

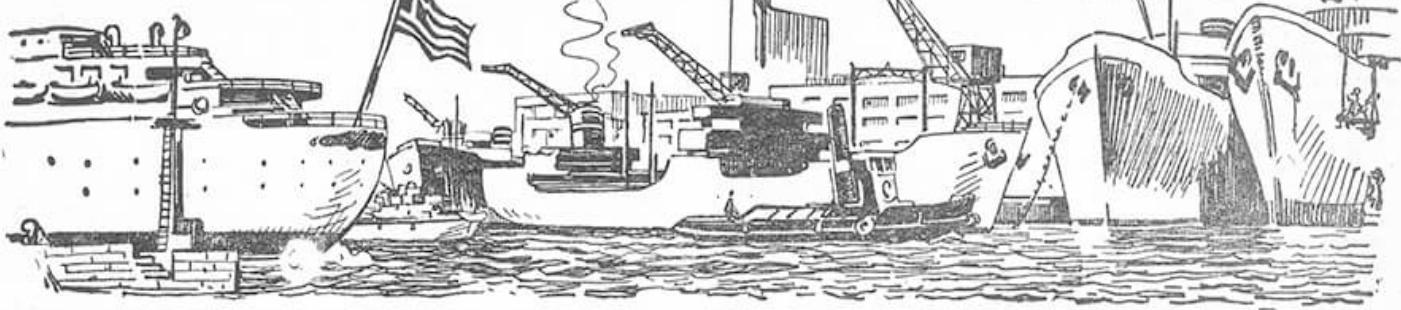
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1962

Αρ. Φύλλου 648/407

NAYTIKA XRONIKA



ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΙ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 649/407

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1962

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΥΣ

Η αναδιοργάνωσις του διοικητικού φορέως της Ναυτιλίας, παρά τὰς πολλὰς καὶ ὀτελειώτους συζητήσεις, δὲν ἔστησεν οὐδὲμίαν μέχι τῆς στιγμῆς πρόσδον. Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εὑρίσκεται εἰς τὴν ίδιον, ἀν μὴ εἰς χειρότεραν, θέσιν ἀπὸ πλευρᾶς ἐπαρκείας προστατικού καὶ εύρισθου λειτουργίας τῶν ὑπερστῶν του, ἀπὸ ἕκεινην εἰς ἣν εὑρίσκετο, ὅτε διεπιστώθη καὶ ἥρχισε τὸ πράτον νὰ ἀντιμετωπίζεται, πρὸ τετραετίας περίπου, ἡ ἀνάγκη τῆς εὑρείας ἀνασυγκροτήσεώς του.

Ἐλειψε, πιστεύσμεν, ἡ ἀποφασιστικὴ καὶ πρακτικὴ ἐν ταῦτῳ σύλληψις τοῦ καιρίου τούτου διὰ τὴν Ναυτιλίαν θέματος, ὅχι μόνον ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ἀλλὰ, κυρίως, παρὰ τῆς ὑπευθύνου ἡγεσίας τοῦ Υπουργείου. Εἰδεν αὐτὴ τὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος ὡς τρέχουσαν ὑπόθεσιν, τὴν ὅποιαν βάθηδηνατο νὰ διεκπερασθῇ μία εἰδηποτε ἐπιτροπή εἰς τὰ περιθώρια τοῦ κυβερνητικοῦ ἔνδιαιφέροντος, ἀλλὰ καὶ τῶν προσωπικῶν ἐπιδιώξεων καὶ φιλοδοξιῶν ἐνίων στελεχών τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Τὰ συζητούμενα σχέδια, πέραν τῆς ὄρθοτητος ἢ μὴ τῶν ἀπόφεων ἐφ' ὧν ἔβασιςθησαν, βάθηδηνατο νὰ χαρακτηρισθῶν διά τὸν συντρητικότητα, τὴν ἀτολμίαν καὶ τὸν καιροσκοπισμὸν των ἐνέσχομένων.

Το δόλον θέμα της άναμοσφώσωσα και περαιτέρω άναπτυξέως του κρατικού διά την Ναυτιλίαν παράγοντος, το όποιον πολλάκις έχει άπασχολήσει τάς στήλας αύτάς, έμφανιζεται, ως γνωστόν, υπό την διτήμη μορφήν της άριθμητικής έπασκειάς, της ποιοτικής βελτίωσεως του Λιμενικού Σώματος και της όρθοδολγιστικής διαρθρώσεως τών υπηρεσιών του 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Ανευ της εύρειας ένισχυσέως του δυναμικού του Σώματος και της συστηματικής μετεκπαιδεύσεως τών στελεχών του, οιαδήποτε προσπάθεια διά την έπι iσχυρών βάσεων όργανωσιν της λειτουργίας του ύπουργείουν και τών παραφύλασών του, δένειναι δυνατόν παρό νά εύνεθη εις το κενόν. Ή συνάρτησις αυτή, ήτις δά ἔποεπε νά ἀπετέλει τήν βάσιν της ίδης προσπάθειας διά την ἀνάδο οργάνωσιν του διοικητικού φορέως της Ναυτιλίας, πασεβλέψθη παρά τάυτα μέχρι τούδε υπό τών ἀρμοδίων του 'Υπουργείου, οἵτινες, ἄλλοτε μὲν συνεζήσουν τὴν αὐξήσιν τῶν θέσεων του Σώματος, χωρὶς νά προχωρούν και εἰς τὴν μελέτην τῆς ἀναδιαρθρώσεως του Υ.Ε.Ν., ἀλλοτε δέ ἐπεδίωκον, ως και κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον, τὴν ἀναδιαρθρώσιν του 'Υπουργείου, ἀδιαφοροῦντες διά τὸ καθεύδον ἀπό μηνῶν νομοσχέδιον περὶ αὐξήσεως τῶν θέσεων τῶν λιμενικῶν ἄξιωματικῶν. Και τὸ ἀποτέλεσμα, αἱ συζητήσεις νά παραμένουν συζητήσεις, νά διαιωνίζωνται καὶ ὁ κρατικὸς παράγων νά ἀποκόπεται δόλεν και περισσότερον τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος. Και δεδοίως, οὐχὶ χωρὶς ἐπικινδύνους συνεπείας διά τὸ παρόν και διά τὸ μέλλον, ὦχι πλέον τῶν στελεχών του Λιμενικού Σώματος, ἀλλὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου.

‘Αλλ’ ἂς ἐντοπίσωμεν τὴν ἐπιχειρουμένην αὐτὴν κριτικὴν ἐπὶ συγκριμένων γεγονότων:

Πρωτοβουλία τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, συνεζητήθη κατ' αύτας σχέδιον ἀνδιαιρεθρώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου, τῷ ὁποίῳ τὰ κύρια σημεῖα ἔχουν οὕτω:

α) Σύνστασις Γενικής Γραμματείας, η οποία θα έχει την ευθύνη της πλήρους σχεδίου διεκπεραιώσεως της έργασίας όλων των τμημάτων κατά το πρότυπον του θεσμού του ισχύοντος εις το άγγελικόν Ναυαρχείον και με ούσιαστικάς παραλλαγάς, εις το ίδιον μας Γενικόν Επιτελείον Ναυτικού.

β) "Ιδρυσις τριών διοικητικών κλάδων, εις τους όποιους θα ένταχθούν αι συγγενείς Διευθύνσεις, κατά τό πρότυπον ἐπίσης τῶν εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν καὶ γενικώτερον εἰς τὰς ἐνόπλους δυνάμεις ισχύοντων. Οὕτω, προβλέπεται ἡ ίδρυσις Κλάδων Ναυτιλίας, Ἐργασίας καὶ Διοίκησεως, περιλαμβανόντων τὰς ἀντιστοίχους συγγενείς Διευθύνσεις έκαστος.

Εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν — προεβλέπετο ὑπὸ τοῦ συζητηθέντος

σχεδίου — δὲν προεκρίνετο δι' οἰονδῆποτε λόγουν ἡ κατά Κλάδους οἰαρέρωσις, τότε ὑπέδεικνετο ἡ ἀνάγκη τοῦ περιοδισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σήμερον ὑφίσταμένων Διευθύνσεων καὶ ἡ ἐνίσχυσις αὐτῶν διὰ τῆς συστάσεως Ὑποδιεύθυνσεων.

Τὸ δασικὸν μειονέκτημα τοῦ σχεδίου, τὸ ὅποιον θὰ πρέπει ἐν ὀρχῇ νὰ ὑπογραμμισθῇ είναι ὅτι ἀγνοεῖ τὴν συνάρτησιν, ή ὅποια, ὡς πρα-νεφερόθ, δέον νὰ ὑφίσταται μεταξὺ ἐπαρκείας τοῦ δυναμικοῦ τοῦ Λιμενι- νικοῦ Σώματος καὶ τῆς ὑπερεσιακῆς ἀνάδιαιρβωσεως τοῦ "Υπουργείου. Δέον εἶναι: δυνατή οἰδαπότε σοφαρά συζητησις περὶ ἀναδιοργανώσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., βελτιώσεως τοῦ ρυθμοῦ τῆς λειτουργίας του καὶ αὔξησεως τῆς ἀποδόσεως του, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχει ἔξασφαλισθῇ ἡ ὑπ' ἀριθμὸν 1 πρὸς τοῦτο ἀναγκαία προϋπόθεσις, τὰ ἐπαρκῆ ἀριθμοὺς καὶ ποιοτικῶς στελέχη. "Ο παραμερισμὸς τῆς προϋποθέσεως αὐτῆς προδίδει συμπτωματικὴν ὅλων ἀντιμετώπισιν ἐνὸς ζητήματος, ὅπερ χρήζει σοφαράς, ἐμπειριστωμένης μελέτης, ἀλλὰ καὶ γνώσεως βαθείας τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος.

Αλλά κοι εάν άκομη έδεχόμεθα ότι ή ένισχυσις τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος είχεν ἔξασφαλισθῆ, ότι ίκανά νέα στελέχη ἐνετάσσοντο εἰς τούτο καὶ οἵτι ἀποδοτικὸ συστήματα διὰ τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν παλαιῶν είχον υιοθετηθῆ καὶ πάλιν τὸ ὑπὸ συζητησιν σχέδιον ἀναδιαρθρώσεως τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ κατά τὰ δύο κύρια σημεῖα του θὰ ἔπρεπε νὰ ἀπερρίπτετο. Καὶ τούτο, διότι τόσουν ὁ θεσμός της Γενικῆς Γραμματείας, ὃσον καὶ ἕκεινος τῶν Κλάδων, θὰ είχον ὡς ἀποτέλεσμα τὸ ἀντίθετον τοῦ ἐπιδιωκομένου διὰ τῆς ἐπικείρωμένης ἀναδιαρθρώσεως σκοποῦ: Τὸν συγκεντρωτισμὸν καὶ τὴν δυναστείαν εἰς τὸν διοικητικὸ φορέα τῆς Ναυτιλίας θὰ ἔπειτες μέχρι τοῦ ἄφοβου.

Καὶ τώρα ὡς πρὸς τὸν προτεινόμενὸν θεσμὸν τῶν τριῶν Κλάδων. Πρῶτον καὶ βασικὸν μειονέκτημα: Προστίθεται δι' αὐτοῦ ἐπὶ πλέον ἀνώτερον κλιμάκιον εἰς τὴν ὅλην διοικητικὴν διάρθρωσιν τοῦ Ὑπουργείου. Ὑπουργός, Γεν. Γραμματεὺς, Γεν. Διευθυντής, Κλασάρχης, Διευθυντής θὰ πρέπει νὰ ὑπογράψουν τὸ ἔγγραφον, τὸ ὅποιον θὰ συντάσσῃ καὶ θὰ ἐνέργῃ ὁ Τμηματάρχης. Τὶ σημαίνει ἡ τοιώντα διαδοχὴν ἐνὸς ἐγγράφου, ἀπὸ ἀπόφεως χρόνου καὶ συμβιβασμού τῶν συνήθως διοιταμένων ἀπόφεων, μόνον ἐκείνος ὅστις δὲν ἔχει ιδεάν τῆς Ἑλληνικῆς γραφειοκρατίας καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀτομικισμού, δύναται νὰ ἀγνοῇ. Πέραν τούτου, ὅμως, πέραν δηλαδὴ τῆς προσθέτου τροχοπέδους εἰς τὴν καθημερινὴν δραστηριότητα τοῦ Ὑπουργείου, ὁ θεσμὸς τῶν Κλάδων θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν πέριξ τοῦ Ὑπουργεῖου ἐνὸς κλειστοῦ ἐπιτελείου, διὰ τὸ ὅποιον οὐδὲν ἔχεγγυον ὑπάρχει ὅτι θὰ συγκροτήσαι πάντοτε ἐκ τῶν καταλληλητέρων ἀξιωματικῶν. Ἀντιθέτως, αἱ πιθανότητες νὰ καταλαμβάνουν τὰς ἕσεις των κλαδαρχῶν στελεχή στερούμενα τῶν ἀναγκαίων οὐσιαστικῶν προσόντων, εἰναι πολλαῖ, δεδομένου ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν αύτὴν δὲν θὰ είναι δυνάτον νὰ παραιμειθῇ ὅ ἀσ-

καὶ προεκάλεσε τὰ ἔντονα παρὰ τῷ ὑπουργείῳ διαβῆματα διὰ τὴν ταχυτέρων θεοπισιν τῶν περὶ ἐλλιποῦς συνθέτεως συζητηθέντων μέτρων. Ἐκ λάθους τῆς νεοσυντάτου μηχανογραφικῆς ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T. προήλθεν ὁ καταγισμός αὐτὸς τῶν καταλογιστικῶν πράξεων! Κατὰ τὸν διενεργούμενον ἔλεγχον τῶν ναυτολογίων ἤρκεσεν ἡ λανθασμένη διάτησις τοῦ σχετικοῦ ἐκ χαρτονίου δείκτου διὰ νὰ μᾶς δώσῃ ὡς ἀποτέλεσμα ὁ ἡλεκτρονικὸς ἑγκέφαλος πρόστιμα ὑπερχιλίων λ:ρῶν κατὰ πλοίον εἰς ὥρισμένον ἀριθμὸν ναυτολογίων. Ας σημειωθῇ ὅτι ἀπὸ τὰ ναυτολόγια δὲν διεπιστόυτο τὸ ἐλλιπές τοῦ πληρώματος.

Τὸ λάθος ἔγινε ἀντιληπτόν, ὅταν αἱ καταλογίστικαι πρᾶξις εἶχον πλέον κοινοποιηθῆ. Ἐσπευσμένως ἀπεσύρθησαν καὶ ἡκυρώθησαν. Ἡ προσοχὴ πάντως συνιστάται, ἀπὸ καὶ πιστεύωμεν, ὅτι μετὰ τὰς καθιερωθείσας προβλέψεις περὶ ἐλλιποῦς συνθέσεως δὲν θὰ ἔη συχνὰ τὴν εὐκαιρίαν ὃ ἥλεκτρονικὸς ἑγκέφαλος τοῦ Ν.Α.Τ. νὰ ἀσχολήσαι μὲ τὰ πρόστιμα τῆς ἐλλιποῦς καὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως. Ἡτοι καὶοῦς

100

Καὶ ὑπεδήθη πρὸς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὸ κάτωθι διεδίκων ὑπόμνημα, ἀναφερόμενον εἰς τὸ ζῆτημα τῶν προστίμων τοῦ Ν.Α.Τ. Δόμησιευμένη, διότι ἔρχεται ἐναργέστερον νά καταδεῖξῃ τὰς δυσχερίας, ὑπὸ τὰς δοπίαις διαβιοὶ εἰσέπι η ναυτιλιακὴ ἐπικείρησις, ἀπὸ οὐνόμων, ὑπὸ ἄλλας συνθήκας, προπολεμικῶς θεσπισθέντα.

Θέμα: Προσφυγή κατά έπιβολλης προσθέτων εισφορῶν ύπό τοῦ N.A.T. 'Αξιότιμε κύριε 'Υπουρού.

Την παρούσαν ύποθέλλομεν συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 10 τοῦ №
μου 1752) 1951.

Είναι γνωστά τα άγαθά άποτελέσματα, οπίστιν έχει διά τὴν ἔθνικήν

οικονομιαίν ο χαρακός από τινας έτων νέας ναυτιλιακής πολιτικής. Πρέπει νά διολογηθώσει, διτί εις τὴν ἐπιτυχίαν τῆς πολιτικῆς αὐτῆς συνέβαλε πρωτίστως καὶ κυρίως τὸ γεγονός, διτί κατὰ τὸ μέγιστον μέρος τὰ στελέχη τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεστερνίσθησαν τὴν πολιτικήν αὐτῆς, τὴν ἐφέρμοσαν καὶ τὴν ἐφαρμόσουν συμφώνως πρὸς τὸ πνεύμα της.

Άτυχώς, αἱ ἐπὶ τοῦ ἑλέγχου τῶν ναυτολογίων ὑπόπρεσι τοῦ Ν.Α.Τ. δὲν ἐπεδειχναν καὶ δὲν ἐπιδικύνουν τὸ ίδιον πνεῦμα κατὰ τὴν ἔφαρμογήν των κειμένων διατάξεων. Δέν εἰναι ὑπερβολὴ ἐάν εἴπωμεν, διττά ωριμέναι ἐνέργειαι τείνουν νὰ ἔχουν καταστροφικὸν ἀπότελεσμα εἰς τὴν μετά τόσας προσθετικὰ ἀποκατασταθεῖσαν ἐμπιστοσύνην εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ Κράτους καὶ Ἐφοπλιστῶν. Δέν εἶναι, φρονοῦμεν, ἐπιτρέποντα να συγχωρηθῇ ἡ συνέχεισις μιᾶς τακτικῆς ἐπιθολής προσθέτων εἰσφόρων ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπὶ περιπτώσεων στερούμενων πήκου και νομικού ἔρεισματος.

Ηδη προθαύμανεν εις ἔκθεσιν ουγκεκριμένων γεγονότων: Τά πλοια, τούς πλοιοκτήτας τῶν οποίων ἐκπροσωπούμεν, δόξ μονὸν δὲν ἔχουν ἐλληπισθεῖσιν, ἀλλὰ σύνθεσιν ὑπερβαίνουσαν οπωμακτικῶς τὴν νόμιμον τοιαύτην. Τούτο προκύπτει κατὰ τρόπον ἀναμφισθήτον καὶ ἐκ τῶν εἰκασίας τοῦ Ν.Α.Τ. ναυτολογίων καὶ φυσικά καὶ ἐκ τῶν ἡμερολογίων τῶν πλοίων. Πλέον ουγκεκριμένας ἐπιουντάρομεν πίνακα (ἀριθ. 1) ἔμφανοντα ὅτι ἐπὶ 28 πλοίων μας ὑπηρετούν 62 ναυτικοὶ ἐπὶ πλέον τῆς νομίμου συνθέσεως. Δηλαδή, ἐνώ θεδει να ὑπηρετοῦν 901, ὑπηρετοῦν ἐτοι τὰς πράγματαν 963 ναυτικοί.

Παρά ταύτη, το Ν.Α.Τ. πρόξειτο άμφωρά κοινωνοίοιν εἰς ἡμᾶς φύλλα ἐπιβολῆς προσθέτων τελῶν. Συγκεκριμένως ἔκοινον ποιοίς φύλλα δι' ἀλλιπή συνθέσειν διά δέκα πέντε ἔτη των πλοίων μας, δι' ὃν ἐπιβάλλονται πρόσθετοι εἰσφοραὶ σε 2.666. Εἰ τοῦ γενομένου ἐλέγχου δι' ἐκάστοτον τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, πρόσκυψεν ὅτι κατὰ τὴν χρονικήν περιόδουν τὰς ἀφώρων τὰ ἐλεγχόμενα ναυτολογία, ὅταν τὰ πλοιαὶ είχον λεποντάσθαι αὐτούς. Δηλαδὴ ἐπὶ ἔκαστου πλοίου είχε ναυτολογίην ἀριθμὸν ναυτικῶν ὑπέρτερος ἐκείνου, διστις ἐπειδάλλετο κατὰ Νόμον. Συνεπειά τῆς τοιούτης πλεοναζόντης συνθέσεως, κατεβάλλουν πρόσθι τοῦ Ν.Α.Τ. διά την οὐτόν τελεγχομένην περιόδους σε 2.212 ἐπὶ πλέον εκείνων ποὺ θά ἔδει να καταβάλλωμεν, ἔαν τὸ πλοίον είχε τὴν νόμιμον συνθέσειν. (Βλέπετε συνημμένον πίνακα ἀριθ. 2 και ἀναλυτικὴν δι'- Ἐπονταῖς, Αριθμοῖς, δι'- τοῦ Ν.Α.Τ.)

Ερωτάται, θεοίαίς: Διατί τὸ Ν.Α.Τ. ἀφοῦ τὸ θέμα ἔχει ὡς ἀντιτέρω διηγάφεται, ἐπέβαλε προσθέτους εἰσφορά; Ός ἀπόντοις πολλὰ δύνανται νά λεχθούν. "Ἐν δώμασι είναι τὸ ἀναμφιθίπτον γεγονός, ὅτι ὅταν ὁ ἑνεργῶν τὸν ἔλεγχον ὑπάλληλος τοῦ Ν.Α.Τ. ἔκπη πρὸ ὄφθαλμῶν ἐφοπλιστής, διτὶς χρονιμοποιεῖ ναυτικούς εἰς ἀριθμόν μείζονα πολὺ ἔκεινον ποὺ ὁ Νόμος τοῦ ἐπιβάλλει, μὲ περιστέρων συνέπειαν καθοδίλοιν εἰσφοράν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πυξημένων ἐν σχεσεῖ μὲ ἔκεινας ποὺ ἐφοπλιστής θά κατέδαλον ἔαν περιωρίζετο νά ἔκπη τὸν ἀριθμὸν τῆς ουμάνων συνήθεως, δέν ὑπάρχει δρεισμά θήικον ἐπιβολῆς προσθέτων εἰσφορῶν ἀλλά, αὐτῆς νοικάνων δρεισμός.

πιφορών, αλλά ώστε νομικούς έρευνας.
Προφανώς τὸ Ν.Α.Τ. δέν έξετάζει ἔαν επί τῶν πλοιών ὑπηρετοῦν ἐν συνδόλῳ τόσοι δύος ὁ Νόμος ἀπαιτεῖ, ἀλλὰ ἔαν ὑπηρετῇ ὁ ἀντίστοιχος πατριθμός εἰδικοτήτων. Δυνατόν, κατά τὸ Ν.Α.Τ., ἀντὶ 29 νῦν ὑπηρετοῦν 15, ἔαν ἐκ τοῦ ναυτολογίου δύον προκύπτει ναυτολόγους μαγειρού, ὑπάρχει ἐλλήπτης σύνθετος καὶ ἐπιβάλλεται πρόσθετος εἰσφορά. Καὶ ίδού περιπλόκως: «Ἐπι παραδείγματι διὰ τὸ Σ)Σ «Φεστίνων» ἔξεδόθη τὸ υπ. αριθ. 1) 0501) 1962 φύλλον ἐκκαθαρίσεως, ἐνθα ἄναφέται ἐλεύθερος ἀνθυπολούσιαρχός καὶ ἐπιβάλλεται πρόσθετος εἰσφορά. «Ἐπι τοῦ θέματος ὁ πλοιάρχος τοῦ πλοίου δι' ἐπιστολῆς του ὑπὸ ημερομηνίαν 6) 1962 μᾶς γράφει: «Κατά τὴν σύνταξιν του νέου ναυτολογίου ὁ Προπονικός Λιμενάρχης μού ἀνέγγωνται ἀπό τηλεφώνου διαταγήν, ὅτι ἀνηντατεῖ να ναυτολόγηση ὥστε ἀνθυπολούσιορχους τούς Κ. Βαρδουνιώντων Ι. Γαγλιάνη, ὡς μη κεκτημένους τὸ ἀνάλογον διπλώμα. Μοῦ ἐγγάγειον διττού πρατταὶ διαταγαὶ ἀπογορεύουσιν τὴν ναυτολόγους ναυτικῶν εἰς έσεις, ὅταν δὲν ἔχουν τὸ ἀνάλογον διπλώμα». Εγκατέλειψε τὸ περιεχόμενό του.

Γνωστὸν ὅτι τὸ ναυτολόγιον συντάσσεται ἐνώπιον τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου, ἐφόσον ὁ Προξενικός Λιμενάρχος ἀρείται νὰ ναυτολόγηση τὸν μὴ διπλωματούχον ἢ τὸν μὴ προσοντούχον, τότε ὑπάρχει ἐλπίς οὐνθεσίς κατὰ τὴν λίαν ἔσφαλμένην ἀντιλήψιν τοῦ Ν.Α.Τ.Α. ἀσέ-

τως τοῦ πόδοι ὑπόπρετοῦν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Καὶ ἐρωτᾶται ποῦ νά τὸν εὑρῶμεν τὸν διπλωματούχον ἀνθυπολοιάρχον διὰ τὸ S.S «Φαέθων», ἃ φου ὅταν ἐναυτολογήθησαν οἱ μη διπλωματούχοι, δὲν ὑπῆρχε οὐδὲ εἰς προσφερόμενος ἀνθυπολοιάρχος. Δυνάμεθα μητίς νά εὑρωμένος σημερόν πτυχιούχον θερμαστὴν, πτυχιούχον λιπαντήν, πτυχιούχον τηλεγραφτήν; «Ἐλάχιστοι πτυχιούχοι θαλαμπόλοι καὶ διλίγοντες πτυχιούχοι ναῦται προσφέρονται. Υπὸ αὐτὰς τὰς ἀναμφιθητήτους συνθήκας, τὸ διλήγωτέρων ποὺ δυνάμεθα νά επιώμεν, είναι ὅτι τὰ φύλα ἐπιδιοίης προσθέτων εἰςφορῶν δέν ἔδραζονται ἐπὶ λογικῆς διάσεως.

"Ετι δέ πλέον τούτων, συμβαίνει καὶ τὸ ἔξης: Οἱ πλοιοκτῆται ρωτῶσιν δώσουσι κατ' ἐπανάληψιν δόγμας ναυτολογίης εἰς διπλωματούχων καὶ προσνοτούχων. Ἀγνωστόμεθα κυριολεκτικῶς πρόματι νά ἀνταποκριθῶμεν εἰς τὴν τοιούτην ἐντολὴν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἐὰν δὲν τὸ ἐπιτυχάνωμεν, τούτῳ δὲν ὄφειλαν εἰς ὑπατιότητά μας. Δέν δύνανται δόθεν οἱ πλοιοκτῆται νά ἀντιληφθούν, διατὶ ἐφόδους ἐπὶ τῶν πλοίων των ὑποτεροῦν πλεονεῖς ἔκειναν ποὺ ἐπιβάλλει ἡ νόμιμος σύνθεσις, διατὶ ἐνῷ δύδουν δόγμας εἰς τὰ γραφεία των ἐν Ἑλλάδι ναυτολογίων διπλωματούχων καὶ προσνοτούχων, ἐν τούτοις τὸ Ν.Α.Τ. ἀξιοὶ προσθέτουν εἰσφοράς δι' ἐλληπι τούνθεσιν. Οὐκὶ ἀδικαιολογήτως ἐνθυμοῦνται τὴν παλαιάν ἐποκήν, ποὺ ἀσκοποὶ καὶ ἀψυχολόγητοι ἐνέργειαί ἐδόπλητριαζον τάς σκέσεις 'Κράτους καὶ ἐφοπλιστῶν.

‘Ασκέτως πάντων τῶν ἀνώτερων, δὲν δυνάμεις ν’ ἀντίληφθωμεν τὴν διάσταξιν εφ’ οἷς στριζεῖται τὸ Ν.Α.Τ. διό τὴν ἐπιδύναμον προσθέτων εἰσφορῶν. Τὸ ἄρθρον 8 τοῦ Νόμου 1752) 1951 ὁρίζει «Ἐὰν τὸ πλοίον ἐκτελθῆται πλοῦσιν μὲν ἐλλιπῆ κατ’ ἀριθμὸν οὐνθεσιν τοῦ πλορύματος αὐτοῦ. . . οὐνθορεσούται εἰς καταδόλην». Συνεπώς, ἐκ τοῦ γράμματος τοῦ Νόμου, διὰ να υπάρχει περίπτωσις ἐλλιπούς ουνθεσίας, οκοπεῖται ὡς ουνθολικὸς ἀριθμός της ουνθεσίας. Μόνον διαστατική ἔρμηνεια θὰ ἐδίκαιαι λόγῳ γειτναὶ ἔρμηνειαν, ηνδὶς τὸ Ν.Α.Τ. κατὰ τὰ ἀνώτερα, ήτις διαστατική ἔρμηνεια δὲν είναι ἐπιτρεπτή, ασκέτως δύλων τῶν ἄλλων ἀνώτερων ἀνάφερομένων ουνθηκῶν, αἱ οποίαι καθιστοῦν ἀπαράδεκτον, κατὰ ἀπλῆν λογικὸν τὴν ἐπιβάλλουν προσθέτων στροφῶν.

λογικών, την επιβολήν προσθέτων εισφορών.
Από τών, τὸ θέμα δέν περιορίζεται εἰς τὰ ἀνωτέρω, τὸ Ν.Α.Τ. ἐπί-
βάλλει πρόσθετα τέλη διά τὴν μὴ ἔγκαιρον ἀνανεώσιν τοῦ ναυτολο-
γίου. Επὶ τῶν αὐτῶν ὡς ἀνά πλοιού τοῦ συντημένου πινάκου ἀριθ. 2,
τὸ Ν.Α.Τ. μάς ἐπέβαλε πρόσθετα τέλη λ. 4.473 κατὰ τὰ ἀναλυτικώ-
τερον εἰς τὸν ἐν λόγῳ πίνακο ἀναφέρομενον. Συμφωνάς πρὸς τὸ ὅρθρον
τοῦ Νόμου 3170, τὸ ναυτολόγιον ἐκκαθαρίζεται καὶ ἐξοφλεῖται ἐν-
τὸς ἐδ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως του ἢ ἐφόσον πρόκειται περὶ πλοίου
φορτηγού (ὡς ἐν προκειμένῳ) ἀμφὶ τῷ κατάλαβο τῷ πλοίῳ εἰς λιμένα
ὅπου ἐδρεύει ναυτιλιακὴ Ἀρχή. Δηλαδή, κατὸ Νόμου, τὸ φορτηγόν
πλοίον δὲν κοθίσταται ὑπερβάρεων καὶ δέν δικαιοῦται τὸ Ν.Α.Τ. νὰ
επιβάλῃ πρόσθετα τέλη, ἐφόσον τὸ πλοίον δὲν προσηγίσειν εἰς λι-
μένα, ὅπου ἐδρεύει ναυτιλιακὴ Ἀρχή. Τὸ Ν.Α.Τ., ΑΝΕΥ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ
ΕΡΕΥΝΗΣ τού εὖν συντρέχει περίπτωσις υπερμεριασίας, εἰπὲ τῇ παρόδῳ
τοῦ ἔξαπτνου, ἐπιβάλλει πρόσθετα τέλη. Τούτο εἶναι ἐκδῆλως παρά-
νομον. «Ηδη θεῖαις ἡμείς, τρομοκρατθεντες ἐκ τοῦ τρόπου ποὺ
ἔφαμοδέζει τοὺς νόμους τὸ Ν.Α.Τ., ἐσπεύσαμεν, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν
παρανόμων προσθέτων, νὰ καταδάλωμεν ἀνά ἔξαπτνον τὰς εἰσφοράς.
Ἐτοι καὶ ἐδὲ δὲν ὑπῆρχε κατὰ νόμον ὑποχρέωσις, ἐφόσον πρόκειται
περὶ πλοίου φορτηγού (δι' ἂ γεννάται ὑποχρέωσις καταδόλωσις ἀμα τὸ
προσεγγίσεις εἰς λιμένα ὅπου ἐδρεύει ναυτιλιακὴ Ἀρχή). Ἐν ἐνι λόγῳ
ἀγνωνίζομεθα 'ύποφυγμένων τὴν ἐπιβολήν προσθέτων εισφορῶν και
τελῶν ύπο τοῦ Ν.Α.Τ., χωρὶς και νὰ τὸ ἐπιτυχάνωμεν.

Μέχρι και πιο μερινός έχουμεν καταβάλει πόρος τό N.A.T. Επιτρακοσίας δέκα
τριες κιλιόδασ (313.000) και δικαιώματος δημόσιας ζητήσαμεν νά δοθη
προσοχή εις τα ανωτέρω, άτινα άλλωστε έχουν πολὺ γενικωτέραν μορ-
φήν, και φρονούμεν ότι παρέχομεν έξυπνα πρότυπα του καθημερινού
μένουν συμφέροντας της Πολιτείας, έκθετοντες όμως τά ανωτέρω.
Αντιτίθησαν σύντομα την πρόταση της Επιτροπής.

Αιτημα μας είναι ν' απολλαγώμεν των προσθέτων ώς σήν εισφορών και τελών.
'Εν Πειραιεί τη 11 Μαΐου 1962.

Μετά τιμῆς
ΕΤΑΙΡΙΑ «ΝΗΡΕΥΣ»

ΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ

Πρέπει ίδιατέρως να προσέξουμε τὴν πρόσφατον ἀπόφασιν ἀμερικανικοῦ διμοσπονδιακοῦ δικαστηρίου (Federal District Court) ἐπὶ προσυγῆς "Ἐλληνος ναυτικοῦ, ὑπηρετοῦντος ἐπὶ ἔλληνικοῦ σκάφους. 'Ο Δαναογίωτης Παύλου ηγείρειν ἀγώγην ἀποζημιώσεως 150 χιλ. δολαρίων διὰ τραυματισμόν, τὸν ὅποιον ὑπέστη ἐπὶ τοῦ ἔλληνικοῦ φορητοῦ Κορινθιακὸς, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βακούκητο.

Παρά τό γεγονός της ξένης σημαίας, της ξένης υπηκοότητος του τροσφυγόντος, της ξένης πλοιοκτησίας και τού ξένου λιμένος εἰς ὃν λαβεί χώρων τὸ ἀτύχημα, ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής παρέσχε τὴν ὄδεισιν τὸν "Ἐλληνα ναυτικὸν νὰ ἔγειρῃ τὴν ἀγώγην ἐνώπιον τῶν ἀμερικα-ικῶν δικαστηρίων, βάσει τοῦ νόμου Jones. Ο συνήγορος τῶν πλοιο-τητῶν ἐπεκαλέσθη τὴν ἀναρμοδιότητα τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ποργυμίσας καὶ τὸ γεγονός ὅτι ὁ αἰτῶν τὸ ἀποζῆμιον "Ἐλλην αυτικὸς ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν τῆς προσφυγῆς διὰ καθεὶ του ἀπα-ησιν, ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας προερχομένην, εἰς τὰ Ἑλληνικὰ δι-αστήρια. Ο Ἀμερικανὸς δικαστής ἐδέχθη τὴν προσφυγὴν μὲ τὸ αι-ιοδογικὸν, ὅτι τὸ σκόφος, ὃν καὶ ἔφερε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀνῆ-εν εἰς λιβεριανὴν ἑταῖριν, εἰς ἣν μετείχον κατὰ 48½% καὶ Ἀμερι-κανὸν πολίτη, ἐτέλει δὲ ὑπὸ τὴν οὐσιαστικὴν διαχείρισιν, ἀμερικανικῆς ορπορέσιον, τῆς «'Οράιου». Ἐπρόκειτο συνεπῶς, κατὰ τὸν δικαστήν, τερι ὑποθέσεως ἀναγομένης εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ἀμερικανικοῦ ὄμου, ὃν καὶ τυπικῶς ξένη ἐνεφανίζετο ἡ ἴλιοικοτήτρια ἑταῖρια, ξένοι οἱ ἀντιδικούντες καὶ ξένα τὰ περὶ τὴν ἀντιδικίαν συμφέροντα.

ΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ

Πρέπει ίδιατέρως να προσέξουμε την πρόσφατον άποφασιν άμερικανικού όμοσπονδιακού δικαστηρίου (Federal District Court) έπειτα προσωγυής "Ελληνος ναυτικού, υπηρετούντος επί έλληνικού σκάφους. 'Ο Ιαναγιώτης Παύλου ήγειρεν ἀγωγὴν αποζημιώσεως 150 χιλ. δολαρίων διὰ τραυματισμού, τὸν διποὺν μέτεον επί τοῦ ἐλληνικού φορτηγοῦ Καραϊμούνην, εἰς τὸ λαϊκόν τοῦ Ρωσίας"

Παρά τὸ γεγονός τῆς ξένης σπουδαίας, τῆς ξένης ὑπηκοότητος τοῦ προσφυγόντος, τῆς ξένης πλοιοκτησίας καὶ τοῦ ξένου λιμένος εἰς ὃν λαβεῖ χώρων τὸ ἀτύχημα, ὁ Ἀμερικανὸς δικαστὴς παρέσχε τὴν ἄδειαν τοῖς τὸν "Ἐλλήνας αυτικὸν νὰ ἐγείρῃ τὴν ἀγώνων ἐνώπιον τῶν ἀμερικανῶν δικαστηρίων, βάσει τοῦ νόμου Jones. 'Ο συνήγορος τῶν πλοιοτητῶν ἐπεκαλέθη τὴν ἀναρμοδιότητα τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, πογραφμίσας καὶ τὸ γεγονός ὅτι δὲ αἵτιον τὴν ἀποζημίωσιν "Ἐλλην αυτικὸς ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν τῆς προσφυγῆς διὰ κάθε του ἀπαίσιν, ἐπὶ τῆς συμβάσεως ἐργασίας προερχομένην, εἰς τὰ Ἑλληνικὰ διαστήρια. 'Ο Ἀμερικανὸς δικαστὴς ἐδέχθη τὴν προσφυγὴν μὲ τὸ αἰσιοδογικόν, ὅτι τὸ σκάφος, ὃν καὶ ἔφερε τὴν ἀλληλικήν σημαίαν, ἀνήνεις λιβεριανὴν ἐταίριαν, εἰς ἣν μετείχον κατὰ 48½% καὶ Ἀμερικανοὶ πολίται, ἐτέλει δὲ ὑπὸ τὴν οὐσιαστικὴν διαχείρισιν, ἀμερικανικῆς ὄρπορεστον, τῆς "Ὀράοιν". Ἐπρέκειτο συνεπῆς, κατὰ τὸν δικαστὴν, ερεὶ ὑπόθεσέως ἀναγομένης εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ἀμερικανικοῦ ὀμού, ὃν καὶ τυπικῶς ἔξει ἐνεφανίζετο ἢ πλοιοκτήτους ἐταιρίας ξένοις.

ορους, αν και ταυτικως ζενη ενεφανιζετο η πλοιοκτητρια εταιρια, ζενοι οι αντιδικιουντες και ξενα τα περι την αντιδικιαν συμφέροντα.

Δια της αποφάσεως παρεσχετη εις τον "Ελληνα ναυτικον το δικαιομα να θεωρηση την προστασιαν δια την υγειαν και την ασταθειαν

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.
STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

NEW YORK 6, N.Y.

του κατά τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου υπηρεσίαν, βάσει τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου.

Τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως ὁφείλουν νὰ προσέξουν οἱ ἑφοτλισταί. "Αν ἡ πλοιοκτησία τοῦ σκάφους ἀνήκει εἰς ἐλληνικὴν καὶ ὅχι λιβεριανὴν ἑταῖρίαν καὶ ἂν ἡ διαχείρισίς του ἐντεῦθεν ἔξεπορεύεται, θὰ ἐδυσκολεύετο νὰ στηρίξῃ τὴν οἰστὸν ἔξεδωκεν ἀπόφοιτον ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής. Θὰ κατέπιπτε ἀσφαλῶς κατὰ τὴν ἐκδίκασιν τῆς προσφυγῆς τῶν πλοιοκτητῶν εἰς ἀνωτέρου δικαστήριον. Οἱ νομικοὶ πιστεύουν ὅτι δὲν πρόκειται ἐρείσματα ἰκανὰ νὰ ἔξευρεθοῦν εἰς τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφοιτον διότι νὰ ἐπικυρώθῃ ἡ πρωτόδικος τοιεύτη, ἡ ὄπωσδήποτε ὀντίθετος πρὸς ῥασικάς ἀρχὰς τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου. Θὰ καθίστατο σύμμως ἔχερεστέρα ἡ προσφυγή, ἂν αἱ ἀνωτέρω δύο προϋποθέσεις ὑφίσταντο.

Καὶ ἡδη ὑπὸ μορφὴν πλέον ἐπείγουσαν ἐγείρεται τὸ ζῆτημα τῆς ἀνωρεμδίοτος τῶν ἔνεαν δικαστηρίων ἐπὶ ἀπαιτήσεων Ἐλλήνων ναυτικῶν. Ἀξίζει τούτῳ νὰ μελετηθῇ ἐπιστημένως καὶ τὰ κατάλληλα μέτρα ἔγκαιρως νὰ ληφθοῦν, ἵνα μὴ ἴδωμεν τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια κατοκλύζουμενα ἀπὸ ἀγωγὰς παρομίας πρὸς τὴν ἐκδίκαζομένην.

Ἡ μεταφορὰ τῆς πλοιοκτησίας εἰς ἐλληνικὰς ἑταῖριας, τοῦ καθερωθέντος ἡδη εἰδικοῦ ναυτικοῦ τύπου, ἐπιβάλλεται ὡς μία ἀμετος ἀνάγκη. Ὁ θεσμὸς ἀποδίλεπε εἰς τὴν ἀποκατάστασιν καὶ τῆς τυπικῆς ὄμαλοτητος εἰς τὰ τῆς κυριότητος τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῶν οἰων ἐντυπώσεων ἀπεκόμισε καὶ ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής. Δὲν ἀποκλείονται, βεβαίως, καὶ τὰ κατάλληλα διπλωματικὰ διαβήματα διὰ τὰς παρεμβάσεις αὐτὰς τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων οὔτε καὶ τὰ ἐντεῦθεν διοικητικὰ μέτρα κατὰ τῶν ἀθετούντων τὰς συμβατικὰς τῶν ὑποχρεώσεις ναυτικῶν. Τὰ ὄνοματά των θὰ πρέπει νὰ κοινοποιοῦνται εἰς τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα.

Ἀνεξαρτήτως ὅμως τῶν ἀνωτέρω μέτρων ἀκέραιον ὑφίσταται τὸ πρόβλημα τῆς ἀρμοδιότητος τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ἐπὶ ἀπαιτήσεων ἔνεαν ναυτικῶν, ὑπηρετούντων ἐπὶ ἔνεαν πλοίων, διὸ ὅλας τὰς χώρας, τῶν ὀπίων τὰ σκάφη προσεγγίζουν εἰς λιμένας τῶν Ἕνων μένων Πολιτειῶν. Διαδίκματα ἔντονα καὶ συχναὶ διαμαρτυρίαι ἔχουν κατὰ καιροὺς ἀπευθυνθῆ πρὸς τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ. "Ἐπιστεύετο ὅτι ἡ πρὸχρονος ἰκανού σχετικὴ ἀπόφοιτος τοῦ Ἀκυρωτικοῦ τῆς Οὐασιγκτῶνος θὰ περιτίσσει τὴν δραστηριότητα τῆς παρεμβάσεως τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων εἰς ἔνεας παντελῶς ὑποθέσεις, διὰ τὰς ὀπίοις σαφεῖς προβλέψεις ὑφίστανται εἰς αὐτὰς τὰς συνοπτομένας μὲ τὰ διάφορα κράτη προξενικὰς συμβάσεις. "Υπὸ τὴν προβολὴν ὅμως ἀβασίων ἐπιχειρήματων, ὥστε εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀπόφοιτον τοῦ δικαστοῦ Croke, αἱ παρεμβάσεις συνεχίζονται.

Θὰ πρέπει ἵσως καὶ τὸ ζῆτημα αὐτό, οὐσιώδες διὰ τὴν μεγάλην πλέον Ναυτιλίαν μας, νὰ περιληφθῇ εἰς τὰ θέματα, ποὺ θὰ συζητήσουν εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα αἱ ναυτικαὶ χώραι τῆς Εὐρώπης. Πρέπει καὶ τούτῳ νὰ τύχῃ ρυθμίσεως, συμφάνων πρὸς τὰ διεθνῶς κροτούντα. Δὲν είναι λογικὸν καὶ δικαιον νὰ ἀγνοῦται ἡ δικαιοσύνη τῆς κάθε χώρας, ἀπλῶς καὶ μόνον διότι ὁ Jones Act προσφέρει τὰ περιστότερα εἰς ἀποζημιώσεις. Τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια θέλουν νὰ ἐπιβάλλουν τὰς προβλέψεις του καὶ εἰς τὸν ἔνεαν ναυτεργάτας, ὑπὸ ὅλας διαιδιοντας συνθήκας καὶ διάφορον συμβατικὸν καθεστώς εἰς τὰ τῆς ἐργασίας τῶν.

Εἰδικότερον διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν τὸ θέμα, ὥστε ἔξειλίχθη, ἔρχεται εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τοῦ ἐνδιαφέροντος. "Ἐφοπλισταὶ καὶ Κράτος πρέπει νὰ τὸ προσέξουν.

Καὶ μᾶς γράφει ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω υποθέσεως "Ελλην ἐφοπλιστής ἐκ Νέας Υόρκης, διακρινόμενος διὰ τὴν ἐνδελεχὴ τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου παρακολούθησιν:

"Ἡ ὑπόθεσος ἔνεκεν οπουδιάδητη, διότι ἀντιπροσωπεύει τὴν πρώτην προσπάθειαν ἐπεμβάσεως εἰς τὰ ἀπαραδίσατα δικαιώματα τῆς Ἐλληνικῆς ομαίας, μολονότι πολλαὶ παρόμοιαι ὑποθέσεις ἀναφέρομεναι εἰς σκάφη ὑπὸ λιθειάνων ομαίαν, εἰχον γίνει δεκταὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων. Φρονῶ, ὅτι οἱ Ὅνασιγκτῶνον διπλωματικοὶ μας ἀντιπρόσωποι, ὁφείλουν νὰ προσθοῦν εἰς ἐντονον διαμαρτυρίαν κατὰ τὰς ἀπόφοιτος ταύτης τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου, ἀκόμη καὶ πρὶν ἀσκοῦν ἐφεοιδεῖς, ὡς εἰναι ἀναμφισβήτητον.

"Ἐνῷ, οὐδὲν ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰδικὴν ταύτην περιπτωσιν, ὁ ουντίθητος ἐν τούτοις λόγοις, διὰ τὸν ποιὸν ἔνα δικαστήριον ἐπιλαύνεται τῆς ἐδικάσεως ἀγωγῆς μεταξὺ ἀλλοδαπῶν, ἔγκειται, εἰς τὴν ἀντίληψιν, ὅτι θὰ δύσκολον ἐστὶ καὶ ἀδύνατον εἰς τὸν ἐναγόντα νὰ ἐπιτύχῃ τὸ δικαίον του εἰς ἀλλον χώρων (ἐν προκειμένῳ εἰς τὴν Ἐλλάδα) καὶ ὅτι, κατὰ συνέπειαν, τὸ δικαστήριον, ἐν τῷ δικαιρίτη ἀυτοῦ ἔξουσιᾳ, πρέπει νὰ δέκτῃ τὴν ὑπόθεσιν, διὰ νὰ προσταθεύῃ ἔνα διότιον. Δυνατὸν τούτῳ νὰ ἔχῃ νόμος διὸ «ομαίας εύκολιας», ἀλλ' εἶναι σφαλερόν, ἔτι δέ καὶ προσβλητικόν, διὰ τὴν περιπτωσιν πλοίου ὑπὸ Ἐλληνικῆς ομαίαν, όπου ὑπάρχει πάντοτε πράκτωρ δυνάμενος

νὰ ἐναχθῇ, ἔστω καὶ ἂν οἱ πλοιοκτῆται διαιμένουν ἀλλαχοῦ. » Δέν γνωρίζουν ποιοί, κατὰ πλειονότητα, εἰναι οἱ πλοιοκτῆται εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «Κορινθιακοῦ». Σεις, ἀπὸ τὰς ιδικὰς σας πηγαὶ δύνασθε τὸν ἀναμφιδόλων νὰ τοὺς εὔρητε καὶ ὅν είναι ὑπόκοιτος Ἐλλήνες, τότε θὰ ὑπάρχῃ ἔτι περισσότερος λόγος νὰ πραγματοποιηθῇ τὸ ἐντονον διπλωματικὸν διάθημα. Τὰ αποτελέσματα τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως, ἀν αὐτὴ δεν ανατραπῇ, θὰ είναι στυχοῦ, οὐσία πλοιοκτῆτης τοῦ διαπλάσιοτροπής τῶν κλάμης «P. καὶ I.». Σκόπιμον, ίσως, θὰ πέτη, νὰ προσταθεύῃ, τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος τοὺς πλοιοκτῆτας του δια καταλλήλου νομοθεσίας, ἥτις θὰ ἀπέβλεπε νὰ περιορίσῃ τὴν τακτικὴν μικρού, εύτυχως, ὄριμου μη ἐπαγγελματών ναυτικῶν, νὰ ἔγειρουν ἀγωγὰς ἀποζημιώσεως τῶν εἰς ζένας χώρας, κατ' ἀντίθετον πρὸς τὰς τάξης συμβατικὰς διατάξεις περὶ ἀπασχολήσεως τῶν, τῶν αἵτινες ἀπαιτούνται, ὥστε ὅλαι αἱ ἀγωγαὶ ἔγειρονται ἐν Ἑλλάδι.

» Τὸ ζῆτημα τούτο είναι τόσον σημαντικόν, διὸ τὸ ζήτημα τῶν «σαλατόδωρών» τῶν πλοίων, περὶ τῶν ὀπίων συνεχῶς γράφετε. Δέν ἔνθυμούμαι νὰ είδων πρόσφατον σχόλιόν σας καὶ ἐπὶ τῶν ἀγωγῶν, τῶν ἔγειρεστέων εἰς τὴν πρόσφατην σχόλιόν παρ' Ἐλλήνων ναυτικῶν.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΣΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ

Εἰς τὴν Ἐλλετίαν καὶ τὸ Μοντεκάρο ἔχουν συσταθῆ, ὡς γνωστόν, πλείστα στα γραφεῖα διαχειρίζομενα σκάφη ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, τελούντα ὑπὸ ζένας σημαίας. Διὰ τὰς εἰς Ἐλλετίαν συσταθεῖστα εἰδικὸν φορολογικὸν καθεστώς προεβλέφθη, τὰ μέγιστα διευκολυντικὸν τῆς λειτουργίας των. Κέρδος ἔχει ἡ Ἐλλετία κινητική σικονιμία ἀπὸ τὴν τοιαύτην ἐγκατάστασιν καὶ τὸ κέρδος σύτο δεόντως ἔξειτιμη. Διὰ τὸ Μοντεκάρο τὸ ἀφοροδόγυλον πάσης οἰκονομικῆς δραστηριότητος πρὸς τὸ παρόν ὑφίσταται.

» Εδῶ ἡ διαχείρισις τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας πλοίων μας είναι ἀδύνατος. Ἐλλοχεύει ὁ ἔφορος διὰ νὰ καταλογίσῃ τὸν φόρον — ὑπερμέτρων υψηλὸν — ὥστε ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων ποσοστῶν διαχειρίσεως, ἀλλ' ἐπὶ τοῦ κύκλου τῶν ἔργων της ζένης πλοιοκτητρίας ἐταίριας. Εὐνόποτος ἡ τεραστία διαφορά!

Καί, ὅμως, κέρδη ὑπὸ ἀπεκόμιζεν ἀξιόλογα καὶ ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὴν ἔδη ἐγκατάστασιν τῶν διαχειριστικῶν αὐτῶν γραφείων. Τὸ γεγονός καὶ μόνον τῆς ἐντεῦθεν διαχειρίσεως τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας εύρισκομενῶν εἰσέτι πλοίων μας, ἐπὶ περισσότερον θὰ ἐνισχύσῃ τὴν στροφὴν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως πρὸς τὰς ἔθνικὰς της βάσεις. "Ἐλλήνες ὑπάλληλοι θὰ ἀπασχοληθοῦν. Περισσότερα πλοία θὰ ἀνεφοδιάζωνται καὶ ἔδω θὰ ἐπισκευάζωνται, οὐκ ὅλιγον συνάλλαγμα θὰ εἰσκομίζεται ἀπὸ τὰς παντοίας δαπάνας τῶν διαχειριστικῶν γραφείων.

Δέν γνωρίζομεν ἀν τὸ θέμα ἔχῃ συζητηθῆ μὲ τοὺς ὄμροδίους τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπερπετήσουν τὰς ἀπόφεις των νὰ διατυπώσουν. "Ας ζητηθῇ ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας τῆς εἰς Ἐλλετίαν ἐγκαταστάσεως καὶ ἡ ἔδω σύστασις τῶν γραφείων διαχειρίσεως. Μᾶς συμφέρει ἡ ὑπὸ οἰανδήτο περὶ τοῦ ζενθήτο πορφήν συγκέντρωσις εἰς τὸν Τόπον μας τὴς τεραστίας εἰς ἔκτασιν ἐλληνικῆς ναυτιλίας δραστηριότητος. "Άμεσώτερον τὸ ιδικόν μας συμφέρον, παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατ' ἀνακοίνων ἐκ τῆς Διευθύνσεως Οἰκονομικῶν Μελετῶν τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, κατὰ τὸ πρώτον τριμήνον τοῦ 1962 ἀνήλθεν εἰς 25.319.000 δολλάρια, ἔναντι 23.791.000 δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1961. "Εμφανίζεται σύτω μία αὔξησης ἐξ 1.528.000 δολλαρίων, ητοι κατὰ ποσοστὸν 6,42%.

Τὸ εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀναλύεται ὡς ἀκόλουθως: Ναῦλοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτήρια 2.861.000 δολλάρια. "Εμβάσματα ἐφοπλιστῶν 12.447.000 δολλάρια. "Ανεφοδιασμὸς καὶ ἐπισκευαὶ 552.000 δολλάρια. Εἰσφοραὶ εἰς τὸν Τόπον μας τὴς τεραστίας εἰς ἔκτασιν ἐλληνικῆς ναυτιλίας δραστηριότητος. "Άμεσώτερον τὸ ιδικόν μας συμφέρον, παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν 204.000 δολλάρια. Φορολογία, τέλος, 653.000 δολλάρια.

Ἐκ τῶν κονδυλίων τούτων σημαντικὴν διαφορὰν παρουσιάζει, ἔναντι τοῦ κονδυλίου τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1961, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ ἐμβάσματα τῶν ἐφοπλιστῶν. "Η διαφορὰ αὕτη ἔνερχεται εἰς 2.753.000 δολλάρια ἐπὶ πλέον τοῦ κονδυλίου τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1961, τὸ ὅποιον είχεν ἀνέλθει εἰς 9.694.000 δολλάρια, ητοι ἐμφανίζει αὔξησιν κατὰ 28,40%.

Κατὰ βάσιμον ἀποφιν ἡ αὔξησης αὕτη τὸν ἐφοπλιστικὸν ἐμβασμάτων ὄφειλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ἐπενδύουν κεφάλαια, εἰσαγόμενα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰς ἀκίνητα, ἐλληνικὰ χρεώγραφα καὶ παραγωγικὰ δάνεια.

ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑΣ:

Θεωρεῖτας πλέον ἡ δέδαιον, ὅτι ἡ νεαρὰ Δημοκρατία τῆς Κύπρου παραμερίσασα τὰς συνετὰς συμβουλὰς τῶν Ἐλλήνων ἀρμοδίων, ἐστράφη

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑ Ι-ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS · BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

LONDON E.C. 3

οριστικώς πρός την σημαίαν εύκολίας. Θετικαι πληροφορίαι αναφέρουν, ότι ή καταρτισθείσα ήδη σχετική νομοθεσία υπό την έπιβλεψιν του Γενικού Εισαγγελέως κ. Τοπαρίτη, συνιστά απροσχηματίστως άσυντονιστικούς κακεστώς, παραπλήσιον έκεινου του Λιβανού, το όποιον δεν είναι δυνατόν πασός νά πλήξῃ την είς το στάδιον του έπαναπατρισμού εύρισκομένην είσετι Έλληνικήν Ναυτιλίαν. Υπάρχουν μάλιστα ένδειξεις, αι όποιαι πείθουν, ότι την βρετανικήν συγκατάθεσιν και συμπαράστασιν άκομη, έξισφάλισεν ή Κυπριακή Κυβέρνησης. Τα ύπ' αυτής καταρτισθέντα νομοθετήματα άσμενα ύπο την βρετανικήν άρμοδιών, ώς έξυπητεούντα, δεβαίως, την ναυτιλιακήν πολιτικήν, άλλα και τα εύρυτερα συμφέροντα της Κοινοπολιτείας.

Μετά της Έλληνικής Κυβέρνησεως, άντιθέτως, απέφυγον μέχρι τουδενά έλθουν εις έπαφην οι άρμοδιοι της Λευκωσίας. Ούδεν έπι τών προσφάτων τούλαχιστον ένεργειών των διά την συγκρότησιν Κυπριακής ναυτίλιας, άνέφερον έπισήμως είτε είς το Υπουργείον των Έξωτερικών, είτε είς το Υπουργείον Ναυτιλίας. Απεναντίος, έπεζήτησαν και είχον έπαφάς είς Αθήνας με "Ελληνας έφοπλιστάς, προκειμένου νά έλκουσουν την ένδιασέρονταν των διά την ύπο την Κυπριακήν σημαίαν νηοδόγησην των πλοίων των. Ήρχισε, μέ άλλους λόγους, και έκ των παρασκηνίων ή δραστηριότης κατά της Έλληνικής Ναυτιλίας.

"Εναντί της τοισύτης λίσιαν έπισημίου καταστάσεως, ή Έλληνική Κυβέρνησις δεν άντερασε μέχρι στιγμής κατά τρόπον άποφασιστικόν. Αι συστάσεις και αι διαμαρτυρίαι — έξιν έγένοντα — πρός την Κυπριακήν Κυβέρνησην, περιώρισθησαν έπι ηπερισσοκό έπιπεδου. Δεν έλλιθησαν, ώς άποδεικνύται μέχρι στιγμής, ποσάς ύπ' ψφιν.

Φρονούμεν, ότι το θέμα χρήζει άμεσου άντιμετωπίσεως. Νά κληθῇ ύπο του Υπουργού των Έξωτερικών ή ύπ' αυτού του Προέδρου της Κυβέρνησεως, ή έν Αθήνας πρεσβετής της Κύπρου και νά τού έπιστηθῇ ή προσοχή έπι της άκολουθουμένης ύπο της Κυβέρνησεως του τακτικής έναντι της Έλληνικής Ναυτιλίας. Πρέπει νά πληροφορθῇ ή Αρχεπισκόπος Μακάριος και ο κ. Τορναρίτης, ότι ή Έλληνική Κυβέρνησης προβάλλει την άξιωσιν, σπώς τα ναυτιλιακά καθεστώς της Κύπρου μή παρέχη φορολογικάς άπολλαγάς περισσοτέρας έκεινων τάς όποιας έξασφαλίζει ή Έλληνική σημαία. Τηρημένου του όρου τούτου, δύνανται οι Κύπριοι νά άκολουθησουν οίσαν όδον έπιμυσούν, κατερχόμενοι είς την έδασσαν. Θά έχουν μάλιστα άμεριστον και την Έλληνικήν συμπαράστασιν, την κυριανήν προϋπόθεσιν, διά νά σταθούν εις τὸ τὸ διεθνή ναυτιλιακὸν στίδιον.

ΟΛΟΚΛΗΡΟΥΤΑΙ ΜΙΑ ΚΑΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

"Η συστηματική και έπίπονος, έν πολλοῖς, προσπάθεια της άρμοδιας Διευθύνσεως τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας διά μίαν πλήρη και παγίαν μορφοποίησιν είς τὰ της ναυτικής έργασίας, πρέπει νά άναγνωρίσωμεν, ότι άπεδωκεν έξαίρετα άποτελέσματα. Εις διάστημα έξαμπνου περίπου έκαλύφθησαν διά συλλογικών συμβάσεων έργασίσι οι έργασίδεμνοι οι έπιπρεπούντες έπι παντός σχεδὸν τύπου πλοίου. Ούτω, κατά το έλογω χρονικὸν διάστημα, έπεγγηθάσαν συμβάσεις, κατόπιν έλευθεράς συμφωνίας τῶν οἰκείων έφοπλιστικῶν και ναυτεργατικῶν ὄργανοσεων διά τοὺς έπιπρεπούντας έπι: 1) Φορτηγῶν ἄνω τῶν 4.500 τ. Ι.ω. 2) φορτηγῶν ἀπό 801—4.500 τ. Ι.ω. 3) άκτοπλοικῶν μότορσπις, 4) πετρελαικινήτων - ιστιοφόρων, 5) έπιβατηγῶν άκτοπλοις, 6) έπιβατηγῶν μεσογειακῶν και τουριστικῶν, 7) έπερωκεανίου «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», 8) έπερωκεανίου «Πατρίς», 9) έπερωκεανίου «Βρετάνη» και 10) έπερωκεανίου «Άρκαδία».

Δέν άπομένει είσετι παρὰ ή τακτοποίησις τῶν έργασιακῶν σχέσεων τῶν πληρωμάτων τῶν ναυαγοσωστικῶν και ρυμωδών, αἵτινες έν όφει άσυντονιστικά μεταξύ Ο.Π.Π., ιδιοκτητῶν και πληρωμάτων, άντιμετωπίζεται νά ρυμίσθουν δι' έπουργικής άποφάσεως. Ήδη τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας έζητησε, μέσω τοῦ Υπουργείου Συντονισμού, τὴν σχετικήν έξουσιοδότησιν τοῦ Υπουργικού Συμβουλίου.

Διά νά όλοκληρωθῇ, τέλος, ή προσπάθεια της Διευθύνσεως Έργασίας, ηρχισαν αι διαπραγματεύεις μεταξύ ιδιοκτητῶν και πληρωμάτων διά τὴν έπουργικήν συμβάσεων τῶν πλοίων τῆς Ατλαντικῆς Άλιείας. Ο καινοφάνης και ταχέως άντιπτυσσόμενος αύτος κλάδος τῆς κατά θάλασσαν έλληνικῆς δραστηριότητος, θά δύνανται έφεξης έπι συγκεκριμένης βάσεως νά ρυμίσῃ τὰ ζητήματα της έργασίας, τὰ όποιας μέχρι τούδε προεκάλουν πολλάς διαφοράς μεταξύ πλοιοκτητῶν και πληρωμάτων.

"Απασαι αι άνωτέρω συμβάσεις, ώς και αι μέλλουσαι νά έπουργαφούν, έλιθη πρόνοιας νά λήγουν την ίδιαν ήμεροδύνιαν, ήτοι τη 31ην Δεκεμβρίου έκαστον έτους, θά έπι: διωχθῇ δὲ, κατά δεύτερον στάδιον, όπως λέγουν και κατά τὸ αὐτό έτος. Καὶ τούτο διά νά παρασχεθῇ ή δινιατότης είς τὸ Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας, νά άντιμετωπίζῃ τὸ θέμα της άνανεώσεως τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ένιασίων δι' άλλας τάς κατηγορίας τῶν πλοίων. Εύκολώτεραι θά είναι ούτω αι συνεννοή-

σεις μεταξὺ τῶν ένδιαφερομένων μερῶν και πλέον άποδοτική ή κρατική παρέμβασις.

ΟΛΟΙ ΜΕ ΤΗΝ... "ΠΥΛΑΡΟ,,

"Υπέβαλε πρό τινος χρόνου ή "Ενωσις Ιπταμένων Πολιτικῆς 'Αεροπορίας υπόμνημα εις τὸ ύπουργειον Εμπορικής Ναυτιλίας, διά τοῦ όποιου αιτεῖται, όπως οι έχοντες δίπλωμα άεροναυτίλου ή ιπταμένου ραδιοτηλεγραφητοῦ, 8ετή ύπηρεσίαν εις τὴν Πολιτικήν Αεροπορίαν και 5.000 ώρων πτητικήν ένέργειαν, λαμβάνουν τὸ δίπλωμα... πλοιάρχου β' τάξεως, κατόπιν έχετάσεων εις τὰ μαθήματα τῆς έκμεταλλεύσεως πλοίου, Ναυτικού Δικαίου, Ναυτικής Τέχνης και τεχνικῶν γνώσεων, λαμβάνουν διό τὸ δίπλωμα πλοιάρχου α' τάξεως μετά χρόνου θαλασσίας ύπηρεσίας ίσον πρὸς τὸ ήμισυ τοῦ χρόνου πού ορίζεται από τοὺς έξι έπαγγέλματος ναυτικούς!

Προφανώς ή συμπαθεστάτη τάξις τῶν άεροναυτίλων, λαδούσας ύπ' οψιν ότι έν πλοίον, έν άεροπλάνον ή ένα τζίπ εις τὴν Σαχάραν χαράσσουν τὴν πορείαν τῶν και εύρισκαν τὸ στίγμα τῶν διά τὸν ίδιον περίπου μεθόδων άστρονομικήν ναυτιλίας ή ραδιοναυτίλιας, ήχητη εις τὸ συμπέρασμα, ότι έν πλοίον δύναται νά κυβερηθῇ, νά φορτεκφορτωθῇ, συντηρηθῇ κλπ. άπο έραστεχνας και οτι τὰ 12 περίπου έπη φοιτήσεως εις ναυτικήν σχολὴν και θαλασσίας ύπηρεσίας πού χρειάζονται διά νά λάβῃ τις τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου ούδεν προσθέτουν εις τὴν πειράν τει θαλασσοπόρου.

Κατά τὸν ίδιον λογικήν ήδηνατο νά γίνη πλοιάρχος και ού άνωτέρω άδηγός τοῦ τζίπ τῆς έρήμου, άπο οχι και ού θαμηλέρης. Τὸ ύπουργειον, εύτυχως, άπέρριψεν άσυζητητή τὸ έν λόγω ύπόμνημα.

ΠΡΟΣ ΠΑΡΗΓΟΡΙΑΝ ΜΑΣ

Εις τὴν συνελθούσαν έσχάτως εις Crimshy έτησίαν σύνοδον τῆς άγγλικής ένώσεως ναυτικῶν σχολῶν, ού μόνιμος έχετασης πλοίαρχος άνεκοινωσεν ότι ή μείωσις τῶν προσόντων τῶν ύποψηφίων άξιωματικῶν τοῦ E.N., ή έφαρμοσθείσα από της Ιης Ιανουαρίου τοῦ 1958 υπομενών έπέδρασεν, άπο ητο φυσικόν, έπι τοῦ μορφωτικοῦ έπιπέδου αύτῶν και οτι τούτῳ έχαγεται άμεσως τὸ συμπέρασμα, ότι αι διοπιστώσεις αύται είναι όρθαι. 'Εκ τοῦ πίνακος, παρέχομεν ένταυθα τάς ένδειξεις τοῦ 1953, θε ίσχυε ο παλαιός νόμος, τοῦ 1958, θε τὸ πρώτον έφημόσθησαν τὰ μειωμένα προσόντα θαλασσίας ύπηρεσίας, και τοῦ 1961.

Πλοιάρχοι Γ'	τάξεως	Πλοιάρχοι Β'	τάξεως	Πλοιάρχοι Α'	τάξεως
Έτη	Προσέλθοντες	Έπιπτον χόντες	Προσέλθοντες	Έπιπτον χόντες	Προσέλθοντες
1953	1205	1025	892	797	599
1958	1566	973	1066	1012	832
1961	1704	923	824	771	698
					640

Περαιτέρω ού διμιλητῆς προέβη και εις τὴν άνακοινώσιν μερικῶν έκ τῶν πλέον... έπιτυχων άπαντησίων ύποψηφίων εις άναλογους έρωτήσεις τῶν έχετασῶν, αι όποιαι, ού θα ίδη ού άναγνωστης, έπαξίως δύνανται νά παραδημούν πρὸς άναλογους άπαντησίες μερικῶν έκ τῶν ίδικῶν μας ύποψηφίων. 'Εξ αύτων χαρακτηριστικαί είναι οι κάτωθι:

— 'Η παράλλαξις τοῦ έχαγεται ού φείλεται εις τὴν μεταξὺ τῶν άφιλα παραπτηρητού άπότασιν...

— 'Ο έρυθρὸς κύκλος πού τίθεται πέριξ ύπωρισμένων φανῶν έπι τοῦ ναυτικοῦ χάρτου, σημαίνει οτι οι έν λόγω φάροι είναι χρωματισμένοι με φωσφορούχον χρώμα...

— Αι άνθρωποθυρίδες έχουν τὸ σχήμα τοῦ άνθρωπον σώματος — είναι οιώσιδεις...

— 'Ο σημαντήρ άσφαλείας (watchhiou) ένος φαροπλοίου (ό όποιος, ού γνωστόν, τοποθετεῖται διά νά δείχνη έξαν τὸ φαροπλοίον σύρη τας άγκυρας του)... έπανδρούται άπο τὸ πλήρωμα τοῦ φαροπλοίου και χρησιμεύει διά νά... έπιτηρεται τὸ φαροπλοίον.

— 'Η άρχη τοῦ ήχοθυμομέτρου είναι... νά έπιτρέπῃ εις ήμας νά λαμβάνωμεν βολίσματα τοῦ πυθμένος τῆς θαλάσσης... δίνει ούδεμιάς ύπωρχεσώνες μας.

Παρηγορηθώμεν. 'Υπάρχουν και χειρότερα;

ΝΑ ΚΙΝΗΘ Ο ΝΟΜΟΣ

Δέν έλειψε και δέν θά λείψη τὸ λαθρεμπόριον τῶν σιγαρέτων και άλλων τινῶν είδων εις τοὺς ξένους λιμένας. Πλοιάρχοι τινές κατά κύ-

CARGO SHIPS & TANKERS, INC.

SHIP OWNERS AND OPERATORS

BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE AND CONSTRUCTION OF SHIPS

NEW YORK 4, N.Y.

τὴν χώραν μας, μετακευαζούμενη εἰς εύρειαν ἔκτασιν, θὰ δύναται νὰ διεκδικήσῃ τὸν τίτλον τοῦ «ἀπόδειγματικοῦ πλοίου διὰ κρουαζιέρας» εἰς ὀλόκληρον τὴν Μεσόγειον. Ἀδελφὸν τοῦ «Δῆλος» τὸ νέον σκάφος τῆς «Σάνα Λάιν», ἐναυτηγήθη εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ εύρισκεται ἐν ὑπηρεσίᾳ μόλις πρὸ τριῶν ἑτῶν, ἀπὸ τοῦ 1959. Εἶναι χωρητικότητος γύρω τῶν 3.000 τ., ἀναπτύσσει ταχύτητα 19,5 μιλίων καὶ διαθέτει πέντε συνοδικῶν καταστρώματα.

Παραδίδομεν τὸν Σεπτέμβριον εἰς τοὺς νέους του πλοιοκτήτας τὸ «Στέλλα Σολάρις», θὰ ἀρχίσῃ ἀμέσως νὰ μετακευάζεται εἰς τὴν Ἰταλίαν, ὡςτε μέχρι τοῦ προσεχοῦ Μαρτίου, ὅτε θὰ ἐγκανιάσῃ τὰς κρουαζιέρας του εἰς τὸ Αιγαίον, νὰ ἔχῃ λάβει τὴν κέναν του μορφὴν. Οὕτω τὸ «Στέλλα Σολάρις» θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ἴκανότητα 220 ἐπιβατῶν εἰς 84 μονοκλίνους, δικλίνους καὶ τίνας τρικλίνους καμπίνας, θὰ διαθέτῃ δὲ συνοδικῶν 166 χαμηλᾶς κλίνας. «Ολαὶ αἱ καμπίναι τοῦ



σκάφους θὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι μὲν ἰδιαίτερον ντούς καὶ τουαλέτταν, μὲ τριπλῆν παροχὴν ὕδατος (θερμόν, κρύον καὶ παγωμένον), μὲ ἐγκατάστασιν κλιματισμού, ὡς ἄλλωστε καὶ τὸ ὑπόλοιπον σκάφος καὶ μὲ δυνατότητα ρυθμίσεως τῆς θερμοκρασίας εἰς τὸ ἐπιθυμητὸν ἐπίπεδον παρ' ἐκάστου ἐπιβάτου. Όσαυτας ὅλαι αἱ καμπίναι θὰ ἐπικοινωνοῦν μεταξὺ τῶν δι' ἐσωτερικῶν θυρῶν.

Τὸ «Στέλλα Σολάρις» θὰ διαθέτῃ ἔξι ἄλλους κατάστρωμα περιπάτου 300 τ.μ., κατάστρωμα ἥλιοθεραπείας 88 τ.μ., κλειστὸν κατάστρωμα περιπάτου 120 τ.μ., τρία αἰσθητικῶν διακοσμημένα σαλόνια, πολυτελεστάτην καὶ εὐρύχωρον αἰσθουσαν φαγητοῦ, τρία μπάρ, δύο κομμωτήρια, κολυμβητικὴν δεξαμενὴν κλπ.

Τὸ νέον πλοῖον τῆς «Σάνα Λάιν», τὸ ὅποιον θὰ διαθέτῃ ὡσαύτως τέσσαρα ὑπερπολυτελή διαμερίσματα, ποὺ θὰ φέρουν τὰ ὄνόματα «Κνωσός», «Μυκῆναι», «Ἀθῆναι» καὶ «Ρόδος», θὰ ἀντιπροσωπεύῃ συνολικῶς, περιλαμβανομένων καὶ τῶν δαπανῶν διὰ τὴν μετακευὴν του, κεφαλίσαι 2.500.000 δολαρίων.

Ἀμφότερα τὰ σκάφη τῆς «Σάνα Λάιν», τὸ «Στέλλα Μάρις» καὶ τὸ «Στέλλα Σολάρις», θὰ ἐκτέλεσουν κατὰ τὸ ἀπὸ τοῦ Μαρτίου μέχρι τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1963 διάστημα, 74 ἐν ὅλῳ κρουαζιέρας, μὲ ἀναχρήσεις ἐκ Πειραιῶς ἐκάστην Παρασκευὴν τὸ πρώτον, καὶ ἐκάστην Δευτέραν τὸ ἔτερον.

Διὰ τῆς δρομολογήσεως τῆς νέος ἀπόδειγματικῆς αὐτῆς μονάδος εἰς τακτικὰς κρουαζιέρας εἰς τὸ Αιγαίον, ἡ «Σάνα Λάιν» πρωσεῖ ἀποφασιστικῶς τὴν τολμηράν, ὡς εἶχε χαρακτηρισθῆ, προσπάθειάν της, διὰ τὴν πρωσθήσιν καὶ εἰς τὴν χώραν μας τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ ὑψηλῆς κλάσεως.

ΟΞΥ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ

Εἴκοσι κρουαζιέρας εἰς τὴν Καραϊβικὴν θὰ ἐκτελέσῃ τὸ προσεχὲς ἔτος τὸ ὑπερωκαένιον «Βασίλισσα Φρειδερίκη», πέραν τῶν τακτικῶν του ἔρωμολογίων εἰς τὴν ὑπερπλανητικὴν γραμμήν.

Ἡ τοιαύτη εὐρεῖα ἀπασχόλησις τῆς ναυαρχίδος τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου κατὰ τὸ 1963, πρόεπι νὰ ἀποδοθῇ ἀφ' ἐνὸς εἰς τὴν ἀνάγκην, ὅπερ διατηρηθῇ ἐν κινήσεις καθ' ὅλην τὴν χειμερινὴν περίοδον καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς τὴν ὑφισταμένην δυνατότητα ἀπασχολήσεως τῆς εἰς τὸν τομέα τοῦ τουρισμοῦ ὑψηλῆς κλάσεως. Ἡ καλὴ φήμη, τὴν ὅποιαν ἀπέκτησε τὸ «Ἐλληνικὸν ὑπερωκαένιον» κατὰ τὸ τελευταῖς ἔτη, χρησιμοποιούμενον εἰς τοιαύτας κρουαζιέρας, δικαιολογεῖ τὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῶν διὰ τὴν προσεχῆ περιόδου πραγματισθείσαν περιηγήσεων. Σημειούται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι ἡ «Χόμιοντας» διὰ τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη», ὡς καὶ διὰ τῶν ἔτερων ὑπερωκαένιων τῆς «Ομηρικός» καὶ «Ιταλίος», ἐπέτυχε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος νὰ ἔλθῃ πρώτη μεταξὺ τῶν μεγαλύτερων ἀμερικανικῶν καὶ εὐρω-

πακίων ἑταῖρῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Καραϊβικῆς, ἀπὸ ἀπόφεως ἀριθμοῦ κρουαζιέρων καὶ ἐπιβατῶν.

Ἄλλ' ἡ ἐπιτυχία τῆς τοιαύτης διτῆς καὶ εὐρείας ἀπασχολήσεως τοῦ «Ἐλληνικοῦ ὑπερωκαένιον» κατὰ τὸ 1963, θὰ ἔχειται καταβληθῆ μέγιστη ποσοστὸν καὶ ἐκ τῆς διατηρηθεῖσας, ὃν μὴ τῆς περαιτέρω δελτιώσεως, τοῦ ἐπίπεδου εἰς τὸ ὅποιον εὑρίσκεται σήμερον τὸ δοηθητικὸν προσωπικόν του. Ὡς γνωστόν, ἔχει καταβληθῆ ἐπίπονος καὶ διπανηρὰ προσπάθεια διὰ νὰ δημιουργηθῇ ἐν ἀξιόλογον ξενοδοχειακὸν προσωπικὸν ἐπὶ τοῦ ὑπερωκαένιου αὐτοῦ, διὰ νὰ δύναται, πέραν τῆς συνεχούς δελτιώσεως τῶν ὄρων τῶν ὑπερπλανητικῶν του ταξιδίων, νὰ ἀναλογεύσῃ τοῦ κατήστασης καὶ τὴν ἐκτέλεσην περιηγήσεων ὑψηλῆς κλάσεως. Ἀτυχῶς, ὅμως, ἡ προσπάθεια αὐτῆς, ὡς ὅποια τὸν ἀπέδωσε καταβληθῆσε, ἔχει προσπάθειας ἀριθμούς οὐ πολλούς, ἀπὸ τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη», δελέαζονται, ὡς εἶναι φυσικόν, ἀπὸ τὰς προσφερόμενας ὑψηλὰς ἀποδοχάς, λόγω τῆς ἐντεινομένης ἐλλείψεως τῆς εἰδικότητός των καὶ διαρρέουν πρὸς ἄλλα πλοῖα. Ἐκπαιδεύονται ἐπὶ τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη», δελέαζονται, ὡς εἶναι σπανία, ἀπὸ τὸν ληφθῆ ὑπὲρ τὸν ἀλματώδη αὐξηγόν μας στόλο.

Καὶ ἐρωτάται: πῶς εἶναι δυνατόν, ὑπὸ τοιαύτης συνήθειας, νὰ διατηρηθῇ τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τοῦ ξενοδοχειακοῦ προσωπικοῦ τοῦ ὑπερωκαένιου καὶ ἀκόμη — τὸ δισκολότερον — περαιτέρω νὰ δελτιωθῇ; Τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς ἔφθασε νὰ λειτουργῇ ὡς σχολῆ, ἢ, ἀκριβέστερον, ὡς μεταβατικός σταθμός, προμηθεύων ἀρτίων κατηγορίας προσφέρομενος θαλαμηπόλους εἰς τὰ ἄλλα ὑπερωκαένια, εἰς τὰ μεσογειακά αἱ ἐπιβατηγά καὶ εἰς τὰ πλοῖα τῆς ἀκτοπλοΐας ἀκόμη.

Ίδου τὸ σοβαρὸν πρόβλημα, τὸ ὅποιον ἀντιμετωπίζει τὸ «Ἐλληνικὸν ὑπερωκαένιον», ἐν ὅψει μάλιστα τῆς συστηματικῆς ἀπασχολήσεως του εἰς περιηγήσεις. Ἡ λύσις του δὲν εἶναι εύχερης. «Ἀν δὲν μεριμνήσῃ τὸ Κράτος διὰ τὴν ἐκ τῶν ἑνὸντων ἔστω προστοικασίαν ικανὸν ἀριθμοῦ νέων θαλαμηπόλους, θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ αὐτὴ ἐκτὸς τῶν «Ἐλληνικῶν δυνατοτήτων. Οἱ Ἰταλοὶ θαλαμηπόλοι θὰ κληθοῦν ἀναγκαστικῶς νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των, διὰ νὰ μὴ διακινδυνεύσῃ ἡ ἐπιτυχία τῶν πρώτων εἰς τὸν τομέα του διεθνούς τουρισμοῦ.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΝΕΩΝ ΡΥΜΟΥΑΚΩΝ

Τὸ θέμα τῶν ρυμουλκῶν ἐπρόκειτο νὰ ἐπανεξετασθῇ ἐντὸς τῆς ἔδδομάδος ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Α.Π. Θὰ ἀπεφορίζετο τελικῶς ἡ ἀγορὰ νέων μονάδων καὶ θὰ δρίζετο τὸ ὑφος τῶν ρυμουλκῶν δικαιωμάτων, τῶν ὅποιών των ἀναπτοσαρμογήν ἔχουν ἀπὸ τίνος ζητήσει αἱ κοινοπρατούσαι ἐταιρίεις.

Καὶ ὡς πρὸς τὴν πρόσκτησιν νέων Ισχυρῶν μονάδων διὰ νὰ καταστῇ εὐχερεστέρα ἡ ρυμουλκήσις μεγάλων πλοίων εἰς τὸν λιμένα, λέγεται ὅτι ἐσημειώθησαν ικανοποιητικαὶ ἔξελιξεις. Οἱ Οἰκοι Βερίνου καὶ Μάτσα παρέσχουν τὴν διασεβαίσων — χωρὶς, ὅμως, νὰ ὑποβάλουν εἰσέτη: τὰς αἰτηθείσας προδιαγραφάς — ὅπις παροήγειλον δύο ρυμουλκά μὲ μηχανὰς Σούλτζερ τῶν 1.200 ἵππων, τὰ ὅποια θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τῆς ὡρισθείσης ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. προθεσμίας. «Ἐφ' ὅσον διαπιστωθῇ τελικῶς ὅτι ἐκλείσθησαν, τὸν δόντι, αἱ παραγγελίες αὐτοῖς, ὁ Ο.Α.Π. δὲν θὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ναυπηγήσιν ιδίων ρυμουλκῶν. «Ἐχει τὴν γνώμην, ὅτι αἱ νέαι μονάδες, ἐνισχύομεναι εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις καὶ ὑπὸ τίνων μεγάλων σκαφῶν, τὰ ὅποια αἱ δύο ἔταιραι κρητησιοποιούν διὰ τὰς ναυαγιαιρεσίας, θὰ καλύψουν δι' ικανὸν χρονικὸν διάστημα τὰς εἰς ρυμουλκήσις ἀνάγκας τοῦ λιμένος.

«Ὀς πρὸς τὸν ἀναπτοσαρμογήν τῶν ρυμουλκῶν δικαιωμάτων, ἐξ ἄλλου, ἡ Διοίκησις τοῦ Ὀργανισμοῦ διατηρεῖ σοβαρὰς ἐπιφυλάξεις, ιδίως μετὰ τὸν διενεργηθέντα ἔλεγχον εἰς τὴν διασείρισην τῶν δύο ἔταιρων, τόσον ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας, ὃσον καὶ ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ «Οργανισμοῦ. Πιστεύει ὁ Ο.Α.Π., ὅτι τὸ σημερινὸν ὑφος τῶν ρυμουλκῶν δικαιωμάτων παρέχει περιθώσια κέρδους τῶν ὅποιων της διεύρυνσης δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς ὁρθολογιστικῆς ὄργανων τῶν οἰκείων ἐπιχειρήσεων.

Πάντως, τονίζουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Οργανισμοῦ, τὴν στιγμὴν αὐτῆς προέχει ἡ δελτιώσις τῶν ὑφισταμένων δυνατοτήτων διὰ τὰς ρυμουλκήσεις εἰς τὸν λιμένα, ἡ ὅποια καὶ θὰ καταβληθῇ πάσα προσπάθεια νὰ ἐσημειώσῃ τὸ ταχύτερον. «Ηδη τὴν ἀνάγκην αὐτὴν κατανοοῦν καὶ αἱ κοινοπρατούσαι ἔταιρις, πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ τὸ ιδιόκον των, δεδομένης.

ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

«Ως πολλάκις εἰς τὸ παρελθόν ἀνέγραφαν αἱ στήλαι αὐταῖς, εἶναι δυνατόν τὸν τόπων, συμφώνως πρὸς τὴν νέαν σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ — κεφάλαιον περὶ γραμμῆς φορτώσεως — τὰ πλοῖα ἀποφεύγουν τὴν κατασκευὴν ξυλίνων ἐγκαρπούς διαφραγμάτων (shifting boards) κατὰ τὴν φόρτωσιν σιτηρῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν

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

Phones | Office 2195
Night 3084
3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.
SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots:
5. Tantah Street
30, Fouad Street
Branch Office
Rached Street
Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

οίκονομίαν, υπό ώρισμένας προϋποθέσεις, αι όποιαι συνοφίζονται ως κάτωθι:

α) Κατασκευάζεται εις τὸ στόμιον ἑκάστου κύτους τροφοδοτικὸν στόμιον (feeder) καταλαμβάνον δόλον τὸ μεταξὺ κευροδόρου καὶ καταστρώματος ὑφος. "Εκαστον στόμιον πρέπει νὰ ἀφήνῃ πρὸς πρᾶπαν καὶ πρύμνην ἐπαρκές ἀνοιγμα διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τροφοδότησιν τοῦ ὑπογράμμους καὶ νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ εἰς χωρητικότητα τὸ 12% τῆς χωρητικότητος τοῦ κύτους.

β) Καταρτίζεται ἀπὸ εἰδικὸν ναυπηγὸν σχέδιον φορτώσεως, παρέχον καὶ πίνακα μετακεντρικῶν ὑψῶν, ἐκ τοῦ ὄποιου νὰ ἐμφαίνεται ὅτι διατηρεῖται ἐν σταθερὸν μετακεντρικὸν ὑφος τόσον κατὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς φορτώσεως τοῦ πλοίου, ὃσον καὶ κοῦ δόλον τὸν πλοῦν, παρεχομένων καὶ τῶν ἐν πλῷ ἀπαιτουμένων διορθώσεων διὰ τὴν κατανάλωσιν καυσίμων, ὕδατος κλπ. ὡς καὶ συνεπείᾳ τῶν δημιουργούμενων ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν, οὕτως ὥστε νὰ ἔξασφαλίζεται ἡ ἀνωτέρω σταθερὰ τιμὴ ἐνὸς ἐλαχίστου μετακεντρικοῦ ὑψους.

γ) Τὸ ἀνωτέρω σχέδιον φορτώσεως, βασιζόμενον καὶ εἰς τὰ ἐν παραγόφῳ (α) τροφοδοτικὰ στόμια, ἔγκρινεται ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ἀρχῆν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου (προκειμένου περὶ ἐλληνικῶν πλείων ἀπὸ τὴν Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων) καὶ εἶναι ὑποχρεωτικῶς ἀποδεκτὸν ἀπὸ ὅλα τὰ κράτη.

Προκειμένου περὶ bulk carriers, τὰ τροφοδοτικὰ στόμια παραλείπονται, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ μέγεθος καὶ ἡ γνωστὴ κλίσεως τῶν πρὸς τὰ στόμια τῶν κυτῶν πλευρῶν τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν ἔρματος, αἱ ὄποιαι ἀποτελοῦν, τρόπον τινά, πρὸς τὰ κάτω συνέχειαι τῶν στομίων τῶν κυτῶν, συμφωνοῦν πρὸς τὰς διατάξεις τῆς σχετικῆς συμβάσεως. Εἰς τοιάστια πλοία ἔχοντα κύτη περισσότερα τῶν ἔξ, ἐπιτρέπεται ἐπίσης ἡ ὑπαρξη ἐνὸς ἡ περισσότερων ἡμιπλεύρων κυτῶν — ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ ἐν τῇ ἀνωτέρῳ παραγράφῳ (β) σχέδιον φορτώσεως προσδιέπει τούτῳ καὶ ἔξασφαλίζει τὸ ἀπαιτούμενον ἐλαχίστου σταθερὸν μετακεντρικὸν ὑφος κοῦδην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου.

Ἐπειδὴ, δυστυχῶς, παρετηρήθη ἐσχάτως περίπτωσις Βρετανοῦ ναυπηγοῦ, ὁ ὄποιος κατὰ τὴν μελέτην τῶν τροφοδοτικῶν στομίων καὶ τοῦ σχέδιον φορτώσεως δύο ἐλληνικῶν νεοτεύκτων πλοίων, ἐπέδειξεν ἀσύγγνωστον τεχνικὴν ἀνεπάρκειαν, μέχρι σημείου νὰ εὐσταθῇ ἡ ὑποψία τῆς δολίας ἐνεργείας, ἵνα παραβλάψῃ τὴν ἀποτελούσαν κάρφος εἰς τοὺς ὄφθαλμους ὡρισμένων «φίλων» μας, Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἐφιστάται ἐν προκειμένῳ ἡ προσοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Συνιστάται εἰς αὐτούς, ὅπως χρησιμοποιοῦν τοὺς ἀπὸ πάνης ἀπόψεως ἀριστους, νέους ιδίας, Ἐλληνας ναυτηγούς. "Έχομεν οὐκ ὀλίγους, εὐτυχῶς!

ΜΙΑ ΕΥΔΟΚΙΜΟΣ 50ΕΤΙΑ

Ἐορτάσασα πρὸ ἡμέρων τὴν συμπλήρωσιν τῆς πεντηκονταετοῦ δράστερος τῆς, ἡ Ἐλληνικὴ Ραδιοναυτικὴ Ἐταιρία, (EPNE), ἔχει ὅλα τὰ δικαιώματα νὰ είναι ὑπερήφανος διὰ τὴν πλήρη καὶ καλὴν προσφορὰν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς εἰς τὴν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν.

Ἄπο τοῦ 1912 ἐμφανίζεται στὴν Ἐλλάδη ἡ ὑπηρεσία αὐτή, ὅτε ὁ Ἐλληνοβρετανὸς κ. Πέρσυ Ἀρλώ, ἀρχικῶς ὡς ραδιοτηλεγραφῆτης τοῦ ὑπερακεανοῦ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» ἴδρυσε, ἐν συνεχείᾳ τὸ ἐν Ἐλλάδι Γραφείον τῆς Διεθνοῦς Ἐταιρίας Ἀσυρμάτου, τῆς γνωστῆς SAIT.

Πινθυμοδογυμένως, τὸ ἐλληνικὸν πλοίον πλήρως ἔξυπηρτήθη, τόσον ἀπὸ τὴν Ἐπιθεώρησιν τοῦ Πειραιῶν, ὃσον καὶ ἀπὸ ὅλα τὰς σοδαράς ἀντιστοίχους ἔταιριας τοῦ ἑξωτερικοῦ, μετά τῶν ὄποιων ἡ SAIT συνέγραζετο. "Ητο δὲ καὶ είναι ὁ ἀσύρματος διὰ τὰ πλοία πολύτιμον δραγὸν μὲ ἀποστολήν, ὅχι μόνον τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς τῶν ἐπιβαίνοντων ἢ τὴν διάσωσιν πλοίου καὶ φορτίου, ἀλλὰ καὶ τὴν πλήρη παρακολούθησιν καὶ ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἄπο τοῦ 1938, τὸ γραφείον τῆς SAIT παρέδωσε τὴν περαιτέρω συνέχισιν τῶν ἐργασιῶν εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ ὁδειμῆστον ναυάρχου Κ. Ἀθανασιάδη ἰδρυθείσαν Ἐλληνικὴν Ραδιοναυτικὴν Ἐταιρίαν, ἐπανδρθεῖσαν μὲ τὸ οὐτό πρωστικοῦ τῆς τέως SAIT, μὲ πρώτων πάντοτε τὸν Πειραιώτων πλέον καὶ συμπλεθεστατόν κ. Ἀρλώ.

Μεταπολεμικῶς, ἡ Ραδιοναυτικὴ παρηκολούθησε μὲ ἱκανοποιητικὴν συμπαράστασιν τὴν ἀνοπτικούσσην Ναυτιλίαν μας. "Η προσφερομένη ἐργασία τῆς ὑπῆρξε πάντοτε ἀμεμπτος, ἡ καλύτερα πάντοτε. Ποτὲ παράπονον καθυστέρησεως ἡ πλημμελοῦς ἐργασίας ἡ δέκη ηκούσθη. Ποτὲ ἡ Ραδιοναυτικὴ δὲν ἤκουσε τὴν ἐπίκρισιν, ὃν καὶ μονωπαλισκῶς ἔχειρίζετο πάντοτε αὐτὴν τὴν ἐργασίαν ἐν Ἐλλάδι. Τὰ ἐλληνικὰ πλοια, εἴτε συμβεδηλημένα μὲ τὴν Ραδιοναυτικὴν, εἴτε ἐλεύθερα, εὑρίσκουν ἀμεσον καὶ ταχείσταν ἔξυπηρτησιν εἰς κάθε τῶν ἀνάγκην. Τὸ Γραφείον Πειραιῶν καὶ ὅλα τὰ εἰς τὸ ἑξωτερικὸν γραφεῖα τῶν συνεργαζομένων ἔταιριῶν ἀσυρμάτου, ἀποτελοῦν πλήρεις σταθμούς πρώτων βοη-

θείων διὰ τοὺς ἀσυρμάτους καὶ τὰ ὅλα τὰ ἡλεκτρονικὰ ὄργανα τῆς συγχρόνου ναυσιπλοίας. "Η ὑπηρεσία τῶν δὲν γνωρίζει καθημερινάς καὶ ἑορτάς, τὴν ἡμέρα καὶ τὴν νύκτα.

Κατενόησεν ἡ Ραδιοναυτικὴ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας. πληρέστερα ἀπὸ ὅσον αὐτὴ κατενόηθη ἀπὸ πλείστας κρατικάς μας ὑπηρεσίας. Τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, ἔξειμηστος τὸν δράστην τῆς Ραδιοναυτικῆς καὶ τῆς διεθνοῦς SAIT, εἰς πλείστας δὲ περιπτώσεις ἀνεψήπητος τὰς ὑπηρεσίας τῆς. "Οτε κατά τὸ 1938 ἐθεσπίζθησαν τὰ πιστοποιητικὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἀσφαλείας διὰ τὰ πλοια, ἡ Ραδιοναυτικὴ, διὰ τῶν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ γραφείων τῆς καὶ τῶν μετ' αὐτῆς συνεργαζομένων διεθνῶν ἔταιριῶν, ἀνέλαβε τὴν ἔκδοσιν τοιούτων πιστοποιητικῶν, διὰ λογαριασμῶν τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους, εἰς δόσα πλοια δὲν προσήγγιζον εἰς Ἐλληνικούς λιμένας καὶ ἡ παρακολούθησης τῶν ἀπὸ τὴν Κρατικὴν Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἦτο ἀδύνατος.

Ἐλέχθη τότε, ὅτι, μία ιδιωτικὴ ὑπηρεσία ἀσυρμάτου, συνδεομένη μὲ οἰκονομικὰ συναλλαγάς μὲ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, δὲν ὅτι ἡ ἐνέδειγμένη διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς σοδαρωτάτης αὐτῆς ἔξουσιοδοτήσεως, συγκρουομένης πιθανῶς μὲ τὰ οἰκονομικά τῆς συμφέροντα. "Ἐν τούτοις, ἡ πρᾶξις ἀπέδειξε τὸ ἀντίθετον. "Η δισρεπέσσα εἰκοσιπενταετία ἀπέδειξεν, ὅτι ἡ Ραδιοναυτικὴ ἐπεπλήρωσε καὶ ἐκπληρώσα τὴν ἀνατεθεῖσαν ἐντολήν, πληρέστερα ἀπὸ ὅσον διατρέψθησαν ὑπηρεσίαι. Καὶ ἐδώ ἡ προσφορά τῆς ὑπῆρξεν σφογός.

Ἄλλα καὶ τὸ Γεν. Ἐπιτελείον Ναυτικοῦ, συχνάκις ἔχειστησιοποίησε τὴν Ραδιοναυτικὴν καὶ τὸ πρωστικόν της εἰς ἐμπιστευτικὰ ἐργασίας, ἐκτιμών τὴν τεχνικὴν του ἐμπειρίαν καὶ τὴν εἰς ὄργανα ἐπάρκειαν. "Η δὲ παραστημοφορία διὰ τοῦ ἀργυροῦ μεταλλίου, τῶν ἐκ τῶν διευθυντῶν τῆς Ραδιοναυτικῆς κ.κ. Ν. Μαγκάκη καὶ Π. Πολίτη κατὰ τὸ 1959, είναι ἡ ἀναφισθήτητος ἀπόδειξις, ὅτι, ἡ καλή αὐτή ἐταιρία ἐπέτυχε πολὺ, προσφέρουσα πολλά εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας.

"Ωστε, ἡ ἐπὶ τῇ πεντηκονταετηρίδι έορτὴ τῆς Ραδιοναυτικῆς, είναι καὶ μία ἀκόμη ἔορτὴ τῆς Ναυτιλίας μας, παράλληλα μὲ τὰς ἄλλας ἔορτάς, ποὺ μᾶς ἐμπνέει τὸ μέγα τῆς ἔργον.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Ἐνδιαφέροντα τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς ἀφοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὸ πρώτων τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Παρέχουν πλήρη καὶ λεπτομερή εἰκόνα τῆς δραστηριότητος τοῦ Ταμείου, ὡς καὶ τῆς ἐν γένει οἰκονομικῆς του καταστάσεως. "Ἐπὶ τῇ βάσει των κεθίσταται εὐχερής ἡ διαμόφωσις καὶ ἡ ἐφαρμογὴ μιᾶς συγκεκριμένης πολιτικῆς εἰς τὸν τομέα της κοινωνικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν μας. Διότι γνωρίζουν πλέον οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ν.Α.Τ., ἀνὰ πάσαν στιγμήν, ἐπακριβῶς, τὴν ἔκτασιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ταμείου, τὸν ρυθμὸν ὑπὸ τὸν ὁποίον αὐτοί αὐξάνονται ἡ μειούνται, ἐνώ ἐλέγχουν ὡσαύτως πλήρως τὴν πορείαν τῶν ἐσθόδων καὶ τῶν δαπανῶν.

Καὶ δικαὶολογημένως διερωτώμεθα: Πώς ὁ ἀσφαλιστικὸς ὄργανος μόδιος τῶν ναυτικῶν μας, μὲ ἐν τόσον δυναμικῶν ἔξειλισσόμενον ἀντικείμενον, κατώρθωνε μέχρι πρὸ ὀλίγων ἀκόμη ἐτῶν, ὅτε δὲν είχε συσταθῆ παρ' αὐτῷ στατιστικὴ ὑπηρεσία, νὰ προγραμματίζῃ τὴν πολιτικὴν του; "Υπὸ πυκνού, ἀσφολῶς, σκότους ἐτέλει, δύον ἀφορά τὰς οἰκονομικάς του δυνατήτης καὶ τὰς ὑποχρεώσεις του.

Ἴδιου τὰ στοιχεῖα τῆς δραστηριότητος τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τὸν συνταξιοδικὸν τομέα κατὰ τὸ α'. τρίμηνον τοῦ 1962:

"Ἀπενεμήθησαν συνολικῶς 213 συντάξεις, ἔξι ὁν 174 εἰς ναυτικούς (141 γράφατος καὶ 33 διανικάντητος) καὶ 39 εἰς οἰκείους ναυτικῶν (22 λόγω θανάτου καὶ 17 λόγω θανατηφόρου ἀτυχήματος). Κατὰ τὸ 1961 (όλοκληρον τὸ διωνεκάμηνον) αἱ ἀπονεμηθεῖσαι συντάξεις ἀνήλιθον εἰς 519, κατὰ τὸ 1960 εἰς 470, κατὰ τὸ 1959 εἰς 629 καὶ κατὰ τὸ 1958 εἰς 627.

Οὕτω, αἱ συντάξεις τοῦ 1962, βάσει τῶν ἀριθμῶν τοῦ πρώτου τριμήνου, θὰ πρέπει νὰ είναι σημαντικῶς ηγέτημεναι, ἔναντι εκείνων τῶν προγραμμάτων ἐτῶν, περιλαμβανομένων καὶ τῶν συντάξεων, αἵτινες ἀπενεμηθεῖσαν κατὰ τὴν περίοδον (1958 — 1959) τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, βάσει πάντοτε τῶν αὐτῶν στατιστικῶν στοιχείων, οἱ συνταξιοδούχοι τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνήρχοντο εἰς 14.775, ἀντί 14.681 τοῦ 1961, 14.479 τοῦ 1960, 14.281 τοῦ 1959 καὶ 13.960 τοῦ 1958, ἐνώ τὸ ύψος τῆς μέσης συντάξεως ἀντιστοίχως κατὰ ἑτη εἶχεν ὡς ἔξης: 786, 779, 692, 674, 650· δρχ.

"Επισημούνεται, δηλαδή, σταθερά, ὃν καὶ μικρή, αὔξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιοδούμενών κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, ὡς καὶ σταθερά, ἀλλ' ἐπίσης περιωρισμένη αὔξησης τοῦ ύψους τῆς μέσης συντάξεως.

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα, ἔξι ἀλλου, ἡ μέση ὑπηρεσία τῶν

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

καταστάτων συνταξιούχων τὸ πρώτον, ἀνήρχετο εἰς 21.2 ἔτη καὶ ἡ μέση σύνταξις αὐτῶν εἰς 1.337 δρχ.

Καὶ ἡ ἀριθμητικὴ ἔξελιξις κατὰ κατηγορίας τῶν συνταξιούχων τοῦ N.A.T. κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἔτη:

Γῆρας τὸ οἱ: 1957: 3.216, 1958: 3.417, 1959: 3.670, 1960: 3.835, 1961: 3.968 καὶ 1962 (α' τρίμηνον): 4.049.

Συνήθους ἀνικανό τη τοι: 1957: 1.283, 1958: 1.337, 1959: 1.404, 1960: 1.422, 1961: 1.450, 1962: 1.457.

Αἰφνιδίου ἀτυχήματος: 1957: 288, 1958: 289, 1959: 305, 1960: 324, 1961: 342, 1962: 341.

Χρών μετὰ τέκνων: 1957: 2.521, 1958: 2.011, 1959: 1.835, 1960: 1.740, 1961: 1.609 καὶ 1962: 1.616.

Χρών ἄνευ τέκνων: 1957: 4.316, 1958: 4.908, 1959: 5.124, 1960: 5.260, 1961: 5.421 καὶ 1962: 5.421.

Όρφων: 1957: 1.383, 1958: 1.345, 1959: 1.310, 1960: 1.290, 1961: 1.288 καὶ 1962: 1.284.

Γονέων: 1957: 489, 1958: 484, 1959: 466, 1960: 448, 1961: 445 καὶ 1962: 445.

Άδελφων: 1957: 169, 1958: 169, 1959: 167, 1960: 160, 1961: 158 καὶ 1962: 160.

Ίδου καὶ ἡ ποσοστιαία κατανομὴ τῶν συνταξιούχων τοῦ N.A.T., κατὰ κατηγορίας, τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1962:

Γήρατος: 27.40%, συνήθους ἀνικανότητος 9.87%, αἴφνιδίου ἀτυχήματος: 2.32%, χηρῶν μετὰ τέκνων 10.93%, χηρῶν ἄνευ τέκνων 36.70%, ὄφρων 8.69%, γονέων 3.01% καὶ ἀδελφῶν 1.08%.

Ἡ κατὰ κατηγορίαν μέση σύνταξις τοῦ N.A.T. κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον είχεν ὡς ἄκινης:

Πήρατος 1270, ἀνικανότητος 655, χηρῶν μετὰ τέκνων 663, χηρῶν ἄνευ τέκνων 597, ὄφρων 534, γονέων 507, ἀδελφῶν 505.

Καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς εἰδόδου καὶ ἔξόδου ἐκ τῆς συνταξιοδοτήσεως τοῦ N.A.T. κατ' ἔτος :

1958	εἰσῆλθον	894	ἔξῆλθον	582
1959	"	877	"	534
1960	"	745	"	547
1961	"	722	"	520
1962 (α' 3μην.)	"	265	"	171

Κατὰ τὸν ίδιον ἐνδελεχὴ τρόπον ἡ στατιστικὴ ὑπηρεσία τοῦ N.A.T. παρακολουθεῖ τὴν ἀριθμητικὴν ἔξελιξιν τῶν συνταξιούχων τοῦ N.A.T. πατούσαντα πλοίων, ὡς καὶ τὴν ἐκτίσιν τοῦ παροπλισμοῦ αὐτῶν. 'Ος γνωστόν, τὸ ὑψηλότερον ἔσσοδον τοῦ 'Ιδρυματος προέρχεται ἐκ τῆς ἐφοπλιστικῆς καὶ ναυτεργατικῆς εἰσφορᾶς, ηῆται ἔχει ἀμεσον συνάρτησιν μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἔκινησις εὐτισκομένων πλοίων.

Οὕτω, κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1962 είχον ἀσφαλίσει εἰς τὸ N.A.T. τὰ πληρώματα τῶν 739 πλοίων ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν καὶ 554 ὑπὸ ἔνην. 'Η ἔξελιξις τῆς ἀσφαλίσεως καὶ τῶν δύο αὐτῶν κατηγοριῶν πλοίων ἀπὸ τὸ 1957 παρουσιάζεται ὡς ἔχει: 1957: 252 'Ελληνικὰ καὶ 565 ἔνα, 1958: 294 'Ελληνικά καὶ 632 ἔνα, 1959: 385 'Ελληνικά καὶ 670 ἔνα, 1960: 609 'Ελληνικὰ καὶ 585 ἔνα, 1961: 718 'Ελληνικὰ καὶ 559 ἔνα.

Οἱ ἀκολουθούντες ἀριθμοί, ἔξι ἄλλου, παρουσιάζουν τὴν ἀριθμητικὴν ἔξελιξιν τῶν ἀργούντων πλοίων, ἕτινα είχον ἀσφαλίσει τὰ πληρώματά των εἰς τὸ N.A.T.:

1957: 68 'Ελληνικά καὶ 64 ἔνα, 1958: 120 'Ελληνικά καὶ 200 ἔνα, 1959: 122 'Ελληνικά καὶ 185 ἔνα, 1960: 93 'Ελληνικὰ καὶ 77 ἔνα, 1961: 30 'Ελληνικά καὶ 47 ἔνα, 1962 (α' τρίμηνον): 33 'Ελληνικά καὶ 49 ἔνα.

Καὶ τὰς ἀποτατική ἀπεικόνισις τῆς παρούσης δραστηριότητος, ὡς καὶ τῆς ἐν γένει οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ N.A.T., συμπληρούνται μὲ τίνας εἰσέτι ἐνδιαφέροντας πίνακας, ἀναφερομένους εἰς τὴν ποσοστιαίαν κατανομὴν τῶν ἔξόδων τοῦ 'Ιδρυματος καὶ τῶν ἐπενδύσεων τῶν κεφαλίων του. 'Ιδου οἱ πλέον χαρακτηριστικοὶ ἀριθμοί:

Κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1962 αἱ δαπάναι διὰ τὰς χορηγουμένας συντάξεις ἐκάλυψαν τὸ 88.96% τῶν συνολικῶν ἔξόδων τοῦ 'Ιδρυματος, ὅτε κατὰ τὸ 1961 αὐται ἀνήλθον εἰς 87.8%, τὸ 1960 εἰς 87.6% καὶ τὸ 1959 εἰς 88.5%.

Αἱ ἄλλαι δαπάναι τοῦ N.A.T. — πλὴν τῶν συντάξεων — κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον είχον κατὰ τὴν ποσοστιαίαν κατανομὴν των, ὡς ἔχης: 'Εφ' ἄπαξ παροχαὶ 0.32%, ἔξοδα διοικήσεως 7.86% (1961: 5.6%, 1960: 5.3%, 1959: 5.1%), ἔξοδα M.E.O. 0.49%, ἔξοδα διαχειρίσεως ἀκινήτων 0.49%, φόροι 2.4%.

Κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον, τέλος, ἡ ποσοστιαία κατανομὴ τῶν ἐπενδύσεων τοῦ N.A.T. είχεν ὡς ἔχης: 'Αξίαι - ύλικὰ 0.87%, στεγαστικά 0.06%, ναυτιλιακὰ δάνεια 7.46%, καταθέσεις παρὰ Τραπέζαις 77.12% καὶ ἀκίνητα 14.49%.

ΦΡΟΝΤΙΣ ΑΜΕΣΩΣ ΔΙΑ ΤΟΝ "ΟΙΚΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ,"

Κατὰ τρόπον ἀποφασιστικὸν ἐπιβάλλεται νὰ ρυθμισθῇ τὸ θέμα τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἀγκαταστάσεων, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον τῆς εύρυτέρας ἀναδιογυανώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. Περαιτέρω καθυστέρησις θὰ ἐπιτείνῃ τὴν ταλαιπωρίαν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, τῶν προστατευομένων ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος, εἰς τὴν περιοχὴν ίδια τοῦ κέντρου. Διότι αὐτῆναι ἀλλατωδῶς ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν ὁ ἀριθμὸς τῶν δικαιουμένων ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως, διότι παραμένει πάντοτε περιωρισμένον τόσον τὸ ἐπιστημονικόν, σόσον καὶ τὸ διοικητικὸν προσωπικό τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου, διότι, τέλος, τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτοῦ μέσα, ἐπιστημονικὰ ὅργανα καὶ μηχανήματα, φθείρονται καὶ καθίστανται συνεχώς καὶ πλέον ἀνεπαρκῆ. Αἱ σχηματι-

ζόμεναι ἥδη «ούραὶ» τῶν πρὸς ἔξετασιν ἀσθενῶν εἰς τὸν διαδρόμους τοῦ 'Ιδρυματος, ὡς χαρακτηριστικῶς παρετήρησεν ὑπηρεσιακὸς παράγων, αὔριον θὰ ἐκτασθούν μέχρι καὶ τοῦ πεζοδρομίου. 'Αλλὰ ιατροφαρμακευτικὴ περιθάλψις καὶ πολύωρος ἀναστονὴ δὲν συμβιβάζονται σῆμερον μάλιστα ὅτε καὶ αὐτὸ τὸ I.C.A. ἐπέτυχε νὰ ἔχασφαλίσῃ εἰς τὰς χιλιάδας τῶν ήσαφαλισμένων του ἀνέτους ὅπωσδήποτε δρους ιατρικῆς καὶ φαρμακευτικῆς προστασίας.

'Αλλ' ίδου χαρακτηριστικοὶ ἀριθμοὶ τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἑδῶ κεντρικοῦ καταστήματος τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. 'Αποδεικνύουν τὴν ἀλματώδη αὐξήσιν τῶν πρὸς ἔξετασιν προσέλθόντων ἀσθενῶν εἰς τὰ ἔξωτερικά ιατρεῖα τοῦ 'Ιδρυματος κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ 1962, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν ἀντίστοιχον περίοδον τῶν δύο προηγουμένων ἑταῖν:

	1960	1961	1962
'Ιανουάριος	11.710	14.241	17.758
Φεβρουάριος	11.185	12.827	16.032
Μάρτιος	12.784	15.907	18.521
'Απρίλιος	11.638	13.196	16.171
	47.317	56.171	68.482

Εἰς διάστημα, δηλαδή, δύο ἑτῶν ἡ κίνησις τῶν προσελθόντων πρὸς ἔξετασιν ηὗσθη κατὰ 45%.

'Επιβάλλεται τὸ ταχύτερον νὰ ἀποφασίσῃ τὸ 'Υπουργείον, ἂν θὰ ἐπεκτείνῃ τὰς νῦν ἔγκαταστάσεις τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου ἡ θὰ προτιμήσῃ τὴν λύσην τῆς ἀνεγέρευσης ἐξ ὑπαρχῆς κτιρίου εἰς οικόπεδον τοῦ N.A.T. 'Επιβάλλεται ἐπίσης ἔγκαίρως νὰ ἔχασφαλισθούν αἱ προϋποθέσεις διὰ μίαν εὐρείαν ἐνίσχυσιν τοῦ Πειστημονικοῦ καὶ διοικητικοῦ προσωπικοῦ τοῦ 'Ιδρυματος, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν του. Καὶ ταῦτα πρὸν ἡ περαιτέρω αὐξήσις τῶν προστατευομένων ναυτικῶν καὶ μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των καταστήσῃ ὑπόθεσιν λίαν δυσχερῆ τὴν παροχὴν ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως.

ΠΑΡΕΛΚΥΕΤΑΙ Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

'Εφεκτικὸς ἐμφανίζεται τώρα ὁ 'Υπουργὸς τῶν Δημοσίων "Εργων, ὃσον ἀφορᾷ τὴν ἰδρυσιν ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα. Συμφωνοῦν πὲ τὸν μὲ τὴν ἀποφινή τοῦ Ο.Δ.Π. ὡς πρὸς τὴν χρησιμότητα τὴν ὅποιαν θὰ ἔχῃ τὸ ἔργον διὰ τὸν πειραικὸν λιμένα, ἀλλ' ἀποφύλασσεται, ὡς ἀδήλωσε, νὰ παράσῃ τὴν τελευτὴν του ἔγκρισιν, ἀφοῦ προγνωμένως διατυπώσῃ σχετικὴν γνώμην τὸ.... Κοινοτικὸν Συμβούλιον τοῦ Περάματος. Καὶ τὸ μὲν Συμβούλιον, ἀφίεμενον ἀνεπηρέαστον, δὲν εἶναι δυνατὸν παρὰ ἐνθέρωμα νὰ ὑποστηρίξῃ τὴν δημιουργίαν ἐπισκευαστικῆς βάσεως, θὰ τοις ἀξιοποίησῃ τὴν περιοχήν του, τὸ 'Υπουργείον Δημοσίων "Εργων, οὅμως, θὰ τολμήσῃ εἰς τὴν ἀντίθετον περίπτωσιν νὰ ματιάσῃ τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς ἔργου τοσαύτης εὐρείας κοινωνικῆς καὶ θεμικῆς ἀκόμη σημασίας;

Χωρὶς νὰ θέλουν αἱ παρούσαι στήλαι νὰ ἀμφισβητήσουν τὴν εἰδικρινειαν τῶν προθέσεων τοῦ κ. Γκίκα, πιστεύουν, ὅτι ἡ παρελκυστικὴ τακτικὴ τοῦ 'Υπουργείου Δημοσίων "Εργων ὑπέρισκεται εἰσέτην ἐπάρτησης της ἔξελιξης. Λυπούμεθα, ἀλλὰ δὲν αἰσιοδοξούμενον διὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα, διὰ τὸ ἐγγὺς, τούλαχιστον, μέλλον.

ΝΑ ΠΛΗΡΩΘΗ Η ΑΝΑΓΚΗ

Εἰς τὸν δρόμον τοῦ 'Αγίου Νικολάου Κρήτης νέαι ἔγκαταστάσεις κατεσκευασθησαν διὰ τὸν εἰς κάυσιμα ἀνεφοδισμὸν τῶν δισπλεόντων τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον πλοίων. Μεγάλα ηδη σκάφη 45 — 70.000 τόνων ἐκείθεν παραλαμβάνουν «μπώνκερ». Τελευταίως ἀνεφωδιάσθη τὸ «Νάσιοναλ Ντηφέντερ» τοῦ κ. Θεοδωρακοπούλου 67.500 τόνων. Ταχυτάτη ὑπῆρξεν ἡ ἔξυπηρέτησις.

'Επισημαίνεται, οὅμως, ἡ Ἐλλειψις ἐνὸς ρυμουλκοῦ — ισχυρᾶς πάντων Ιπποδυνάμεων — διὰ τὸν κειρισμού τῶν μεγάλων σκαφῶν. 'Επιμόνων ὑποδικούνται ἀπὸ τὸν πλοιαρχοῦς η ἀνάγκη τῆς παρουσίας του. 'Η ἀναλαβούστα τὴν δισείρισμαν τοῦ σταθμοῦ ἐπιχειρήσις καλεῖται νὰ πληρώσῃ τὴν Ἐλλειψιν αὐτῆν. Είναι οὐσιώδης. Διασφαλίζονται τὰ πλοῖα εἰς περίπτωσιν ἀντίξων καιρικῶν συνθηκῶν.

Ίσως νὰ ἐπρεπε καὶ τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, διαπιστώνων τὴν ἀνάγκην, νὰ προβῇ εἰς τὰς ἀναλόγους συστάσεις.

KUWAIT - ARABIAN GULF MOHAMED ABDUL RAHMAN BAHAR

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

Multi Facilities For Quick Despatch

AT

KUWAIT PORT; MEENA-EL-AHMADI; MEENA-ABDUL;
KHOR-AL-MUFFATA AND RAS-AL-KHAIFI

TO

PASSENGER VESSELS — FREIGHTERS — TANKERS
AGENTS FOR
DEUTSCHE DAMPFS. — GES. "HANSA", BREMEN
JUGOLINIJA, RIJEKA & OTHERS
ENQUIRIES INVITED

P. O. Box 148, KUWAIT Cable: MOATASIM

'CENTAURE' 51,500 ton d.w.
Supertanker (Cie. de Messageries Maritimes, France.)

CAMREX N.O.P.
applied in permanent ballast
spaces and cofferdams.

N.O.P.

CAMREX

Specified all over
the world...by
people who know
about ships

CAMREX N.O.P. is now used in all the great shipbuilding and repair centres of the world, because the experience of experts has proved it the best range of preservatives obtainable. N.O.P. means longer life to ballast tanks, cofferdams and steel decks under wood. N.O.P. does not cause oil pollution.



Camrex Service and Materials are available throughout the world, including Japan and U.S.A.
CAMREX PAINTS LTD.
MARINE DIVISION
P.O. BOX 34, SUNDERLAND, ENGLAND

'WINDSOR CASTLE' 38,000 tons
gross passenger/cargo liner
(Union Castle Line Ltd., Gt. Britain)

CAMREX N.O.P.
applied to steel decks under
wood and behind refrigerated
cargo space linings.

SOLE AGENT FOR GREECE: FILKA LIMITED, 9 KOLOKOTRONI STREET, ATHENS.

CAMREX LTD.

PRINTED IN GREECE

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΔΡΑΠΕΤΑΙ

Φίλε κ. Διευθυντά,

1. Εἰς ἀπάντησιν τῆς εἰς τὸ τεύχος τῆς 15 Μαΐου 1962 τοῦ ὑμετέρου πρειδικοῦ δημοσιεύσις ἐπιστολῆς σχετικῶν μὲ τὴν λιποταξίαν ἐκ τοῦ Ἑλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ» τοῦ ναύτου Ἐλευθερίου Χατζηπάνου, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ πληροφορήσωμεν ὑμᾶς, διτὶ εὐθὺς ὡς περιήλθεν αὐτῇ εἰς γνώσιν τῆς ὑπηρεσίας, ἐδόθη ἐντολὴ εἰς τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην Ρόττερνταμ νὰ ἐνεργήσῃ ἀνακρίσεις, ἵνα δάσει αὐτῷ ἀσκήθη ποινικὴ καὶ πειθαρχικὴ διώξεις κατὰ τοῦ δραπέτου.

2. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀναφερομένην ἐν τῇ ἐπιστολῇ προγενεστέραν λιποταξίαν τοῦ ίδιου ναύτου, πληροφοροῦμεν ὑμᾶς, διτὶ οὐδὲν στοιχεῖον κατέχει ἢ ὑπηρεσία ἡμῶν, ἔξ οὖν νὰ διαπιστοῦται αὐτῇ.

Πειραιεὺς 26 Μαΐου 1962.

Μετὰ τιμῆς

Σ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

"Υπουργός Εμπορικῆς Ναυτιλίας

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Φίλε κ. Διευθυντά,

1. Εἰς ἀπάντησιν σχολίου σας ὑπὸ τὸν τίτλον «ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ», δημοσιεύθητος εἰς τὸ φύλλον τῆς 1ης Μαΐου 1962, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν, διτὶ τὸ θέμα τοῦ ὑγειονομικοῦ ἐλέγχου τῶν πλοίων ἀνάγεται εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ὑπουργείου Κοινωνικῆς Προνοίας, τὰς ὁδηγίας τοῦ ὅποιου ἐκτελεῖ ὁ λιμενάρχης Χίου, ὡς ἀσκῶν ἐκ τοῦ νόμου καθίκοντα ὑγειονόμου λιμένος.

2. Διὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ τουριστικοῦ ἀ)π «ΔΗΛΟΣ» κατὰ τὸν κατάπλουν του ἐκ Τουρκίας, ἀνέκυψε πρὸς στιγμὴν ἡμέραν, ὡς πρὸς τὸ ἐνδεχόμενον ἐπαφῆς τῶν περιηγητῶν ἐν Τουρκίᾳ μὲ ἄπομα προερχόμενα ἐκ περιοχῶν πιθανῶς μεμολυσμένων ἐξ εὐθλογίας καὶ συνεπτῶς ἀνάγκης ἔξακριδσσεως, ἔχων οἱ ἐν λόγῳ περιηγηταὶ ἡσαν ἐμβολιασμένοι. "Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἐξητήθησαν πληροφορίαι τινὲς ἀπὸ τὸν πλοιάρχον τοῦ σκάφους, τούτῳ δὲ χάριν καὶ μόνον τῆς προστασίας τῆς Δημοσίας 'Υγείας, δι' ἦν εἶναι ὑπεύθυνοι αἱ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ καὶ τὴν ὅποιαν οὐδεὶς δικαιοῦται νὰ παρίδῃ.

3. Διαπιστωθέντος, διτὶ εἰς τὸν τουρικὸν λιμένα δὲν εἴχον ἐπιβιβασθῆ ἔτερα πρόσωπα, κατόπιν συμφώνου γνώμης καὶ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ 'Υγειονομικοῦ Κέντρου Χίου ἐπετράπη ἡ ἀποδίβασις καὶ τὸ δόνον θέμα ἐλήσεν ἀμέσως, ρυθμισθὲν δριστικῶς καὶ διὰ τοὺς ἀπομένους κατάπλους.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Πειραιεὺς, 12 Μαΐου 1962

"Υπουργός Εμπορικῆς Ναυτιλίας

ΛΑΘΗ, ΛΑΘΗ...

Κύριε Διευθυντά,

Οἰοδῆποτε καὶ ἔαν ὑπῆρξεν ὁ συντάκτης τῶν ἐπειγήσεων τῶν εἰκόνων τοῦ πολυτελούς πράγματος τοῦ ἐκδόθεντος ἐπὶ τῇ ἐκατονταετερίδι τοῦ Ν.Α.Τ., ἃς μᾶς ἐπιτρέψῃ νὰ παρατηρήσωμεν, χωρὶς ἴχνος δοκησισφίας, διτὶ θὰ ἔπρεπε νὰ είχε δώσει πολὺ περισσότεραν προσοχὴν τόσον εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν τῶν τύπων τῶν εἰκονιζόμενων σκαφῶν, δύον καὶ εἰς τὴν ἀγγλικὴν μετάφρασίν των.

Ἄπο μίαν πρόχειρον ἔξετασι τῆς ἐκδόσεως δυνάμεθα νὰ παρατηρήσωμεν ἀδιλεψίας χαρακτηριστικάς, ὡς αἱ κατωτέρω:

α) Εἰς τὴν εἰκόνα τῆς σελ. 18 ἥ ἀγγλικὴ μετάφρασις «Slips with fore and aft sails» ἀντὶ τοῦ ὄρθου «Slips with latin sails».

β) Εἰς τὴν εἰκόνα τῶν σελ. 20—21, τὸ εἰκονιζόμενον πλοίον χαρακτηρίζεται «μυσδρόμων» (μπάρκο) ἐνώ πρόκειται περὶ κορδέττας (μῆπως πρόκειται διὰ τὸν «Θεμιστοκλῆ» τοῦ Τομπάζη;) ἥ τουλάχιστον δρόμων (νάδα), διτὶ εἶναι γνωστὸν διτὶ τὸ μπάρκο (bark ἥ barque) ἥτο τρίστηλον πλοίον μὲ σταυρώσεις εἰς τὸν πρωράτον καὶ μεστίον ίστὸν καὶ ἡμιοικά ίστια εἰς τὸν πρυμναῖον (ἐπίδρομον).

γ) Τὸ πλοίον τῆς σελ. 41 χαρακτηρίζεται «ἡμιοιλία» ἀντὶ τοῦ ὄρθου μυστρών (γολεττόδρομο).

δ) Τὸ σκέφος τῆς σελ. 63 χαρακτηρίζεται ὡς «Δρόμων ἡμιοιλικός — Barquetine». 'Ακριβῶς ἐν πανομοιότυπον εἰς τὴν σελ. 64 ὡς «Three-sail frigates».

ε) Εἰς τὴν σελ. 66 μυστρών (Three masted barque) ἀντὶ τοῦ ὄρθου

φρεγάττα ἥ δρόμων (νάδα), τὸ αὐτὸν καὶ εἰς τὰς εἰκόνας τῶν σελίδων 67 καὶ 68—69.

στ) Εἰς τὴν σελ. 86 «Ερμαφρόδιτος (μούλος) Bastard sailship» ἀντὶ τοῦ ὄρθου «Top sail schooner» ἥ «Hermaphrodite brick» (γαλ. «Goélette ἥ hunier»). Εἰς τὸ βιβλίον μάλιστα τοῦ Björn Laudström «The ship» σελ. 112 ἔνα τοιούτου τύπου ιστιοφόρον χαρακτηρίζεται ὡς «Greek sailboat».

ζ) Εἰς τὴν σελ. 102 «Ἡμιοιλία (γολέττα) ἀντὶ τοῦ ὄρθου γολετόδρομο (μυστρών). Τὸ ίδιον πλοίον εἰς τὴν σελ. 105 χαρακτηρίζεται ὡς μυστρών (γολεττόδρομο).

η) Εἰς τὴν σελ. 104 «Ἡμιοιλία (σκούνα ἡλληνική) ἥ ίδιος ἀκριβῶς τύπος μὲ τὸ τῆς σελ. 107, διποὺ ἐκεῖ χαρακτηρίζεται ὡς μυστρών (γολέττα) ἀντὶ γολεττόδρομο. Τὰ ίδια Ισχύουν καὶ διὰ τὴν εἰκόνα τῆς σελ. 112, διὰ νὰ περιορισθῶμεν εἰς τὰς πλέον καταφανεῖς ἀδιλεψίας ἥ λάθη, φοδούμενοι διτὶ περαιτέρω ἐπέκτασις τοῦ καταλόγου θὰ ἀπετέλει κατάχρησιν τοῦ χώρου τῶν φιλοξένων πάντοτε στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Ἐνδέκαίνων ἐπρόκειτο διὰ μίαν κοινὴν ἐκδόσιν, μὲ προσπτικὴν νὰ μην ἔξελθῃ τῶν στενῶν ὄριών τῆς Πατρίδος μας, θὰ ἡτο δυνατόν νὰ εἰμιθο περισσότερον ἐλαστικοί. 'Αλλ' ὅταν ἐκδόσεις ὡς ἥ ἐν λόγῳ, σκοπὸν ἔχουσαν νὰ ἐμφανισθοῦν καὶ εἰς τὴν ἔξην — διότι ἀλλως πρός τη ἥ ἀγγλική μετάφρασις τῶν ἐπειγήσεων — παρουσιάζουν τοιούτου εἰδούς προχειρότητας εἰς τὴν σύντοξιν των, τὸ πρᾶγμα θὰ πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ τούλαχιστον τῶν ὡς λυπρῶν καὶ ἀσφαλῶς δέν θὰ δυνηθῶμεν νὰ ἀποφύγωμεν τὰ μειδιάματα τῶν ἔξων.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν διατελῶ
μετὰ πάσης τιμῆς
ΤΑΣΟΣ Ι. ΖΑΜΤΖΗΣ
Πλοίαρχος δ)π «ΣΙΦΝΟΣ»

Lobithi 'Ολλανδίας, 15 Μαΐου 1962

ΦΩΝΗ ΒΟΩΝΤΟΣ ΕΝ ΤΗ ΕΡΗΜΩ;

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὴν ἐκδόσιν τῆς πρότης Μαΐου τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας παρτήρησα ίδιατέρως τὰ πρὸς «ΑΡΜΟΔΙΟΥΣ ΠΑΡΑΠΟΝΑ». 'Εκφράζεται δι' αὐτῶν ἥ ἀγανάκτησις τῶν ναυτικῶν μας διὰ τὴν ἀδιαφορίαν τοῦ προσενικοῦ ἐκπροσώπου εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας 'Ορλεάνης.

Ἡ διλογίστης περία μου ὡς ναυτιλούμενου μὲ ἔφερεν εἰς ἀρκετὰ σημεῖα τῆς 'Υδρογείου. Παρακολουθών, ὡς νομικὸς ἐπίτης, ἐκ τοῦ πλησίον τὰ διάφορα προβλήματα τοῦ πλοίου, παρετήρησα διτὶ εὐτυχῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὸ ἐθνικὸν μας γόντρον — κρούσματα ὡσὰν τὸ τοῦ λιμένος Νέας 'Ορλεάνης είναι διλογάριθμα.

Ἐν τούτοις, ἐπειδὴ δέν εἶναι ἡ πρώτη φορά, ποὺ δημιουργοῦνται τοιούτου εἰδούς παράπονον θὰ ήθελα νὰ ἐπιστήσω τὴν ἐπ' αὐτῶν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων τοῦ Κέντρου.

Ο ἐν Νέας 'Ορλεάνη εὐκατάστατος καὶ δραστήριος κ. Χέλης, εἰς τὸν δόποιον τιμητικῶς ἔχει ἀνατεθῆ ὁ τίτλος τοῦ Προξένου, ἔχει ἀναδέσει τὴν διεκπεραίωσιν τῶν καθηκόντων του εἰς νεαρὸν σπουδαστὴν, τὸν κ. Στέφανον Κοτσάρδην. Ήπιός ὑπερφορτωμένος ἀπὸ τὰ σχολικά του ἔργα — εἶναι ὑποψήφιος διπλώματος ἐπὶ διδακτορία εἰς τὰ οικονομικά — ἀδυνατεῖ ν' ἀνταποκριθῇ καὶ εἰς τὶς ἀπαιτήσεις τῆς προσενικῆς του ίδιατος.

Ο λιμὴν τῆς Νέας 'Ορλεάνης — ἀπὸ τοὺς μεγαλυτέρους ἀμερικανικούς λιμένας — φιλοξενεῖ περίτου δέκα ἡλληνικά πλοῖα κάθε ἔδημομάδα. "Άλλα τόσα φιλοξενεῖ ὁ λιμὴν τοῦ Χιούστον, μετὰ τῶν πλησιοχώρων κέντρων τοῦ Γκάλιεστον, τοῦ Μπούρον, τοῦ Φρέρπορτ κ.α. "Άλλοι μικρότεροι λιμένες τοῦ Κόλπου τοῦ Μεξικοῦ συχνότατα ἐπίστης φιλοξενοῦν ἡλληνικά πλοῖα. Τὰ περισσότερα δ' ἔξ αὐτῶν, μὲ τὰ τόσα καὶ τόσα προβλήματα των, δέν εἶναι πλοῖα γραμμῆς, ὅπως τὰ τῆς «Ελληνικῆς», τὰ ὄποια, λόγω τοῦ τακτικοῦ των δρομολογίου, θὰ περάσουν καὶ ἀπὸ τὴν Νέα 'Ορλεάνη καὶ, ὡς ἐκ τούτου, θὰ ἔχουνται ἀπὸ τὸ ἐκεῖ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον.

Ἐπομένως, δταν κανεὶς μελετήσῃ προσεκτικὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ναυ-

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

21 TALAAT HARB STR.

P. O. B. 1746

PORT - SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P. O. B. 55

PORT - TEWFICK

(SUEZ)

RASHED STR

P. O. B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

τικού μας κόσμου, δὲν ήμπορεῖ παρὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὸ ἔξῆς συμπέρασμα: Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κόλπου χρείάζεται ἔνας ἄνθρωπος, μὲ βάσιν τὴν Νέαν Ὀρλέανην, ὁ ὅποιος νὰ ἔχῃ στοιχείων γνώσεις τῶν προβλημάτων, ποὺ πρόκειται νὰ χειρίσθῃ καὶ τῷ ποσδαματέρον νὰ ἐκτελῇ τὰ καθήκοντά του ὑπευθύνως κατ' ἐπάγγελμα καὶ οὐχὶ ἔρασιτεχνικῶς.

Ἐάν απὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐνισχύσητε τὴν φωνὴν αὐτῆς τῆς δικαιολογημένης ἀγανακτήσεως τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, ἀσφαλῶς θὰ παύσῃ νὰ εἰναι φωνὴ «βοῶντος ἐν τῇ ἐρήμῳ».

Εὔχαριστω διὰ τὴν φιλοξενίαν καὶ διατέλω μετὰ πάστης τιμῆς
ΜΑΡΚΟΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ
559 W. 172 Street Apt. 53 B.
MANHATTAN, N. Y.

Νέα Υόρκη, 8 Μαΐου 1962

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εἶναι, πράγματι, νευραλγικὸν σημείον τῆς κινησίας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ὁ λιμὴν τῆς Νέας Ὀρλέανης καὶ τῶν πλησιοχώρων πρὸς αὐτὸν ὅλων λιμένων τοῦ Κόλπου. Ἡ παρουσία Προξένου, ὑπευθύνως διαχειριζομένου τὰ πολλὰ ἀναφύμενα ζητήματα, καθίσταται ἐπιτακτική. Ποῦ ὅλοῦ ὁ Πρόξενος τῆς «καφριέρας» θὰ ἔξυπηρτησῃ καλύτερον τὰ ἐλληνικὰ συμφέροντα; «Ἄς τὸ ὑποδείξουν ὅπου δεῖ αἱ ἐνδιαφερόμεναι ὅργανωσεις.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ Ἑγκρίτον περιοδικὸν σας (τεύχος 645 τῆς 15.4.62) ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ δεξαμενὴ τῆς Σύρου», ὁ ἀξιότιμος κ. Μιχ. Φαφαλίδης, θέλων νὰ ἐνημερώσῃ, ὅπως γράφει, τοὺς συναδέλφους του πλοιοκτήτας «διὰ μερικὰ ἀχαρακτήρια γεγονότα ποὺ συμβαίνουν εἰς τὴν Σύρου γύρω ἀπὸ τὴν δεξαμενὴν» καταφέρεται ἔναντιον τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Σύρου, ἀφήνων νὰ ὑπονοηθῇ, ὅτι οἱ τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς χαρίζονται εἰς διαφόρους πλοιοκτήτας εἰς βάρος ἔτερων συναδέλφων των.

Πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων, θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ ν' ἀπασχολήσωμεν δι' ὅλιγων τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ ζητήματος.

Τυγχάνομεν διαχειρισταὶ τοῦ ὑπὸ λιβανικὴν σημαίαν ἀ)π «Ἀρμονία». Δι' αἰτήσεως μας, μέσω τῶν ναυτικῶν πρακτόρων Σύρου κ.κ. Ι & Ε. Παρίσι, ὑπὸ ήμερομηνίαν 27.2.62, ἔζητησαμεν ἀπὸ τὴν Λιμενικὴν Ἐπιτροπήν Σύρου, ὅπως μᾶς χορηγήσῃ διὰ τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ ἀ)πλοίου μας τὴν 16, 17 καὶ 18 Μαρτίου, αἱ ὅποιαι καὶ τελικῶς μᾶς ἔχοργηγήθησαν.

Λόγω φ καθυστερήσεως κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου μας εἰς Κωνσταντζαν ἔζητησαμεν μέσω τῶν πρακτόρων μας Σύρου, νὰ γνωρίσουν εἰς τὴν Λιμενικὴν Ἐπιτροπήν τὴν καθυστερήσην ταύτην καὶ τὴν μετάθεσιν τοῦ δεξαμενισμοῦ διὰ τὴν 26, 27 καὶ 28 Μαρτίου. Πράγματι, οἱ πράκτορές μας δι' ἀποτολῆς των πρὸς τὴν Λιμενικὴν Ἐπιτροπήν, ὑπὸ ήμερομηνίαν 10.3.62 καὶ ὑπ' ἀριθ. πρωτ. 21233)14.3.62 ἔζητησαν, συνεπειά τῆς καθυστερήσεως ταύτης, τὴν μετάθεσιν τοῦ δεξαμενισμοῦ τοῦ πλοίου διὰ τὴν 26, 27 καὶ 28 Μαρτίου, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ πρχετο τὸ ἀ)π «ΤΟΥΡΚΙΑΝΗ», τὸ ὅποιον εἰχει κλείσει δεξαμενὴν ἀπὸ 26 Μαρτίου μέχρι 3 'Απριλίου. «Ἄλλως ἔζητησαν τὴν πρώτην ἐλευθέραν ήμέραν μετά τὴν 26ην Μαρτίου ἔως τὴν 3ην 'Απριλίου, αἵτινες ήσαν κλεισταὶ ἀπὸ τὸ ἀ)π «ΤΟΥΡΚΙΑΝΗ».

Τάρα θὰ ἀναφέρωμεν τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀ)π «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ». Οἱ διαχειρισταὶ τοῦ δι' αἰτήσεως των ὑπὸ ήμερομηνίαν 27 Φεβρουαρίου, ἔζητησαν τὴν 5, 6 καὶ 7 'Απριλίου διὰ τὸν δεξαμενισμὸν

του. Δι' ἔτέρας αἰτήσεως των ἔζητησαν μετάθεσιν τοῦ δεξαμενισμοῦ διὰ τὴν 23, 24 καὶ 25 Μαρτίου.

Ἡ Λιμενικὴ Ἐπιτροπὴ Σύρου διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 21227)10.3.62 ἐδέχθη τὴν ἀνωτέρω αἴτησιν, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ πρχετο τὸ ἀ)π «ΛΟΥΣΗ», τὸ ὅποιον εἰχει κλείσει τὴν δεξαμενὴν διὰ τὴν 23, 24 καὶ 25 Μαρτίου.

Δι' ἔτέρου ἐγγράφου της Λιμ. Ἐπιτροπῆς Σύρου πρὸς τὴν διοικησιν τῆς δεξαμενῆς ὑπ' ἀριθ. 21230)13.3.1962 γνωρίζει ὅτι ματαιωθείσης δριστικῶς τῆς ἀφίξεως τοῦ ἀ)π «ΛΟΥΣΗ» αἱ ἀνωτέρω ἡμερομηνίαι παραμένουν διὰ τὸ ἀ)π «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ».

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω καὶ ἡμερομηνίας τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Σύρου διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 21232)13.3.62 ἐγγράφου της ἀποκλείει αἴτησιν τοῦ ἀ)π «ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ». Διὰ τὴν 22 καὶ 23 Μαρτίου, λόγω τοῦ ὅτι ἡ δεξαμενὴ ἦτο δεσμευμένη διὰ τὰς 23, 24 καὶ 25 Μαρτίου παρὰ τοῦ ἀ)π «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ».

Παρὰ τὰ ἀνωτέρω καὶ ἐπειδὴ τὸ ἀ)π «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ» δὲν ἔφθασεν εἰς τὴν ἡμερομηνίαν του εἰς Σύρον, ἡ δεξαμενὴ παρεχορήθη εἰς τὸ ἀ)π «ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ». Τὸ ἀ)π «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ» καθυστερήμενον κατέπλευσεν εἰς Σύρον τὴν 26 Μαρτίου καὶ ηθέλησεν νὰ δεξαμενισθῇ πάραυτα μετὰ τὴν ἔξοδον τοῦ ἀ)πλοίου «ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ».

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰχει καταπλεύσει εἰς Σύρον τὴν νύκτα τῆς 24ης πρὸς τὴν 25ην Μαρτίου τὸ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν μας ἀ)π «Ἀρμονία».

Τὴν πρώταν τῆς 24ης Μαρτίου ἔζητησαμεν ἀπὸ τὴν Λιμ. Ἐπιτροπήν Σύρου, ὅπως μετὰ τὸν ἀποδεξαμενισμὸν τοῦ ἀ)π «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ» καθυστερήμενον κατέπλευσεν εἰς Σύρον τὴν 26 Μαρτίου καὶ ηθέλησεν νὰ δεξαμενισθῇ πάραυτα μετὰ τὴν ἔξοδον τοῦ ἀ)πλοίου «ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ».

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰχει καταπλεύσει εἰς Σύρον τὴν νύκτα τῆς 24ης πρὸς τὴν 25ην Μαρτίου τὸ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν μας ἀ)π «Ἀρμονία». Τὴν πρώταν τῆς 24ης Μαρτίου ἔζητησαμεν ἀπὸ τὴν Λιμ. Ἐπιτροπήν Σύρου, ὅπως μετὰ τὸν ἀποδεξαμενισμὸν τοῦ ἀ)π «ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ» εἰσέλθη εἰς τὴν δεξαμενὴν τὸ ἀ)π μας «Ἀρμονία». Ἐδέχθημεν ὅπως ἀντὶ τῶν τριῶν δηλωθεισῶν ἡμερῶν, ως εἶχομεν ζητήσει ἀρχικῶς, διὰ τῆς ἀπὸ 10 Μαρτίου ἐπιστολῆς μας, μᾶς παραχωρήθη μόνον μία ημέρα.

Τὴν πρώταν τῆς 24ης Μαρτίου, ἔζητησαμεν ἀπὸ τὸ «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ» δὲν εύρισκετο εἰς τὸν λιμένα κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς δηλωθεισῶς τοῦ δεξαμενισμοῦ του καὶ ἀντ' αὐτοῦ ἀπέρντον πλοίον κατέλαβε τὴν θέσιν του, ἔκρινε πολὺ οὐσιώδη, ὅτι ἐπέτρεψε νὰ εἰσέλθῃ τὸ ἀ)π «ΑΡΜΟΝΙΑ», τὸ ὅποιον ἔφθασε δύο ημέρας ἐνωρίτερον ἀπὸ τὴν ήμερομηνίαν ποὺ εἶχε δηλώσει καὶ ἐδέχθη καὶ νὰ τὸν παραχωρήθῃ μόνον μία ημέρα ἀντὶ τῶν ἀρχικῶν τριῶν.

Πράγματι τὸ ἀ)π «ΑΡΜΟΝΙΑ» εἰσέλθη εἰς τὴν δεξαμενὴν τὴν μεσημβρίαν τῆς 27ης Μαρτίου, μίαν ημέραν ἀργότερον ἀπὸ τὴν αἰτηθεῖσαν καὶ ἐξῆλθε ποὺ εἰσέλθη τὸν περιστριβρίαν τῆς 28ης Μαρτίου. Απέπλευσεν ἀμέσως διὰ τὸν προορισμὸν του.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, θὰ ηθέλαμεν νὰ μᾶς εἴπῃ, ποὺ βλέπει τὸ σκάνδαλον ὁ ἀξιότιμος κ. Μ. Φαφαλίδης; Σκάνδαλον θὰ ήτο, πράγματι, τὸ ἀντίθετον. «Αν, δηλαδή, παρ' ὅλον ὅτι λόγω τῆς δεσμεύσεως τῆς δεξαμενῆς ὑπὸ τοῦ πλοίου του εἶχον ἀποκλεισθῇ ἔτερα, ως ἀνωτέρω ἐξεθέσαμεν καὶ παρ' ὅλον ὅτι τὸ πλοίον του ἔχασε τὰς ημερομηνίας του, τὸ δὲ ίδιον μας πλοίον εἶχε φθάσει δύο ημέρας ἐνωρίτερον τῆς ζητηθείσης παρ' ήμέραν ημερομηνίας εἰσέρχετο παρατύπως εἰς τὴν δεξαμενὴν τὸ ἀ)π «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ» καὶ διχάζεις;

Τὰ ἀνωτέρω ἐκθέτουμεν, κύριε διευθυντά, διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας, ἔξαίροντες τὴν ἀνεπιτέλεστον καὶ ἀντικειμενικὴν στάσιν, ἢν ἐπήρησεν η Λιμενικὴ Ἐπιτροπὴ Σύρου κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς σειρᾶς δεξαμενισμοῦ τῶν πλοίων του.

Εὐχαριστούντες θερμῶς, διατελούμεν μετὰ πλείστης τιμῆς,

Α. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ & Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ Ο.Ε.
Πειραιεύς, 11 Μαΐου 1962
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

N. J. GOULANDRIS LTD.

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

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

δεν υπήρχον συμφωνία ήδη μεταξύ των έξαγωγέων και τής Interfrigo, καὶ έταν δὲν ύψιστα καὶ δι' αὐτὰ τὸ πρόβλημα τῆς κατατετημένης έξαγωγῆς. Μόνον μία συνεργασία μεταξύ τῶν έξαγωγέων θὰ ἐπέτρεπε τὴν συγκέντρωσιν ποσοτήτων, δικαιολογούσων τὴν ναύλωσιν πλοίου ψυγείου.

Τὰ ροδάκινα εἰσάγονται σχέδιον ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τοὺς εἰσαγωγεῖς τοῦ Μονάχου, οἱ ὄποιοι προτιμούν τὴν μεταφοράν δι' αὐτοκινήτων ψυγείων. Μία μεταφορά μέχρις Ἀμβούργου καὶ ἔκειθεν κατόπιν μεταφοράσεως εἰς Μόναχον θὰ ἡτοῦ πολὺ δαπανηρά. Ἐκτὸς ἀπὸ ἔλαχίστας ποσότητας, αἱ ὄποιαι έξαγονται εἰς Ἀγγλίαν, τὸ εἰδος αὐτὸ δὲν ἀποτελεῖ ἐνδιαφέροντα φορτίου.

Τὰ ἐσπεριδοειδῆ θὰ παρεΐχον ἀξιόλογον ἐργασίαν (έξαγωγὴ εἰς Μαύρην Θάλασσαν), διὰ πλοία μεγάλου τονάζ. Μὲ τοὺς σημερινούς δημών ναύλους, δὲν δικαιολογεῖται οἰκονομικῶς ἡ ἀπασχόλησις πλοίου 1.000 η 1.500 τόνων.

Η ΕΠΟΧΙΚΗ ΕΞΑΓΩΓΗ

Ποσότητες ὑπάρχουν ὅχι διὰ δύο, ἀλλὰ διὰ δέκα πλοῖα κατὰ τὴν έξαγωγικὴν περίοδον. Τὸ πρόβλημα δημοσίευτο τίθεται κατὰ πόσον τὰ πλοῖα θὰ ἥδυναντο νὰ ἀπασχοληθῶνται πέραν τῆς ἐποχῆς τῆς έξαγωγῆς τῶν σταφυλίων (Αὔγουστος — 'Οκτώβριος). 'Ως γράφει ὁ συνεργάτης σας εἰς τὴν σελίδα 15 «... γεννᾶται παραπλέυρως τὸ πρόβλημα τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἔκ δύο - τριῶν μηνῶν νεκράν περίοδον». Νομίζω πῶς αὐτὴ εἶναι μία λίαν αἰσιόδοξης ἀποψίς καὶ θὰ ἔχειαντο διασφηνίσεις διὰ τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὅποιον θὰ ἡτοῦ δυνατῆ η ἀπασχόλησις τῶν πλοίων μὲ φορτία ἐκτὸς τῶν ἐλληνικῶν.

Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Πρέπει νὰ γίνη κατανοητὸν πλέον εἰς τὸν "Ελληνα παραγωγόν, εἰς τοὺς τραπεζικοὺς δργανισμοὺς χρηματοδοτήσεως τῆς γεωργίας, καθὼς καὶ εἰς τοὺς έξαγωγεῖς τῶν προϊόντων μας, διὰ συνθῆκαι, ἔξαρτωμεναι ἢ μὴ ἐντεῦθεν, ἐπιβάλλουν τὴν δργάνωσιν μεγάλων γεωργικῶν μονάδων πρὶν ἢ δυνηθοῦν τὰ ἐλληνικὰ προϊόντα νὰ συναγωνισθοῦν τὰ ἔνα. 'Η 'Ελλὰς εἰσερχομένη εἰς τὴν Κοινὴν 'Αγοράν ἀντιμετωπίζει τὸν συναγωνισμὸν χωρῶν, αἱ ὄποιαι δὲν στερούνται οὔτε κεφαλαίων οὔτε δργανώσεως. 'Ημεῖς, τούντονταν, ἀντιμετωπίζομεν τὰ προβλήματα τῆς γεωργίας προχειρολογούμεντες καὶ δημιουργούμεντες ἔνα φαῦλον κύκλον, δοτικαὶ σὺν τῷ χρόνῳ καθιστᾶ τὴν ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων δυσχερεστέραν. Συνεπαιρισμοὶ ὑπάρχουν, ἀλλὰ δὲν ἔχουν προπετεῖ τὸν σκοπόν τῶν Τράπεζαὶ ὑπάρχουν, ἀλλὰ τὰ δάνεια ποὺ δίδουν εἰς τὸν γεωργὸν δὲν ἔχουν ἄλλο ἀποτέλεσμα παρὰ νὰ τὸν ὑποδουλώνουν ἐφ' δρου ζωῆς οἱ δὲν έξαγωγεῖς μας ἀποβλέπουν, ἐκτὸς ἀπὸ ἔλαχίστους, εἰς τὴν ἐκμηδενιστὴν τῶν συναγωνιστῶν τῶν. Σήμερα, ὡς ἔχει η κατάστασις θὰ ἡτοῦ σχέδιον διάνυστον νὰ χρηματοποιηθῇ ἡ ἔκχωρησις τοῦ ναύλου ὡς ἔγγυότης εἰς ξένα ναυτιγεία διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων, δεδομένου ὅτι οὐδεὶς δργανισμὸς η έξαγωγεῖς δὲν θὰ ήθελε νὰ δεσμευθῇ η θὰ ἔχει τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια διὰ νὰ δεσμευθῇ διὰ μίαν περίοδον δέκα τέταν. Καὶ ἐδῶ η Κυβέρνησις θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπέμβῃ καὶ νὰ παράσχῃ τὰς ἀναγκαιότατας ἔγγυοτης.

Αἱ ἄνω παραστηρήσεις δὲν ἔχουν ἄλλον σκοπὸν παρὰ νὰ θέσουν ἐπὶ τάπτος μερικὰ ἀπὸ τὰ προβλήματα, τὰ ὄποια δρείλουν νὰ μᾶς ἀπασχολήσουν παρασλήλως μὲ τὸ θέμα τῆς κατασκευῆς τῶν πλοίων ψυγείων. Πλέον λεπτομερεστέρα ἀνάλυσις τοῦ θέματος ἀπατεῖ χώρων πολύν. Μία ἐπιστολὴ δὲν παρέχει πλήρη εἰκόνα τοῦ διοικητικοῦ πολυτέλεος. 'Ελπίζομεν νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, ἵνα κατατοπίσωμεν κατὰ

τὸ δυνατὸν τὸσον τὸ κοινὸν δσον καὶ τοὺς ἀπ' εὐθείας χειριζομένους τὸ λίαν αὐτὸ ἐνδιαφέρον θέμα διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας.

Μεθ' ὑποληφεως

E. E.

*Αθῆναι, 22 Μαΐου 1962

ΟΙ ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

'Ἐπι δημοσιευθείσης εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σας ἐπιστολῆς τοῦ συναδέλφου μου κ. Π. ΤΣΙΡΩΠΗ, ἐπιτρέψατε μου νὰ συμπληρώσω ἐλάχιστα καὶ ἔγώ, ὡς τυχάνων ἔνας ἀπὸ τοὺς ἔνδιαφερομένους.

Τὴν 15 Δεκεμβρίου 1961 παρουσιάσθημεν ὡς ἐπιτροπὴ μαζὶ μὲ 4 ὄλλους συναδέλφους μου εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν καὶ ἔξεθεσαμεν τὰ ζητήματα τὰ ἀπασχολούντα τὴν τάξιν μας. Εὔρομεν πλήρη κατανόσιν. Λογικὰ καὶ δίκαια εἶναι τὰ αἰτήματά μας. 'Ασφαλῶς ὁ ὑπηρετῶν εἰς τὸ μεσογειακὸν η ποντοπόρον σκάφος ναυληρος εἶναι ισάριος τοῦ κυβερνήτου τῶν 25 κόρων καὶ ὅντα σκάφους, ὃν δχι καὶ ἀνώτερος. Πλεῖστοι ἔχονται ἀποκτήσαντες τὰ πυτχία μας πρὸ 15ετίας καὶ πλέον, ὑπηρετοῦν ἐπὶ σειράται ἔντονος ὡς ὑποπλοίαρχοι καὶ ἀνθυποπλοίαρχοι εἰς μεσογειακὰ καὶ ποντοπόρον σκάφη, τὸσον δὲ οἱ ἐφοπλισταὶ δσον καὶ οἱ προϊστάμενοι τῶν ἐκφράζονται δι' αὐτοὺς μὲ τὰ πλέον κολακευτικά λόγια.

Μήπως ὁ ναυληρος δὲν συνεπλήρωσε καὶ δὲν συμπληρώνει τὰ κενά, λόγω τῆς ἐλλείφεως τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν; Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἀλλωστε, πολλὰ προσέφερεν η τάξις μας, ἔξυπηρητήσασα τὰ μεγίστα τῶν συμμαχικὸν ἀγώναν καὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐν γένει.

Σημειωτέον, δτι δὲν διεκδικοῦμεν τίποτε τὸ ὑπὲρ τὰς δυνάμεις μας. Ζητοῦμεν τὸ διπλωματικὸν πρότοιον τοῦ πρακτικού ἀνθυποπλοίαρχου διὰ τοὺς ἔχοντας ὑπεροκταστὴν ὑπερεσίαν. Καὶ ζητοῦμεν τούτο δχι ὡς ὑλικὴν ἀμοιβὴν, ἀλλὰ δι' ηθικὴν κυρίως ίκανοποίησιν ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας ἔναντι τῶν ὑπηρετῶν, τὰς ὄποιας προσεφέραμεν καὶ προσφέρομεν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Εἰς ἀπάντησιν σχετικῆς πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν αἰτήσεως μας, ζηταον τὴν ὑπὲρ τὸν πάρ. 516)28-12-61 ἐπιστολὴν του, εἰς τὴν ὄποιαν μὲ πληροφοροφερεῖ δτι θέλει προδῆ εἰς μελλοντικὴν τροποποίησιν τῶν κειμένων διατάξεων.

Ἐκτοτε τρέφομεν τὴν ἐλπίδα τῆς πραγματοποίησεως τοῦ δικαίου αἰτήματος μας. Καὶ πιστεύομεν δτι τελικῶς ὁ κ. 'Υπουργὸς θὰ δώσῃ τὴν ἐμπρέπουσαν λύσιν, τὴν ισοτιμίαν δηλαδή, εἰς μίαν μερίδα καλῶν καὶ χρησίμων ναυτικῶν μὲ τὰς ἄλλας τάξεις τῶν συναδέλφων (κυβερνήτων, ἀρχιθερμαστῶν καὶ μηχανοδηγῶν).

Λαττάκια 18 Μαΐου 1962.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΛΙΑΣ
Ναύληρος Ε.Ν.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

'Ο δικηγόρος κ. Βασίλειος Βρυώνης διαμαρτύρεται δι' ἐπιστολῆς του διὰ τὰ γραφέντα εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς μεταφορᾶς τῶν νεκρῶν διὰ τοῦ «Κολοκοτρώνης» καὶ ὑποστηρίζει δτι τὰ ὑπὲρ αὐτοῦ καταγελθέντα ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν ἀλήθειαν. "Έχομεν, πάντως, ὑπὲρ δημοσίου μας, δτι η πρωτότυπος φορτωτική ἀναγράφει ποσὸν ναύλου 390.650 λιρέττας, δσας καὶ τὸ Πρακτορεῖον ἐζήτησε νὰ καταβληθοῦν, καὶ οὐχὶ 300.000 λιρέττων, ὡς ἐν τῇ ἐπιστολῇ του ἀνέφερεν ὁ κ. Βρυώνης.

“SLIP” FUEL OIL ADDITIVES

Τὰ «βελτιωτικά» "SLIP" ἐμποδίζουν τὸν σχηματισμὸν καταδοίπων καὶ διαλύουν τὰ ὑπάρχοντα τοιαῦτα. 'Ελαττώισην τὴν ἐπιφανειακὴν τάσιν, βελτιώνουν τὸν φεκασμὸν καὶ αύξανουν τὴν ἀπαιτούμενα καταλύτην διὰ μίαν περίοδον δέκα τέταν. Καὶ ἐδῶ η Κυβέρνησις θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπέμβῃ καὶ νὰ παράσχῃ τὰς ἀναγκαιότατας ἔγγυοτης.

FUEL SLIP:

Μοναδικὸν καὶ ἀποτελεσματικὸν προϊόν διὰ τὴν τελείαν καῦσιν τῶν βαρέων πετρελαίων.

DIESLIP F:

Διὰ τὴν τελείαν καῦσιν τοῦ πετρελαίου εἰς μηχανάς Ντήζελ.

DIESLIP

Διὰ τὴν τελείαν καῦσιν τῶν ἐλαφρῶν πετρελαίων (GASOIL)

SLIP ΧΗΜΙΚΟΝ ΠΡΟΪΟΝ ΕΞΑΛΕΙΨΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

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

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

SLIPCO 6900: Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν διστοιχισμάτων πετρελαίου εἰς δεξαμενάς, διπυθωμένους καὶ βαθείας, ρυπαρὰ ρευστὰ δισαρωτήρας καὶ ἀγωγούς.

SLIPCLEAN-AA: Διὰ τὸν καθαρισμὸν δεξαμενῶν ἐκ λιπαρῶν ἐλαίων, ζωϊκῆς, Ιχθυϊκῆς καὶ φυτικῆς προελεύσεως. "Αοσμόν, ἀτοξικόν, ἀφλεκτὸν μὴ περιέχον καυστικὸν ἀλκοολό.

SLIPCLEAN-L: Διὰ τὸν καθαρισμὸν δεξαμενῶν περιεχουσῶν LATEX

SLIP GROUP OF COMPANIES

34, GREAT ST. HELEN'S, BISHOPSGATE

LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ Π. Γ. ΜΑΤΟΡΙΚΟΣ, Οδὸς Κιμώλου 7 Αθῆναι ΤΗ.Α.: 813.755

ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΝΑ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟΝ

«Υπήρξεν έξοχως έπιτυχης και άξια ιδιαιτέρας έξαρσεως ή πρωτοβουλία και ή σύμπτος δργάνωσις της έν πλώ διασκέψεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Όμοσπονδίας. Απέδωκε και θά απόδωση πολλά είτη της Έλλάδα, την τουριστικήν και την ναυτιλλομένην.

Την 27η Μαΐου έτερματίσθη η έτησία αύτη σύνοδος της Διεθνούς Ναυτιλιακής Όμοσπονδίας «International Shipping Federation». Συνήλθεν έπι τού διεθνούς οργανώσου «Δήλος», τη προσκλήσει της «Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστών και κατά την διάρκειαν τετραμέρου κρουαζέρας είτη τάς κυριωτέρας νήσους τού Αιγαίου.

Είς την σύνοδον αύτήν, ή όποια παρέχει κατ' έτος την εύκαιριαν διά την άνταλλαγήν διάφορων έπι γενικωτέων θεμάτων της παγκοσμίου ναυτιλιακής δραστηριότητος μεταξύ τῶν πλέον διακεκριμένων προσωπικοτήτων του διεθνούς έφοπλισμού, μετέσχον οίκογενειακός 47 έκπρόσωποι μεγάλων ναυτιλιακών συγκρητημάτων και δργανώσεων 17 ναυτικών χωρών, πλήν τῶν Ήν. Πολιτειών και τῆς Ν. Ζηλανδίας. Μεταξύ αύτῶν συγκατέλεγνοντα διάρισθεις πρόεδρος τῆς Διασκέψεως σέρ Ντόναλντ «Αντερσον Γενικός Διευθυντής της «Πενίνσουλαρ - Όριεντάλ», ο έπιστης Βρετανὸς έφοπλιστής σέρ Ρίτσαρντ Σνέντεν, Γεν. Διευθυντής της Διεθνούς Ναυτιλιακής Όμοσπονδίας, διάστραλός έφοπλιστής κ. Κόλ, οι κ.κ. Ντυφούρ και Ντέ Μπούν έκπρόσωποι τῆς «Ενώσεως Βέλγων Εφοπλιστῶν, οι κ.κ. Πεύρω και Πουρέ της Κεντρικής Επιτροπής Εφοπλιστῶν τῆς Γαλλίας, ο πλοϊάρχος κ. Λίνεμαν έκπρόσωπος τῶν έφοπλιστῶν τῆς Δανίας, οι κ.κ. Κρόγκιους, Βετερστάιν και Χάλμπρεγκ έκ μέρους τῶν έφοπλιστικῶν δργανώσεων τῆς Φινλανδίας, ο ναυτιρχος Τσιούρλο έκ μέρους τῶν Ιταλῶν έφοπλιστῶν, οι κ.κ. Βάντερβορμ, Γράφας και Φέσλιν έκ μέρους τῶν έφοπλιστικῶν δργανώσεων τῆς Ολλανδίας ως και έκπρόσωποι τού Καναδᾶ, τῆς Γερμανίας, τῶν Ινδίων, τῆς Ισπανίας, τῆς Πορτογαλίας, τῆς Σουηδίας και τῆς Νορδγίας. Την Έλληνικήν άντιπροσωπείαν είτη την πρωτότυπον, πράγματι, έν πλῷ διειθήνη αύτήν διάσκεψιν άπετέλεσαν ο πρόεδρος τῆς «Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστῶν καθηγητής κ. Στ. Ανδρέαδης και οι κ.κ. Κώστας Ι. Λύρας, χειρίζομενος τάς διειθήσις σχέσεις τού έλληνικού έφοπλισμού, Ι. Α. Χατζηπατέρας και Βασ. Ροσόλιμος. Έπίσης άπό έλληνικής πλευρᾶς μετέσχον είτη την σύνοδον τού International Shipping Federation και οι κ.κ. I. Κουλουκούντης και M. I. Λύρας, πρόεδρος και άντιπρόεδρος τῆς Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας τού Λονδίνου, διάντρεδρος τῆς Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστῶν κ. Αλκιμος Γράτσος και οι κ.κ. I. Μ. Καρράς, Δ. Φαφαλίδης, Δ. Πατέρας και Ανδρέας Λαζαρός.

Όσαύτως, ως έκπρόσωπος τού «Υπουργείου Ναυτιλίας παρηκολούθησε τάς έργασίας τῆς συνόδου έπι τού «Δήλος», ο πλοϊάρχος λιμενικός κ. N. Σταμπολής.

* * *

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Όμοσπονδία άποτελεῖ έφοπλιστικὸν δργανισμόν, διστις μελετά τὰ προβλήματα και τάς έξελίξεις τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακής δραστηριότητος, προτείνουσα ύπο μορφὴν ἀνακοινώσεων τῶν μελών της, διαφόρους άπόψεις διά την ἀντιμετώπισίν των. Παρά τὸ γεγονός, διτὶ δργανισμὸς αύτὸς δὲν έξυπηρετει συγκεκριμένας ἐπαγγελματικάς έπιδιωξίεις τού διεθνούς έφοπλισμού, ἀλλ' έχει ἀκαδημαϊκόν, διποσθῆπον, χαρακτήρα (μελέτη και ἀποτελεία τῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας), διαθέτει μέγα κύρος και ἀσκεῖ εύρειαν ἐπιρροὴν μεταξύ τῶν διεθνῶν έφοπλιστικῶν κύκλων. Ως ἔκ τούτου, ή ἐπιλογὴ τῆς Έλλάδος διά την πραγματοποίησην τῆς ἐφετεινῆς έτησίας συνόδου τού «Οργανισμοῦ, άποτελεῖ μίαν ιδιαιτέρας σημασίας τιμητικὴν ἐκδήλωσιν, ητίς συνιστᾶ και σοφάρων προσδόλην τού ρόλου, τὸν ὄποιος διαδραματίζει ήδη ή χώρα μας είτη τὸν διειθήνη ναυτιλιακὸν στίθον. Είναι χαρακτηριστικὴ ἐπί τού προκειμένου, ή δήλωσις τού προέδρου τῆς συνόδου σέρ Ντόναλντ «Αντερσον, είτη την όποιαν προέδρη ούτος κατά την διάρκειαν τῆς τετραμέρου περιηγήσεως τού «Δήλος» είτη τού Αιγαίου: «Κατὰ τὸ ταξίδιον αύτὸν μάς ἀπεκαλύφθη τὸ μυστικὸν τῆς έλληνικῆς ναυτικότητος».

* * *

Και ήτο πράγματι ἀποκαλυπτικὴ διά τούς ξένους ή κρουαζέρα τού πολυτελούς τουριστικού σκάφους τού κ. M. Νομικοῦ είτη την Ρόδον, τό

«Ηράκλειον, τὴν Σαντορίνην, τὴν Δῆλον, τὴν Μύκονον και τὴν Σύρον. Απετέλεσε δι' αύτοὺς ἐκπλήσιν ή ἀναστροφὴ και ή γνωριμία με τὸ Αιγαίον, κοιτάσι τού ναυτισμού πνεύματος τῶν Ελλήνων. Η γεωγραφικὴ διαμόρφωσις τῆς περιοχῆς, ή ιστορία χιλιετρίδων, ο οίκονομικὸς προσανατολισμὸς τῶν νήσων πρὸς τὸν ἀναπτεπταμένον πόντον, (ἀνάγκη ἐπιβιωσεως ή ναυτιπλοίστα), αἱ ἀδραὶ φυσιογνωμίαι τῶν κατοίκων τῶν νήσων μας, αἵτινες και συνιστούν τὴν πειστικὴν ἀπόδειξιν κληρονομημένης ναυτικότητος, δὲν ήτο δινατὸν παρὰ νὰ ἐντυπωσιάσουν βαθυτάτα τὴν ἀδελκετήν τού οὐτήν ομήγυρην τού διεθνούς έφοπλισμοῦ. Καὶ ὅταν εἰς τὴν Σαντορίνην, οἱ 100 ἑπιβάται τού «Δήλος», είχον τὴν εύκαιριαν νὰ γνωρίσουν και τὸν νησιώτην έφοπλιστήν, ἀκριβῶς μέσα εἰς τὸ περιβάλλον εἰς τὸ όποιον ἐγενήθη και ἀνετράφη, διεπίστωσαν τὴν ἀναπτηκτικήτητα τῶν δεσμῶν τού Ελλήνος με τὴν θάλασσαν με τὴν μικράν—τὴν ιδιαιτέραν τού πατρίδας—και τὸν μεγάλην, τὴν γενέτειραν τού. Ο κομπουτοπισμὸς τού, δοτις ἀπὸ ἀσπόνδους φίλους έχει χαρακτηρισθῆ κατὰ καιρούς ως τυχοδιωκτισμός, δὲν είναι παρὰ ή ἐπιφάνεια πού καλύπτει μίαν φλεγομένην και ἀθεράπευτον νοσταλγίαν διὰ τὴν Έλλάδα.

Πράγματι, ή δεξιώσις τὴν όποιαν ἔδωσε πρὸς τιμὴν τῶν ξένων έφοπλιστῶν ὃ κ. Μάρκος Νομικοῦ είτη τὸ πατρογονικὸν ἀρχοντικὸν τῆς Σαντορίνης, ἀπετέλεσεν ένα ἀπὸ τὰ πλέον ἀντυπωσιακὰ και γηοτεικὰ κεφάλαια τοῦ προγράμματος τῆς ἐνταῦθα φιλοξενίας τῶν ἀδελκετῶν ξένων μας. Επιβλητική, διατηρούσα τὴν ἀπέριττον ἀπόδοτητα τῆς νησιωτικῆς ἀρχιτεκτονικῆς, δεσπόζει τῆς νήσου, ή οἰκία τῆς οίκογενειάς Νομικοῦ, ἐσχάτως ἐπεκταθείσα και ἀνακαινισθείσα. Ανήκει εἰς τὴν μάμμην τοῦ σημερινοῦ διασκεριμένου «Ελλήνος έφοπλιστού, και ήδη πέραν τῶν οίκογενειάκων ἀναμψήσεων, τάς όποιας στεγάζει εἰς τὰ εύρυχωρα και ἀπερίττως ἐπιπλωμένα δωμάτια της, προσάλλεται και τὰς ή ἀφετηρίας μιάς ἀπὸ τὰς τόσας νησιωτικάς έφοπλιστικάς δυναστείας, ή όποια προχωρεῖ συνεχῶς ἐνισχυομένη, εἰς τρίτην ήδη γενεάν.

«Ἀλλὰ πέραν ἀπὸ τὴν γραφικότητα και τὴν ίστοριαν τοῦ τοπίου, τὸ όποιον ἀνεστράφησαν οἱ ξένοι έφοπλισται κατὰ τὴν τετράμερον κρουαζέρων τῶν εἰς τὸ Αιγαίον, πέραν ἀπὸ τὴν γνωριμίαν τῶν με τὴν ναυτικότητα τῶν νήσων τῆς Έλλάδος, βαθυτάτην ἐντύπωσιν προεκάλεσε και τὸ πλοίον ἐπὶ τού όποιον ούτοι έφιλοξενήσαν. Τὸ «Δήλος», τὸ θαυμάσιον αύτὸν τουριστικὸν σκάφος τῆς ἐπαρχίας Νομικοῦ, ἀπέδειξεν εἰς τοὺς ξένους έφοπλιστάς τὸ υψηλὸν ἐπίπεδον, εἰς τὸ όποιον έχει ήδη ἀνέλθη ή έλληνικὸν θαλάσσιον τουρισμόν. Και αὐτὸ καθ' ἐστὸ τὸ σκάφος, με τὴν αἰσθητικὴν πολυτέλειάν του, τάς συγχρόνους ἀνέσεις του και τὴν ἀπαστήραπτουσαν καθαριότητά του, ἀλλὰ και τὸ προσωπικόν του, ἀπὸ τοῦ πλοιάρχου μέχρι τοῦ τελευταίου θαλαμηπόλου, συνέθεσαν μίαν εἰκόνα πολιτισμοῦ, ή όποια έξεπληξε και ἐντυπωσίσα τοὺς ξένους.

Πάντως, θὰ ήτο παραλέιψις ή μη ἐπισήμανσις τῆς ιδιαιτέρας σημασίας τῆς ἐπί τού πλῷ συνόδου τῆς International Shipping Federation ἀπὸ καθαρῶς τουριστικῆς πλευρᾶς. Μεγάλης οίκονομικῆς ἐπιφανείας οι μετέχοντες έφοπλισται εἰς τὴν κρουαζέραν τού «Δήλος», ἀνύκουν ἀναμφισθήτως εἰς τὴν ἀριστοκρατίαν τοῦ πλούτου τῶν χωρῶν των, τὴν όποιαν ἀσπάλως και θὰ ἐποείσουν διοχετεύοντες τὸν ἐνθουσιασμὸν τῶν έκ τῆς γνωριμίας των, και ὑπὸ της θαυμασίους μάλιστα ὅρους ταξιδίου, με τὸ Αιγαίον και τὰς γραφικάς του νήσους.

* * *

Αι ἐργασίαι τῆς συνόδου τῆς International Shipping Federation περιεστράφησαν περὶ τὴν ἀντιμετώπισιν σοδαρῶν τινῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας και ίδιως ναυτεργατικοῦ χαρακτήρος. Ιδού τὰ κυριώτερα έξαύτων :

«Ανάπτυξις τῶν έξελιξεων, αἵτινες ἔλασθν χωραν ἀπὸ τῆς παρελθούσης συνόδου μέχρι τὸν πήμερον εἰς τὸ μισθολόγιον και τὰς δῆρας ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων εἰς διαφόρους χωρας.

«Ανακοίνωσις ἐπὶ τού θέματος τῶν ἀπεργιῶν τῶν λιμενεργατῶν ἐξ ἀλληλεγγύης πρὸς ἀπεργούντας ναυτικούς ξένων χωρῶν.

«Ανακεφαλίσιωσις τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς συνελθούσης κατὰ τὸν παρελθόντα Οκτώβριον ἐν Γενεύη Διμερούς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς τῆς Διεθνούς Οργανώσεως Έργασίας.

«Ανακοίνωσις ἐπὶ τού περιεχομένου τῆς υποβληθείσης ἐκθέσεως τῆς

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

τριμερούς υποεπιτροπής Προνοίας τῶν Ναυτικῶν.

Άναπτυξις τῆς ἑκθέσεως τῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῆς ύγιεινῆς τῶν ναυτικῶν.

Εἰσηγησις ἐπὶ τὸν θέματος τῆς κυρώσεως καὶ τῆς θέσεως ἐν ισχύι διαφόρων διεθνῶν συμβάσεων καὶ ἀποφάσεων ἀφορωσῶν θέματα ναυτικῆς ἐργασίας.

Άναπτυξις τῆς σημασίας τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς ἐργασίας τοῦ I.M.C.O. τῆς I.S.F. ὑπὸ τὴν ιδιότητα τοῦ παρατηρητοῦ καὶ ἐπὶ θεμάτων τὰς ἥποις ἐμπίποτουν εἰς τὸν κύκλον τῶν ἐνδιαφερόντων τῆς.

Άνακοινωσίς ἐπὶ τὸν θέματος τῶν ἀδειῶν ἔξοδου τῶν ναυτικῶν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας (Mac Carran Walter Act).

Άνακοινωσίς διὰ τὴν τοποθέτησιν Shifting Boards ἐπὶ πλοίων προριζούμενων διαστρατιανούς λιμένας πρὸς φόρτωσιν σιτηρῶν.

Οἱ μετασχόντες, ἔξι ἄλλους, τῆς συνόδου τῆς I.S.F. Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ προέθνοσαν εἰς σειράν ἀνακοινώσεων ἀναφερομένων εἰς τὰς τελευταῖς ἀδελίξεις τοῦ μισθολογίου καὶ τῶν ὅρων ἐργασίας τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, κατόπιν τῆς ὑπογραφείσης ἑσχάτως συλλογικῆς συμβάσεως, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς ἐνοποιήσεως τῶν κανόνων καταμετρήσεως καὶ τῆς ἀλληλεγγύης τῶν λιμενεργατῶν πρὸς τοὺς ἀπεργούντας ναυτεργάτας.

Ίδιαιτέρως, εἰς σχετικὴν ἀνακοινώσιν του, ὁ κ. Κώστας Λύρας ἔθεσεν ὑπ' ὄψιν τῆς συνόδου, τὸ θέμα τῶν Detainees Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας, ὡς καὶ τῆς ἐπεμβάσεως τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων εἰς τὰς ἀναφερομένας διαφορὰς ἐκ συμβάσεων ἐργασίας Ἐλλήνων ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ Ἐλληνικῶν πλοιῶν. Ἐπὶ τῶν ἀντικειμένων αὐτῶν ὁ κ. Λύρας ἐπέστησε τὴν προσοχὴν τῶν ἀντιποσωπειῶν τῶν διαφόρων ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων καὶ ἐξήτησε τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετώπισίν των.

Εἰς τὸ ἐκδόθεν εἰς Ρόδον ἀνακοινωθέν, ἐπὶ τῇ λῆξει τῶν ἐργασιῶν τῆς Διασκέψεως, ἐκφράζεται ἡ ἀνησυχία τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀπὸ τινῶν ἔτῶν παραπτηρουμένην δραστηριότητα τῶν ἀμερικανικῶν «Γιούνιους», διεκδικούντων δικαιοδοσίαν παρεμβάσεως ἐπὶ τῶν πληρωμάτων οἰουδήποτε ξένου ἔστω σκάφους, προσεγγίζοντος εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα. Ἡ Διεθνὴς Ναυτιλιακὴ Ὀμοσπονδία ἀπεφάσισε νὰ συστήσῃ εἰς τὰς Κυβερνήσεις ὅπως διαμαρτυρθοῦν ἐντόνως κατὰ τῆς τοιαύτης τακτικῆς.

Τονίζεται ἐπίσης εἰς τὸ αὐτὸν ἀνακοινωθέν, ὅτι ἔαν τὰ «Γιούνιους» ἐπετύχανον εἰς τὰς ἐπιδιώξεις των, θὰ ἡδύναντο νὰ ἑκτείνουν τὸν ἔλεγχον των καὶ εἰς τὴν ἀεροπορίαν, δόποτε οἱ ἀμερικανικοὶ κανονισμοὶ θὰ ἐπεβάλλοντο μοιραίως καὶ εἰς τὰς ἀεροπορικάς ἐπιχειρήσεις τῶν ξένων χωρῶν.

Τέλος, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀποσυρομένου σὲρ Ντόναλντ "Αντερσον, δόσις προήδρευς τῆς 'Ομοσπονδίας ἀπὸ τοῦ 1951, ἐξέλεγη ὁ κ. Οὐλλιαμ Λ. Ντένχολμ, τοῦ Οίκου J. J. Denholm (Management) Ltd. Ἐξέλεγησαν ἐπίσης διὰ περιόδου ἑνὸς ἔτους δύο ἀντιπρόδοροι, ὁ Νορβηγός ἐφοπλιστής κ. Λόννεχεν καὶ ὁ 'Ινδός κ. Κουμάνα, τῆς ἑταίρειας «Scindia».

«Υπὸ τοῦ προέδρου τῆς συνόδου τῆς I.S.F. σὲρ Ντόναλντ "Αντερσον ἀπεστάλη ἐκ τοῦ «Δῆλος» τὸ ἀκόλουθον τηλεγράφημα πρὸς τὸν Βασιλέα :

«Πρὸς τὴν Α. Μ. τὸν Βασιλέα,

Κέρκυραν.

Τὰ μέλη καὶ τὸ συμβούλιον τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Ὀμοσπονδίας, ἐπὶ τῇ εὔκαιρίᾳ τῆς πρώτης των συνόδου ἐν Ἑλλάδι καὶ ἐν πλῷ κατὰ τὴν διάρκειαν κρουαζίέρας εἰς τὰς νήσους τοῦ Αιγαίου, ἀναμιμησκόμενοι τὸ προσωπικὸν ἐνδιαφέρον τῆς Μεγαλειότητός Σας καὶ τὴν προσήλωσίν Σας πρὸς τὴν θάλασσαν, ταπεινῶς ὑποβάλλουν τὰ σέδη των πρὸς 'Υμᾶς.

Σὲρ Ντόναλντ "Αντερσον
Πρόεδρος»

Αξίζουν τὰ θερμότερα τῶν συγχαρητηρίων οἱ ἀναλαμβόντες τὸ ὅχι καὶ τόσον εὔκολον ἔργον τῆς προσοδολῆς τοῦ τόπου μας, τῆς θαλασσινῆς Ἑλλάδος, εἰς τὸν διεθνῆ ἐφοπλισμόν. Μέγα τὸ κέρδος ἀπὸ τὰς καλὰς ἐντυπώσεις ποὺ ἀπεκόμισαν.

M. C. APPAVOU & CO.

PORT LOUIS — MAURITIUS

CORNER OF SIR WILLIAM NEWTON & FARQUHAR STREETS

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

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ
ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: APPAVOU MAURITIUS

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 228 PORT LOUIS

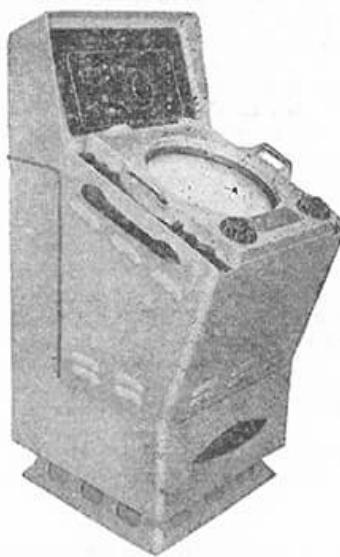
DECCA X BAND MARINE RADAR

THE



SERIES

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



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

S-BAND RADAR

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

THE FINEST RANGE OF
MARINE RADAR IN THE WORLD



DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΩΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

Οι "Ελληνες Ραδιοτηλεγραφηται" της πρώτης φρουράς, όσων ή θητεία στή θάλασσα συμπίπτει και με την ιστορία του άσυρμάτου τηλεγράφου στήν 'Ελλάδα, θά δοκιμάσουν μεγάλη συγκίνηση, όταν διαβάσουν τό σύντομο έξιστόρημα, πού έκυκλοφόρησε σε ειδικό τεύχος της ή 'Ελληνική Ραδιοναυτική 'Εταιρία, με την εύκαιρια του έορτασμού μάς πεντηκονταετίας από την ίδρυση της.

Στό 1912 σημειώνεται τον πρώτου σταθμού άσυρμάτου τηλεγράφου πάνω σε 'Ελληνικό έμπορικο καράβι. Είναι τό υπερωκέανιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» της 'Εθνικής Αποτολοίας της Έλλάδος. Ραδιοτηλεγραφητής του, ο Βρετανός κ. Πέρσυ 'Αρλώ, πού άπειδείχθη άργοτερα περισσότερο 'Ελλην και περισσότερο πατριώτης από πολλούς "Ελλήνες καθαρόσαιμους".

Μετά τήν καταστροφή της «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ», στή Σύρο, από το «Χαμιδίε», ο κ. 'Αρλώ χρησιμοποιείται από τον τότε τμηματάρχη άσυρμάτου Πολεμικού Ναυτικού και άργοτερα Ναύαρχο Κ. 'Αθανασιάδη, σε άναλογες υπηρεσίες κοντά του.

Στά μέσα του πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, ο κ. 'Αρλώ είναι καθηγητής στή Σχολή Ραδιοτηλεγραφητών Βασιλί. Ναυτικού, πού στεγάζεται στόν άσυρματο τών Πετραλώνων. Είχε την τιμή ό υπογράφων να συγκαταλέγεται μεταξύ των μαθητών του. 'Αργοτερα δὲ και διαν, λόγω τών τορπιλισμών, άρχισαν έγκαταστάσεις σταθμών άσυρμάτου σε έμπορικά πλοία, άνελας την υπηρεσία ραδιοτηλεγραφητού στό έπιβατηγό «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ» του Παληού.

Άυτά συμβαίνουν στό 1917 και 1918. "Ωστε, έχω τό δικαίωμα να i-σχυρίζωμαι, ότι η πεντηκονταετία της Ραδιοναυτικής είναι ταύτοχρονα και πεντηκονταετία των παλαιών ραδιοτηλεγραφητών, πού τώρα άπερχονται..."

Διαβάζοντας, λοιπόν, τή σύντομη άνασκόπηση αύτης της πενηντάχρονης άναδρομής, στό ειδικό τεύχος της Ραδιοναυτικής, ξαναγυρίζουν στή μνήμη όλα τά συναπαντήματα μιάς δύσκολης και πολυβασανισμένης έποχης. Τής έποχης τής παληάς μας Ναυτιλίας.

Δέν ήταν έπρόσδεκτη από όλους τούς πλοιοκτήτες, όλλα και τούς ναυτικούς, ή προσθήκη του άσυρμάτου και φυσικά του ραδιοτηλεγραφητού στά πλοία τής έποχης. Βάρος δυσβάστακτο το θεωρούμασαν. 'Αντιδραστικούς παρουσίαζαν στήν άποδοχή και με κάθε τρόπο έπιχητουσαν νά την άποφύγουν. Και αύτη ή άρνητη τακτική κράτησε σε μάκρος πολύ, ώς πού κατάλαβαν, ότι οκοπός αύτής τής καινοτομίας δέν ήταν μόνο ή πρόνοια για την άσφαλεια τής ζωής τών έπιβαινοντων στά πλοία, όλλα και ή καλλίτερη έξασφάλιση τών συμφερόντων τών έφοπλιστών, πού ή άσυρματος προσέφερε με την συνεχή έπαφη γραφείων έφοπλιστών και τών πλοιών.

"Υπήρχαν όμως και άλλοι λόγοι, πού δέν συνηγορούσαν στό έπιρροδεκτο του ραδιοτηλεγραφητού στά πλοία κείνης τής έποχης. 'Η Ελλειψις τής ναυτικότητός του. Τό «τσούμφο» των πλοιών τότε τό άποτελούσαν ναυτικούς καθαρόσαιμους, πού μόλις άφισαν τά ιστιοφόρα ή πού και άκομη έξασφαλωθούσαν νά έναλλασσουν τήν έργασία τους και τά ναυτολόγια τους μεταξύ άτμοπλοίων και ιστιοφόρων. Δύσκολος ό συγχρωτισμός με την καινούργιο τόν έπισκεπτη, πού ούρανοκατέβατος έπεσε στό καράβι και μάλιστα με θαμβό άξιωματικού.

"Ολές αύτές οι δυσκολίες και άνωμαλίες είχαν τήν άπηχησί τους και στήν άποστολή τής 'Εταιρίας τού άσυρμάτου. 'Αλλά ή θαυμαστή πίστη στό έργο της και τόν μεγάλο ρόλο του άσυρμάτου στή Ναυτιλία, ώπλιζε τούς άνθρώπους της με την άναλογη υπομονή. Τά δύσκολα χρόνια τής δυσπραγίας και τής άνεργίας στή Ναυτιλία τά γεύθηκε άναλογα και ή Ραδιοναυτική, ώς ότου με τήν καταστροφή τής Ναυτιλίας μας, με τόν δεύτερο μεγάλο πλοέρο, έχασε μαζί της και τήν δική της περιουσία, άφου οι περισσότερες έγκαταστάσεις τών ναυαγισμένων πλοιών είχαν διατεθή με ένοικον.

"Από τού 1938 διαλύεται τό Γραφείο τής παληάς Διεθνούς έταιρίας, ό δε ναύαρχος Κ. 'Αθανασιάδης ίδρυσε πλέον 'Ελληνική έταιρία, με τόν ίδιο προορισμό, χρησιμοποιώντας τά ίδια πάντα πρόσωπα. "Οταν δέ παρήλθε ή πολεμική θύλλω και από την τέφρα της άρχισε νά άναγεννᾶται ή 'Ελληνική Ναυτιλία, ή Ραδιοναυτική χρησιμοποιώντας τήν

διεθνή της πίστη και τήν έμπιστοσύνη τών έφοπλιστών μας, έγκαινιαζε το δεύτερο άρματικοτέρο ξεκίνημά της πρός νέα δράση.

Τώρα, στά πλοία δέν τήν καλεί μόνο ή ύποθεσις τών άσυρμάτων. Νέα πολλά ήλεκτρονικά όργανα προσέρχονται είτε για τήν βελτίωση της τηλεπικοινωνίας, είναι και όργανα τής δικής της δικαιοδοσίας. 'Ασυρμάτα τηλέφωνα, ραντάρ, γυροσκοπικές πυξίδες, θυμόμετρα, αύτοματοι πηδαλιούχοι. Τό πεπειραμένο προσωπικό τής Ραδιοναυτικής, πανέτοιμο είναι νά έπιληφθη τίς έγκαταστάσεις των, τήν συντήρησή τους και τήν συνεχή της ζέλεγχο.

Στό 1951 ό κ. 'Αρλώ τοποθετείται στό Λονδίνο, για νά άναλαβῃ έκει τήν Διεύθυνση του Κεντρικού Γραφείου τής Διεθνούς 'Εταιρίας άσυρμάτου ΣΑΙΓ. Μέ τήν άναχώρηση του συμπληρώνει σαράντα χρόνων έργασία στήν 'Ελλάδα, σαράντα χρόνων πολύτιμες προσφορές στή Ναυτιλία τής θετής του πατριόδος. Τίς λέμε πολύτιμες, γιατί ο καλός αύτος άνθρωπος προσέφερε, έκτος τής Διεύθυνσεως τής 'Εταιρίας άσυρμάτου και πολλές άλλες υπηρεσίες στό 'Ελληνικό Κράτος, πού στήν πρώτη έποχη τού άσυρμάτου τηλεγράφου, δέν διέθετε ούτε κατάλληλο προσωπικό, ούτε μηχανήματα. 'Εθελοντής στό Β. Ναυτικό στόν Βαλκανικό και τόν πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο, έχριστιμοποιήθη από τόν την άσυρμάτων τού Β. Ναυτικού. Καθηγητής άργοτερα σε σχολές άσυρματών τού Β. Ναυτικού, έδημοι υπουργησης προσωπικό για τά πολεμικά πλοία και τό ίδιο αύτό προσωπικό έγινε άργοτερα τό πρώτο φυτώριο τών ραδιοτηλεγραφητών 'Εμπορικών πλοίων.

Στήν υπόθεση τών τηλεπικοινωνιών με τά πλοία πολλές είναι άκομα οι προσφορές τής Ραδιοναυτικής και τής προδρόμου της Διεθνούς 'Εταιρίας. 'Ολόκληρος παράκτιος Ραδιοτηλεφωνικός σταθμός ίδρυθη και έλειπούργηση στή Πειραιώς, για τήν έπικοινωνία τών άκτοπλοιών σκαφών, πού διέθεταν μόνο ραδιοτηλέφωναν. Τά μηχανήματα και τά ξύδια έγκαταστάσεως, μαζί με τής δαπάνες συντηρησεως, άλλα είς βάρος της.

Μετά τήν άπελευθέρωση από τήν Γερμανική κατοχή, μηχάνημα άσυρμάτου δέν ύπηρχε στήν 'Ελλάδα. 'Ο πρώτος παράκτιος, τού 'Υπουργείου Συγκοινωνίας στή Βάρη, ήταν δώρο τής Ραδιοναυτικής. 'Αλλά και τό Γεν. 'Επιτελείο τού Β. Ναυτικού δέν είναι λίγες οι φορές πού άναζητείται τού προσωπικού της ή πείρα και τών όργανων και μηχανήματων της ή έπακηεις και ή συγχρονισμός.

Τέλος, ή Ραδιοναυτική είχε και μιά άλλη καλή τύχη, πού πολὺ συνέβαλε, όπως τό έργο της, μαζί με τήν μονωπλασική του διατήρηση, συνεχισθή πάντα πλήρες και πάντα άφογο. "Οτι ή Διεύθυνσή της παραδίδομένη από προσώπου σε ποόσωπο, εύρισκε πάντα τήν καλλίτερη τοποθέτηση. 'Ετσι, μετά τόν κ. 'Αρλώ, ό τεως υποδιευθυντής κ. Νίκ. Μαγκάκης, προσφέρει μιά δεκάση συνέξεις με τόν ίδιο ρυθμό και τήν ίδια άποδοση, ώς πού κι αύτός προσπερασμένος από τού χρόνο τά περιβόρια, παρέδωσε τήν Διεύθυνσή της καλής 'Εταιρίας στόν άριστο, έπιστημονικά κατηρτισμένον τεχνικό κ. Π. Πολίτη, τόν σημερινό διευθυντή της Ραδιοναυτικής. Δέν θέλουμε νά συγκρίνουμε τόν κ. Πολίτη με τούς προκατόχους του. Λέμε όμως τούτο: "Ηταν άδύνατο νά εύρεθη καταλλήτερος και ήκανώτερος άνθρωπος, για τήν άνεργης έξασφάλιση τών συμφερόντων τών έφοπλιστών, πού θεμελίωσαν τόσο γερά ο ναύαρχος 'Αθανασιάδης και ή 'Ελληνοβρετανός έπιστημαν κ. Πέρσυ 'Αρλώ.

Μία παρασημοφορία με τήν άργυρον Σταυρό, πού τό 'Ελληνικό Κράτος έκαμε στό 1950 πρός τούς κ.κ. Ν. Μαγκάκη και Π. Πολίτη, έπιβεναιώνει σάσα πιστεύω περί Ραδιοναυτικής και με άπολλάσσει από τήν υπόφισα ήτού λόγω φιλοφροσύνης με έμπνεους σε λιβανωτούς, χωρίς άλλο θετικό περιέχομενο.

Επίσημε ή πεντηκονταετία τής Ραδιοναυτικής, είναι ή πεντηκονταετία τών ραδιοτηλεγραφητών τής πρώτης δύσκολης, όλλα πολὺ ρωμαντικής έποχης. 'Ο άσυρμάτος με τά πρωτόγονα μέσα και άστεια, τώρα, μηχανήματα, καλπάζει πρός καταπληκτικές τελειοποιήσεις από χρόνο σε χρόνο, ένώ τά νειάτα τών πρώτων έκείνων ραδιοτηλεγραφητών στής πεντηκονταετίας τή διαδρομή ζεφτίζουν άφινοντας μόνο άναμνήσεις, πού τό τεύχος τής Ραδιοναυτικής με τήν εύκαιρια τής πεντηκονταετηρίδος της, ξαναφέρνει στό προσκήνιο, για νά δημιουργή μελαγχολικές άναδρομές.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

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

Established 1960

Nutilus Shipping Agency Ltd.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

Cables: TROJAN

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



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΝ ΔΙΑ ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

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

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

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

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς άπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

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

Η ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΤΟ ΠΡΟΣΧΕΙΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Πρωτοβουλία του Comité Maritime International συνήλθε την 14ην τρέχοντος έντονως ή Διπλωματική Συνδιάσκεψη, ή όποια απόσχολή με τὸ προσχέδιον Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν πλοίων, κινουμένων δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας. Τῆς Συνδιάσκεψεως προήδρευσεν ὁ κ. Albert Lilar, πρόεδρος τῆς Comité Maritime International, τῆς Association Belge de Droit Maritime, δόστις προήδρευσε καὶ τοῦ συνελθόντος ἡ Αθήναις, τῷ παρελθόντα Ἀπρίλιον, 25ον Συνεδρίου τοῦ Comité Maritime International.

Τὸ πρῶτον προσχέδιον Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τοῦ θέματος συνέταγμα ἐν Ἀμβέρσῃ τὸ 1959 καὶ ἔξτασθη κατὰ τὸ Συνέδριον τῆς Ριγιέκας, τὸν Σεπτέμβριον τοῦ αὐτοῦ ἔτους. "Ἐκτοτε, πλεῖσται ὄργανώσεις μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸ ὑπὸ τοῦ Ο.Η.Ε. ἰδρυθὲν ἐν Βιέννη Διεθνὲς Πρακτορεῖον τῆς Ἀτομικῆς Ἐνεργείας, ἐμελέτησαν κατὰ βάθος τὸ ζῆτημα καὶ πλήθος παραπτήσεων διετεύθησαν κατὰ ἀκολουθίαν τῆς γενομένης ἐρεύνης. Συνέπεια τούτου ὑπῆρξεν ὅτι ἡ ἐτεῖ 1961 συνελθούσα ἐν Βρυξέλλαις Διπλωματικὴ Συνδιάσκεψις ἀπέφασισε τὴν ἴδρυσιν εἰδικῆς διάρκους Ἐπιτροπῆς, ἣτις τελοῦσα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Albert Lilar καὶ συνελθούσα ἐν Βιέννη κατ' Ὁκτωβρίον 1961, ἐπεξειργάσθη τὸ κείμενον τοῦ σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ κείμενον ἐφ' οὐ καὶ εἰργάσθη ἡ Διπλωματικὴ Συνδιάσκεψις.

Τὸ κείμενον τοῦτο διατίνεται ὑπὸ δύο δαστικῶν ἀντιλήφεων. Πρῶτον, ἀπὸ τὴν ἀπόλυτον εὐθύνην τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀτομοκινήτου πλοίου, εὐθύνην ἀντικειμενικήν καὶ μὴ συνδεομένην πρὸς τι πταίσμα αὐτοῦ, ἥμα δὲ καὶ εὐθύνην ἀπολύτων προσωπικῆν τούτου κατὰ ἀποκλεισμὸν παντὸς ἄλλου προσώπου δυναμένου νὰ ἐνέχεται εἰς τὸ ἀτύχημα καὶ Δεύτερον, ἀπὸ τὴν ἀντίληψιν τῆς a priori δημιουργίας ἐνὸς κεφαλαίου σημαντικοῦ, ὅπερ θὰ ἥδηντο νὰ καλύψῃ τὰς ἐκ τοῦ «ἀτομικοῦ» ἡ «πυρηνικοῦ ἀτυχήματος, ζημιάς.

Οὕτω, ὁ ζημιωθεὶς ἐκ τοιούτου ἀτυχήματος οὐ μόνον γνωρίζει κατὰ τίνος θὰ στρέψῃ τὴν περὶ ἀποζημιώσεως διεκδίκησιν, ἀπαλλασσόμενος τῶν δυσχερεῶν τῆς ἔξαρκινσεως τοῦ δυναμένου δαστίμως νὰ ἐναγχθῇ, ἀλλ ἔχει ἥδη ἔξισφαλισμένον τὸ ἀξιόχρεον τοῦ ἐναγομένου.

Εἰσάγονται οὕτω ἡ μέλλουσι νὰ εἰσαχθῶσιν ὑπὸ τῆς ὑπὸ κατάρτισιν Διεθνούς Συμβάσεως νέαι ἀρχαὶ εἰς τὸ δίκαιον τῆς ἀποζημιώσεως, εἶναι δῶμας τοῦτο ἀνάγκη, ἀνακύπτουσα ἐκ τῶν δημιουργηθεισῶν νέων συνθηκῶν τῆς πυρηνικῆς πρόσεως τῶν πλοίων. "Ἀπευθυνόμενος πρὸς τοὺς δημοσιογράφους ὁ κ. Albert Lilar ἔχαρακτήρισε τοῦτο ἐπιγραμματικῶς, εἰπὼν «A situation nouvelle, droit nouveau».

Ἀντιρρήσεις, ἐν τούτοις, οὐκ ὀλίγαι προεβλήθησαν κατὰ τῆς συζητούμενης συμβάσεως. "Ἐλέθη λ. χ. ὅτι ἡ κατασκευὴ ἀτομοκινήτων πλοίων, εἰναι λίσαν δαπανηρά, ὥστε νὰ γίνη ἀντικείμενον συναγωνισμοῦ καὶ θὰ παρέλθουν πολλὰ ἔτη, πρὶν ἡ γενεικευθῇ τὸ μέσον τοῦτο τῆς προώσεως εἰς δαθμὸν καθιστῶντα αἰσθητὴν τὸν ἀνάγκην τῆς διὰ Διεθνούς Συμβάσεως ρυθμίσεως τοῦ θέματος τῆς ἀποζημιώσεως συνεπείς «πυρηνικῶν» ἀτυχημάτων, ὅτι οἱ κίνδυνοι ἀτυχημάτων δὲν φαίνονται πρὸς τὸ παρὸν ὑπερβαίνοντες τοὺς συνήθους κινδύνους θαλασσίων ἀτυχημάτων καὶ ὅτι τὸ ἐν ισχύι νομικοῦ καθεστῶτας τῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν, δύνεται καὶ ἐπαρκεῖ νὰ καλύψῃ καὶ τὰ «πυρηνικά» ἀτυχημάτα, οὕτω δὲ ἡ θέσις νέων κανόνων δικαίου παρίσταται πλεονάζουσα.

Παρὰ ταῦτα, ἡ πλειοψηφία τῶν συμμετεχόντων εἰς τὴν Διπλωματικὴν Συνδιάσκεψιν κρατῶν, δὲν ἀποδέχεται τὰς ἀντιρρήσεις ταύτας, ἵδια κατόπιν τῆς γνώμης ἔξοδος ἐμπειρῶν ἀτομικῶν ἐπιστημόνων, καθ' οὓς οἱ κίνδυνοι ἔν τῆς ἀκτινοβολίας τῶν ἀτομικῶν κινητήρων, δὲν ἀπετεύχη μέχρι τῆς στιγμῆς νὰ ἔξουδετερωθῶσιν διλοχερῶς. Οἱ ἐκ τῆς ἀκτινοβολίας ταύτης κίνδυνοι, δὲν δύνανται νὰ ἔξομοιωθῶσι πρὸς τοὺς κινδύνους συγκρούσεως, ναυαγίου ἢ προσαράξεως, οὐδὲ οἱ τοὺς κινδύνους τούτους καλύπτοντες κανόνες δικαίου ἐπὶ τῆς εὐθύνης, νὰ τύχωσιν ἐφορμούγες ἐπὶ τοιούτων ἀτυχημάτων, χωρὶς τὴν δυνατότητα παρεμρηνεῖν ἡ ἀδίκου κρίσεως.

Καθ' ἦν στιγμὴν γράφεται τὸ παρὸν σημείωμα, δὲν ἔγνωσθησαν ἀκόμη αὶ ἀπόφασεῖς τῆς Διπλωματικῆς Συνδιάσκεψεως. "Ἀναγκαίως, λοιπόν, θὰ ἐπανέλθωμεν, ὅταν κυλοφόρησουν αἱ διεχαγθεῖσαι συζητήσεις καὶ αἱ ληφθεῖσαι ἀπόφασεις. "Ἐγγώσθη, ἐν τούτοις, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία προέτεινε τὴν ἴδρυσιν διεθνούς ταμείου προθοδοτούμενου ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν, ἐκ τοῦ ὅποιου θὰ ἀντιμετωπίζωνται αἱ ἀποζημιώσεις τῶν «πυρηνικῶν» ἀτυχημάτων. "Ἡ πρότασις παρεπέμφθη εἰς ὅμαδα ἐργασίας ἐν τῇ Συνδιάσκεψει, πρὸς μελέτην καὶ

ἐπεξεργασίαν.

Ἐνδιαφέροντος εἶναι ἀκόμη νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ Σοβιετικὴ ἀντιπροσωπεία ἀντετάχθη ἐντόνως κατὰ τὴν συμπεριλήφεως ἐν τῇ Συμβάσει τῶν ἀτομοκινήτων πολεμικῶν πλοίων. "Υπεστήριξαν οἱ Ρώσοι ἀντιπρόσωποι ὅτι, ἐὰν εἰς τὴν Σύμβασιν περιληφθοῦν καὶ τὰ ἀτομοκινήτων πολεμικῶν πλοῖα, θὰ ἐνομιμοποιεῖτο, οὕτως εἰπεῖν, ὡς πολεμικῶν σκοπούς χρησιμοποίησις τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας, οὕτως δὲ θὰ παρεβλάπτετο τὸ ἔργον τῆς συνδιάσκεψεως τοῦ πυρηνικοῦ ἀφοπλισμοῦ τῆς Γενεύης. "Ἡ ἀντιρρήσης αὐτῆς τῆς Σοβιετικῆς ἀντιπροσωπείας δὲν ἔγινε δεκτή, μολονότι παρεχεθῇ ἡ δυνατότητα ἔξαιρέσεως τῶν ἀτομοκινήτων πολεμικῶν πλοίων ἀπὸ ώρισμένας διατάξεις τῆς Σύμβασεως.

* * *

"Ἡ ἑκπροσωπήσασα 50 ἐν ὅλῳ Κράτη Διάσκεψις ἐνέκρινε τέλος τὸ σχέδιον Διεθνούς Συμβάσεως διὰ τὰ ἐμπορικὰ ἀτομοκινήτων πλοῖα, ἢτι θὰ ὑποβλῆθῇ πρὸς κύρωσιν εἰς τὰς κατὰ χώρας Κυβερνήσεις.

"Ἡ Ἀμερικὴ καὶ ἡ Ρωσία, αἱ μόναι κατέχουσαι πλοῖα ἐμπορικὰ ἀτομοκινήτων, δὲν ἐψήφισαν τὴν σύμβασιν. Προβλέπεται δι' αὐτῆς ὅπως περιορισθοῦν αἱ ἀπαίτησεις μέχρις 100 ἑκατομμυρίων δολ., μὲν ὑποχρέωσιν τῆς χώρας, ἣτις κατέχει τὸ προκαλέσαν τὰς ζημιάς ἀτομοκινήτων σκάφος, νὰ πληρώσῃ αὐτὴ τὰς ζημιάς, ἂν αἱ Ἀσφάλειαι δεν σπεύσουν νὰ τὰς καταβάλουν.

Γ. I. K.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΠΡΟΩΣΕΩΣ

Εἰς τὸ διεθνὲς συνέδριον τοῦ Ινστιτούτου Ναυτικῆς Μηχανολογίας, τὸ συνελθόντος εἰς Λονδίνον κατὰ τὸ πρῶτον δεκαήμερον τοῦ Μαΐου, ἐγένετο καὶ μία λίσαν ἐμπειριστατένη ἀνάκοινωσις ἐπὶ τῶν οἰκονομικῆς φύσεως προβλημάτων, τὰ ὅποια παρουσιάζει ἡ ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐφαρμογὴ τῆς πυρηνικῆς πρόσεως. Χάριν τῶν ἀναγνωστῶν μας, προβαίνουμεν εἰς μίαν κατὰ τὸ δυνατὸν περιεκτικήν περίληψιν τῆς ἀνακοινώσεως αὐτῆς.

"Ἐπειδὴ οἱ ναυτικοὶ πυρηνικοὶ ἀντιδραστῆρες καταλαμβάνουν δύκον πολὺ μεγαλύτερον ἐκείνου τὸν ὅποιον καταλαμβάνουν οἱ ὑπὸ αὐτῶν ἐκποτίζομενοι λέβητες καὶ ἐπομένως μειούται ἡ εἰς φορτίον χωρτικότης τοῦ πλοίου, οὗτοι θὰ ἡσανούμικῶν συμφέροντες μόνον ἐπὶ πλοίων δυναμένων ἐντατικῶν, μὲ τὴν μεγαλύτεραν δυνατήν συνέχειαν ὑπῆρξεις, νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ ὑπὸ τὸ προϋπόθεσιν διατάξεις ἐπὶ τὸ μηκός τοῦ μηχανολεθοτοστάσιον εἰς τὸ αὐτὸν ἢ καὶ εἰς μικρότεραν ἔκτασιν ἐκείνου ποὺ θὰ ἀπητεῖτο διὰ μίαν συνήθη πρωστήριον ἐγκατάστασιν. "Ἡ πυρηνική, συνεπῶς, πρόωσις προσφέρεται διὰ μεγάλα πλοῖα, ἐντατικῶν χρησιμοποιούμενα, τοιούτων δὲ ἔχομεν τρεῖς κυρίως κατηγορίας: Τὰ ἐπιβατηγά, τὰ δεξαμενόπλοια καὶ τὰ μεταλλοφόρα ἡ γενικῆς χρήσεως bulk carriers.

Αἱ σημειώναι τάσεις ἀναφέρονται εἰς τὰ μέγα ἐπιβατηγά, πέριξ τῶν 50.000 τόνων γκρός, μὲ μηχανάς περίπου 30.000 ἀξονικῶν πτπων καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον καὶ τὸ μεταλλοφόρον. Τὰ μηχανάς 20.000 ἀξονικῶν πτπων. Τὰ γενικῆς χρήσεως bulk carriers εἰναι, πρὸς τὸ παρόν, μικρότερα, ἀλλὰ καὶ δι' αὐτὰ ἡ τάσις ἀγεται πρὸς τὸ συνεχῶν αὐξανόμενον μέγεθος.

Τὸ κόστος κατασκευῆς πλοίων ὡς τὰ ἀνωτέρω, ἀφαιρουμένου τοῦ κόστους τῶν μηχανῶν, κυμαίνεται πέριξ τῶν 15 ἑκατομμυρίων στερλινῶν διὰ τὸ ἐπιβατηγόν καὶ τῶν 3.500.000 στερλινῶν διὰ τὸ δεξαμενόπλοιον ἢ τὸ μεταλλοφόρον. Εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν δέν νὰ προστεθῇ καὶ τὸ κόστος τῆς πρωστήριος ἐγκαταστάσεως, ἀνερχόμενον εἰς δύο μέν ἑκατομμύρια στερλινῶν διὰ τὸ ἐπιβατηγόν καὶ εἰς ἑκατομμύριον διὰ τὸ δεξαμενόπλοιον ἢ τὸ μεταλλοφόρον, ἐὰν τοποθετηθῇ μία συνήθη μηχανὴ Ντῆζελ ἢ ἀτμοστρόβιλοι. "Ἐν προκειμένῳ, καλὸν εἶναι νὰ τονισθῇ ὅτι ἐπιβατηγά καὶ μεταλλοφόροι τοῦ προμηνύσθεντος μεγέθους, ἐλάχιστα κατασκευήσαιται καὶ μόνον δεξαμενόπλοια κατασκευάζονται εἰς σχετικῶν ὑπολογίσιμον ἀριθμόν. "Α' ἐπέρευ, τὰ μεγάλα μεταλλοφόρα πλοῖα κινοῦνται γενικῶς ἐπὶ σχετικῶν μικρῶν ἀποστάσεων καὶ εἰς λιμένας ὡς ἐπὶ τὸ πλεύσιον μικρότερους καὶ ἐλάχιστα προηγμένους, ἔναντι τῶν ὑπὸ τῶν δεξαμενοπλοίων χρησιμοποιουμένων λιμένων.

"Ἐξετάζοντες τὸ κόστος τῆς πυρηνικῆς ἐγκαταστάσεως, βλέπομεν ὅτι αὐτῷ, ἀν καὶ ἔξαρτώμενον ἐκ τοῦ τύπου τοῦ χρησιμοποιουμένου ἀντιδραστήρος, κυμαίνεται χονδρικῶς πέριξ τῶν χιλίων στερλινῶν κατὰ τὸν διάροο τῆς ἐγκαταστάσεως.

"Ἄν καὶ, μὲ τὰ ἀνωτέρω τεθέντα κριτήρια, τὸ διάροο τῆς ἐγκαταστάσεως δὲν ἔχει καὶ μεγάλην σημασίαν, τὸ μηκός τοῦ χώρου, διὸ θὰ καταλάβηται ἡ πυρηνικὴ ἐγκαταστάσις ἐνδιαφέρεται τὰς μεγίστας, εἰς δὲ τὴν περίπτωσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου καὶ τοῦ μεταλλοφόρου, ἡ μείωσις τοῦ μηκούς τοῦ χώρου αὐτοῦ ἀπλοποιεῖ πολὺ καὶ τὰ προβλήματα διαγωγῆς καὶ ροπῆς κάμψεως τοῦ σκάφους. Εἰς τὸ ἐπιβατηγόν, ἀφ' ἐπέρευ, πλοϊον

ή ἐπιδράσις τοῦ μεγάλου μηκούς τοῦ μηχανοστασίου καὶ ἀντιδραστή-

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

ρος, έν συνδυασμῷ μὲ τὴν παντελῆ Ἑλλειψιν δάρους τοῦ καυσίμου, συνιστᾶ ἐν σοδαρὸν πρόβλημα εύσταχεις. Κατὰ τὰ ἀνωτέρω, ἡ πυρηνικὴ ἔγκατάστασις πρέπει νὰ είναι οὕτω διαρρυθμισμένη ἐντὸς τοῦ σκάφους, ὅστε νὰ πληρούνται δῆλαι αἱ ἀπαιτήσεις τῆς ἀσφαλείας αὐτοῦ καὶ τῶν ἐπιβανόντων καὶ συγχρόνως νὰ είναι εὐκόλως προσιτὴ διὰ λόγους συντηρήσεως.

Αἱ ἀρχικαὶ μελέται συνεκεντρώθησαν ἐπὶ ἑνὸς ἀντιδραστῆρος γραφίτου, ψυχομένου δι' ἀερίου, ὁ ὅποιος δῆμως, δι' ἵπποδύναμιν 20.000 ἀξονικῶν ἵππων, εἶχε δάρος 5000 τόννων καὶ, ἐπομένως, ἔστοιχε 5 ἑκατομμύρια στερλίνας. Μεταγενέστεραι δελτιώσεις ἐμείωσαν τὸ δάρος εἰς 2000 τόννους καὶ τὴν τιμὴν εἰς 2 ἑκατομμύρια, ἀλλοὶ δὲ τύποι ἀντιδραστῆρων δοκιμάζονται δι' ἀποκλειστικῶν ναυτικῶν χρῆσιν, πρὸς τὸ παρόν δῆμας δὲν ὑπάρχει ἐλπῖς ἀντιδραστῆρος μὲ δάρος μικρότερον τῶν 1500 τόννων καὶ, ἐπομένως, κόστος μικρότερον τοῦ 1.500.000 στερλινῶν.

Θὰ ἡδύνατο τις, ἐκ τῶν ἀνωτέρω, νὰ σχηματίσῃ αἰσιόδοξος εἰκόνα τῆς καταστάσεως, αὐτὴ δῆμως ἀμαρυόται δὸν Ἐλλωμεν εἰς τὸ κόστος τοῦ καυσίμου, τὸ ὅποιον ἔξαρτάται ἐξ ἑνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ μεταβλητῶν συντελεστῶν.

Ἡ ἔγκατάστασις τῶν λεβήτων, (τοὺς ὅποιους ἀπλῶς ἀντικαθιστᾶ ὁ ἀντιδραστῆρος) ἑνὸς συνήθους δεξαμενοπλοίου 65.000 τόννων d.w., ἔχοντος μηχανὰς δυνάμεως 20.000 ἀξονικῶν ἵππων, στοιχίζει περὶ τὰς 150.000 στερλίνας, τὸ δὲ δι' αὐτοὺς καύσιμον (μαζούτ) στοιχίζει 0.3 τῆς πέννας κατ' ἀξονικὸν ἵππον καὶ δρα. Ἐὰν λοιπὸν ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν, ὅτι ἡ ἀντίστοιχος πυρηνικὴ ἔγκατάστασις στοιχίζει 1.500.000 λίρας, ἥτοι δέκα φορᾶς περιστότερον, καὶ ὅτι τὸ κόστος τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου είναι κατὰ 70 % ἀκριβώτερον κατ' ἀξονικὸν ἵππον καὶ δραν, είναι φανερὸν ὅτι τὸ κόστος αὐτὸς είναι οικονομικῶς ἀπαράδεκτον. Ἀς σημειώθη ὅτι οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ, οἱ ἀφορῶν μόνον εἰς τὸ κόστος τῶν ἔγκαταστάσεων, ἐνῷ διὰ τοὺς λέβητας είναι μᾶλλον ἔξωγκωμένοι, διὰ τὴν πυρηνικὴν ἔγκατάστασιν είναι μᾶλλον αἰσιόδοξοι καὶ ἀφορῶν μόνον εἰς τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς, χωρὶς νὰ περιέχουν οὐδὲν ποσοστὸν ἐκ τῶν τερατίων ποσῶν ποὺ καταναλίσκονται δι' ἔρευναν καὶ μελέτας.

Δοθέντος ὅτι διὰ τὸ ἐφοπλιστής, διὰ νὰ προδῇ εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ ἔγκατάστασιν ἐνὸς νέου πρωστηρίου συστήματος, πρέπει τοῦτο, ἀπὸ ἀπόφεως κόστους, νὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἀξίαν μὲ κατείνην τῶν μέχρι τοῦδε χρησιμοποιουμένων συστημάτων, είναι ἀναγκαῖον νὰ καθορισθῇ ἡ «ἀξία» αὐτῆς (break even cost) διὰ νὰ ἰδωμεν πότε ὑπάρχει πιθανότης αἱ πυρηνικαὶ ἔγκαταστάσεις νὰ ἀντικαταστήσουν τὰς συνήθεις σημερινάς.

Ἐάν κατωρθοῦτο νὰ μειωθῇ τὸ κόστος τοῦ πυρηνικοῦ ἀντιδραστῆρος εἰς μόνον £ 500.000 (ἴναντι τοῦ τριπλασίου πού, κατὰ τοὺς πλέον μετρίους ὑπολογισμούς, στοιχίζει στήμερον), οὐτος θὰ ἔξακολουθῇ νὰ είναι κατὰ £ 350.000 ἀκριβώτερος τῶν λεβήτων, ποὺ θὰ ἀντικαταστήσῃ καὶ οἱ ὅποιοι, ὡς ἀνωτέρω ἐλέχθη, ἀποκλείεται νὰ στοιχίσουν πλέον τῶν £ 150.000. Ἐάν λάθωμεν ὑπὸ ὄψιν 20ετή ἀπόσθεσιν τῆς ἔγκαταστάσεως, θὰ ἔδει τὸ πλοῖον νὰ κερδίζῃ ἐν μικτὸν κέρδος 15% διὰ νὶ ἀνταπεξέλθη εἰς τὰ ἔξοδά του, εἰς τὴν μετά είκοσαετίαν ἀπόσθεσιν τῆς ἀξίας του καὶ εἰς ἐν μέρισμα 5% μόλις ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου. Συνεπώς, λόγω τῆς κατὰ £ 350.000 μεγαλυτέρας ἀξίας τῆς πυρηνικῆς ἔγκαταστάσεως, τὸ πλοῖον θὰ ἔπειτεν ή νὰ κερδίζῃ £ 52.000 ἐπὶ πλέον κατ' ἔτος ή νὰ ἔχῃ μικρότερα κατ' ἔτος ἔξοδα ὁμοίου ποσοῦ.

Ἐάν ὑποτεθῇ, ὅτι ἐν τοιούτον πλοίον ἐπιτυχῇ τὸ ίθεωδες τῆς ἀπόδοσεως καὶ εὐρίσκεται ἐν πλῷ τὰς 320 ἡμέρας τοῦ ἔτους, θὰ καταναλίσκῃ πυρηνικὸν μὲν καύσιμον, πρὸς ἡμίσειν πένναν κατὰ ἀξονικὸν ἵππον καὶ δραν, ἀξίας 320.000 στερλίνων κατ' ἔτος, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον ποσὸν διὰ σύνθετης πετρέλαιον θὰ ἀνήρχετο μόνον εἰς £ 192.000 κατ' ἔτος. Ἐάν τὸ κόστος τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου ήτο δυνατὸν νὰ μειωθῇ ἀπὸ τὴν ἡμίσειν πένναν ποὺ στοιχίζει στήμερον εἰς 0,22 τῆς πέννας κατὰ ὡριαίον ἀξονικὸν ἵππον, ἡ σχετικὴ ἑτησία δαπανή μειούσαι εἰς £ 140.000 καὶ ἐπομένως ἔχομεν τὴν ἀπαιτουμένην, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, οἰκονομίαν τῶν 52.000 λιρῶν. Τὰ ποσὰ αὐτὰ ὑπερπλοποιοῦν, βεδαίως, τὸ πρόβλημα, είναι δῆμως ἐπαρκῶς παραστατικά διὰ νὰ μᾶς δεῖξουν, ὅτι τὸ break even cost τῆς πυρηνικῆς ἔγκαταστάσεως ἔναντι τῆς συνήθους τοιαύτης θὰ ἐπιτευχθῇ μόνον, ὅταν καταστῇ δυνατὴ ἡ μειώσις τοῦ κόστους τῆς μὲν ἔγκαταστάσεως τῶν 20.000 ἵππων εἰς £ 500.000, τοῦ δὲ πυρηνικοῦ καυσίμου εἰς 0,22 τῆς πέννας κατὰ ὡριαίον ἀξονικὸν ἵππον, πράγματα τὸ ὅποια, δυστυχώς, δὲν δύνανται νὰ ἐπιτευχθῶν εἰς τὸ ἔγγυς τούλαχιστον μέλλον. Ἐπαναλαμβάνεται ἐνταῦθα, ὅτι τὰ ἀνωτέρω ποσὰ ἀφορῶν μόνον εἰς τὸ κόστος κατασκευῆς καὶ δὲν λαμβάνουν ὑπὸ ὄψιν διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς ἔξειλιγμένου τύπου ἀντιδραστῆρος ἀπαιτούνται δαπανηρά μελέται καὶ πειράματα, ἀντιαναδιβάζονται τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς τῆς πρώτης μονάδος εἰς δέκα περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν. Τούτο δῆμως ἀφορᾷ τὸ βιομήχανον καὶ οὐχὶ τὸν ἀγοραστὴν.



'LINALUX', 'DULUX', 'STAG', 'EPIBEL'

MARINE PAINTS

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

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD
PAINTS DIVISION · SLOUGH · BUCKS

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

ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ ΛΙΑΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

ΠΩΣ ΟΙ ΓΑΛΛΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ ΕΠΕΤΥΧΟΝ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗΝ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΝ

Τό κατωτέρω, πλήρως ένημερωμένον, άρθρον έπι τῆς μεταπολεμικῆς αναπτύξεως τῆς γαλλικής θαλασσασφαλιστικής ἀγορᾶς ἐδημοσιεύθη πρὸ μηνὸς εἰς τὸ γνωστὸν γαλλικὸν περιοδικὸν «*Entrepriſe*». Τίτλορεται: «Διὰ τὸ Λονδίνον ἡ γαλλικὴ θαλασσασφαλιστικὴ ἄγορά δὲν εἶναι πλέον μία κλειστὴ περιοχή». Καὶ φέρει τὸν ὑπότιτλον: «Ἡ ἐπιτυχὴς συνεργασία τῶν γαλλικῶν ἐταιριῶν μὲ τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς ἀποτελεῖ μίαν οἰκονομικὴν ἀλήθειαν. Μία προσπάθεια ἀποφασιστικὴ καὶ εὐφυέσσης ἐπιτυγχάνει πάντοτε, οἱ αδήποτες καὶ ἀνενήνοις ἡ προέχουσα θέσις τοῦ συναγωνιστοῦ».

Τὸ ἄρθρον τῆς γαλλικῆς ἐπιθεωρήσεως μᾶς ἔνδιαφέρει ἀμεσώτατα. Εἰς τὴν ιδίων μας ἀσφαλιστικὴν περιπτέτειαν τῶν τελευταίων ἑτῶν ἀναφέρεται. Αὐτὴν κυρίως ἔξιστορε, διότι χάρις εἰς αὐτὴν ἐπέτυχον οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταὶ τὴν μεγάλην ἔκτασιν τῶν ἐργασιῶν των καὶ τὴν πρέξουσαν θέσιν, ἥν κατέλαβον εἰς τὴν διεθνή ἄγοράν.

Καταφύγιον ὑπῆρξεν ἡ γαλλικὴ ἄγορά τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅταν ἐδοκιμάζοντο ἀπὸ τὰς κατάφωρον διάκρισιν τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιος, τὴν ὅποιαν ἐπεδίωξαν — ἀνεπιτυχῶς εὔτυχῶς — νὰ ἐπιβάλλουν οἱ Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ κατὰ τῶν Ἑλλήνων, κατὰ τῶν risques displacés, ὅπως ἔχαρακτήριζον τὸν ἐλληνικὸν κίνδυνον.

Καὶ ἔξετιμη ἀπὸ τοὺς Γάλλους ἀσφαλισταὶς ἡ ἐλληνικὴ ἐργασία. Τὴν ἔδεχθησαν προφρόνως, παρὰ τὰς ἑκατὸν τέσσαρας — δὲν ἔκαλυπτον οἱ Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ τὴν ἑκατὸν τέσσαρας τῶν ἐλληνικῶν κινδύνων — καὶ ἀπέδειχθη καλῇ. «Ἐφθασε τῷρα ἡ γαλλικὴ ἄγορά νὰ ἀσφαλίζῃ τοὺς κινδύνους ἐννεακοσίων περίπου ἐλληνικῆς ἴδιοκτησίας σκαφῶν καὶ νὰ εἰσπράττῃ τόσα ἀσφαλίστρα, δισαρδενεῖ ἀπὸ τὸ σύνολον τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Αὐτὴ ἡ στροφὴ τοῦ «Ἑλληνος ἐφοπλιστοῦ πρὸς τὴν γαλλικὴν ἄγοράν, ἡ χειριστήσις τοῦ ἀπὸ τὸ ἀγγλικὸν μονοπάτιον, πολλὰ μᾶς διδάσκει, εἰς συμπεράσματα ἀξιοπρόσεκτα μᾶς ἄγει. Ἀποδεικνύεται ἀφ' ἔνος τὴν ἱκανότηταν ἀντιδράσεως ποὺ περικλείει ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός, ὅταν τὰ καίρια συμφέροντά του θίγωνται, ἀφ' ἔτερου δὲ, τὰς δυνατότητας ποὺ διαθέτει διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας προβλήματος. Ἄρκει νὰ τὸ θέλησουν οἱ ἐφοπλισταὶ· νὰ συνεργασθοῦν εἰς μίαν συστηματικήν, καλῶς ὠργανωμένην προσπάθειαν καὶ ἡ προώθησις τῆς ἀσφαλιστικῆς μας ὑποθέσεως θὰ εἴναι γεγονός.

Τὸ ἄρθρον τῆς «*Entrepriſe*» κατὰ πιστὴν μετάφρασιν ἔχει ὡς κάτωθι:

«Ἡ θαλασσασφάλεια εἰς τὴν Γαλλίαν ἀποτελεῖ ἐπάγγελμα ἀνεγνωρισμένον διὰ διατάγματος τοῦ 1945, ὅπερ ἀνεπιφυλάκτως ἐπεκύρωσε τὰ ληφθέντα κατὰ τὴν κατούτην μέτρα. Μέχρι τότε τοιαύτη ἄγορά δὲν ὑφίστατο ἡ καὶ ἀνὴ ὑπῆρχεν, ἥτοι ἔξαρτημα τῆς βρετανικῆς ἄγορᾶς. Αἱ γαλλικαὶ θαλασσασφαλιστικαὶ ἐταιρίαι, αἵτινες ἐπέζησαν τῆς χρεωκοπίας, ἡτίς εἴχεν ἐκ βάθρων συγκλονίσει τὸ ἐπάγγελμα τὴν ἐπαύριον τῆς λήξεως τοῦ πρότου παγκοσμίου πολέμου, εἴχον τὴν μορφὴν μικρῶν ἐπιχειρήσεων, μὲν κεφαλίσιον κυμαινόμενον μεταξὺ 50.000 ἔων 150.000 παλαίων γαλλικῶν φράγκων καὶ προσδιοικούν εἰς ἀντασφαλίσεις τῶν 80 — 90% τῶν παρ' αὐτῶν ἀναλαμβανομένων ἀσφαλιστικῶν ὑποχρέωσεων. Ἐπρόκειτο ἀπὸλῶς περὶ μεστείας. Μετέβαινον τότε οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταὶ εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπως τώρα μεταβαίνει τις εἰς τὴν Νέαν Υόρκην διὰ νὰ ζητήσῃ δάνειον, ἥ διποις οἱ φιλόδομοι μεταβαίνουν εἰς Σάλτσμπουργκ, διὰ νὰ ἀκούσουν Μόζαρτον. Ὑπὸ τοὺς δρόους τοῦ Σίτυου, οἱ μεστεῖαι ἐκάλυπτον τὸν κινδυνόν εἰς γαλλικάς ἐταιρίας. Ἀποτέλεσμα: διαφυγὴ ἀπὸ τοὺς Γάλλους ἀσφαλισταὶς τῶν 80% τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐργασιῶν.

Εἰς τὴν κατάστασιν αὐτὴν τῆς ἀδυναμίας καὶ τῆς ἔξαρτησεως, ὑπελήφθη τὸ 1940 εἰς τὴν βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἵνα καταπληκτικὸν νομοσχέδιον, τὸ μετέπειτα γνωστὸν ὡς «*ινόμος συναλλαγῶν* μετὰ τοῦ ἔχθρου». Ἡ Μεγάλη Βρετανία ὥριζε δι', αὐτὸν, διότι ἀναστέλλεται πᾶσα ἐμπορικὴ πρᾶξις, ὅχι μόνον μετὰ τοῦ ἔχθρου, ἀλλὰ καὶ μετὰ τῶν

κατεχομένων χωρῶν. Οὕτω, οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταὶ, οἱ ἔχοντες ἀντασφαλισθήσι τοῦ Λονδίνου, εὑρέθησαν ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην ἀκάλυπτοι. Πρὸ τῆς δυσκόλου αὐτῆς καταστάσεως δύο λύσεις ὑπῆρχον: «Ἡ νὰ ἀναθέσουν τὰς ἐργασίας τῶν εἰς τὸ κράτος ἥ νὰ τὰς ἐμπιστεύθουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Υιοθετήθησαν διαδοχικῶς καὶ αἱ δύο λύσεις: Τὸ κράτος ἀνέλαβε τὰς ἀσφαλείας καὶ ἐζήτησεν ἀπὸ τοὺς ἐπαγγελματίας ἀσφαλισταὶς νὰ προέλθουν εἰς τὰ ἀναγκαῖα μέτρα. Ἐπρεπε δὲ νὰ πρέψουσαν, διότι Γερμανοί καὶ Ἰταλοί ἀντασφαλισταὶ εἶχον ἡδη ἐμφανισθῆ ὡς μηνστήρες.

«Ἀπημύθησαν οἱ ἀσφαλισταὶ εἰς τὸν κ. Ζάκ Μερλέν, γενικὸν διευθυντὴν τῆς «Γαλλικῆς ἐταιρίας ἀσφαλειῶν πρὸς διευκόλυνσιν πιστωσεῶν — σήμερον οὔτος εἶναι πρόδερμος τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας — καὶ ἐζήτησαν διόπις ὅργανωσην «Ομίλου ἀντασφαλισθεῶν θαλασσασφαλειῶν, εἰς τὸν διόπις θά ἐδίδετο διαχρήσιμην ἐνομικὸν προσώπουν καὶ θὰ περιελάμβανεν ὑποχρεωτικῶν πάσας τὰς ἀσφαλιστικὰς ἐταιρίας Ἑράτης. Ἐζήτησαν ἐπίσης ἀπὸ τὴν «Ἐπιτροπὴν Οργανισμοῦ Ἀσφαλείας νὰ ἀξιώσῃ τὴν ἔκδοσιν διατάγματος προβλέποντος, διόπις διατάξεων προβλέποντος, οἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίες παραχωροῦν πρὸς ἀντασφαλεῖσιν εἰς τὸν «Ομίλον ὠρισμένα ποσοστά τῶν παρ' αὐτῶν συναπτομένων ἀσφαλειῶν. Αἱ ἐταιρίες ἦραν διά τὸ πάρο τὰς ὁποίας ἔζητήθη ἡ ὑπόστηριξην τὸν θαλάσσιον κίνδυνον, μετὰ προφανούς δυσκόλιας ὑπεχώρησαν.

Οὕτω, πρὸς περιορισμὸν τῶν πιθανοτήτων τεχνικῶν ἀπωλειῶν, μία ἐπιτροπὴ τιμολογίου, ἐπαγγελματικῶν συγκεκροτημένη καὶ ἔχουσα ἐπὶ κεφαλῆς τὸν πρόδερμον τοῦ «Ομίλου, ἐπεφορτίσθη νὰ διατηρήσῃ ἐκαστὸν κίνδυνον, νὰ ἀνασυντάξῃ τὰς ἀσφαλιστηρίας τῶν τυποποιημένων ἀσφαλειῶν καὶ νὰ ἐπεργεγασθῇ ἐν τῷ πάγιον καθεστῶτας τῆς Ἀγορᾶς. Τὸ σύστημα τοῦτο ἀπεδείχθη μὲν λίαν ικανοποιητικὸν μέχρι τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς Γαλλίας, ἐπειταὶ δύμα τὸ ἐπάγγελμα εὑρέθη ἐνώπιον δυσκόλου καταστάσεως, διατὰ αἱ γερμανικαὶ καὶ αἱ ιταλικαὶ ἐταιρίες, αἵτινες μετὰ τῶν ἐλεβετικῶν εἶχον ἀπορροφήσει τὰς ἐργασίας τῆς ἐλεύθερας ἀντασφαλίσεως (ἐκείνης δηλαδή, ἥ ὅποια παρέμενε ἔξω τῆς κανονισμένης ἀναλογίας τοῦ «Ομίλου»), ἔξηφανθησαν. Εἶδον τότε πρὸ αὐτῶν οἱ θαλασσασφαλισταὶ τὰ δυσαρεστημένα πρόσωπα τῶν Βρετανῶν συναδέλφων των, οἱ διόπις δὲν ἀντελαμβάνοντο, πῶς ἡ δυνατότητα νὰ ἐπιτζήσουν οἱ Γάλλοι ἐπὶ τέσσαρας ἔτη, ἀνεῦ τῆς συμπαραστάσεως των. Ἐδέσθη τότε διὰ τὸ πρόθιμον, διόπις διατηρήσῃ μόνος του διὰ τὰς γαλλικὰς ἀντασφαλίσεις. Τούτῳ, εἰς τὴν πραγματικότητα, δὲν ἦτο τὸ σύστημα ὑπερβολικό, δύον εφαίνετο, καθόδον ἐν τῷ οὐσίᾳ δὲν ὑπῆρχε γαλλικὸς ἐμπορικὸς στόλος. Καὶ ἐπειδὴ ἐνέωρητη ἐνύκτιον νὰ ἔξασφαλισθῇ ποιά τις αὐτονομία τοῦ γαλλικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἔναντι τῶν Βρετανῶν ἀσφαλιστῶν, ἀπεφασίσθη νὰ συνεχισθῇ ἡ ἀρξαμένη προσπάθεια. Ἐξεδόθη τότε διάταγμα τῆς 23ης Ιανουαρίου 1945, ὅπερ ἐπεκύρωσεν ὀλόκληρον τὴν ὄργανων, τὴν γενομένην κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον. «Ἡδη, ποιὸν ἀπολογισμὸν παρουσίαζε τὸ σύστημα τούτο;

«Ο «Ομίλος Θαλασσῶν Ἀσφαλιστῶν» ἐπέβαλε τὴν ἐφαρμογὴν τιμολογίων, ἀτίνα καθίστων τὸ ἐπάγγελμα ἀποδοτικόν. «Ἄλλως τε, ἥ πτωχεία τῆς Γαλλίας εἰς ἔνον συναλλαγματικού περιορισμοὶ ἀπέτελουν εἰς τὴν πραγματικότητα φραγμὸν διὰ τοὺς ἐφοπλισταὶς, διόπις ἀσφαλίζουσα τὰς πλοιάς των εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἐνῷ ἀφίνεται τὰς γαλλικὰς ἐταιρίας ἀνεῦ συναγωγιστῶν εἰς τὴν ἄγοράν. Ἐφόσον οἱ συναλλαγματικοὶ περιορισμοὶ ισχύουν, ἥ γαλλικὴ θαλασσασφαλεία ἔβασισθη ἐπὶ μίας διευθυνμένης πολιτικῆς, ἔναντι τῆς ὅποιας βάλλουν ὀπαδοῖ τινες τῆς φιλελευθέρας πολιτικῆς. Εἰς τὴν ἐπίθεσιν τούτων οἱ ἄλλοι ἀπαντοῦν, διότι ἡ διευθυνμένη πολιτική εἶναι πολὺ περισσότερον φιλελευθέρα, ἔναντι τῆς ἀκόλουθουμενῆς εἰς τὸν καυτιλιακὸν τομέα ἀπὸ ἄλλας εὐρωπαϊκάς χώρας.

Εἰς τὴν Ἰταλίαν — φέρ' εἶπεν — ὁ νόμος ὑποχρεώνει τοὺς ἐφοπλισταὶς νὰ καλύπτωνται ἀσφαλιστικῶς εἰς τὴν χώραν των. Εἰς τὴν Γερμανίαν — ἡ ἐπαγγελματικὴ ὄργανωση Βρέμης καὶ Ἀμβούργου ἀκόλουθει πολιτικὴν τόσον αὐτηράν, δύον καὶ ἡ τῶν Γάλλων. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, αἱ κυριώτεραι ἐταιρίαι ἔχουν συστειρωθῆ ἐπὶ τὸ «Ἀμερικανικὸν Συνδικάτον Σκαφῶν», διόπερ ἐκτιμᾶ τοὺς κινδύνους καὶ τοὺς κατα-

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor : Eng. Pablo J. More

Directors :

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 41295

νέμει μεταξύ τῶν μελῶν του, ἐπὶ τῇ βάσει παγίας κατανομῆς καὶ κατὰ παρέκκλισιν τοῦ νόμου περὶ τράστ. Τὸ «Συνδικάτον ἐπὶ σκαφῶν», ἐν τῷ ἐπιθυμίᾳ του, πάντως, νὰ ἀφήσῃ μίαν θύραν ἀνοικτήν εἰς τὸν συναγωνισμόν, ἀποφεύγει νὰ ἀναλαμβάνῃ τὸ σύνολον ἐνὸς κινδύνου.

Οσον ἀφορᾷ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἡ «Ηνωμένη Ἐπιτροπὴ ἐπὶ Σκαφῶν» — περιλαμβάνουσα τὸ «Λόιδζ» καὶ ἄλλας ἑταῖριάς — θεσπίζει κατ' ἔτοις ποιαὶ θὰ είναι αἱ βάσεις ἀνανεώσεως τῶν κινδύνων τῶν διαφόρων στόλων, οἱ ὅποιοι καλύπτονται εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ ποιοὶ οἱ κανόνες τῆς ἀνανεώσεως ταύτης. Ἡ συνεργατικὴ πειθαρχία είναι τόσον ἀμεμπτος, ὡστε εἰς «Ἐλλην ἢ Νορβηγός ἐφοπλιστῆς ποτὲ δὲν θὰ εὑρῃ εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγορὰν ἐπαγγελματίαν, διατεθείμενον νὰ προσφέρῃ εἰς αὐτὸν τιμὴν ἐπωφελεστέραν ἀπὸ τὴν ἐπισήμως κατὰ συγκατάθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς χορηγουμένην.

Διὰ τὴν γαλλικὴν ἀγορὰν ἔνθα τὸ ἀνάστημα τῶν πελατῶν τῶν θαλασσασφαλιστῶν — μὴ ίσοδύναμον πρὸς τοὺς ἀσφαλιστὰς ἡράς — παρουσιάζει μίαν ἐκδήλων δυσαναλογίαν μεταξὺ οἶκων, ὅπως ἡ «Τρασταλντίκ» ἡ αἱ «Μεσσαζερὶ Μαριτίμ» καὶ ἀσφαλιστῶν, οἱ ὅποιοι πραγματοποιοῦν μόνον τὰ 5% τοῦ συνόλου τῶν εἰσπράξεων ἐξ ἀσφαλίστρων ἐν Γαλλίᾳ (καὶ τὰ 10% τῶν εἰσπράξεων ἐπὶ αὐτοκινήτων), δηλαδὴ 172 ἑκατ. νέων φράγκων ἐπὶ σωμάτων πλοίων καὶ 133 ἑκατ. νέων φράγκων ἐπὶ ἐμπορευμάτων. Τὸ ἐπάγγελμα, ἐν συνόλῳ, ὁμοιογεῖ τὴν σχετικὴν αὐτὴν ἀδυναμίαν τοῦ τομέως τούτου, ἐνῷ αἱ συγχωνεύσεις ἐκδήλως ὑπεστρίχθησαν καὶ ηγούμενης ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ἀσφαλειῶν τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν.

Σήμερον, ὅλαι αἱ μεγάλαι ἑταῖρια ἡράς ἐπεδόθησαν εἰς θαλασσασφαλείας μὲ κεφάλαια, μὴ ἀνταποκρινόμενα πάντοτε εἰς τὴν κατάστασιν των. Ἡ παραστῆσις αὐτὴ δὲν θέτει ἐν ἀμφιβόλῳ τὸν δυναμισμὸν καὶ τὴν Ικανότητα τῶν ἑταῖρων, δεδοκιμασμένων ἐν τῷ πεδίῳ πατροπαραδότου δράσεως, ὑπογραμμίζει δόμως τὴν στενότητα τῆς ἀγορᾶς, τῆς ὅποιας δὲν δύνανται νὰ αὐξάνουν τὸν ὄγκον. Πράγματι, εἰς τὴν ἀγορὰν ταύτην, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς ἄλλας ἀσφαλιστικὰς ἀγοράς, ἀσφαλίζονται τὰ πάντα: Τὰ σώματα τῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ ἀπώλεια δύναται νὰ παρασύρῃ καὶ τὴν ἀπώλειαν τῶν ἐμπορευμάτων, δι' ἀτίνα αἱ Τράπεζαι ἀπαιτοῦν τὴν ἀσφαλισίν των, πρὶν ἡ ἀνοίξουν τὰς σχετικὰς πιστώσεις.

Ἡ θαλασσασφάλεια είναι γλύκισμα, μέρος τοῦ ὅποιου διεκδικοῦν οἱ ἐπήλυδες εἰς βάρος τῶν παλαιῶν. «Ολαι αἱ ξέναι ἑταῖρια είναι παρούσαι, προσελκυόμεναι ἐκ τῆς εὐημερίας τῆς γαλλικῆς ἀγορᾶς — εἰναι δὲ αὐται ἐκατὸν περίπου, κατὰ τὸ πλείστον βρετανικαὶ — ἔχουν δόμως κατασκηνώσει εἰς τὸ αὐτὸν μέρος μὲ τὰς γαλλικὰς ἑταῖριας καὶ ὄφειλουν συνεπῶς νὰ παραχωροῦν μέρος τῶν ὑπὸ αὐτῶν ἀναλαμβανομένων κινδύνων εἰς τὸν «Ομιλον». Οὐδεμία, λοιπόν, ὑπάρχει διάκρισις ἔναντι τῶν ξένων — ὡς ἐνίστεις ισχυρίζονται οἱ βρετανοί, μεμφόμενοι τὸν «Ομιλον» — ἐφόσον μάλιστα δὲν φαίνεται παραχωρούμενή ἡ ἀμοιβαιότης, διότι

εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸ ἐπάγγελμα είναι κλειστόν, μὴ ἐπιτρέπον κατ' οὐσίαν τὴν εἰς αὐτὸν εἰσόδον.

Πολὺ πρὶν ἡ ἐπανέλθουσα αἱ βρετανικαὶ ἑταῖρια εἰς τὴν Γαλλίαν, ἐκείνο ὅπερ ἐνδιέφερε τοὺς Γάλλους ἀσφαλιστάς, ἦτο ἡ ἐπανασύνεσις τῶν πατροπαραδότων δεσμῶν μετά τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου. Ἐλέχθη ἀνωτέρω, ὅτι οἱ βρετανοί ήσαν δυσαρεστημένοι, μὲ τὴν πρόφασιν, ὅτι δὲν ἐτέλουν πλέον ἐν γνώσει τῶν κινδύνων των, δηλαδὴ τῶν στατιστικῶν των. Οἱ «Ἀγγλοι δόμως, τῶν ὅποιων γνωστὸς είναι ὁ ρεαλισμός, μετεπείσθησαν ἀπὸ τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς γαλλικῆς ἀγορᾶς, βοηθούμενοι παρὰ ἐπιτοπίου φίλων καὶ ὑπὸ τοῦ μεγάλου μεστικοῦ Οίκου τοῦ Λονδίνου, τῶν Willis Faber and Dumas. Τὸ Λονδίνον ἀνέλαβε τότε μέρος τῆς γαλλικῆς ἀντασφαλείας, τοῦ ὑπολοίπου — δεδομένου διτὶ η κατασπορὰ ἀποτελεῖ ἀσφαλιστικὸν κανόνα — δοθέντος εἰς Σουηδίους, Γερμανούς, Ἰταλούς, Ἐλβετούς, Ἰάπωνας κλπ. Ἐπανελήφθησαν μετά μεγάλης εύχαριστῆσεως αἱ παλαιαὶ συνήθειαι μὲ μιαν ἀγοράν, εἰς τὴν διποίαν ἀναγνωρίζονται, ὅπως δῆλος ὁ Κόσμος παραδέχεται, ὑπερεοίαι πρώτης τάξεως. Είναι δηλαδὴ ἡ μόνη ἀγορὰ ἡ δυναμένη νὰ ἀσφαλίσῃ σκάφη μασμύθ, ὅπως τὸ σούπερ - λάινερ «Φράνξ». Εἰς τὴν περίπτωσιν — λόγου χάριν — τοῦ «Φράνξ», ἡ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου ἔδωκεν ἐνα δείγμα τῶν δυνατοτήτων της, διότι ἐκάλυψε δι' ἀντασφαλίσεων τὰ 2) τῆς ἀξίας του.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Τὸ πᾶν ἐφαίνετο νὰ βαίνῃ καλῶς καὶ ὑπὸ ἀρίστους οἰωνούς, ἃν δὲν ἔξεσπαξεν ἡ ὑπόθεσις τῶν «ἀκαταλλήλων κινδύνων» risques déplacés (προφανὸς ἐκ Λονδίνου) η μᾶλλον ἡ «ὑπὸ ὅλος ὁ Κόσμος παραδέχεται, ὑπερεοίαι πρώτης τάξεως. Είναι δηλαδὴ ἡ μόνη ἀγορὰ ἡ δυναμένη νὰ ἀσφαλίσῃ σκάφη μασμύθ, ὅπως τὸ σούπερ - λάινερ «Φράνξ». Εἰς τὴν περίπτωσιν — λόγου χάριν — τοῦ «Φράνξ», ἡ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου ἔδωκεν ἐνα δείγμα τῶν δυνατοτήτων της, διότι ἐκάλυψε δι' ἀντασφαλίσεων τὰ 2)

«Η γαλλικὴ ἀγορά, καθαρῶς πειριωρισμένη εἰς ἔθνικοὺς κινδύνους καὶ ἐπιθυμούσα νὰ λάβῃ ἐπὶ ἀντιπαροχῆς ἀντασφαλιστικὰς ἐργασίας, προσήγγισε τοὺς Ἀμερικανούς, καθ' ἣν ἐποχὴν εἶχε διαπιστώσει, ὅτι δὲν ἐτύχανεν ἀμοιβαιότης ἀπὸ τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Ὁ γαλλικὸς σκοπὸς δῆλος δύσκολον νὰ ἐπιτευχθῇ, διότι, κατ' ἀρχήν, αἱ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι — μεγάλη ἀγορά διὰ νὰ δέχεται ἐργασίας καὶ αὐτὴ καθ' ἐσατήρη αὐτάρκης — δὲν ἐτοποθέτει κινδύνους εἰς ἀντασφάλισιν, κρατούσα πάντας αὐτοὺς ὑπὲρ τῆς ιδίας ἀγορᾶς της. Οἱ ἡγέται ἐν τούτοις τῆς γαλλικῆς ἀγορᾶς ἐπετύχον νὰ πείσουν τοὺς φίλους των Ἀμερικανούς. Καὶ εὐέθη μίσα λύσις: «Ἡ γαλλικὴ ἀγορά, τῆς ὅποιας οἱ κυριωτεροὶ παράγοντες είχον συνασπισθῆ, κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν πρότυπον, εἰς «Συνδικάτον Θαλασσίας Ἀναλήμεως Ξένων Κινδύνων», ἐτροφοδοτήθη διάτινων ἐργασιῶν, μέσω τοῦ Συνδικάτου τούτου ἐκ μέρους τοῦ «Ἀμερικανικοῦ Συνδικάτου Ασφαλειῶν Σκαφῶν». Ἡ ἐργασία διημοκολύνθη διὰ καταθέσεως ἐν Νέα Υόρκη κεφαλαίου ἐνὸς «τράστα συσταθέντος ὑπὸ τοῦ Συνδικάτου τῶν Ξένων Κινδύνων, ὅπως είχον πράξει τὰ «Λόιδζ»»

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

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

και αἱ βρετανικαὶ ἑταῖραι. "Ηρχισεν οὕτω ἡ λειτουργία τοῦ τράστ. Τὴν ἐποχὴν ἔκεινην δὲ Ἐλλην ἐφοπλιστής κ. Ὁνάσης ἐγκατεστάθη εἰς τὸ Μοντεκάρο καὶ ἥρχισε νῦν ἀντιμετωπίζῃ τὴν δυνατότητα τοποθετῆσεως κινδύνων τοῦ στόλου του εἰς τὴν γαλλικὴν ἀγοράν. Ἐν τούτοις, δῆπος πάντες οἱ συμπατριώται του, ἔχοντες πλοῖα ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» — καθὼς καὶ οἱ πλείστοι τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν — εἶχον δῆπος καὶ ὁ κ. Ὁνάσης, σκάφη ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας», δηρυνόμενα ἀπὸ μεγάλας ὑποθήκας. Οἱ πιστωταὶ των δέν θὰ ἡσαν διατεθειμένοι νὰ συμφωνήσουν, εἰμὶ μόνον ἐὰν παρείχετο εἰς αὐτοὺς ἡ ἀπόδεξις, δῆτι ἡ τοποθετούμενή εἰς τὴν γαλλικὴν ἀγορὰν ἀσφαλίσις θὰ ἦτο ἔξησφαλισμένη. «Εἶναι ἀσφαλής — ἀπίντησον οἱ Γάλλοι, μὲν πνεῦμα καιροσκοπικῶν — διότι ἡμεῖς ἔχομεν ἐγγυητικὰ κεφάλαια εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας».

Τὴν Ἰηνὸν ἰανουαρίου 1956 ὥ. κ. Ὁνάσης ἥρχισε νὰ διαπραγματεύεται μὲ τὴν γαλλικὴν ἀγορὰν διὰ τὰ 10% τοῦ στόλου του. Ὁ τότε σύγχρονος του κ. Νιάρχος ἐφάνη καὶ αὐτὸς ἐνδιαφερόμενος, ἀλλ᾽ ἐν τῷ μεταξὺ ἀπώλεσεν ἵνα πλοῖον του εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Καὶ δῆπος εἴθισται εἰς τοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους νῦν μὴ ἐγκαταδείπουν τοὺς ἀσφαλιστάς των μεταξὺ μίαν ἀπώλειαν, οὔτος παρέμενεν εἰς τὸ Λονδίνον, παρὰ τὸ ἔκει μὴ εὐνοϊκὸν κλίμα διὰ τοὺς «Ἐλληνας, οἵτινες κατὰ τὴν κρίσιν, ποὺ ἐπήκολούθησε τὴν διόγκωσιν τῶν ἐργασιῶν (boomi) ἐξ αἰτίας τοῦ Σουέζ, είχον καλύπτειν ἀνθέξει, χάρις εἰς τὰ τεχνάσματά των, ἀπὸ τοὺς Βρετανοὺς συναδέλφους των. Ἡ πικρία τῶν τελευταίων τούτων ἀντικατωπίζετο εἰς τὰς στήλας τῶν ἐπαγγελματικῶν ἐφημεριδῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν εύρυτερον βρετανικὸν Τύπον.

ΤΟ ΑΝΑΠΑΝΤΕΧΟΝ ΚΤΥΠΗΜΑ

Ἐπῆλθε τότε μία περίεργος ἀν·^βραστικής, "Ἡ «Ἡνωμένη Ἐπιτροπὴ Σκαφῶν» (Joint Hull Committee τοῦ Λονδίνου), ἡτίς, κατὰ πατροπαράδοτον σύστημα, ἀναμένει, τρία ἔτη διὰ νὰ κλείσῃ τοὺς λογαριασμοὺς μιᾶς χρήσεως, ἀνεκάλυπτει διὰ τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐργασιῶν της ἐπὶ σκαφῶν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» ἡσαν καταστρεπτικά. Δικαίως, ἄλλως τε, διότι τὸ Λονδίνον, ἔχον ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν ποιότητα τῶν ἐν λόγῳ στόλων, προσφέρονταν ναυπηγήσεως, είχε συστηματικὰ παράσταις χαμηλὰ τιμολόγια διὰ τὰς ἀσφαλίσεις των. Ἡ Ἐπιτροπὴ δύνει ἀπεφάσισε, κατόπιν λογικῆς, ἀλλὰ ὡμῆς ἀντιδράσεως, νὰ ἀνακτήσῃ τὰς ἀπώλειας της διὰ τῶν προσεχῶν τιμολογίων καὶ ἔξητησε — ἀναλόγως τῶν στόλων — αὐξῆσεις ἀπὸ 25 ἕως 30%. Διὶ ἐφοπλιστάς καταβάλλυντας ἐπησίων ποσὸν 2.000.000 δολαρίων διὶ ἀσφαλίστρα, τὸ μέτρον ἔκεινο ἀπέδαινει καταπιστικόν. Οἱ Παρίσιοι, κατὰ συνέπειαν, προσβάνοντες εἰς ἐπωφελεστέρας προτάσεις, ἤδυναντο νὰ ἴδουν προσερχομένους, ὅχι μόνον τὸν κ. Νιάρχον — ἡδη ἡ γαλλικὴ ἀγορὰ καλύπτει τὰ 40% τοῦ στόλου του — ἀλλὰ καὶ ὅλους τοὺς «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς, ἡσσονος μὲν φήμης, ἀλλὰ συχνότατα ἐπίσης πλουσίους, ἐπαραδόσεως ἐγκατεστημένους εἰς Λονδίνον (ἀγορὰν ναυλώσων ἀπάραμπλον), Βρετανούς ἐξ ἀντανακλάσεως καὶ πολλάκις βρετανικῆς ὑπόκοδητος, νὰ δίδουν ἐντολὰς εἰς τοὺς «Ἀγγλους μεσίτας των, ὡς συμβαίνει σήμερον, νὰ καλύπτουν εἰς τὴν Γαλλίαν μέρος τῶν κινδύνων των. Καὶ οὕτω, ἡ γαλλικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ πραγματοποιεῖ ἡδη μὲ τὰς «σημαίας εὐκολίας», δύκον ἀσφαλίστραν ἴσον πρὸς τὸν πραγματοποιούμενον διὰ 600 μεγάλα πλοῖα τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τοῦ ἀριθμοῦ ἐργασιῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» ἀνερχομένου εἰς 900 περίπου σκάφων, καθόσον τὰ 30 ἕως 40% τοῦ συνόλου των, παραμένουν εἰσέτι ἡσφαλισμένους εἰς Λονδίνον ἡ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Ο γαλλικὸς συναγωνισμός, ἔλλθων εἰς ἐποχήν, καθ᾽ ἡν τὸ Λονδίνον προσεπάθει νὰ καλύψῃ τὰ ἀλλείμιστα, σοδαρῶς ἡρέθιστε τοὺς Βρετανούς, τοσούτω μᾶλλον, καθόσον οἱ κίνδυνοι οὕτως, ἀνεπιθύμητοι δι᾽ αὐτούς, τοὺς ἐπρότεινον ὑπὸ τῶν γαλλικῶν ἑταῖρῶν δι᾽ ἀντασφάλισιν. Καὶ ἴδωμεν ἐσχάτως τὰς ἐν Γαλλίᾳ ἐγκατεστημένας ἀγγλικάς ἀσφαλ-

στικάς ἑταῖρις, καταγγελλομένας ἀπὸ αὐτὸν τὸν πρόσδερον τῆς «Hull Committee» διὰ τὴν στάσιν των, διότι αὐτὰ διὰ τῶν ἀμέσων συναπτομένων ἀσφαλίσεων ἡ μέσω τῶν ἀντασφαλίσεων, τείνουν νὰ βοηθοῦν τὸν εῆπειρωτικούς (continental) καὶ νὰ τορπιλίζουν τὴν καλούμενην — κατὰ λεπτὸν εὐφημισμὸν — ἐργασίαν των πρὸς «ἀποκατάστασιν τοῦ τιμολογίου ἀσφαλίστρων». Ἀπλῆ πλέον εἰδοποίησις, διότι ἡ βρετανικὴ ἀγορὰ δὲν ἀντασφαλίζει τοὺς «ἄκαταλλοις κινδύνους» (risques deplacés), γεγονός ὅπερ ὑποχρεώνει τοὺς Γάλλους ἀσφαλιστὰς νὰ ἐνεργούν τὴν κάλυψιν τῶν στόλων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» ἀλλαχοῦ.

«WAIT AND SEE»

Ἡ ἀνησυχία τῆς γαλλικῆς ἀγορᾶς ἐκ τῶν βρετανικῶν ἀντιδράσεων ὑπῆρχε μεγαλύτερα τῆς συμερινῆς εἰς ἐποχὴν καθ᾽ ἡν ὑπῆρχε φόδος μήπως ἡ πολιτικὴ τοῦ Γραφείου Συναλλάγματος καθίστατο πλέον φιλελευθέρα. Ἡδύναντο τότε οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταὶ νὰ φοβηθοῦν, διότι τὸ Λονδίνον, μὲ τὰ παμμέγιστα χρηματικά του μέσα καὶ τὴν δυνατότητα ἀπωλείας χρήματος ἐπὶ 4.600.000 τόνων — ἡ ἀγγλικὴ ἀγορὰ ἀντασφαλίζει εἰκοσάκις περισσότερον τονάζ — θὰ ἐσάρων, κυριολεκτικῶς, τὴν γαλλικὴν ἀγοράν. Σήμερον, μετὰ τὴν πείραν τῶν τελευταίων ἑταῖρων, ἀν οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ είχον τὴν δυνατότητα νὰ ἀποκτήσουν συναλλαγμα, διὸ νὰ μεταδοῦν εἰς Λονδίνον καὶ ἀσφαλισθοῦν, οὐδεὶς δύναται νὰ εἰπῃ, διότι θὰ ἐσπευδον νὰ τὸ πράξουν. Τινὲς ἐξ αὐτῶν ὑπελόγισαν εἰς τὴν δυνατότητα νὰ ἀπαλλάσσουν στὸλον τῆς ἀπεργίας της, πάντες δὲ ἡσαν εὐχαριστημένοι ἐκ τῆς ὑπηρεσίας καὶ τὰς ταχύτητος τῶν ἐν Γαλλίᾳ διακανονισμῶν. Ὡς πρὸς τὰς «σημαίας εὐκολίας» εὔρουν αὐταὶ καταφύγιον εἰς τὴν γαλλικὴν ἀγοράν.

Ὦς πρὸς τὸ ἐνδεχόμενον ἐξ ἄλλου τῆς Μεγάλης Βρετανίας εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγοράν, συνοδευομένης διὰ πιθανῆς καταργήσεως τοῦ φράγματος, δηλαδὴ τοῦ Γραφείου Συναλλάγματος, εἰναι ὠφέλιμον νὰ ὑπομνησθεῖ τὸ παράδειγμα τῆς Νορβηγίας τὴν ἐπαύριον τῆς λήξεως τοῦ πολέμου. Ἡ νορβηγικὴ ἀγορά, μὲ τὸν παμμέγιστον στόλον της — διὸ μεγαλύτερον τοῦ γαλλικοῦ — ἡτίς, δῆπος καὶ ἡ γαλλικὴ, εἶχε χάσει τὰς ἐργασίας της, εἰδὲ νὰ ἀναλαμβάνωνται αὐταὶ ἀπὸ τοῦ 1945 ὑπὸ τοῦ Λονδίνου, τὸ οποῖον εἶχε κυριολεκτικῶς τορπιλίσει τὰ νορβηγικὰ Ἰδρύματα. Ὅποληητές τότε οἱ Νορβηγοὶ εἰς τὸν ἐλαφρὸν σκοτικὸν καταιονισμόν, τῶν χαμηλῶν δηλαδὴ τιμολογίων καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν ψύλων τοιούτων, ἐξήτησαν νὰ καταφύγουν ἀλλαχοῦ, ὅποτε τὸ Λονδίνον διὰ νὰ τοὺς συγκρατήσῃ, ἡναγκάσθη νὰ ἀκύρωσῃ τὴν γενικὴν ὑψωσιν δλῶν τῶν τιμολογίων του.

Τὴν ιστορίαν αὐτὴν διηγοῦνται οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταί, ως θέμα ἡθικού, φρονούντες διότι ἐγνώρισαν τὴν ἀνεξαρτησίαν των καὶ εἶναι ἄξιοι αὐτῆς.

Η ΔΙΑΘΡΩΣΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

- Ἐπὶ τῶν 192 ἑταῖρων, ποὺ ἀπαρτίζουν τὴν γαλλικὴν ἀγοράν, αἱ 80 εἰναι γαλλικαὶ καὶ ἐξ αὐτῶν αἱ 23 θεωροῦνται καθαρῶς θαλασσασφαλιστικαὶ.
- Τὸ μερίδιον τῶν 112 μὴ γαλλικῶν ἑταῖρων ἀντιπροσωπεύει, ως ἔγγιστα, τὰ 20% τοῦ συνόλου τῶν εἰσπράξεων.
- Αἱ εἰσπράξεις αὐταὶ, ὑπολογιζόμεναι διὰ τὸ 1960 εἰς 306 ἑκατομμύρια νέων γαλλικῶν φράγκων, μὴ περιλαμβανομένων τῶν γενομένων δεκτῶν ἀντασφαλίσεων, ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὰ 72% περίπου ὑπὸ 36 ἑταῖρων, ἐκ τῶν ὅποιων κυριώτεραι εἶναι ἡ «Κοκκόρητ», ἡ «Φονσιέρ», ἡ ἑταῖρα «Γενικῶν Ασφαλειῶν», ἡ «C.A.M.A.T.» κ.λ.π.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου.

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

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

ΙΡΙΣ

Τὰ μεγαλύτερα
ύπερωκεάνεια
τοῦ κόσμου
χρησιμοποιοῦν τὰ
περίφημα ἀνὰ τὸν κόσμον
λιπαντικὰ μηχανῶν
θαλάσσης
MOBIL MARINE OILS,
προϊόντα τῶν κατασκευαστῶν
τοῦ MOBIL OIL



ΑΚΟΛΟΥΘΗΣΤΕ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΑΞΙΟΠΛΟΥΝ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΑΙ ΕΥΘΥΝΑΙ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ.— Η ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΙ ΚΡΑΤΟΥΣΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ

Είς διαφόρους δικαιοδοσίας βάλλεται τὸ νομικὸν δόγμα, διὰ τοῦ ὅποιού ἀπαιτεῖται τὸ ἀξιόπλουν τοῦ σκάφους. 'Ἡ βάσις τῆς θεωρίας εἶναι προφανῶς εὐλογος: Πρέπει νὰ ἀποτρέπων οἱ πλοιοκτήται απὸ τοῦ νὰ ἐπιτρέπουν εἰς τὰ σκάφη των νὰ πλέουν εἰς ἀνάχιόπλουν κατάστασιν. Πλαισίον, πλοιοκτήται τινὲς ἡσαν — ἀναμφιδόλως — ὑπεύθυνοι σοβαρῶν παραβάσεων, ἀλλ' ὁ βουλευτὴς Samuel Plimsoll, ὁ εἰσηγητής τῆς ὁμιλίας γραμμῆς φορτώσεως, εύθυνεται ἵσως διότι ὑπερέβαλε μὲ τὴν ἐπιβολὴν τιμωρίας, γενικῶς ἐπὶ τῶν πλοιοκτήτων, διὰ τὴν ἀδιαφορίαν των πρὸς τὴν εἰς αὐτοὺς ἐμπειστεμένην ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς καὶ περιουσίας. 'Ἡ ἔκφρασις «πλοία - φέρετρα» ἥτο εύρυτατα διαδεδομένη.

Εἰχε, πράγματι, δημιουργηθῆ μία κατάστασις ἐπιβάλλουσα τὴν ληψιν νομιθετικῶν μέτρων διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, προκειμένου νὰ παρέχουν οὗτοι ἀξιόπλους σκάφους. 'Ως πρόσθετος ἐγγύησις, ὑπῆρξεν ἡ ἀνάγκη, ὅπως θεωρηθῇ, ὡς ἐξυπακουόμενος, εἰς δόλας τὰς συμβάσεις θαλασσίας ἀσφαλίσεως, ὁ ὄρος περὶ ἀξιόπλου σκάφους. 'Ἀναμφιδόλως, ποιά τις ἐλευθερία πρὸς σύναψιν ἀπάλλακτικῶν ρητρῶν ἐπετράπη. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, αἱ συνθήκαι ήσαν πολὺ διάφοροι τῶν σημερινῶν, ἀφ' ἣς ἐποχῆς ἔθεωρηθή ἀπαραίτητος ἡ λῆψις νομιθετικῶν μέτρων πρὸς ἀποτροπήν, φέρ' εἴπεται, περιπτώσεων ἐπικινδύνου ὑπερφορτώσεως σκαφῶν.

Υπὸ τὰς συγχρόνους συνθήκας, ὁ ἐλεγχός τῶν ὅποιον δύνανται νὰ ἀσκήσουν αὐτοὶ οὗτοι οἱ πλοιοκτήται περὶ τοῦ ἀξιόπλου τῶν σκαφῶν των, ἀσκεῖται, κατ' ἀνάγκην, ἐκ τοῦ μακρόθεν. Εἰς τὰς ναυπηγήσεις τὸ θέμα τοῦτο ἐπαφίεται εἰς τοὺς γηγενῶνας. 'Ο δρός τοῦ ἀξιόπλου ἥρχισε νὰ ἐπικρίνεται, ίδιως, εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ὅπαν κατὰ τὸ 1946 τὸ 'Ανώτατον Δικαστήριον ἐκρίνειν διτὶς «πράγματι ἥτο δρός προβλέπων κατάστασιν, καθ' ἣν ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἥδυνατο νὰ δημιουργηθῇ ἀτύχημα». Μὲ ἄλλας λέξεις, ὡς ἐτονίσθη παρ' ἐπιφανοῦς δικηγόρου, «τὸ ἀξιόπλουν κατέστη δρός ἄγων εἰς καταρήσεις, τεχνητὴ λέξις σημαίνουσα ἐν τοῖς δικαστήριοις, διτὶς ἔνα πλοῖον πρέπει νὰ εἶναι ἀπηλλαγμένον πάσις αἰτίας προκαλούσης ἀτύχημα». Εἰς τὴν Ἀμερικήν, τούλαχιστον, ὁ πατροπαράδοτος δρός περὶ ἀξιόπλου, προστατεύων μέλη τοῦ πληρώματος, ἐπεξετάθη καὶ εἰς τοὺς λιμενεργάτας, διανοιγείσης οὕτω τῆς δύνου πρὸς ἐγερσιν ἀγωγῆς παρὰ τρίτων, ἐκ μέρους λ.χ. παθόντων ἐργατῶν, στρέφομένων κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου δι' ἀνόρθωσιν ζημιάς, πέραν τῆς παρ' αὐτοῦ καταβολῆς ἐργατικῆς ἀποζημιώσεως. Οἱ πλοιοκτήται ἀφ' ἔτερου κατέφυγον εἰς ἀγωγάς ἐνδυντίον ἐργολάβων στοιβασίας, χρηστομποιούντων παθόντας ἐργάτας, ὅπαν ἀντελθῆσαν διτὶς τὸ πταίσμα ἥδυνατο νὰ ἀποδοθῇ εἰς ἀμέλειαν τῶν ἐργολάβων φορτοεκφορτώσεως. Οἱ πλοιοκτήται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας εὑρέθησαν πρὸ τῆς ἀπόφεως, διτὶς πρέπει νὰ ψηφισθῇ νόμος ἀποκλειώνεν ἔνα πλοιοκτήτην ἀπὸ τοῦ δικαιώματος νὰ ζητήσῃ ἀποζημιώσιν ἀπὸ τὸν ἐν πταίσματι εύρισκόμενον ἐργολάβον. Αἱ ἀσφάλειας φρονοῦν, διτὶς τοῦτο δὲν θὰ ἀπέτελει λύσιν, ἀλλ' ἀπλῶς «παροχὴν ἀδείας τοῦ τραματίζειν καὶ φονεύειν».

Μία ἔταιρία φορτοεκφορτώσεων θὰ ἥδυνατο, ἔξι ἀμελείας, νὰ δημιουργήσῃ συνθήκας ἀνικανότητος τοῦ σκάφους πρὸς πλοῦν, ἐπιρρίπτουσα τὴν εύθυνην ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἀπαλλασσομένη τῆς εύθυνης διὰ τὴν ιδίαν αὐτῆς ἀμέλειαν. 'Οπωσδήποτε, ἀποτελοῦν τάῦτα συμπτωματικάς ἀπόφεις τῆς συγχύσεως, εἰς τὴν ὅποιαν περιέπεσε τὸ περὶ ἀναξιόπλου δόγμα. 'Ο περὶ 'Εμπορίκης Ναυτιλίας ἀγγλικὸν νόμος τοῦ 1894 καὶ οἱ τοῦτον ἐπακολουθήσαντες, ὡς ἔργουν ὅτι ὁ πλοιοκτήτης εἶναι ὑπεύθυνος, ἀν ἀποστείλη εἰς ταξίδιον βρετανικῶν πλοίων εἰς τοιούτην ἀναξιόπλουν κατάστασιν, ὥστε νὰ εἶναι πιθανὸν νὰ κινδυνεύσῃ ἡ ζωὴ ἀπόμου τινός. Τὸ πλοῖον πρέπει νὰ εἶναι πλήρες, ὡς πρὸς τὰς ἐπισκευάς, τὸν ἔξοπλισμὸν καὶ τὸ πλήρωμα καὶ γενικῶς καθ' ὅλα, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν συνήθων κινδύνων ταξιδίου.

Δέν εἶναι ἐπάναγκες νὰ ἀποδειχθῇ, διτὶς οἰσθήποτε ἔστειλε τὸ πλοῖον εἰς ταξίδιον ὑπὸ κατάστασιν ἀναξιόπλοιας, ἐγνώριζε τοῦτο. 'Ἡ Ἑλλειψὶς τῆς τοιαύτης γνώσεως δὲν ἀποτελεῖ ὑπεράσπισιν, ἀλλ' ὁ πλοιοκτήτης

θέλει ἀπαλλαγῆ, ἃν ἀποδειχθῇ, διτὶς ἔλαβε πάντα τὰ εὐλόγα μέτρα, ἵνα καταστήσῃ ἀξιόπλου τὸ πλοῖον του. Εἰς τινὰ ναυλοσύμφωνα ἐπιβάλλεται εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἡ ὑποχρέωσις νὰ παρέχῃ ἀξιόπλου σκάφος, ἥτις ἄλλως τε ὑποχρέωσις προβλέπεται καὶ ὑπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου. Τὸ ἀξιόπλου, ὅμως, εἶναι ὄρος σχετικός. 'Ἡ συμμόρφωσις, δηλαδή, πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην εἶναι σχετική πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ σκάφους καὶ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀντιμετωπιζομένης θαλασσίας περιπτειάς. Εἰς ιδιαιτέρας μεταφοράς ὑπάρχουν πρόσθετοι κανόνες πρὸς ἔξασφαλίσιν τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων. 'Ἔπι παραδείγματι, εἰδικοὶ κανονισμοὶ ἐφαρμόζονται ἐπὶ σκάφων μεταφερόντων πετρέλαιον ἢ σιτηρά χώμα. Εἰδικοὶ ἐπίσης κανονισμοὶ διέπουν τὴν μεταφοράν βάμβακος ἢ ἐτέρων εἰδῶν, ἅτινα θεωροῦνται ως ἀπικίνδυνα.

Διυτυχῶς, δὲν εἶναι καθόλου σαφές, ἃν ἡ παράβασις τοιούτων ιδιαιτέρων κανονισμῶν ἀποτελεῖ, αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν, ἀναξιοπλοῖαν. Τὰ βρετανικά, ὅμως, δικαστήρια, ἔτειναν πάντοτε νὰ μισθετήσουν αὐτοτράπ μέθιδον ἀντιμετωπίσεως τοῦ θέματος τούτου λαμβάνοντας ὑπὸ διψιν, διτὶς οἱ ἐν λόγῳ κανονισμοὶ ἀποτελοῦν ἔνδειξιν τοῦ βαθμού ικανότητος πρὸς πλοῦν, διτὶς πρέπει νὰ τηρήται. Εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα, ἡ ὑποχρέωσις παροχῆς ἀξιόπλου σκάφους ἀποτελεῖ ἔξυπακουόμενον ὄρον, δύναται ὅμως, ἐν τινὶ μέτρῳ, νὰ τροποποιηθῇ, ἃν ἡ ναύλωσις εἰδικῶς, υπόκειται εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης ἢ εἰς ἄλλην παρομοίαν νομιμεσίαν.

Εἰς φορτωτικὴν ὑποκείμενην εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, ὁ ἀπόλυτος δρός ἀξιοπλοίας κατηγράφη καὶ ἀντί τοῦ ἀπαιτεῖται, ὅπως ὁ πλοιοκτήτης πρὸ τῆς ἔναρξης καὶ κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ ταξιδίου καταβάλλῃ τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν, ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον τοῦ ἀξιόπλου. Αὕτη περιλαμβάνει θέματα, ὡς λ.χ. τὴν ἐπάνθρωπον, τὸν ἔξοπλισμὸν καὶ τὸν ἔφοδισμὸν τοῦ σκάφους, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν ἀνάγκην ἔξασφαλίσεως, διτὶς τὰ κύτη φορτίου καὶ ὁ ψυκτικὸς χώρος εἶναι κατάλληλα καὶ ἀσφαλῆ πρὸς παραλαβήν, μεταφοράν καὶ διατήρησιν τῶν πασαληφθέντων φορτίων.

'Ἐνῳ δι' εἰδικῆς ρήτρας εἰς ναυλοσύμφωνα μὴ ὑποκείμενα εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης ἢ εἰς ἀντιστοίχους νομιμεσίας, ὁ ἔξυπακουόμενος δρός περὶ ἀξιόπλου δύναται νὰ ἀκυρωθῇ ἡ νὰ τροποποιηθῇ, αἱ σχετικαὶ πρὸς τοῦτο ὑποχρέωσεις τοῦ πλοιοκτήτου δὲν δύναται νὰ καταργηθοῦν, ἃν ἡ σύμβασις υπόκειται εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης. Διεπιπλῷ ἐν τούτοις ἡ ἀποψί, καθ' ἣν, σύν τη παρόδῳ τοῦ χρόνου, δύλα τὰ ναυλοσύμφωνα πρέπει νὰ ἐνοποιηθοῦν, ὡς πρὸς τοῦτο. Οἱ νομιμαθεῖς κλίνουν εἰς τὴν ἐφ' δῆλης τῆς ὑποθέσεως ἀντικατάστασιν τοῦ αὐτοτράπο κανόνος τοῦ κοινοῦ δικαίου, ὡς πρὸς τὴν διεπιπλῷ τῆς έποιησίαν, δι' ἔτερου, περισσότερον συμφωνούντος πρὸς τὰς νεωτέρας συνθήκας, περιοριζομένης δηλαδή τῆς ὑποχρέωσεως τοῦ πλοιοκτήτου, ὡς πρὸς τὴν καταβολὴν τῆς δεούσης ἐπιμελείας.

Τὸ γε νῦν, ἡ κατάστασις, ὅσσον ἀφορᾷ τὸ ἀξιόπλου, εἶναι συγκευμένη. Εἰς τὰ θαλασσασφαλιστήρια συμβόλαια λειτουργοῦν ἐπίσης οἱ δροὶ οἱ αφορῶντες τὴν ἀξιοπλοίαν, ἀλλ' οἱ κανόνες τοῦ θετοῦ δικαίου, ὡς πρὸς τοῦτο, δύνανται ἐπίσης νὰ τροποποιηθοῦν διὰ συμφωνίας. 'Ἄν δὲν δίζεται ἄλλως ἀπὸ τὴν σύμβασιν ἀσφαλίσεως, εἰς πάν την ἔγκυρον ἀσφαλιστήριον συνυπακούεται δὸρος ικανότης πρὸς πλοῦν. Πρόδηλον ἀποβαίνει, διτὶς ἡ αὐτοτράπ ἐφαρμογὴ τοιούτου δροῦ δυνατὸν νὰ εἶναι λιαν ἐπιζημία εἰς συναλλασσομένους, μὴ τελοῦντας ἐν πταίσματι.

Κανονικῶς ὁ φορτωτής οὐδένα ἔχει ἐλεγχοῦν ἐπὶ τῆς καταστάσεως τοῦ σκάφους, δι' οὐ μεταφέρεται τὸ φορτίον του, δυνάμενος μόνον νὰ βασίζεται ἐπὶ τῆς φήμης ἢ τῆς καλῆς διαχειρίσεως τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, τὰς ὅποιας χρησιμοποιεῖ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἀγαθῶν του. 'Ἐπι πολλὰ ἔτη κατὰ τὸ παρελθόν, αἱ θαλασσασφαλίσεις ἐδέχοντο τὴν θέσιν ταύτην. Οὕτω, εἰς ρήτρας τοῦ ιδρύματος ἀσφαλιστῶν φορτίων, τὸ ἀξιόπλου ἔγινετο δεκτόν, ὡς συντέχον, διὰ τὰς σχέσεις ἡσφαλισμένου καὶ ἀσφαλιστοῦ. Τοῦτο δὲν σημαίνει, διτὶς οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν ἔχουν κανένα μέσον, ἃν τὸ πλοῖον εἶναι πράγματι ἀναξιόπλου, ἀλλ' ἡ ἐνσαγγή τοῦ ὑποτίτου δι' ὑποκαταστάσεως τοῦ ἀσφαλιστοῦ δροῦ, ἀλλ' ἐκ τῆς νομικῆς θέσεως τοῦ πλοιοκτήτου, σχετικῶς μὲ τὴν ἀναξιοπλοῖαν.

Ζήτημα ἀνακύπτει, ἃν εἶναι δίκαιον νὰ κληθῇ εἰς πλοιοκτήτης, σπαστοῦ πληρόνη δι' ἀπώλειαν ἐπὶ φορτίου, ἀδιάφορον πῶς προκληθεῖσαν, διάκις τεχνικῶς εὑρεθῇ τὸ σκάφος του ἀναξιόπλου, ὑπὸ περιστάσεις, καθ'

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΑΝΤΗ 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. Κ. ΚΕΔΡΟΥ

SUB-AGENCIES IN ALL ADRIATIC PORTS

CABLES : AGEMAR TRIESTE

TELEX : INTERNATIONAL 46059

TELEPHONE : 23703 - 29784 - 38262

δις ούτος προσωπικώς είναι άπλλαγμένος πάσης μομφής. 'Ως έχει ό νόμος, ό πλοιοκτήτης εύρισκεται εἰς δυσμενή θέσιν διὰ μόνου τὸν λόγον τῆς πλοιοκτησίας. "Αν τοιαῦτας εὐθύνας πρέπει νὰ φέρῃ ούτος, τότε θὰ ήτο δικαιότερον, ἀν αἱ εὐθύναι του περιωρίζοντο εἰς τὴν ἀπώλειαν η τὰς ζημιὰς τὰς προερχομένας ἐτῆς ἀναξιοπλοίας καθ' ἐστήν. Θὰ ήτο ίσως ὅρθον τὸ ἔρωτημα, ἀν εἴναι δικαιον ὁ πλοιοκτήτης νὰ θεωρήται ἐν πάσῃ περιπτώσει ὑπεύθυνος δι' ἀπώλειαν ἐκ πυρκαϊάς μόνον, διότι τὸ πλοῖον του, ἐξ ἐντελῶς ἀσχέτου τινὸς πράγματος, θέωρειτο ἀναξιοπλούν.

'Επέρα έμφατής ἀνωμαλίας προβάλλει σχετικῶς μὲ τὴν ἰκανότητα πρὸς πλούν ἐν συναφείς πρὸς θαλασσοφαλιστήρια ὡρισμένης χρονικῆς ισχύος. Εἰς τοιαῦτα ἀσφαλιστήρια οὐδεὶς ὑπάρχει ἔξυπακουόμενος δρός ἰκανότητος πρὸς πλούν, ἀλλ' ὅρῳ τῆς ἀσφαλείας ἀποτελεῖ τὸ διὰ τοὺς οἱ ἀσφαλιστοὺς ἀπαλλάσσονται τῆς εὐθύνης δι' ἀπώλειαν η ζημία ὄφειλομένην εἰς ἀναξιοπλοίαν, εἰς περιπτώσεις καθ' ἄπει τὸ σκάφος, ἐν παντὶ χρόνῳ, κατὰ τὸν διάρκειαν τῆς ισχύος τῆς ἀσφαλείας, πλέον ὑπὸ κατάστασιν ἀναξιοπλοίας. "Αν ἔνα σκάφος είναι ἀνεξιόπλοιον καὶ ταξιδεύει οὕτω ἐν παντὶ χρόνῳ, πάσσα ζημία, μὴ ἀποδοτέα εἰς τὴν ἀναξιοπλοίαν, είναι ἐκτὸς τῆς ἀκτίνος τῆς ἔξαιρεσεως καὶ ἀν ἡσφαλισθη ἐναντίον κινδύνου, ισχυρὰ θὰ ἥθελε παραμεινή ἡ ἀπατησίας ἐναντὶ τῶν θαλασσοσφαλιστῶν.

Σήμερον είναι δύσκολον νὰ δικαιολογηθῇ τοιαύτη διάκρισις μεταξὺ τῆς μεταχειρίσεως τῆς ἀναξιοπλοίας, ἐν ἀσφαλίσει κατὰ ταξιδίον καὶ ἐν ἀσφαλίσει ὡρισμένης χρονικῆς διαρκείας. 'Η νομική κατάστασις, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀναξιοπλοίαν, δὲν είναι περιεργον, διὰ κατέληξεν εἰς τὴν δημιουργίαν σωρείας δικῶν, εἴτε περὶ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ γεγονότος τῆς ἀναξιοπλοίας, εἴτε περὶ τὸν καθορισμὸν τῆς εὐθύνης τῶν διαφόρων διαδίκων. 'Αρχήν τοῦ δικαίου ἀποτελεῖ, ἀναμφίδολως, τὸ διὰ τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως τοῦ ἀναξιοπλού φέρει ὁ ἐπικαλούμενος αὐτό. Πρακτικῶς ἐν τούτοις, είναι δύσκολον νὰ διεξαγάγῃ τις τὴν ἀπόδειξιν ταύτην.

'Έξαιρετικῶς, ἐκεῖ ὅπου ἡ ἀμεσος ἀπόδειξις είναι ἀνέψικτος, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῶν πραγμάτων, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ γενικοῦ Ιούνιτορ, ὡς τοῦ ἀπόδειξης δύναται, ίσως, νὰ είναι τοιαύτη, ὥστε νὰ δημιουργήσῃ τεκμήριον ἀναξιοπλοίας. "Αν ἀπόδειχθῇ ἐκ τῶν γεγονότων, ἐκ πρώτης ὅψεως, διὰ τὸ πρόκειται περὶ ἀναξιοπλοίας, τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως μετατίθεται εἰς τὸν μεταφορέα, δόστις καὶ ὄφειλει νὰ ἀποδείξῃ, διὰ τὸ σκάφος ἢ τὸ πράγμα ἀξιόπλου. 'Ομοιως, ἀν ἡ ἀπατησίας τῆς δεούσης ἐπιμελείας, ἢ ἐπιβαλλομένη ὑπὸ τῶν Κανόνων τῆς Χάγης είναι ἐφαρμόσιμος καὶ δὲν ἀποτελεῖ ἀπόλυτον ὅρον ἰκανότητος πρὸς πλούν, ὄφειλει ὁ πλοιοκτήτης νὰ ἀποδείξῃ, διὰ τοὺς οἱ κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν, ἀν πρόκειται νὰ κριθῇ τὸ πλοῖον, ὡς ἀναξιοπλουν.

Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πρακτικὴν ἀποδίδεται σημαντικὴ πίστις εἰς τὰ πιστοποιητικὰ ἀξιοπλοίας τὰ ἔκδιδόμενα ὑπὸ τῶν ἐπιθεωρητῶν τῶν νηγυνωμόνων. Εἰς τὸ δικαιον δῆμας, μολονότι τοιαύτα πιστοποιητικὰ δυνα-

τὸν νὰ ἔχουν ἀποδεικτικὴν ἀξίαν, δὲν θεωρούνται ως παρέχοντα πλήρη ἀπόδειξιν. 'Ἐπι πλέον καὶ ὅταν ἀκόμη διαπιστοῦται ἀναξιοπλοία, ὁ μεταφορεὺς, διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὴν εὐθύνην του, πρέπει νὰ ἀποδείξῃ, διὰ τὴν ἀπώλεια η ζημία προῆλθον ἐξ αιτίας, διὰ τὴν ὅποιαν είναι ούτος ἀνεύθυνος, ἐν δὲ τῷ περιπτώσει ναυλοσυμφώνου ὑποκειμένου εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, διὰ τὴν ἀπώλεια ὄφειλεται εἰς αιτίαν, δι' ἣν συνερωνήθη ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῆς εὐθύνης καὶ, τέλος, εἰς τὴν περίπτωσιν ἄλλων συμβάσεων, διὰ ὁ μεταφορεὺς ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης, δυνάμει ἀπαλλακτικῆς ρήτρας περιεχομένης εἰς τὸ ναυλοσυμφωνον.

Κάθε εὐπύόληπτος πλοιοκτήτης, οἰαιδήτοτε καὶ ἀν εἰναι αἱ συμβατικὴ καὶ ἡ αἱ ἐκ τοῦ νόμου ὑποχρεώσεις του, μεριμνᾷ, ἀναμφιδόλως, ὅπως τὸ πλοῖον του ἐργάζεται μόνον, ὅταν τοῦτο είναι ἐν καταλλήλῳ καταστάσει πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν κανονικῶν προθλεπομένων κινδύνων τῆς ἐπιχειρήσεως, τοῦθ' ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ οὐσιώδες τῆς καλῆς διαχειρίσεως. Οι θαλασσοσφαλισταὶ ἐκτιμοῦν μεγάλως τὴν ποιότητα τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων, ποὺ ἀσφαλίζουν. Βασικὸν στοιχεῖον, πρὶν ἡ ὁ θαλασσοσφαλιστῆς ἐπιληφθῇ τῆς ἀσφαλίσεως, είναι ἡ κατοχὴ πάσης χρησίμου γνώσεως παντὸς ἐμπορικοῦ πλοίου. 'Ἐπὶ πλέον, ἡ πρὸς ἔνα καστον τῶν μεταφορέων πεῖρα του, τὸν καθιστάται ικανὸν τὸν ἔκτιση τὴν ἀπό τὸν σῖτον.

'Υπὸ τὰς περιστάσεις ταύτας ἐπιτρέπεται νὰ ἔρευνηθῇ, ἀν δὲν θὰ ἡ τὸ ἐπιθυμητὸν καὶ εἰς αὐτὴν ἀκόμη τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, νὰ τροποποιηθῇ τὸ δικαίον, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀναξιοπλοίαν. Τοῦτο, βεδαίως, ὑπὸ τινας ἀπόφεις, στερεῖται λογικῆς. Εἰς ιδιαιτέρας περιπτώσεις, καθ' ἄπει δικών εἰναι Μεγ. Βρετανία νόμος δύναται, ίσως, νὰ πλήξῃ σκληρῶς συμβαλλομένους, μὴ διατελέσαντας ἐν πταίσματι ἡ νὰ λειτουργήσῃ, διὰ νὰ ἀποκλείσῃ τὴν εὐθύνην δι' ἀπώλειας ὄφειλομένης εἰς ἄλλας ἀπὸ τὴν ἀναξιοπλοίαν αιτίας, δύναται τὶς νὰ ἔρωτησῃ, ἀν είναι δικαιον νὰ εἰσπράττουν οἱ ἀσφαλισταὶ ἀσφάλιστρα, διὰ κινδύνους, τοὺς ὄποιους δέν ὑπελόγιζαν νὰ ἀναλάσσουν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει πρέπει νὰ ὑπομηθῇ, διὰ ἐκ τοῦ νόμου οἱ θαλασσοσφαλισταὶ δέν εύθυνονται διὰ πάσαν ἀπώλειαν ἀποδοτέον εἰς δόλον τοῦ οἱσφαλισμένου. Δέον διθεν νὰ δεχθῇ τις διὰ, ἀν ὄμέποτε πλοιοκτήτης εἰχε γνώστιν ἐλαττώματος εἰς τὸ πλοῖον του καὶ ἡμέλησε νὰ τὸ διορθώσῃ πρὸ τοῦ ἀπόλου, ἡ πρᾶξις του αὐτῆς συνιστά δόλον. 'Ο πλοιοκτήτης δέν διὰ εἶναι τότε εἰς θέσιν νὰ ἔγειρῃ ἀπατήσιν ἐναντίον τῶν θαλασσοσφαλιστῶν του. Είναι, ἀρά γε, ἀναγκαῖον, διὰ τὸς ἀπόδειξην ὑποχρέωσις ἐπεκταθῇ πέραν τούτου; "Αν ὁ δόλος ἐκ μέρους τοῦ οἱσφαλισμένου ἐπισύρῃ ποινὰς ἐπ' αὐτοῦ μόνον, ἡ ἔννοια τοῦ δικαίου ἔξυπρη πρετείται.

Οι ἀσφαλισταὶ είναι λιαν πρόθυμοι νὰ ἐπεκτείνουν τὴν προστασίαν των εἰς τὸν πλοιοκτήτην δι' ἀπώλειαν η ζημίαν ἀμέσως ὄφειλομένην εἰς ἀμέλειαν τῶν πλοιάρχων, ἀξιωματικῶν, πληρωμάτων η πλοηγῶν, ὑπὸ τὴν



ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΣΑΤΑ

Α/π ΙΩΝΙΑ Απ ΜΑΣΣΑΛΙΑ Απ ΛΥΔΙΑ Απ ΜΗΔΙΑ

ΤΑΧΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ
ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ

Α/π ΕΓΝΑΤΙΑ Α/π ΑΠΠΙΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ: ΕΛΜΕΣ - ADRIATIC

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αποταθῆτε εἰς τὸν ταξιδιωτικό σας Πράκτορα



προϋπόθεσιν διτοιαύτη ζημία δὲν θὰ έλθῃ ως άποτέλεσμα έλλείψεως τῆς δεούσης ἐπιμελείας ἐκ μέρους τῶν ἡσφαλισμένων πλοιοκτήτων ή τῶν διαχειριστῶν τῶν. Τοῦτο ἀποτελεῖ πρότυπον διάταξιν τῆς ρήτρας Inehmaree. Θὰ ὑπῆρχεν, ἀρά γε, ὑπὸ τὰς περιστάσεις ταύτας ἀντίρρησις τροποποίησες τοῦ ἀφοράντος τὴν ἀναξιοπλοΐαν δικαίου, διά τοῦ ὅποιου ή ὑποχρέωσις καταβολῆς ἐκ μέρους αὐτοῦ τούτου τοῦ ἡσφαλισμένου καὶ τῶν ὑπὸ αὐτοῦ προστηθέντων, εὐθυνομένων ἐκ τῆς προστήσεως, τῆς δεούσης ἐπιμελείας, ἔχει ισχὺν ὑπεράνω δλῶν;

Προφανώς, τοιαύτη τροποποίησις τοῦ δικαίου θὰ ἥρχετο ἀμέσως ἄντικρου μιᾶς παραδόσεως, ἥτις ὑπῆρξε σεβαστὴ ἐπὶ αἰώνας. Σήμερον, δῆμως, δὲν εἶναι αὐτομάτως δεκτόν, ὅτι ἔκεινο, διόπει τοῦτο διά τοῦ προγόνου μας, εἶναι λογικῶς ἐφαρμόσιμον εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας.

Ο δικαστής Rait ἐνομολόγησε, δεκτεῖς εἰς τὰς ὑπόθεσεις «Ἀγκλις καὶ Σισι καὶ Πλεύνινσουλα καὶ Ὀρίεντα» (1927) τὴν ἀπόφιν, καθ' ἥν ὁ παλαιός κανῶν προστιθέντων εἰς τὴν ειδυλλιακὴν ἐποχήν, ὅταν τὰ πλοῖα ἡσαν ξύλινα καὶ ἀπλὰ κατασκευάσματα, χωρητικότητος δίγιων ἑκατοντάδων τόννων. Εἰς τοὺς σημερινούς, δῆμως, καιρούς, ὅτε τὰ πλοῖα ἀποτελοῦν περίπλοκα χαλύβδινα κατασκευάσματα, μὲν περιπλόκους μηχανάς, ὁ παλαιός κανῶν δέν εἶναι πλέον κατάλληλος, διόπει ἐπιβάλλει λίαν σοδομάτης ὑποχρέωσις εἰς τοὺς διὰ θαλάσσης μεταφορεῖς. «Ἐκρινεν ὁ δικαστής, ὅτι αἱ διατάξεις τῆς «δεούσης ἐπιμελείας», οἵτις αἱ περιεχόμεναι εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, ἔξαιρουν τὴν συνθεμένην μὲν τοὺς νεωτέρους χρόνους εἰδικοποίησιν καὶ τὴν μεταξὺ μεταφορέως καὶ ναυπηγού διάκρισιν, διὰ περιορισμοῦ τῆς ὑποχρέωσεως τοῦ μεταφορέως.

Τοῦτο οὐδόλως σημαίνει, ὅτι εἶναι τὸ μόνον θέμα, εἰς τὸ ὅποιον δύναται νὰ ἀναληφθῇ τροποποίησις τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. «Ἐν τῷ μεταξὺ ἐμπονίζεται ἡ πιθανότης νὰ ἐπενεργήσουν, ως ἐμπόδιον εἰς τὸ πείραμα

καὶ τὴν ἔξελιξιν, ἐπαχθεῖς ὑποχρεώσεις, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ίκανότητα πρὸς πλοῦν. Μὲν τάς νέας ὑπὸ δοκιμήν μορφάς προώσεως καὶ τὴν ἐφαρμογὴν νέων μεθόδων ἀναπτύξεως ἐνεργείας, ὑπάρχει ἀνάγκη νὰ ἔξετασθῇ, ἀνὴ ἐπιβολὴ ἀπολύτου ὅρου περὶ ἀξιόπλου, δὲν θὰ συνεπήγετο, ἐνδεχομένως, ἀνεπιθύμητους περιπλοκάς.

Οσάκις νέαὶ καὶ λεπταὶ μηχαναὶ χρησιμοποιηθοῦν, δυνατὸν νὰ παρουσιάσουν ἀπρόοπτα κωλύματα καὶ ταῦτα ἵσως νὰ θεωρηθοῦν ὡς φύσεως εἰσαγόμενης τὰ στοιχεῖον τῆς ἀναξιοπλοΐας. «Ἄν μέλλῃ — φέρ' εἰπεῖν — νὰ διαπιστωθῇ ἐλάττωμα τι εἰς τὸν κινητήρα πυρηνικού σκάφους, θὰ ἥτο, πράγματι, σκληρὸν διὰ τὸν πλοιοκτήτην νὰ τιμωρηθῇ, συμφωνῶς πρὸς τὸν ἀφορῶντα τὴν ἀναξιοπλοΐαν ἐπαχθῆ κανόνα. «Ἐφ' ὅλων αὐτῶν τῶν θεμάτων θὰ ἥτο ὁρθόν, ὅπως ή θαλασσασφαλιστική ἀγορὰ δειχθῇ πρόθυμος, ἀναλαμβάνουσσα πλήρεις τὰς εύθυνας. «Ἡ ἐπέλευσις ἀναξιοπλοίας ἐκ περιστάσεων κειμένων ἔξι δολοκήρους ἔξω τοῦ ἐλέγχου τοῦ πλοιοκτήτη, πρέπει νὰ θεωρηθῇ ως τυχαία καὶ ἔναντι αὐτῆς νὰ ἐπεκταθῇ αὐτομάτως ἡ προστασία τῆς ἀσφαλείας. Τὰ ὑπόλοιπα θὰ ἀποτελοῦν θέματα ὑψους τοῦ ἀσφαλίστρου.

Ἐπὶ ἥδη οἱ θαλασσασφαλισταὶ παρουσίασαν ὀλονέν δλιγωτέρας τάσεις νὰ ἐμέμνουν εἰς τεχνικὰ θέματα η νὰ περιορίζουν τὴν ἑτού ἀσφαλιστηρίου καλυψιν εἰς δι. τι ἐθεωρεῖτο πατροπαράδοτον. Θά ἥτο συμφωνῶν πρὸς τὴν διάθεσιν των ταύτην, ἀν ὑπεστήριζον τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ θέματος τῆς ἀναξιοπλοΐας. «Ἄν ἐπὶ ἄλλων ἀσφαλιστικῶν πεδίων — λ.χ. ἐπὶ πυρασφαλείας — εἶναι πρόθυμοι οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ ἀποζημιώσουν ἀπλαίσιας ὄφειλομένων, πράγματι, εἰς ἀπροσεξίαν ή ἀμέλειαν τοῦ ἡσφαλισμένου, ή ήσαν ἀσφαλῶς πάντοτε πρόθυμοι νὰ προστεύσουσι τούς κατόχους ἀσφαλιστηρίων, ἔναντιον πάστης ἐκ μέρους τοῦ ήσφαλισμένου των πράξεως (η παραλειψεως), ησσονος τοῦ δόλου.

Τὸ πράγμα δὲν ἀφορᾷ μόνον τοὺς πλοιοκτήτας. «Οσάκις ὁ ναυλωτής συμβάλλεται διὰ ναυλούσμων μετ' ἄλλων προσώπων, παρὰ μετά τοῦ πλοιοκτήτου, ή ναυλωτής ἀναλαμβάνει ἐπίσης τὰς συνήθεις ὑποχρέωσεις διὰ τὸ ἀξιόπλου τοῦ πλοίου. Τοῦτο εἶναι, ἵσως, ἐντελῶς λογικόν, προκειμένου περὶ ναυλώσεως γυμνοῦ σκάφους (litter boat, eponymic), εἶναι δῆμως σκληρὸν διὰ τοὺς ναυλωτάς εἰς ἄλλας μορφάς συμβάσεων ναυλώσεως. Ήσας ἔξετασμεν, πόσον περίπλοκος εἶναι ὁ ἀφορῶν τὴν ἀξιοπλοΐαν κανῶν. Εἴναι τοῦτο ἀπαίτησις σχετική, ἔχαρτωμένη ἀπὸ τὰς περιστάσεις, ὑπὸ τὰς ὁποίας εύρισκεται τὸ σκάφος καὶ τὴν μελετωμένην χρησιμοποίησιν του. Οὕτω, ἔαν εἴναι ταξίδιον πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῇ κατὰ στάδια, ὁ ἔξυπακουόμενος ὄρος ἀξιοπλοΐας, διόπει οὗτος ὑφίσταται, ἀναφέρεται εἰς τοὺς συνήθεις κινδύνους, τοὺς ὅποιους τὸ σκάφος πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐν τῇ καταστάσει ἔκεινη ή κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ σταδίου τοῦ ταξίδιου.

«Ἐν σκάφος ἐν λιμένι, ἐνῷ ἀσφαλίζεται ἔκει, δὲν τελεῖ ὑπὸ τὰς αὐτὰς ἀπαίτησις, ὅπως ὅταν εύρισκεται ἐν πλῷ. Εἶναι δυνατὸν νὰ συμβῇ, ὅστε πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ ταξίδιου νὰ ὑπάρξῃ παράλειψις ἀναγκαίων μέτρων διὰ τὴν θέσιν αὐτοῦ εἰς πρέπουσαν κατάστασιν, καὶ μάλιστα ἀνευ γνώσεως τοῦ πλοιοκτήτου. Εἶναι ἵσως δυνατὸν νὰ ὑποστηριχθῇ, διὰ τῆς ρήτρας Inehmaree εἶναι δυνατόν, εἰς πλείστας περιπτώσεις, νὰ ἐπεκταθῇ ή προστασία. Ο ισχυρισμὸς οὗτος ἐνδέχεται νὰ προέρχεται ἀπὸ ἀσφαλισμένην ἐρμηνείαν τῆς ρήτρας. Η ρήτρα αὐτῆς καθιστᾷ τοὺς ἀσφαλιστὰς ὑπευθύνους δι' ἀπώλειας ή ζημιάς τοῦ ἡσφαλισμένου ἀντικείμενου, ὄφειλομένην εἰς ἀμέλειαν τοῦ πλορώματος. Δὲν ἐπέκτείνεται δὲ αὐτῇ, δσάκις διὰ τῆς τοιαύτης ἀμέλειας τὸ σκάφος τίθεται εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ὑπὸ συνθήκας ἀναξιοπλοΐας, ή δὲ ἀπώλεια, ὑπὸ ἀσφαλιστικῶν κατὰ πλοῦν, ὄφειλεται εἰς ἑτέραν αἰτίαν. Οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπαλλάσσονται τῆς εύθυνης ταύτης διὰ τοιαύτης ἀπώλειαν, τῆς ρήτρας Inehmaree μὴ ἐπεκτείνομένης, ἵνα προστατεύσῃ τὸν πλοιοκτήτην.

«Ἡ ἐπί τοῦ θέματος τούτου συζήτησις δύναται, ἵσως, νὰ θεωρηθῇ ἀκαδημαϊκή, τὸ γεγονός δῆμως παραμένει, ὅτι δηλαδή αἱ διαπραγματεύσεις καὶ οἱ δικαστικοὶ ἀγώνες ἐπὶ θεμάτων συνεπαγομένων ισχυρισμούς ἀναξιοπλοΐας, εἶναι πολὺ κοινοὶ καὶ βεδαίως δαπανηροί. Λογικώτερά καὶ σφεδοτέρα διαχωριστική γραμμή πρέπει νὰ τεθῇ μεταξὺ τῶν εὐθυνῶν ἀφ' ἐνὸς τῶν θαλασσασφαλιστῶν καὶ τοῦ μεταφορέως ἀφ' ἐτέρου. Τὸ γεγονός διτοὶ τὸ θέμα τῆς ἀναξιοπλοΐας θεωρεῖται ἀπὸ τὰς ἔναντις νομοθεσίας, ως ὑφίστης σημασίας, ἀποδεικνύει τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπανεξετάσεως του.

«Ἡ προστασία τῶν ἐπιβαντῶν ἐπὶ πλοίων η τῶν ἐμπεπιστευμένων τὰς περιουσίας των πρὸς μεταφοράν εἰς ἄλλους, ὑποτιθέμενος ίκανονς καὶ εὔπολητους, εἶναι, βεδαίως, σήμερον ἐπαρκῶς ἔξισφαλισμένη ἐκ τῆς ἀνάγκης συμμορφώσεως πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς, τοὺς ἀφορῶντας τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ.

“BUGSIER,,

REEDEREI UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannisbollwerk 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.

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

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

• Απόλυτης πλοιάρχου.— 'Αδασίμοι αιτιάσεις πλοιοκτητών.— 'Αδικαιολόγητος απόλυτης.— Συνέπεια.

Σημαντικήν απόφασιν έξεδωσεν προσφάτως ό διορισθεὶς υπό τῶν ἐνδιαφερομένων όργανώσεων διαιτητής καθηγητής Dr. Walter Geillhorn τού Πανεπιστημίου τῆς Κολούμπια.

Η εταιρία Cargo and Tankship Management Corporation ὀπέλυσε τὸν πλοίαρχον Frank R. Johnson ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, διότι ἡ σχολεῖτο μὲν μαύρην ἄγοράν, διότι ἡ διαφορέα διὰ τὴν ὑγείαν τοῦ πληρώματος, παρημέλει τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, παρέδαινε τὰ καθήκοντά του καὶ συμπεριφέρετο τυραννικῶς πρός τὸ πλήρωμα.

Ο Johnson ἐπλοιάρχευε τοῦ λίμπετρα «Mount McKinley» καὶ αἱ ὥς ἄνω κατηγορίαι ἐστηρίζοντο ἐπὶ γεγονότων ἔξελιχθέντων μετὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐκ Galveston τὸν Ἀπρίλιον 1960. Κατά Σεπτέμβριον 1960 τῷ ἐκοινοποιήθη ἡ ἀπόλυτης, ἀναφέρουσα γενικῶς, διότι τὸ πλήρωμα ἦρνετο νέον πλούν υπὸ τὴν πλοιαρχίαν του.

Ἡ ἔξετασις τῶν μαρτύρων διήρκεσεν ἐπὶ 4½ μῆνας καὶ τὸ πλήρωμα κατηγορεῖ τὸν πλοίαρχον, διότι ἔχρησιμοποίει χάρτας χρονολογουμένους ἀπὸ δεκαπεντεταῖς, διότι ἔστερει τὸ πλήρωμα προκαταδόλων εἰς δολλαρία εἰς τινὰς λιμένας καὶ διότι ὑπέχρεου τὸ πλήρωμα νὰ διμῆτῃ εἰς τὴν Ἀγγλικήν καὶ δοχεὶς εἰς τὴν Ἰσπανικήν, διατάσσει τὸ πλοίον εὐρίσκετο εἰς Γιουγκοσλαβίαν.

Ο καθηγητής Gellhorn ἔκρινεν διότι ἐπανειλημένων ὁ πλοιάρχος προσεπάθησε νὰ λάβῃ προσφάτους χάρτας καὶ χρήματα εἰς δολλάρια διὰ προκαταδόλας, χωρὶς νὰ ἐπιτύχῃ τοῦτο παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν. «Οσον ἀφορᾷ τὴν χρῆσιν τῆς Ἀγγλικῆς γλώσσης, ὁ διαιτητής ἔκρινεν διότι ὁ πλοιάρχος ὑπέθεσεν διότι πλοίον υπὸ ἀμερικανικῆς σημαίας ἔδει νὰ εἶναι ὑπερήφανον, διατάσσει τὸ πλήρωμά του ὧμιλει εἰς τὴν Ἀγγλικήν, ίδια ἐν χώρᾳ κομμουνιστική. Ἡ εταιρία, συνέχισεν διότι διαιτητής, δὲν δύναται νὰ ἔχαρτὰ τῆς συνέχιστης τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ὑπέρθεσιῶν τοῦ πλοιάρχου ἀπὸ ἀνεύθυνον δημοψήφισμα μεταξὺ τοῦ πληρώματος, οὐδὲ διότι πλοιάρχος εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχαρτησῃ τὴν εἰς τὸ ἀξιώμα του διαιτηρησιν ἐκ τῆς ἐπιτυχούς προσφυγῆς εἰς τούς... ἐκλογεῖς.

Τὰς λοιπὰς κατηγορίας ἀπέρριψεν διαιτητής ὡς ἀβασίμους, τέλος δὲ ἐπὶ τῆς κατηγορίας διότι ἄνευ ἀδείας τῶν πλοιοκτητῶν ἐπώλησεν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ σχροτστα σχοινία, διαιτητής ἔκρινεν διέθεσεν ταῦτα εἰς λίαν ἐπωφελή τιμὴν διὰ τὴν ἐταιρίαν καὶ ἄνευ προσωπικοῦ του κέρδους.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους διαιτητής ἡκύρωσεν τὴν ἀπόλυτην, ὅπερ σημαίνει διότι ὁ ἀπόλυτης πλοιάρχος θὰ δικαιωθῇ εἰς μισθοὺς ὑπερημερίας κλπ. πέριξ τῶν 24.000 δολλαρίων!

— 'Η ισχὺς τῶν ἐντύπων ὅρων τῶν εἰσιτηρίων.

Παρ' ὁμερικανικοῦ περιφερειακοῦ δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης ἐπανελήφθη ἐκ νέου ἡ ἐμμηνεία ἐπὶ τῇ ὑπόθεσει Γκέλλερ κατὰ τῆς εχόλλαντ - 'Αμερικα Λάΐν, τῶν διατάξεων - κανόνων τοῦ δικαίου περὶ εἰσιτηρίων ἐπιβάτων. 'Ο κανὼν δρίζει, διότι εἶναι ισχυρὰ διάταξις, ἡ προβλέπουσα ἔνσασιάν παραγράφει τῶν ἀγωγῶν τοῦ ἐπιβάτου, ἔστω καὶ ἄν διπλασίαν πούδεποτε εἰχει ἀναγνώσει τὴν ἐν λόγῳ ρήτραν τοῦ εἰσιτηρίου. 'Η 'Αννα Γκέλλερ, ηγείται ἐταξίδευε μετά τοῦ συζύγου της ἐπὶ τοῦ διλανδικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Στάτενταμ», ἡγείρειν ἄγωγήν κατὰ τῆς πλοιοκτητήριας ἐταιρίσις, διὰ σωματικὰς βλάβας τὰς ὄποιας ὑπέστη εἰς τὸ πλοίον. 'Ο σύζυγός της ἐνήγαγεν ἐπίστης τὴν ἐταιρίαν δι' ιατρικάς δα-

πάνας καὶ ἀπώλειαν ἐργασίας.

Ἡ ἐναγομένη ἐταιρία ισχυρίσθη, διότι αἱ ἀπαιτήσεις ἀμφοτέρων τῶν ἐναγομένων εἰχον παραγραφή, διότι εἰς τὴν σύμβασιν περιελαμβάνετο διάταξις δρίζουσα: «Οὐδεμία ἄγωγή δύναται νὰ στηριχθῇ δι' ἀπώλειαν ζωῆς ἢ σωματικὰς βλάβας, ἀν δὲν κοινοποιηθῇ εἰς τὴν ἐταιρίαν ἔγγραφον περὶ τῆς ἀπαιτήσεως, ἐντὸς ἐξ μηνών τὸ βραδύτερον καὶ ἔγερθη ἄγωγή ἐντὸς ἐνός ἔτους, ὑπόλογοι ζομένου ἀπὸ τῆς ήμέρας καθ' ἥν ἐπήλθεν τὴν θάνατον ἡ συνέδηση της σωματικῆς βλάβης».

Οὐδεμία ἡγέρθη ἀμφισθήτησις, διότι αἱ ἄγωγαι τοῦ ζεύγους Γκέλλερ ἡγέρθησαν 18 μῆνας μετὰ τὸ ἐπισυμβάντα ἀτύχημα, καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ διότι εἰχον οὐτοὶ λάβει τὰ εἰσιτήρια τοῦ ταξιδίου των παρά τινος πράκτορων, μίαν ἐδδομάδα πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ σκάφους. Τὸ εἰσιτήριον περιελάμβανεν 25 παραγράφους, τυπωμένας διὰ μικρῶν στοιχείων καὶ φερούσας τὸν τίτλον: «Οροι συμβολαίου ταξιδίου». Εἰς τὸ διάκενον ἀνεγράφοντο τὰ δύνατα τῶν ἐπιβατῶν, αἱ διευθύνσεις των, ἡ τιμὴ τοῦ εἰσιτηρίου, ἡ θέσις τοῦ ἐνδιατήματος καὶ διὰ λιμὴν ἀναχωρήσεως. Ἐντὸς πλαισίου ὑπὸ τὸν πλοίον ἐπέβαλλεν τὰ δύνατα τῶν ἐπιβατῶν, αἱ διευθύνσεις των, ἡ τιμὴ τοῦ εἰσιτηρίου, ἡ θέσις τοῦ ἐνδιατήματος καὶ διὰ λιμὴν ἀναχωρήσεως. Εἰς τὸ διάκενον ἀνεγράφοντο τὰ δύνατα τῶν ἐπιβατῶν, αἱ διευθύνσεις των, ἡ τιμὴ τοῦ εἰσιτηρίου, ἡ θέσις τοῦ ἐνδιατήματος καὶ διὰ λιμὴν ἀναχωρήσεως. Εἰς τὸ διάκενον ἀνεγράφοντο τὰ δύνατα τῶν ἐπιβατῶν, αἱ διευθύνσεις των, ἡ τιμὴ τοῦ εἰσιτηρίου, ἡ θέσις τοῦ ἐνδιατήματος καὶ διὰ λιμὴν ἀναχωρήσεως.

Ἡ 12η παραγραφος τοῦ εἰσιτηρίου ἡ τοῦ «συμβολαίου ἐπιβάτου ταξιδίου ἀναψυχῆς», ἀνεδέρετο εἰς τὸν χρόνον ἐντὸς τοῦ ὅποιον ἐπετρέπετο ἡ ἔγερσις ἄγωγῆς. Οι Γκέλλερ ισχυρίσθησαν, διότι οὐδέποτε ἀνεγράφουσαν τὸ εἰσιτήριον, διότι δλαισι λατούσια πληροφορίαι, διὰ τὰς ὄποιας ἐνδιέφεροντο, ήσαν ἀναγεγραμμέναι ἐπὶ τοῦ φακέλου τοῦ περιέχοντος τὰ δύο εἰσιτήρια. 'Ο δικαστής ἐν τούτοις εὑρεν, διότι δὲν λόγω ισχυρίσμος δὲν είχε καμμίαν ἀξίαν καὶ παρετήρησεν, διότι διὰ νὰ ἀντικρούσῃ τὴν ἀπαίτησην ἡ ἐναγομένη ἐταιρία, δεν ἦτο ὑποχρεωμένη νὰ ἀποδεῖξῃ διότι οἱ ἐνάγοντες ἀνέγνωσαν τὸ εἰσιτήριον.

Ο νόμος ἡρμηνεύθη καλῶς ἀπὸ τὸ περιφερειακὸν δικαστήριον — εἰπεν ὁ δικαστής — καθ' διότι διαστάξεις θήγουσαι τὴν εὐθύνην τοῦ μεταφορέως πρέπει νὰ φέρωνται εἰς γνῶσιν τῶν ἐπιβατῶν ἡ νὰ ἐνσωματώνται, τούλαχιστον ἀναφέρομεναι, εἰς αὐτὸ τούτο τὸ σῶμα τῆς συμβάσεως. 'Ανεφέρει σχετικῶς ἐφετειακὴν ἀπόφασιν. Εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν — συνέχισεν διάταξης — εἴναι σαφές, διότι ἡ ἔνιασιστη παραγραφὴ ἀποτελεῖ μέρος τῆς συμβάσεως διὰ τὸ ταξίδιον, ἀπέρριψε δὲ τὰ ἐπιχειρήματα ἐπὶ τῶν ὄποιων ἐνδιατήματος οἱ ἐνάγοντες καὶ ἐφ' ὃν αἱ ἀποφάσεις ἐναντίον τοῦ μεταφορέως ἐστηρίζοντο ἐπὶ τῆς μορφῆς τοῦ εἰσιτηρίου. 'Η ἐνσωμάτωσις ἐνταῦθα τῆς διατάξεως περὶ παραγραφῆς ἔγενεν διὰ τῆς ἀναφορᾶς.

Εἰς ἄλλο ἐπιχειρήματος ὅπερ προέβαλον οἱ Γκέλλερ πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ισχυρισμῶν των, καθ' διότι οἱ δροὶ τοῦ συμβολαίου δὲν ὑπέχρεον αὐτοὺς ἀνευτούσιαν συγκαταθέσεως των καὶ ἄνευ γνώσεως αὐτῶν, δεδομένου διότι δὲν ἀπεσαφηνίσθη ποίος ἡγόρασε τὸ εἰσιτήριον, ποίος τὸ ἐξέχθη ἡ πώς ὁ κατ' ίδιαν ἐνάγοντας κατέστη ἐπιβάτης, ἐκεὶ ἔνθα τὸ εἰσιτήριον ἵνειν τὸν παραγραφὴν παρὰ τίνος ἀγνώστου ταυτότητος ἡ καὶ συγγενούς πρὸς τὸν ἐνάγοντα, χωρὶς τὸ θέμα τούτο νὰ ἔχῃ διευκρινισθῆ. Εἰς τὴν προκειμένην ἐν τούτοις ὑπόθεσιν, κατέληπνεν διάταξης, εἶναι φανερόν, διότι τὸ εἰσιτήριον εὐρίσκετο ὑπὸ τὴν κατοχὴν τῶν ἐναγομένων μίαν ἐδδομάδα πρὸ τῆς ἐπιβιόσεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ δίκαιον δθεν, συνεπέραν διάταξης, εἶναι σαφές; «Ο κατέχων τὸ εἰσιτήριον καὶ παραλείπων νὰ τὸ ἀναγνώσῃ, φέρει τὸν κίνδυνον τῆς τοιαύτης παραλείφεως». Μὲ τὸ ἀνωτέρω σκεπτικὸν ἡ ἀπόφασις ἔξεδόθη ὑπὲρ τῆς ἐναγομένης ἀπομποῖας.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημέρι.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΝΚΩΝΑ

Ἐκαστον ΣΑΒΒΑΤΟ 6 έκ Ανκώνος ὥρα 23

Ἐκάστη ΚΥΡΙΑΚΗ 6 έκ Βρινδησίου ὥρα 20

διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ — ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑ 10 π.μ.

ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ

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 6 μ.μ. ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ — ΣΑΜΟΝ — ΚΑΡΑΒΑΣΙ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

ΤΡΙΤΗ 1 μ.μ. ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

ΠΕΜΠΤΗ 12 μ.μ. ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΝΚΩΝΑ

Πληροφορία: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.003 καὶ εἰς απαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

● Παροδικήν άποδίδουν μορφήν οι παρατηρηταί των δραματικών γεγονότων της Ούαλλ Στρήτ είς τὴν κρίσιν τοῦ χρηματιστηρίου ἀξιῶν. Δὲν ἀπαισιοδούν διὰ τὴν πορείαν τῆς ἀμερικανικῆς καὶ τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας. Καὶ τὰ πράγματα ἐδικαίωσαν τὴν πρόβλεψιν.

— 'Αποδίδουν τὴν πτώσιν τῶν μετοχῶν εἰς τὴν μειωθείσαν ἐμπιστοσύνην, λόγῳ τῶν κρατικῶν παρεμβάσεων εἰς τὰ τέων ἐπιχειρήσεων καὶ εἰς τὴν μεγάλην ὑπερτιμήσιν κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη τῶν μετοχῶν ὡρισμένων ἑταῖρων. 'Η «διόρθωσις» εἰς λογικότερα — χαμηλότερα — ἐπίπεδα ἐπεβαλλετο.

— Οἱ φόδοι ἐπαναλήψεως τῶν ἀποφράδων ἡμερῶν τοῦ 1929 διεσκεδάσθησαν ἥη. 'Ἐξαίρεται ἡ ψύχραιμος ἀντιμετώπισις τῆς καταστάσεως ἀπό μέρους τῶν ιθυνόντων τῆς Οὐασιγκτώνος καὶ ἡ ηγήσημένη ἐμπιστοσύνη τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν κύκλων πρὸς τὴν πορείαν τῆς ἀμερικανικῆς Οἰκονομίας.

● Πράγματι ὁ ρυθμὸς τῆς ἀνάπτυξεως τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας σταθερῶς ἔξελιστεται. 'Η ἐμπιστοσύνη ὅμως εἰς τὴν καλὴν διαχείρισιν τῶν προβλημάτων τῆς περιορίζεται. Ηγήσθησαν ἡ ἀπασχόλησις, αἱ πωλήσεις, ἡ παραγωγὴ καὶ ἡ διακίνησις τῶν ἐμπορευμάτων. 'Εμειώθη ἡ ἐμπιστοσύνη, παρὰ τὰς κατασταλλομένας προσπαθείας τῆς Οὐασιγκτώνος καὶ παρὰ τὰς διαθεσιώσεις τοῦ Προέδρου Κέννεντου, ἵνα οἱ φόδοι τῶν παραγωγικῶν τάξεων διαλυθοῦν.

● 'Αναθεωροῦνται αἱ περὶ τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας προσδέψεις. Τὸ θέμικον εἰσόδημα διὰ τὸ 1962 δὲν φαίνεται νὰ φθάσῃ τὰ ὑψηλότερα σ̄ρια εἰς ὃ ὑπελογίζετο (570.000 ἑκατομ., δολ.). Τοῦ πρώτου τριμήνου δισπιστοῦται γύρω τοῦ ἑπταύτου ποσοῦ τῶν 548 δισεκατομ. δολ., ἔναντι τῶν 555 προβλεφθέντων. Διὰ τὸ β' τρίμηνον δὲν θὰ εἶναι μεγαλύτερον. Καὶ τὸ σύνολον δὲν θὰ εἶναι τόσον, δύον προεβλέπετο (500 δισεκατομ. δολ.) ἔναντι τῶν 521 δισεκατομ. τοῦ 1961.

● 'Απὸ τὰς κρατικὰς διάπλανας προέρχεται ὁ ἀμεσος κίνδυνος τοῦ πληθωρισμοῦ. Εἰς 89 δισεκατομμύρια δολ. ἀνέρχονται αἱ δισπάναι τῆς Διοικήσεως διὰ τὸ λήγον τὴν 31ην Ιουνίου οἰκος. Ἔτος (7.5 δισεκ. περισσότερος ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους). 'Ἐλλειμμα 7.8 δισεκατ. δολ. Διὰ τὸ 1963 αἱ δισπάναι θὰ ἀνέλθουν εἰς 92 δισεκατομ. δολ. 'Ἐλλειμμα περὶ τὰ ἔξι δισεκατομμύρια δολ.

— 'Εν τῷ μεταξὺ ζητεῖται αὐξῆσις τῶν μισθῶν τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων, μὲ ἀντίκτυπον καὶ εἰς τὴν αὐξῆσιν τῶν ἐργατικῶν ἡμερομισθίων. — 'Η διατίμησις, πάντως, τῆς τιμῆς τοῦ χάλυβος ἀποκλείει πρὸς τὸ παρὸν τὴν ἀνάτιμησιν τῶν διοικητικῶν προϊόντων. Προλαμβάνεται ὁ πληθωρισμός.

● Συνεχίζεται ἡ ἐκροή τοῦ χρυσοῦ ἀποθέματος ἀπὸ τὴν 'Αμερικήν. Εἰς 16.535 ἔκατ. δολ. περιωρίσθη τοῦτο τὸ 'Απρίλιον — κατὰ 355 ἔκατομ. ὀλιγώτερον ἀπὸ τὰς ἄρχων τοῦ ἔτους. Πρὸς τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὸ Κόντιντεν στρέφονται τὰ ἀποσυρόμενα ἔξι 'Αμερικῆς κεφάλαια, ἀναζητοῦντα εἰς βραχυπροθέσμους τοποθετήσεις τὸν ὑψηλότερον τόκον.

— Οἱ 'Αμερικανοὶ ἀρμόδιοι προβλέπουν μείωσιν καὶ ἐφέτος τοῦ χρυσοῦ ἀποθέματος, τὴν αὐτὴν μὲ τὴν περιστινήν, περὶ τὰ 850 εκατομμύρια δολλάρια. Καμμία ἀμεσος ἀντίδρασις εἰς τὴν ἐκροήν αὐτὴν δὲν προβλέπεται (αὐξῆσις τοῦ τόκου, ἀπαγόρευσις ἔξοδου τῶν κεφαλαίων). 'Η συνεργασία τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου κρίνεται ἐπαρκής.

● Εἰσηγήθη πρὸς τὸ κ. Κέννεντον ὁ καθηγητής Χαλστάιν, πρόεδρος τῆς 'Επιτροπῆς τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς, πλὴν τῆς ἐλεύθερας ἀντολαγῆς τῶν προϊόντων καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῆς ἐπιταχύνσεως τῆς βιομηχανικῆς ἀνάπτυξεως καὶ τέξης:

Παγκόσμιον συμφωνίαν πρὸς περιορισμὸν τῶν ἀποθεμάτων γεωργικῶν προϊόντων καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν τιμῶν των. Συντονισμὸν ἀποδοτικότερον τῆς βοηθείας πρὸς τὰς ὑπαναπτύκτους χώρας. 'Επεξεργασίαν τῆς πολιτικῆς βοηθείας διὰ τὰς ὑπαναπτύκτους χώρας, αἵτινες ἔχορτανται ἀπὸ τὴν ἐξαγωγὴν προϊόντων πρωτογενούς παραγωγῆς.

● Εἰσηγούνται οἱ ἀρμόδιοι τῆς Οὐασιγκτώνος τὴν ἀνταλλαγὴν γεωργικῶν προϊόντων ἐκ τῶν ἀποθεμάτων μὲ δόλλαρις πρώτας ὑλας ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Αἱ στρατιωτικαὶ δαπάναι εἰς τὸ ἔξωτερικόν θὰ πηγρώνωνται, κατὰ τὸ δυνατόν, μὲ τὸ εἰς τοπικὰ νομίσματα προὶὸν τῆς πληθυσμοῦ γεωργικῶν προϊόντων. Αἱ ἀγοραὶ πρώτων διοικητικῶν ύλων, ἐπίσης. Αἱ ἥη εἰς δολλάρια δαπάναι θὰ περιορισθοῦν. Αἱ μεταφοραὶ θὰ αὐξηθοῦν.

● "Εφθασε κατὰ Μάρτιον ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν 'Αμερικήν τὰ 10.5 ἑκατομ. τόν., ἔναντι τοῦ ἀνωτάτου δρίου, τοῦ Μαρτίου 1960, τῶν 11.5 ἑκατομμυρίων. Διὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1962 ἡ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 30.6 ἑκατομ. τόν., κατὰ ἔνδεκα δόλαριμόρια ἀνωτέρα τοῦ ἀντιστοίχου περιουσινοῦ τριμήνου.

● "Εφθασεν εἰς σημεῖον κορεσμοῦ ἡ παραγωγὴ χάλυβος τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς; "Οχι, ἀπαντοῦν οἱ ἀρμόδιοι παρατηρηταί. Βαθμιαία θὰ εἰναι ἡ ἀνάπτυξις τῆς παραγωγῆς, μὲ τὸν ρυθμὸν πάντως ἐπιβραδυνόμενον.

— Διὰ τὸ β' τρίμηνον προβλέπεται παραγωγὴ 18.3 ἑκατομ. τόν., ½ ἑκατομ. ὀλιγώτερον τοῦ ἀντιστοίχου περιουσινοῦ. Δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος μικρά τις αὔξησις διαγράφεται.

— Εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὸ Μπενελούν ἡ παραγωγὴ εἶναι αἰσθητῶς πως χαμηλοτέρα. Εἰς τὴν 'Ιταλίαν ἡ αὔξησις κατὰ 2% διαπιστούται.

— Περιωρισμένη πάντως, κατ' Απρίλιον, δισπιστοῦται ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινότητος 'Ανθρακος-χάλυβος. Εἰς 5.9 ἑκατομ. τόν., ἀνήλθε, κατὰ 550 χιλ. τόν. κάτω τοῦ Μαρτίου. 'Αποδίδεται τοις μείωσις εἰς τὴν ἀργίαν τῶν ἡμερῶν τοῦ Πάσχα.

● Σημεῖοι καταφανή κοπώσεως ἐμφανίζει η διοικητικὴ δραστηριότης τῆς Δυτ. Γερμανίας. 'Η παραγωγὴ κεφαλαιουχικῶν καὶ καταναλωτικῶν ἀγαθῶν εἴναι κατωτέρα ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων περιουσινῶν μηνῶν Μαρτίου καὶ Απριλίου. Τὰ κέρδη περιορίζονται, ἐνώ τὰ ἡμερομισθία αὔξανουν. Κατὰ 13% ηγήσθησαν τὸ παρελθόν ἔτος τὰ ἐργατικά εἰς τὴν βιομηχανίαν. Είναι τὰ ὑψηλότερα τῆς Εὐρώπης, πλὴν τῆς Σουηδίας. Καὶ τὰ αἰτήματα περὶ αὔξησεων συνεχίζονται.

— 'Ο κ. 'Ερχαρντ ἐπίτομόνων συνιστά τὴν ἀποφυγὴν τῶν περιστέρων αὐξησεων τῶν ἡμερομισθίων καὶ τῶν τιμῶν. Θὰ τεθοῦν ἐκτὸς τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς τὰ γερμανικὰ προϊόντα.

— 'Ηδη αἱ ἐξαγωγαὶ ἐμφανίζουν χαρακτηριστικὴν συστολὴν, ἐνώ αἱ εἰσαγωγαὶ αὔξανουν καὶ τὰ κεφάλαια διαρρέουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν ὑφίσταται τὸν ἀντίκτυπον, δεδομένων καὶ τῶν παραγγελιῶν στρατιωτικῶν εἰδῶν εἰς τὴν ἔννην διοικητικῶν ('Αμερικήν — 'Αγγλίαν).

● Γράφουν οἱ 'Αμερικανοί : Πρὸ πέντε ἀκριβῶς ἐτῶν αἱ ἔξ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης συνέπεται τὴν Κοινήν 'Αγορὰν διὰ τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης καὶ ἐντὸς τῶν ἑπτῶν αὐτῶν ἐξειλίχθη αὕτη εἰς τὸν σοδαρώτερον ἀνταγωνιστήν, τὸν ὀποῖον ποτὲ ἀντεμπότισαν αἱ 'Ηνωμ. Πολιτεῖαι. — 'Απὸ τὸν Ιης 'Ιανουαρίου 1958 μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1961 περιεκόπτησαν τὰ μεταξὺ τῶν ἔξ χωρῶν δασμολόγια κατὰ 40% διὰ τὰ διοικητικά προϊόντα καὶ 30—35% διὰ τὰ γεωργικά τοιαύτα, ἐνώ αἱ παραγωγὴ τῶν ηγήσθη κατὰ 5% ἐτησίως, τὸ διπλάσιον τῆς σημειώσεως εἰς τὴν 'Αμερικήν καὶ τὴν 'Αγγλίαν. Αἱ ἑντὸς τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς συναλλαγαὶ ηγήσθησαν κατὰ 73% καὶ τὸ ἔξωτερικόν της ἐμπόριον κατὰ 27%.

— Αἱ δάσεις μεγάλων ἑταῖρων ή καὶ ἔννην ἐπιχειρήσεων καὶ κεφαλαία ἐξ 'Αμερικής δύο δισεκατομμυρίων δολλαρίων προσειλκύσθαν.

— Οἱ 'Αμερικανοὶ ἐπιδιώκουν τὴν εἰσόδου εἰς τὴν Κοινήν 'Αγορὰν καὶ τῆς 'Αγγλίας καὶ θέλουν τὸ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῆς Δυτ. Εὐρώπης ἐμπόριον νὰ ἀπολαγῇ περιορισμὸν. Αἱ δυσκολίαι εἰναι μεγάλαι, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιδιώξεων αὐτῶν, λόγῳ καὶ τῶν ἀντιδράσεων τῶν χω-

COMPTOIR MARITIME GEORGE BESI SHIPPING AGENCY LIMITED ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

İSTANBUL,

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

IZMIR,

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

DΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

NAYTİKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΖΗΣ Α.Τ.Α.
ΕΔΑΡΙ
ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ - ΣΜΥΡΝΗ

ρών της Βρετανικής Κοινοπολιτείας. Έλπιζεται νά παρακαμφθούν.
— Καὶ πιστεύουν οἱ Ἀμερικανοί, ὅτι ὁ διαθυμαῖος περιορισμός τῶν ἐκατέρωθεν τελωνειακῶν διασμῶν καὶ λοιπῶν περιορισμῶν θὰ ἐπιφέρῃ μίαν ἄνευ προηγουμένου εὐημερίαν εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

● Δυσχερείας σημαντικάς ἀντιμετωπίζει ἡ γιουγκοσλαβική οἰκονομία. Ἐτέθησαν ύποψιν καὶ τοῦ ἐπισκεφθέντος τὸ Βελιγράδιον κ. Γκρούμπο. Ἡ βιομηχανική παραγωγὴ ηὔξηθη τὸ 1961 κατὰ 7% μόνον, ἐνώ ἡ γεωργικὴ τοιαύτη ἀπὸ διετίας τελεῖ ἄνευ ἀπόδοσεως καλυτέρας. Αἱ τάσεις πρὸς τὸν πληθωρισμὸν ἐνισχύονται. Αἱ εἰσαγωγαὶ αὐξάνουν, ἔλλειψις σημειούται συναλλαγμάτος καὶ ἡ παραγωγὴ ἀγαθῶν καθυτερεῖ, λόγω ἔλλειψεως κεφαλαίων. Τὸ μπλόκο, τέλος, τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς καθιστά δυσχερή τὴν τοποθέτησιν τῶν γιουγκοσλαβικῶν διομηχανικῶν προϊόντων.

● Κλέπτονται οἱ δορυφόροι τῆς Μόδσχας εἰς τὰς μετ' αὐτῆς ἐμπορικὰς συναλλαγάς των. Οἱ ἀριθμοὶ τὸ διαπιστώνουν. Αἱ κατὰ τὸ 1960 τιμαὶ τῶν πωλουμένων εἰδῶν εἶναι ὑψηλότεραι ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς μὲ ἄλλας χώρας σημειωθείσας. Τὸ πετρέλαιον ἐπέβαρυνθη κατὰ 88%, ὁ γιανθραξ 77%, ὁ χυτοσίδηρος 39%, ὁ βάμβαξ 30%, ἡ πριονισμένη χυλεῖα 20%, ὁ σίτος 18%. Εἰς δύο δισεκατομμύρια δολλάρια ὑπολογίζεται διὰ τὸ 1960 ἡ ὑπερτίμησις αὐτῆς εἰς δάρος τῶν ἐπτά εύρωπαικῶν χωρῶν τοῦ Παραπετάσματος.

● Χαρακτηριστικὸν τῶν ἐπιτελουμένων προόδων εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς: Ἡ Βραζιλία ἐπώλησεν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν 50 ἑκατομ. τόν. σιδηρομεταλλεύματος, παραδόσεων μεταξὺ τοῦ 1966 καὶ τοῦ 1980 ἀπὸ τὸ Ἰαπωνέα τοῦ Ρίο Νότος.

— Πώλησις φόρμη διὰ τὸ ἡμισυ τοῦ ὀδοῦ ποσοῦ καὶ τοῖφ διὰ τὸ ἔτερον. Τιμὴ 8.50 δολ. φόρμη, ἔναντι τῶν 11.34 τοῦ ἴνδικοῦ μεταλλεύματος. Ὑποχρεούνται, ὅμως, ἡ Βραζιλία εἰς τὴν κατασκευὴν εἰς τὸν λιμένα τῆς Βιττόριας κρηπιδωμάτων φορτώσεων, ίκανῶν νά δεχθούν σκάφη 60 χιλ. τόνων! Τὰ μικρὰ σκάφη παραμερίζονται. Κόστος μεταφορᾶς χαμηλότερον ἐπιδιώκεται.

● Ἐδήλωσε τελευταίως ὁ κ. Ματτέι, ὁ γνωστὸς ιδύων νοῦς τῆς ιταλικῆς πετρελαιοιδιομηχανίας: Ἡ Εὐρώπη ἔχει ἀνάγκην πηγῶν ἐνεργείας μὲ εὐθηνὸν κόστος. Μόνον οὕτω θὰ διατηρησῃ ἡ βιομηχανία τῆς τὴν συναγωνιστικὴν τῆς ίκανότητα.

— Ἀναφέρομενος εἰς τὰ τεράστια κέρδη τῶν μεγάλων ἑταιριῶν πετρελαίου, ἔτοντος: Τὰ διάφορα κράτη δὲν εἶναι διατεθειμένα νὰ πληρώνουν τὰ κέρδη αὐτά. Θὰ προέλθουν εἰς ἄμεσον ἐπαφήν, χωρὶς τοὺς μεσάνοτας, μὲ τὰς χώρας τὰς παραγωγούς πετρελαίων, ἵνα ἐπιτύχουν κόστος χαμηλότερον. Αὐτὸν πράττει καὶ ἡ Ἰταλία. Συμβάλλεται μὲ τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Αίγυπτον καὶ ἀγοράζει πετρέλαια, χωρὶς νὰ καταβάλῃ συναλλαγμα, ἀλλὰ βιομηχανικὰ προϊόντα. Αὐτὸν πρέπει νὰ πράξουν καὶ οἱ ἄλλοι.

● Παραδίδεται ἐντὸς τοῦ 1962 τὸ πρώτον μέρος τοῦ ἀγώγου (625 μίλια) ἀπὸ τὴν Γένοβαν πρὸς τὴν Νότιον Ἐλευθερίαν, τὴν Αὐστρίαν καὶ τὴν Νότιον Γερμανίαν. Είναι ἔργον τοῦ Ματτέι. Θὰ εἶναι ἔτοιμον εἰς τὸ τέλος τοῦ 1963. Ἐπονομάζεται κεντρικὸς ἀγωγὸς τῆς Εὐρώπης. Ἡ δυναμικότης του ὑπολογίζεται 18 ἑκατομ. τόν. ἐτησίως. Τεσσαράκοντα ἀντλιοπάστα προβλέπονται, 60.000 ἵππων. Ὁ ἀγωγὸς θὰ ζυγίζῃ 85 χιλ. τόν. καὶ θὰ εἶναι διαμέτρου ἀπὸ 18—26 ίντσῶν.

● Περὶ τὰ 265 ἑκατομ. τόν. ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ ἡ ρωσικὴ παραγωγὴ πετρελαίου κατὰ τὸ 1965. Προεβλέποντο ἀρχικῶς 230 — 240 ἑκατομμύρια.

— Ἀμερικανὸς εἰδικός, προσφάτως ἐπισκεφθεὶς τὴν Ρωσίαν διεπίστωσε τὴν ἔκει καθυστερημένην, διάφορον τῆς Δύσεως, κατανάλωσιν τῶν πετρελαιοειδῶν. Περιστένει ἡ βενζίνη, ἥτις εἶναι κατωτέρας ποιότητος καὶ συνεπῶς μὴ ἔξαγωγιμος, σημειούται δὲ ἔλλειψις ντῆζελ διλ. Τοῦ φιούνε διλ (μαζούν) χαμηλή εἶναι ἡ κατανάλωσις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν Δύσιν, δι' οἰκιακὴν χρήσιν.

— Γενικῶς ἡ κατανάλωσις προβλέπεται ὅτι θὰ αὐξάνεται κατὰ 11% ἐτησίως, ὅποτε τὸ 1965 ἡ ρωσία θὰ χρειάζεται περὶ τὰ 190 ἑκατομ. τόν. διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς. Καὶ σημαίνει τοῦτο διαθέσιμον πρὸς πώλησιν πετρέλαιον 45 — 50 ἑκατομ. τόνων.

— Καὶ τὸ συμπέρασμα: Δεδομένου ὅτι ἡ Δυτ. Εὐρώπη εἰσήγαγε κατὰ τὸ 1961 περὶ τὰ 207 ἑκατομ. τόνων (13% ὑπὲρ τὸ 1960) κρίνεται λίαν ἀπίθανον αἱ ρωσικαὶ ἔξαγωγαὶ νὰ ἐπιφέρουν οἰκονομικὸν τίνα κλονισμὸν εἰς τὰς μεγάλας ἑταιρίας πετρελαίων. Θὰ τὰς ἐνοχλήσῃ, πάντως, ἡ προσφορά του, ἡ ἐπιβαλλομένη ἐναντίον ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν.

CANADIAN VICKERS LTD.
SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRS

DOCKING FACILITIES FOR UP TO 26.000 TONS

MONTREAL,
CANADA

CANADIAN
VICKERS
LIMITED

MEMBERS OF THE VICKERS GROUP

ΤΟ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ

ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΚΑΙ ΤΟΥΣ Κ. Κ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΤΙΚΟΝ ΤΩΝ ΠΟΛΥΠΛΟΚΩΝ
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

(ΑΠΟ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΗΜΕΡΑΣ ΜΕΧΡΙ ΤΡΙΩΝ ΜΗΝΩΝ)

ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΤΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΦΑΡΔΙΝΙΩΝ

ΠΟΛΥΤΙΜΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΕΙΤΑΙ
ΑΙ ΠΑΡΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΙ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:

ΣΤΑΥΡΟΥ Ι. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

ΕΚΔΟΣΙΣ:

"ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,"

ZHTHSEATE TO:

ΑΠΟ ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΠΟ ΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ.

ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΣ

ΤΙΜΗ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΟΓΔΟΝΚΟΝΤΑ

ΕΙΔΙΚΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΚΑΤΩΤΕΡΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΕΥΧΟΣ
ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΦΟΡΩΝΤΑΣ ΑΥΤΑ ΠΙΝΑΚΑΣ

ΔΡΧ. ΔΕΚΑ (10)



ΤΕΡΜΑΝΙΑ

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Εις τὸν προϋπολογισμὸν τῆς Δυτικῆς Γερμανίας διὰ τὴν χρήσιν 1962-63 ἀνεγράφη κοινόλιον 80 ἑκατομμυρίων μάρκων πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας τῆς χώρας. Τὸ ἐν λόγῳ ποσὸν πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν μειώσιν τοῦ τόκου ἐπὶ πιστώσεων, τὴν προσαγωγὴν τοῦ ὄρθιολογικοῦ συστήματος ἔργασίας, δι' ἐπιχοργῆσις πρὸς διάλυσιν παλαιῶν πλοίων καὶ διὰ ναυπηγικᾶς δάνειας. Τὰ ἐπιτόκια θὰ μειωθοῦν ἐπὶ δανείων δι' ἀγοράν, ναυπηγήσιν καὶ μετατροπὴν ἐμπορικῶν πλοίων, ἔφοδον αἱ πράξεις αὐτῶν ἐλαθον χώρων ἢ αἱ παραγγελίαι ἐδόθησαν πρὸ τῆς Ιης Ἰουλίου 1961. Ἡ ἐκ τόκων ἐπιβάρυνσις θὰ μειωθῇ εἰς 5% ἐτήσιως, μείωσις δὲ—οὐχὶ ὅμως πέραν τῶν 2½%—θὰ γίνῃ καὶ διὰ πάν τοῦ ἀτομικοῦ δάνειον.

Οὐδέμιας ἔταιρία θὰ λάβῃ ποσὸν ἀνώτερον τῶν 450.000 μάρκων ἐτούτως. Πρέμια διὰ διαλύσεις δύνανται νὰ πληρωθοῦν δι' ἐμπορικὰ πλοῖα, διαλύσεις μετὰ τὴν 30ην Ἰουνίου 1961, πρὸς 120 μάρκα κατὰ τὸν γκρός διὰ σκάφη μέχρι 300 τ. γκρός, 36.000 μάρκα διὰ σκάφη 300 ἕως 360 τ. γκρός καὶ 100 μάρκα κατὰ τὸν γκρός διὰ σκάφη τῶν 360 τ. γκρός καὶ ἄνω. Ναυπηγικὰ δάνεια δύνανται νὰ παραχωροῦν διὰ παραγγελίας δοθείσας μετὰ τὴν 30ην Ἰουνίου 1961, θὰ καλύπτουν δὲ τὰ 20%—κατ' ἀνάτατον δριον—τοῦ κόστους ναυπηγήσεως καὶ ἐν οὐδεμὶ περιπτώσει θὰ δύνανται νὰ ὑπερβοῦν τὰ 3.000.000 μάρκων κατὰ σκάφος, μὲ τόκον 4%.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΡΩΣΙΑΝ

Διαπραγματεύεις διεξάγει ἡ Σοδιετική Ρωσία διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐν Γιουγκοσλαϊκή μίᾳς εἰκοσιπεντάδος σκαφῶν, περιλαμβανομένων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἐμπορικῆς συνθήκης, ἥτις καλύπτει τὴν περίοδον 1961-65 καὶ προδιλέπει τὸν διεξήμενον συναλλαγῆς μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν κατὰ 30%. Ἡ ἀξία τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν θὰ διατεθῇ δι' ἀγοράν ἐκ Ρωσίας ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλαϊκῆς ἀεροπλάνων, χυτοσιδήρου, γαιανθράκων, πετρελαίου, ἐκσκαφέων καὶ φορτηγῶν αὐτοκινήτων.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΕΝΤΕΙΝΕΤΑΙ ΤΟ ΚΥΜΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

Μεταβολὴν εἰς τὰς προδιλέψεις τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου διὰ τὴν προστασίαν τῆς ναυτιλίας ἀναφέρουν αἱ τελευταῖαι ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίαι. «Ἐπέκτασις τοῦ προστατευτισμοῦ ἐπιδιώκεται, παρὰ τὰς ἐντόνους διαμαρτυρίας ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου. Ἡ προτίμησις—συγκεκριμένως—τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰ φορτιὰ φαίνεται διὰ καθίσταται περισσότερον εὐρέεια. Ὁ νόμος, δηλαδὴ, τῶν 50-50 δι' ὅλα τὰ ὑπὸ τοῦ Κράτους χρηματοδοτούμενα φορτία θὰ προδιλέπῃ διὰ τὰς περιπτώσεις, καθ' ἃς ἡ χώρα προορισμοῦ δὲν διαθέτει τίδια ἐπαρκῆ πλοῖα, τὴν μεταφορὰν καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν 50% ἀπὸ ἀμερικανικά σκάφη, ἀποκλειομένης οὕτω τῆς συμμετοχῆς τῶν ἔξιν σημιαῖν. Εὐνόητος εἶναι ἡ προκληθεῖσα ἀντίδρασις τῶν ναυτικῶν χωρῶν κατὰ τοῦ νέου αὐτοῦ κύματος προστατευτισμοῦ.

ΕΘΝΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Λεπτομερεῖς στατιστικαὶ τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων ἀνεκοινώθησαν τελευταῖς ἀπὸ μίαν εἰδικὴν ἐπιτροπὴν, ἥτις είχε συσταθῆ πρὸ καιροῦ, διὰ νὰ μελετήσῃ τὴν κατάστασιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ νὰ ὑποδειξή τὰ ληπτέα διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς μέτρα. Ὁ δύκος τοῦ συνόλου τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου (εἰσαγγεγοὶ καὶ ἔξαγωγοὶ) τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔφθασεν εἰς 272.85 ἑκατομμύρια τόννων, ἔναντι μόλις 83 ἑκατομμυρίων τόννων τοῦ ἔτους 1937.

Τὰ ἀμερικανικὰ πλόια μετέφερον 22 ἑκατομμύρια τόννων τὸ 1937, 71 ἑκατ., τόννων τὸ 1941 καὶ 29 μόνον ἑκατ. τόννων τὸ 1960, δηλαδὴ τὰ 10.5% τοῦ συνόλου, ἔναντι ἀντίστοιχου ποσοστοῦ 9.7% τοῦ 1959. Τῶν ὑπὸ λιβεριανῆ σημαίαν σκαφῶν, πλείστα τῶν ὅποιων ἀνήκουν εἰς Ἀμερικανούς, καθὼς ἐπίσης καὶ τῶν νορβηγικῶν πλοίων ἡ συμμετοχὴ ὑπῆρξε μεγαλυτέρα τῶν ἀμερικανικῶν.

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο ὑφυπουργὸς Ἐθνικῆς Ἀμύνης τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Μακναμάρα πόλιμων ἔνώπιον τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς ναυτιλίας, ἐτόνισεν, διὰ μεταβολίας θὰ ἡδύνηται νὰ ὑποστηριχθῇ ἡ παροχὴ ἐπιχοργῆσεων εἰς τὰ ιδιωτικῆς πλοιοτήτης ἀμερικανικὰ πλοῖα. Ἐξέφρασε τὴν ἀπροθυμίαν του, δηλαδὴ στοχεύοντας ἐπιχοργῆσεων καὶ ἐβεδαίωσεν, διὰ ἡ τριπλή αὔξησις — δυναμικότητος, φωτίου καὶ προσωπικοῦ — τῆς στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ἐναερίων μεταφορῶν θετικῶς θὰ εμείνονται τὴν ἐπιθυμίαν μεταφορῶν ἔξαρτης τοῦ ὑπουργείου Ἐθνικῆς Ἀμύνης. «Υπὸ τὰς παρούσας περιστάσεις — εἴπε — θὰ ηδύνει μόνον τὴν ἐπιχοργῆσην πρὸς τὰ μεγάλα ἐπιβατητικὰ σκάφη.

Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐναερίους μεταφοράς, ὑπενθύμισε τὴν ἐπικρατοῦσαν τάσιν διὰ τὴν ταχυτέραν, κατὰ τὸ δυνατόν, διακίνησιν ἐπιβατῶν καὶ υλικῶν, ἐνῷ διὰ τὴν περίπτωσιν ἐθνικῆς ἀνάγκης ὑπῆρχον διαβέσιμα τὰ ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας πλοῖα τὰ τελούντα ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ, Λιβερίας καὶ Ονδούρας. «Υπεστηρίζειν ἀκόμη ὁ κ. Μακναμάρα, διὰ ἡ μελετωμένη ἐνίσχυσις τῆς δυναμικότητος εἰς τὸν τομέα τῆς στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ἐναερίων μεταφορῶν δὲν πρέπει νὰ ἀνησυχῇ τοὺς κύκλους τῆς ιδιωτικῆς αεροπορίας καὶ τῶν ὀκεανοπόρων μεταφορικῶν μέσων, διότι δὲν θὰ ἐπηρεασθοῦν μόνιμων αἱ ἐργασίαι των.

Περαιτέρω ὁ Ἀμερικανὸς ὑφυπουργὸς διεφώνησε μὲ τὰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ ὑπουργαρχοῦ κ. Τζών Σύλβεστρον, ὑπαρχηγοῦ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, διὰ ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν Ηνωμ. Πολιτειῶν δὲν εἶναι ἐπαρκῆς διὰ τὴν περίπτωσιν ἐθνικῆς ἀνάγκης καὶ διὰ πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ εὐρύτερον πρόγραμμα ναυπηγῆσεων. «Υποστηρίζομεν — εἴπε — τὸ υφιστάμενον ἐπιπέδον ναυπηγῆσεων, διότε προβλέπει διὰ τὸ τέλος της περιόδου 18 πλοίων, ἔναντι 13 τοῦ τρέχ. Ετούς.

Ἐξέθεσεν εἶτα ὁ κ. Μακναμάρα τὰς ἀνάγκας τοῦ ὑπουργείου του διὰ ταχείας μεταφοράς, ὡς ταύτας ἔξησφαλίσαν τὰ νέα στροβιλοσικοφόρα ἀεροσκάφη «C. 141», ἐνῷ τὰ καύσιμα καὶ διὰ διαρύνσης, διάστηματα διὰ μεταφέρωνται διὰ θαλασσῆς. Τὰ ύφισταμενα ὑπὸ ἀμερικανικὸν ἔλεγχον ὑψηλῆς ποιότητος δεξαμενόπλοια πεθαρῶνται κατάλληλα πρὸς ἀντιμετώπισιν οὐσιωδῶν, κατὰ τὴν παρούσαν ἐποχήν, ἀναγκῶν. «Ἐὰν δημοσίης ἀτενίσῃ τὸ πρός τὸ μέλλον, διέφεύλει νὰ σημειωθῇ, διὰ αἱ διαρύνσης δεξαμενόπλοιων στρέφονται διαρύκων πρὸς μεγαλύτερα μεγεθή, ἐνῷ αἱ πλεῖσται τῶν στρατιωτικῶν ἀναγκῶν χρειάζονται μικρότερα καὶ ταχύτερα σκάφη. Τὰ «εσοῦπερ τάκνερς» προσφέρουν οὐσιώδεις οἰκονομίας εἰς τοὺς διαχειριστάς των, ἀλλὰ τὸ μεγάλο αὐτῶν δύθισμα δὲν ἐπιτρέπει τὸν εἰσπλούν των εἰς τὸν κατασκευὴν 18 πλοίων, ἔναντι 13 τοῦ τρέχ.

Τὸ πρακτικότερον διὰ τὰς στρατιωτικὰς ἀνάγκας δεξαμενόπλοιον—συνέχισεν ὁ κ. Μακναμάρα—εἶναι τὸ ἔχον χωρητικότητα 25.000 ἕως 30.000 τόννων d.w. καὶ ταχύτητα, εἰ δυνατόν, 20 κόμβων, μὲ εύρειαν ἀκτίνα ἐνεργείας καὶ ἐφωδιασμένον μὲ ισχυρὰς ἀντλίας, πρὸς μείωσιν τοῦ χρόνου παραμονῆς τοῦ εἰς λιμένας. Τὸ ἐν λόγῳ προβλήματα διὰ τὰς διαμαντοπλοίας θὰ ἀποτελέσουν τὸ ἀντικείμενον εὐρείας μελέτης, συμφώνως πρὸς τὸ μήνυμα τοῦ Πρόεδρου κ. Κένεντυ πρὸς τὸ Κογκρέσον περὶ διερευνήσεως τοῦ διὸν ναυτιλιακοῦ θέματος τῆς χώρας.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ὁ Πρόεδρος τῆς ὑποεπιτροπῆς κ. Μπόνωρ (ρεπούμπλικάνος) παρετήρησεν, διὰ τὸν αὐτόν, δύσον καὶ ἄλλα μέλη τοῦ Κογκρέσου ἀνήσυχον διὰ τὴν αὐξησιν τῶν δαπανῶν πρὸς τὸν πρόεδρο τοῦ διατάξεως τοῦ τρέχ.

Συνεχίζων ὁ κ. Μακναμάρα εἴπεν, διὰ καὶ αὐτὸς εἶναι ἀνήσυχος διὰ τὴν θέσιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεων, διότι τὸ ναυπηγικὸν κόστος εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας εἶναι κατὰ 100% ὑψηλότερον, ἔναντι τῶν ἔξιν χωρῶν καὶ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν 500% ἀκριβώτερον, ἔναντι τῶν ἔξιν πλοίων. «Ἐτούτης, ἐν συνεχείᾳ, διὰ ἡ ἐπέκτασις τῆς στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ἐναερίων μεταφορῶν θὰ καταστήσῃ τὴν ταχυτέραν ἀεροπορικὴν μεταφοράν προσαρμοσμένην καὶ τινῶν ὑψηλοῦ ναύλου εἰδῶν, εἰς τινας δὲ περιπτώσεις καὶ εὐθηντούταν, ἔναντι τῆς θαλασσίας ὁδοῦ. «Τὰ σημερινὰ προγράμματα—εἴπε—ἐπιχοργήσεως τῶν ναυπηγῆσεων καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων ἔξασφαλίζουν ἐπάρκειαν μεταφορῶν ἐπὶ δυναμένων νὰ προβλέψουν περιπτώσεων ἐπειγούσης ἀνάγ-

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY - HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

GENERAL AGENTS:
GEORGE CARRAS INC.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

κης, αἱ δὲ νῦν διεξαγόμεναι μελέται ἀποβλέπουν εἰς τὴν κατάστρωσιν σχεδίων διὰ μίαν ναυτίλιαν ποσοτικῶς καὶ ποιοτικῶς ἵκανην νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐθνικῆς μας ἀσφαλείας».

Οσον ἀφορᾶ τὴν ἔξοδον ἐκ τῆς ἑνεργού ὑπηρεσίας ἐνίων ἡ καὶ τῶν 16 ἐπιβατηγών σκαφῶν ποὺ ἀνήκουν εἰς τὴν Στρατιωτικήν Ὑπηρεσίαν Μεταφορῶν, ὁ κ. Μακρυμάρα εἶπεν ὅτι τὸ θέμα τούτο ἔξετάζεται καὶ ὅτι ὁ πότες προσωπικῶν εὐνοεῖ τὴν ἀπομάκρυνσίν των, μολονότι τὸ κόστος τῆς διαχείρισέως των εἶναι μικρόν, κυμαινόμενον μεταξύ 6 ἤ 8 ἐκατομμυρίων δολαρίων ἑπτήσιως. Διὰ τὴν ναυπηγικήν ἵκανότητα ἐτούτην ὅτι τὴν θεωρεῖ ἀπαραίτητον ἀπό τοῦ καθαρῶν στρατιωτικῆς πλευρᾶς, ἀπέφυγεν ὅμως νὰ δηλώσῃ ὅτι ἵκανότητα αὐτή θὰ ἥτο, ἀντὶ πάστης θυσίας, διαθέσιμος ἐν περιπτώσει ἐπειγούσης ἀνάγκης. Παρεδέχθη, ὅτι κατὰ τὴν κινητοποίησίν τοῦ παρελθόντος ἑτού, μέσα τινὰ ἐπισκευῶν καὶ ἐπαναφορὰ πλοίων εἰς τὴν ἑνεργείαν ἀπέδωκαν τὸ ἀνάτατον δριοῦ τῆς δυναμικότητός των, ὡμολόγησεν ὅμως, ὅτι δύναται νὰ ἀνακύψῃ κατάστασις, ἡτίς θὰ ὑπερέρεσε τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας νὰ προσφύγουν εἰς τὴν ναύλωσιν ἔνων πλοίων, ὡς ἔγενετο κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον. Πάντως, διετύπωσε τὴν πεποιθησίν του, ὅτι τὸ παρόν πρόγραμμα ἐπιχορηγήσεων, ἐν συναρτήσει πρὸς τὰ νέα πλοία τῆς Στρατιωτικῆς Ὑπηρεσίας Μεταφορῶν καὶ τὸν στόλον τῶν δεροπορικῶν μεταφορῶν τῆς ίδιας ὑπηρεσίας, δύναται νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ πολιτείας πρέπει νὰ χρησιμοποιήσουν ἀποτελεσματικῶς δλας τὰς διαθέσιμους πηγάς των, ἀλλ᾽ ὅτι δὲ ίδιος δὲν θὰ ἥτο πρόθυμος νὰ χρησιμοποιήσῃ πηγήν, ὡς ἡ ναυτιλία, ἡτίς μειονεκτεῖ, ἔνωντι τῶν ἔνων, κατὰ 100% ἀπό πλευρᾶς ναυπηγικοῦ κόστους καὶ κατὰ 500% ἀπό πλευρᾶς δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως.

Ο ρεπουμπλικάνος βουλευτής κ. Τόμας Πέλλης ἔξεφρασε τὴν ἀπογοήτευσιν τῶν μελών τῆς ὑποεπιτροπῆς, διότι αἱ ἐκτεθεῖσαι παρὰ τοῦ κ. Μακρυμάρα ἀπόψεις ἐδείκνυν, ὅτι ἡ ἀμερικανική ναυτιλία «δὲν εἶναι ισχυρά, ὡς τὸ τέταρτον ὀπλον ἀμύνης». Αἱ ὑπουργικαὶ αὐταὶ ἀνακοινώσεις ἐπεκρίθησαν καὶ ἀπὸ μίαν ἔκθεσιν τῆς ἀμερικανικῆς «Ναυτικῆς Ἐνώσεως», ἡτίς ἀριθμεῖ εἰς τὴν δύναμιν τῆς περὶ τὰ τετρακόσια ὕκειπαντα σκάφη καὶ σκάφη τῶν Μεγάλων Λιμνῶν.

«Δὲν πιστεύομεν—τονίζεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔκθεσιν—ὅτι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι δύναται νὰ δασίζωνται ἐπὶ ἔνων πλοίων, ἐπηνδρωμένων μὲ ἔνα πληρωμάτων, διὰ τὴν μεταφορὰν εἰδῶν στρατιωτικῆς σημασίας, ἐν περιπτώσει ἐπειγούσης ἀνάγκης. Δὲν πιστεύομεν ἐπίσης, ὅτι εἶναι δύνατὸν νὰ μεταφερθοῦν στρατεύματα κατ᾽ ἐπαρκῆ ἀριθμὸν ἡ ζωτικά ἀγαθὰ εἰς ἐπαρκεῖς ποσότητας, διὰ πλοίων ὑπὸ ἔνην σημασίαν, ἄνευ ισχυροῦ καὶ ἵκανοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ὑπὸ τὴν ἀστέροςσαν.

»Τὸ κόστος συντηρήσεως, ἔξι ἄλλου, ἀρκετῆς ἀεροπορικῆς δυνάμεως, ἵνα αὐτῇ ἀναλάβῃ τὸ ἔργον τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, εἶναι ὑπέρτερον τῶν δσων σήμερον δαπανῆς τὸ Κράτος διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἐνῷ καὶ οὐδεμίᾳ υφίσταται ἀπόδειξη, ὅτι ἡ ἀεροπορική δύναμις δύναται νὰ καλύψῃ τὸ ἔργον τῆς ναυτιλίας.

«Ἀφ' ἔτερον, ἡ Ναυτική «Ἐνωσικής παρέσχε μίαν εὐχάριστον πληροφορίαν εἰς τοὺς ἀντιμετωπίζοντας βαρείας δυσχερείας διαχειριστᾶς τράμπτς ὑπὸ ἀμερικανικῆς σημαίαν. Ἀπεκάλυψε, δηλαδή, ὅτι ἡ Ναυτική Διοίκησις μελετᾷ τὴν δυνατότητα παροχῆς δονθείας πρὸς τὰ τράμπτα φορτηγά, τοὺς πρὸς τὰ «εμπάλκ-κέρριερ». Ή πληροφορία αὐτῇ προήρχετο ἀπὸ τὸν κ. Ντόναλντ «Ἀλεξάντερ, τῆς Ναυτικῆς Διοίκησεως, δστις ἀνέφερεν εἰς τὴν ὑποεπιτροπήν, διότι ἐντὸς τῶν προσεχῶν ημερῶν ἐλπίζει νὰ ἔχῃ πρὸς ὑποβολήν εἰς τὰς ἀνδιαφερομένας ὁμοσπονδιακὰς ὑπηρεσίας ἐτοίμους τινὰς προτάσεις.

Ο κ. «Ἀλεξάντερ δὲν πρέβη εἰς λεπτομερείας τοῦ σχεδίου του, ἀλλ' ἡ ἀνωτέρω χαρακτηριστική ἀναγγελία του ἔγενετο ἀσμένως δεκτῇ ἀπὸ τὴν κατηγορία τῶν τράμπτων, ἡτίς βαίνει δραδέως φθίνουσα, λόγω ἐλλείψεως κρατικῆς δονθείας ἀφ' ἔνος καὶ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἔνων πλοίων ἀφ' ἔτερου. Ἐπὶ ἔτη ἡ ναυτιλία κατέχειται ἐπιχειρησίσις ἀγωνίζεται νὰ τύχη τῆς κρατικῆς δονθείας καὶ ἡ γενομένη ἐμμεσος ἀναγγελία ἀποτελεῖ—κατὰ τὴν «Τζιόρναλ ὁφ Κόμμερς» τῆς Νέας Υόρκης—τὴν πρώτην νῦν, ὅτι τὴν φοράν αὐτῆν κάτι πρόκειται νὰ γίνη.

Μολονότι ὁ κ. «Ἀλεξάντερ ἡρήμητη νὰ εἰσέλθῃ εἰς λεπτομερείας, εἶπεν ἐν τούτοις, ὅτι αἱ προτάσεις θὰ τίνουν νὰ ἐδραιώσουν τὰ τράμπτα καὶ ὅτι αἱ συζητήσεις μετά τῶν ἀνδιαφερομένων ὑπηρεσιῶν θὰ ἀρχίσουν ἐντὸς τῶν ημερῶν. «Οσον ἀφορᾶ τὰ «εμπάλκ-κέρριερ», ἡ συζητήσεις—εἶπε—θὰ περιλάβῃ καὶ τὴν ἑταῖρίαν «Ἀλάσκα» τῆς ἀπασχολουμένην

εἰς μεταφορὰς δωξιτῶν, καθὼς καὶ τὰς ἑταῖριας, αἵτινες ἔκτελον μεταφορὰς μεταξὺ τῶν δύο ἀκτῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Πρὸς τὸν αὐτοματισμὸν στρέφεται καὶ ἡ «Εσσο» διὰ τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν σκάφη της. Τὸ σύστημα, κυρίως, τῆς φορτοεκφορτώσεως τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων ὑπαγορεύεται ἀπὸ τὴν ἀνάγκην—καθ' ἄξονας τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ συντομεύσεως τοῦ χρόνου παραμονῆς των εἰς λιμένα, καθὼς καὶ τοῦ μικροτέρου πληρωμάτος. «Ο ἐλεγχος τοῦ φορτίου, ὁ ἐρματισμὸς καὶ ἡ πλύση τῶν δεξαμενῶν θὰ διεξάγωνται αὐτομάτως.

«Ανεφέρθησαν δμως καὶ τὰ προβαλλόμενα εἰς τὴν δῆλην προσπάθειαν τῆς ««Εσσο»» ἐμπόδια, δεδομένου ὅτι ἡ ἑταῖρια αὐτὴ κατέχει πλεῖστα σκάφη ὑπὸ δλας τῆς σημαίας τῶν χωρῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἀναπτύσσεται ἡ δραστηριότητα τῆς «Στάνταρ Οίλ Κόμπαν».

Τὰ ἐμπόδια συνίστανται εἰς τὰς πολυτελεῖς συνέσεις πληρωμάτων ἀπὸ διαφόρους χωρῶν, τὴν σημαίαν τῶν ὅπιών φέρουν τὰ τάνκερς τῆς ««Εσσο», τὴν ἀντίδρασιν τῶν Ἐργατικῶν «Ἐνώσεων, ἵνα μὴ τὰ μέλη αὐτῶν ἀπολέσουν τὴν ἐργασίαν των, τὰς δυσκολίας εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν διαφόρων ἡλεκτρονικῶν ἐγκαταστάσεων, δσον ἀφορᾶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πτερλαϊσμῶν σκαφῶν, καθὼς καὶ εἰς τὸ ὑψηλὸν εἰσέτι κόστος τοῦ δημόπλισμού διὰ τὴν αὐτοματοποίησιν.

ΔΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ ΤΟ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ΚΩΣΤΟΣ

Διὰ τοῦ αὐτοματισμοῦ θέλουν νὰ ἐπιλύσουν οἱ Ἀμερικανοὶ τεχνικοὶ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τὸ πρόβλημα τῆς συναγωνιστικῆς ἵκανότητος τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, τῆς τόσον ἡλαττωμένης, λόγῳ τῆς ἀκριβῆς καὶ πολυμελούς συνέσεως τοῦ πληρώματός των, ἐταύτη δὲ νὰ ἀπαλλαγοῦν τῶν πιέσεων διὰ τὰ ὑπὸ σημαίας εύκολιας πλοία των. Συναντοῦν, ὅμως, τὴν πιέσεων διὰ τὰ ὑπὸ σημαίας εύκολιας πλοία των. Συναντοῦν, ὅμως, τὴν ἀπρόβληματιν δωξιτῶν συνεργατικῶν δραγάνωσεων εἰς τὴν τοιστὴν τῶν προσπάθειαν. Καὶ ἡ προθυμία αὐτῆς τίνει τὴν ἀποδοχὴν τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐγκαταστάσεως μηχανήματων, ἀτινα αὐτοματοποιούντων ὡρισμένας ἐργασίας, μειουμένου τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος, ἀποτελεῖ ἡδη τὴν βασικὴν αἵτιαν τοῦ υψηλοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Ο αὐτοματισμός, τούναντίον, θὰ ἐπέλυε καὶ τὸ πρόβλημα τῶν «σημαίων εύκολιάς». Δὲν θὰ είχον καίνεν λόγον αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖρις, διὰ τὸ προσφεύγουν εἰς αὐτάς, διὰ τὸ ἐπιτυχούν συναγωνιστικούν κόστος διαχειρίσεως τῶν πλοίων των. Τελευταίως ἡ ἑταῖρια Μπέθλεμ, ἐπρότεινε μίστι λύσιν τοῦ προβλήματος, ἡτίς ἔγενετο δεκτῇ μετ' ἐπιφυλάξεως ἀπὸ τοὺς ἑκπροσώπους τῶν Ἐργατικῶν ἐνώσεων. «Υπεσχέθησαν, πρὸ πάσης τελικῆς ἀποδοχῆς, ἡ ἀπορρίψεως τῆς, νὰ τὴν θέσουν ὑπὸ τὴν ἔξονυχιστήν μελέτην τῆς δλομελείας τῶν ἐνώσεων.

Τὸ σχέδιον καλεῖ τὰς ναυτικὰς ἑταῖρις, τὰς κατεχοῦσας πλοία τὸ πλοίον, προκειμένου νὰ ἐπιλύσουν συνεργασθούν, προκειμένου νὰ προσφέρουν εἰς τοὺς Ἀμερικανούς ναυτεργάτας — βάσει τῆς μισθολογικῆς κλίμακος καὶ τῶν συνηθικῶν ἐργασίας τῶν ἀμερικανικῶν Ἐργατικῶν ἐνώσεων — δύο θέσεις ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας σκαφῶν των διὰ κάθη ἀπολυμένων ἄνδρα, συνεπεία αὐτοματοποιεύσεως τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἀμερικανικήν σημαίαν πλοίων των. Διὰ τοῦ σχεδίου τούτου ἐπιδιώκεται καὶ ἡ λύσις τοῦ προβλήματος ἐπανδρώσεως τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας σκαφῶν ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας, ὅπερ ἀπετελεῖ, ὡς γνωστόν, βασικὸν αἵτημα τῆς μεγάλης ναυτεργατικῆς ἀπεργίας τοῦ παρελθόντος θέρους. «Ἐπιπρότη, ἐπὶ ὑπουργικού ἐπίπεδου, συσταθεῖσα παρὰ τοῦ πρεδρού Κέννεντυ, μελετᾷ ἡδη τὸ πρόβλημα, ἐν τῷ προσπαθείᾳ ἀποτροπῆς μελλοντικῶν διενέξεων.

«Ἐτερος ἀντικειμενικὸς σκοπός τοῦ σχεδίου ἀποβλέπει νὰ διευκολύνῃ τὴν ἐπέρασμα τῶν δωξιτῶν συντηρητικῶν ἐνώσεων ἀποδοχῆς τοῦ συνεχῶς εύρυνομένου αὐτοματισμοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων, δστις περιορίζει τὴν ἀπασχόλησην ἐργατικῶν χειρῶν. «Ἄν γινε δεκτῇ ἡ πρότασις ναυτολογίσεως Ἀμερικανῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εύκολιας, τῶν τελευτῶν ὑπὸ ἀμερικανικῶν ἐλεγχον, τότε ὑπάρχει ἐλπίς ἐπεκτάσεως τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ αὐτοματισμοῦ ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, τῶν καλυπτομένων ὑπὸ τὴν ἀστέρεσσαν.

«Ο κ. Κάρρων, πρόεδρος τῆς «Ἐθνικῆς Ναυτεργατικῆς «Ἐνώσεως», ἐδήλωσεν ὅτι, ἀν τὸ σχέδιον τῆς Μπέθλεμ κριθῆ ἐφαρμόσιμον, τότε θὰ κληθοῦν δλαι αἱ ἐνδιαφερόμεναι ἐργατικαὶ ἐνώσεις διὰ μίαν ἀπὸ κοινοῦ ἀπάντησιν. «Πρόκειται — εἶπε — περὶ σοδαροῦ θέματος, ἐπὶ τοῦ διοίσιον δοκαράγων τῆς ἐργασίας ὁφείλει νὰ ἐμφανισθῇ ἡνωμένος, ἀποκλειμένης οὕτω οἰασθήποτε παρασκηνιακῆς διατραγματεύσεως. «Ἐάν ηδη συμβῇ τούτο, δύναται ἴσως νὰ προκαλέσῃ ἔνα πρόσθετον ἀποτέλεσμα, τὸν τερματισμὸν τῆς ἔριδος, ἡτίς διήρεσε τὰς ἐργατικὰς ἐνώσεις

ΜΑΓΝΗΤΙΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΙ «CEPI - COMAV,, Η ΝΕΑ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΒΕΛΓΙΚΗ ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ «EPERO»

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑΣ ΚΑΘΑΛΑΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΙΣ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΑΥΤΟΜΑΤΑΣ ΑΝΕΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ
ΕΙΝΑΙ ΑΦΘΑΡΤΑΙ ΚΑΙ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΧΡΗΖΟΥΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΩΣ
ΟΥΔΕΝ ΕΞΟΔΟΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ Η ΠΡΟΣΩΝΗ ΧΗΜΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΝ ΥΔΡ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ
ΜΕΓΑΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΕΙΣ ΚΑΥΣΙΜΑ 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 ΤΗΛ. 621-065 — ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. VAGEO

τής χώρας είς δύο άντιμαχόμενα στρατόπεδα».

Κατά τὸν εἰσηγητὴν τοῦ σχεδίου ἀφ' ἔτερου, τὸ κεντρικὸν τεχνικὸν τμῆμα τῶν ναυπηγείων Μπέθλεμ εἶναι εἰς θέσιν νὰ σχεδιάσῃ πλοῖοι, τόσον εἰς ἑφαρμογὰς προβαθίζοντα, ἀπὸ πλευρᾶς αὐτοματοποίησεως τῆς ἐπ' αὐτὸν ἐργασίας, ώστε νὰ ἐπιτευχθῇ διγαριθμώτερον πλήρωμα κατὰ 50 ὡς 60%, ἔναντι διοίων σκαφῶν τελούντων σήμερον ἐν ὑπηρεσίᾳ, χωρὶς νὰ ἐπιβαρυθῇ μὲ πρόσθετα καθήκοντα τὸ καθὲ μέλος τοῦ τηληρώματος. Τὰ μηχανήματα αὐτοματοποίησεως δύνανται νὰ ἐγκατασταθοῦν καὶ ἐπὶ τὸν ὑπάρχοντα πλοίων, ἀντὶ μετριωτῆς δαπάνης. Εἶναι τεχνικὸς πραγματοποίησμος ἡ διαχείρισις μεγάλων «μπάλκερριερ» μὲ πλήρωμα 26 — 32 ἀνδρῶν, δόπος περιορίζεται μεγάλως ἡ διαφορὰ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ἔξιν πλοίων. Πράγματι, ἀμερικανικὸν φορτηγὸν τῶν 50.000 τόνων d.w., μὲ πλήρωμα 26 — 32 ἀνδρῶν, δύναται ἀποτελεσματικῶς νὰ συναγωγούσῃ, μὲ διοίου μεγέθους ἔξοντα, ὅπερ κανονικὸς θὰ ἔχῃ πλήρωμα πάντα 50 ἀνδρῶν.

Περιστέρω ἐπεξηγεῖται ἡ πρότασις δι' ἔνος παραδείγματος: «Ἄς ὑποθέσωμεν ὅτι εἰς διαχειριστής ἔχει 20 πλοῖα, τεχνικῶς βελτιωμένα, ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν καὶ ὅτι ὁ ἴδιος ἔχει ὑπὸ τὸν ἔλεγχον του, ὑπὸ ἔξιν τημαίαν, τέσσαρα συγχρονισμένα «μπάλκ - κέρριερ». Κατὰ τὸ σχέδιον «δύο πρὸς ἓνα ναυτεργάτην» ἔατο δέκτον, ὅτι χρείαζονται 30 ἀνδρες κατὰ σκάφος, τόπε ἐπὶ τῶν τεσσάρων ὑπὸ ἔξιν σημαίαν σκαφῶν θὰ ὑπάρχουν δι' Ἐμερικανούς ναυτικούς 120 θέσεις διαθέσιμοι. Θὰ ἐπρεπε τότε αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις νὰ ἐδέχονται μείωσιν τῆς ἐπανδρώσεως τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν πλοίων τοῦ ἐν λόγῳ διαχειριστοῦ κατὰ 60 ἐδῶ πρόσωπα, δηλαδὴ τρεῖς ἄνδρας κατὰ πλοίον. Τοιουτόποτας αἱ ἐνώσεις θὰ ἐκρίζαν διὰ τὰ μέλη των 60 θέσεων. Οι κανονισμοὶ συνθέσεως τοῦ πληρώματος διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα, ἀμερικανικὰ καὶ ἔνα, θὰ ἡσαν, ἐν παντὶ χρόνῳ, ἵσαι, τούλαχιστον ἡ καὶ ὑπερβαίνουσα τὰς ἀπατήσεις τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ἀκτοφυλακῆς».

Τὸ σχέδιον «δύο πρὸς ἓνα», τῆς Μπέθλεμ, δὲν θὰ ἐπέλευται μόνον τὸ θέμα τοῦ ὑψηλοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, δόπερ καθιστᾶ εἰς αὐτὰ δύσκολον τὸν συναγωγούσμον πρὸς τὰ ἔξιν, ἀλλὰ καὶ θὰ συνετέλει εἰς τὴν ἀπασχόλησιν περισσοτέρων ἀμερικανικῶν πλοίων ἐκ τῶν μὴ ἐπιχορηγουμένων, θὰ ἐνθάρρυνε δὲ τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὴν ναυπηγούσιν περισσοτέρων σκαφῶν ὑπὸ τὴν ἀστερόεσσαν.

«Ο πρόδρομος ἀφ' ἔτερου τῶν πλοιάρχων καὶ πλοιηγῶν ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ πρότασις Μπέθλεμ σημαίνει ὅτι «τὰ φερόμενα ὡς τελοῦντα ὑπὸ ἀμερικανικὸν ἔλεγχον σκάφη, θὰ τελοῦν ἐφεξῆς ἐμπραγμάτως ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ἔθνους, διότι Ἀμερικανοὶ πολλίται θὰ ἔχουν ἐπ' αὐτῶν τὴν φυσικὴν κατοχὴν καὶ ἔλεγχον».

Συνεχῆτη ἀνεπισήμως τὸ σχέδιον παρὰ διαφόρων πλοιοκτητῶν σκαφῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν καὶ ὑπὸ ἔνας σημαίας, καθὼς καὶ ἐκ μέρους μεγάλων ἐταιριῶν, περιλαμβανομένων καὶ ἐταιριῶν πετρελαίων, αἵτινες διατηροῦν ιδίους στόλους ὑπὸ δύο σημαίας. Αἱ πρώται ἀπατήσεις ὑπῆρχαν ἐνθαρρυντικά.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ο ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ

«Η Ιαπωνικὴ Κυβερνητικὴ ένέγραψεν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῆς χρήσεως 1961—62 πιστώσεις διὰ τὴν σχεδίασιν ἐνὸς φορτηγοῦ λάινερ, αὐτοματοποιημένου εἰς τε τὰς πρωταρθρίους μηχανάς, ὅσον καὶ εἰς τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος δονηθητικὰ μηχανήματα, περιορίζονταν οὕτω τοῦ πληρώματος του εἰς 20 μόνον ἄνδρας. Τὸ καταρτισθησόμενον σχέδιον θὰ τεθῇ ὑπὸ ἑφαρμογὴν μετὰ μίαν τριετίαν. Θὰ πρόκειται περὶ φορτηγοῦ 9500 τ. γκρός, ἐφωδιασμένου μὲ μηχανάς Ντίζελ, δυνάμεως 18.000 πόππων καὶ ταχύτητος 20 μιλίων, δόπερ θὰ ἔχῃ 7 ἄνδρας εἰς τὸ κατάστρωμα, 10 εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ 3 εἰς τὰς δονηθητικὰς ὑπηρεσίας. «Ἄς σημειωθῇ, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διότι εἰς τὸ 17ον ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς Κυβερνητικῆς διὰ τὸ 1961—62 πλείστα σσα σκάφη θὰ ἔχουν λειτουργίαν ἐξαρτημάτων καὶ μηχανῶν αὐτομάτων ἐλεγχούμενην.

ΙΣΡΑΗΛ

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Θὰ διαθέσῃ τὸ Ἰσραὴλ 171 ἑκατομμύρια λιρῶν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ διαρρύθμισιν τῶν λιμένων του, δεδομένου, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ αὐτῶν κίνησις ἀπὸ 3.5 ἑκατομμύρια τόνων τοῦ π. ἔτους ὑπόλογοίζεται νὰ φθάσῃ τὸ 1965 — 66 εἰς 5.165.000 τόνων, ή δὲ κίνησις τῶν ἐπιβατῶν ἀπὸ 200.000 εἰς 308.000. Διὰ τὸν λιμένα τῆς Χάιρας προβλέπεται δαπάνη 8 ἑκατομμυρίων, διὰ τὸν λιμένα τῆς Ασχιτούντ 20 ἑκατ. λιρῶν, διὰ τὸ Εἴλατ 3.1 ἑκατ. λιρῶν, ἐνῷ καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Τέλ Αβίδ 700 εἰς 1.000 μηχανικὰ μέσα διὰ τὰς ἑκεὶ φορτεοφορτώσεις.

ΤΑ ΕΓΧΩΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Δύο πλοῖα τῶν 3.000 τόνων ἔκαστον παρήγγειλεν ἡ ἐταιρία «Ζίμ» εἰς τὰ νέα ναυπηγεία τοῦ Ἰσραὴλ. Πρόκειται περὶ τῆς πρώτης παραγγελίας εἰς τὰ ἔθνικὰ ναυπηγεία. Αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν κατασκευὴν των δύο ἀρχίσουν τὸν προσεχῆ Οκτώβριον, μὲ προβλεπομένην παράδοσιν τὸν Μάρτιον καὶ τὸν Ιούνιον τοῦ 1964. «Ἐδών τὸ κόστος τῆς ναυπηγίσεως τῶν ὑπερβῆτος διεπίδευκος δι' ἀντίστοιχα σκάφη, τότε θὰ καλύψῃ τὴν διαφορὰν ἡ κυβέρνησις ὑπὸ μορφῶν ἐπιχορηγήσεως. «Ἔτερα δὲ ἀδελφά σκάφη ἔχουν, ὡς γνωστόν παραγγελθῆ εἰς τὰ δόλανθικὰ ναυπηγεία.

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ NAYTIAIAN

«Ἡ χρηματοδότησις διὰ τὴν ἐπέκτασιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῆς ἐδραϊκῆς ναυτιλίας ἀναλαμβάνεται ἑφεξῆς ἀπὸ τὴν συσταθεῖσαν Ναυτικὴν Τράπεζαν. Τὰ ἀρχικὰ κεφάλαια τῆς Τράπεζης ταύτης ἀνέρχονται εἰς τρία ἑκατομμύρια ἵσαι ιστημένων λιρῶν, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 26% κατεβλήθησαν ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἀπὸ τὰς εἰσφοράς ἐτέρων Τράπεζων καὶ ἐφοπλιστικῶν ὄργανων. Τὸ σύνολον τῶν μέχρι τοῦδε κρατικῶν ἐπενδύσεων εἰς τὴν ναυτιλίαν ἀναλαμβάνεται ἐπίσης ἀπὸ τὴν

Ναυτικὴν Τράπεζαν, ἥτις καὶ θέλει χρηματοδοτήσει τὴν ναυπηγίσην 35 νούν μονάδων, τῶν ὅποιων ἡ προσθήκη θὰ ἀναδιβάσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ιστημένων πλοίων εἰς ἑκατόν. «Ἐπιδιώκεται ἡ περιατέρω ἐνίσχυσις τῶν κεφαλαίων τῆς Τράπεζης δι' ιδιωτικῶν εἰσφορῶν, ὡρίσθη δὲ διευθυντής της δόκτωρ Μπέργκμαν, ἀνότερος ὑπόπληκτος τοῦ ὑπουργείου Οικονομικῶν τοῦ Ἰσραὴλ.

ΙΤΑΛΙΑ

ΑΙΣΘΗΤΗ ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΛΕΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

«Ἡρχισαν σπανιζούσες οἱ μηχανικοὶ τοῦ E.N. καὶ ἀπὸ τὴν Ιταλικὴν ναυτιλίαν. Εἶναι χαρακτηριστικὴ ἐν προκειμένῳ ἡ ἀποστία δοκίμων προσφερομένων δι' ἐργασίαν. «Ἐναντὶ τῶν ἀλλοτε 360 ἐγγεγραμμένων πρὸς ναυτολόγησιν, μόνον ὀλίγαι δεκάδες προσφέρονται σήμερον διὰ τοὺς μηχανικοὺς καὶ ἀλλα τόσαι διὰ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς. Τὸ γεγονός τῆς στροφῆς τῶν νέων πρὸς τὰ χερσαῖα ἐπαγγέλματα διαπιστοῦται ἡδη καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν, ὅπως ἀκριβῶς καὶ εἰς τὰς χώρας τῆς Βορείου Εὐρώπης.

Μέχρι πρὸ τοῦ ἀκόμη προσφέροντο οἱ Ἰταλοὶ ναυτικοὶ ἐν ἀφθονίᾳ, μετέχοντες μάλιστα εἰς τὴν ἐπανδρωσιν καὶ ἔξιν πλοίων. Βεβαίως, διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα δὲν ἐμφανίζονται δυσχέρεια, διὰ τοὺς ἀξιωματικούς δημοσίους αἱ δυνατέρειαι καθίστανται δύσημέραι ἐμφανίστεραι. «Ως πρώτη ἀφορμὴ τῆς ἐλλειψίας θεωρεῖται τὸ γεγονός τῶν ἔξαντλητικῶν ἔξετάσεων καὶ τῆς ἀπαιτουμένης μακρᾶς ὑπηρεσίας πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος. Πολλοὶ εἰναι οἱ ἀποτυγχάνοντες εἰς τὰ σταδιοδρομίας τῶν.

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΑΚΤΙΚΑΣ ΓΡΑΜΜΑΣ

«Ἐψηφίσθη ἀπὸ τὴν Ιταλικὴν Βουλὴ καὶ Γερουσίαν τὸ νομοσχέδιον «περὶ ἀναδιοργανώσεως τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐθνικού ἐνδιαφέροντος», τὰς ὅποιας ἔξυπηρετοῦν τὰ σκάφη τῶν γνωστῶν τεσσάρων ἐταιριῶν «Ιταλία», «Λόσιο Τριεστίνο», «Ἀντιράτικα» καὶ «Τυρρένια». Ή σύμβασις παραχωρήσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων προβλέπεται εἰκοσαετής. Εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ διμίου τῶν ὑπὸ λόγῳ ἐταιριῶν θὰ περιληφθοῦν πέντε κρατικοὶ ἐπέρσωποι, ἐκ τῶν ὅποιων ὁ εἰς θὰ προεδρεύῃ τὸν συμβούλιον. Τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν ἐπιχορηγήσεων καθορίζεται εἰς 36.6 δισεκατομμύρια λιρετῶν ἐπησίων, μὲ πρόδειψιν ὠρισμένων σύζυμεσεων, περιωρισμένης ἐκτάσεως, εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ νόμου καθοριζομένας περιπτώ-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΗΝΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

σεις, ἀναφορικῶς δηλαδὴ μὲ τὴν πυκνότητα τῶν ἐκτελουμένων δρομολογίων καὶ τὸ μέγεθος τῶν ἀπασχολουμένων σκαφῶν.

‘Η κατανομὴ τοῦ ποσοῦ θὰ γίνη διὰ μεταγενεστέρων συνεννοήσεων μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων. ‘Αναθέωρησις τῶν ἐπιχορηγήσεων προβλέπεται διὰ τάς περιπτώσεις, καθ’ ᾧ ήθελον ἐπέλθει μεταβολαὶ εἰς τὰς διατάξας κινήσεως τῶν πλοίων, ἐνῷ καὶ ώρισμένοι παράγοντες, δυνάμειν ἐπακριβῶς νὰ καθορίσουν τὰς ἔκστοτε μεταβολαὶ τῆς κινήσεως, θά λαμβάνωνται ὑπὸ δύνην. Τά ναυλολόγια καθορίζονται εἰς τὰ σχετικά διατάγματα καὶ αἱ ἐπὶ αὐτῶν μεταβολαὶ θὰ ἐπέρχωνται, κατόπιν ὑποδείξεων τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργείου.

MET. BPETANNIA

ΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΑΙ ΤΗΣ "ΚΙΟΥΝΑΡ,,

Αι ζημιαί, τάς δόποιας ἀπεκόμισεν ἀπὸ τὴν διασχείρισιν τῶν πλοίων τῆς κατὰ τὸ 1961 ή «Κιοῦναρ Λάϊν», ἀνήλθον εἰς 1.729.000 λιρῶν, ἔναντι κέρδους 668.000 λιρῶν τοῦ 1960 καὶ ὑπερέχεσσαν τὴν διοίκησιν τῆς ἐταιρίας νὰ προέλθῃ εἰς σύντονα μέτρα οἰκονομιῶν πρὸς ἀντιμετώπισην τῆς δυσκόλου καταστάσεως, ἥτις ύφισταται καὶ διὰ τὸ 1962. Διὰ πρώτην φοράν τὸ «Κουῆν Ἐλίζαμπετ» θὰ ἀναλάβῃ «κρουαζίέρας» ἀπὸ τὴν Νέαν Ύόρκην πρὸς τὴν Καραϊβικήν. Ἀντιμετωπίζεται ἀκόμητη ἡ δρομολόγησις τοῦ λαΐνερ «Μαυριτάνια» 36.000 τόνων, ἀπὸ τὴν Νέαπολιν πρὸς τὴν Νέαν Ύόρκην, ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὴν «Ιταλία Λάϊν», ἡ ἔνισχυσις τῶν τακτικῶν γραμμῶν διὰ φορτηγῶν πλοίων εἰς τὸν Βόρα. Ἀτλαντικὸν διὰ τῆς ναυπηγήσεως μικροτέρων σκαφῶν (τῶν 7500 τόν. d.w.), καθὼς καὶ τινες διαρρυθμίσεις εἰς τὰ ἔκ Κόντινεν δρομολόγια, μὲ ἀφέτηριάν τῶν ὑπερωκανίων «Σαξόνια» καὶ «Ι' Βέρνια» τὸ λιμένον τοῦ Ρόττερνταμ καὶ προσέγγισιν εἰς Σαουθάμπτον. Τέλος ἐγκαταλείπεται τὸ Αιθερούπολις ὡς λιμὴν ἀφετηρίας διά τινας γραμμάς καὶ ἀντί αὐτοῦ δρίζεται τὸ Σαουθάμπτον.

Ο ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΡΩΣΙΚΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Η έτησία έκθεσις τών πεπραγμένων της «Μπρίτις Πετρόλεουμ» είναι πάρομοία εἰς τόνον πρὸς τὰς έκθέσεις τῶν ἄλλων μεγάλων διεθνῶν έταιριών πετρελαίων, τὰς ύποβληθείσας κατά τὰ τελευταῖς ἔτη. Διαπιστώνει καὶ αὐτὴ: Αὔξησην τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ χαμηλότερων περιθώριον κερδῶν. Κατὰ τὸ 1957 ἡ «B. P.» ἐκέρδιζε 14 % ἐπὶ τῶν ἀπασχολουμένων κεφαλαίων της, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον διὰ τὸ 1961 ποστὸν ἦτο ἐλαφρώς κατώτερον τοῦ 9 %. Κατ' ἄλλην σύγκρισιν, ἐνῷ τὸ 1957 τὸ περιθώριον τῆς «B. P.» ἦτο ἀκριβῶς κάτω τῆς μιᾶς πέννας κατὰ γαλλόνιον, σήμερον εἶναι ἔγγυς τῆς ἡμισείας πέννας.

Τὴν χειροπέδευσιν ταύτην ἀπόδιδει ὁ Πρόδρος τῆς ἑταιρίας, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, εἰς τὸν ἀσκούμενον ἀπὸ μέρους τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως συναγωνισμῶν. Δύναται η Ρωσία νὰ προσφέρῃ τὸ πετρέλαιον της εἰς χαμηλότερας τιμάς, ἔναντι τῶν προσφορέμονων ἀπὸ τὰς ἑταιρίας, αἵτινες πραγματοποιοῦν τάς προμήθειας των ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Φρονεῖ ἐπίσης ὅτι, ἂν αἱ σημεριναὶ χαμηλαὶ τιμαὶ πωλήσεως συνεχισθοῦν, τότε αἱ προμήθειαι τῆς Εὐρώπης εἰς ἐνέργειαν θὰ περιέλθουν μίαν ήμέραν ἐπὶ ξυροῦ ἀκμῆς. Τάκερδη τῶν ἑταιριῶν θὰ είναι τόσον μικρά, ὥστε θὰ είναι δύσκολον εἰς αὐτάς νὰ χρηματοδοτήσουν τὴν ἀνάπτυξιν δικτύων διασομῆς, ἀτίνα θὰ φέρουν τὸ πετρέλαιον εἰς τὴν κατανάλωσιν εἰς τὰς ἀνάγκαιας ηὐημένας ποσότητας.

"Ηδη, αι ὑπὸ τῶν χωρῶν τοῦ Σοβιετικοῦ Συνασπισμοῦ ἔξαγωγαι αὐξάνονται ραγδαίως. Κατὰ τοὺς τελευταῖους ἀριθμούς, τοὺς δημοσιεύθεντάς ἀπό τὴν ὑπηρεσίαν Τύπου Πετρελαίων, ἡ αὔξησης διὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἥτο 29% περίπου και ἡ ἀποστολή πετρελαίου εἰς χώρας μῆκον μουνιστικάς ἀνήλθεν εἰς 30 ἑκατομμύρια τόννων. Τὸ δημιουργικό περιόπτον τοῦ συνόλου ἀπέτελετο ἀπὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον και τὸ ὑπόλοιπον ἀπὸ διάφορα πετρελαϊοειδῆ. "Ανω τῶν 2)3 τοῦ ἐν λόγῳ πετρελαίου ἡ γοράσθιαν ἀπὸ χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης και τὸ 1)10 περίπου τῶν συνολικῶν εἰσαγωγῶν τῆς περιοχῆς ταῦτης προήρχετο ἀπὸ κομμουνιστικᾶς πηγάς.

Οι δύο μεγαλύτεροι είσαγωγες πετρελαίων έκ του Σοβιετικού Συναπτισμού ήσαν ή 'Ιταλία και ή Δυτική Γερμανία. 'Αμφότεραι ηγέτησαν τάς άγοράς των το 1961 κατά 34 % έναντι του 1960. Η 'Ιταλία ήγόρασεν 6.5 έκατομμύρια τόνων, ητοι τα 18% τών αναγκών της, ή δεν Δυτική Γερμανία 3.9 έκατομμύρια τόνων, οπίνα εκάλυψαν τα 17% τών είσαγωγών της. Τρίτη έρχεται ή Σουηδία με 2.5 έκατομμύρια τόνων και τετάρτη ή Φιλλανδία με 2.3 έκατ. τόνων. "Οσον άφορά τά-

ποσοστά είσαγωγών, έκεινα αι χώρα αιτινές έξαρτώνται διά τάς εἰς πετρέλαια προμηθείας τών άπό τάς χώρας τοῦ Σοβιετικοῦ Συνασπι- σμού, ήσαν ή 'Ισλανδία μὲ 89%, ή Φλωρίνδια μὲ 77% καὶ ή Αύστριας μὲ 55%. Σημειούνται έν τούτοις, διτι αι άγοραι έκ μέρους τῆς Αύστριας καὶ τῆς 'Ισλανδίας ήσαν, κατά τό 1960, πολὺ κατώτεραι.

Αί περιοχέα, είς τάς όποιας δ Σοβιετικός Συνασπισμός ἐπέτυχε νά σημειώσῃ τά ψηλότερα ποσοστά εις προμηθείας πετρελαίου, εύρισκοντο έξω τής Εύρωπης. Τό Μαρόκον και αι 'Ινδιαι ἐσημείωσαν αὐξησην κατά 700 % και ή Τυνησίαι κατά 500%. Η σημαντικότερά δημιούργησαν οι Αγιορέων ήτο η 'Ισπανίαι, ητις ἀπερρόφησε 3.000.000 τόνων ρωσικών πετρελαίων, μέ αὐξησιν 114%, ἔναντι τοῦ 1960. Έν τούτοις, αι τελευταῖαι έξι 'Ισπανίαι είδισεις είναι μᾶλλον ένθαρρυντικαὶ διὰ τήν «Μπρίτις Πετρόλεουμ». Κατά μιαν πληροφορίαν, ή ανεξάρτητοι Ισπανικοὶ ἐπικείριστοι διύλιστηριών και διαθέσεων πετρελαίου «Νέα 'Αστια» ἡττήλησε νά άκυρώσῃ τό μετά της Σοβιετικής Ενώσεως συμβόλαιον της, ἀν δὲν κατηργείτο ή ἐσχάτως γενομένη αὔξησις ἐνός περίπου δολλαρίου κατά τόννον τῆς τιμῆς τοῦ ρωσικοῦ πετρελαίου.

ΝΟΡΒΗΤΙΑ
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Εἰς οὐδιλίαν του ἐνώπιον τοῦ «Ἀσφαλιστικοῦ Ἰδρύματος» τοῦ Λονδίνου, κατά τὸν παρελθόντα μῆνα, σημαίνων Νορθγέρδος ἀσφαλιστής ἔξε-θεος τὴν ιστορίαν τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς νορβηγικῆς θαλα-σαφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Ἀνέφερεν, ὅτι εἰς τὴν Νορθγεῖαν λειτουργούν· ἔξι Κλάμπς ἀλλήλασφαλιστικά, τὰ ὁποῖα ἀσφαλίζουν μόνον σκάφη καὶ συμφέροντα ἐπὶ σκαφῶν. Ἐπιπροσθέτως, ὑπάρχουν 35 θαλασσασφαλι-στικαὶ ἔταιριαι, καλύπτουσαι δὲλους τοὺς τύπους θαλασσασφαλεῖῶν, ἔ-ξαιρέοντα τῶν κινδύνων προστασίας καὶ αποζημώσεως. (P. καὶ I.). Ὁ Νορθγέρδος ἀσφαλιστής προβλέπει, ὅτι διὰ τὰ λειτουργίας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, τοῦ ἐντόνου συναγωνισμοῦ καὶ τῶν αὐξανομένων δαπανῶν, εί-ναι πιθανόν αἱ νορβηγικαὶ ἔταιριαι νὰ συγχωνευθοῦν ἐντὸς τῶν ὄλγιων προσεχῶν ἔτῶν ἡ νὰ σηματίσουν εὐρύτερούς δομίλους. Περαιτέρω ἀνέ-φερεν, ότι εἰς τὴν Νορθγεῖαν ἐργάζονται, διὰ τῶν ἐκεὶ ἐγκατεστημένων πρακτορείων των, ζέναι ἔταιριαι καὶ ὅτι αἱ ἀσφαλεῖαι ἐπὶ σκαφῶν συνάπτονται ἀπ' εὐθείας μετά τῶν πλοιοκτήτῶν ἢ μέσω τῶν πρακτορείων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιριῶν ἡ καὶ διὰ μεσιτῶν.

"Υπάρχουν διλγίωτεροι τών δέκα μεσιτικών οίκων διὰ θαλασσοφαλιστικάς έργασίας ἐν Νορβηγίᾳ, ἀλλὰ κατὰ μέγα μέρος οὗτοι τοποθετούνται ἀσφαλίσεις ἐπὶ σκαφῶν εἰτε εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς ἑταιρίας τῆς Νορβηγίας, εἴτε εἰς τὴν ἀγοράν του Λονδίνου. 'Ἐπεξηγήθη ἐν συνεχείᾳ τὸ σύστημα τοῦ τιμολογίου ἀσφαλίστρων ἐπὶ σκαφῶν, διπερ κρατεῖ εἰς τὴν νορβηγικὴν ἀγοράν καὶ ἔτονται διτὶ τὰ ἔξι Κλάμπτς ἀμοιβαίων ἀσφαλίσεων ἔχουν ἴδιον ὄργανισμόν, διὰ τοῦ ὅποιού καὶ συνεργάζονται ἐπὶ τῶν δρων ἀσφαλίσεως. Τὰ Κλάμπτς δέχονται ἔργασίας ἐπὶ σκαφῶν, ἐπὶ τῇ δύσει ἀσφαλίστρων δρίζομένων παρὰ τῆς Νορβηγικῆς 'Ἐπιτροπῆς Σκαφῶν καὶ μὲ τὰς τιμὰς τῶν ἀγορῶν Λονδίνου καὶ Νέας 'Υόρκης. Δὲν ἔχουν τὰ Κλάμπτς ἴδιαν ἐπιτροπὴν ἀσφαλίστρων. Αἱ νορβηγικαὶ θαλασσοφαλιστικαὶ ἑταιρίας συνεργάζονται μὲ τὰ Κλάμπτς ἐπὶ τῶν δρων ἀσφαλίσεως, περιλαμβανομένων καὶ τῶν προσθέτων ἀσφαλίστρων.

ΑΙΑΡΚΩΣ ΠΡΟΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ

Ο γνωστός Νορδηγός έφοπλιστής κ. Σίγκβαλ Μπέργκεσεν, είς προσφάτως δοθείσαν πρός έφημερίδα του Μπέργκεν συνέντευξιν του, παρέσχεν ωρισμένας διευκρινήσεις δύον αφόρη την πολιτικήν πού ήκουθησεν είς τάς ναυπηγήσεις διά λογαριασμών της ἐπιχειρήσεών των. Είπε μεταξύ ἄλλων: «Κατά τάς τελευταίας διαπραγματεύεις μας μὲ τούς ναυλωτάς (τάς μεγάλας ἑταιρίας πετρελαίων) ἐπετέύχθη συμφωνία τῆς κατά μονάδα αὐλήσεως τῶν νέων παραγγελιῶν μας, χωρὶς ὅμως μείωσην τού ναύλου των τάξιμ-τσάρτερ». Τούτο καὶ ὑπήρξεν ἡ κατυέρα λύσις δι' ὅλα τὰ συμβεβλημένα μέρη, ἥτοι τούς έφοπλιστάς, τούς ναυλωτάς καὶ τοὺς ναυπηγούς.

»Ο ναύλος, δστις ἐπιτρέπει εἰς ἔνα δεξαμενόπλοιον τῶν 33.000 τόννων d.w. νά ἀπασχολήται χωρὶς ζημίαν, ἀποδαίνει κερδοφόρος διὰ σκάφος τῶν 51.000 τόννων, ἔαν μάλιστα ἡ ναυπήγησις του ἐπιτευχθῇ ἐν σειρῇ, δηλαδὴ μὲ περισσότερα τοῦ ἑνὸς της σκάφη καὶ μὲ κόστος λογικόν. Αὐτὸς ὑπῆρξε καὶ ὁ λόγος διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῶν σκοφών τῶν 33.000 τ. μὲ ἔτερα τῶν 51.000 τόννων καὶ τούτων πάλιν μὲ σκάφη

TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS

TELEPHONE: ROYAL 9871 15 LINES

TELEGRAMS: TROSHIP, LONDON, TELEX

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

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

“ΝΑΥΤΙΛΟΣ” ΑΝΤΗΡΟΣΣΙΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ : ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΤΖΗ 1A

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 474.291
292
299

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

THA. ΔΙΕΥΘ ΝΑΦΤΙΛΚΟ - ΠΙΡΑΙΑ
- (ΝΑΥΑΓΕΙΤΗ) TROSHIP-PIRAE

τῶν 80.000 τόννων. Παρηγγείλαμεν ἐπίσης, ἵνα δεξαμενόπλοιον τῶν 100.000 τόννων d.w..

Καὶ ὁ κ. Μπέργκεσεν συνέχισεν: «Ἐξεπλάγησαν τινές, διότι ἐπώλησα τὸ δεξαμενόπλοιον μου «Μπέργκεμποντ», τῶν 47.000 τόννων, ὅμοι μὲ τὸ συμβόλαιον τῆς χρονοναύλωσεώς του. Ἡ πώλησις σύτη ἀπεδειχθῆ ἔξαιρετος πρᾶξις, διότι εἰσέπραξα ποσὸν 82.250.000 κορωνῶν, (4 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας), δηλαδὴ την ἀξίαν τοῦ πλοίου καὶ τὸ κέρδος τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του ἐπὶ ἐπτὰ ἑπτή, μειωμένον κατὰ τοὺς τόκους. Εἰσέτραξε δηλαδὴ ἀμέσως δόλκληρον τὸ κέρδος, διπέρ θά ἀπέφερε τὸ σκάφος ἐπὶ μίαν ἐπταστίαν καὶ τὸ κεφάλαιον αὐτὸν ἐφρόντισα νά τὸ ἐπενδύσω εἰς τὴν κατασκευὴν σκαφῶν πλέον συγχρονισμένων καὶ προσηρμοσμένων εἰς τὰς ἀπατήσεις τῆς αὔριον. Ἀποτελεῖ ἡ πρᾶξις μου αὕτη ἓνα παράδειγμα ὑγιειστάτου συνδυασμοῦ, ὃν μάλιστα ὁ πλοιοκτήτης εἶναι καὶ ἰδιοκτήτης ναυπηγείων (δπως ὁ κ. Μπέργκεσεν). Ἐκ τῆς πωλήσεως τούτης τὰ κέρδη τῆς ἐταίριας μας ἔφθασαν τὰ 112 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἀλλὰ τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν καὶ αἱ κοινοτικαὶ ἄρχαι ἐπέδειχαν ἐπαρκῆ κατανόησιν. Μᾶς ἐπέτρεψαν νά ἐπενδύσωμεν εἰς τὴν ἐπιχείρησίν μας 104 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἀπῆλλαγμένα φόρων.

Ἐξ ἄλλου αἱ προβλέψεις διὰ τὸ μέλλον ἐσκιαγραφήθησαν ἀπό τὸν Νορδρήγον ἐφοπλιστὴν ὡς ἔξης: «Ο ἐφοπλισμὸς ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἐπάγγελμα πλήρες συγκινήσεων καὶ συχνότατα ἀσταθές. Ἡ ὑπέρμετρος παραγωγικότης τῶν ναυπηγείων ἐπέδεινωσε τὸν συναγωνισμὸν καὶ προεκάλεσε τὴν πτώσιν τῶν ναύλων. Τεχνικῶς καὶ οἰκονομικῶς προπαρασκευάζουμεν τὸ μέλλον διὰ τὸν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων μας. Ἡ κατὰ μονάδα αὔξησις τοῦ τοννᾶς φαίνεται διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς θά σημειώνεται ἐπαρκῆς ἐπαγγελματικής ικανότητος. Πιστεύω, διὰ ὁ ἐφοπλισμὸς τείνει νά «ἔει κ.ι.ο μηχανή σενθιστή». Θὰ ναυπηγήσωμεν πλοῖα τοῦ μεγαλυτέρου δυνατοῦ τοννᾶ, προσηρμοσμένα εἰς κάθε εἰδος μεταφορᾶς.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Ο ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Σοβιετικὸς ὑπουργὸς ἀπέκαλυψε πρὸ τίνος ἐνδιαφερούσας λεπτομερείας ἐπὶ τῶν νέων ρωσικῶν πλοίων, ἀτίνα προβλέπεται νά τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὰ προσεχῆ 10 ἔως 15 ἑπτ. Δεξαμενόπλοιον — εἴπε — τοῦ ὅποιου ἡδη καταστρώνονται τὰ σχέδια, θά ἔχῃ διαστάσεις, ὡς ἔγγιστα, μῆκος 825 ποδῶν καὶ πλάτους 110, μὲ βύθισμα 43 ποδῶν, θὰ δύναται νά μεταφέρει φορτίον 70.000 τόννων καὶ θὰ εἶναι δηζελοκίνητον, μὲ δύναμιν μηχανῶν 30.000 ἵππων καὶ ταχύτητα 18 κόμβων. «Ολαι αἱ ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐργασίαι καὶ ἄλλαι βασικαὶ λειτουργίαι θὰ εἶναι αὐτοματοποιημέναι, θὰ τίθενται ἐν ἐνεργείᾳ καὶ θὰ ἐλέγχονται ἀπό ἓνα κεντρικὸν πίνακα. Θά ἀρκῇ ἡ ἀπλῆ πίεσις ἐνὸς κουβίνου διὰ τὴν ἔναρξην παραλαβῆς ἡ παραδόσεως τοῦ ὑγροῦ φορτίου, διὰ τὴν τροφοδότησιν μὲ καύσιμον ἡ διὰ τὸ ἔρμα ὄντας, καθὼς καὶ διὰ τὴν αὐτόματον μέτρησιν τῆς περιεχομένης εἰς τὰς δεξαμενάς ποσότητος φορτίου καὶ καυσίμων.

Εἰδικὸν μηχάνημα θὰ ἐλέγχῃ τὴν στάθμην τῶν ὑδροσυλλεκτῶν καὶ θὰ θέτῃ τὰς ἀντλίας εἰς λειτουργίαν, εὐθὺς ὡς τὸ ὄντας ὑπερβῆ τὸ καθωρισμένον δρίον, ἐνῷ εἰδικὰ μηχανήματα θὰ παρακολουθοῦν τὴν θερμοκρασίαν τῶν δεξαμενῶν.

Ίδιαιτέρα καταβάλλεται μέριμνα ἀπό τὸν σχεδιαστὰς διὰ τὴν ταχυτέρων φορτοεκφόρτωσιν τῶν ἥροῦ φορτίου σκαφῶν. Προϋποτίθεται ἡ ὑπαρξία ἀνέτων καὶ καταλλήλων κυτῶν, μὲ μεγάλα — κατὰ τὸ δυνατόν — καλύμματα στομίων, ἀνοίγοντα καὶ κλείοντα διὰ μηχανικῆς δυνάμεως, καθὼς καὶ βελτιωμένα μέσα χειρισμοῦ τοῦ φορτίου.

Κατασκευάζομεν — ἔτοιμες περαιτέρω ὡς Σοβιετικὸς ὑπουργός — πλοῖα τῶν 80.000 τόννων, ἐφοδιασμένα μὲ ὑδραυλικὰ καλύμματα κυτῶν, μῆκος 76 καὶ πλάτους 36 ποδῶν, ἀτίνα ἀνοίγουν καὶ κλείουν αὐτομάτως. Τὰ σκάφη τοῦ τύπου τούτου ἔχουν μῆκος 510 ποδῶν καὶ πλάτος 73, μὲ βύθισμα 30,8 ποδῶν, αἱ δὲ μηχαναὶ των, δυνάμεως 10.000 ἵππων, παρέχουν εἰς τὸ πλοίον ταχύτητα 18 μιλίων, μὲ ἀκτίνα ἐνέργειας 12.000 ἔως 16.000 μιλίων, ἀνεύ ἀνάγκης ἀνεφόδισμασμού εἰς καύσιμα. Τὰ φορτηγά «Κράσονογκραντ» καὶ «Ομσκ» ἀνήκουν εἰς αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν τύπον, καθὼς καὶ σειρά ἐτέρων ἀδελφῶν σκαφῶν, ναυπηγήσεντων εἰς Φιλλανδίαν, Δανίαν, Ἀνατ. Γερμανίαν, Πολωνίαν καὶ Ἰατωνίαν, ἔτι δὲ καὶ εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ἔνωσιν. Δεξαμενόπλοια ἐπίσης, χωρητικότη-

τος 50.000 τ. d.w., τελούν ὑπὸ ναυπηγησιν.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ Ρώσος ὑπουργὸς προσέθεσεν, διὰ μελετάται ἡ κατασκευὴ λάινερς μὲ θέσεις δι' 700 ἔως 1.000 ἐπιβάτας. Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ διαθέτουν ἀνετα διαμερίσματα, ἀρκετὰς κοινοχρήστους αἰθουσάς, κολυμβητικὰς δεξαμενάς καὶ χώρου δι' ἀθλητικὰς ἀσκήσεις, θὲ ἐφοδισθοῦν δὲ καὶ μὲ σταθερωτὰς εύσταθεις πρὸς μείωσιν τοῦ διατοιχισμοῦ. Προβλέπεται ἀκόμη εὐρεῖα χρῆσις δι' ἐπιβατηγὸν ταξίδια τῶν εἰπιταμένων πλοίων. Τέσσαρες ἡ πέντε τύποι, ἐξ αὐτῶν, θὰ δοκιμασθοῦν καὶ διὰν ἐπιλεγμένης δηλαδὴ ἀρχήσις ἡ ἐν σειρᾷ ναυπηγησις. Μελετάται καὶ εἰπιτάμενον πλοίον μὲ μηχανάς ντηζέλ, η δὲ ἐναρξίς τῆς κατασκευῆς του τοποθετεῖται εἰς τὸ 1965. Ήδη τελούν ἐν υπηρεσίᾳ «πιτάμενα σκάφη» μὲ θέσεις δι' εἰκατόντα διπέρας καὶ μὲ ταχύτητα 62 μιλίων.

Παραλλήλως, θὰ συνεχισθῇ ἡ κατασκευὴ ισχυροτέρων παγοθραυστικῶν, ὡςτε νὰ ἔχασφαλισθῇ καὶ κατὰ τὴν χειμερινὴ περίοδον ἡ ναυσιπλοΐα πρὸς τὸ Λένινγραδ καὶ πρὸς τὸν Ἀρχάγγελον. «Ηδη, διὰ λογαριασμοῦ τοῦ Ρωσικοῦ Ναυαρχείου κατεσκευάσθη τὸ πρώτον παγοθραυστικόν, μὲ μηχανάς δυνάμεως 15.000 ἵππων, ἐλπίζεται δὲ διὰ τὰ προσεχῆ ἐτη δηλοὶ οἱ λιμένες οἱ ὑποκείμενοι εἰς πτήσιν θὰ διαθέτουν ίδια παγοθραυστικά. Εξ αὐλοῦ, διὰ βασικὸς τύπος πρωστηρίων μηχανάς, διὰς θὰ χρησιμοποιηθῇ κατὰ τὴν προσεχῆ δεκαετίαν, ἀναφέρεται εἰς τὴν ὑψητὴν ἀπόδοτικότητος μηχανήν ἐσωτερικής καυσίμων, μὲ κατανάλωσιν βαρέος πετρελαίου. Εύρυτάτη ἐπίσης θὰ είναι ἡ χρῆσις ἀτμοστροβίλων, τοῦ τύπου τοῦ ἔγκατασταθέντος εἰς τὰ νεότευκτα σκάφη «Ραβδίν Βινογκράτωφ» καὶ «Μέντζελες». Λόγος ἐπίσης γίνεται καὶ διὰ τὴν ναυπηγησιν φορτηγού ἥροῦ φορτίου, πρωσθουμένου δι' ἀεριοστροβίλων δυνάμεως 13.000 ἵππων, ἐνῷ θὰ συνεχισθῇ καὶ ἡ κατασκευὴ σκαφῶν μὲ μηχανάς ἀτμοστροβίλους, ηγέημένης πιέσεως ἀτμού καὶ θερμοκρασίας, καθὼς καὶ πλοίων μὲ πυρηνικὸν σύστημα προώσεων.

ΑΙ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ "ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ",

«Αφ' ἐτέρου, εἰς ἅδρον τοῦ Νικολάι Ραζυτομπούντο, ἐργαζομένου εἰς τὸ «Ιδρυμα ἐπὶ τῶν προβλημάτων τῶν συνδεδυσμένων μεταφορῶν, τοῦ Κρατικοῦ Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου, ἐκτίθενται αἱ ναυπηγικαὶ καὶ ναυτιλιακαὶ πρόδοι τῆς Ρωσίας. Τὰ σοβιετικὰ πλοῖα — ἀναφέρεται εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἀρθρον — προσεγγίζουν ἡδη εἰς λιμένας 60 καὶ πλέον χωρῶν, η δὲ δύναμις τῆς Ναυτιλίας ἀκόλουθει ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἀνοδικὴν πορείαν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1959 ἐτέθη ἐν υπηρεσίᾳ τὸ πρώτον, ρωσικῆς κατασκευῆς, «μπάλκ - κέριερ» «Λένινσκου Κουμσομόλε 12.016 τ. γκρός, ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρώστην του μὲ ἀτμοστροβίλουν. Σχεδιάζεται η κατασκευὴ σειρᾶς τοιούτων σκαφῶν, ἐνῷ συνεχίζεται καὶ ἡ ναυπηγησις φορτηγῶν γραμμῆς τῶν 7.000 τόνων διὰ γενικᾶ φορτία.

Τὸ 1960 ἐτέθη ἐν υπηρεσίᾳ τὸ πρώτων σκάφος μιᾶς σειρᾶς διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων, τοῦ τύπου «Τζάνκοι», χωρητικότητος 8.000 τόνων καὶ ἡδη σχεδιάζονται νέοι τύποι διὰ τὴν μεταφορὰν ξυλείας, ἐναλλάξ πρὸς φορτία σιτηρῶν. Κατὰ τὸν ἀρθρογράφον, ἔχει ἐκ τῆς πειρας ἀπόδειχθη, ὅτι σκάφη ἥροῦ φορτίου, μὲ κεντρικὰ καλύμματα κατών μετρίου μεγέθους, μὲ μονάδας ἐνεργείας καὶ γέφυραν ναυπιλοτίας εἰς τὸ μέσον είναι μειονεκτικά, διὸν ἀφορᾷ τὴν προσταρμογήν των εἰς ὀδοκληρωτικὴν αὐτοματοποιίσιν τῆς φορτοεκφορτωσεώς των. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν οἱ Σοβιετικοὶ ναυπηγοί, προκειμένου περὶ μεταφορᾶς γενικῶν φορτίων, προτιμοῦν τὰ σκάφη ἀνοικτοῦ «εσέλτερ - ντέκε», μὲ εύρυτας στόμια κατών καὶ μὲ πρύμνην ἐγκατάστασιν τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῆς γεφύρας. «Ἐναντὶ τῶν συνήθων, πλατούς τύπου σκαφῶν, μὲ κλειστοὺς «εσέλτερ - ντέκε», τὰ ἀνοικτοῦ τύπου πραγματοποιούν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν κατὰ δύο φοράς ταχυτέραν, ἔχουν κατὰ 20 — 25% ἀνωτέραν χωρητικότητα, κοστίζουν κατὰ 20% εὐθηνότερον καὶ ἔχουν κόστος ἐκμεταλλεύσεως κατὰ 15% ὀλιγώτερον.

«Ηδη σχεδιάζονται σκάφη αὐτομάτου ἐκφορτώσεως χύμα φορτίων, ὡς λ.χ. μεταλλευμάτων, γαιανθράκων κλπ., καθὼς καὶ εἰδικῶν πλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν δέξιων, ὑγραερίων κλπ. καὶ στόλου ψυγείων πρὸς διακίνησην ἐμπορευμάτων ὑποκείμενων εἰς ἀλλοίων. «Οσον ἀφορᾶ τὸν αὐτοματισμόν, διὰ ἀρθρογράφους ἀποκαλύπτει, διὰ ἐφαρμόζεται εἰς διὰς τὰς νέας ναυπηγήσεις, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς καὶ καταστρώματος. Φέρεται ὡς παρόδειγμα τὸ δεξαμενόπλοιον «Πεκίν» τῶν 27.000 τόνων, ὃπου διὰ αὐτοματισμὸς ἐμείσωτε κατὰ 10% τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Τὸ πρωστήρως σχεδιασθὲν δεξαμενόπλοιον «Σόφια» καὶ ἐπερα ἀδελφά αὐτοῦ σκάφη, θὰ ἔχουν ἐπι μικρότερον πλήρωμα, μολονότι θὰ είναι κατὰ 50% μεγαλυτέρας χωρητικότητος ἀπὸ τὸ «Πεκίν».

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

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 δρφειλομένων ναύλων
Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων
Έμβασμα
Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

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

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣΙ ΝΟΤΑΡΑ 77
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΔΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν. Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων» τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Ι θά κη δεξαιμενόπλοιον (ex «Silverdale» ἀγγλικόν, νεοαγορασθὲν) 11.288 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, τῆς ἑταῖριας «Ἀντρία» (διαχείρισις ἀδ. Βλασποτούλου).

2.— «Κ ἀπταῖν Τζών δεξαιμενόπλοιον (ex «Germinal», γαλλικόν, νεοαγορασθὲν) 9.956 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, τῆς ἑταῖριας «Μπράιτ Στάρ» (διαχείρισις τῶν κ. κ. Ἰω. Θεοχαρίδη καὶ Δημ. Κουβιέλου).

3.— «Σ τέλλα Σ ολάρις» ἐπιβατηγὸν (ex «Bunte Kuh», γερμανικόν, νεοαγορασθὲν) 2.520 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957, τῆς ἑταῖριας «Σάν» (διαχείρισις «Ἐθνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς»).

4.— «Σ ο φία» φορτηγὸν (ex «Tai Pink Yung», νορδηγικόν, νεοαγορασθὲν) 7030 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, τῆς ἑταῖριας «Λέσταρμ» (διαχείρισις κ. Φραγκίστα).

5.— «Ωριών» ἐπιβατηγὸν (ex «Loch Goirm», ἀγγλικόν, νεοαγορασθὲν) 2.260 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τῆς ἑταῖριας Καθουνίδου.

6.— «Τιμος Σταυρός» φορτηγὸν (ex «Città di Palermo», Ιταλικόν, νεοαγορασθὲν) 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Λάμδα» (διαχείρισις Ἰ. Λιβανοῦ).

7.— «Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος» φορτηγὸν (πρώτην ἀγγλικόν «Wavacreest» νεοαγορασθὲν) 6.656 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, τῆς ἑταῖριας «Ενεσέντα» (διαχείρισις τοῦ Οίκου «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»).

8.— «Φοίνιξ» δεξαιμενόπλοιον (πρώτην παναμάκον «Esso La Sallina», νεοαγορασθὲν) 10.548 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Στέφ. Διφωνῆν.

9.— «Αἰτζιαν Μάρινερ» φορτηγὸν (τελούν ὑπὸ ναυπηγήσειν εἰς Γαλλίαν) 10.300 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πόρτο Νάσιοναλ» (οἰκον Κουλούθρου).

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Εὑρίσκεται ἀπό τινος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ὁ κ. Κ. Λαιμός, προκειμένου νὰ διεσχαγάγῃ τὰς τελικὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἑκτέλεσιν ἐνὸς εύρυτάτου ναυπηγικοῦ προγράμματος, περιλαμβάνοντος τὴν κατασκευὴν ἐνὸς «μπάλκ κέρριερ» τῶν 60.000 τόνων d.w., καὶ ἑτέρων τεσσάρων τῶν 44.000 καὶ τῶν 24.000 τόνων d.w., ὡς ἀνεγράφη εἰς τὸν Ἰσπανικὸν Τύπον.

Ἐκ τῆς ίδιας πηγῆς ἀρύθμεθα τὴν πληροφορίαν, ὅτι ὁ αὐτὸς ἐφοπλιστὴς παρήγγειλεν εἰς τὰ γιουγκοσλαϊκὰ ναυπηγεῖα δύο «μπάλκ κέρριερ» τῶν 44.000 τόνων d.w. ἔκστασον. Τὴν πληροφορίαν ταῦτην ἀναγράφομεν μετ' ἐπιφυλάξεως, δεδομένου ὅτι τὰ γιουγκοσλαϊκὰ ναυπηγεῖα δὲν ἔχουν διαμικότητα διὰ τὴν κατασκευὴν σκαφῶν τοῦ ἀλόγου μεγέθους. Θά πρόκειται, ισως, περὶ τῆς προγενεστέρας παραγγελίας τοῦ κ. Κ. Λαιμού διὰ δύο «μπάλκ κέρριερ» τῶν 24.000 τόνων d.w. ἔκστασον.

—Ανεκοινώθη πρὸ ἡμερῶν ἡ ἀπὸ ικανοῦ χρόνου παραγγελία τοῦ Οίκου Χανδρή εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορτ, τοῦ Σάντερλαντ, δι' ἔνα φορτηγὸν χωρητικότητος 15.000 τόνων d.w., ὅπερ θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσσιν του μὲν μηχανὰς τύπου «P.», δυνάμεως 10.000 πτπων. Προβλεπόμενη παράδοσις περὶ τὰ μέσα τοῦ 1963. Μηχαναὶ καὶ διαμερίσματα πληρώματος θὰ ἔγκατασταθοῦν πρύμνηθεν.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Απὸ τὰ ναυπηγεῖα «Φέρενς» καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Τρέντ Μαριτάμ Κόμπαν» (τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ) καθειλύκουθη τὴν 18ην Ἀπριλίου ἔνα φορτηγόν, χωρητικότητος 15.900 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρώσσιν του μὲν πεντακύλινδρον μηχανὴν Ντόξφορτ, δυνάμεως 5.500 πτπων.

ΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ "Εμδεν" μετεσκευάσθη εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χῦμα καὶ συγχρόνα ἐπεμπούνθη τὸ «T.2» δεξαιμενόπλοιον «Αμ ἀ ν το» 10.721 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944. Τὸ σκάφος ἀπέτησεν ἥδη χωρητικότητα 25.000 τόνων d.w., καὶ παραδόθην εἰς τὸν Οίκον Κουλουκούντη μετωνομάσθη «Λύρα». Η λιβεριανὴ σημαία διετηρήθη.

ΤΑ ΜΕΤΑΤΡΕΠΟΜΕΝΑ ΤΟΥ κ. ΝΙΑΡΧΟΥ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς-Αρμστρογκ» περατοῦται ἐντὸς τοῦ Ιουνίου ἡ μετασκευὴ τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Γουόρλντ Γκλέιντ» εἰς μπάλκ κέρριερ. Ἀφορέθη τὸ μεσαῖον τμῆμα μὲ τὰς δεξαιμενὰς τοῦ σκά-

φους, ἀντικατασταθὲν μὲ νέον τμῆμα, μήκους 400 ποδῶν. Μετὰ τὴν παράδοσιν του, θὰ ὑποστῇ παρομοίαν μετατροπὴν καὶ τὸ τάκερ «Γουόρλντ Γκλέιντ», ὅπερ κατέπλευσεν ἥδη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τάιν. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα πρόκειται νὰ μετατραποῦν βραδύτερον εἰς μπάλκ κέρριερ καὶ τὸ δεξαιμενόπλοιον «Γουόρλντ Γκλέιντ» εἰς «Γουόρλντ Γκλέιντ» 13.256 τ. γκρός ἔκστασον καὶ ναυπηγήσεως 1952. Θὰ ἀφαιρεθῇ μεσαῖον τμῆμα μήκους 342 ποδῶν, ἀντικαθιστάμενον μὲ νέον τμῆμα μήκους 400 ποδῶν. Τὸ «Γουόρλντ Γκλέιντ» θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τὸν προσεχῆ Νοέμβριον καὶ τὸ «Γουόρλντ Γκλέιντ» τὸν Φεβρουάριον 1963.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαιμενόπλοιον «Esso Cristobal» 17.420 τ. γκρός ἡ 24.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ Οίκου I. M. Καρρά, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. Θὰ μετατραπῇ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου.

—Τὸ λίμπερτο «Αλέξινδρος» 7.191 τ. γκρός ἡ 10.942 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, οὐτίνος τὴν πώλησιν ἀνηγγείλαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ τιμῆς 235.000 δολαρίων.

—Τὸ δανικὸν φορτηγὸν «Thyra Torm» (δηζελοκίνητον) 1775 τόνων γκρός ἡ 2950 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Καπότα, ἀντὶ τιμῆς 58.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Κόντινεντ.

—Παρὰ τῶν κ. κ. Ἀλεξ. Σιγάλα καὶ Πλατῆ ἡγοράσθη, ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν, τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Carita» 4620 τ. γκρός ἡ 7565 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ σερδεῦ τοῦ 1959 (Ιονίου). Θὰ παραληφθῇ εἰς Σκανδιναϊκὸν λιμένα.

—Τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Tinsdal» 1917 τ. γκρός ἡ 3390 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Παπαπατέρα, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. Παραλαβὴ ἐντὸς τοῦ 'Ιουνίου εἰς Αμδύργον.

—Τὸ φορτηγὸν «Νηρίτος» 1425 τ. γκρός ἡ 2000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐκτεθὲν εἰς δημόσιον πλειστηριασμὸν ἐν Πειραιὲ, κατεκράψθη ἀντὶ 1.350.000 δρχ. ἐπ' ὀνόματι τοῦ κ. Ιω. Παράσχου, ἐκπροσωποῦτον τοῦ κ. Βλασποτούλου.

—Παρὰ τοῦ κ. N. Βαλμᾶ ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 125.000 λιρῶν τὸ δηζελοκίνητον ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Heelsum» 6259 τ. γκρός, 10.250 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1948, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Ρόττερνταμ.

—Τὸ μικρὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Hugine» 1352 τ. γκρός, 1650 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων. Περιστότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

—Τὸ φορτηγὸν «Δωρόθεα» 3297 τ. γκρός, 5500 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1925, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ἀγγεουρᾶ, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Ρόττερνταμ. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

—Τὸ φορτηγὸν «Κρόνος» 6756 τ. γκρός, 9540 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ δλάδων τῶν μηχανῶν του καὶ παρωπλισμένον εἰς Παλέρμου ἀπὸ τῆς 30ῆς Μαρτίου ἐ. ἔ. ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

—Τὸ φορτηγὸν «Νέξιος» 7066 τ. γκρός, 10.300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἐπωλήθη εἰς παναμαϊκὴν ἑταῖριαν ἀντὶ τιμῆς 85.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς Νεάπολιν, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαιμενῇ.

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὰ «Πορταρία» 7267 τ. γκρός, 11.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945 καὶ «Λάμπρος» 7247 τ. γκρός, 10.990 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθησαν, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, εἰς ἑτέραν παναμαϊκὴν ἑταῖριαν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Adeny» 2377 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ Λονδίνον, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ καὶ μετωνομάσθη «Κάθριν».

—Εἰς βρετανικὸν λιμένα παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Pondas» 311 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, ὑψώσαν δὲ τὴν ἀλληλικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Μήλος».

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Lis» 499 τ. γκρός ἡ 640 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1904, παραληφθὲν εἰς γερμανικὸν λιμένα, ἐτέθη ὑπὸ τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Ορέστης».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Δενδρινού μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

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

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

«Hallgate» 410 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, παρελήφθη πρό ήμερών εις Γκούλλ, ένθα ψώσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Άγιος Νεκτάριος».

—Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν μας «Π ἀ μ α» 7081 τὸν γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του εἰς Πειραιᾶ, μετωνομάσθη «Π ἐ λ α».

—Τὸ πωληθὲν εἰς ἀλοδαποὺς φορτηγὸν μας «Θεοφανὸς Λιδαῖος» 6636 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, παραληφθὲν εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ, ψώσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «King Treasury».

—Ἐπίσης τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «Ν ἄ ξ ο σ» 7066 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς λιμένα τῆς Ἀνατ. Μεσογείου ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του, ψώσε τὴν σημαίαν τοῦ Λιδάνου καὶ μετωνομάσθη «Σ τέ 6 ε».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Roseonion» 6032 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, παραληφθὲν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, μετωνομάσθη «K ρ ι σ» καὶ ψώσε τὴν λιδανικὴν σημαίαν.

—Παρελήφθη ἐπίσης εἰς Ἀγγλίαν τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταίρειας «Traphalikar» (διαχείρισις κ. Ἀλ. Τσαβλίρη) ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Levenpool» 7.043 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942 καὶ μετωνομάσθη «Newlane». Ἡ ἀγγλικὴ σημαία διετηρήθη.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ λιδεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Σ ἀ ν Π ἀ μ π λ ο» 10.546 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 210.000 δολαρίων καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Σπέτζιαν.

—Τὸ πρὸ καιροῦ κοπὲν εἰς δύο εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν λιδεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Γ κ ἐ μ» 9.260 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1932, οὐτοῖς ἀμφότερα τὰ τμῆματα διεσώθησαν ρυμουλκήθεντα εἰς Τζάκσονβιλλ, ἐπωλήθη ἥδη εἰς Ἀμερικανὸν διαλυτά.

—Τὸ πρὸ τινος παροπλισθὲν ἐν Ιαπωνίᾳ φορτηγὸν μας «Α μ 6 ρ α κ κ ι κ ο σ» 8.444 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ιαπωνίας διαλυτάς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Οζάκαν. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

—Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν «T.2» «Μ ι χ α ᷂ λ» 10.441 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. I. M. Καρρά εἰς Ιταλίους διαλυτάς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς ισπανικὸν λιμένα. Τιμὴ δὲν ἔνεκονώθη.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸν λήξαντα μῆνα Μάιον ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας, ἑλληνικῶν συμφέροντων: «Δυναμικός» παναμαϊκόν, τόννων γκρός 2.757 ἀπὸ 18' Απριλίου 1962, ἐκπρωσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύ. Ξύστρη, «Δῆλος Πάιάνορ» λιδεριανὸν τόννων γκρός 7.259 ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1962, «Γουόρλητ Ιντουστρύ» λιδεριανὸν τόννων γκρός 25.490 ἀπὸ 20' Ιανουαρίου 1962 ἐκπρωσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Α. Τσεσμελή καὶ «Ζωαδόχος Πηγή» ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου, τόννων γκρός 3.390 ἀπὸ 16 Μαΐου 1962, ἐκπρωσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θεοδ. Παπαπατέρα.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφῃ ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλίσμένων τὸ φορτηγὸν «Αστρον», ὑπὸ σημαίαν Παναμά τόν. γκρός 7.150, ὡς ψώσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἀνωτέρω μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας, ἑλληνικῶν συμφέροντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐπὶ τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 546, τόννων γκρός 5.148.023.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ".

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ης Μαΐου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευαζεῖς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» (Σκαραμαγκά) τὰ κάτωθι σκάφη: «Τρίτων» (λιθ. δεξ.), 16.580 τόννων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγὸν), «Γουόρλητ Τρόπο» (έλλην. δεξα.). 16.460 τόννων d.w. (μετατροπὴ εἰς φορτηγὸν), «Μέρκιουρου» (γιώτ ὑπὸ σημαίαν Βερμούδων) 210 τ. γκρός (έτησία ἐπιθεώρησις). «Σ. Ρόμπιν» (λιθ. δεξ.), 18.000 τόννων d.w. (έτησία ἐπιθεώρησις). «Εσσο Πουέρτο Ρίκο» (παν. δεξ.), 32.918 τόννων (έτησία ἐπιθεώρησις). «Μασσατσουσέττη Γκέττου» (λιθ. δεξ.), 46.316 τόννων (έτησία ἐπιθεώρησις). «Τρίτων» (έλλ.) 18.000 τόννων (διάφοροι ἐπισκευαζεῖ). «Σύλβαν Αρρού» (άγγλ. δεξ.) 31.200 τόννων (διάφοροι ἐπισκευαζεῖ). «Γουόρλητ Ινφλουενς» (λιθ. δεξ.) 40.500 τόννων (έτησία ἐπιθεώρησις). «Φρόστατ» (νορβ. δεξ.) 35.000 τόννων (έτησία ἐπιθεώρησις). «Τσέλγουντ Μπήκουν» (άγγλ. δεξ.) 32.190 τόννων (έτησία ἐπιθεώρησις). «Αννα» (λιθ. δεξ.) 40.919 τόννων (έτησία ἐπιθεώρησις). «Νόρθ Κάουντες» (λιθ. φορτηγὸν) 10.662 τόννων (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπισκευαζεῖ). «Φέρφιορτ» (νορβ. φορτ.) 4.240 τόννων (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπισκευαζεῖ) καὶ «Γουόρλητ Κόνκορντ» (λιθ. δεξ.) 33.000 τόννων (έτησία ἐπιθεώρησις).

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Ο Ελληνικὸς Νηογνώμων διέθεσεν καὶ ἐφέτος ποσὸν ἐκ δραχ. 5.000 πρὸς δράβεστιν ἀριστούχων μαθητῶν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Εμπορικού Ναυτικοῦ.

Πολὺ μεγαλυτέραν σημασίαν ὅμως ἔχει ληφθεῖσα ἀπόφασις παρὰ τοῦ

Δ. Συμβουλίου τοῦ Νηογνώμονος, ἡτὶς καὶ ἐνεκρίθη παρὰ τῆς συνελθούσης τὴν 25.5.62 ἐν Πειραιεὶ Γεν. Συνελεύσεως τῶν μετώχων αὐτοῦ, περὶ τροποποίησης τοῦ Καταστατικοῦ του, κατόπιν τῆς ὅποιας: Μετὰ κράτησιν, ἔξι ἐνεχομένων κερδῶν, ἀποθεματικοῦ καὶ διανομῆς τοκομερίσματος οὐχὶ ἀνωτέρου τοῦ 8%, ἐκ τοῦ ὑπολοίπου, τὸ 50% διατίθεται ὑπὲρ Ναυτικῶν ή Τεχνικῶν Σχολῶν ἢ τῶν ἐν αὐταῖς φοιτώντων καὶ ἀριστεύοντων μαθητῶν, ὑποδεικνυμένων συμβουλευτικῶν ἐκάστοτε παρὰ τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας.

Οὕτω, ὃ Ἐλληνικὸς Νηογνώμων δύναται νὰ καταστῇ ἀξιόλογος παράγων οικονομικῆς ἐνισχύσεως τῶν Σχολῶν, ἐκ τῶν ὅποιων προέρχονται τὰ προσοριζόμενα δι' ἐπάνδρωσιν τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας νέα στέλεχη.

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Πρὸς τὰς λιμενικὰς παραλίους προξενικὰ ἀρχὰς καὶ τὰ προξενικὰ λιμεναρχεῖα, ἀπεστάλη ἐγκύλιος τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναφερομένη εἰς τὸ τρόπον ὑπολογισμοῦ τῆς ἐπὶ πλοίοιν τοῦ Β. Ναυτικοῦ θαλασσίας ὑπερεσίας, δι' ἀπόκτησιν κατηγοριῶν τινῶν διπλωμάτων ἐν τῷ Εμπορικῷ Ναυτικῷ.

Οὕτω δάσει τῶν οἰκείων διατάξεων τοῦ καδικοποιημένου Ν. Διατάγματος «επερὶ διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν ναυτικῆς ικανότητος ἐν τῷ Εμπορικῷ Ναυτικῷ» ἡ πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀπαιτουμένη θαλασσίας ὑπερεσία, δέοντος ὅπως ἔχῃ διασυνθῆ, προκειμένου περὶ: α) πλοιάρχων Β' καὶ Α' τάξεως ὑπὸ ιδιότητα πλοιάρχου ἢ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος. β) Περὶ μηχανικῶν Β' καὶ Α' τάξεως ὑπὸ ιδιότητα προϊσταμένου ή ψιφισταμένου μηχανικοῦ. γ) Ραδιοτηλεγραφητοῦ Α' τάξεως ὑπὸ ιδιότητα προϊσταμένου ή ψιφισταμένου ραδιοτηλεγραφητοῦ σταθμοῦ πλοίου καὶ δι) Οἰκονομικοῦ Α' τάξεως ὑπὸ ιδιότητα προϊσταμένου ή ψιφισταμένου οἰκονομικῆς ὑπερεσίας μηχανικοῦ πλοίου. Ἄναφέρεται περιστέρω εἰς τὴν ἐγκύλιον διατάξεων διανυσμένης ἐπὶ πλοίοιν τοῦ Β. N., ἡ θαλασσίας ὑπερεσία λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν μόνον ὅπαν καλύπτει τὰς ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων ὄριζομένας προϋποθέσεις, ὡς πρὸς τὴν εἰδικότητα ἡ βαθμόν, ὑπὸ τὰς ὅποιας δέοντας νὰ ἔχῃ διασυνθῆ.

Ἐκ τῆς δῆλης οἰκονομίας τῶν διατάξεων τοῦ Ν.Δ. 2689/1953, προκύπτει σαφῶς διὰ τὸ νομοθέτης ὅπως προκειμένου περὶ προαγωγικῶν διπλωμάτων ὑπὸ τοῦ Νόμου καθοριζόμενης ὑπερεσίας νὰ ἔχῃ ἀπαραιτήτως ἀποκτηθῆ ὑπὸ εἰδικότητα πλοιάρχου, δισάκις ἡ χωρητικότης τοῦ πλοίου ἐπιτρέπει τοῦτο, ἡ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, προκειμένου περὶ διπλώματος πλοιάρχου, προϊσταμένου μηχανικοῦ δισάκις ἡ ἀποδύναμις τῆς μηχανικῆς ἐπιτρέπει τοῦτο, ἡ ψιφισταμένου μηχανικοῦ προκειμένου περὶ διπλώματος μηχανικοῦ, προϊσταμένου ή ψιφισταμένου ραδιοτηλεγραφητοῦ σταθμοῦ πλοίων προκειμένου περὶ διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ Α' τάξεως καὶ προϊσταμένου ή ψιφισταμένου οἰκονομικῆς ὑπερεσίας, μηχανικοῦ πλοίων, προκειμένου περὶ οἰκονομικοῦ ἀξιωματικοῦ Α' τάξεως.

Κατὰ τὰ συνέπειαν οἱ ἐν τῷ Β. Ναυτικῷ ὑπερετοῦντες καὶ προσχρόνειοι διὰ συμμετοχῆς εἰς ἔξετάσεις προαγωγικῶν διπλωμάτων, δέοντας νὰ ἔχουν ἀποκτήση τὴν ὑπερεσίαν ταύτην ἐπὶ πλοίοιν ἐνέργειά τοῦ Β.Ν. ὑπὸ βαθμού ἀξιωματικοῦ (μονίμου ἢ ἔρδου) ἡ ἐπικούρου προκειμένου περὶ διπλώματος πλοιάρχου Β' καὶ Α' τάξεως, διὰ τὰς λοιπὰς δὲ κατηγορίας διπλωμάτων (μηχανικοῦ Α' καὶ Β' τάξεως, ραδιοτηλεγραφητοῦ Α' τάξεως καὶ οἰκονομικοῦ ἀξιωματικοῦ Α' τάξεως) ὑπὸ βαθμού ἀξιωματικοῦ ἢ ὑπαξιωματικοῦ ὑπόλογου (μονίμου, ἔρδου) ἡ στρατεύσιμον διότι οἱ στρατεύσιμοι τοῦ Β. Ναυτικοῦ τῶν εἰδικοτήτων τούτων δέοντας ἔνομάζονται ἀξιωματικοῖ.

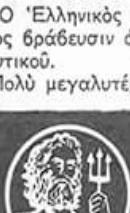
ΠΛΑΗΓΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΥΛΟΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐγκρίνεται διὰ ἀποστάταις εἰς τὰς τάξεις τοῦ πλοίου εἰς τὸν παρὰ τῷ πλοηγῷ σταθμῷ Πατρῶν ὑπερετοῦντας πλοηγῶν, δριζόμενος ἐκάστοτε διὰ διαταγῆς τῆς διευθύνσεως Ναυτικῆς Εργασίας καὶ Εκπαιδεύσεως, δισάκις ζητεῖται τοῦτο παρὰ τῶν πλοιάρχων τῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Πύλου καταπλεόντων πάσης ἐθνικότητος πλοίων.

Η πρόσληψις πλοηγοῦ καθίσταται ὑποχρεωτική, ἐφ' ὅσον τὰ καταπλέοντα πλοία παραβάλλουν εἰς τὸ ἐν τῷ λιμένι τῆς Πύλου εὐρισκόμενον δεξαμενόπλοιον πρὸς παραλαβὴν καυσίμων.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ ἐστοπεικῆς καύσεως Γ' τάξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Ν. Αντωνίου, Μ. Αρχολέας, Π. Αθανασίου, Εύ. Βαμβακούσης, Π. Βελισαράπος, Αθ. Βιλλιώτης, Στ. Βασιλίδης, Στ. Γαλάκος, Δ. Γρηγορίου, Αντ. Γάδη, Γάτες, Γ. Γκίνης, Αθ. Γουρνέλης, Δ. Γιαννήλος, Κ. Γλύκας, Γρ. Γιαννακόπουλος, Β. Δούρος, Γ. Δρεπανίωτης, Κ. Δημητριάδης, Ιορ. Εύθαλιτσης, Μ. Θάνος, Κ. Ιωαννίδης, Πρ. Ιωαννίδης, Φ. Ιωαννίδης, Π. Κωστόπουλος, Ν. Κουκίδης, Γιαν. Κατραντσώτης, Ανδρ. Καγιαβάς, Εμμ. Κουτούκας, Αν. Κοντογώνης, Χ. Κοτσώνης, Κ. Κώνστας, Μ. Κουκουμίδης, Δ. Κυριακούλακης, Σ. Κούλης, Εύ. Κυριακίδης, Τηλέμαχος



NEPTUNOS
AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING
NAVAL CONTRACTORS
TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P.O. BOX 1067
Ship maintenance, Riggers and sailmakers, Labour Contractors, Boiler Scaling,
Ballast Tanks and Cargo Oil Tanks especially, Carpenter's works undertaken
by Contract or by day.

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.
P. O. BOX No 610
Telegram CONTORNA
BEIRA
SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS

Κορωναίος, 'Εμμανουήλ Κωστάλας, Χρ. Κουγιουμτζής, Μ. Κατσιμήκος, 'Ιω. Κίρτσος, Π. Λουιδης, Θ. Λεούσης, Γ. Λιθανός, Γ. Λαμπτινάκος, Μ. Μαυρομάτης, 'Εμμ. Μωραΐτης, Δ. Μαυριδόγλου, Κ. Μαγδαλέας ή 'Αμυγδαλάκης, Στ. Μπαρμπέρης, Κ. Μαράς, Δ. Μανδηλάρης, Σπ. Μοσχόπουλος, Κ. Νικολάκης, 'Ιω. Ντουρούπης, Γ. Νικολέτος, Στ. Οίκονόμου, Εύ. Προκάλαμος, Δ. Παγώνης, Δ. Πασσαλάρης, Κ. Παπαζαχαρόπουλος, Κ. Πουλάκης, Εύ. Σκαρμούτσος, Λ. Στεφάνου, Σπ. Σολδάτος, Χρ. Σανόδης, Εύ. Σταυράκης, Γ. Σταυρούλης, Π. Σταματακάκος, Εύ. Στακείου, Κ. Σαραντίδης, Σ. Στεφανούρης, Π. Στιτιρίδης, Θ. Τάρτας, Κ. Τσαντάκης, 'Αν. Φωμελίτης, Κ. Φασούλης, Χρ. Φίλης, Γ. Φεργάδης, 'Αχ. Χρυσός, Εύ. Χρυσικόπουλος, Ν. Ψαρράκος, 'Οδ. Όρολογάς και 'Ιω. Κουτουκάκης.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ δεύτερον δεκαπενήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Μαΐου ἔχοργηθησαν συντάξεις παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Νικόλ. 'Ηλ. Δραπανιώτην, μὲν ὑπηρεσίαν 33 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 5 μηερῶν δραχ. 5.402 μηνιαίως καὶ Μαρίαν χήραν Δημ. Γιανάκη, λόγω ἀτυχήματος δραχ. 1.233 μηνιαίως.

Εἰς μηχανικούς: Παντ. Εύ. Κουκούρην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δραχ. 2.674 μηνιαίως καὶ Εύστρ. Δημ. Βουγιουκλήν, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν δραχ. 3.190 μηνιαίως.

Εἰς ἀσυρματιστάς: Στυλ. Δ. Δημητρακόπουλον, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δραχ. 4.237 μηνιαίως καὶ 'Ελισ. χήραν 'Ηλ. Κατράδη, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν δραχ. 801 μηνιαίως.

Εἰς κατόπερα πληρώματα: Νικ. 'Ιω. Γρίβαν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δραχ. 529 μηνιαίως, Καλλιόπην χήραν Νικ. Πιζάνια θερμαστοῦ, λόγω ἀτυχήματος δραχ. 945 μηνιαίως, Γρηγ. 'Ιω. Κανακάρην, ναύτην, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 944 μηνιαίως, 'Ορφανον Εύθ. Κολεστή, θαλαμητόπουλον, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 25 ἡμερῶν δραχ. 1.198 μηνιαίως, Χρήστον 'Αντ. Βέττανην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δραχ. 677 μηνιαίως, Γερ. Δ. Στεφανάτον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δραχ. 1.119 μηνιαίως, 'Ηλίαν Β. Λαζαριάδην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δραχ. 2.401 μηνιαίως, Προκόπιον Κ. Παντελέοντα, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δραχ. 1.243 μηνιαίως, Μαρίνον Γ. Κόκκαλην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δραχ. 1.849 μηνιαίως, Δημ. Μ. Γκιώνην, μεμονωμένον ἐργάτην θαλάσσης, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν καὶ 3 μηνῶν δραχ. 500 μηνιαίως, Διον. Χ. Δάνην, μεμονωμένον ἐργάτην θαλάσσης, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δραχ. 500 μηνιαίως, 'Αναστ. πατέρα Βασιλ. Τσόρου, δού簿ον μαγείρου, μὲν ὑπηρεσίαν 2 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δραχ. 500 μηνιαίως, 'Αντ. Λ. Κορωνέλον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 9 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δραχ. 716 μηνιαίως, 'Αναστ. Μ. Δένδιαν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δραχ. 1.526 μηνιαίως, 'Αντ. 'Ιω. Αλιμπράντην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δραχ. 643 μηνιαίως, Γεώρ. Ζ. Κοντάκον, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δραχ. 571 μηνιαίως, Κων. Π. Ρούσσον, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δραχ. 1.210 μηνιαίως, Παντ. 'Ιω. Μαχαίραν θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δραχ. 2.255 μηνιαίως καὶ

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

'Υποκαταστήματα καὶ πρακτορεῖα
καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ
Εἰδικευμένοι εἰς τὴν πρακτόρευσιν
τακτικῶν γραμμῶν
Έκπρόσωποι ὑπερεκατόν
έφοπλιστικῶν οἰκων

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς δλους τούς Ιταλικούς λιμένας
Τιμαὶ συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX GZ 046

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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

Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ:

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

Δημ. 'Ιω. Τσιμούραν, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δραχ. 647 μηνιαίως.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Παρὰ τοῦ Οίκου «Ν. I. Γουλανδρῆς» ἐκλείσθη τάιμ - τσάρτερ διὰ δύο ἑτὸς 11/— κατὰ τὸν d.w., τὸ νορθγικὸν δεξαμενόπλοιον «Thorshall», 27.040 τ. γκρός ή 42.400 τόνων d.w. (ναυπηγήσεως 1961), μὲ παράδοσιν 'Ιούνιον. Τὸ ἐν λόγῳ τάνκερ ἀναπτύσσει ταχύτητα 16 μίλιων, μὲ κατανάλωσιν 80 τ. φιόνελ.

—Τὸ ὄπο τὴν ἀστερόεσσαν φορτηγὸν «Σ ὁ φι Χ.» 11.562 τ. γκρός (τοῦ 1944) μετωνομάσθη «Β ἡ σ ω».

—Τὸ φορτηγὸν «Ι Ι λι σ σ δ ζ» 8.371 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Ε λ ε σ ν α».

ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ

Τυπογραφικὸν λάθος παρειόφρυσεν εἰς τὸ ἄρθρον περὶ τῆς δῆζελ μηχανῆς Σούλτζερ, τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας. Εἰς μίαν ἀπὸ τὰς τελευταίας παραγράφους ἀναφέρεται κατανάλωσις καυσίμων διὰ τὴν ισχὺν τῶν 3.000 πόπων κατὰ κύλινδρον 5 χιλιόγραμμα μας ἀνὰ πόπον/ώραν, ἀντὶ τῶν 5 γραμμά μας ἀνὰ πόπον/ώραν, ἀντὶ τῶν 5 γραμμά μας ἀνὰ πόπον/ώραν. Προφανὲς τὸ λάθος.

ΠΑΡΑΠΟΝΑ...

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατέ μου νὰ θέσω ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὥρισμένα ἐρωτήματα πρὸς τὸν κ. διευθυντήν τῶν «Ἐλληνικῶν Διύλιστηρίων» ἐπὶ θεμάτων σχετιζομένων μὲ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν δεξαμενοπλοίων:

α). Εἰς ποίαν χώραν τῆς 'Υδρογείου ὑπάρχει διϋλιστήριον, ἔνθα ὁ ἀφέρματισμὸς γίνεται πρὸ τῆς προσδέσεως τοῦ πλοίου πρὸς φόρτωσιν καὶ οὐχὶ μετ' αὐτήν; 'Ασφαλῶς, εἰς καμμίαν. "Αν τοῦτο δὲν τὸ γνωρίζῃ ὁ κ. διευθυντής τῶν «Ἐλληνικῶν Διύλιστηρίων», δυνάμεθα νὰ τὸν πληροφορήσωμεν ἡμεῖς, σίτινες ἔχομεν ἐπίσκεψην πλείστους οἶστους ζευγάρων, λιμένων πρὸς φόρτωσιν πετρελαιοειδῶν. 'Η ίδια ἐρώτησις ἀπευθύνεται καὶ πρὸς τὴν ἀρμοδίαν ἀφήκην τῆς Ναυτιλίας, ηῆται εἰληκοθήκην νὰ ἔχῃ ρυθμίσει τὸ θέμα τοῦτο, ὃστε νὰ μὴ ἐκτιθεμέθω εἰς ζημιάς, διὰ τὸν ἀκτελούμενον ἐλιγμοὺς μὲ ἀφέρματισμένον πλοίον καὶ ὑπὸ ἀνωμάλους καιρικάς συνθήκης.

β). Εἰς ποίαν διϋλιστήριον προβολήτα φορτεκφορτώσεως πετρελαιοειδῶν ἡ διεύθυνσις τῶν διϋλιστηρίων δὲν ἔχει ἐγκαταστήσει τηλέφωνον πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν πλοίων; "Αν ἡ ἐπιχειρήσης θὰ ζημιώσῃ, τότε ἀς τοποθετημήτη τηλεφωνικὸς θάλαμος, διὰ νὰ ρίπωμεν κέρματα καὶ νὰ ἔχητομεθαδέν.

κ). Εἰς ποίον διϋλιστήριον ὁ ἐπὶ τῆς φορτώσεως ἐπιτετραμμένος ἐρωτώμενος παρὰ τὸν πλοιάρχον «ἄνθρακαν» διεύθυνσιν τῶν διϋλιστηρίων εἰμαὶ πελάτης του, δι' οὐ καὶ πρέπει νὰ τυγχάνω τῆς δεύοντος ἔξυπηρέτησεως, ὡς συμβαίνει μὲ δλᾶς τὰς ἐπιχειρήσεις.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐπιθυμῶ νὰ προσθέσω καὶ τὴν ἐκνευριστικὴν συμπεριφορὰν τῶν ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν φορτίων τεταγμένων. Θά πρέπει τίσως νὰ μάθουν, διὰ τὸ κυβερνῶν ἔντα τοῦ πλοίου ἀποκαλεῖται «πλοίοισχος» καὶ δχι ἐρεθίσεις. 'Ημεῖς οἱ ναυτικοὶ, ἔχοντες ἔμφυτον τὴν καλὴν συμπεριφορὰν καὶ τὴν ἔξυπηρετικότητα, ἀπαιτοῦμεν καὶ ἀπὸ τοὺς ἄλλους διπλῶν τοῦτον τρόπον.

Πειραιεύς, 21 Μαΐου 1962.

Μετὰ τιμῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΙΩΤΗΣ
Πλοιάρχος δ)ξ «Λίνα»

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ» (1.489 τ. γκρός καὶ ναυπ. 1921): 'Εκ Ράδεννας καὶ Δυρραχίου ἐμφόρτον, ἐκτύπησε τὴν 14ην Μαΐου ἐπὶ πλοίον βιθισθέντος κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον καὶ λόγω ἀκατασχέτου εἰσροής θύδατος, ἐγκατελεῖθος ὑπὸ τῶν 16 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος του. Τὸ σκάφος ἐδύνθησθι πληγίον τὸν Δυρραχίου εἰς θέσιν ἔχουσαν βάθος 6 ὄργυιῶν, ἐνώ οἱ ναυαγοὶ παρελθόμενοι ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Μάστερ Στέλιος». Θά καταβλήθη προσπάθεια ἀνέλκυσεως. (Μαΐου 14)

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» II: 'Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Μεγάλας Λίμνας προσέκρουσεν εἰς Ντουλούθη ἐπὶ τοῦ κρηπτιδώματος ὑποστάτη ζημιάς τινάς εἰς τὴν έλικα καὶ εἰς ἐλάσματα τοῦ σκάφους. (Μαΐου 13)

«ΑΛΦΑ»: 'Εξ 'Αμβούργου δι': 'Αμβέρσαν προσήραξεν εἰς Τέρσελιγκ, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη αὐθημερὸν ἀνευ βοηθείας καὶ συνέχισε τὸ ταξίδιον του. (Μαΐου 25)

«ΑΜΑΖΩΝ»: Προερχόμενον ἀπὸ Μορμουγκάο, ἐνῷ ἐπλεύριζεν εἰς Χι-

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Και ἐπανήλθομεν αἰσίως εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ παρελθόντος Φεδρουαρίου. Ή μόνη διέξοδος δὲ παροπλισμός. Ή ναυλαγορά ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ Μαΐου ἔγνώρισε καὶ πάλιν ἔξαιρετικῶς δυσκόλους ἡμέρας, ἀντιμετωπίζει τὴν ὑπερέντασιν τῆς συνεχίζομένης ἀπὸ τόσων ἐτῶν κρίσεως. Ὑπέρμετρος προσφοράς χωρητικότητος εἰς τοὺς τομεῖς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ — παρὰ τὴν ζωηράν κίνησιν τῶν σιτοφορτίων — προεκάλεσε τὴν ἀπότομον κατάρρευσιν τῶν ναύλων. Καὶ ἡ μεγάλη οὐτῆ ὑποτίμησις — κατὰ σελλίνια δλο — εἶχε τὸν ἀντίκτυπόν της καὶ εἰς τὰς ἄλλας ἀγοράς — τὸ Πλέιτ καὶ τὴν "Ἀπω" Ἀνατολήν. Οἱ ναῦλοι τῶν ταίμ - τσάρτερς ὑπέστησαν καὶ αὐτοὶ τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἐκπτώσεως, τῆς σημαντικῆς, τῆς λίαν ἐπιζημίου διὰ τὰ στενώτατα περιθώρια κέρδους, ὅπερ ἀπέδιδον αἱ κινεζικαὶ χρονοναυλάσεις εἰς τὰ μικρᾶς ἥλικιας δηγελοκίνητα σκάφη.

Ἡ ἀπαισιοδοξία κατέλαβε καὶ πάλιν τοὺς ἐφοπλιστάς. Εἰς τὴν σκέψιν των ἀποκλείεται ἡ βελτίωσις διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον.

Εἰς δόλιγους ἀριθμούς ἀποδίδεται κατωτέρω ἡ ὑεύταπτάς ἐκτάσεως ὑποτίμησις. Σιτηρά λ.χ. ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ "Εἴδοντας ἐπιληρώθησαν 42/6 καὶ ἀπὸ Μπατι Κομῷ διὰ Μέρσεϋ ή Χούλη 37/6 ('Ιούνιον). 'Ανάλογοι σὶ ἐκπτώσεις ἀπὸ τὸν "Αγιον Λαυρέντιον καὶ τὰς Μεγάλας Λίμνας. 'Απὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον τὰ 38/— ἐπιληρώνοντο δι' Ἀγγλίαν (1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν) καὶ ἀπὸ τὸ Μπατι Κομῷ διὰ Λονδίνου 26/3 (3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν). 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας τάκερ 17.000 τόν. ἐπιληρώθη δολ. 7.25 διὰ τὸ Κόντινεντ μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 2.25 καὶ σύνθετος φορτηγὸν δολ. 7.50, μὲ 3 δολ. διὰ τὴν συμπλήρωσιν εἰς "Αγ. Λαυρέντιον ('Ιούνιον). Διὰ τὴν 'Αμδέρσαν — 'Αιμδούργον ρέιντζ δολ. 8.25.

'Απὸ τὸν Κόλπον καλὴ ἡ κίνησις. Οἱ ναῦλοι ὅμως ἔξπεισαν. "Ἐναντὶ τῶν 4.75, ἐκλείσθησαν τάνκερς εἰς τὰ 4.45 δολ. διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ 3.65 φίο ('Ιούνιον). Συνήθη φορτηγά δολ. 4.75, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν. Τρία τάνκερς διὰ τὴν Τουρκίαν ἐκλεισαν τὰ ἔξ 70.000 τόν. σιτηρά εἰς τὰ 6.15 καὶ 6.35 δολ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 8.75 δολ. καὶ τὴν Βομβάρην εἰς τάνκερ δολ. 7. Τὰ 63/6 ἐπιληρώθησαν διὰ τὴν δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας, ἐλεύθ. ἐκφορτ. ('Ιούλιον).

Τὰ παλαιοσιδῆρα ἐπανῆλθον εἰς τοὺς πρὸ 18 μηνῶν ναύλους. 'Επιληρώθησαν δολ. 103.500 διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (λίμπερτο σκάφος), ἔναντι τῶν 114.000 πρὸ 150θημέρου. 'Ανάλογοι αἱ ἐκπτώσεις καὶ διὰ τὴν Δυτ. Ιαπωνίαν (δολ. 60.000). Οἱ γαιανθράκες μὲ περιωρισμένη κίνησιν. Ναῦλοι χαμηλότεροι. Διὰ Ρίον δολ. 5.25 καὶ 5 δολ. ἐν συνεχείᾳ ἔναντι τῶν 5.40 προηγουμένων. Σκάφοι μεγαλύτερα δολ. 5.15. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν μέγας σκάφος δολ. 8 (1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφ.) καὶ 7 δολ. (βάσις 6 ἡμέραι SHine). Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 4.70 δολ. καὶ 4.45. Διὰ τὸ Κόντινεντ (Ρότερνταν) σκάφος 22.000 τόν. 22/6.

Οἱ Κινέζοι ἐπωφελήθησαν τῆς ἐκπτώσεως. "Ἐναντὶ τῶν 89/6 ἀπὸ τὴν Κούβαν διὰ τὴν Κίναν, ἐπληρώνων τὰ 88/— καὶ δολιγώτερον ἐν συνεχείᾳ. 'Απὸ τὸν "Αγ. Δομήνικον διὰ λιμένας τοῦ Κόλπου δολ. 3.25.

Τοῦ Πλέιτ ἡ ὑποτίμησις ὑπῆρξεν ἐπίστις σημαντικῆς, ἀν δχι καὶ τόσον ὅσσον τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Τὰ 63/9 ἐπιληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ ('Ιούνιον) καὶ δὲ αὐτὸς ναῦλος διὰ Δυτ. Ιαπωνίαν καὶ Σικελίαν. Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐν συνεχείᾳ τὰ 61/9 ἔγενοντο δεκτὰ (15 — 30 'Ιούνιον). Διὰ τὸ Μάντσεστερ 68/9. Οἱ Κινέζοι ἐπληρώσαν σκάφος 14.000 τόν. (ἀραδόσιτον) 89/— ('Ιούνιον) καὶ σιτηρά 88/— ('Ιούλιον). Μεταλλεύματα ἀπὸ Βιττόρια διὰ τὴν Πόλωνίαν ('Ιούν. — 'Ιούλ.) 47/—. Διὰ τὴν Κωνσταντζαν 46/— φίο (1.000 τ. φόρτ. καὶ 2.000 τ. ἐκφόρτωσιν).

Δυσκολίας ἔξερεστως ἔργασίας ἀντιμετώπιζουν τὰ σκάφη εἰς τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν. Ναῦλοι ἔξαιρετικῶς χαμηλοὶ προσφερόντο. Τὰ 5.25 δολ. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (σιτηρά). Διὰ τὴν Βενεζουέλαν δολ. 4.50. 'Ο ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ τελευταίου πολέμου χαμηλότερος ναῦλος τῶν 100.000 δολ. κατ' ἀποκοπὴν φίο ἔντ στόσουεν ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν δι' Ἀγγλίαν (ἔνα λιμένα) ἐπιληρώθη διὰ ἡυλείαν καὶ γενικά, ἵσος πρὸς 55/— τὸν τόνον, εἰς σκάφος δηγελοκίνητον 12.800 τόνων.

'Απὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἀρκεταὶ ναυλάσεις διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (ἀραδόσιτος). Ναῦλοι χαμηλότεροι. Τὰ 55/— ἔναντι τῶν προηγουμένων

58/—. 'Απὸ τὰς Φιλιππίνας ὁ αὐτὸς ναῦλος τῶν 14½ σέντς ἐπληρώθη διὰ κόπρα πρὸς τὸ Κόντινεντ. Δεκάς σκαφῶν ἐναυλισθη.

Πτώσις αἰσθητὴ καὶ τῶν ναύλων ἀπὸ Μαρμάρικος. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 40/3 ('Ιούνιον) ἔναντι τῶν 43/6 πρὸ τινῶν ἐδυομάδων. Διὰ τὸ Κόντινεντ λίμπερτος ἐπιληρώθησαν 35/6, κατὰ 2/6 δλιγώτερον προηγουμένων ναυλάσεων καὶ ἐν συνεχείᾳ 31/6 φίο ('Ιούν.). Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Κούνηλανδ διὰ τὴν Ἀγγλίαν 82/6. 'Αλεύρω διὰ Κεύλανην ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν 73/5 καὶ 72/6 ('Ιούν. — 'Ιούλ.). Σιτηρά διὰ τὴν Ινδίαν ἀπὸ Δυτικὴν Αύστραλιαν 40/— ἐλεύθ. ἐκφ. ('Ιούλ.). καὶ ἀπὸ Νότιον Αύστραλιαν διὰ Ν. Αφρικήν 80/— ἐλεύθ. ἐκφ. ('Ιούλιον). 'Απὸ τὸ Κόντινεντ λιπάσματα διὰ τὴν Νότιον Κίναν 63/— καὶ σιτηρά ἀπὸ τὴν Βόρειον Γαλλίαν μὲ τὸν αὐτὸν ναῦλον ἐπίστης.

Τὰ ταίμ - τσάρτερς διὰ κινεζικὸν λογαριασμὸν εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα. Ταξίδια Πλέιτ ἐπιληρώθησαν 21/6 καὶ 20/6 μὲ παράδοσιν Κόντινεντ καὶ 17/— μὲ παράδοσιν Σιγκαπούρην καὶ 16/6. Διὰ 4 — 7 μῆνας 19/6. Μότορσπιτ 13.380 τόν. δ.ω. (14½ μιλ. 23 τόν. μέσου καυσίμου) μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν λιμένα Βορ. 'Ατλαντικοῦ πρὸς 2.65 δολ. διὰ 3 — 4½ μῆνας.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Πλέον ἐπλιποδόροι οἱ ναῦλοι διὰ τὰ πετρέλαια, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν κατάστασιν τῶν ηροῦ φορτίου σκαφῶν. 'Η ἐλλειψις «στότο» τονάλις εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ ἐπιτύχουν μικράν τινα ἀντίμετραν τῶν ναύλων, ητίς καὶ διετηρήθη καθ' ὅλον τὸ β' 150θημέρον τοῦ Μαΐου.

Αἱ μεγάλαι ἑταῖρια πετρελαίων ἐπέδειξαν τὸ ζωηρότερον ἐνδιαφέρον. Τὰ 52½% κάτω τῆς Κλίμακος ἐπιληρώθησαν εἰς ἔτοιμον σκάφος διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὰ 47½% εἰς μικρὸν σκάφος δι' Ιταλίαν. Τὰ 50% προσεφέροντο περὶ τὰ μέσα Μαΐου δι' 'Ιούνιον. Τὰ 55% ἐπιληρώθησαν δι' 'Ιούλιον. Φορτία καθαρά διὰ τὴν "Ἀπω" Ἀνατολήν 25 καὶ 30% κάτω τῆς Κλίμακος.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν δι' ὑπερατλαντικὰ ταξίδια τὰ 60% κάτω τῆς Ιντερσκέιλ ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφος 42 χιλ. τόν. (Μάϊου) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ τὰ 57½% εἰς σκάφος 30.000 τόν. ('Ιούνιον). Φορτία καθαρά εἰς τὰ 35% κάτω τῆς Ιντερσκέιλ. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ σταθεροὶ οἱ ναῦλοι εἰς τὰ 35 — 42% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. καὶ διὰ τὰ μεγάλα σκάφη 45%.

Ζήτησις ταίμ - τσάρτερς ζωηρὰ ἐσμειώθη. Διὰ δύο, τρία καὶ πέντε ἔτη καὶ διὰ σκάφη ἀπὸ 18 ἔως καὶ 50 χιλ. τόν. Σκάφος 30.000 τόν. δι' ἔξ μηνας ἐπιληρώθη δολ. 1.45 καὶ ἔτερον 35.750 τόν. (16 μιλ. 46 τόν. φιούση διῆ) διὰ Αύγουστου πρὸς 12½. Συνεχῇ ταξίδια ἐνός ἔτους ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ (σκάφη 20.000 τόν.) πρὸς 50 καὶ 55% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. Μὲ ἀμεσον παράδοσιν σκάφος 20.000 τόν. ἐπιληρώθη διὰ 5 ἔτη 13/9.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εἰς κατάστασιν μαρασμοῦ περιῆλθεν ἡ ἔδω ναυλαγορά, μὲ ὀλίγας τὰς ἐν κυλοφορίᾳ διαταγάς καὶ μὲ ἀπροσθίμιαν τῶν πλοιοκτητῶν, λόγῳ τῶν προσφερομένων ἐπιζημίων, ἐν πολλοῖς, ναύλων. 'Απὸ 'Οδησσον ἐζητεῖτο σκάφος 10.000 τ. διὰ μεταφοράν γαιανθράκων εἰς Βενετίαν ή Πόρτο Μάργκερα, μὲ προσφερόμενον ναῦλον 17/—, 'Ιούνιον. 'Απὸ Πότι (μεταλλεύματα) διὰ Καρόντε 25/— 'Ιούνιον (ἐζητεῖτο σκάφος τῶν 5.000 τ.). 'Απὸ Κωνστάντζαν (ταξιμέντα) διὰ Περσικὸν Κόλπον ἐπιληρώνοντο εἰς λίμπερτος 44/— φίο, 'Ιούνιον, διὰ Γιάμπο (Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης) 3.000 τ. ζαχαρέως 36/— φίο, 'Ιούνιον καὶ δι' 'Ιαπωνίαν (5.000 τ. χαλυβδίνων ράβδων) δολ. 63.500 φίο, 15 — 30 'Ιούνιον. 'Απὸ Τάραντας ἐζητεῖτο λίμπερτο πρὸς μεταφοράν 2.000 τ. σωλήνων εἰς ἔνα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 54/—, 'Ιούνιον. 'Απὸ Δυρράχιον 3.000 τ. χρωμίου διὰ Βαλτικὴν 34/— φίο 'Ιούνιον. Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα μὲ μετρίαν ζήτησιν. 'Απὸ 'Ιτέαν 3.000 — 3.500 τ. μεταλλεύματα διὰ Λονδίνον 30/—, μὲ 1/— φόρτωσιν καὶ 1/— ἐκφόρτωσιν, 'Ιούνιον καὶ

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΝΕΡΓΕΙ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS**

NEW YORK

**DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET**

Member Federal Deposit Insurance Corporation

άπό Σέριφον 5.000 — 7.000 τ. δι' ένα λιμένα Κόντινεντ 24/ — μέ 2/ — φόρτωσιν και 2/ — έκφρτωσιν, 'Ιουνίου — 'Ιουλίου.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ "ΤΡΑΜΠΣ,"

Αύξανεται σταθερώς ο παγκόσμιος στόλος των ωκεανοπόρων τράμπτς (σκάφη 4.000 τόν. d.w. και άνω). Κατά πρόσφατον στατιστικήν, ανήρχετο την 1ην 'Απριλίου έ.ε. ή δύναμις του είς 28.950.000 τ., έναντι 26.937.000 τ. πρό έννεα μηνών, της ουδήσεως ταύτης όφειλομένης είς την προσθήκην μεγάλων μπάλων - κέρριερς των 16.000 είς 25.000 τόνων έκαστον. "Ας σημειωθή, ότι και αι παραγγελίαι τράμπτς φορτηγών έφθασαν είς τό τέλος του α' τριμήνου τρ. έ. είς 7.237.000 τ., έναντι 5.212.000 τ. πρό έννεαμήνων. Οι Νορβηγοί έρχονται έπι Κεφαλής των παραγγελιών, με 2.487.000 τ. Την δευτέραν θέσιν κατέχουν αι σημαντικοί της Λιβερίας και τού Παναμά με 807.000 τ. και έπονται κατά σειράν η 'Αγγλική με 644.000 τ., η Γερμανική με 664.000 τ., η 'Ελληνική με 439.000 τ., η Σουηδική με 375.000 τ. και η 'Ιταλική με 310.000 τ.

ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ!

'Αρμόδιοι ξένοι κύκλοι άσχολούμενοι με την προσπτικήν έπι της ναυλαγοράς, τονίζουν, ότι μεταξύ των άνα τὸν Κόσμον σχολιαστῶν ἐπουσε πλέον νά γίνεται λόγος περὶ κυκλικοῦ χαρακτῆρος τῶν ναυτιλιακῶν κρίσεων. 'Αποφέγυον οι ἐνδιαφέρομενοι νά διακινδυνεύουν προβλέψεις περὶ φυσιολογικῆς — καὶ προσεχούς — ἀνάζωγονήσεως τῶν ἔργασιν, δεδομένου ότι μία ισδρόποτος κατάστασις προσφοράς καὶ ζητήσεως είς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, ἄτινα σήμερον ἐπηρέαζουν τὰς μεταφοράς ξηρῶν φορτίων, δὲν φαίνεται πιθανή διά τὸ έγγυς μέλλον. Διερωτάται δύνει τις, μήπως ἡ κυκλικὴ μορφὴ τῶν κρίσεων παραχωρήσῃ τὴν θέσιν της εἰς τὰς ἔν τε τεχνικῶν ἑξελίξεων ἀπόρρεούσας μοιραίας συνεπείας. 'Αφ' ής λ.χ. ήμέρας τὸ «μπάλκ κέρριερ» ἀντικατέστησε τὸ λίμπερτο καὶ τὸ σούτερ — τάκερ υπεσκελίσεις τὸ «T.2», ἐπόμενον εἶναι νά βαίνωμεν πρὸς μείωσιν τοῦ κόστους τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

'Επιφανής Νορβηγός έφοπλιστής, δ. κ. Μ. Σίγκεναλ Μπέργκεσεν έδηλωσε τελευταῖς ότι αι τιμαὶ χρονοναύλωσεων τῶν νέων του δεξαμενοπλοίων τῶν 80.000 τόνων d.w., αἵτινες προεκάλεσαν ἔκπληξιν τινα, ήσαν αι κανονικαὶ τιμαὶ ναυλώσεων τῆς αὔριον καὶ διά δὲν ήδυντο νά ένοντη, πῶς ἐσκέπτοντο αι ἑταίρια πετρελαίων ἔξακολουθούσι καὶ συνάπτουν ναυλούσμαφωνα εἰς τιμᾶς ψήφοτέρας. Τὸ ἐπίφανειακὸν συμπέρασμα ήτο, διά δὲν ὑπάρχει κρίσις, ἀλλὰ βαθεῖα τις ἑξελίξις, ή δοπίσια δὲν εἶναι καὶ διλιγώτερον σοθαρά. Μόνον δσοι παρακολουθούν ἔκ τοῦ σύνεγγυς τὴν τεχνικὴν πρόδοσιν, θά είναι δυνατόν νά ἀντιμετωπίσουν τὴν κρίσιν. Τὸ ἐν προκειμένῳ πρόβλημα συνίσταται εἰς τὴν μείωσιν τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς μειώσεως τῶν ναύλων.

Κατά τὴν κρίσιν τοῦ κ. Μπέργκεσεν «τὸ παιχνίδι δὲν εἶναι προκαταβολικὸς χαμένον». Θεωρεῖ ούτος, ώς λίαν ἀπαισιδόδοξον, τὴν γνῶμην χρηματιστοῦ τοῦ Λουδίνου, καθ' ήν ύπεδειξεν ότι αι μετοχαὶ τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων συμπεριφέρονται, σπῶς συμπεριεφέρονται, αι μετοχαὶ τῶν σιδηροδρόμων, μεταξύ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων: Κάμπτονται ἀπό έτους εἰς έτος καὶ οὐδέποτε πρόκειται νά ἀνακύψουν. Πράγματι, εἰς τὸ Χρηματιστήριον τοῦ Λουδίνου ὑπάρχουν οι πιστεύοντες, διά αι ναυτικαὶ ἄξιαι είναι καταδικασμέναι νά ἀκόλουθούσι τὸν μοιραίον τῆς ιστορίας δρόμον των. "Ενα είδος μεταφορᾶς — τῶν σιδηροδρόμων — τείνει πρὸς τὴν ἔκπτωσιν. Είναι μήπως ἀπίθανον ἔνα έτερον — η Ναυτιλία — τὴν αὐτήν νά ύποστη τύχην;

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ» (λιβ.). Χάμπτον ρόδις 17.000 τ. γαιανθράκων Δυτικὴν 'Ιταλίαν δολ. 3.90, με 3.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 1 — 17. «ΔΩΡΙΣ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων ὥρισμένων λιμένας 'Αγγλίας 55/—, με 1.000 τ. ἔκφ'σιν, Μαΐου 14 — 20. «ΜΑΡΙΤΣΑ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων χύμα Βραζιλίαν δολ. 7.10, με 1.000 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, Μαΐου 20 — 'Ιουν. 10. «ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» (λιβ.). Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων χύμα Βραζιλίαν δολ. 7.10, με 1.000 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, Μαΐου 20 — 'Ιουν. 10. «ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.» (λιβ.). Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων χύμα Βραζιλίαν δολ. 7.10, με 1.000 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, Μαΐου 20 — 'Ιουν. 10. «ΜΠΕΝΤΙΤΑ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων χύμα Βραζιλίαν δολ. 7.10, με 1.000 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, 'Ιουνίου 1 — 15. «ΕΜΠΟΡΟΣ» (ex «Nordahl Kriegs») Χάμπτον ρόδις 15.000 τ. γαιανθράκων 'Ιανουαρίου δολ. 6.85, ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουνίου. «ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» (λιβ.) Κόλπον 13.700 τ. γεννημάτων χύμα Ρίον 'Ιανείρου ή

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.

Σάντος δολ. 7.10, με 1.000 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, Μαΐου 21 — 29. «ΝΙΚΟΣ Σ.» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 9.500 τ. γαιανθράκων Βικτωρίαν (Βραζιλίας) δολ. 5.75, με 750 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, Μάιον — 'Ιουνίου. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Κόλπον 10.500 τ. γεννημάτων, ἀλεύρων καὶ σόγια Λονδίνον ή 'Ειδονημάσιον 50/—, ὀφίων Μπέλφαστ, Λίβερπουλ, Μπίρκεντεν η Χούλλ 51/3, με 1.000 τ. ἔκφ'σιν, 'Ιουνίου 10 — 22.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Ν. 1. Γουλανδρήν) Νόρδερο ρέιντς 9.500 τ. παλαιοισιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 107.500, ὀφίων ἀπό 'Αλμπαν δολ. 110.000 φίοστουσεντ, 'Ιουνίου 15 — 30.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ» Χάμπτον ρόδις 12.000 τ. γαιανθράκων Δυτικὴν 'Ιταλίαν δολ. 4.15, με 3.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 11 — 25.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» Βαλτιμόρη 10.000 τ. θειήκης ὄμμανίας χύμα, ιστανικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 5.50, φίοστουσεντ, 'Ιουν. 10 — 27.

«ΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 7.05, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 11 — 25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Αιγανού) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8.75, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 11 — 25.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» Βαλτιμόρη 10.000 τ. θειήκης ὄμμανίας χύμα, ιστανικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 5.50, φίοστουσεντ, 'Ιουν. 10 — 25.

«ΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 7.05, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 11 — 25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Αιγανού) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8.75, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 11 — 25.

«ΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 9.000 τ. γαιανθράκων 'Ελλάδαν δολ. 5.50, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, Μαΐου 18 — 21.

«ΕΚΝΟΖΑΓΚΑ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 9.500 τ. γαιανθράκων Μοντεβίδεο δολ. 6.25, με 500 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, 'Ιουν. 18 — 'Ιουλ. 5.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» Νόρδερο ρέιντς 9.500 τ. παλαιοισιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτικὴν 'Ιταλίαν δολ. 6.25, με 500 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, 'Ιουν. 5 — 20.

«ΔΗΛΑΩΣ ΠΑ·Ι·ΟΝΙΡΑ» (λιβ.) Νόρδερο ρέιντς 9.500 τ. παλαιοισιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 103.500, φίοστουσεντ, 'Ιουν. 10 — 25.

«ΝΤΗΦΙΑΝΤ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 20.000 τ. γαιανθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 8, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 10 — 25.

«ΝΤΟΠΙΑΝ» Κόλπον 13.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 4.75, με 3.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, Μαΐου 15 — 31.

«ΠΙΟΛΥΣΕΝΗ Γ.» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων Ντοκάρ δολ. 5.50 φίο, 'Ιουν. 5 — 15.

«ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Κόλπον 19.000 τ. γεννημάτων τουρκικὸν λιμένα Μεσογείου δολ. 6.35, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 10 — 25.

«ΑΤΡΩΤΟΣ» (λιβ.) Χάμπτον 20.000 τ. γεννημάτων, τουρκικὸν λιμένα Μεσογείου δολ. 6.15, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 10 — 25.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων καὶ σόγια Γιοκάρων — Μόζι ρέιντς δολ. 8.75, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, Μαΐου 26 — 'Ιουν. 5.

«ΑΡΧΙΜΗΑΣ» Κόλπον 9.000 τ. γεννημάτων 'Ειδονημάσιον 42/6, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουνίου 11 — 20.

«ΑΟΥΡΟΡΑ Ζ» Χάμπτον ρόδις 9.500 τ. γαιανθράκων Ρίον 'Ιανείρον δολ. 5.25, με 900 τ. ἔκφ'σιν 60 σέντες, 'Ιουν. 13 — 25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. 'Ελληνική') Κόλπον 4.000 τ. κριθῆς Πειραιᾶ δολ. 10.50, περφέθ-τέρμη, 'Ιουνίου 10 — 25.

«ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 17.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ δολ. 3.65, φίοστουσεντ, 'Ιουνίου 5 — 15.

Έκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν 'Ιαπωνίαν δολ. 57.500, φίοστουσεντ, 'Ιουν. 10 — 25.

«Α·Ι·ΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ αὔτη, λιμένας Βορ. Ειρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 5.40, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ., 'Ιουν. 12 — 22.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ξελείας καὶ γενικῶν ειδῶν (499.000 κ. π.) 'Αγγίλιαν δολ. 10.000 φίο, στόσουεντ, 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 25.

«ΚΑΝΟΠΟΥΛΟΣ» ἡ αὔτη, λιμένας Βορ. Ειρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 5.35, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουλίου 11 — 30.

«ΠΥΘΕΑΣ» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 — 9.900 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 4.50, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 10.

Έκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἔνα δύο λιμένες σύχι ἀνά Σάντος Φ., συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ δολ. 66/9 ένα ή 69/3 δύο λιμένες, Μαΐου 28 — 'Ιουν. 10.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ» (λιβ. δεξ.) ἔνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες 19.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν δολ. 60/—, με 1.000 τ. ἐλεύθ. στόσουεντ, 'Ιουν. 12 — 25.

«ΑΛΑΜΠΑΜΑΡΑ» (λιβ.) ἔνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες 9.800 τ. γεννημάτων Γένοβαν 62/6, δύον διάφορων Βενετίαν, Ραβένναν 62/7, δύον διάφορων δεύτερον λιμένα την Ραβένναν 2/— έξτα, 1.000 τ. ἔκφ'σιν «γκρός — τέρμη», 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 15.

«ΑΠΤΕ·Ι·Τ ΕΞΠΟΡΤΕρ» Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 7.25, με 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ'κων, 'Ιουλίου.

«ΑΚΤΙΣ» (Λιβανού) Ροζάριο συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες 10.000 — 10.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιβόρνο ή Νεάπολις 63/3, ἔναν Μπάρι — 'Αγκάνα — Βενετίαν ή Τεργέστην 68/3 ένα λιμένας, δύον διάφορων λιμένα την Ραβένναν 2/— έξτα, 1.000 τ. ἔκφ'σιν «γκρός — τέρμη», 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 15.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ» Ρίο Γκράντε ντο Σούλ 9.800 τ. σόγια χύμα 'Αράχους καὶ Κοπεγχάγη δολ. 9.50, ἔνα δύο λιμένες Ρόττερνταμ — 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 9.50, ἔνα δύο λιμένες Ρόττερνταμ — Ιστιβιτάσιον — ίδια τιμή, 'Ιουνίου 15 — 30.

«ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤ» Σάντος 10.800 τ. ζαχάρεως εἰς σάκους Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 11.25, φίοστουσεντ, 750 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἔκφ'σιν, 'Ιουν. 1 — 15.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΜΑΡΙΤΣΑ» Νόρτεργκαχαρ 8.100 τ. γαιανθράκων Πειραιᾶ 32/6, Μάιον.

«ΡΗΝΟΥΛΑ» Γδενίαν 7.100 τ. γαιανθράκων Κόρκ 21/—, Μάιον.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Γδενίαν 6.500 τ. γαιανθράκων Φριτάσουν 45/— φίο, Μάιον.

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

'Εκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΠΥΘΑΓΟΡΙΩΝ» Ραδένναν 2.100 τ. λιπασμάτων Χαλκίδα 17/—, ḥ.φ.
 «ΑΡΝΤΕΝ» (Λιδάνου) Σεμπένικο 3.800 τ. μεταλλευμάτων Ροστόκ 32/6, φίο, Μάιον.
 «ΠΑΡΑΛΟΣ» Δυρράχιον 2.300 τ. χρωμίου Δούναβιν δολ. 3, ḥ.φ.
 «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παν.) Σεμπένικο 3.500 τ. μεταλλευμάτων
 Ροστόκ 32/6 φίο, Μάιον.
 «ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ.» Δυρράχιον 2750 τ. χρωμίου Δούναβιν δολ. 3, Μάιον.
 «ΟΥΡΑΝΑΣ» (Λιδάνου) «Αλεξανδρείαν 2800 τόννων (βάμβακα) Κωνστάντζαν δολ. 4.10, Μάιον.
 «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (Λιδάνου) Δυρράχιον 2600 τ. χρωμίου Δούναβιν δολ. 3, Μάιον.
 «ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ.» Δυρράχιον 2500 τ. χρωμίου Δούναβιν δολ. 3, Μάιον.
 «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ» (Λιδάνου) Κύπρον 10.800 τ. μεταλλευμάτων «Αγ-
 γίλιον 35/—, «γκρός - τέρμης 40/—, «γκρός - τέρμης 40/—, Μάιον.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΑΟΥ» Μαύρην Θάλασσαν 9.500 τ. γενικών εἰδών 'Ισπανίαν
 59/— φίο, 1.200 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἔκφ/σιν, Μάιον 15 — 21.
 «ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (Λιδάνου) Μαύρην Θάλασσαν 12.000 τ. γενικά Κούδαν λίρες 20.
 000 φίο, Μάιον.
 «ΒΟΜΑΣ Α.» Κωνστάντζαν 2000 κ.μ. ζυλείας Λαττάκια, δολ. 2.600 Μάιον.
 «ΛΑΣΗΘΙ» Βάρην 1500 τ. σόδας (σάκκους) «Αλεξανδρείαν 38/— φίο, Μάιον.
 «ΠΑΡΑΛΟΣ» Γαλάται 3100 κ.μ. ζυλείες Λιδάνου 24/—, Μάιον — Ιουνίον.

'Εξ Αύστραλίας, Ἰνδίας καὶ Ἀπων Ανατολής

«ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ» Φιλιππίνας 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα ἀμέρ, λιμένας βορείων
 Χάττερας δολ. 6.15, τὸν Κόλπον δολ. 6, φίο, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν,
 'Ιουνίου 8 — 25.
 «ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.» Φιλιππίνας 13.500 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντζ δολ. 6.15,
 φίο - στόσουεν, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἔκφ/σιν, 'Ιουνίου 8 — 18.
 «ΑΡΜΟΝΙΑ» Δυτ. Αύστραλιαν 13.000 τ. γεννημάτων χύμα, ζνα - δνο ισπανικούς
 λιμένας Μεσογείου 50/—, δψιδών ισπανικούς λιμένας 'Ατλαντικού 52/6 ένα η 55/—
 δύο, 750 τ. ἐλεύθ. ἔκφ/κων, 'Ιουνίου 15 — 30.
 «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (μοτσόριστ) Δυτ. Αύστραλιαν 13.500 τ. γεννημάτων χύμα
 ένο - δνο ισπανικούς λιμένας Μεσογείου 50/—, δψιδών ισπανικούς λιμένας 'Ατλαντι-
 κού 52/6 ένα η 55/— δύο, 750 τ. ἐλεύθ. ἔκφ/κων, 'Ιουνίου 1 — 30.
 «ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ» (λιδ.) Φιλιππίνας 500.000 κ.π. κόπτρα 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον
 ρέιντζ 14% τὸ κ.π., φίο - στόσουεν ἀργάς 'Ιουνίου.
 «ΝΑΖΑΛΑΣ» (Λιδάνου) Φιλιππίνας 554.000 κ.π. κόπτρα 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον
 ρέιντζ 14% τὸ κ.π., φίο - στόσουεν τριπλάσια 3.000 τ. σωλήνας Χεύστον δολ. 16, μὲ 500 τ.
 φόρτ., Μάιον 25 — 31.
 «ΕΡΓΑΚΕΡ» Καλκούτταν 10.300 τ. γαϊανθράκων Μπανγκάκρ 45/—, μὲ 850 τ.
 φόρτ., καὶ 850 τ. ἔκφ/σιν, 'Ιουν. 11 — 20.
 «ΤΖΙΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙ-Μ» (λιδ.) Βιζαγκαπατάνηρ 9.500 τ. μεταλλευμάτων 'Αμβέρ-
 σαν 42/6 μὲ 700 τ. φόρτ., 1.200 τ. ἔκφ/σιν Μάιον 20 — 30.

'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΟΡΗ» (λιδ.) Μεγ. Λίμνας 8.600 τ. κριθήν 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταν δολ. 10.25,
 ἐνν θρώμην 10.50, διὰ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρεντίου δολ. 4.25, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ.
 ἐκφόρτωσιν, Μάιον 19 — 30.
 «ΦΟΙΝΙΞ» Τάγματαν 12.000 τ. φωσφάτων 'Ισπανίαν δολ. 8.25 φίο, 2.500 τ. φόρτ.,
 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου.
 «ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ» Σάντο Ντομίγκο 10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Νόρδερν ρέιντζ
 ἡ Κόλπον δολ. 3.50, φίο - στόσουεν, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἔκφ/σιν, 'Ιουν. 1 — 15.
 «ΔΕΕΣΠΟΙΝΑ» Λισσαδίναι καὶ Σέουσταρ 9.500 τ. φωσφάτων εἰς σάκκους Νότιον
 Κόραν δολ. 9, φίο - στόσουεν, 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἔκφ/σιν, Μάιον — 'Ιουνίου.
 «ΕΥΒΟΙΑ» Μεγ. Λίμνας 11.400 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταν η 'Αμ-
 στρετραν δολ. 8.75, συμπλήρωσιν ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 3.75, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθε-
 ρον ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1 — 15.
 «ΦΩΤΗΓΟΝ» (ελληνικόν) Ήσα Λόντον 13.000 τ. ἀράβοσιτου, τρεῖς λα:μένας Μόζι
 — Τόκιο ρέιντζ 57/6 μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ/κων, 'Ιουνίου 6 — 20.
 «ΑΟΥΔΙΑΣ» Πόρτ 'Αρθουρ 11.000 τ. κώκ 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταν η 'Αμστερ-
 νταν δολ. 4.90 φίο - στόσουεν, 3.000 τ. φόρτ., 3.000 τ. ἔκφ/σιν, Μάιον 25 — 'Ιουν. 15.
 «ΠΗΝΕΛΟΠΗ» Λαρέντζη Μαρκές 13.200 — 13.700 τ. ἀράβοσιτου χύτια Μόζι —
 Τόκιο ρέιντζ 57/6 οι λιμέναι, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ/κων, 'Ιουνίου 15 — 30.
 «ΕΛΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (δύνδων). Πόρτ 'Αρθουρ 9.500 τ. κώκ 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταν
 η 'Αμστερνταν δολ. 4.80 φίο - στόσουεν, 3.000 τ. φόρτ., 3.000 τ. ἔκφ/σιν, 'Ιουν. 1 — 11.
 «ΕΡΜΗΣ» Στόκτον 13.500 τ. γεννημάτων ένοι λιμέναις 'Ισπανίας δολ. 5.25, μὲ
 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ/κων, Μάιον 17 — 25.
 «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» Πόρτ 'Αρθουρ 10.000 τ. κώκ 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταν η 'Αμ-
 στρετραν δολ. 4.75, μὲ 3000 τ. φόρτ., 3.000 τ. ἔκφ/σιν, 'Ιουν. 5 — 15.
 «ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιδ.) Μπάτε Κόρο 13.500 τ. γεννημάτων Λονδίνον 26/3,
 μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ/κων, 'Ιουνίου.
 «ΕΡΜΟΝΙΑ» (Λιδάνου) Λουνάταν 7.200 τ. μεταλλευμάτων Μπουκά 40/—, μὲ 2.500
 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἔκφ/σιν, Μάιον.
 «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ.» Τακοράντι 6.500 τ. μεταλλευμάτων Λονδίνον 46/—
 φίο, 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ» Τακοράντι 10.800 τ. βωξίτου Ρόττερνταν 28/6 φίο, 2500 τ.
 φόρτ., 3.000 τ. ἔκφ/σιν, Μάιον.
 «ΑΛΦΑ» Μούγκο καὶ Τρίνινταν 9.500 τ. βωξίτου Μπουύενος "Αὔρες δολ. 47.000
 φίο, 'Ιουλ. 10 — Αὔγ. 5.
 «ΕΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ» (δεξ.). Μεγ. Λίμνας 17.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρότ-
 τερνταν η 'Αμστερνταν δολ. 7.25, διὰ τὴν συμπλήρωσιν ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου δολ.
 2.25 φίο, 'Ιουνίου 9 — 20.

«ΕΓΟΥΣΕΤΕΡΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡΠ» Λορμίτο 13.200 τ. μεταλλευμάτων Βρέμην 31/—,
 φίο, 4.000 τ. φόρτ., 2.500 τ. ἔκφ/σιν, 'Ιουνίου 15 — 30.

«ΟΡΣΑ» Κοσταζεκόδλοκος 10.000 τ. θεῖου χύμα Σφάξ δολ. 5.50 φίο, 2.500 τ.
 φόρτ., 1.000 τ. ἔκφ/σιν, τέλη Μαΐου.

Αἱ χρονονυσώσεις

«ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ» 12.300 τόννων δ.ν. (603.586 κ.π., 13½ μίλ., 15 τ. φιούει
 καὶ 1 τ. ντηζέλ) ταξίδιον Εύρωπης — Κίνας (μέτων 'Αργεντινής) 22/—, παράδο-
 σις ὅμα διόδιον Οὐάν, ἐπαναπαράδοσις Κίναν, καντάρλο 15 Μαΐου.
 «ΜΑΝΕΣ» 11.600 τόννων δ.ν. (613.000 κ.π., 13 μίλ., 16 τ. φιούει) ταξίδιον
 Πλέιτ — Κίνας, 18/—, παράδοσις ὅμα διελεύσει ἐκ Σιγκαπούρης, 15 — 30 Μαΐ-
 ου, ἐπαναπαράδοσις Κίναν.

«ΕΡΕΤΡΙΑ» 10.900 τόννων δ.ν. (499.000 κ.π., 10 — 10½ μίλ., 26 — 27 τ.
 φιούει) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — 'Ατων Ανατολής δολ. 1.96 (δρόνον δολ. 16.000),
 παράδοσις ὅμερ. λιμένας Β. Ειρηνικού τέλη 'Ιουν. ἐπαναπαράδοσις 'Ισπανίαν.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιδ.) 13.500 τόννων δ.ν. (700.000 κ.π., 13 μίλ., 15 τ.
 ντηζέλ) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού δολ. 2.20, παράδοσις λιμένας Βορ. Ειρηνικού
 ἀρχάς 'Ιουνίου, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγίλων — Κόντινεντ η Μεσογείον.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ελληνικόν) 12.995 τόννων δ.ν. (639.000 κ.π., 13 — 13½ μίλ.,
 18 — 20 τ. φιούει) ταξίδιον Εύρωπης — Κίνας (μέτων 'Αργεντινής) 21/6, παρά-
 δοσις Ρότερνταν 1 — 15 'Ιουν. ἐπαναπαράδοσις 'Ισπανίαν.

«ΟΥΑ-ΙΤ ΗΓΚΛΑ» (παν.) 10.850 τόννων δ.ν. (475.000 κ.π., 10 — 10½ μίλ.,
 26 — 27 τ. φιούει) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — 'Ατων Ανατολής δολ. 1.96 (δρόνον
 δολ. 16.000), παράδοσις ὅμερ. λιμένας Β. Ειρηνικού τέλη 'Ιουν. ἐπαναπαράδοσις 'Ισπανίαν.

«ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑΣ» 12.850 τόννων δ.ν. (640.978 κ.π., 14 μίλ., 19 τ.
 φιούει καὶ 1 τ. ντηζέλ) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — 'Απων Ανατολής δολ. 2.70, πα-
 ράδοσις Νέαν Όρλεαντην 10 — 25 'Ιουνίου, ἐπαναπαράδοσις 'Ισπανίαν.

«ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» 15.180 τόννων δ.ν. (684.000 κ.π., 15 μίλ., 25 τ. φιούει
 καὶ 1 τ. ντηζέλ) ταύμ - ταύρητον 4 έως 7 μήνας (παγκόδμιοι μεταφοραί) 19/6,
 ὅμερος παράδοσις Γιβραλτάρ.

Τὰ δεξαιμενόπλοια

«ΤΖΩΝ Π. Γ.» (παναν.) Περισκόν Κόλπον 27.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγίλων
 — Κόντινεντ, 60% ἀλαττον Κλίμακος, 'Ιουν. 6.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» (λιδ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Μόντρεαλ 42% ἀλα-
 τον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου 1.

«ΜΑΡΙΒΗΝΑΣ» (λιδ.) Περισκόν Κόλπον 15.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Ιταλίαν
 57½% ἀλαττον Κλίμακος, 'Ιουν. 7.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ-Ι-ΝΤΕΡ» (λιδ.) Περισκόν Κόλπον 40.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου
 Νόρδερν ρέιντζ (ιδιαίτεροι δροι), 'Ιουνίου 6.

«ΧΑΡΙΟΤ» (λιδ.) Περισκόν Κόλπον 36.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγίλων —
 Κόντινεντ η Μεσογείου 55% ἀλαττον Κλίμακος, δράχες 'Ιουνίου.

«ΕΩΣΕΡΑΣ» (λιδ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ (συ-
 νεχή ταξίδια 9 μήνας) 55% ἀλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξις 'Ιουν. — 'Ιούλ. ἐπέ-
 ρους 9 μήνας, 47½% ἀλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξις 'Ιουν. 7.

«ΥΠΕΡΙΩΝ» 39.520 τόννων δ.ν. (16 μίλ., 82 τ. φιούει) ταύμ - ταύρητον 12 μῆνας
 (παγκόδμιοι μεταφοραί πετρελαίων) δολ. 1.55, παράδοσις Αύγ. — Σεπτέμβριον.
 «ΣΛΟΗΝ» Περισκόν Κόλπον 23.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Ιταλίαν 57½% ἀλαττον
 Κλίμακος, 'Ιουνίου 6.

«ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ» (λιδ.) Περισκόν Κόλπον 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγίλων
 — Κόντινεντ η Μεσογείου 60% ἀλαττον 'Ιντσασέι, 'Ιουλίου 5.

«ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ» (παν.). Περισκόν Κόλπον 28.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγ-
 γίλων — Κόντινεντ η Μεσογείου 57½% θαττον 'Ιντσασέι, 'Ιουνίου 12.

«ΜΙΧΑΗΑ Λ. Λός» Α.Τ.Ρ.Σ. Αντεζέλες 17.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Βαγκούδερ (δύο συνεχ-
 χή ταξίδια) 15% θαττον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξις 'Ιουνίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ» (παν.) Περισκόν Κόλπον 19.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν
 ρέιντζ 5% θαττον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξις 'Ιουνίου 24.

«ΚΕ-Ι-Π ΑΡΑΕΩΣ» Ιταλίαν 17.500 τ. καθαρού πετρελαίου Κόντινεντ (ιδιαίτεροι
 δροι), δμοσίος φόρτωσις.

«ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ» (λιδ.) Περισκόν Κόλπον 36.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νέαν Γήνη
 67½% θαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μάιον 27.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιδ.) Περισκόν Κόλπον 28.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νέαν
 Γήνη 67½% θαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου 7.

«ΚΓΙΟΥΖΕΠΠΕ ΤΖΟΥΛΑΙΕΤΤΙ» (ταξ.). Περισκόν Κόλπον 25.000 τ. πετρελαίου
 'Ελλάδας 59% θαττον Κλίμακος, 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβικήν 31.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 45% θαττον
 Α.Τ.Ρ.Σ., Αντούν 7.

«ΟΥΑΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιδ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Καναδάν
 31½% θαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μάιον 30.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» (λιδ.) Καραϊβικήν 33.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγίλων - Κόντι-
 νεντ 57½% θαττον 'Ιντσασέι, 'Ιουνίου 19.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιδ.) Καραϊβικήν 15.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν
 ρέιντζ 30% θαττον Α.Τ.Ρ.Σ., μέσα 'Ιουνίου.

«ΚΕ-Ι-Π ΑΡΑΕΩΣ» (β' ταξ.). Καραϊβικήν 15.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου, λι-
 μένα Δυτ. Ημισφαιρίου 35% θαττον 'Ιντσασέι, 'Ιουν. 16.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ-Σ» (λιδ.) 20.000 τόννων δ.ν. (12 μίλια) συνεχή ταξίδια δώ-
 ξεια μήνας (παγκ. μεταφ. περ.τ) 50% θαττον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξις 'Ιουνίου.

Διὰ τὰ πλοῖα σας ποὺ προσεγγίζουν εἰς 'Ισπανικούς Λιμένας, οι:

N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Εἶναι πρόθυμοι νὰ σᾶς ἔχουντες δι' οίονδήποτε πρόβλημα σᾶς ἀπασχολεῖ:

'Αναλαμβάνουν:

Ἐπίβλεψιν νέων ναυπηγήσεων, jamboizings, lengthenings, ἔκπονησιν of specifications, inquiries, ἐπισκευάς, surveys, δεξαμενισμούς, ON-OFF-HIRE SURVEYS etc.

Ἡ πολυετής πειρά την Ισπανία τῶν μηχανικῶν καὶ ναυπηγῶν ποὺ ἀποτελοῦν τὴν ἐταιρίαν μας, σᾶς ἔγγυωνται ταχ-
 χάτητην καὶ οἰκονομικωτάτην ἔξυπηρέτησιν.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:

ΝΙΛΙΑΡΟΣ ΤΟΚΥΟ

Τηλέφωνον: 431-6845, 431-5514, 431-4629

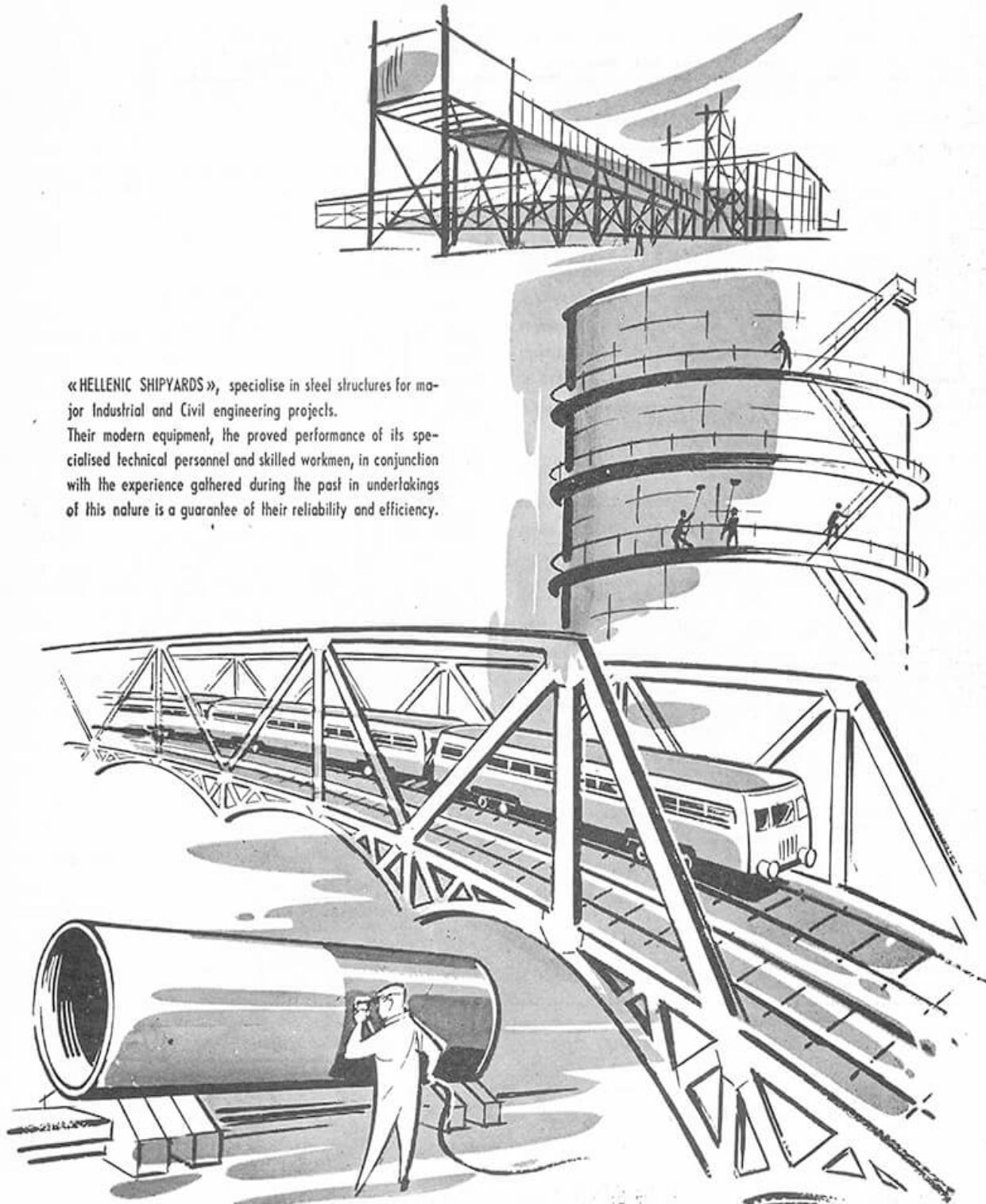
Ταχυδρομική Διεύθυνσις:

HELLENIC SHIPYARDS Co.



SKARAMANGA, ELEUSIS BAY, NEAR PIRAEUS, GREECE

«HELLENIC SHIPYARDS», specialise in steel structures for major Industrial and Civil engineering projects. Their modern equipment, the proved performance of its specialised technical personnel and skilled workmen, in conjunction with the experience gathered during the past in undertakings of this nature is a guarantee of their reliability and efficiency.



REGISTERED OFFICE

Athens,
4 Acadimias Street, P.O. Box 480
Telephones: 611.141-2-3
Cables: SHIPYARD ATHENS
Telex: ATHENS 123

U. K. AGENTS

Hellenic Shipyards (London) Ltd.
41/43 Park Street, London, W. 1.
Telephone: MAYfair 8400
Cables: SHIPNIAR LONDON
Telex: LONDON 28561/2

U. S. AGENTS

Transoceanic Marine Inc.
39 East 51st Street,
New York 22, N. Y.
Telephone: MURray Hill 8-7070
Cables: TROCEANIC NEW YORK
Telex: NEW YORK 4042

SKARAMANGA YARD

Eleusis Bay,
Near Piraeus, P.O. Box 480
Telephones: 073.471 (9 lines)
073.351 (10 lines)
Cables: HELLENICSHIPYARDS
Telex: ATHENS 96 & 293

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή Ν. 'Αμερικῆς	29	1946	άνευ. Τρίπολιν (Λιθύης) 21 Μαΐου διά Βιρυττόν
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	43	7314	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Απρ. διά Νοβορωσίοκν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα»	57	11630	διπλήθε Σουεζ 20 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνευ. Λονδίνον 26 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιοτρίχτ»	43	7228	άνευ. Κόμης 25 Μαΐου διά Ναυκόγια
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Βανκούμερ (Βασ.) 15 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώχι»	55	8450	άνευ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 6 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	εις Πύλον ἀπό 23 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει. Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιο Δ. Παντελέοντος	11	4248	άνευ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 Μαΐου διά Ντάκκα
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	διπλήθε Κων) πολιν 26 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοι	35	1217	άνευ. Κόμης 25 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ζαμπάςας και Σιε	19	2285	άνευ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Λονδίνον 20 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	διπλήθε Κων) πολιν 22 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. Βαλμάς	29	3963	άνευ. 'Οξέλοσοντ 23 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Τούρκαρης - Θωτιάσης	43	8434	άνευ. Ντουλούθ 20 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λάϊον»	44	7150	άνευ. Γιαβάταν 1 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Τόκιο 19 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουτουλάκης - N. Νοταράς	21	2725	έφθ. Κορραμαχρ 24 Μαΐου
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Κων) πολιν 22 Μαΐου διά Κων
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	35	3724	έφθ. Λαύριον 20 Μαΐου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Τζακάρταν 29 'Απρ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πιανοσεάνικα»	42	7255	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνευ. Νεάπολιν 25 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	Έλλ. Γραμμή N. 'Άμερ.	53	3575	άνευ. Μοντεβίδεο 25 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Πασιφίκη»	42	7227	άνευ. Χάμπτον ρόδης 29 'Απρ. δι' Ούρουγουάνη
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αθλος»	45	14000	διπλήθε Παναμάν ἀπό 8 Μαρτ. διά Περού
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Παιμπτριανόν»	44	7271	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 23 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΛΗ	έτ. «Ελληνική» A.Ε.	45	3805	διπλήθε Κων) πολιν 21 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιμπορτές»	43	7197	άνευ. Λομπίτο 19 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Ακουίλα»	57	8184	έφθ. Χαδάνα 13 Μαΐου
ΑΙΤΟΔΙΑ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	10300	έις Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	διπλήθε Πόρτα Σαΐδ 22 Μαΐου διά Κούδουν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σάρονικο»	61	14431	άνευ. Νεάπολιν 25 Μαΐου διά Σιάινη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Απόλλω»	46	7331	άνευ. Φρομάντλ 17 Μαΐου δι' 'Εμπεν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Φιντέλιτι»	56	10482	άνευ. Ιλάσιο 11 Μαΐου διά Β. 'Άμερικην (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Λάμψαρι»	42	7191	άνευ. Κολούμπια Ρίθερ 24 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Άλεμάτη»	59	9720	εις Πειραιᾶ (έπισκεψια)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	άνευ. Λιοσιαθώνα 21 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άνευ. Τζιμπούτη 14 Μαΐου διά Ραγκούν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιανόν»	42	7181	άνευ. Λομπέσαν 25 Μαΐου διά Χαδάναν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόβια»	53	5763	άνευ. Φορμάντη 22 Μαΐου διά Κούδουν
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7037	άνευ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	διπλήθε Παναμάν 22 Μαΐου διά Κούδουν
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαβιτα»	43	7272	άνευ. Βαλπαράσος 24 Μαΐου διά Τοκοπίλλα
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	έφθ. Θόρτ ντε Φράνς 1 Μαΐου
ΑΛΤΑΙΡ-ΙΡ (δ.)	έτ. «Κάνοπονος»	50	10426	διπλήθε Κων) πολιν 23 Μαΐου διά Νοβορωσίοκν
ΑΛΤΕΜΠΕΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τραναστ. Φράγκετερ»	53	12897	άνευ. Αύνουσταν 17 Μαΐου διά Χαδάναν
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέομαρ»	42	7286	έφθ. 'Αμβούργον 26 Μαΐου
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σπή Γκραντιάνον»	43	8426	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 15 Μαΐου
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Άμαζώνη»	44	7281	άνευ. Χιροκάστα 24 Μαΐου
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Σάδερλαντ»	43	8444	εις Οζάκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνευ. Ροζάριο 24 Μαΐου διά Μη. 'Αύρες
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντρόρο»	61	15700	άνευ. Μουρόριαν 4 Μαΐου διά Τεζάντα 'Αλαντ
ΑΜΟΙΒΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7258	άνευ. Γιοκοχάμαν 18 Μαΐου δι' 'Ινδονησίαν
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεόνια»	38	8408	άνευ. Πόιντ α Πίτρ 22 Μαΐου δι' 'Αλμπαν (N.Y.)
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδωμαρ»	44	7359	έφθ. Τοιτταγκόκ ρόδης 18 Μαΐου
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναξ»	55	8519	άνευ. Γιαβάταν 24 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνερα»	43	7176	έφθ. Νοβορωσίοκν 12 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαύριος & Πατέρας	42	7177	άνευ. Μορμούγκαν 24 Μαΐου διά Γιαβάταν
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμδασ»	43	7187	διπλήθε Κολόμπο 20 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	έφθ. Μη. 'Αύρες 23 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνευ. Βρέστον 20 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	έφθ. Πειραιᾶ 23 'Αρπ.
ΑΝΔΡΕΑΣ X	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εις μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι:
ΑΝΑΡΟΣ	έτ. «Πατοφίκο»	43	7230	έφθ. Οζάκαν 12 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μικαλοφ»	33	2362	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνευ. Κιουράσαο 12 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνευ. Μόζι 22 Μαΐου δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Σάν Νικολάος»	38	5016	άνευ. Βρέστον 20 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπονος»	57	12113	άνευ. Βενετίαν 12 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνευ. Πέρο. Κόλπον 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Μαρελόζο»	59	24716	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 27 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμόρ»	36	2175	έφθ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΟΡΟΣ	έτ. «Αιδιόλη»	43	8717	άνευ. Γιοκοχάμαν 16 Μαΐου διά Σιδνεϋ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Βαλενιάνα»	61	12000	έφθ. Δυρράχιον 16 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	άντ. Μιχάλου	43	2937	έφθ. Αυγούτ 21 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7108	διπλήθε Μπρόνιμποττελ 25 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΑΞΙΟΣ	έτ. «Νηπρόντορο»	57	11041	άνευ. Βανκούμερ 18 Μαΐου διά Κίναν
ΑΟΥΡΩΡΑ	άδ. Α. Δημάρδη & Δ. Γκιούλη	43	7253	διπλήθε Πούλη Μπούκομ 20 Μαΐου διά Γιαβάταν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνευ. Ρεοίφε 21 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιασόρη»	36	8717	άνευ. Μανζανίλα (Κούβα) 17 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Βαλενιάνα»	61	12000	άνευ. Σίδνεϋ 22 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7108	έφθ. Ρότερντον 25 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Νηπρόντορο»	58	10392	άνευ. Σιενόφουένκος 20 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπνευτ»	57	10376	άνευ. 'Αντευ 25 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπνευτ»	58	10391	άνευ. Βανκούμερ 7 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Δή Όσεανφάριγκ»	61	13553	διπλήθε Νίτον 1 Μαΐου διά Μπουένος 'Αύρες
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Κάνοπονος»	57	11897	γιλιάθε Πάναμ 24 Μαΐου διά Ναγκασάκι
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	K. Χαλκιά	45	3861	άνευ. Βανκούμερ 4 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Ειρηνικός» A.Ε.	44	7243	έφθ. Βαλτιώφων 12 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	37	6704	διπλήθε Φλώσιγκ 25 'Απρ. διά Κούδουν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	άνευ. Αμέρεραν 4 Μαΐου διά Χούστον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστείδης»	43	7227	έφθ. Μασμέπε 21 Μαΐου
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Γρκόπ. Λάιν»	31	20256	έφθ. Μπρεμερχάρεν 18 Μαΐου
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	άνευ. Ταρακάν 10 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	43	8527	άνευ. Ρότερντον 26 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμάρ»	46	6951	διπλήθε Πάναμ 21 Μαΐου διά Εύρωπην
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Ειρόδες»	43	2905	άνευ. Καζαμπλάκαν 24 Μαΐου διά Μιδδλεσμπρο
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αιονιάνια»	61	9443	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 24 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διπλήθε Νίτον 1 Μαΐου διά Μπουένος 'Αύρες
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	Ίω. Αύγερινός κλπ.	44	7176	γιλιάθε Σιδνεϋ 24 Μαΐου διά Ναγκασάκι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050	άνευ. Βανκούμερ 4 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρώτευση»	45	7260	έφθ. Μπιλμάρ 21 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμα	39	1007	άνευ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου διά Κων) πολιν
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Σκάύ»	45	7253	άνευ. Κοσσιν 28 Μαΐου διά Νέαν 'Ορκην
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Αλκοπτις»	41	7013	έφθ. 'Αμβέραν 23 Μαΐου
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνευ. Βανκούμερ 27 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδη»	58	12624	άνευ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διά Βορμάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7236	άνευ. Μπαχάμας 24 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	60	20854	άνευ. Σάντος 15 Μαΐου διά Σαλθαδόρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	21039	άνευ. Σάντος 26 Μαΐου δι' '

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ ΙΤΟΡ	56	10149	άνεκ. Μπαχάμας 26 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	10145	άνεκ. Λόδις 'Αντζελες 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	56	10149	άνεκ. Βανκούμπερ 18 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ι'ΚΡΕΤΣ	56	10091	άνεκ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (.)	57	25156	άνεκ. Ράς Τανούρα 4 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	57	10149	έφθ. Καλλάο 13 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑ-ΙΤ	58	10139	άνεκ. Ναγκόγια 24 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠ-ΙΜ	58	10150	άνεκ. Βανκούμπερ 15 Μαΐου διά Θερταίπλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΙΖ	58	10139	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διά Τορόντο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	56	10043	διπλήθε Παναμάν 20 Μαΐου (άπο Περού)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	59	10823	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΤΛΑΣ	58	9724	έφθ. Ειθονυμάθου 16 Μαΐου
ΑΤΡΩΤΟΣ (8.)	53	13675	διπλήθε Πιβραλάτρ 24 Μαΐου δι' Ατλαντικόν
ΑΤΤΙΚΑ (5.)	60	29741	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΥΓΗ	56	10312	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΑΥΡΑ	44	7176	διπλήθε Πιβραλάτρ 16 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΥΡΑ	43	7235	έφθ. Ειθονυμάθου 16 Μαΐου
ΑΧΑΙΟΣ	43	988	άνεκ. Νεάπολιν 25 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΒΑΡΔΑ	36	5795	διπλήθε Λάδεστ 6 Μαΐου διά Μη. 'Άυρες
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	48	2106	άνεκ. Κόμπε 15 Μαΐου δι' Ειλάτ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (8.)	61	10700	άνεκ. Βανκούμπερ 11 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	55	10507	έφθ. Σουάνον 14 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (8.)	27	21329	έφθ. Ν. 'Υόρκην 28 Μαΐου
ΒΕΓΑΣ (8.)	59	43373	άνεκ. Νεάπολιν 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΒΕΛΓΙΟΝ	58	21215	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΒΕΛΟΣ	46	2025	έφθ. Λονδίνον 24 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (8.)	61	14218	άνεκ. Χούστον 16 Μαΐου διά Σάντος
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ	53	12897	έφθ. Χαβάνα 22 Μαΐου
ΒΕΡΜΙΟΝ (8.)	41	6339	διπλήθε Κων.) πολιν 30 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΒΕΡΟΑΙΝΟΝ	54	17857	εις Ρόττερνταμ από 4 Μαΐου 1961
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	45	1892	έφθ. Λισσαδώνα 25 Μαΐου
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (8.)	44	7140	άνεκ. Πόρτ Κέμπλα 1 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	52	11547	άνεκ. Αιμέρσον 19 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικού
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	43	7176	έφθ. Βαρκελώνην 20 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	30	739	εις Πειραιά 5 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	44	1923	άνεκ. Πειραιά 26 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	19	7258	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 18 Μαΐου
ΒΡΕΤΑΝΝΗ (λάινερ)	42	7080	αργει Σύρον από 30 'Ιαν.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	29	1022	άργει Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΓΛΑΝΗΝ	52	16355	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 22 Μαΐου διά Πειραιά
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	43	7276	μόλις 24 Μαΐου διά Σαγκάπην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	44	7266	διπλήθε Πιβραλάτρ 13 Μαΐου διά Κούθανα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	46	2016	άνεκ. 'Αιδούρον 24 Μαΐου διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	51	7564	άνεκ. 'Αρντρόδασον (Ν.Α.) 18 Μαΐου διά Κολόμπιο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	48	1529	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (8.)	44	7176	έφθ. Σπέτζια 14 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	39	10061	παραλαμβάνεται εις 'Αγγλίαν τέλη 'Ιουνίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	43	7273	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	35	5654	άνεκ. Κούρες 8 Μαΐου διά Νταβάνο
ΓΙΑΓΚΟΣ	43	7176	έφθ. Κολόμπο ρόδες 20 Μαΐου
ΓΙΑΝΗΣ	42	7142	άνεκ. Γένοβαν 26 Μαΐου διά Πειραιά
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	43	7238	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	43	8513	άνεκ. Λός 'Αντζελες από 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	43	7067	διπλήθε Ντάρθερ 20 Μαΐου (άπο Βρέστον)
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	52	8129	άνεκ. Βαλτιμόρων 25 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΓΚΛΟΡΙΑ	43	7255	έφθ. Κόμπε 17 Μαΐου
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	43	7132	διπλήθεν 'Αγιον Βικέντιον 17 Μαΐου διά Κωνστάντζου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΣ	43	7229	εις Πειραιά από 28 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	57	9173	άνεκ. Πούλο Σαμπού 18 Μαΐου διά Κόμπε
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΟΛΙΝΑΡΕΣ	57	9410	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	62	15300	άνεκ. Σαγκάπην 16 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤΙΜ	62	15300	εις Σαν Ναζαρί, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	45	3825	εις Σαν Ναζαρί, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	9268	άνεκ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Βρυττόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΙ	52	20667	άνεκ. Τάμπαν 14 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (8.)	52	20432	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 18 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (8.)	52	13262	έφθ. Μέγαρα 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (8.)	53	13255	εις Τάιν από 19 Μαρτ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (8.)	53	21064	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (8.)	56	26031	διπλήθε Σουέζ 15 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (8.)	57	24883	άνεκ. Τζιμπούτι 12 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (8.)	57	26031	άνεκ. Πειραιά 24 Μαΐου διά Τουάφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (8.)	58	24895	διπλήθε Σουέζ 27 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	43	12808	διπλήθε Κων.) πολιν 25 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΝΤ (8.)	52	20657	διπλήθε Παναμάν 19 Μαΐου (άπο Χίλην)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (8.)	53	13459	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ ΓΛ (8.)	52	13320	διπλήθε Κων.) πολιν 17 Μαΐου διά Νοθορωϊσκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΣ (8.)	49	10862	έφθ. Τάιν 24 Μαΐου (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	44	12800	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (8.)	43	10449	άνεκ. Χάρτην ρόδες 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (8.)	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν από 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΟΜΟ (8.)	44	10172	άργει Μέγαρα από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣ (8.)	43	10195	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	43	14000	άνεκ. Λός 'Αντζελες 17 Μαΐου διά Κοκουίμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	43	12800	διπλήθε Φλωαριγκ 18 Μαΐου διά Πλύμουθ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (8.)	61	15979	έφθ. Φαλκονάρα 19 Μαΐου
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	44	7176	άνεκ. Αιμέρσον 12 Μαΐου διά Τζάκονθιλλα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	44	7176	έφθ. Κόρραμασχαρ 18 Μαΐου
ΔΑΝΑΗ	23	1566	εις Τζιμπούτι από 15 'Απρ. 1961
ΔΑΦΝΗ	54	6032	άνεκ. Μπέλφαστ 23 Μαΐου διά Κάρδιφ
ΔΕΛΦΙΝ	45	7259	άνεκ. Λίμπερουν 12 Μαΐου δι' Ήνωμι
ΔΕΛΦΟΙ	45	7252	διπλήθε Πιβραλάτρ 26 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	59	9350	έφθ. Βρέμπον 19 Μαΐου
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Δ.	40	5006	έφθ. Λένινγκραντ 25 Μαΐου
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ.	44	7255	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 14 Μαΐου διά Πύλον
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (8.)	44	7265	άνεκ. Αιμέρσον 25 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	61	16349	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 26 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	61	9327	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Βρέμην
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	44	9589	διπλήθε Κων.) πολιν 8 Μαΐου δι' Οδοσούν
ΔΗΜΟΣ	29	4524	διπλήθεν 'Ιρούνα 22 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	44	7243	διπλήθε Παναμάν 21 Μαΐου διά Λονδίνον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	44	7207	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 12 Μαΐου
ΔΗΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	43	7260	άνεκ. Τρινκομάλι 23 Μαΐου διά Μορμουγκάο
ΔΙΟΣΚΟΡΟΥ (8.)	58	9087	έφθ. Νιού Ουεστμπερ 22 Μαΐου
ΔΙΡΦΥΣ	60	13335	άνεκ. Λισσαδώνα 25 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΔΙΩΝΗ (8.)	43	7280	άνεκ. Πόρτ Λιμόν 18 Μαΐου διά Καρταγένα (Κολ.)
ΔΟΞΑ	52	12523	άνεκ. Μένα έλ Άχμαντι 13 Μαΐου διά Μάρκους Χούκ
ΔΥΝΑΜΙΣ	43	7176	διπλήθε Πιβραλάτρ 20 Μαΐου διά Ν. 'Ορλεάνην
ΔΩΡΟΘΕΑ	44	7249	έφθ. Τσιμπούν 26 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (8.)	25	3297	άνεκ. Ρόττερνταμ 16 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΘΝΟΣ	57	13711	άνεκ. Τσιμπούν 20 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10328	άνεκ. Α'δελαΐδα 23 Μαΐου διά Τζιμπούντι
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	56	10530	άνεκ. Σαδόνα 26 Μαΐου διά Μπουνέον
ΕΚΑΛΗ	43	7289	έφθ. Χάμπητον ρόδες 25 Μαΐου
ΕΚΤΩΡ	44	7210	άνεκ. Μοντεβίδιο 22 Μαΐου διά Βρέμην
ΕΛΕΝΑ	43	8371	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΕΛΕΝΗ	48	8420	εις Λονδίνον 17 Μαΐου
			έφθ. Γδυνιαν 20 Μαΐου

ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμάνια»	43	7213	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	άνεκ. Πόρτ Άλμπερνι 26 Μαΐου διά Λονδίνον
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Άνιτα»	33	5432	έφθ. Ραγκούν 28 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	διπλήθε Σουέζ 15 Μαΐου διά Τόκιο
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμπαριανού - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Πειραιᾶ 20 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	όργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.	55	2863	άνεκ. Ν. Ύόρκην 26 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαζαρός	43	7176	διπλήθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	«Ελληνική Α.Ε.	62	8730	εις. Ιαπωνιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική Α.Ε.	61	7297	άνεκ. Χαμπτον ρόδης 24 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική Α.Ε.	60	7293	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.	62	8650	εις. Ιαπωνιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική Α.Ε.	60	7297	έφθ. Ν. Ύόρκην 2 Μαΐου
ΕΛΛΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	διπλήθε Κυνόσουραν πολιν 9 Μαΐου διά Βουλγαρίαν
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Σάγκο»	56	10312	διπλήθε Παναμάν 23 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	«Ελληνική Α.Ε.	57	10280	έφθ. Κοσσιάν 27 Μαΐου
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική Α.Ε.	39	6281	έφθ. Αλεξάνδρειαν 25 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική Α.Ε.	44	7207	έφθ. Σαβάνναν 25 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.	56	7510	άνεκ. Ν. Ύόρκην 18 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική Α.Ε.	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 22 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.	43	7176	άνεκ. Χαμπτον ρόδης 12 Μαΐου διά Τύνιδα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.	43	7176	άνεκ. Ν. Ύόρκην 19 Μαΐου διά Κάντλα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.	57	7063	έφθ. Πόρτ Σουάν 21 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	άνεκ. Παραμαρίπο 21 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΕΠΙΣΙΣ	έτ. «Καζοτομίλη»	44	8541	εις. Ρόττερνταμ ἀπό 22 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΕΠΙΣΙΣ Π.	έτ. Πρίντεζη	38	2265	έφθ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Αζόύλη»	42	7058	διπλήθε Κυνόσουραν πολιν 25 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ριό Καριμπι»	44	10173	εις. Εμίδεν (μετασκευαί)
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404	διπλήθε Κυνόσουραν πολιν 22 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεκ. Χαδάνα 11 Μαΐου διά Σαγκούα
ΕΝΟΤΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	56	10486	διπλήθε Σουέζ 24 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΕΠΙΔΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ. διά Μανίλαν
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Ερκιουλές»	58	30332	άνεκ. Σέβεν Διάνταν 23 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	άνεκ. Τόκιο 20 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ	άδ. Σάρδη	41	857	διπλήθε Κυνόσουραν πολιν 9 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύαγγη.	43	7199	άνεκ. Χιροκάτα 8 Μαΐου διά Σαν Πέντρο
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσος»	58	9585	έφθ. Αγ' Θραγκίσκον 15 Μαΐου
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ίω. Λάπτος	46	8604	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 Μαΐου
ΕΡΜΙΟΝΗ	Οίκος Κουλουκουντῆ	43	7247	έφθ. Αγ. Θραγκίσκον 17 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ'	έτ. «Σάμοσος»	59	9584	έφθ. Αγ. Θραγκίσκον 21 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Αμπελάκη ἀπό 17 Αύγ. 1957
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σηφάρερες»	44	7276	έφθ. Πειραιᾶ 25 Μαΐου
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	έφθ. Βανκούμερ 17 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστιόν	34	1716	άνεκ. Αγκάνα 15 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεκ. Τζιμπούτι 30 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΥΒΟΙΑ	Παπᾶ - Ελευθερίδην	17	3976	άνεκ. Πειραιᾶ 22 Μαΐου διά Βάρναν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	«Μαντοβάρος»	43	8393	έφθ. Κάντλα 25 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	Οίκος Χανδρῆ	54	11209	έφθ. Σάντος 22 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Καλόδας»	56	10053	διπλήθε Παναμάν 22 Μαΐου διά Τόκιο
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	έφθ. Γιαβάτων 27 Μαΐου
ΕΥΗ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Στάκο»	43	7244	άνεκ. Μπάκια Μπλάγκαν 9 Μαΐου διά Πόρτ Ματαράνι (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Μοντέρεϋ»	43	8397	άνεκ. Ταιμίλη 16 Μαΐου διά 'Ιλοίσο
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	7176	άνεκ. Σαΐγκον 24 Μαΐου διά Ντακάρ
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	άνεκ. Γιοκοχάμαν 15 Μαΐου διά Γιοκαίσι
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9656	άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9800	άνεκ. Μιγάκι 26 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	διπλήθε Παναμάν 13 Μαΐου διά Σαΐγκον
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	έφθ. Ν. Ύόρκην 27 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεκ. Χούστον 17 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΣ	έτ. «Πίναρ Μαρίνη»	56	8965	διπλήθε Βιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΕΥΤΥΧΙΑ	άδ. Μαργαρώνης	43	8432	έφθ. Οζάκαν 17 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7223	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 17 Μαΐου διά Κολόμπο
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	άδ. Θεοδωράκοπουλος	43	7249	έφθ. Μόζι 27 Μαΐου
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	Ίω. Θεοδωράκοπουλος	56	9975	έφθ. Λέικκεντ Χάρμπουρ 15 Μαΐου
ΖΕΡΜΑΤ	έτ. «Οκλαντηνή»	61	10900	άνεκ. Τζιμπούτι 2 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΖΩΗ	έτ. «Ιθάκαμαρ»	43	8578	έφθ. Σιδνεϋ 13 Μαΐου
ΗΓΚΑ	έτ. «Ρενίες»	30	1569	άργει Ν. Όρλεάνην ἀπό 18 Σεπτ. 1958
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	διπλήθε Κυνόσουραν πολιν 2 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΗΡΑ	έτ. «Ναβιέρα»	43	7218	άνεκ. Μόζι 16 Μαΐου διά Πουσάν
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Σιδνεϋ 19 Μαΐου δι' Οδοσάν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	άνεκ. Γιοκοχάμαν 13 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Σάντος Φέ 21 Μαΐου
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διπλήθε Παναμάν 9 Μαΐου διά Τσιμπά
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	άνεκ. Θρησάντελ 3 Μαΐου δι' Αντεν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μπη»	42	6997	άνεκ. Σουραμπάγια 19 Μαΐου διά Χαΐφογκ
ΘΕΟΔΩΡΑ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Ναϊτζίανη»	42	7172	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Μοντεζούμα»	43	7117	έφθ. Πειραιᾶ 8 Μαΐου
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	Σπ. Πολέμης	43	7188	άνεκ. Ζάντα 23 Μαΐου διά Σάντα Φέ
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	έτ. «Λός Πέρλας»	43	7167	άνεκ. Σαΐγκον πολιν 22 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	Σπ. Πολέμης	43	7086	έφθ. Σάντος 23 Μαΐου
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Εύτολμια»	43	7232	άνεκ. Λούντ Αντζελες 10 Μαΐου διά Γένοβαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Εξπορ Κέρριερς»	43	8465	άνεκ. Ριό Ιανέριο 19 Μαΐου
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	Κ. Διαμαντής	29	2231	έφθ. Σίδενρη 19 Μαΐου διά Τουάφ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ναβιέρα»	44	7250	έφθ. Αμβούργον 21 Μαΐου
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	εις. Ιαπωνιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΘΗΡΑ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	έφθ. Κότκα 22 Μαΐου
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεκ. Κοατζακόλκος 25 Μαΐου διά Νιού Τζέρεσύ
ΘΡΥΛΟΣ	Θ. Αθανασιάδης	37	1113	διπλήθε Κυνόσουραν πολιν 16 Μαΐου διά Λαττάκια
ΙΖΩΝΤΑΙ	έτ. Χανδρῆ	57	9746	έφθ. Σίδενρη 10 Μαΐου
ΙΩΑΚΟΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8466	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 Μαΐου διά Ναγκασάκι
ΙΩΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	εις. Πειραιᾶ 22 Μαΐου
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λίναρες»	44	7154	έφθ. Πόρτ Αθεουρ 21 Μαΐου
ΙΑΙΣΕΣΟΣ	έτ. «Σποράτη»	43	8371	ίσθ. «ΕΛΕΝΑ», ώρ μετωνομάσθιν
ΙΟΛΗ	έτ. «Φράνκοι»	38	1333	εις. Πειραιᾶς 5 Φεβρ. (ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ)
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	έφθ. Τσιταγκόνκ 22 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεκ. Γαλάται 20 Μαΐου διά Μονφαλκόνε
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκεότας»	45	7204	διπλήθε Κέιπ Βίνσεντ (Υ) 22 Μαΐου διά Τορόντο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱών Δ. Ινγκλέση	42	7035	άνεκ. Μπακάμαν 23 Μαΐου διά Χαδάναν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	άδ. Γουλανδρῆ	44	7277	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Κίναν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	έφθ. Κοατζακόλκος 25 Μαΐου
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδη»	57	12618	άνεκ. Βομβάν 25 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΒΑΛΛΑ	I. & άδ. K. X. Πατέρας	43	7244	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 25 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	Ίω. Θεοδωράκοπουλος	43	8428	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 25 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Σάνου Ατλάντικη»	57	10122	διπλήθε Νίτον 24 Μαΐου δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Κάρη Τάνκερης»	60	14076	έφθ. Πλαριντέλ 9 Μαΐου
ΚΑΛΑΜΑΣ	Μικ. Καραγεώργης	32	4633	άργει Αγ. Θραγκίσκον ἀπό 14 Οκτ. 1960 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλη»	43	8390	άνεκ. Βανκούμερ 11 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ζεπάγκος»	57	9092	έφθ. Τουάφ 26 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Μικαλίνος»	44	7198	διπλήθε Παναμάν ἀπό 23 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	άνεκ. Ταμκόγκ 17 Μαΐου διά Σιδνεϋ
	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	άνεκ. Ταμκόγκ 17 Μαΐου διά Σιδνεϋ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αππυγανός»	44	7279	άνεχ. Ν. Ύφρκην 23 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράψη»	55	8798	διήλθε Παναμάν 4 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράψη Τσάρτεριγκ»	54	8003	άνεχ. "Άδελαιδα" 11 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πόλμα»	40	5032	έφθ. Μπουένος Άυρες 14 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	διήλθε Μπρόνομποττελ 21 Μαΐου διά Δάντοιχ
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καϊκιλία»	60	8717	έφθ. Λειζόες 13 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΝ ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Μαρίο»	43	7281	διήλθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Νιού Μπράουνσβικ
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	έφθ. Μπουένος Άυρες 8 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εδέρμια»	58	8961	άνεχ. Χούστον 18 Μαΐου διά Γκούλφροπτ
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	Α. Παπαδάκης	43	7189	διήλθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Ελλανάδαλ»	61	13342	έφθ. Επριάντα 23 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 25 Μαΐου διά Λάγκος
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στρόβιλοι»	43	7163	άνεχ. Τόκιο 18 Μαΐου διά 'Οζάκαν
ΚΑΡΟΙΝΑ	έτ. «Ρεγινά»	44	7243	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 12 Μαΐου διά Σύρον
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Σορέλ 25 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 18 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	όδ. Γράστον	44	7198	έφθ. Βανκούμπερ 24 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπον»	60	10494	έφθ. Σουέζ 22 Μαΐου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρεγκούρο»	44	7155	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 29 'Απρ. διά Τσιβαγκτά
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Πατούφικο»	45	7349	άνεχ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 20 Μαΐου διά Κεί Γουέσ-
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	άνεχ. Λος 'Αντζελες 7 Μαΐου διά Μπαλμπόσ
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Μίρι 8 Μαΐου διά Σουέζ
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεχ. Μόρι 27 'Απρ. διά Κίναν
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	είς Νέαν Ύφρκην από 13 Φεβρ. 1961
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	άνεχ. Τομπά 15 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άνεχ. Αλμανού (Δ.Α.) 13 Μαΐου διά Σακάτο
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνοπον»	62	10494	άνεχ. Κοκουμπού 21 Μαΐου διά Καβασάκι
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Αλγοκομπέντας»	57	25183	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διά Κούβαν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλοι»	43	7159	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	έφθ. Σύρον 22 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	θ. Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Σαγκανή 13 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ	Μ. Νοικίδος	56	8429	έφθ. Σιδνεύ 13 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύδης»	57	9153	έφθ. Σιδνεύ από 20 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νοικίδος	58	11156	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
ΚΙΣΣΑΒΑΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	έφθ. 'Οζάκαν 22 Μαΐου
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρο»	44	7190	έφθ. Ανζιό από 24 'Απρ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκαντονάκης & Υιοί	35	946	διήλθε Σουέζ 17 Μαΐου διά Ούμη Σαιδ
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 15 Μαΐου διά 'Ισπανιαν
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 20 Μαρτ.
ΚΟΡΑΙΑ III	όδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	έφθ. Όραν 21 Μαΐου
ΚΟΡΩΙ	έτ. «Γκόδαμ»	43	7242	έφθ. Τόκιο 22 Μαΐου
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεάν Τρέιντερ»	43	8685	έφθ. Τακόμα 20 Μαΐου
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διά Σέθεν "Αίλαντς
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	έφθ. Σαγκανή 13 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολούς»	44	7250	έφθ. Σιδνεύ 13 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7207	άνεχ. Κεπ Τάουν 29 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Σάν Φεονάντο»	41	6756	είς Παλέρμο από 30 Μαρτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	έφθ. Ροζάριο 15 Μαΐου
ΚΥΘΩΝ	έτ. «Σάν Σεσιλιοί»	57	13909	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Τάνκερ Φόινανς»	44	2902	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 22 Μαΐου
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπον»	54	10860	άνεχ. Κέρεραλτον 7 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρσούνερτε»	42	7248	διήλθε Γιβραλτάρ από 19 'Απρ. διά Χαδάνων
ΚΥΜΟ	έτ. «Εσκόρια»	44	7292	άνεχ. Τημώπιαν 9 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεχ. Γενόβαν 1 Μαΐου διά Φαμαγκούσταν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άυρα»	56	9086	άνεχ. Λος 'Αντζελες 24 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΟ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ, 15 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Ολισφάνη»	43	6888	έφθ. Κόμια Μπαίν 24 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	όδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Κέρεραλτον 23 Μαΐου διά Χαδάνων
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Τημώπιαν 9 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Μπλάτικι»	44	7214	άνεχ. Γενόβαν 1 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	ίω. Θεοδωρακόπουλος	57	10044	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ, 15 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	45	7176	έφθ. Κόμια Μπαίν 24 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωατήδης»	44	7263	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Μαΐου διά Χαδάνων
ΚΩΣΤΗΣ	όδ. Λίνα	56	8474	άνεχ. Λαρεντό Μαρκές 13 Μαΐου διά Σιγκαπούρη
ΚΩΣΤΗΣ	έλληπτη κοινωφέροντα	39	395	έφθ. 'Αμπέρσαν 1 Μαΐου
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αιλάντερς Σίπη»	43	8462	έφθ. Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	διήλθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	άδ. Λινάς - Δούκας	25	964	άργει Σουέζ από 2 'Ιουλ. 1961
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικαίοι	60	14431	έφθ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκολ»	45	7242	άνεχ. Κεπ Τάουν 29 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	είς Παλέρμο από 30 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάροι»	43	7084	έφθ. Ροζάριο 15 Μαΐου
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Πρωτεύης»	43	7229	άργει Αμπελάκι
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	διήλθε Πόρτρεταν 17 Μαΐου διά Ήν. Πολιτείας
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	θεόδ. Τεργιάδος	43	7176	έφθ. Πειραιά 25 'Απρ. (έπισκεψι)
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 20 Μαΐου διά Μπωμόν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	έφθ. Μπόναριαν 18 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ταόρλεστων 26 Μαΐου διά Καριπίτο
ΛΗΤΩ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	άργει Αμπελάκι από 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΔΑΗ	έτ. «Αργώ»	11	1459	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Μαΐου διά Χούλλα
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Λιδή Κ. Μιχάλου	43	7291	άνεχ. Σιγκαπόραν από 18 'Απρ. διά Ντάρεν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	44	7286	είς Ελεύσινα από 4 'Απρ.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	έφθ. Μόρι 26 Μαΐου
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 10 Μαΐου
ΛΟΤΙΝΤΑ	έτ. «Ριο 'Αζούλη»	44	8536	άνεχ. Γενόβαν 17 Μαΐου διά Κολόμπο
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόνκρο»	38	2588	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 20 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μέρινερ Τρανσού»	43	8395	έφθ. Καέν 21 Μαΐου
ΛΟΥΚΙΑ	στ. «Ελευθερίαός	28	2288	άνεχ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 23 Μαΐου διά Λονδίνον
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μορόδια»	57	7583	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27526	άνεχ. Λος 'Αντζελες 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	άνεχ. Ταόρλεστων 26 Μαΐου διά Σαιγκόν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λιθιανός» Α.Ε.	45	7281	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διά Βρέμην
ΜΑΙΡΗ ΛΙΦΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13742	άργει Πειραιά από 7 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΙΕΔΡΑΚΙ	έτ. «Αντ. Παπαδάκης	42	7044	διήλθε Παναμάν 21 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	άνεχ. Σιγκαπόραν 19 Μαΐου διά Αργεντινήν
ΜΑΝΤΙ	Ν. Εύσταθιον	55	8526	διήλθε Κωνπούλι 21 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΝΤΩΝ	έλληπτη έταιρια	30	772	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδας
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Μιραβόλλες»	60	18889	άνεχ. Σιγκαπόραν 24 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Πιουρόπα»	43	10449	έφθ. Τρικούμαλι 20 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μέρθα»	34	4162	άνεχ. Σιγκαπόραν ρόδας 25 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	είς Μαζίσουρου
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Μάννα»	44	7272	άνεχ. Τοκοπίλλα 20 Μαΐου διά Καλλάο
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Τρανσοπτέασιον»	43	7238	άνεχ. Μπάραν 22 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Μικαλίδης - Παπαδέλης	44	7254	άνεχ. Βανκούμπερ 24 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Σάμοσκ»	56	6156	άνεχ. Σιγκαπόραν ρόδας 5 Μαΐου διά Σάλεφ
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 11 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΑΝΗ	έτ. «Νάσιοναλλα»	44	7133	είς Πέραμα 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	Π. Μπουουρουόλης	40	886	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Χαδάνων
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Μικαήλλη»	43	7219	έφθ. Σάντος 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Πάραντα»	44	7176	άνεχ. Σιγκαπόραν ρόδας 15 Μαΐου διά Καλκούττα
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μικαήλλη»	43	7217	έφθ. Σιενφουέγκος 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	Γερ. Σταθότος	43	7176	διήλθε Κωνπούλι 22 Μαΐου διά Τουάφ
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Βενέας»	43	7134	άνεχ. Σίνεντος 16 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Πανβίστα»	57	10314	έφθ. Τζέδδαν 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	29	14216	έφθ. Πειραιά 3 Μαΐου
		40	5237	

ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεθάδα»	42	7147	διπλήθε Κων) πολιν 20 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Πανούλτραι»	61	9221	άνεχ. Σιμίζου 14 Μαΐου διά Βανκούθερ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νομίκος	54	11577	έφθ. Μπαχία Μπλάγκαν 14 Μαΐου
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντενά»	46	8942	διάνεχ. Κορίνθη 7 Μαΐου διά Πουέρτο Σομόζα
ΜΑΡΙΤΣΑ	Μίκη Καραγεώργης	29	4537	έφθ. Νόρντεγκαμ 24 Μαΐου
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρπερς»	43	7033	διπλήθεν Ουζάν 14 Μαΐου διά Μη. "Αύρες
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαΐου διά "Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκουμας	44	2817	άνεχ. Νιούκαστολ (Ν.Σ.) 17 Μαΐου διά Κολόμπο
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 25 Μαΐου διά Μη. "Αύρες
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβέρσαλ»	55	9125	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Βούρμπαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μότρερς»	59	9168	άνεχ. Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διά Τέμα
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	έφθ. Δυρραχίου ρόδες 10 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνια»	57	8906	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 22 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	56	7471	διπλήθεν Πόρτ Σαιδ 12 Μαΐου διά Χαδάναν
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρέδαλμα»	43	7282	εἰς ταξίδια Μεσογείου
ΜΑΣΤΡΟΛΙΑΣ	άδ. Ρήγα και Σια	17	836	άργει. Πέραμα από 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	διπλήθεν Σουέζ 25 Μαΐου διά Βαμπόα
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φονάν»	57	9168	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Κάρδιφ 22 Μαΐου
ΜΕΑΤΕΜΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τρόμπη	42	7262	έφθ. Πούλο Μπούκοι 23 Μαΐου
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Εραλά Γρανάδα»	45	7198	διπλήθεν Κόλμπορην 19 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βιοταμάρεζη	43	8433	έφθ. Μόζ 26 Μαΐου
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτη	60	14431	έφθ. Καλκούταν 22 Μαΐου
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάρες»	57	9200	έφθ. Ταμάνο 22 Μαΐου
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	διπλήθεν Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπης	39	1552	έφθ. Μορούγκα 10 Μαΐου
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7216	έφθ. Βενετίαν 13 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής & Σια	33	1503	έφθ. Χιμπότε 28 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Ντομίνιον»	44	7249	άνεχ. Τζιμπούτι 14 Μαΐου διά Κίναν
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Λαδέρα»	56	8046	άνεχ. Λός Αντζελες 9 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Οσεανίκη Πετρόλεουμη	58	21219	εἰς Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) από 27 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	34	7027	διπλήθεν Παναμάν 21 Μαΐου διά Κούδαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύστοβιου	44	7176	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 12 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέιτ
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7375	έφθ. Μελβούρνην 17 Μαΐου
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. Αγγελος	41	7084	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	διπλήθεν Παναμάν 21 Μαΐου διά Κούδαν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελέκριρερς»	44	7190	διπλήθεν Παναμάν 13 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζη»	44	7289	εἰς Πειραιά από 14 'Απρ. (έπισκευα)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιομάντεν»	56	10061	έφθ. Μόρμπιλ 21 Μαΐου
ΜΥΚΗΝΑΙ	έλλην. Γραμμ. Ν. Αιμερ.	34	2709	άνεχ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 Μαΐου διά Ραθένναν
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φασαλίοι	57	9345	έφθ. Άλμπαν (Δ.Α.) 15 Μαΐου
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 15 Μαΐου διά Σαγκάνη
NANTIN	'Ιω. Δράκος	44	2854	άνεχ. Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) 11 Μαΐου διά Σάντο Ντομίγκο
ΝΑΞΟΣ	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	Ίδε: «ΣΤΕΒΟ», ομηρία Λιθάνου
NATA	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμιλα»	44	7247	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 10 Μαΐου διά Λά Πλάτα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρῆς	21	2492	διπλήθεν Κων) πολιν 19 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	έφθ. Μαντράς ρόδες 16 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7068	άνεχ. Ντουλούθ 20 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Λαρέντζο Μαρκές 15 Μαΐου διά Δάντοικ
ΝΗΡΙΤΟΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8443	άνεχ. Βακαράτουσ 14 Μαΐου διά Τακόμα
ΝΗΣΙ	έτ. «Αρόλα»	20	1425	άνεχ. Τρινιταντ 13 Μαΐου
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετάλ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου (έπισκευα)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Μαρίτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. Οιδοσόν από 10 'Οκτ. 1961
ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Ασπομί»	44	7255	άνεχ. Κάιφαν 26 Μαΐου διά Χάλιφας
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7230	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου (έπισκευα)
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Θωμάς 'Επιφανειάδης	43	7176	εἰς Όδοσόν από 10 'Οκτ. 1961
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	άδ. Σιτίνης	43	7244	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Μαΐου διά Τόκιο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μικολίνδης» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Χαδάνα 17 Μαΐου διά Πειραιά
	έτ. «Λα Πλάτα»	55	7216	διπλήθεν Μπρόνομποτελ 18 Μαΐου διά Γδύνιαν

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφιλόν»	58	6279	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	Τσαβλίρης	44	7278	έφθ. Άμμεροσαν 19 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. Φραγκιστό	44	7198	διπλήθεν Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Ν. 'Ορλεάνην
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνδαλο»	44	7190	εἰς Πειραιά από 23 Θερ' (έπισκευα)
ΝΙΝΗ	Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	29000	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Θεσάνικα»	42	7248	άνεχ. Τόκιο 23 Μαΐου διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	εἰς Θεσίν 18.15 B.-104.6 Δ., Μαΐου 18, διά Λιθερπουλ
ΝΟΡΘ ΒΑΤΚΑΟΥΝΤΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	60	10235	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 16 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	έφθ. Χαδάνα 21 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Πανοκουσίτα»	58	12723	διπλήθεν Πόρτ Σαιδ 19 Μαΐου διά Ραθένναν
ΝΟΡΟ ΚΑΥΝΤΕΣ	έτ. «Πετρόλερα»	58	10662	διπλήθεν Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Ν. 'Ορλεάνην
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Παπαδάκης	52	12191	άνεχ. Χαδάνα 19 Μαΐου διά Νουέντιαν
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πρίορης	60	9341	άνεχ. Αμοτερνταμ 24 Μαΐου διά Ντουλούθ
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίορη»	59	12139	διπλήθεν 'Εσκουμάνης 20 Μαΐου διά Λονδίνον
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντον»	59	8630	άνεχ. Ντακάρ 19 Μαΐου διά 'Αργεντινήν
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Παπαδάκης	58	8639	διπλήθεν 'Εσκουμάνης 22 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΟΡΟ ΠΕΙΤΖ	έτ. «Πανιώνια»	52	3694	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίνταιπε»	61	15200	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου διά Ηνωμ. Πολιτείας
ΝΟΡΟ ΧΑΙ'ΝΕΣ	έτ. «Πρίνταιπε»	62	15200	διπλήθεν Μπρόνομποτελ 6 Μαΐου διά 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σιλετά»	42	7251	έφθ. Ελευσίνα 27 Μαΐου
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άλμα»	52	12556	έφθ. Ροζάριο 6 Μαΐου
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Γουντινγκουαρντ»	58	30235	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούεστερν»	43	2865	διπλήθεν Κων) πολιν 24 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναρένα - Ευούρπιαν»	59	9030	άνεχ. Πειραιά 27 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Πανομένα - Γιουρόπα»	57	9953	άνεχ. Σιδηνέυ 11 Μαΐου διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	56	8716	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 17 Μαΐου διά Κούδαν
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ντόρικ»	44	7128	άνεχ. Γιασέταν 8 Μαΐου διά Νότ. Αυστραλίαν
ΝΤΟΡΕΣ	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	άνεχ. Λός Αντζελες 29 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΝΥΜΠΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσονπορτ»	43	7276	άνεχ. Κείπ Τάουν 14 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτεάνικα»	54	8251	άνεχ. Ντώρμπαν 12 Μαΐου διά Ντακάρ
ΞΕΝΟΦΩΝ	έτ. «Βάλιας»	42	7120	άνεχ. Τάιν 27 Μαΐου διά Κούδαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλήθεν Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Μονφαλκόνε
ΟΓΡΩΝ	έτ. «Αιτζιαν»	57	9367	έφθ. Αγιον Θραγκικον 18 Μαΐου
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Μαΐου διά Βανκούθερ
ΟΓΡΑ	Ραφ. Μελαχροίνς & Υιόι	25	996	έφθ. Πέραμα 27 Μαΐου
ΟΓΡΑ	Έμπορο. - Εθοπλιοτική	44	7176	άνεχ. Μόζ 26 Μαΐου διά Ιντσόν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Βαλτιμόρην 26 Μαΐου διά Βαστώνην
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Βούρμπαν 20 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τόκη»	42	7132	άνεχ. Βούρμπαν 19 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Καριμπαν Ατλαντικ»	60	5960	άνεχ. Ν. Ύρκην 22 Μαΐου διά Λά Σέιμπα
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	Κ. Γράτος	45	7258	έφθ. Τάμπαν 24 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ. Ήτο»	44	9894	έφθ. Ντητρότι 20 Μαΐου
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Ορ. Μήντ. Ήτο»	45	7861	έφθ. Μιλγουώκην 19 Μαΐου
ΟΡΣΑ	έτ. «Μπιελάντην»	43	7229	έφθ. Πρόβιτενς 1 Μαΐου διά Βαστώνην
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Εστέλλα»	43	7152	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Μαΐου
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφενάς»	56	9942	έφθ. Ναγκόγια 22 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Ούλτραμάρ»	61	5972	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Χάννοβερ	41	7251	άνεχ. Τζάκονβιλ 21 Μαΐου διά Γένοβαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Σπρινγκβίλλα»	43	7210	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Μαΐου διά Λά Χοινκάκυ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Ούδατρα»	56	10120	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 12 Μαΐου διά Χοινκάκυ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Μπαλού Μπαίνη»	43	7194	άνεχ. Ρεσίφ 10 Μαΐου διά Ν. Ύρκην
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεανίκη»	61	10966	διπλήθεν Παναμάν 9 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΟΥΑΓΓΑΣΣΕΣ	έτ. «Μαρσεάνο»	56	23232	άνεχ. Σάντος 20 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία Σ.»	49	1987	έφθ. Κ

ΠΑΓΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάν»	58	23607	διπλήθε Σουέζ 17 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΑΜΙΤ		''Αχ. Χαλκούσης	45	3929	άνεχ. Γλαυκώδην 11 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΠΑΝΑΓΙΑ		παναμαϊκή έταιρια	39	2456	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Πόρτο Αλεγκρέ»	56	16250	διπλήθε Κωνυ) πολίν 22 Μαΐου διά Νοθορωϊσκην
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ		ελληνική ουμφέροντα	43	8474	άνεχ. Μόζι 16 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		έτ. «Άκμε»	57	10720	έφθ. Ν. Υόρκην 24 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 20 Μαΐου δι' 'Ελλάδα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		Α. Καραδίας	43	7176	έφθ. 'Αγκώνα 22 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΗΝΗΤΡΙΑ		Β. Βεντεύρης	36	1211	άνεχ. Θέουταν 20 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	διπλήθε Παναμάν 26 Μαΐου διά Λονδίνον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος - X. Πατέρας	43	7176	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 15 Μαΐου διά Ραθένναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Πούλο Μπούκου 23 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλαιζόν»	57	10747	διπλήθε Παναμάν 22 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΔΟΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	έφθ. Γένεβαν 29 Μαΐου
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)		έτ. «Λέμαρτη»	54	15841	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Μαΐου διά Βενετίαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.		έτ. «Τρανσπόρτεσιον»	43	7254	άνεχ. Αμεριγούν 10 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Φραγκιστά»	43	7149	έφθ. Λάγκος 21 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Κορφιάτα»	09	633	διπλήθε Κωνυ) πολίν 18 Μαΐου διά Βάρναν
ΠΑΡΑΛΟΣ		«Πειραική» Ν.Ε.	43	1640	έφθ. Βηρυττόν 27 Μαΐου
ΠΑΡΗΣΗ (δ.)		έτ. «Πλακόρημπο»	59	23607	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Ρόττερντου
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Μομπάσα 9 Μαΐου
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Αλόρα»	61	15156	έφθ. Κόμπε 21 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)		έτ. «Στενάκας»	57	12775	άνεχ. Σάο Λουΐς 21 Μαΐου διά Μπελέμη
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιασεντούρο»	57	10048	έφθ. Κολλάδ 23 Μαΐου
ΠΑΤΡΑ!		«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διπλήθε Niton 23 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΠΑΤΡΙΣ (Αλίνερ)		άδ. Χανδρή	50	18400	άνεχ. Φρημάντλ 26 Μαΐου διά Σιδνεύ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		έτ. «Ηλίος»	56	9972	άνεχ. Ναυκόγια 22 Μαΐου δι' Ειρηνικήν
ΠΕΛΑΓΟΣ		«Οθερον Φράγκερ»	61	10680	έφθ. Πόρτ Άλμπερν 23 Μαΐου
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	έφθ. Αμέρεραν 22 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		έτ. Βεργατή	43	7176	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 13 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		έτ. «Πανκόρημπο»	59	23601	άνεχ. Σάντος 16 Μαΐου διά Περαικάν Κόλπον
ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ		έτ. «Κέρο Γκουάκα»	43	7144	έφθ. Σέμαραγκ 30 'Απρ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Πλαζιάντα»	44	7050	έφθ. Μπέρα 14 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ		έτ. «Μονρόβια»	60	8472	έφθ. Ντάρμπιταν 18 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ		έτ. «Μονρόβια»	58	8466	έφθ. Αλμπουν (Δ.Α.) 19 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ		έτ. «Μονρόβια»	58	8465	άνεχ. Μόζι 19 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΠΕΡΑ ΣΗ.		έτ. «Μονρόβια»	57	7977	άνεχ. Φρημάντλ 8 Μαΐου διά Ρόττερντουμ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		Nik. Λιβανός	62	10025	άνεχ. Τζιμπούτι άπό 14 'Απρ. διά Βαμπόδα
ΠΕΡΑ ΧΑΞΕΝ		έτ. «Μονρόβια»	60	8461	έφθ. Μασσαλίαν 24 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταρεμέρικα»	48	2086	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπονς»	56	15852	άνεχ. Μπαχάμας 25 Μαΐου διά Ρόττερντουμ
ΠΕΤΡΟΣ.		Yiοi Π. Γουλανδρή	44	6422	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Κάνοπονς»	57	11089	άνεχ. Μόζι 19 Μαΐου διά Βάλλαρου
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. Γουλανδρή	43	7282	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Κολόμπο
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 Μαΐου δι' Αμρουαίν Ηλιάν
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθήνα»	44	7207	διπλήθε Σουέζ 25 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Πληνέλοπη»	45	6712	άνεχ. Βρέστον 28 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	άνεχ. Πούλο Μπούκον 27 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		N. Βερνίκος - Εύγενιδης	41	3337	διπλήθε Ζιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Μπ. Αύρες
ΠΗΤΕΡ Λ.		Ιω. Γ. Π. Λιβανός	61	13379	διπλήθε Παναράν άπό 17 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν εις θείον 30 Β.-20 Δ., Μαΐου 23, διά Ν. Όρλεάνην
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρσια» κλπ.	54	6154	άνεχ. Φρημάντλ 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΠΛΑΙΑΣΕΣ		έτ. «Νορλίντον»	58	9603	διπλήθε Παναράν 26 Μαΐου (άπο 'Αρουμπάν)
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)		Karrā. Καρρά.	53	12513	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 18 Μαΐου δι' Αμέρεραν
ΠΛΕΙΣ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		(Π. Β. Παντελής, Λτδ.)	44	7185	άνεχ. Μάλταν 22 Μαΐου
ΠΛΕΙΣ ΚΛΙΠΠΕΡ		Π. Β. Παντελής Λτδ.	54	6320	έφθ. Σαδάνναν 22 Μαΐου
ΠΛΕΙΣ ΜΑΡΙΝΕΡ		(Π. Β. Παντελής, Λτδ.)	44	7203	έφθ. Βανκούμερ 13 Μαΐου
ΠΟΛΑ ΙΙ		M. Πυλιαρός	31	967	άνεχ. Χοινκάγκ 19 Μαΐου
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Τιαγκατας 13 Μαΐου διά Ταμάνο
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Πλαναράς»	54	8825	έφθ. Σαδάνναν 22 Μαΐου
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Σκίρρων»	43	7258	έφθ. Βανκούμερ 13 Μαΐου
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Κάνοπονς»	61	10494	άνεχ. Ναυκόγια 22 Μαΐου διά Σιγκαπούρου
ΠΟΛΥΚΤΩΡ		έτ. «Προσπέριτον»	43	7122	
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		Oίκος Δρακούλη	44	8543	άνεχ. Σορέλ 22 Μαΐου διά Κοπεγχάνην
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.		έτ. «Κόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Κολόμπο 22 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Αδελαΐδα 3 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διά Βοστώνην
ΠΟΠΗ		έτ. «Μορέλος»	43	7284	άνεχ. Μπιλιμπό 20 Μαΐου διά Βαλτιμόρην εις Πειραιά άπό 17 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		παναμ., έταιρια	11	1599	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Σάφωι
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Νουέρα Γρανάδα»	45	7267	διπλήθε Εσκουμάντης 13 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Βενετίαν 7 Μαΐου
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10995	έφθ. Μπιζέρταν 21 Μαΐου
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεχ. Κολούμπια μίρηρ 22 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Γουέρα Αφρικα»	58	8414	διπλήθε Κωνυ) πολίν 20 Μαΐου διά Νοθορωϊσκην
ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Αλλαρίς»	55	16718	έφθ. Κουένταν 20 Μαΐου
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	διπλήθε Κωνυ) πολίν 12 Μαΐου διά Κωνοτάνζαν
ΠΥΘΕΑΣ		Raf. Μελαχρίνος & Yiοi	21	1515	άνεχ. Λός Αντζελες 9 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Αρμονία»	43	7176	έφθ. Γκιζόν 23 Μαΐου
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Πρωτεύη»	44	7252	άνεχ. Κολούμπια μίρηρ 18 Μαΐου διά Τόκιο
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Λαριά»	38	5910	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΡΕΑ		έτ. «Στροβίλη»	43	7138	άνεχ. Κόμητ 13 Μαΐου
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Τρίτων»	44	7153	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου διά Τόκιο
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Κόρκ 22 Μαΐου
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Κύμαρος»	44	7229	εις Σάντος άπό 24 'Απρ.
ΡΙΤΑ		έτ. «Μοντελεβόνις»	44	7131	έφθ. Αμέρεραν 11 Μαΐου
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΩΝΕ		Yiοi Σινόλα	25	1412	άργει. Αμπελάκι άπό 28 Σεπτ. 1958
ΡΟΓΟ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	άνεχ. Μάρ ντελ Πλάτα 15 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Ράς Τανόρα 23 Μαΐου
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 26 Μαΐου
ΡΟΥΘΗ		έτ. «Γουέτερν Ση»	55	21028	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου διά Φιλαδέλφειον
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Ρούθη»	37	2348	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΡΥΘΜΟΣ		Mix. Καραγεώργης	33	6850	διπλήθε Μπρόνομποτελ άπό 20 'Απρ. διά Λένινγκραντ
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Γκλόπην»	57	10316	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 25 Μαΐου
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κυκλόδες»	60	19300	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Μαΐου διά Βιλελμοχάφεν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ		έτ. «Κεραμιές»	56	21081	έφθ. Ράς Τανόρα 26 Μαΐου
ΣΑΜΟΦΡΑΚΗ		Xαλκιάς	40	6992	άνεχ. Αδελαΐδα 25 Μαΐου διά Σιδνεύ
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Μπιοκάδυ»	44	7176	έφθ. Μπουνένος Αύρες 17 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		Yiοi Δ. Ιγγλέση	43	7268	έφθ. Μποντάς ρόδης 25 Μαΐου
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	διπλήθε Λάδεσντ 7 Μαΐου διά Κουβάν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗΣ		έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεχ. Πειραιά 28 Μαΐου δι' Οθησσάν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ		έτ. «Κρονος»	42	7118	άνεχ. Γιασδάτα 28 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Σάντα Καικίκια»	60	8772	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Κουβάν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		παναμαϊκή έταιρια	36	1151	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου
ΣΑΡΙΖΑ		Yiōn Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Μαΐου διά Γιουγκοσλαβίαν
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Νούέρα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Πούλο Μπούκορι 19 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		έτ. «Μορένια»	45	7293	διπλήθε Λάδεσντ 7 Μαΐου διά Κουβάν
ΣΕΙΡΙΟΣ		A. Πριντεζην	28	1660	άνεχ. Πειραιά 28 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Διδώ»	43	7231	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Κουβάν
ΣΕΡΙΟΙΣ		έτ. «Κάνοπονς»	55	16241	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου
ΣΕΡΙΟΙΣ		έτ. «Σάν Σεοίλοι»	58	13910	έφθ. Τόκιο 23 Μαΐου
ΣΕΡΡΑΙ		έτ. «Βιστομόρες»	43	8501	άνεχ. Λά Σεοίλοι 14 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΣΙΜΟΣ		Σ. Σικιαρίδης	43	7275	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΦΟΝΟΣ		N. Βερνίκος — Εύγενιδης	62	4500	άνεχ. Γιοκοχάμαν άπο 17 'Απρ. διά Περού
ΣΙΩΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεοίλοι»	58	13921	έφθ. Κόμπε 18 Μαΐου
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Βικαλθάρο»	44	6725	διπλήθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ.			

ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II		έτ. "Άλαδσατρος"	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 19 Μαΐου διά N. Υόρκην
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ		έτ. "Σουνίον"	56	10692	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 Μαΐου
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. "Κάμαρον"	18	849	διπλήθ. Κων) πολιν 19 Μαΐου διά M. Θάλασσαν
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ		έτ. "Μαριντρόλ"	50	1517	άνεχ. Λονδίνον 23 Μαΐου (διαταγάς)
ΣΟΦΙΑ		έτ. "Λέσταμ"	29	7030	εις "Οολο, υπό παραλαβήν
ΣΟΦΙΑ		έτ. "Φιντέλιτας"	44	7150	εις Σύρον ἀπό 9 Μαρτ. (επισκευαί)
ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ. "Εξέλιοιρ"	57	10398	άνεχ. Λάγκος 19 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΣΠΑΡΤΙΑ		έτ. "Σπαρτιά"	30	1572	διπλήθ. Κων) πολιν 20 Μαΐου διά Γαλάται
ΣΠΕΤΣΑΙ		έτ. "Σπέτσαι"	44	7276	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		'Ιω. Λάτοπς	26	5548	διπλήθ. Κων) πολιν 13 Μαΐου δι' Όδησσον
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. "Σουαρέζ"	59	10801	άνεχ. Ντάρμπαν 22 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. "Φόραλλον"	56	8789	άνεχ. Φρομάντ 23 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. "Εντινα"	56	8878	διπλήθ. Παναμάν 22 Μαΐου δι' Ατλαντικόν
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. "Κάσος"	44	7223	άργει Σύρον ἀπό 10 Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	εις Μέγαρο 29 Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. "Τρανοπατοϊφικα"	43	7255	έφθ. Βαμπάν 23 Μαΐου
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		έτ. "Στροβίλι"	43	7167	άνεχ. Μπάχια Μπλάκαν 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Βαμπάν 17 Μαΐου
ΣΥΡΑ		έτ. "Σύρα"	43	7156	άνεχ. Βαρκελώνην 22 Μαΐου διά Βενετίαν
ΣΥΡΟΣ		έτ. "Σύραμαρ"	42	7176	άνεχ. Ντακάρ 18 Μαΐου διά Γενοβάν
ΤΑΝΑΙ-ΙΣ		έτ. "Τρακάνα"	59	2847	διπλήθ. Κοποπλά 11 Μαΐου διά N. Ζηλανδίαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		Mix. Καραγέωργης	31	3991	διπλήθ. Σουεζ 23 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. "Τρανοκοντινενταλ"	56	20332	άνεχ. Φορταλέζα 16 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. "Τσιάταμ"	44	7184	άνεχ. Τακόμη 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. "Βάγκιγκη"	42	7513	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Χαβάνα
ΤΖΩΝ ΧΑΝΑΡΗΣ		Ευγενία I. Χανδρή	43	10448	άργει Παλέρμο ἀπό 2 Απρ. 1961
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		έτ. "Μυρινέλλα"	43	6959	άργει Πειραιά ἀπό 18 Απρ.
ΤΗΝΟΣ		Οίκος Δρακούλη	43	8479	άνεχ. Αρδούμπαν 8 Μαΐου διά Στεττίνον
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. "Ντέλ. Εστε"	44	7161	έφθ. Νέαν Υόρκην 23 Μαΐου
ΤΟΞΟΝ		έτ. "Λάμδα"	43	7176	εις Γένοβαν, υπό παραλαβήν
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. "Σκάλι"	2	7242	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου διά Πακιστάν
ΤΡΑΝΣΙΣΤΡΟΠΟΛ (δ.)		έτ. "Τρανοπατόφικ"	56	4380	διπλήθ. Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά N. Υόρκην
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. "Τρανοπετρόλη"	30	9243	άργει Κονδύλων ἀπό 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΙΚΕΡΙ		έτ. "Άιλα Γκράντε"	43	7275	άνεχ. Τζιμπούτι 25 Απρ. διά Κίναν
ΤΡΙΝΙΤΥ		'Ιω. Αύγερνιδς κλπ.	44	7247	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)		έτ. "Φιντέλιτη"	57	10493	έφθ. Βαρκελώνην 20 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ		έτ. "Τρόπικα"	54	12131	διπλήθ. Κων) πολιν 15 Μαΐου διά Νοθορωσίσκην
ΥΔΡΑΙΟΣ III		άδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Νέαν Υόρκην 15 Μαΐου
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		Βέριτας A.N.E.	38	5239	άνεχ. Φαγιάλ 15 Μαΐου διά Πόρι "Αρθουρ
ΥΠΑΙΛΑΝΤΗ		έτ. "Μαρθώνη"	43	8587	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. "Ανατολήν"	41	6830	διπλήθ. Ναυαράν 23 Μαΐου διά Κίναν
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		έτ. "Βίκιγκ Τρείντερ"	59	23678	άνεχ. Τζιμπούτι 25 Απρ. διά Κίναν
ΦΑΙΑΣ		ΔΔ. Κόμετ	43	15005	άνεχ. Πιασάταν 15 Μαΐου διά Μπέρια
ΦΑΙΚΟΝ		έτ. "Λάνοερ"	45	15574	έφθ. Χάμπον ρόδς 22 Μαΐου
ΦΑΙΚΟΝ		έτ. "Μπλάτικο"	43	15441	διπλήθ. Παναμάν 27 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ		έτ. "Σάν Πέντρο"	43	7132	διπλήθ. Θεούταν 6 Μαΐου διά Χαβάνα
ΦΑΡΟΣ		ΥΙΩ. Π. Γουλανδρή	60	15162	έφθ. Αστρόρια 20 Μαΐου
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. "Μέζη"	44	15579	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Μαΐου δι' Αφρικήν
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. "Ραντούσα"	44	7282	έφθ. Λονδίνον 15 Μαΐου
ΦΟΙΒΟΣ (δεξ.)		έτ. "Αμφιώνη"	57	9950	άνεχ. Χοινάκην 19 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		Οίκος Καρρά	49	10548	εις Τζάκονβιλλ, υπό παραλαβήν
ΦΡΑΓΚΙΣ		έτ. "Άλορα"	60	15157	άνεχ. Βανκούμερ 25 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Op.)
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		Θ. Σταφυλόπατης	27	755	έφθ. Αστρόρια 29 Μαΐου
ΦΡΥΓΙΑ		έτ. Σελένη	44	15020	άνεχ. Γιασάταν 7 Μαΐου διά Μανζανίλλο
ΦΥΓΙΩΤΗΣ		έτ. "Ελ-Μές"	38	1230	άνεχ. Αμέρεραν 22 Μαΐου διά Μονφαλκόνες
ΦΩΣ		Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	1106	διπλήθ. Κων) πολιν 21 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. "Λαϊμπρίαν"	43	7152	έφθ. Χάμπον ρόδς 25 Μαΐου
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΑΛΑ		έτ. "Φιντέλιτη"	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Op.)
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ		έτ. "Σιρικόρι"	43	7265	διπλήθ. Παναμάν 27 Μαΐου διά Κωνσταντζόν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. "Πανκρίστο"	44	7067	έφθ. Νοθορωσίσκην 27 Μαΐου
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. "Κάσσος" A.E.	45	7240	άργει Σύρον ἀπό 18 Απρ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. "Άκμε"	60	9319	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΧΑΡΡΙΕΡ		X. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Μορμούκαρο 25 Μαΐου διά Γένοβον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		έτ. "Μπάχια Σαλίνας"	43	7030	έφθ. Κολόμπο ρόδς 6 Μαΐου
ΧΙΟΣ		έτ. "Οσεαν Κάρυκο"	56	10735	διπλήθ. Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Γένοβον
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. "Ναυτικού Πράκτορες"	56	10784	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 17 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΧΙΟΝ (δ.)		έτ. "Παίονιρέζα Σίππιγκ"	53	8458	έφθ. Κονδύλων 28 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. "Μάγια"	54	16193	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 25 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		έτ. "Ντος Ερμάνος"	42	2865	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		άδ. "Αγγελόδουλοι"	44	7193	διπλήθ. Σουεζ 19 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. "Σέντραλα"	43	7281	έφθ. Αγ. Βικέντιον 23 Μαΐου (διά Γαλλίαν)
ΨΑΡΑ		Π. Ποντικός - Ζ. Λαμπό	49	7526	έφθ. Νέαν Ορλέαντον 20 Μαΐου
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. "Νέα Τυχη"	45	7247	εις Πειραιά 11 Μαΐου
		έτ. "Σαμπινάλη"	42	7175	

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Άκτις"	42	7259	διπλήθ. Παναμάν 17 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθίοπ.)		έτ. "Σαντά Αγγελίκα"	21	1173	άνεχ. Πειραιά 25 Μαΐου διά Σμύρνην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Γκρινθίλλη"	44	7261	έφθ. Αρχάγγελον 20 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαριμπλάκα"	56	20153	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαΐου διά Σουεζ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. "Άθιλα"	43	7238	έφθ. Τάμπα 17 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	3106	εις Χάλιφαδ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρισελό"	24	1988	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1489	άνεχ. Σεράρη 23 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Στάσσα"	16	1653	EΦΘΙΣΘΗ εις Δυρράκιον 13 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αίτζιαν Μάρ"	10	1471	άνεχ. Κόπερθικ 16 Μαΐου διά Κέμι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Άγκνα"	41	5225	άργει Πειραιά ἀπό 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Εσπεράντζα"	43	7265	διπλήθ. Κονδύλων 21 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ομήρος"	29	3725	άνεχ. Πουέρτο λά Κρουζ 12 Μαΐου διά Ρίο Ιανέριο
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (Α.)	(N.A.T.)	έτ. "Βότα"	57	20797	διπλήθ. Μπρόνομποττελ 22 Μαΐου διά Γδύνιν
ΑΕΔΛΩΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άζουσέρο"	44	7176	έφθ. Αγαδόρ 1 Μαΐου
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. "Άγιος Παύλος"	44	7201	άργει Νιούπορτ ἀπό 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΤ ΚΟΣΤ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μεντ. Σηγουαίν"	49	3484	έφθ. Αμέρεραν 18 Μαΐου
ΑΖΟΥΤ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Άθαμάρα"	41	4729	άνεχ. Πούλο Σάμου 11 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)		έτ. "Πίλαμελη"	44	3061	εις Μασσαλίαν ἀπό 23 Μαΐου. (επισκευαί)
ΑΓΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ"	54	18784	άνεχ. Σεράρη 13 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΝΑ (Α.)		έτ. "Πατοφίκα"	43	7267	άνεχ. Χάμπον 18 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΑΓΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. "Λαιμπρίαν"	58	10018	άνεχ. Μπέρια 17 Μαΐου
ΑΓΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. "Λαιμπρίαν"	58	10018	άνεχ. Μπάραρον 21 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. "Λαιμπρίαν"	58	10020	έφθ. Βανκούμερ 16 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Εστρέλλασ"	44	2547	άνεχ. Βανκούμερ 11 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΙΟΛΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κονκρόντια"	42	7002	έφθ. Χούστον 18 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΩΨ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. "Καρόνα"	43	7036	άνεχ. Μόζι 13 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. "Ινσουλαρ"	44	7058	έφθ. Μπέρια 17 Μαΐου
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Σαν Ζοζές"	45	7285	άνεχ. Μπάραρον 21 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΑΚΡΟΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. "Ιμπέρια"	44	7135	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7254	άνεχ. Κεμπικ 19 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. "Άριστος"	54	29440	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Άρκτούρους"	43	6989	έφθ. Ροζάριο 4 Μαΐου
ΑΛΕΞ (παν.)		έτ. "Πίταλεζ"	25	2323	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 25 Μαΐου δι' Αλεξανδρέτταν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρβόζα"	44	1413	άνεχ. Αρούμπα 20 Μαΐου διά Γκουαγιακίλλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λαιμπρίαν"	56	20926	διπλήθ. Ιγναράτηρ 27 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Λιθ.)	(N.A.T.)				

ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεκ. Σασέμπο 30 'Απρ. διά Μπατάγκας
ΑΛΜΑΛΑΠΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαλμπαρ»	43	7231	έφθ. Τόκιο 19 Μαΐου
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7259	έφθ. Λέικ Τσάρλς 7 Μαΐου
ΑΛΜΠΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμπορ»	44	7359	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 5 Μαΐου
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	έφθ. Κολόμπο ρόδς 26 Μαΐου
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν 'Αντινίο»	43	7171	άνεκ. Μορμουγκάδο 20 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΜΑΡΥΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 19 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίξ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 'Απρ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν»	56	13262	άνεκ. Ν. Υόρκην 22 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους»	57	11978	άνεκ. Μπάρμπαντος 25 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντζιράντο»	53	18736	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Χάροπούν ἀπό 21 Δεκ. 1960
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 5 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7206	άργει Μόμπιλ ἀπό 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσάιον»	43	7239	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεκ. Μένα έλλ. Αχαϊάντι 22 Μαΐου διά Χάρην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άργει Φάλμουρος ἀπό 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	έφθ. Μόντρεαλ 25 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	διπλήθε Σουέζ 11 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεκ. 'Αγ. Φραγκίσκον 16 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν»	54	6112	άνεκ. Τζάκοσονδιλ 23 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	άργει Σαδάννα ἀπό 29 'Ιουν. 1959
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)		έτ. «Νολίντο»	20	4992	έφθ. Χαδάναν 27 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα 'Αννα»	44	7258	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σασδύ»	44	7259	έφθ. Ε'θνομάσωθ 26 Μαΐου
ΑΝΤΙΟΠΗ		έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	άνεκ. Ντακάρ 10 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΑΝΤΟΝΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνταρές»	44	7126	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΑΝΤΟΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταξ Πετρόλεουμ»	57	15845	έφθ. Κολόμπο 12 Μαΐου
ΑΝΤΟΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλ»	43	7244	διπλήθε Κων/πολιν 17 Μαΐου διά Σουλινά
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νταφά»	44	1599	έφθ. Λός 'Αντζελες 23 Μαΐου
ΑΠΕΞ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	έφθ. Λός 'Αντζελες 17 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απέξ»	42	6706	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΑΡΓΚΥΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεκ. Μόρφου Μηταίν 20 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούενθά»	57	10657	άνεκ. Φράντορπ (Μπαχ.) ἀπό 22 'Απρ. διά Κούδαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμάν»	43	7176	άνεκ. Φράντορπ (Μπαχ.) ἀπό 22 Αύγ. 1958
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιόν»	43	7187	άνεκ. Λός 'Αντζελες 10 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΡΙΕ Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	άνεκ. Σένοβαν 19 Μαΐου διά Σπέτζια
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οιλ»	58	23626	άνεκ. Θρίβερς 22 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΡΙΚΑ (λ.)		έτ. «Τόλε»	19	2395	άνεκ. Τοιταγκόδηκ 24 Μαΐου διά Βιζαγκαπατνάμ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριοτείδης»	37	4635	άργει Φερρόδι ἀπό 2 Φεδρ. 1958
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άνεκ. Λός 'Αντζελες 12 Μαΐου διά Λιμπερτάν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεκ. Αλεξανδρείαν 21 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	έφθ. Σπέτζια 16 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	44	7216	άνεκ. Βούδανόν 11 Μαΐου διά Κούδαν
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	28	1707	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 5 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιν»	58	18743	άνεκ. Φραντόρπ 19 Μαΐου διά Λουάντα
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιαλ»	32	3848	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2409	άνεκ. Πειραιά 13 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΑΡΡΟΥ (Λιβ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	48	11379	διπλήθε Λίζαρντ 9 Μαΐου διά Μιραμίτοι Μπαίν
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)		έτ. «Κύρινθος»	22	1754	άνεκ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Πιομπίνο
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάιμη Σή Τράνσον.»	43	7137	άνεκ. Τόκιο 22 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	διπλήθε Λίζαρντ 23 Μαΐου (ἀπό Ρόττερνταμ)
ΑΡΧΙΜΗΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μηναγάνο»	44	7157	έφθ. Ε'θνομάσωθ 12 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	έφθ. Βούδανόν 11 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 19 Μαΐου διά Κουθέιτ
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημίου»	43	7129	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήραι»	53	13415	άνεκ. Πειραιά 17 Μαΐου διά Μοντεθίδεο
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου)		έτ. «Φοίνις»	34	1465	έφθ. Τούμπατ 23 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	άνεκ. Κοατζακόλακος 25 Μαΐου διά Ταμπικό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεκ. Ταμπικο 20 Μαΐου διά Μπράουνσθιλλ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	58	20451	άνεκ. Οζάκαν 28 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	49	17062	άνεκ. Σιγκαπούρων 25 Μαΐου διά Ράς Τανούρα	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	54	9869	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	54	10758	έφθ. Ταμπικό 24 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	54	9833	άνεκ. Λός 'Αντζελες 14 Μαΐου διά Καλλάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	57	24831	άνεκ. Ρας Τανούρα 9 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	58	18183	διπλήθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Ράς Τανούρα	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	60	18180	άνεκ. Σουέζ 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	55	12985	άνεκ. Ροζάριο 19 Μαΐου διά Μπουενός 'Αύρες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	11322	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	54	11246	έφθ. Ριο Γκράντε 22 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	11241	άνεκ. Κιουρασάο 23 Μαΐου διαταγάς	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	12696	έφθ. Βαλτιμόρην 26 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	52	11767	άνεκ. Ραϊάμ 25 Μαΐου	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	56	14839	άνεκ. Ταμπικο 21 Μαΐου διά N. Υόρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	52	10930	άνεκ. N. Υόρκην 21 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	48	10928	έφθ. Ρεσίφε 26 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	49	10908	άνεκ. N. Όρλεαντον 16 Μαΐου διαταγάς
ΑΤΟΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	πανασική έταιρισια	44	7125	έφθ. Σάντα Φε 23 Μαΐου διά Παναράιον 18 Μαΐου διά Βαλπαράσσο
ΑΤΤΙΚΟΣ		έλληνικά συμφέροντα	43	7257	έφθ. Ραγκούν 16 Μαΐου διά Σεβεντίαν
ΑΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουπρέμ»	43	6872	άνεκ. Βεντζέτιαν 25 Μαΐου διά Σφάδ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμάν»	44	7192	άνεκ. Ντακάρ 15 Μαΐου διά Βρέμην
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)		έτ. «Φίλιας»	42	6453	άνεκ. Περαία 24 Μαΐου διά Σφάδ
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	26566	άνεκ. Πέραστρα 20 Μαΐου διά Σεβάν Τζών
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	58	11623	άνεκ. Ν. Υόρκην 21 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεκ. Μπέλφαστ 17 Μαΐου διά Ήν. Πολιτείας
ΒΡΟΝΤΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7286	άνεκ. Πούλο Μπούκων 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεκ. Βόγλαν 15 Μαΐου διά Σφάδ
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλαν»	55	9462	άνεκ. Γένοβαν 26 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λοτούριας»	44	7113	άνεκ. Μοντεθίδεο 12 Μαΐου δι' Αμερικάργον
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλα»	45	7253	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Κολόμπο 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακοί»	45	7256	άργει Πέραστρα 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρινέλλα»	27	5407	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Γλασκώθν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	διπλήθε Σαδόνα 25 Μαΐου διά Σφάδ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ 'Οιλ»	54	18790	άνεκ. Σεβάν 28 Μαΐου διά Σφάδ
ΓΙΑΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Έθερεστ»	35	5028	άνεκ. Πειραιά 24

ΓΛΥΦΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	όνειχ. Μοντεβίδεο 20 Μαΐου διά Βενετίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α' ΙΝΤΗΑ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχου	57	26032	όνειχ. Περο. Κόλπον 11 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντη»	54	27812	όνειχ. Λός Αντζελες 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντη»	57	13750	διπλής Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΕ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	όνειχ. Περο. Κόλπον 12 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεανικό»	55	25317	όνειχ. Περο. Κόλπον 24 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΟΝΤ (γ. πλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	όνειχ. Μένα Σαούδ 20 Μαΐου (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	όνειχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαΐου διά 'Αμπουαιν Mnain
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	57	13750	διπλής Σουέζ 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοιλό»	61	12700	όνειχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Τεσσότο Μπαίν»	57	25489	όνειχ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Μαΐου διά Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΕΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	διπλής Σουέζ 13 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίκη Ούιλλ Μπαίν»	57	26031	όνειχ. Μπόταν Μπαίν 21 Μαΐου διά Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχου	43	10591	όνειχ. Χάμπτον ρόδης 21 Μαΐου διά 'Ιταλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρεντίζιον»	44	12853	έφθ. Πειραιά 15 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	43	12808	έφθ. 'Αιμπούργον 22 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λήτζιον»	43	7244	όνειχ. Κολούμπια πίβερ 5 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάκι»	42	7257	διπλής Παναμά 21 Μαΐου διά 'Απω. Ανατολήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΤΥ	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	7176	όνειχ. 'Αγ. Φραγκίακον 4 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λογιατύ»	42	7231	όνειχ. Κολούμπια σιβέρ 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΛΑΝΝΕΡ	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	49	18226	όνειχ. Σίδνευ 18 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	58	20546	φιλαδέλφειαν 23 Μαΐου διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	57	28413	διπλής Σουέζ 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	20533	όνειχ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	όνειχ. Πούλο Μπούκορ 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ηότον»	58	11201	όνειχ. Νόρτεγκαχα 18 Μαΐου διά Β. Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΕΠΤΗ	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	43	12793	εις Βικτωρίαν ρόδης 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πλήρωμα)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοκούρι Τάνκερς»	55	20165	όνειχ. Μπαντάρ Μασώρ 22 Μαΐου διά Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	58	11200	όνειχ. Λορέντζο Μαρκές 19 Μαΐου διά Ριγιέκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίτε Τάνκερος»	58	25888	διπλής Σουέζ 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	εις θέσιν 2 N. - 85 Δ. Μαΐου 17 διά Περού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	όνειχ. Καμαϊς 17 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νίτροετ»	58	10499	διπλής Πόρτ Σαϊδ 21 Μαΐου διά 'Ιταλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	όνειχ. Παναρόμ 16 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλο»	43	10577	έφθ. Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	44	13005	έφθ. Λός Αντζελες 4 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	59	9171	όνειχ. Ν. Όρλεάνην 17 Μαΐου διά Τεργέστην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	όνειχ. Μένα Αχμάντι 24 Μαΐου διά Ραβένναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 Μαΐου
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Ατλας»	41	6911	όνειχ. Χόκη Κόγι 12 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	όνειχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 5 Μαΐου διά 'Αλεξανδρειαν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Οζάκαν 26 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Βενετίαν 25 Μαΐου
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)		Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935	όνειχ. Μαγιάτλον 30 'Απρ. διά Γκουαγιάμας
ΔΗΛΟΣ ΠΑΓΩΝΙΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	44	7259	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	όνειχ. Πρίν Ρούπερ 8 Μαΐου διά Ριγιέκα
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου)		Κυπριανοῦ	39	6935	έφθ. Καλύπη Χούλι 12 Μαΐου διά Γκουαγιάμας
ΔΗΜΟΣΘΕΩΝΗΣ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοριντενόζα»	56	10360	όνειχ. Λός Αντζελες 24 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	όνειχ. Πρίν Ρούπερ 8 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλπο»	44	7264	όνειχ. Λός Αντζελες 2 Μαΐου διά 'Οζάκαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	45	12813	όνειχ. Κοκουίμπο 23 Μαΐου διά Τσιμπά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρηγορούσσα»	42	2757	όνειχ. Αμπενρά 1 Μαΐου διά Δάντοιχ
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6331	όνειχ. Ν. Όρλεάνην 14 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριέ»	54	6042	όνειχ. Ν. Όρλεάνην 20 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντουσίν»	43	7031	όνειχ. Κολόμπο 18 Μαΐου διά Μορμάσα
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Μπούνεος Αύρες 21 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσοιγκ»	42	7210	εις Κολόμπο από 10 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντ. Π. Στεφανού»	43	7261	όνειχ. Νεάπολιν 26 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Μαρίνα»	37	5452	έφθ. Χούλι 24 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κυκλαδές»	37	5452	διπλής Κων) πολιν 18 Μαΐου διά Βάρναν
ΕΛΛΕΝ		έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	διπλής Μπρόναυποτελ 7 Μαΐου διά Γόδνιαν
ΕΛΕΝΑ		έλληνικά ουμφέροντα	22	1953	όνειχ. Σπέτζια 20 Μαΐου διά Πόρτο Σάν Στέφανο
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα»	36	5500	έφθ. Μπουένος Αύρες 25 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιοτά Ριός»	36	7820	όνειχ. Τζιγκούτη 3 Μαΐου διά Κίναν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παπαροπτόιη»	58	13066	έφθ. Ρουέν 24 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	έφθ. Ραβέννα 23 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέξα»	44	7051	όνειχ. Μόπιτα 16 Μαΐου διά 'Αλεξανδρειαν
ΕΠΙΛΑΙΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληποντος»	44	7189	όνειχ. Βουλάνη 22 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΕΠΙΠΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρι»	35	4963	όνειχ. Τζέδδαν 6 Μαΐου διά Γκιζόν
ΕΡΙΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζίνα»	20	6157	όνειχ. Τζιμπούτη 3 Μαΐου διά Κίναν
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσίς»	43	7162	όνειχ. Χαδάνα 29 'Απρ. διά Γουσκάρο
ΕΣΤΕΡΛΕΑ		έτ. «Μάστερ»	42	3410	όνειχ. Τεργέστην από 26 'Απρ. διά Σέριφον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	26	4720	όνειχ. Χαρίνα 21 Μαΐου διά Γόδύνιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	4720	όνειχ. Χαρίνα 21 Μαΐου διά Γόδύνιαν
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	διπλής Παναγία 14 Μαΐου διά Βάρναν
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφούεντε»	29	4248	όνειχ. Μπάρροπος 11 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν»	42	6975	διπλής Κων(κων) πολιν 11 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18730	όνειχ. Ούμη Σαϊδ 13 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. «Εύκρισια»	56	30150	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΕΥΡ'ΙΔΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	59	9003	όνειχ. Μοντεβίδεο 14 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΕΝΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερέ»	49	14606	όνειχ. Ν. Ύόρκην 14 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΖΑΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	10173	διπλής Κων(κων) πολιν 12 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4281	έφθ. Πουέρτο Κορτές 20 Μαΐου
ΖΕΗΚΤΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα Παλμέα»	45	17613	εις Πειραιά από 14 'Απρ. (επισκευαί)
ΖΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10207	έφθ. Αλεξανδρειαν από 25 'Απρ.
ΖΗΛΙΑΣ Ε. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσοιγκ»	43	7207	όνειχ. Τσαρλεστόν 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΖΗΡΑΚΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	όνειχ. Σαγικόν 17 Μαΐου διά Κεύλαντην
ΖΕΝΚΣΕΓΚΙΒΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεμπορτντ»	44	7250	όνειχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΖΕΟΔΡΟΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλάλ»	44	7194	όνειχ. Ροζάριο 16 Μαΐου
ΖΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λουόρκα»	45	7252	όνειχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΖΕΟΜΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα»	38	6529	όνειχ. Χαδάνα 10 Μαΐου διά Βάρναν
ΖΕΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιοντόρα»	45	7255	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 4 Μαΐου
ΖΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Τρανσόσπικ, Τ.Κ.»	43	7240	εις Βρυτόνταν από 2 'Απρ.
ΖΡΑΙΚΤΟΥΔΟΣ		έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	όνειχ. Μπάρι 17 Μαΐου διά Ραβένναν
ΖΙΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	διπλής Μπρόναυποτελ 19 Μαΐου διά Γόδνιαν
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΙΔΑΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12500	όνειχ. Γλασκόνην 21 Μαΐου διά Κόμω Μπαίν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10414	όνειχ. Κόμπε 25 Μαΐου διά Χόμπαρτ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλά»	44	7176	έφθ. Μελδούρην 17 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΟΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	διπλής Πόρτ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιβάνου)	έτ. «Σάνη Νικόλας»	21	1498	διπλήθε Σουέζ 20 Μαΐου δι' 'Ερυθρόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιβάνου)	έτ. «Μπάτιο»	43	1790	έφθ. Τζιμπούτι 18 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Φίδιαντζία»	56	10015	άνεχ. Βικτωρίαν 21 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Δ.β.) (N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	άνεχ. Πειραιά 25 Μαΐου διά Ρουμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΑΚΗΣ (Λιβάνου)	έλληνικά συμφέροντα	24	1352	παρελήφθη εἰς 'Ολλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.	έτ. «Άγιοι Ανάργυροι»	41	2866	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου διά Τεργέστον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιβάνου)	παναμακή έταιρια	43	2874	άνεχ. Λισσαβώνα 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβάνου)	έτ. «Μπροφάνης»	24	2060	έφθ. Σαδόνα 25 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Καπετανίσσα»	44	7281	έφθ. Χαϊφόγκ 14 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άντρη»	43	7993	έφθ. Άμστερνταμ 24 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	διπλήθε Σουέζ 18 Μαΐου διά Μπάσραν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	εἰς Γένοβαν ἀπό 2 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιβάνου)	έλληνικά συμφέροντα	28	4436	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 9 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΚΑΠΤΑΝΤΑΝΕΛΗΣ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Σομέλγκα»	38	5199	έφθ. Σαδόνα 26 Μαΐου
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΓΙΗΒ (N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπιαν»	44	10750	έφθ. Άμμοδρυγόν 28 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΚΑΥ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Σαπονίριο»	44	10691	διπλήθε Παναμά ἀπό 16 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Πλύμουθ»	43	2861	έφθ. Βέρα Κρούζ 23 Μαΐου
ΚΑΡΝΕ-ΙΣΩΝ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	διπλήθε Ούζαν 23 Μαΐου δι' 'Άμστερνταμ
ΚΑΣΣΙΑΝ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σάνη Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Μορμουγκάο 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Σάνη Φελίτσια»	51	9936	έφθ. Βρέμην 23 Μαΐου
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου διά Βιλελμοχάρεν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	29	6749	διπλήθε Κων (Κων) πολίν 1 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΑΤΣΕΡ	έτ. «Προσόπερτο»	43	7144	διπλήθε Κων (Κων) πολίν ἀπό 18 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΕΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Έντινα»	43	7238	διπλήθε Ούζαν 23 Μαΐου δι' 'Άμστερνταμ
ΚΙΡΚ ΘΗΡΑΣ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άνεχ. Μορμουγκάο 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΙΡΚ ΠΗΛΕΥΣ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΚΙΣΕΜΕΤ (Δ.) (N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7237	άνεχ. Ραβέννα 25 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΚΙΣΕΟΥΛΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	40	4499	εἰς Αιτί ἀπό 20 Δεκ.
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5411	άνεχ. Σιγκαπούρη των ρόδων 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γκρούντ Γουίντ»	59	10200	άνεχ. Χάμπτον ρόδων 20 Μαΐου διά Ρίο 'Ιανέριο
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράπη»	43	7248	έφθ. Τόκιο 18 Μαΐου
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Κρέπτζμασούθ 25 Μαΐου
ΚΟΜΕΤ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Κόμπι 15 Μαΐου διά Βακαγιάμα
ΚΟΝΔΟΡ	έτ. «Αγκούλλα»	19	2949	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 18 Μαΐου δι' 'Ελλάδα
ΚΟΝΤΡΑΚΤΟΡ (Δ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7299	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 22 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΟΡΗ (κορτ.)	έτ. «ΟΞΙλίαρ»	41	5173	άνεχ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου (διαταγαίς)
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σάνη Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Χονούλουλο 11 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΡΣΑΓΙΡ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Λονδίνον 25 Μαΐου διά Σμαλκάλντεν
ΚΟΡΟΪΟΥ ΑΓΛΑΝΤ	έλληνικά συμφέροντα	62	14963	άνεχ. Γιαδόνα 23 Μαΐου διά Νότ. 'Αφρικήν
ΚΟΤΜΟΠΟΙΑΤΑΝ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	έφθ. Τοκοπίλλαν 21 Μαΐου
ΚΡΕΤΤΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κομιοπόλιταν»	43	7261	άνεχ. Σιγκαπούρην 20 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΡΗΝΗΣ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7135	διπλήθε Σουέζ 18 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΡΙΣ (π.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Δ.) (N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	38	6032	εἰς Λίθερπουλ ὑπό παραλαβήν
ΚΥΜΑ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	56	4031	άνεχ. Μπλέζις 22 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην
ΚΥΝΤΡΙΝΙΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Αμύρεαν 15 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΚΥΝΤΡΙΝΙΑ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	43	6992	άνεχ. Μορμουγκάο 23 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΥΝΤΡΙΝΙΑ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Ιπογούιτ 22 Μαΐου
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	40	2993	διπλήθε Μπρόνομποττελ 4 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΛΑΠΑΟΜΑ (γίνοντ.)	έτ. «Ναβ. Κομμέρσιαλ»	21	1833	άνεχ. Κομότόριο Ριβαντάθια 19 Μαΐου διά Παγιάρντ 'Αιλαντ
ΛΑΡΓΚΟ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Περα. Κόλπον 25 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Σάργακα»	56	23880	έφθ. Τζακάρταν 17 Μαΐου
ΛΕΩΤΡΙΔΑΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Δευτέριο»	43	7176	διπλήθε 'Εσκουμπαίνης 12 Μαΐου (διαταγαίς)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	εἰς Μπιούγκαν ἀπό 8 Μαρτ.
ΛΙΜΙΕΡΤΑΝΤ (παν.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7109	εἰς Ναγκόνια ἀπό 31 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΛΟΥΡΙΑ (Δ.)	έτ. «Μαρβενίντα»	43	7116	έφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Ελδίρια»	44	7244	έφθ. Χούστον 20 Μαΐου
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Άτλας»	43	7257	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 6 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΛΥΡΑ (Δ.β.)	παναμακή έταιρια	44	10721	εἰς Έμδεν ἀπό 4 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΛΥΡΙΚ (Δ.β.)	έτ. «Φθάτρη»	43	10521	άργει Οραντζ ἀπό 18 'Ιαν. 1961
ΛΩΡΗΣ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Λωρπά»	43	2847	άνεχ. Σαφάγκα 14 Μαΐου διά Κολόμπο
ΜΑΙΡΗ (Δ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	έφθ. 'Ειδονόμασο 26 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανίκ Π.Κ.»	58	24065	διπλήθε Σουέζ 21 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Δημόπτρα»	37	4838	έφθ. 'Αρχάγγελον 21 Μαΐου
ΜΑΙΜΕΝ (παν.)	έτ. «Μάστβολ»	18	920	άργει Πέραμα ἀπό 17 Φεβρ.
ΜΑΙΟΥ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μακζουμέ»	43	7145	έφθ. Λάγκος 19 Μαΐου
ΜΑΝΕΙΚΙΝΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Πανδία»	43	7210	άνεχ. Βίλλα Κοντοτίούσον 18 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Ζαννίνι»	45	3549	διπλήθε Κων(Κων) πολίν 12 Μαΐου διά Βάρναν
ΜΑΝΤΙΣΩΝ ΜΙΕΛΑΛ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Αντεν ἀπό 24 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)	έτ. «Εστέρελλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Μακάσαρ 10 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
ΜΑΝΙΩΝΤΗ ΙΘΩΜΗ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	διπλήθε Ελασσόνας 12 Μαΐου (διαταγαίς)
ΜΑΡΑΘΩΝ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	εἰς Μπιούμπαν ἀπό 8 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	32	1595	άνεχ. Μπάρι 18 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	έλληνικά συμφέροντα	25	1473	άνεχ. Μασσαλίαν 17 Μαΐου διά Μοχαμέντια
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	έτ. Ρούσσον	27	1554	διπλήθε Κων(Κων) πολίν 21 Μαΐου διά Σουλινά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	έτ. «Σανούθερν Κρός»	44	7289	εἰς Αγγλίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	έτ. «Φωσίαν»	62	9220	άνεχ. Πουλό Σάμουν ἀπό 18 'Απρ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΙ ΚΑΡΙΤΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	είς Γένοβαν ἀπό 7 Φεβρ. (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ (παν.)	έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8965	διπλήθε Κων(Κων) πολίν 24 Μαΐου δι' 'Οδοσόν
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άρκουλλα»	38	5548	έφθ. Κούρε 15 Μαΐου
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (Δ.β.) (N.A.T.)	Οίκος Χανδρό	51	11022	άνεχ. Αρόύμπαν ἀπό 25 'Απρ. διά Μομπάσσα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Ν. 'Ορκριν 25 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 26 Μαΐου διά Ρουέν
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (Δ.) (N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	έφθ. Δάντοι 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. Φραγκίστα	43	7253	διπλήθε Παναμάν 20 Μαΐου (διαταγαίς)
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	είς Τάραντα 23 Σεπτ. 1961 (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΙΝΑ (Δ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1897	διπλήθε Παναμάριον 21 Μαΐου διά Κύπρον
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	άνεχ. Νανάμπιο 16 Μαΐου διά Σίδνεϋ
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Πλαναρ. - Εουρόπα»	44	10445	άργει Παλέρμο ἀπό 21 Μαρτ. 1961
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	έφθ. Γκάλεστων 24 Μαΐου
ΜΑΡΙΤΥΧΝ (Δ.)	έτ. «Μαριφόρτονία»	43	7232	άνεχ. Βιρυττών 9 Μαΐου διά Λεττάκια
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (Δ.β.) (N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	διπλήθε Παναμάριον 20 Μαΐου διά Κόλπον
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιβάνου)	έτ. «Ντέμ»	43	7259	έφθ. Πιούμπινο 18 Μαΐου
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	έφθ. Γένοβαν 13 Μαΐου
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Δ.)	έτ. «Τράνσοντορ»	44	7251	άνεχ. Μόζι 7 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (Δ.β.)	έτ. «Κόσμικ»	56	23871	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18763	διπλήθε Βιγραλτάρ 21 Μαΐου δι' 'Αμστερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	48	2346	άνεχ. Μπαγιόν 22 Μαΐου διά Μίζουσιμα
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)	έτ. «Ντέμ»	20	1512	άνεχ. Βιρυττών 9 Μαΐου διά Λεττάκια
ΜΑΤΩΔΙΟΣ (όνδ.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7176	διπλήθε Παναμάριον 20 Μαΐου διά Κόλπος
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	άνεχ. Ειδονόμασο 19 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικού
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Αινκάικα»	45	7254	άνεχ. Λόδις Αντζελες 24 Μαΐου διά Ν. 'Ορλεάνην
ΜΕΛΙΤΗ (Δ.β.)	έτ. «Αλπεργκα»	57	11691	άνεχ. Τάραντα 20 Σεπτ. 1961 (ἐπισκευαί)
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	46	3133	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου διά Βιλελμοχάρεν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.β.)	έτ. «Άστούριας»	58	20894	άνεχ. Σαδόνα 25 Μαΐου διά Βιλελμο

ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	όνεχ. Άρούμπιαν 16 Μαΐου διά Χούλλα
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαπέτρος»	44	7070	όνεχ. Τζίμπουτι άπό 19 'Απρ. δι' 'Άπω 'Ανατολήν
ΜΠΑΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	όνεχ. Οζάκαν 18 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΜΠΕΤΑΤΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	όνεχ. Χαδάνα 25 Μαΐου διά Γδυνίαν
ΜΠΡΙΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	40	5217	όνεχ. Ροζάριο 24 Μαΐου διά Μπουένος 'Αυρες
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουαίπ»	42	7303	όνεχ. Λός Αντζελες 30 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάντα Βαρβάρα»	16	3528	δρυγει 'Αμπελάκι άπό 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Κόμπη 26 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντη»	53	3262	όνεχ. Βοστώνην 15 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπετσού»	28	4778	έφθ. Τεργέστην 23 Μαΐου
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Γένοβαν 18 Μαΐου
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί»	45	3486	εις Ρόττερνταμ άπό 12 'Απο.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντά»	43	7092	όνεχ. Πούλο Μπούκομ άπό 26 'Απρ. διά Βαμπόρα
ΝΑΖΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Ζοζέ»	41	7579	έφθ. Μακάιν 15 Μαΐου
ΝΑΠΙΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	διπλής Πόρτη Σαΐδ 25 Μαΐου διά Σαιν Τζών
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	όνεχ. Κιουρασάδ από 25 'Απρ. διά Μανάους
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	έφθ. Τρινιντάτη 19 Μαΐου
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	42	7227	όνεχ. Μουρόραν 10 Μαΐου διά Ματάνζας
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	όνεχ. 'Αμπέρσαν 25 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΝΕΜΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσορα Τράιμπ»	42	9730	όνεχ. Τοκουγιάμα 14 Μαΐου διά Μπλάκ Γουώρριορ
ΝΞΕΛΕΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	έφθ. Μελδούρνην 25 Μαΐου
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	όνεχ. Ρόττερνταμ 16 Μαΐου διά Καραϊδικήν
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη»	53	12395	όνεχ. Μπριούμπαν 16 Μαΐου δι' 'Άρούμπαν
ΝΙΚ Α ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	όνεχ. Αύγουσταν 18 Μαΐου διά Ροστόκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειδάδια»	43	7121	διπλής Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Ταρραγκόνα
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	όνεχ. Τζιμπούτι άπό 20 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άδρερες»	45	7003	όνεχ. Μοντεβίδεο 10 Μαΐου διά Χάβρην
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	όνεχ. Κολόμπι 26 Μαΐου διά Ραγκούν
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	όνεχ. Ρόττερνταμ 12 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ Σ.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1410	έφθ. Νέμουρ πριν 25 Μαΐου
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 17 Μαΐου
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	όνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 13 Μαΐου διά Πειραιά
ΝΙΝΑ (παν.)		παναμακή έταιρια	28	1463	όνεχ. Πόρτα Στηγανέχη 17 Μαΐου διά Χόγκ κόγκ
ΝΙΟΒΗ (Δ.)		έτ. «Μάρ»	44	7063	έφθ. Μπέριρ ρόδς 19 Μαΐου
ΝΙΤΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (Διθ.)	(N.A.T.)	έλλ. Τσαδίληρης	41	5969	άργει Κυνόσουραν άπό 26 Φεδρ.
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάσια»	41	7251	όνεχ. Λουάντα 17 Μαΐου διά Βρέμην
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάσα»	42	7070	όνεχ. Χαδάνα 24 Μαΐου διά Ματάνζας
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	«Τρανζόσεαν Θράυτερ»	44	10662	εις Εμδεν άπό 24 Δεκ. (μετασκευαί)
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	8210	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 23 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Αρμ.»	52	1299	εις Γένοβαν άπό 21 Δεκ.
ΝΟΥΤΣΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ Θράυτερ»	44	7061	όνεχ. Τακόραντι 10 Μαΐου διά Τέμα
ΝΤΕΛΙΣ		έλληνικά συμφέροντα	56	10545	έφθ. Παραμαρίμπο 16 Μαΐου
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή Έντερπράζ»	43	7211	έποχαν Κοκοχάμαν 18 Μαΐου διά Βαμπόδα
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΜΙΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή Έντερπράζ»	58	13545	έφθ. Μπαλάλι 26 Μαΐου
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή Έντερπράζ»	61	15000	διπλής Παναχίδη 7 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίν»	58	10396	όνεχ. Χαμπτον ξήδης 20 Μαΐου διά Γενοβαν
ΝΤΕΡΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια	30	996	λονί Λαζαρέλιαν 25 Μαΐου διά Μπαλμόπα
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκίτορφ»	60	13847	όνεχ. Λορέντζο Μαρκές πριν 16 Μαΐου διά Κωντάντζαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδμινάρινα»	58	10483	έφθ. Γκαλέστενων 23 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	11209	όνεχ. Βοστώνην 15 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	8716	προσήραζε εις θεαίν 10.47 N. — 1ος 49 A. Μαΐου 1 ('Ανειλκύσθη)
ΝΤΟΡΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούτη»	43	7237	έφθ. Καλκούταν 6 Μαΐου διπλής Παναμή 21 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιαμπαν»	43	7199	έφθ. Άλεξάνδρειαν 25 Μαΐου
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρν»	43	6704	εις θεαίν 36.24 B. — 1.56 Δ. Μαΐου 25 δι' 'Αμεμπύρον
ΟΛΚΑΤ (Δ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	όνεχ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Φαμαγκούσταν
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαταλάντικα»	53	17362	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Ν. 'Ορκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	έφθ. Γιβραλτάρ 8 Μαΐου (διά Κόλπον Μεζικού)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13652	έφθ. Αλμπανία (Ν.Υ.) 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διπλής Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά Κάλουντμποργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	14047	όνεχ. 'Αμπέρσαν 23 Μαΐου διά Μπουένος 'Αυρες
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Όνσαπ»	58	27602	όνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Βόρνεο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	14221	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Λάδοσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτίς»	53	14009	έφθ. Αλμετέρνταμ 20 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΥΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	έφθ. Ελευσίνα άπό 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕΤ'ΙΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13678	άργει Ελευσίνα άπό 22 Μαΐου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	13660	όνεχ. Βοστώνην 25 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13934	όνεχ. Πόρτα Αθρού 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13709	όνεχ. Σίδηνε (Ν.Σ.) 14 Μαΐου δι' 'Άρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕ'ΓΙΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13713	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου διά Κοθένας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΜΠΟΥΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΓΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	23280	όνεχ. Σουεζ 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαΐου διά Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνουθ Ατλάντικη»	55	13665	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑΥ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	όνεχ. Σουεζ 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	20595	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου διά Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΝΟΥΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου διά Εστακάντα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	διπλής Πόρτα Σαΐδ 24 Μαΐου διά Βιλελμοχάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	όνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 17 Μαΐου διά Ντουμάι
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	όνεχ. Αμπέρσαν 15 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικού
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τρανσοπορτ.»	59	37958	όνεχ. Ράς Τανούρα 15 Μαΐου διά Σουέζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	60	37744	όνεχ. Ράς Τανούρα 28 'Απρ. διά Τρινιντάντ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	58	27602	όνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Μαΐου διά Πέρα. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΛΕΓ'Μ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	εις Ρόττερνταμ άπό 24 Φεδρ. (έπισκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΙΛΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13580	όνεχ. Ν. 'Ορκην 21 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΟΝΟΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνδοσάντο»	54	20611	διπλής Πόρτα Σαΐδ 25 Μαΐου διά Γενοβαν
ΟΜΝΟΙΟΥ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούνα Κέρριερς»	43	8195	όνεχ. Λός Αντζελες 27 'Απρ. διά Καρταγένα (Κολ.)
ΠΑΛΑΟΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	44	7297	έφθ. Ρίο Κράντε 22 Μαΐου
ΠΑΠΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΛΙΑΣΤΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	έφθ. Μάρκα Μπλάγκαν 25 Μαΐου
ΠΑΠΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Διθ.)	(N.A.T.)	έκ. «Ορίδλι»	58	12667	έφθ. Ρίο Ιανέριο 16 Μαΐου
ΠΑΠΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ Σ. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτέρεν Στάρ»	44	7254	έφθ. Μπιλμάριό 20 Μαΐου
ΠΑΠΑΓΙΑ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.δ.)</					

ΠΑΣΙΩΙΚ ΔΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοιοφίλ Γιούνιον»	44	10297	όνεκ. Μανιλά 15 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΑΣΙΩΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Πιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεκ. "Αντεν 11 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	διπλήθε Κων) πολιν 9 Μαΐου διά Βραΐλαν
ΠΕΛΛΑ		έτ. «Ιελοπίδα»	43	7081	άνεκ. Πειραιά 15 Μαΐου διά Κύπρον
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	5221	έφθ. Μάρτη 20 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονορόδια»	43	7139	έφθ. Μπάρμπαντος 19 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονορόδια»	58	13581	άνεκ. Λά Σαλίνα 18 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα»	43	8001	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 19 Μαΐου δι' Αμέρεσαν
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7134	έφθ. Τεργέστον 15 Μαΐου
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορεν»	43	7228	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μητίχα Σαλίνας»	45	7067	άνεκ. Τακοράντι 12 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεκ. Καράτοι 21 Μαΐου διά Μαντράς
ΠΟΠΗ		έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	38	2561	έφθ. Προβίτενες 20 Μαΐου
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζα Μπλάγκα»	43	7273	άνεκ. Ουμέα 24 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	διπλήθε Μπρόνομποττελ 4 Μαΐου διά Στεττίνον
ΠΡΟΤΟΚΑΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόλαπτος»	43	7230	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άνεκ. Λός "Αντζελες άπο 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκερ»	57	23693	άνεκ. Βίζαγκαπατάνη 24 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερπερικάνα»	59	13918	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 25 Μαΐου διά Ρίτομοντ (Καλιφ.)
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)		έτ. «Ντέρνα»	41	7111	άνεκ. Αντερντόνι 15 Μαΐου (διαταγάς)
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	44	7194	άνεκ. Τριπολίν (Λιβάνου) 20 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.)		έτ. «Ριτζεφιελντ»	45	6993	έφθ. Μπουένας "Άρερες 9 Μαΐου
ΡΙΟΔΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7244	διπλήθε Θέουταν 9 Μαΐου διά Σάντο Ντομίγκο
ΡΟΝΤΑ (Λιβάνου)		έτ. «Κομέρσιαλ 'Εξπρέσο»	11	1538	έφθ. Μορμούγκα 21 Μαΐου
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 11 Μαΐου διά Τεργέστην
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ		έτ. «Σαίντ»	44	7176	έφθ. Αμβούργον 24 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ - Αντώνυ»	40	5349	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβάνου)		έτ. «Μαρκάδα»	42	7165	άνεκ. Πλότες 23 Μαΐου διά Βομβάνην
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΙΜΣ		έτ. «Σαι Τζέ μες»	42	7243	έφθ. Χροκάτα 20 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νοβίσιο»	36	5129	άνεκ. Μουράνοκ 13 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ»	45	2780	άνεκ. Σάντος 19 Μαΐου διά Καμάνου
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ		έτ. «Βλάνσαστο»	50	2736	διπλήθε Κυν ^ν οιλιν 15 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιοβίζα»	23	5372	άνεκ. Σπέτζια 14 Μαΐου διά Τουλώνα (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Ατλαντικά»	44	1054 ^ε	έφθ. Χαβάνα 15 Μαΐου
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολίστιμη»	43	7260	διπλήθε Παναμά 18 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	40	5192	άνεκ. Βομβάνη 14 Μαΐου διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερίδας»	44	7238	άνεκ. Λός "Αντζελες άπο 17 'Απρ. διά Περού
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)		έτ. «Αλμπέρτα»	44	7210	έφθ. Γιαβάταν 25 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαριγιάνα»	44	9966	άνεκ. Τρινινταντ 16 Μαΐου διά Νορθηγίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Λαρία»	43	7179	άνεκ. Μόζι 25 Μαΐου διά Ην. Πολιτείας
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παν-γκάνια»	45	12723	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 21 Μαΐου διά Φιλαδέλφειοιν
ΣΑΝΝΗΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράλφο Σ.»	45	1988	άνεκ. Σπέτζια 14 Μαΐου διά Τουλώνα (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	10743	έφθ. Χαβάνα 15 Μαΐου
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φάύτερ»	44	7200	άνεκ. Τρινινταντ 23 Ν. - 74 Δ. Μαΐου 18 δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΠΩΦΩ		έτ. «Τέρμαρα»	44	7200	άνεκ. Ν. "Υόρκην 22 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σούρ»	31	4704	άνεκ. Νικάια 11 Μαΐου διά Δυτ. Αφρικήν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10567	άνεκ. Κυνούσσωραν άπο 16 'Απρ. 1960
ΣΕΝΙΟΡ (Λιβάνου)		έτ. «Γκάντουρ»	22	3084	τριπολίν (Λιβάνου) άπο 22 'Απρ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)		έτ. «Μαρίνη»	43	7275	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 17 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	έφθ. Γενόβαν 23 Μαΐου
ΣΟΛ (λ.δ.)		έτ. «Σολόρο»	49	10259	άνεκ. Καλκούταν 20 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Ντέμη»	30	2117	έφθ. Δάντοικ 11 Μαΐου
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΑΓΓΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτοσι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι άπο 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΠΑΤΗΤΟΥ (λ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτοσι»	30	4698	έφθ. Τενερίφε 24 Μαΐου
ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκοθίκιον»	57	20683	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΠΥΡΟΣ ΝΑΡΧΟΣ (η.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντον Τάνκερ»	56	30159	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου διά Σκαραμαγκάν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ		έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άργει Σικαπούρων ρόδις 6 Μαΐου διά Νταμράμ
ΣΤΑΡ (λ.)		έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Χούλλη 21 Μαΐου
ΣΤΑΡΑΙΑΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	άνεκ. Μπανιόλι 13 Μαΐου διά Λαττάκια
ΣΥΕΒΟ		έλληνικά συμφέροντα	44	7066	εις Λισσαβώνα άπο 2 'Ιαν.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	21	1964	
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	άνεκ. Σαβάννα 19 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σπυρίδων»	42	5023	διπλήθε Κων ^ν οιλιν 19 Μαΐου διά Βάρναν
ΤΑΣΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	έφθ. Χαβάνα 21 Μαΐου
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιβάνου)		έτ. «Τρίκοι»	44	7045	άνεκ. Βαμπός 25 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)		έτ. «Σκέρρερερς»	43	7231	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Τοιτταγκόκ
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ		έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άνεκ. Τόκιο 20 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γουρόπολα»	44	7026	άνεκ. Πόρο Αθηνώρ 13 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΤΖΕΝΝΗ ΙΙΙ (Λιβάνου)		έτ. «Τρικορίαννα»	44	7176	έφθ. Γύδηναν 22 Μαΐου
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΓ		έτ. «Λάμβδα»	44	7055	άνεκ. Ράχη Τανούρα 17 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΤΖΩΝ Γ. Λ.		έτ. «Μπαλμόπολα»	43	7251	έφθ. Τριπολί 17 Μαΐου 17 Μαΐου
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2047	έφθ. Λόρδος Τάνταρ 17 Μαΐου 17 Μαΐου
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιβάνου)		έτ. «Λιμπανέζης»	53	27853	έφθ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαΐου διά Μαντράς
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρας»	44	7254	άνεκ. Λός "Αντζελες 6 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)		έτ. «Ολιστημ»	37	4542	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΤΟΥΛΑ (Λιβάνου)		έτ. «Τούλα»	43	7191	άνεκ. Μανζανίλλα (Μεξ.) 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΟΥΛΑ Δ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	έφθ. Κάλοντημποργκ 24 Μαΐου
ΤΟΥΣΚΑΝΥ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7207	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 13 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαρόλου»	43	10459	άργει Σιγκαπούρων άπο 9 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΕΓΚΟΥΛ (λ.δ.)		έτ. «Γ. Κουλουκουντής	57	24027	έφθ. Ν. Όρλεάνην 20 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΕΚΚΙΠΠΕΡ (λ.)		έτ. «Γκάσον»	44	7299	ίδε: «ΚΟΝΕΤΡΑΚΤΟΡ», ώς μετωνομάσθη
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μητίχα Σαλίνας»	44	8597	διπλήθε Λίζαρτ 24 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)		έτ. «Μινοσανα»	44	7091	άνεκ. Φρηπόρτ (Μηχ.) 15 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτοσι»	27	2457	έφθ. Βιρτσόττο 24 Μαΐου
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μαρέ Νοστρουμ»	44	7165	άνεκ. Μπέρια 15 Μαΐου διά Τεργέστην
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10603	έφθ. Αστόρια 11 Μαΐου
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	έφθ. Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)		έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	διπλήθε Ούζαν 24 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΥΠΕΡΙΩΝ		έλληνικά συμφέροντα	44	7251	άργει Φάλμουθ
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)		έτ. «Μιρμαίνη»	57	21910	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Στοκχόλμην
ΦΑΡΑΛΙΣ		έτ. «Ινκάικα»	45	7181	έφθ. Τόκιο 20 Μαΐου
ΦΙΛΙΑ (Λιβάνου)		έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιαλ»	29	3958	άνεκ. Βρέμην 4 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ		έλληνικά συμφέροντα	45	10704	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 20 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΦΙΟΙΣΒΟΣ II (λ.)		έτ. «Προγρέσσο»	44	7208	άνεκ. Λός "Αντζελες άπο 17 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΙΩΡΑ		έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	36	2642	διπλήθε Ούζαν 24 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΦΙΩΡΑ Α. (Λιβάνου)		Τ. 'Αθανασίδης	36	1400	διπλήθε Μπρόνομποττελ 20 Μαΐου διά Δαντούκ
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άνεκ. Καμαία 9 Μαΐου διά Βιέτ Νάμ
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.		έτ. «Σωτήρας»	45	7224	άνεκ. Γιαβάταν 23 Μαΐου διά Ιλένιο
ΧΑΠΤΙΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίτ. Σπηγουάινη»	36	1965	διπλήθε 70 μ. δυτ. Κρήτης Μαΐου 25 δι' Εισονμάσου
ΧΑΡΙ (λ.)		έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	άνεκ. Νιού Ούεστμινστερ 20 Μαΐου
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)		έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεκ. Περού 20 Μαΐου διά Πώλομπορο
ΧΕΡΜΟΝ (Λιβάνου)		έτ. «Τζένερολα»	19	2559	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 17 Μαΐου διά Κύπρον
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορπτη»	38	9403	άνεκ. Χολτενάου 26 Μαΐου
ΧΙΡΗΤΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	έφθ. Ταματάθιν 22 Μαΐου
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Σαμουρινάδη»	42	2873	άνεκ. Λέκκεντη Χάρμπουρ 19 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράουντη»	43	7258	άνεκ. Περα. Κόλπον 20 Μαΐου διά Αμέρεσαν
ΧΡΥΣΕΝ (δ.)		έτ. «Γιουν. Σίππερς»	55	23930	διπλήθε Σουέζ 22 Μαΐου διά

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 40.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1st JUNE 1962

Earnings from Shipping

According to the Bank of Greece, shipping exchange earned during the first quarter of 1962 amounted to \$ 25,319,000 as against \$ 23,791,000 earned during the same period in 1961, i.e. an increase of \$ 1,528,000 or 6.42%.

This total is broken down as follows: Crew remittances: \$ 8,602,000. Shipowners' remittances: \$ 12,447,000. Stores and ship repairs: \$ 552,000. Contributions to insurance funds, etc. \$ 204,000. Taxes: \$ 653,000.

Compared with the figures for 1961, the largest difference is in the earnings from shipowners' remittances which amounts to \$ 2,753,000 or 28.40%, the 1961 earnings having been \$ 9,694,000.

This increase is reliably attributed to the fact that many shipowners have imported foreign capital to invest in such things as real estate, stocks and government bonds.

E.R.N.E.'s fiftieth anniversary

The Compagnie Hellénique Radio-Maritime, better known by its Greek initials, E.R.N.E., celebrated its fiftieth anniversary a few days ago.

This company can rightly be proud of its valuable services to our merchant shipping.

It made its first appearance in Greece in 1912 in the person of Mr. Percy Arlaud, first as radio officer of the National Steamship Company's "MACEDONIA" and then as founder of the Greek office of the well-known Société Anonyme Internationale de Télégraphie-Sans-Fil or S.A.I.T.

Nobody can deny that the very best service was provided to Greek ships, both by the Inspectorate in Piraeus and by the many S.A.I.T. associates abroad. A ship's radio is not only an invaluable instrument for the safety of life at sea but is also a vital adjunct to a vessel's trading and day-to-day operations.

In 1938, S.A.I.T. handed over its Greek operations to the Compagnie Hellénique Radio-Maritime, founded by the late Admiral K. Athanassides and manned by the former S.A.I.T. personnel, including the well-remembered Mr. Arlaud who had, by this time, become a confirmed Pireot.

During the postwar period, E.R.N.E. kept pace with the growth of Greek shipping and provided its services with the customary dispatch and efficiency. No complaints were ever heard and no criticism has ever been levelled against the company, in spite of its monopolistic privileges in Greece.

Whether under contract with S.A.I.T. or not, Greek ships were served quickly and without delay whenever the need arose. Both the Piraeus office and the other S.A.I.T. offices abroad constitute a first-aid network for ship radios and electronic navigational aids, and every day of the year is a working day for these radio repair men, who very often work during the night as well.

E.R.N.E. has a better understanding of shipping problems than many of our state services. The Greek state, moreover, is fully appreciative of E.R.N.E. and S.A.I.T.'s usefulness and has, on many occasions, availed itself of their services.

When, in 1938, Radio Safety Certificates were required for ships, E.R.N.E. undertook to issue such certificates on behalf of the Greek State, in cooperation with S.A.I.T. and its associated organisations, to Greek ships that did not call at Greek ports.

It was said, at the time, that a private radio concern engaged in commercial dealings with shipping firms, should not be entrusted with the duty of issuing such vitally important documents. This criticism, however, was belied by events. The passage of 25 years have proved that E.R.N.E. was fully qualified in this respect and has performed its duties far better than any Government department could have done. E.R.N.E. has even been used by the Royal Hellenic Navy on many occasions and on confidential assignments where its technical experience and equipment have been found necessary.

The award of a Silver Medal to E.R.N.E.'s directors, Mr. N. Mangakis and Mr. P. Politis, in 1959, is evidence enough of the firm's success and the valuable services it has performed for Greek shipping.

The fiftieth anniversary celebration of the firm is also a celebration for Greek shipping as a whole. We hereby extend our heartiest congratulations and good wishes for a long life and continuing prosperity to E.R.N.E. and its staff.

Cyprus adopts convenience-flag policy

It is now believed certain that the fledgling Republic of Cyprus, in complete disregard of Greek advice to the contrary, is determined to make the Cypriot flag a flag of convenience.

We are reliably informed that the draft legislation, supervised by the Attorney-General, Mr. Tornaritis, establishes similar facilities to those provided by the Lebanese flag.

This development is bound to have a harmful effect on the repatriation of Greek-owned shipping to the national flag.

We understand, moreover, that the Cyprus Government has taken this step with the full approval and support of the British authorities, insofar as it advances the shipping policy and wider interests of the Commonwealth.

The authorities concerned, in Nicosia, have so far assiduously avoided any contact with the Greek Government in this respect. Neither the Greek Foreign Ministry nor the Ministry of Mercantile Marine were officially informed of the latest developments in laying the groundwork for a Cypriot merchant fleet.

On the other hand, the Cypriots have contacted Greek shipowners here with the intention of persuading them to register their vessels in Cyprus. In other words, they have lost no time in attempting to undermine the cause of Greek shipping.

The Greek Government has so far failed to react decisively against this looming peril and any protests, if made, were confined to the lower levels of officialdom and have had no apparent effect.

The Greek Government should waste no time in meeting this threat. The Cypriot Ambassador in Athens should be summoned by the Foreign Minister, or the Prime Minister himself, and his attention drawn to the damage his Government's shipping policy is causing to Greek shipping.

Archbishop Makarios and Mr. Tornaritis must be informed that the Greek Government demands that the tax burden on Cyprus-flag ships must not be lighter than that afforded by the Greek flag.

If this condition is fulfilled, the Cypriots can follow any course in developing their own merchant fleet and even be assured of Greek support in their venture.

American court decisions

We must take careful note of the recent decision handed down by the U.S. Federal District Court on the case of a Greek seaman serving on a Greek ship. This seaman, named Panayotis Pavlou, sued for \$ 150,000 for injuries sustained on the Greek cargo ship "Corinthiacos" in the port of Vancouver.

In spite of the fact that the case concerned a foreign seaman serving on a foreign-flag vessel owned by foreign shipowners and that the injury took place in a foreign port, the American judge allowed the case to be heard before an American court on the basis of the Jones Act.

The shipowners' counsel claimed that the American court was not competent to judge this case and stressed the fact that the claimant, by virtue of the collective agreement governing his terms of employment had undertaken the obligation to refer any such claims to a Greek court.

The U.S. judge upheld the suit on the grounds that although the vessel flew the Greek flag it belonged to a Liberian firm in which 48½% of the shares belonged to American citizens and, further that the ship was managed by "Orion", an American corporation.

According to the judge, therefore, the case came under the jurisdiction of American law even though the owning company was technically a foreign firm and even though the litigants were also foreigners.

The Greek seaman was thus given the right to claim protection of his health and safety while serving on board, on the basis of U.S. law.

Shipowners should take good note of the above. If the owners of the vessel had been a Greek firm and not a Liberian one and if the management had been established in Greece, the American judge would have found it difficult to hand down the decision described above.

Legal experts believe that this judgment will very probably be reversed by a higher court, since it contradicts the basic principles of International Law. But the appeal would have been easier if the two conditions described above had been fulfilled.

The subject of Greek seamen's claims before foreign courts becomes

more urgent than ever. The matter must be studied carefully and the necessary measures must be taken in time before we see American courts flooded with similar claims.

The transfer of ownership to Greek shipping companies of the new type is one of the measures indicated. Diplomatic measures are also not to be overlooked, as well as administrative measures on our side against seamen who transgress their contractual obligations. The names of such seamen should be circulated among all shipping offices.

Independently of the above measures, however, we also have the problem of the competency of American courts to judge the claims of foreign seamen serving on foreign ships calling at U.S. ports. Strong protests have frequently been lodged with the State Department on this score. It had been believed that a relative decision handed down some time ago by the U.S. Supreme Court would reduce the intervention of U.S. courts in cases completely foreign to them and for which provision had been made in the various consular agreements with foreign countries. It would seem however that this interference is continuing as evidenced by the court decision described above.

Perhaps this issue should be included in the subjects to be discussed very shortly in Washington by the maritime countries of Europe. It must be settled in accordance with international custom. It is not reasonable or fair that the courts of other countries be ignored for the simple reason that the Jones Act provides for higher damages. The U.S. courts seem to wish to impose the provisions of this act to foreign seamen with different living standards and different working conditions.

As far as Greek shipping is concerned the subject is one of major interest. Shipowners and the state must beware.

New tugboats

The Board of Directors of the Piraeus Port Authority (OLP) are to examine the tugboat question this week. They are to decide on the purchase of new vessels and the fees to be applied for towage, the readjustment of which had been applied for some time ago by the companies concerned.

With regard to the acquisition of new and more powerful tugboats to handle the larger vessels calling at Piraeus, it is believed that satisfactory developments are now in sight. The firms of Vernicos and Matsas have given assurances — without, however, submitting the required specifications — that they have ordered two tugboats with Sulzer engines of 1,200 hp to be delivered within the time limit set by OLP. If these assurances are borne out by the facts, OLP will not build its own tugboats. OLP believes that these new vessels, supplemented in certain circumstances by the larger salvage vessels owned by the two firms, are sufficient to cover the towage requirements of the port for some time to come.

As far as the readjustment of the towage fees is concerned, the Governor of OLP is far from convinced that any increase is justified, particularly since the operations of both firms were investigated both by OLP and the Ministry of Mercantile Marine. OLP believes that the current rates provide an adequate profit margin which could possibly be increased by a more efficient organisation of the two companies.

OLP officials point out, however, that their primary concern is to improve towage facilities in Piraeus and that every effort will be made in that direction. The towage firms are equally convinced of this necessity, both for their own good and that of the port.

Collective agreements

The systematic and hardworking efforts by the Ministry of Mercantile Marine in regulating working conditions on board ships have, we must confess, brought handsome rewards. In the space of about six months, working conditions on practically all types of ships have been regulated by collective agreements. Thus, during this period, collective agreements, freely negotiated between shipowners and unions, have been signed for seamen working on: 1) cargo vessels above 4,580 dwt, 2) cargo vessels from 801 — 4,500 dwt, 3) coastal motorships, 4) sailing vessels with auxiliary engines, 5) coastal passenger ships, 6) Mediterranean passenger and cruise ships, 7) the ocean liner "Queen Frederica", 8) the ocean liner "Patris", 9) the ocean liner "Bretagne" and 10) the ocean liner "Arkadia".

All that remains now is the establishment of regulations governing working conditions on board tugboats and salvage vessels. As no agreement seems to be forthcoming between the Piraeus Port Authority (OLP) and the shipowners and crews concerned, these regulations are expected to be laid down by ministerial decree. The Ministry of Mercantile Marine has already applied to the Cabinet, through the Ministry of Coordination, for the authority to do this.

To complete the work of the Labour Office of the Ministry of Mercantile Marine in this respect, negotiations have already started between the owners and crews of Atlantic fishery vessels for a collective agreement on wages and working conditions. This development should eliminate

the frequent disputes between owners and crews in this new and rapidly developing branch of Greek shipping.

Care was taken to make sure all the above agreements would expire at the same date, i.e. on December 31, each year. Steps will also be taken to provide for expiry on the same year. This will enable the Ministry to handle the renewal of all agreements at the same time. Negotiations will thus be made easier between the parties concerned and state intervention, where necessary, will be more effective.

Coastal ships

Traffic to the Cyclades this summer will mark a substantial increase. We are informed from Mykonos, for instance, that double the number of visitors are expected this year as compared to 1961.

In spite of this, the number of ships calling at Mykonos will be smaller this year. It is absolutely necessary for a fairly large vessel to be added to the Cyclades line and that provision be made for more frequent calls, particularly on Saturdays with return to Piraeus on Mondays.

New cruise ship for "Sun Line"

Sun Line, an offshoot of the National Hellenic American Line, has acquired a new cruise vessel in addition to the "Stella Maris".

A sister-ship to the "Delos", the "Stella Solaris", as the new vessel is to be named, was built in Germany and first entered service in 1959. She is a five-decker of 3,000 tons with a cruising speed of 19.5 knots.

The "Stella Solaris" will be delivered to her new owners in September, after which she will be taken to Italy for extensive conversion, scheduled to last until March, 1963.

The conversion will enable her to carry 220 passengers in 84 single-berth, double-berth and a few triple-berth cabins. All cabins will be equipped with shower and toilet and hot, cold and iced water. She will be airconditioned throughout, with individual control in each cabin and all cabins will have communicating inside doors.

The "Stella Solaris" will also have a promenade deck of 300 square metres, a sun deck of 88 sq. m., a closed promenade deck of 120 sq. m., three lounges, a large dining room, three bars, a barber shop, ladies' hairdresser and a swimming pool. Four de luxe suites will be named "Knossos", "Mycenae", "Athinae" and "Rhodes", respectively. Total cost, including conversion, is estimated at \$ 2,500,000.

The vessel is scheduled to start regular cruises on March 18, 1963, from Piraeus to Crete, Rhodes, Kusadasi, Istanbul, Delos and Mykonos, up to November 25, 1963.

Together with the "Stella Maris", the "Stella Solaris" is expected to carry out a total of 74 weekly cruises, the first sailing every Friday from Piraeus and the second every Monday.

The steward problem becomes more acute

The "Queen Frederica" is scheduled to carry out twenty Caribbean cruises next year, in addition to her regular transatlantic voyages.

This intensive employment of the flagship of our passenger fleet is dictated by the necessity of keeping the ship moving throughout the winter season and the fact that she readily lends herself to high class cruising. She has already made an excellent reputation for herself on such cruises in recent years and there is every reason to believe she will be equally successful in 1963.

Furthermore, it is to be noted that Home Lines, with the "Queen Frederica" and the two other liners employed on Caribbean cruises, the "Homeric" and the "Italia", topped the list of American and Continental shipping firms engaged in this trade last year, with the greatest number of cruises and cruise passengers carried.

But the success of the "Queen Frederica" will ultimately depend to a great degree on the maintenance, if not the improvement, of the quality of her catering personnel.

Home Lines have taken considerable pains and gone to a great deal of expense to train this personnel, not only for the requirements of the transatlantic trade, but also for the more exacting job of catering to cruise passengers.

Recently, however, they have been faced with the all-night impossible task of replacing this highly-trained personnel which, as might have been expected, is being attracted by higher wages to the many new Greek passenger and cruise ships that have appeared on the scene.

The "Queen Frederica" has almost been reduced to the unwilling status of a training school for stewards, or rather, a transit camp for those who, with the valuable experience they gain on her, pass on to more highly paid positions on other ships.

If the Greek state does not do anything shortly to make training facilities available to the large number of stewards, cooks, barmen, etc. our passenger shipping requires, the "Queen Frederica" will be reluctantly forced to resort to Italian personnel, rather than jeopardise the reputation she has worked so hard to achieve.