

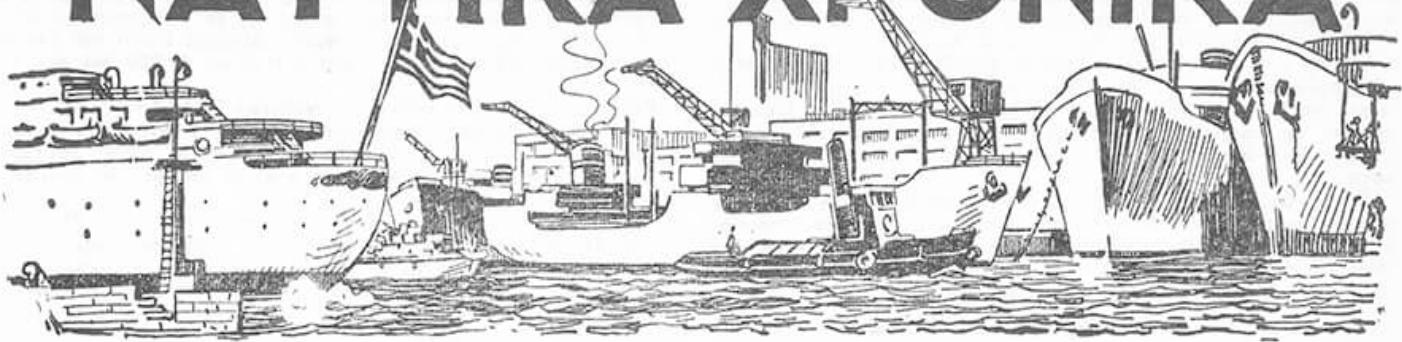
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1962

Αρ. Φύλλου 649/408

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 649/408

ΔΙΕΓΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1962

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΥΣΚΟΛΑ ΤΑ ΠΡΟ ΗΜΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

'Ανεμένετο κατ' αύτάς ή έντασις της κρίσεως, όχι όμως με την πρωτοφανή δύντατη, ύπό την οποίαν έξεδηλώθη. Δικαιολογημένη ή έκπληξης. Οι ναύλοι κατά δολλάρια—όχι σέντες—έντος μηνὸς έξεπεσαν. Τὰ φορτιά είναι κατά πολὺ όλιγωτερα: δεν έπαρκον διά να καλύψουν τὴν προσφερούμενην χωρητικότητα.

Καὶ τὰ αἵτια αὐτῆς τῆς ἀπροσδοκήτου χειροτερεύσεως; 'Η κρίσις—μάς λέγοντο—ή χρηματιστηριακή, σσον καὶ ἄν παροδική υπῆρξε, συνετάραξε τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν. 'Έκδοντες τὴν ἐμπιστοσύνην, είναι δ' Ἰωσαφάτιος καὶ διὰ τὴν ἔκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων διοικητικῶν υἱών, μὲ ἀπότελεσμα τὴν ἐφεκτικότητα τῶν φορτωτῶν διὰ νέας παραγγελίας μέχρις ἐκκαθαρίσεως τοῦ ὄριζοντος. Αδεβαία ή αὔριον.

Περιωρισμένα, κατὰ συνέπειαν, τὰ φορτιά εἰς χύμα, περισσότερα τὰ πλοῖα. Τὰ άναυλωτα ἀνάζηταν τὴν ἀπασχόλησην, δέχονται, κατ' ἀναπτότερην ἀνάγκην, τὸν χαμηλότερον ναύλον. Είναι δὲ διέξοδος ἀπὸ τῆς καθῆλωσιν τῶν πλοίων ἐν ἀπραξίᾳ εἰς ξένους, μακρυνούς τῶν δάσεών των λιμένων.

Τὰ σιτοφορτία είναι ἀπίσης κατ' αὐτὴν τὴν ἐποχὴν διλγώτερα. Οἱ Εὐρωπαῖοι εἰσαγωγεῖς τελοῦν ἐν ἀναμονῇ τῆς ἔγχωριον ἐσόδου, ἵνα τὰς μελλοντικὰς φορτώσεις τῶν κανονίσουν. Καὶ τέλος μεταξὺ τῶν δικαιολογούντων τὴν ἔντασιν τῆς κρίσεως περιστατικῶν, θὰ πρέπει νὰ περιληφθῇ ἡ περιωρισμένη εἰσαγωγὴ γαιανθράκων καὶ παλαιοσιδήρων ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν, ἀκόμη δὲ καὶ ὁ διαπιστούμενος ἐπιβραδύνουμενος τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς τὸν ἀποκαλύπτουν.

'Ιδου τὰ φερόμενα ὡς αἵτια τῆς κρίσεως. 'Ἐξέσπασε καὶ πάλιν εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίον, ως συνέχεια ἡ ἡώς φάσις μιᾶς γενικωτέρας τοιστάδης ἀπὸ πενταετίας κρατούσης, ὄφειλομένης δὲ εἰς καταστάσεις καὶ ἔξελίξεις τῆς μεταπολεμικῆς συγκροτήσεως τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν καὶ τῶν νεωτέρων τεχνικῶν ἐφαρμογῶν εἰς τὰ τῆς ναυπηγήσεως τῶν πλοίων.

Αὐταὶ ἀκριβῶς αἱ ἔξελίξεις ἐπέδρασαν καὶ ἐν συνεχείᾳ θέλουν ἐπιδράσεις εἰς τὴν ὅλη θέσιν τοῦ φορτηγοῦ τράμπ ξηροῦ καὶ υγροῦ φορτιοῦ. Δι' ὅλιγα τὰς ἐπιστηματίνομεν.

Ἐχομεν, κατὰ πρώτων, τὰς πρωτοφανεῖς—ποτὲ ἄλλοτε εἰς τὸ παρελθόν δὲν ἐσημειώθησαν—πιστωτικάς καὶ φορολογικάς διευκολύνσεις τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν διαφόρων κρατῶν διὰ τὰς νέας κατασκευάς. Αὐταὶ παρέσυρον καὶ παρασύρουν τοὺς ἐφοπλιστάς εἰς τὰς παραγγελίας καὶ ταχύτερα, είναι καὶ κυρία ἀφορμή τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων, ἐνῷ αἱ τεχνικαὶ ἔξελίξεις κατέσπασαν ἀντιοκονομικὸν τὸ πρό τινων ἀκόμη ἐτῶν πλοίων, ἔναντι τοῦ σημερινοῦ.

'Αλλαγὴ ἀκόμη βασικὴ ἥρχισε σημειούμενή κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὴν πλοιοκτησίαν τῶν τράμπτων καὶ εἰς τὸ σύστημα τῶν μεταφορῶν πρώτων υἱῶν. Ηὔχημον ὁ ἀριθμὸς τῶν εἰσαγωγῶν· διοικητικῶν, οἵτινες ἀναλαμβάνουν τὰς μεταφοράς δι' ίδιων πλοίων. Μετὰ τὰ πετρελαιοφόρα τῶν Ἐταιριῶν πετρελαίου, ἔχομεν τὰ μεταλλοφόρα καὶ τὰ γαιανθρακοφόρα τῶν Ἐταιριῶν χάλυβος, ἀκόμη δὲ τὰς μακροχρονίους ναυλώσεις ἀπὸ τὰς διοικητικαὶ μεγάλων bulk carriers, τῶν ὅποιων ἡ κατασκευή διὰ τῶν ναυλώσεων αὐτῶν χρημάτωσθεῖται.

Εἰς ἕκατον καὶ πλέον ἐκατομμύρια τῶν ναύλων ὑπολογίζονται τὰ ἀπὸ θαλάσσης καθ' ὅλον τὸν κόσμον διακινούμενα φορτιά μεταλλευμάτων. Κατὰ μέγιστον ποσοστὸν τὰ φορτιά αὐτὰ μεταφέρονται πλέον ἀπὸ σκάφη τῶν 30—60.000 τόν., ιδιόκτητα τῶν Ἐταιριῶν χάλυβος ἡ χρονιαλωμένα. Διὰ τὸ τράμπ ξηροῦ φορτιοῦ τῶν 10—15 χιλ. τόνων, ἡ μεταφορικὴ αὐτὴ ἐργασία, ἡ ἄλλοτε ἀποκλειστική, ἀπωλέσθη.

Πρόβλημα ἐπίσης, διὰ τὸ ὅποιον λύσις δὲν υπάρχει, είναι ἡ ἀσκουμένη εἰς εύρυτάτην κλίμακα κατάφορος διάκρισις τῆς σημαίας ἀπὸ τὰ διάφορα κράτη. Τὸ τράμπ—ὅλεύθερος αὐτὸς σκοπευτής τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν—βλέπει σὺν τῷ χρόνῳ περιοριζόμενον τὸν κύ-

κλον τῆς ἀπασχολήσεως του. Οἱ Νορβηγοὶ ὑπελόγισαν, ὅτι τὰ 20—30 % τῶν ηρώων φορτίων, ήτοι 100—150 ἑκατομ. τόν. ἐπὶ συνόλου παγκοσμίου κινήσεως 520 ἑκατομμυρίων (διὰ τὸ 1959) μετεφέρθησαν διὰ πλοίων, ὑπὲρ τῶν ὅποιων ὁ προστατευτισμὸς καὶ ἡ διάκρισις εύρυτατα ἐφημέρισθη.

Καὶ δεδομένου τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἐλεύθερων φορτίων καὶ τῆς αὐξήσεως τοῦ τοννάζ τοῦ πλοίων οἰκονομικότερα εἰς διαπάνας κινήσεως καὶ ὀποδοτικότερο προστέπεται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν, ἡ πτώσις τῶν ναύλων ἀναπτρέπτων ἔρχεται ὡς φυσικὴ πλέον συνέπεια. 'Η ἔξελίξις πρὸς τὰ μεγαλύτερα, τὰ ταχύτερα, τὰ συναγωνιστικότερα πλοῖα, δημιουργεῖ καὶ μίαν πρόσθετον δύσκολον κατάστασιν διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς. Τὰ πλοῖα τῶν, ὅχι τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἀλλὰ τὰ μεταπολεμικῆς, ηρχισαν ἀποδείνοντα ἀντιοκονομικά. Είναι μικρότερα καὶ δαπανηρότερα τὰ bulk carriers. 'Η ἀπόσθεσις τῆς ἀξίας των ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιτευχθῇ εἰς χρόνον μικρότερον τοῦ ὀρικών προβλέφθεντος. Καὶ οἱ κρατούντες ναύλοι δὲν τὸ ἐπιτρέπουν δεσμίας.

'Η ἀντιμετώπισις δὲν τούς τῶν δυσχερείων είναι ἀδύνατος. 'Ο διεθνῆς ἀνταγωνισμὸς ἐντείνεται. Συνεννόησις μεταξὺ τῶν κρατών ἀπόστρεψαν τὸ διεύθυνσι τῶν τοννάζ τοῦ κράτη, τὴν ἐπάρκειαν ἐπιδιώκοντα εἰς ἐθνικὸν τοννάζ, καὶ τὰ ναυπηγεῖα τὴν ἔξασφάλισιν παραγγελιῶν, ἐπιχορηγούν καὶ χρηματοδοτοῦν τὰς νέας ναυπηγήσεις.

'Η ἐπιδίωσις τοῦ ισχυροτέρου είναι ἡ μόνη κρατούσα ἡδη πολιτική. Εἰς αὐτὴν θὰ ὑποκύψουν οἱ ἀσθενέστεροι, ὃν ή κρίσις, παρὰ πάσαν ἐπίδισα, ἥθελε παραπλανήσατο. Πιστεύουν πολλοί, ὅτι θὰ είναι παροδική. Αισιοδοσῦν διὰ τὴν διεύθυνσι τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. 'Ενωρίτερον Ἰωσαφάτης προβλέπεται ἡ ἀνάπτυξης τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τῶν ὑπαναπτυκτῶν λαῶν. Αἱ ἀνάγκαι των καθίστανται δυσμέραι μεγαλύτερα: τὰ φορτία θὰ είναι περισσότερα' τὰ φορτία θὰ είναι περισσότερα' ή ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννάζ ἀπὸ τὴν μεγαλύτεραν πύκνωσιν τῶν μεταφορῶν θὰ προέλθῃ.

'Ἀναφέρονται ὅμως εἰς τὸ ἀπότερον μέλλον αἱ προβλέψεις αὐταῖ. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ή κρίσις τείνει νὰ ὑποσκάψῃ τὰ θεμέλια τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ ἐλληνικὸν ποντοπόρον σκάφος δέχεται ἡδη βαρύτερον καθεξέντον τὸν μεγάλης ἐκπτώσεως τῶν ναύλων. Σοβαρά τὰ μειονεκτήματα τοῦ—οὕκος σημαντικὸς παρηλίκου τοννάζ, ὅλιγα τὰ ἐθνικὰ φορτία, ηδη μεγάντων κόστος διαχειρίσεως, ἀπουσία κρατικῆς συμπαραστάσεως—ἐνῷ δὲ ἀνταγωνισμὸς τῶν ἔνων πλοίων καὶ ὁ προστατευτισμὸς ἐντείνονται.

Πρὸς τὸ παρὸν ὁ παροπλισμὸς είναι ἡ διέξοδος. 'Αθρόα καταπλέουν τὰ σκάφη μας εἰς τὰ ὄγκυροβόλια τῆς ἀργίας. 'Αν ἡ κρίσις συνεχισθῇ, θὰ φθάσωμεν καὶ εἰς τὴν ἐκποίήσιν τῶν ἀντιοκονομικῶν σκαφών. Λύσις ἀλλή δὲν φάνεται νὰ ὑπάρχῃ.

Δύσκολα τὰ πρὸ ἡμένων προβλήματα. Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ καὶ πάλιν νὰ τὰ ἀντιμετωπίσωμεν κάποιος ἀστάθμητος παράγων; Πολὺ τὸ ἀμφιβόλομεν.

ΠΕΡΙ ΤΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Τὸ ἀμερικανικὸν «Ἐθνικὸν Συμβούλιον τῶν Ἐργατικῶν Σχέσεων» (N.L.R.B.) δι' ἀποφάσεως του, πρὸ ἡμέρων κοινοποιηθεῖσής καθώρισε τὰ ὄρια τῆς δικαιοδοσίας τῶν «γιούνινγκ» ἐπὶ τῶν πληρωμάτων ὑπὸ σημαίας εὐκολίσις πλοίων, ἐλεγχομένων ὑπὸ ἀμερικανικὴν ἐταιρίαν. 'Απέρριψεν αἴτησιν τῆς ναυτεργατικῆς ὄργανωσεως «National Maritime Union» διὰ τὴν ἀδειαν διενεργείας ἐκλογῶν συνδικαλιστικῆς ἐκπροσώπησεως τοῦ πληρωμάτος τοῦ τάκερ «Ἐστρελλίτο», μετὸ τὸ σκεπτικὸν διῆ, τὸ ἀλόγω σκάφος ἀπόσχαληθῆται τὰ τρία τέταρτα τοῦ ὑπὲρ πρεσίδιον τοῦ εἰκότος τῶν Ηνωμένων. Πολιτεών μεταφορᾶς καὶ μόνον κατὰ τὰ ὑπόλοιπα 28% προσήγγισεν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας. Τὸ «Ἐστρελλίτο» ἐναυλώνεται εἰς τὴν ἐλεύθερων ναυλαγορῶν καὶ τὰ ταξιδία του ἐξηρτώντο ἀπὸ τοὺς ἑκάστοτε ναυλωτάς καὶ δὲν εἶχον σχέσιν με τὸν ἐδραίων τῆς διαχειρίσεως του, οὕτε καὶ ἀποδεικνύεται, συνεπώς, «δεσμός ἄμεσος τοῦ σκάφους με τὸ ἐμπόριον τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν».

'Ενέχει ιδιαιτέρων σημασίαν ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις. Περιορίζει σηματικῶς τὰ ὄρια τῶν παρεμβάσεων τῶν Ἀμερικανῶν ἐργατοπατέρων εἰς τὰ πλοία ὑπὸ σημαίας εὐκολίσις. Αἱ προηγούμεναι ἀποφάσεις τοῦ Γραφείου Εργατικῶν Σχέσεων ὑπεστήριζον τὰς ἀπόφεις τῶν «γιούνινγκ» καὶ πρόκειται ἡδη νὰ κριθούν ἀπὸ τὰ διμοσπονδιακὰ τακτικὰ δι-

καστήρια. Ή νέας άπόφασις άπομακρύνει τὸν κίνδυνον τοῦ μποϊκοτάς κατὰ πλοίων τράμπης ξηρού καὶ ύγρου φορτίου, τῶν ὅποιών ἡ δισχείριστος διενεργεῖται ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὰ ταξίδια ἐκτείνονται πρὸς ὅλους τοὺς λιμένας τῆς 'Υδρογείου καὶ σπανιώτερον ἀπὸ τὰ πλοῖα γραμμῆς ἐπισκέπτονται τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας.

Καὶ ὡς συμπέρασμα τῶν τελευταίων ἔξελίξεων ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν «σημαιῶν εὐκολίας»: 'Ἀρχίζει νὰ ἀμβλύνεται ἡ πίεσις τῶν «γιούνιον», λόγω τῆς ὁρθότερας ἀντιμετωπίσεως ἀπὸ τὰ τακτικὰ δικαστήρια καὶ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησην τῶν παρεμβάσεων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων ἐπὶ ξένων πλοίοι, ἐπηνδρωμένων μὲ ξένα πληρώματα.

Πρέπει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ μόνη θετικὴ ἀπειλὴ κατὰ τῶν πλοίων «σημαιῶν εὐκολίας», ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ «γιούνιον» προείρχετο. Τὰ ἐν Εὐρώπῃ ἐργατικὰ σωματεῖα δὲν ἔχουν τὴν δύναμιν — πλὴν ἴσως τῶν ἀγγλικῶν καὶ σκανδιναվικῶν — νὰ ἐπιβάλλουν τὸ «μποϊκότας» κατὰ τῶν λιθεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν σκαφῶν.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

'Η Μεγάλη Βρεταννία ἔξεδήλωσε τὴν πρόθεσιν—καθ' ἄ ἀναγράφει ὁ ἀμερικανικὸς Τύπος—νὰ παρέμβῃ ἐνώπιον τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστήριου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῶν ὑπερωκεανίων «'Ινκρες». 'Ἀπειλεῖται εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν ἡ ὑπόστασις τοῦ παλαιοῦ κανόνος, καθ' ὃν ὁ νόμος τῆς σημαιᾶς τοῦ πλοίου καταλαμβάνει καὶ ρυθμίζει τὰς ἐπ' αὐτῷ σχέσεις. Σητεῖται, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὸ 'Ανώτατον Ἀμερικανικὸν Δικαστήριον νὰ κρινῇ ἔναν τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον Ἐργατικῶν Σχέσεων ἔχη δικαιοδοσίαν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαιάς.

Ἐν ὥργανωμένῃ ἐπιθέσει, ὡς γνωστόν, τὰ «γιούνιον» προέβησαν εἰς «πίκετ» τὸν Μάτιον τοῦ παρελθόντος ἔτους κατὰ δύο πλοίων τῆς Inveres Steamship Company, Λιθεριανῆς ἐφοπλιστικῆς ἑταιρίας, ἐλεγχούμενῆς ὑπὸ 'Ιταλῶν. 'Η ἑταιρία ἐπέτυχεν ἀπαγορευτικὴν διαταγὴν τοῦ δικαστήριου, ἡτις ὅμως ἀνεκλήθη διὰ ψήφων 4 κατὰ 3 ὑπὸ τοῦ 'Εφετείου, ἀναγνωρίσαντος τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων δικαιοδοσίαν τοῦ 'Εθνικοῦ Συμβούλιου 'Ἐργατικῶν Σχέσεων.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο, ἡ Λιθερία ἀπηγούμενη πρὸς τὸ 'Ανωτάτον Δικαστήριον, ἔξαιτουμένη δόπιας ἀναγνωρισθῆ ὅτι αὐτὴ μόνον ἀδικαιοῦτο εἰς ἄσκησιν δικαιοδοσίας ἐπὶ τῶν ὑπὸ τὴν σημαιάν της πλοίων.

'Η κατὰ τοῦ νόμου τῆς σημαιᾶς ἀπειλή, συνήγειρε τοὺς πλοιοκτήτας τῶν ἄλλων χωρῶν, ὃν τὰ πλοία προσεγγίζουν εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας, καὶ ἦδη μελετοῦν τὰς δυνατότητας παρεμβάσεως ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως τῆς Λιθερίας. 'Η τελευταία συνδιάσκεψις τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς 'Ομοσπονδίας (I.S.F.) ἐν 'Ελλάδι, παγκοσμίου ἐφοπλιστικῆς ὄργανωσεως, ἡ σχολήθη μὲ τὸ θέμα τοῦτο. 'Εκπρόσωπος τῆς ἐν λόγῳ ὄργανωσεως ἐδήλωσεν, ὅτι οἱ ἀντιπρόσωποι δεκαεπτὰ ναυτιλιακῶν χωρῶν ἀπερκούσαν ὅπως ἀπευθυνόντων εἰς τὰς Κυβερνήσεις των μὲ τὰ αἴτημα ἐνεργείας ἐντὸν διαθέματων παρὰ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνήσει ἐν σχέσει πρὸς τὴν «έξωφρενικήν» ἀξιώσιν τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων νὰ παρεμβαίνουν εἰς πλοία ὑπὸ ξένας σημαιάς.

ΝΑ ΠΑΥΣΗ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ

Θά σᾶς ἀφηγηθῶμεν μίαν μικράν ιστορίαν. Εἶναι ἐνδιαφέρομενα, ἀποκαλυπτική. Μᾶς ἐνήμερωνε ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας προβλήματος, ἐπὶ τῆς οικτρᾶς ἐκμεταλλεύσεως, ὑπὸ τὴν ὅποιαν τελεῖ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησης, ἐπὶ τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης τῆς ἀσφαλιστικῆς χειραφτήσεως μας.

Συχνά αἱ στήλαι αἱ αὐταὶ ἀσχολοῦνται μὲ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου. Στρέφεται κυρίως ἡ προσοχὴ μας εἰς τὴν καλύψιν τοῦ ἐπὶ σκαφῶν τοιούτου. 'Ολιγώτερον ἡ σχολήθη μετὰ τὰς δῆθεν ἀλληλασφαλίεσις (Clubs) Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως (P & I). Εἰς τοὺς κινδύνους αὐτούς, τοὺς καλυπτομένους ἀπὸ τὰ Clubs, ἀναφέρεται καὶ ἡ ιστορία μας. 'Ιδού αὐτή:

"Ἐλλην ἐφοπλιστής, διαμένων εἰς τὸ ἔξωτερον, ἔζητησε νὰ πληροφορθῇ τοὺς ὄρους ὑπὸ τοὺς ὅποιους οἱ κίνδυνοι Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως θὰ ἡδύναντο νὰ καλυφθοῦν παρὰ τὴν «United Kingdom Mutual Ship Assurance Association Limited». 'Ἐπρόκειτο περὶ πέντε νεοτεύκτων μεγάλων bulk carriers ὑπὸ ξένην σημαιάς μὲ ξένον, ὥχι: ἐλληνικόν, πλήρωμα. Τοῦ ἔζητηθη ἡ εἰσφορά τῶν 75 σέντς κατὰ τὸν γκρός, μὲ ἕκπτωσιν 10%, μη ἐφαρμοζούμενη ἐπὶ τῆς βασικῆς εἰσφορᾶς, ἀλλὰ μόνον ἐπὶ τῆς ἔξτρα τοιαύτης.

"Ἐπέμεινεν ὁ ἐφοπλιστής εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἕκπτωσεως τῶν ἀνωτέρω ἀσφαλιστρῶν. Πέντε νεότευκτα σκάφη δὲν ἦτο ἀσήμαντος ὑπόθεσις. Τὸ Λονδίνον ἔκρινεν ἀσύμφορον οἰανδήποτε ἕκπτωσιν. Καὶ πρὸ

τῆς ἀρήσεως ὑπερχρώθη ὁ ἐνδιαφέρομενος ἐφοπλιστῆς νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἀσφαλίσιν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν. 'Η ἀπάντησης τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλίσιας προεκάλεσε τὴν ἐκπλήξην. Τὰ ἀσφαλίστρα ὠρίζοντο εἰς 47½ σέντς κατὰ τὸν γκρός, μὲ 10% ἕκπτωσιν (discount) ἐπὶ τοῦ ὅλου ποσοῦ τῶν εἰσφορῶν. Διαφορά ἔναντι τῶν ἀγγλικῶν προτάσεων 8.000 δολ. κατὰ πλοίον ἐπέτησις, 40.000 δολ. διὰ τὰ πέντε!

Καὶ ἡ συνέχεια; "Ἐνα ἐπείγον τηλεγράφημα ἔκ Λονδίνου. 'Η United Kingdom ἀντιπρόσεφερεν ὑποχωρούσα 45 σέντς ἔναντι τῶν 47½ τοῦ ἀμερικανικοῦ κλάμητος, μὲ περιορισμὸν 150 δολ. κατὰ τὸν γκρός, μὲ ὑπέρβασιν 5 σέντς καὶ μὲ τὴν ἕκπτωσιν 10% ἐφ' ὅλων τῶν εἰσφορῶν.

Δηλαδὴ ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ἑνὸς Ἀμερικῆς συναγωνισμοῦ τὰ 75 σέντς ἔγιναν 45. Διδακτικῶταν τὸ παράδειγμα. Αὐτή καὶ μόνον ἡ διαφορὰ τῶν 75 σέντς πρὸς τὰ 45 μᾶς ὑποδεικνεῖ καὶ τὴν ἀχρεωτικήτην ἐκμετάλλευσιν, ὑπὸ τὴν ὅποιαν τελεῖ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, τὸ καλύπτον καὶ τὸν κινδύνους Προστασίας — 'Αποζημιώσεως ἀσφαλίσιτης εἰς τὸ Λονδίνον. Αὐτὴ καὶ θὰ πρέπει νὰ ἐνισχύσῃ τὸν 'Ελληνα ἐφοπλιστὴν εἰς τὴν ὡριμάζουσαν πλέον σκέψιν τῆς χειραφτήσεως. Δύσκολον τὸ ἐγχειρίσμα, προκειμένου νὰ συσταθῇ ἐλληνικὸς ἀλληλασφαλιστικὸς ὄργανος. Εὑχερεστέρα σμῶς ἡ προσπάθεια διὰ τὴν μείσων τῶν ἀξιουμένων ἀπὸ τὰ Clubs τοῦ Λονδίνου εἰσφορῶν.

'Η μικρά μας ιστορία ὑποδηλώνει τὴν δυνατότητα τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἀσφαλίστρων. Περιθώρια, ὅπως τὰ πράγματα ἀποδεικνύουν, ὑφίστανται ίκανά. Εὔγλωτα, ἀλλώς τε, καὶ τὸ παράδειγμα τοῦ προσφάτως εἰς τὸν Λονδίνον συσταθέντος ἐλληνικοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ ὄργανου.

Αἱ δύσκολοι περιστάσεις ὑπὸ τὰς ὅποιας τελεῖ ἡ Ναυτιλία μας, ἐπιβάλλουν τὴν πληρεστέραν ὄργανωσιν τῶν κατ' αὐτήν, τὴν οἰκονομίαν, πρὸ παντὸς. Καὶ σημαντικὴ τοιαύτη ἡμπορεῖ νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴν πλευράν. Εὕμεδα πλέον πολὺ μεγάλοι. Δὲν πρέπει νὰ εἴη μεθα τὰ θύματα οἰσσόδηποτε ἐκμεταλλεύσεως.

ΕΥΕΣΗΓΗΤΟΝ ΤΟ ΑΓΓΕΛΙΚΟΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

'Ἐπεικέφθη πρὸ ημέρων τὰς 'Αθήνας ὡς 'Αγγλος ἀσφαλιστῆς κ. Colborn, τοῦ γνωστοῦ, λόγω τῶν μεγάλων καὶ πολυετῶν σχέσεων τοῦ μὲ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν, γραφείου τῶν κ. κ. Hobbs, Saville Ltd. Σκοπός κύριος τῆς ἐπισκέψεως ἡ ἐπαναφορά τῆς ἐλληνικῆς θαλασσασφαλιστικῆς ἐργασίας εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν. ήτις ἀπὸ τετραετίας ἥρχισε διαρρέουσα πρὸς τὴν γαλλικήν καὶ τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν.

Καὶ τὴν βασικὴν αὐτὴν ἐπιδίωξιν τῶν 'Αγγλων ἀσφαλιστῶν ἐκάλυψεν ὁ ἀφιεύσις ἐκπρόσωπός των μὲ τὰς ὑποβληθείσας προτάσεις συστάσεως ἐλληνικῆς θαλασσασφαλίεσις, ἔξορτωμένης σμῶς ἀπὸ τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου διὰ τὴν συμμετοχὴν τῆς εἰς ἀσφαλιστήριο συμβόλαια. Τὸ πρόχειρον σημείωμα, ὅπερ ὁ κ. Colborn ὑπέβαλεν εἰς τοὺς ἔδω συμμιλητάς του, διαγράφει τὰς βασικὰς κατευθυντηρίους γραμμάς τοῦ προτεινόμενου σχεδίου. 'Εχει ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ὡς κατώθι:

Προτείνεται ἡ συνεργασία ὀλῶν τῶν ἐλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταίρων, κυρίως δὲ τῶν ἔκπτωμένων ἀπὸ τὰς Τραπέζας 'Εθνικήν καὶ 'Εμπορικήν. 'Υπὸ τὴν ἀνωτέρα προϋπόθεσιν οἱ 'Αγγλοι ἀσφαλιστοὶ ἀναλαμβάνουν τὴν συμπαράστασιν τῆς ὅλης προσπαθείας διὰ τὴν δημιουργίαν ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

'Η ἐλευθερία της κίνησεως κεφαλίσων, ἀσφαλίστρων καὶ ἀποζημιώσεων ἔξυπακούεται. 'Η κατοχύρωσίς της θὰ πρέπει νομοθετικῶς νὰ προδλεφθῇ. 'Αποκρούεται ἡ συμμετοχὴ τοῦ Κράτους εἰς συσταθησμένην ἀσφαλιστικὴν ἐπιχείρησιν, ὑποδεικνύεται δὲ δόπια σχηματισθῆ ἔνα «πούλ», μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν δύο μεγάλων Τραπέζων καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταίρων, μὲ κεφαλίσια δύο ἐκστομυρίων λιρῶν. Τὸ απούλθετο συθέτει τὴν ἀσφαλιστικὴν ἑταίριαν (Underwriting Company) πλήρως αὐτούνομον, μὲ κεφαλίσια 500.000 λιρῶν. Θὰ δύνανται νὰ συμμετάσχουν εἰς αὐτὴν ὡς μέτοχοι ἐφοπλισταὶ καὶ ἄλλαι ἐλληνικαὶ ἐπιχειρήσεις. 'Επιλεκτα πρόσωπα θὰ ἀναλάβουν τὴν διοίκησιν της.

'Η ἀσφαλιστικὴ αὐτὴ ἑταίρια θὰ συμμετέχῃ εἰς τὴν κάλυψιν κινδύνων προσφερόμενων διὰ τῶν μεστῶν τοῦ Λονδίνου, πιστῶς δὲ θὰ ἀκολουθῇ τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν εἰς τὰς ἐκκαθαρίσεις τῶν ἀποζημιώσεων καὶ τὰς τιμολογίας τῶν ἀσφαλίστρων. Αἱ ἀντασφαλίσεις θὰ γίνονται μὲ συγγενεῖς ἑταίριας καὶ μὲ τὸ «πούλ». Αἱ ἀντασφαλίσεις, αἱ ἦδη διενεργούμεναι εἰς 'Ελλεσίαν, Γερμανίαν καὶ Γαλλίαν θὰ παύσουν, ἐφόσον τοῦτο θὰ ὑπερορεύστη ἀπὸ τὴν πείραν τῶν πραγμάτων. 'Αναγνωρίζεται ἀπὸ τοὺς προτείνοντας τὰ ἀνωτέρω 'Αγγλους, ὅτι δικαιολογημένη εἶναι ἡ ἐπιδίωξις τῆς δημιουργίας ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγο-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑ Ι· ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΛΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

RETHYMNONIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIP OWNERS · BROKERS
FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI
TEL. ROYAL 5611

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

ράς, δεδομένου ότι κατέχομεν ἔνα μεγάλον ἐμπορικὸν στόλον.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ δυνατὸν νὰ λειτουργήσῃ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ Λονδίνον. Δικαιολογημένη εἶναι ἡ τοιαύτη συνεργασία, περισσότερον παρὰ μὲ ἄλλας ἔνας ἀγοράς, αὕτινες δὲν διαθέτουν ιδίας δυνάμεις.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω συνοψίζονται αἱ ὑποδείξεις τοῦ "Ἀγγλου ἀσφαλιστοῦ". Διαφανῆς ὁ σκοπός του. Ὕποχείριον τοῦ Λονδίνου θέλει νὰ καταστήσῃ καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ἀσφαλιστικὴν προσπάθειαν, ἀν ποτὲ ἀνελαμβάνετο.

Τὰ προτεινόμενα πάντως θέλουν κατ' αὐτὰς συζητηθῆ ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν" ἐν συνεδριάσει τῶν μελῶν της. Αἱ ἀντιπροσώπεις εἰναι πιθανὸν νὰ ἐπακολουθήσουν καὶ ἡ κυριωτέρα ἐξ αὐτῶν, ἡ πρωτοβουλία τῆς διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ κινδύνου. Ἡ συνεργασία μὲ τὴν ἀγγλικὴν ἀγορὰν εὐκταία θὰ ἥτο. Ἡ συνεργασία, δῶμας καὶ ὅχι ἀπόλυτος ἔξαρτης.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Μηχανικοὺς χρειαζόμεθα πολλούς. Οἱ ὑπάρχοντες δὲν ἐπαρκοῦν διὰ νὰ ἐπανδρώσουν τὰ πλοῖα μας. Καὶ δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, ὅτι ὑπερεβδομήκοντα νεότευκτα παραλαμβάνονται ἐντὸς τῶν τριῶν προσεχῶν ἔτῶν. Αὐτά, μὲ τὰ σύγχρονα πρωστήρια συστήματά των, ἔχουν ἀνάγκην καλοῦ προσωπικοῦ εἰς τὸ μηχανοστάσιον, μηχανικῶν ἀρτίας κατατίσεων.

Ὕπο οἰανδήποτε περίπτωσιν, ἀκόμη καὶ ὑπὸ κατάστασιν κρίσεως διὰ τὰ παρήλια, ἀντιοικονομικά σκάφη μας, αἱ τάξεις τῶν μηχανικῶν πρέπει νὰ πυκνωθοῦν.

Καὶ ἐκκινοῦντες ἀπὸ τὴν ἀρχὴν αὐτὴν τῆς ἀριθμητικῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς ποιοτικῆς ἀπαρκείας τῶν στελεχῶν τοῦ μηχανοστάσιον, ἐπαναλαμβάνομεν τὴν σύντασιν τῆς ἀποφασιστικῆς τοῦ ζητημάτος αὐτοῦ ἀντιμετωπίσεως. Ἡ διατίστωσις, ὅτι μέχρι τοῦδε ὅλιγα ὑπῆρχαν τὰ ἐπιτελεοθέντα εἰς τὸν κλάδον τῶν μηχανικῶν, θὰ πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ. Περιέργως πως ίδιαίτέρα ἀπόδοθι προσοχὴ εἰς τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς. Τέσσαρες δι' αὐτοὺς σχολαὶ θὰ λειτουργήσουν ἀπὸ τοῦ νέου σχολικοῦ ἔτους καὶ δύο ναυτικά γυμνάσια. Διὰ τοὺς μηχανικούς μόνον δύο, τοῦ "Ἀσπροπύργου" καὶ τῆς Χίου. Τῆς τελευταίας ἡ πλήρης συγκρότησις καθυστερεῖ. Μετὰ ἔτος ἐπλίζεται καταλλήλως νὰ στεγασθῇ καὶ νὰ ἔξπολισθῇ.

Ἔχομεν καὶ τὰς νυκτερινὰς σχολαὶς μηχανικῶν. Ἀμφιβολος ἡ ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἀπόδοσις των. Σημαντικὴ εἶναι ἡ διαρροὴ τῶν μαθητῶν των πρὸς τὰς χερσαῖςς ἀπασχολήσεις. Δύσκολος ἀκόμη, ἂν μὴ καὶ ἀνέφικτος, διὰ τὸ σύνολον τῶν μαθητῶν τῶν νυκτερινῶν σχολῶν ἡ πρακτικὴ εἰς τὰ ἐργοστάσια ἔξάσκησις. Δὲν τοὺς δέχονται ὡς μαθητεύμενους. Τὸ δόλον σύστημα τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως τῶν χωλαίνει. Ἡ κοινωνεία ἀποπτεία τοῦ ὑπουργείου τῆς Παιδείας, σκιωδῶς ἀσκούμενη, οὐδὲν ἔφελος προσπερόισεν.

Πρότεινε, δῶμας, τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας, τὸ ἀρμοδιώτερον ἐν προκειμένῳ, νὰ προέλθῃ εἰς ἀποφάσεις ὁριστικᾶς διὰ τὸ βασικὸν αὐτὸν ζῆτημα. Αἱ συζητήσεις καὶ αἱ μελέται πιστεύουμεν νὰ κατέληξουν εἰς συμπεράσματα. Ἡ σύντασις δύο ἀκόμη δημοσίων σχολῶν μηχανικῶν, ἐκ παραλλήλου μὲ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς σχολῆς Χίου, θὰ καλύψῃ ὑπωδήποτε τὰς ὑφισταμένας ἀνάγκας. Εἰς τὰ δύο ναυτικὰ κέντρα, τὸν Πειραιά καὶ τὴν Σύρον, ὅρθων εἰναι αἱ σχολαὶ αὐταὶ νὰ συσταθοῦν. Ὁ συνδιασμὸς τῆς ἀπασχολήσεως τῶν μαθητῶν εἰς τὰ μηχανουργεῖα τὴν ἡμέραν — σχὶς περισσότερον τοῦ πεντάρου — καὶ αἱ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν σχολὴν παραδόσεις τῶν θεωρητικῶν μαθημάτων, κρίνεται ὡς ὁ προσφορότερος.

Προτείνεται συγκεκριμένως, διὰ μὲν τὴν Σύρον ἡ ἐπὶ συμβάσει μὲ τὸ ἑκὲν Νεώριον ἀπασχόλησις τῶν μαθητῶν τῆς Σχολῆς — ἡμερομίσθιον, δροὶ ἐργασίας — ἥτις τώρα ὡς νυκτερινὴ λειτουργεῖ ὑποτυπωδῶς δῆμως, λόγω ἐλλείψεων χρηματικῶν μέσων, διὰ δὲ τὸν Πειραιά ἡ σύντασις μιᾶς σχολῆς, εἰς ίδιαίτερον ἀνετον κτίριον παρὰ τὰ νυκτεριγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ἀνεγερμόνενον. Οἱ μαθηταὶ, μετὰ τὴν πεντάρων ἐργασίαν εἰς τὰ ναυτηγεῖα, θὰ διακούνων ἐπὶ τρίων ἢ καὶ τετράρων τὰ μαθημάτα τῶν εἰς τὴν Σχολὴν. Λεωφορεία θὰ τοὺς μεταφέρουν εἰς τὸν Πειραιᾶ.

Συνεζητήθη μὲ τοὺς εἰδότας τὸ ἀνωτέρω σύστημα καταρτίσεως τῶν μηχανικῶν, προελθὸν ἀπὸ τὴν σκέψιν τοῦ γράφοντος τὸ παρὸν σημείωμα. Ἐκρίθη ὡς τὸ προσφεύτερον. Συνδύαζε τὴν πρακτικὴν καὶ τὴν θεωρητικὴν κατάρτισιν τῶν νέων, τὴν θετικήν, δῶμας, τὴν θεμελιωμένην εἰς τὴν ἀπόκτησιν πειρας τεχνικῆς ἀπαρκούς καὶ τὸν ἀνετον παρακολούθησιν τῶν θεωρητικῶν μαθημάτων. Τὸ ἀντίθετον τώρα συμβαίνει εἰς τὰς γνωστὰς νυκτερινὰς σχολαὶς, σῆμα ὁ μαθητὴς κατάκοπος ἀπὸ τὴν ὀκτάρων, ἐξαντλητικὴν ἐργασίαν, τὴν ἦκιστα συχνὰ προσφερούμενην ἢ καὶ παντελῶς ἀσχετον πρὸς τὴν τοῦ ἐφαρμοστοῦ, μηχανουργοῦ κλπ., δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ συλλάβῃ καὶ νὰ ἀφομοιώσῃ τὰ στο-

χειωδέστερα μαθήματα τῆς θεωρητικῆς καταρτίσεως.

Κεφάλαια, βεβαίως, θὰ χρειασθοῦν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἀνωτέρω προγράμματος. Τὸ Κράτος, παρὸ τὰς περὶ τεχνικῆς παιδείας ἐπαγγελίας του δὲν πρόκειται ἀτυχῶς νὰ μᾶς τὰ διαβέσῃ. Ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν, ἀπὸ τὰς εἰσφοράς τῶν ἐφοπλιστῶν ἀναποτρέπτως θὰ τὰ ἔξευρωμεν. Καλύπτεται μιὰς ἀνάγκη τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐπιτακτικῆς. Δὲν θὰ σταθῶμεν εἰς τὸν στίθιον τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ χωρὶς ἔμψυχον ὄλικον, ίκανόν, καλῶς κατητρισμένον.

Η ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΙΟΥ

"Ἐτοιμα τὰ προσχέδια διὰ τὴν νέας δημοσίαν σχολὴν μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν. τῆς Χίου. Τὸ οικόπεδον — κεντρικὸν καὶ ἐκτάσεως ἐπαρκοῦς — παρεχωρήθη δριστικῶν. Τὰ σχέδια κατητρίσθησαν ἀπὸ τὸν μηχανικὸν τοῦ Ν.Α.Τ. κ. Κατζουράκην καὶ ὑπεδήθησαν πρὸς ἔγκρισιν εἰς τοὺς δωρηταὶς κ.κ. Ἀδελφοὺς Χανδρῆ καὶ Ιωάννην Κ. Καρρᾶν. Ἐδέχθησαν τὰ ἐπίλεκτα αὐτὰ τέκνα τῆς Χίου νὰ ἀναλάβουν ὅλας τὰς δαπάνας τῆς ἀνεγέρσεως τῶν καταλλήλων διὰ τὴν στέγασιν τῆς σχολῆς κτιρίων. Αἱ δαπάναι λειτουργίας (160 μαθηταὶ) θὰ βαρύνουν τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως. Αὐτὸς καὶ τώρα συντηρεῖ τὴν λειτουργούσαν ηῷη σχολὴν.

Προβλέπεται, βεβαίως, ὁ πλήρης ἔξοπλισμὸς τῆς νέας σχολῆς δι' ἐργαλείων καὶ ὄργανων πρακτικῆς καὶ θεωρητικῆς καταρτίσεως, ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων. Προβλέπεται ὅλη ἡ ἐπάνδρωσις τῆς σχολῆς μὲ διδακτικὸν προσωπικὸν ἐπαρκές, ὃστε μετὰ τριετῆ φοιτησίας — σχὶς νυκτερινή, ἀλλ' ἡμερησίαν — οἱ μαθηταὶ νὰ ἔχουν ἀποκτήσει ὅλην τὴν βασικὴν ἑκίνην διαπαίδαγγησιν, ποὺ θὰ τοὺς καταστήσῃ ἀξίους χειριστάς τῶν συγχρόνων πρωστηρίων.

Διὰ τὴν Χίον τὴν σύστασις τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν ἀπετέλει μίαν θετικήν, δύον καὶ ἐπίγειουσαν ἀνάγκην. Οἱ κ.κ. Ἀδ. Χανδρῆ καὶ I. Καρρᾶς προσφέρουν μίαν ἀκόμη μεγάλην ὑπηρεσίαν εἰς τε τὴν ιδιαίτεραν τῶν Πατρίδα, δύον καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Καὶ δὲν εἶναι ἡ μόνη. Ἡ ἀναγνώρισις τῆς εὐγενοῦς πρωτοβουλίας τῶν διακεκριμένων αὐτῶν ἐφοπλιστῶν πανηγυρικὴ πρέπει νὰ εἴναι. Ἐπίζημεν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς λίαν προσεχούς καταβέσεως τοῦ θεμελίου λίθου διὰ τὰ κτίρια τῆς σχολῆς, νὰ παρασχεθῇ ἡ εὐκαιρία εἰς τὸν κρατικὸν παράγοντα — τὸν κ.κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας — τὴν ἀναγνώρισιν αὐτὴν νὰ διαδηλώσῃ.

ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Τὸ Κράτος διαθέτει ἐπὶ τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμοῦ διὰ τὰς Ναυτικὰς Σχολὰς τρία — μόνον τρία — ἐκατομμύρια δραχμῶν ἐπησίως. "Ἐναντὶ αὐτῶν εἰσπράττει ἐν καὶ ἡμισυ ἐκατομμύριον δραχμῶν ἀπὸ τὰ δίδακτρα τῶν μαθητῶν, ἀτίνα κατὰ Νόμον περιέρχονται εἰς τὸ Δημόσιον. Διὰ τὴν ναυτικὴν, δηλαδή, ἐκπαίδευσιν αἱ κρατικαὶ δαπάναι μόλις φθάνουν τὸ ἐν καὶ ἡμισυ ἐκατομμύριον δραχμῶν! Καὶ θὰ πρέπει νὰ σημειώθῃ, ὅτι ὅπο τὸ οἰκονομικὸν ἔτους 1962 θὰ λειτουργοῦν πέντε δημόσιαι σχολαὶ, τοῦ "Ἀσπροπύργου", τῆς "Υδρας", τῆς Κύμης, τῆς Σύρου καὶ τῆς Χίου. Τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως — αἱ εἰσφοραὶ τῶν πλοιοκτητῶν — καταβάλλει τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἀνωτέρω σχολῶν, ἔτι δὲ διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τὸν πλοιοκτητῶν — ἐγκαταστάσεων καὶ συμπαράστασιν, διὰ τὴν έγκρισιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ εἰς διπλάσιον τῶν ηῷη φοιτούντων ἀριθμὸν μαθητῶν.

Τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, ὅπως τεκμαίρεται ἀπὸ τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1962, θὰ έσοδεύσῃ ἀπὸ τὰς εἰσφοράς τῶν πλοίων 6.800.000 δραχμῶν καὶ θὰ δαπανήσῃ δόλοκληρον σχεδὸν τὸ ἀνωτέρω ποσὸν εἰς ἀποζημιώσεις τοῦ προσωπικοῦ τῶν πέντε σχολῶν (2.7 ἐκατομ. δραχ.), διὰ τὴν συντήρησιν καὶ λειτουργίαν σύτων (500 χιλ. δρ.), διὰ τὸν ἀφοδιασμὸν τῶν (250.000 δρ.), τὴν ἐποπτείαν (145.000 δρ.) καὶ εἰς γενικὰς δαπάνας (305.000 δρ.). Πέραν τῶν ἀνωτέρω κονδύλων 2.6 ἐκατομ. δρ. προβλέπεται νὰ δαπανηθοῦν εἰς νέα κτίσματα, διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν κτιρίων τῶν σχολῶν "Ἀσπροπύργου", Κύμης καὶ "Υδρας". Ἡδη τὸ ἀπόθεματικὸν Κεφαλαίον συμποσοῦται εἰς τὰ δέκα περίπου ἐκατομμύρια δραχμῶν. Καὶ εἶναι τοῦτο μόνιμη ἡ ἐγγύσιας τῆς ἀπροσκόπου λειτουργίας τῶν σχολῶν, ὑπὸ οἰανδήποτε ἀντίξοον περίστασιν, ἥτις καὶ δὲν ἀποκλείεται εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν.

Κατὰ τὰ παρασχεθέντα στοιχεῖα αἱ εἰσπράξεις τοῦ Κεφαλαίου Ναυτι-

Telegrams: "GENICOLAOU..
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

Telephone: ROTAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Άντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΗ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

κής Έκπαιδεύσεως κατά το 1961 άνηλθον εις 4.500.000 δραχμάς περίπου. Έξι αύτών τά τέσσαρα έκατον μύρια άντιπροσωπεύουν είσφοράς των ήλληνικών ποντοπόρων πλοίων και τών πλοίων ήλληνικών συμφερόντων υπό ξένας σημαίας, τών συμβεδλημένων μετά τού Ν.Α.Τ.

Έκ τών 47.000 λιρών, αίτινες άντιπροσωπεύουν τάς είσφοράς τών ως αύτων πλοίων, αι 29.000 λίραι προέρχονται έξι ήλληνικών σκοφών και 18.000 έκ πλοίων υπό ξένας σημαίας, συμβεδλημένων μετά τού Ν.Α.Τ.

Έξ αλλού κατά το 1961 έδειπτανήσαν ύπερ τών ήλληνικών της έκπαιδεύσεως 3.900.000 δρχ. έκ τών όποιων τά 2 έκατον μύρια άφορούν εις τήν κατασκευήν τεχνικών έργων και εις τήν έξοπλισμόν τών σχολών.

Βραβεία θά δοθούν και έφετος εις τούς άριστεύσαντας μαθητάς τών ναυτικών μας σχολών. Έντος τού 'Ιουλίου θά λάθη χώραν ή συγκέντρωσις εις τάς σχολάς 'Ασπροπύργου και ή έν τελετή άπονομή τών βραβείων (έξαντες, χρονόμετρα, άλλα έργαλεια και βιβλία).

Χορηγοί: 'Η 'Ενωσις τών Εφοπλιστών 30.000 δρχ. 'Ο κ. Στρατής 'Ανδρεάδης 15.000 δρχ. 'Ο 'Ελληνικός Νησογνώμων 5.000 δρχ. 'Η 'Ενωσις τών Πλοιάρχων 5.000 δρχ. 'Η τών Μηχανικών 3.000 δρχ. 'Η τών 'Ασυρματιστών 5.000 δρχ. και τά «Ναυτικά Χρονικά» 5.000 δρχ. Σύνολον 68.000 δραχμών.

'Η Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδία δὲν έστερξε νά περιληφθῇ εις τήν κατάλογον τών είσφορών παρά τήν οικονομικήν της εύρωστίαν. 'Απουσιάζει έπισης τό Ν.Α.Τ., τό τόσον γενναιόδωρον...

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Τών άρμοδίων υπηρεσιών τού υπουργείου Ναυτιλίας και αυτού τού κ. Κωτιάδη προσωπικών προεκλήθη ἐπί ωρισμένων ήνωσιλιών, αίτινες τελευταίως έσημειώθησαν εις τήν τάξιν και τήν πειθαρχίαν τών μαθητών τών Σχολών 'Ασπροπύργου.

'Ανακρίσεις άμεσως διετάχθησαν. 'Ο κ. Λοΐσιος τάς διεξήγαγεν και τό έμπειριστατωμένον πόρισμά του μετά δικαιολογημένης σπουδῆς υπεβλήθη εις τόν κ. υπουργόν. Τελούμεν ἐν ήνωσιν τών έπιβεβλημένων διοικητικών μέτρων.

Γεγονός, πάντως, είναι ὅτι αἱ Σχολαὶ 'Ασπροπύργου υπερεπληρώθησαν μαθητών — 400 περίπου — ύπερ και τήν άρχικήν των δυναμικότητα. Καὶ τών μαθητών αὐτών τήν έποπτείαν δὲν ήνέλαβε πολυπληθέστερον έξιωματικών και υποειδικοτάτων, άλλα τό αὐτό τών προηγουμένων ἔτῶν, ὅταν οἱ μαθηταὶ ήσαν ολιγώτεροι. Αἱ σημειώσεις αἱ ήνωσιλιώιαι ήπηρξαν τό άποτέλεσμα.

'Εν καιρῷ, πάντως, παρενέδη τό υπουργείον. Αἱ διεξαχθήσαι άνακρίσεις θά τό καθοδηγήσουν εις τάς περαιτέρω ένεργειάς του. Εύχαριστον είναι, ὅτι τό έργον τών Σχολών παρακολουθεῖται και έλεγχεται αἱ μεσώτατα. Αἱ πιθαναὶ έλλειψεις — δικαιολογημέναι και ἀπό τήν έκτασιν ἥν ή προσπάθεια τής γαυτικής έκπαιδεύσεως προσέλαβε — ταχύτατα πληρούνται, παρά τήν ύφισταμένην δυσκολίαν εις τήν έξερεσιν καταλλήλου διοικητικού προσωπικού. Είναι τόσον διλίγοιοι οι λιμενικοὶ ήξιωματικοὶ διά νά καλύψουν ὅλα τά ήπηρξαν τό άποτέλεσμα.

Μέ τούς υπερπεντήκοντα, τούς άποκτώντας καὶ αὐτάς δίπλωμα προιτηλεγραφητού, περιορίζεται κάπως η σημειουμένη ήλλειψις διπλωματούχων. Παραλλήλως, ομως, παρίσταται ήνάγκη νά τακτοποιηθῇ και μία άλλη πλευρά τής ήντοσεως, ή τών δοκίμων τού κλάδου. 'Ως είναι γνωστόν, η σύνθεσις δὲν προβλέπει κατά τό παρελθόν, δεδομένου ὅτι ὁ μικρὸς ήριμὸς τών χορηγουμένων διπλωμάτων παρείχε τήν εύχέρειαν συμπληρώσεως τής ήπαιτουμένης προϋπηρεσίας διά τής γαυτολογήσεως δοκίμων ἐπί ναυαγοσωστικών ἥώς της γαυτοταίδων.

'Ηδη, η ζήτησης προιτηλεγραφητών έπιβάλλει τήν άθροαν χορήγησιν διπλωμάτων, ένώ δυσαναλόγως περιωρισμένη είναι η προσέλευσις νέων, λόγω τής ήλλειψεως προϋπηρεσίας. Μέ προχειρότητας, μέ μόνους τούς ἐπί ναυαγοσωστικών υπηρετούντας, η μετάλλας τινάς ήμιδούλου ποιότητος γαυτολογήσεις και πιστοποιήσεις προϋπηρεσίας δὲν καλύπτονται τά κενά. Προβάλλει η ήνάγκη τής υποχρεωτικής προσλήψεως δοκίμου προιτηλεγραφητού εις διπλωμένα πλοία, λόγου χάριν εις τά

ύπερωκεάνια, εις τά μεγαλύτερα έπιβατηγά, καθὼς και εις τά ποντοπόρα φορητήγα και δεξαμενόπλοια, τών όποιων ή χωρητικότης ύπερβαίνει τάς 20.000 τόννων.

Πεντήκοντα, τούλαχιστον, δόκιμοι προιτηλεγραφηταί, έστω και οι διανοτάπαιδες γαυτολογούμενοι, θά πρέπει νά εύρισκονται συνεχώς εις τό στάδιον τής δοκίμου ύπηρεσίας, ώστε ο κλάδος ούτος νά τροφοδοτήσει τό τέλος τήν φυτώριον. Θά λειψουν τότε αἱ γνωσταὶ ήσημαίσι τών ήλλειψεων, με τάς γαυτολογήσεις εις τήν ήσηματον προιτηλεγραφητών πρός γαυτολογήσειν, καθ' ἥν στιγμήν ή ήνεργία τών νέων και η ήποσπαστάλησης εις τήν χώραν μας τείνουν νά προσλάδουν τό ήσηματον προιτηλεγραφητών.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Τηλεγράφημα τού Πρακτορείου Ρώωτερ ἀπό τό Λονδίνον μεταδίδει:

«Εἰς τόν νεαρόν θαλαμπόδον Τζίμου Γκρέγη ήπηρεούθη χθές, υπό τού Βρεταννικού υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, διά διον ή έργασια εις τά πλοία, διότι ούτος ἐπρότιμος νά έγκαταλειψει τό πλοίον του, ένώ τούτο εύρισκετο εις Αύστραλιαν, προκειμένου νά ταξιδεύσῃ ἐπ' αὐτοῦ πρός τήν κομμουνιστήν Κίναν».

«Εκρινει τήν δραπέτευσιν οι 'Αγγλοι ήμοδοιοι ως βαρύτατον άδικημα, ίκανον νά επιφέρῃ τόν ήσηματον προιτηλεγραφητών.

Οι ίδιοι μας ήμοδοιοι δὲν ήσημηθησαν ούδ' ἐπί τού φυλαδίου τού δραπέτευσιν — πολὺ δὲ περισσότερον εις τά Μητρώα — νά άναφέρεται ή άξιοτονος πράξις τής δραπέτευσιν.

«Η διαφορά τών ήπηρεων συνθέτει, νομίζομεν, και τήν νοοτροπίαν υπό τήν όποιαν διοικεῖται η ήγγλική γαυτιλία, κατ' ήντιθεσιν πρός τήν ιδικήν μας. 'Εδω ή ήνοχή τών διαπραττομένων κατά τού πλοίου ήδικημάτων κατήνησε συνενοχή εις ούτα τών διοικούντων.

Μᾶς καταγγέλλεται τό έξης ήπιστευτον: Ναυτεργάτης, βαρυνόμενος μετα δραπέτευσιν, συχνάς φυεδασθείσας και συχνοτάτας ήπολύτευσι — στοιχεία μη διευκολύνοντας τήν έπαναπρόσληψίν του ήπι τών πλοίων — ἐπέτυχε τήν έκδοσιν νέου φυλλοδίου, με τήν δικαιολογίαν τής ήπωλείας τού προηγουμένου, είκοσι τέσσαρας δόλας φοράς!

Τό περίεργον είναι ὅτι αἱ ήμοδοιοι ύπηρεσίαι προθύμωας έξυπηρέτησαν τόν δραπέτην τόσων ήξιοποίων πράξεων, τόν διηπολύνων νά συνεχίσῃ τήν λαμπράν σταδιοδρομίαν του. Τό προρύμενον, βεβαίως, μητρώον τού έν λόγω γαυτικού δέν ήπεικόνεις τά κατορθώματα του.

Δέν θά ἐπρεπε ούμως οι παραλαμβάνοντες τάς αιτήσεις και έγκρινοντες τήν έκδοσιν νέων φυλλοδίων νά έχουν υπ' ούψιν τών τό ιστορικόν ένώς έκάστου γαυτικού, ήναγραφόμενον, βεβαίως, εις τά μητρώα; 'Ιδου διατί θά ἐπρεπε αἱ δραπέτευσιν και αἱ ήξιενειαν νά ήναγράφωνται ούχι μόνον εις τά φυλλοδίας, άλλα και εις τά μητρώα.

ΑΠΟ ΕΤΩΝ ΑΝΑΜΕΝΟΥΝ ΤΗΝ ΚΥΡΩΣΙΝ

«Εχει και τό υπουργείον Ναυτιλίας ώρισμενα νομοσχέδια πρός κύρωσιν. 'Από χρόνον μακρού έκκρεμον και η καθυτερότης αὐτή παραβλήπτει ζητικά τό πλοίον και τών ήνθρωπων του ζητήματα. 'Επειγουσα πλέον είναι η ήνάγκη τής θεσμοθετήσεως τών προβλεπομένων διά τών έν λόγω νομοσχεδίων μέτρων. Διὰ τής 'Επιτροπής Νομοθετήσης 'Εξουσιοδοτήσεως πρέπει όπωδεσπότε νά έπιδιωχθῇ ή κύρωσις.

«Εχομεν κατά πρώτον λόγον τήν γαυτικήν πράξιν τού 'Υπουργικού Συμβουλίου διά τήν γαυτικήν ήπαιτεύσιν. Διότι δέν έκυρωθη αὕτη, δημοσίως προεβλέπετο, τό ταχύτερον, καθυστερεί η ληφις μέτρων τινών διευκολυντικών τής ήπαιτεύσικής προσπαθείας.

Τό νομοσχέδιον έπισης περί τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου πρόκειται νά έπιλυση πλείστα σόσα ζητήματα, αἵτινα ήνερψυσαν μετά τήν ήφαρμογήν τού πρό έτων νόμου περί Ν.Α.Τ., βάσει τού ήποιου τό 'Ιδρυμα διοικεῖται ήδη. Πλείστα σόσα συμφέροντα τής Ναυτιλίας και τών γαυτιλομένων ήξαρτώνται ήπολύ τάς τροποποιήσεις τάς έπιφερομένων διά τού ήδη.

«Έχομεν εν συνεχείᾳ τό περί ήσηματον προιτηλεγραφητών — διά τού μη διαναφέρωμεν και τό ήκανθωδες ήκτοπλοϊκόν — και τέλος, τό περί αιχήσεως τών στελεχών τού Λιμενικού Σώματος νομοσχέδιον.

Superior

Tugs

Superior

Service



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS:

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

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable - Radio "CURTISBACO"

Καὶ τὰ τρία ρυθμίζουν δητήματα ζωτικής σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Αὐτὰ τὰ νομοσχέδια, ἀπὸ ἔτῶν ὀναμένοντα τὴν νομοθετικήν κύρωσιν, πρέπει νὰ πρωθήσῃ ὡς κ. Κωτιάδης, νὰ τὰ φέρῃ μέχρι τῆς Ἐπιτροπῆς.

“Αν, παρ’ ἐλπίδα καὶ παρὰ τὰς ρητὰς διαθεσιώσεις τῶν κυβερνητικῶν παραγόντων δὲν τὸ ἐπιτύχη, θὰ πρέπει νὰ ἀπελπισθῶμεν διὰ τὴν κύρωσιν τῶν νομοσχεδίων ἐντὸς τοῦ 1962. Θὰ μᾶς εὔρῃ καὶ τὸ 1963 συζητούντας ἔμετα αὐτὸς ἐπών.

Πεπεισμένοι εἰμεθα ὅτι ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ κ. Καραμανλῆ ἀντίρρησις δὲν θὰ ὑπάρξῃ, ἵνα τὰ ναυτιλιακά νομοσχέδια περιληφθοῦν εἰς τὴν ἡμερήσιαν διάταξιν τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐξουσιοδοτήσεως. Ἀρκεῖ ἔγκαιρως νὰ ἐνημερωθῇ ἐπ’ αὐτῶν ὡς κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως.

ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΤΟΥΡΚΟΙ ΦΙΛΟΙ ΜΑΣ

Πρόσφατος ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, τὴν ὁποίαν ἐδημοσίευσαν τὰ «NAYTIKA XRONIKA» εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ἀπριλίου ἐ.ἔ. θέτει ἐνώπιον τῶν ἀρμοδιοῖς συσσάρον δητήματα ἀπότομενον τῶν συμφέροντων τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

Τὰ πραγματικά περιστατικά ἔχουν ως ἔξις: Τουρκική ἀτμοπολοία ἰδιοκτήτρια φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, δι’ ὧν ἐκτελοῦνται μεταφοραὶ πρὸς ἡ ἔξι ἑλληνικῶν λιμένων, ὑπήκθη εἰς τὴν φορολογίαν τῆς Δ’ κατηγορίας, τῶν καθαρῶν προσόδων διὰ τὰ ἐν Ἑλλάδι προκύψαντα κέρδη σύτης κατὰ τὸ ἔτος 1953.

Ἐπηκολούθησεν φορολογικὴ δίκη ἀποδάσσα κατὰ πρῶτον καὶ δεύτερον βαθμὸν ἐναντίον τῆς τουρκικῆς ἀτμοπολοίκης ἐπιχειρήσεως. Ἡ ὑπόθεσις ἥχθη ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, κατόπιν αἰτήσεως ἀναιρέσεως, ἀσκηθείσης ὑπὸ τῆς τουρκικῆς ἐταιρίας.

Ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, ἡ ἀναιρεσίσιον ἐπεκαλέσθη τὴν ἐν ισχεύοντας Ἐλλάδος καὶ τουρκικής σύμβασιν, τὴν κυρωθείσαν διὰ τοῦ νόμου 4900)1931. Ἡ σύμβασις αὕτη, περιέχουσα τὴν ρήτραν τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου Κράτους, προβλέπει ἐν ἄρθρῳ 25, ὅτι τὰ ὑπὸ τὴν σημασίαν τῶν συμβαλλομένων ὑψηλῶν μερῶν πλοίων, θὰ ὀπολαύσησιν ἀμοιβαίων τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως ἡς καὶ τὰ ἔγχωρια πλοία, μὴ ὑποβαλλόμενα εἰς οὐδὲν τέλος ἡ δικαιώματα ἄλλο παρὰ τὰ ἐπιβεβλημένα ἡ ἐπιβληθησμένα εἰς τὰ ἔγχωρια πλοία.

Οὕτω ἡ ἀναιρεσίσιος, τὸ μὲν προέβαλε τὴν ρήτραν τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους, ισχυριζόμενη ὅτι ἡ Ἐλλὰς δυνάμει ἄλλων συμβάσεων, παρέστηεν εἰς ἐπιχειρήσεις πλείστων εὐρωπαϊκῶν κρατῶν φορολογικάς ἀπολλαγάς, ὡν ἔδει καὶ ἡ τουρκική ἐπιχειρήσις ν’ ἀπολαύσῃ, δυνάμει τῆς ρήτρας τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους, τὸ δὲ ἐπαντίχθη ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 25 τῆς ἑλληνοτουρκικῆς συμβάσεως καὶ ισχυρίσθη ὅτι ἀφοῦ δυνάμει αὐτοῦ ἔξομοιούται πρὸς τὰς ἑλληνικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ἔδει νὰ ὑπαχθῇ εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ N. 1880)1951 εἰς ἡν ὑπάγονται καὶ τὰ ἔγχωρια πλοία.

Ἡ τουρκική ἀτμοπολοία ἀδικαιώθη ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας. Ἡ ἀπόφασις, ἡν ἐμημονεύσαμεν ἀνωτέρω, ἐδέχθη ὅτι ἡ κατὰ δεύτερον βαθμὸν ἐκδοθείσται — ἀναιρεσιβαλλομένη νῦν — ἀπόφασις δὲν ἔθεβαίσων ὅτι ἡ Τουρκία ἔχει χορηγήσει δυνάμει συμβάσεως μετά τρίτου κράτους φορολογικάς ἀπολλαγάς εἰς τοὺς ὑπόκοσους τοῦ τελευταίου τούτου, ὅποτε καὶ μόνον θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ γίνη λόγος περὶ παραβιάσεως τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τῆς Τουρκίας (ἐπιβαλλόύσης φορολογίαν ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόδων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων) οὔτε δύμας καὶ ἂν εἶχεν δεκχῆ τούτο, θὰ ἐπήρχετο οὕτω αὐτοδικαία λῆξις τῆς ἑλληνοτουρκικῆς συμβάσεως, ἡτο μόνον διὰ τῆς ἐν αὐτῇ προβλεπομένης διαδικασίας τῆς καταγγελίας ἡδύνατο νὰ λήξῃ.

Δέν θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ ἐντούθιμη ἡ κριτικὴ τῶν σκέψεων τῆς ἀπόφασεως. Ἐνδιαφερόμεθα μόνον διὰ τὴν ουσίαν τοῦ δητήματος, ὅπως οὐτῆς διαμορφούνται μετὰ τὴν ἀπόφασιν. Καὶ ἡ οὐσία αὐτῆς δύναται νὰ συναφισθῇ εἰς τὰ ἔξις:

Ἡ Τουρκία ἐπιβαλλούσα βαρυτάτην φορολογίαν ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόδων ἐκ ναύλων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καλῶς ἐπράξει, οὔτε τὴν ρήτραν τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους παρέβη, οὔτε τὴν ἑλληνοτουρκικήν σύμβασιν τῆς 30/10/1930 παρεβίσασεν. Ἡ Ἐλλὰς, ἀντιθέτως, ἐπιχειρήσασα νὰ φορολογήσῃ τὰς καθαράς προσόδους τῆς ἐδῶ ἐργαζομένης τουρκικῆς ἀτμοπολοίκης ἐπιχειρήσεως, ἐσφαλε καὶ διὰ τὸν λόγον τούτου ἡκυρώθη ἡ σχετική φορολογικὴ διαδικασία.

Τὸ πράγμα φαίνεται ἐκ πρότης ὅφεως φαῖδρον, ἀν μὴ συνεπήγετο λίαν λυπηρὰς συνεπείας διὰ τὴν ἑλληνικήν ναυτιλίαν, ἡν ἐπιχειρεῖ ν’ ἀποδιώξῃ ἡ Τουρκία ἐπὶ τῶν λιμένων τῆς καὶ τὸ ἐπιτυγχάνει, καὶ δὴ ἀνευ συνεπειῶν δι’ αὐτήν, ἐν Ἐλλάδι, ὅπου ἐξησφάλισεν τὸ ἀφορολόγητον, διότι περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ N. 1880)1951 ἐπὶ τῶν ἑξ ἑλληνικῶν λιμένων παραλημβανόντων φορτία τουρκικῶν πλοίων, δὲν δύναται βεβαίως νὰ γίνη λόγος, ἀφοῦ ὁ νόμος οὐτος ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἑλληνικήν σημασίαν.

Ἡ ἐνδικυνούμενή δόδος θὰ ἡτο ἡ τῆς καταγγελίας τῆς ἑλληνοτουρκι-

κῆς συμβάσεως τῆς 30.10.1930. Τούτο δημοσίευσεν πράξις πολιτική, ἀγνωστον δὲ είναι ἀν θα θελητής ή κυβέρνησις νὰ προβῇ εἰς ταύτην κατὰ τὴν παρούσαν στιγμήν. Ἐξ ἵσου ὅμως είναι ἀπαράδεκτος ἡ συνέχισης τῆς ἔξιοργιστικής αὐτόχρημα καὶ καταστάσεως ταύτης, ἡτις δημοσίοι σπουδαίων τὴν ἑλληνικήν ναυτιλίαν, ἡ δὲ ληφθεὶση σχετικῶν καὶ νομοθετικῶν ἀκόμη μέτρων, παριστάται ὡς ἐπείγουσα ἄμφα καὶ ἐπιβεβλημένη, δεδομένου ὅτι κείται μὲν ἡ ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας ἐν τῇ προκειμένῃ ὑπόθεσει εἰς ἐπανίστημα τοῦ ἀδεκάστου καὶ τῆς ἀνεξαρτήσιας τῆς κρίσεως τῶν Ἐλλήνων δικαστῶν, είναι δημοσίευση ὡς συμπειφερόμενοι ὡς συμπειφερόμενοι ταύτης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Γ. I. K.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Μὲ τὴν ἀποεπιβίσασιν τῶν περιηγητῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κατακώλου θὰ ἀσχοληθῶμεν καὶ πάλιν. Ἐχομεν περισσότερας σχετικάς πληροφορίας. Αὐταὶ καὶ μᾶς λέγουν, ὅτι δέκα χιλιάδες περίπου περιηγηταὶ πρόκειται ἐφέτος νὰ ἐπιστρέψουν διὰ τοῦ λιμένος Κατακώλου τὴν Ὀλυμπίαν, ἐπιβαίνοντες τουριστικῶν πλοίων — ὑπερωκεανών κυρίων. Δέκα δραχμάς κατ’ ἄποινα εἰσπράττουν οἱ διαθέτοντες τὰς φορτιγίδας διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν περιηγητῶν. Αἱ ἀνοικταὶ, χωρὶς πλάγια προφοράτες παραπάτας, φορτηγίδες ρυμουλκούνται μέχρι τῆς ἀποβάθρας, ὑπὸ θάλασσαν συγκά τρικυμιώδης.

Δὲν είναι ἀκίνδυνος, διποδήποτε ὥχειστος τοῦ πρωτόγονος αὐτῆς μεταφορά. Ὁ Ὀργανισμὸς Τουρισμού καὶ οἱ πράκτορες Κατακώλου, ὅλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ὄφειλουν νὰ φροντίσουν διὰ τὴν ἑξερευσιν μεταφορῶν μέσων ἀνέτων, ἀσφαλῶν. Δύο ἡ τρεῖς μεγάλοι βενζινάκτοι θὰ ἥσαν ἀρκεταί. Τὸ εἰσπράττομεν δεκάδραχμον ἡ ἔξυπηρτηση τὸ κεφάλαιον τῆς προμηθείας των. Ἄς τὰς ἀγοράστη ὅτις διευκολύνῃ διὰ δανείου τὸν ἐπιχειρηματίαν ποὺ θὰ ἀνελάμβανε τὴν ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς. Ἡ σημερινὴ πάντως οἰκτρὰ κατάστασις πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ ἐκλείψῃ. Δὲν τιμᾷ τὸν Τόπον μας.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Συνεπήθη ἐπιμόνως ἡ πύκνωσις τῶν θερινῶν δρομολογίων πρὸς τὰς Κυκλαδας (δυτικάς καὶ ἀνατολικάς). Τὸ «Αἴγενος» ήτο τὸ καταλληλον σκάφος. Αἱ καλαί του πάτηρεισιαί εἰσ τὴν γραμμὴν τοῦ Βρινδησίου ἔπαισαν εύτυχως παρεχόμεναι. Τὸ σκάφος ήτο διαθέσιμον. Θὰ ηδύνατο νὰ δρομολογηθῇ εἰς τὰς Κυκλαδας, ὅπου θετικὸν ἔργον θὰ εἰσέφερε.

Ἐδοξεν δημοσίευση τοῦ Υπουργείου νὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ «Αἴγενος» νὰ ἀναλαβή τὴν ἑξυπηρετήσιν τῆς γραμμῆς Κρήτης, διὰ τὸν δόπιον σημειώσεων είναι καὶ ἀκταλληλον. Θὰ συναναχωρῇ μὲ τέτοραν σκάφος, ὅπερ τακτικώτατα τὴν γραμμὴν τῆς Κρήτης ἀπὸ ἐτῶν — χειμῶνα τε καὶ θέρος—ἐκτελεῖ. Ο κ. Κωτιάδης παρακαλεῖται νὰ ἔξετασῃ τὸ δητήμα. Ἡ Κρήτη δὲν ἔχειάστη τὸ «Αἴγενος». Αἱ Κυκλαδες τὸ έχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην. Ἡ δρομολογηθῇ εἰς αὐτάς. Θὰ παύσῃ ἡ ἀσχημία τῆς συναναχωρήσεως καὶ ἡ γραμμὴ τῆς Κρήτης, μὲ τὰ τόσα καλὰ σκάφη, θὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὑπηρεσιῶν ἐνός ἀκαταλήπου πλοίου.

* * *

Χρήζει ἀναπροσαρμογῆς τὸ ισχύον τιμολόγιον φαγητῶν, τῶν παρεχομένων εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάφη. Χρονολογεῖται ἀπὸ μακροῦ καὶ διότι αἱ τιμαὶ είναι χαμηλαί, ἡ ποιότης τῶν ἐδεσμάτων δὲν είναι πάντοτε ἀριστή, ὥπερ εἰς τὸ προπολεμικὸν παρελθόν καὶ δημοσίευση τοῦ τουριστικού σκοπούς ἐπιβάλλεται.

Τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας είναι καὶ διὰ τὸ δητήμα αὐτὸν ἀρμόδιον. «Ἄς τὸ ἔξετασῃ.

Ο ΚΡΑΔΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ NAYTIKOΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

1. Ο τέως ύπουργὸς Βουλευτής κ. Δημ. Παπαμιχαλόπουλος κατέθεσεν εἰς τὴν Βουλὴν ἐπερώτησιν διὰ τὸν κ. ύπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν ὁποίαν ἐκβέτων τὸ ιστορικὸν τῆς ἐκπονήσεως τοῦ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, μέμφεται τὸ ύπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διότι ἀντί νὰ φροντίσῃ διὰ τὴν ἀμεσον τύχοντα καὶ τὸν Σχεδίον, ἀντίθετα, ἀπεδίωξε τὴν σύντασιν νέας «Συντακτικῆς» Ἐπιτροπῆς πρὸς ἀναθεώρησην τούτου καὶ δὴ ἀνευ τῆς συμμετοχῆς τῶν εἰδικωτάτων ἐπιστημόνων, οἵτινες ἔξεπόνθασαν τὸ Σχεδίον. «Ἐπεζήτησεν — συνεχίζει — τὴν παραπομπὴν τοῦ συντελεσθέντος ἔργου εἰς τὰς ἑλληνικὰς καλένδας, τὴν δὲ παρελκυστικὴν ταύτην τακτικὴν μόνον ἀγνοία τῆς ισχυσάσης ἐν Ἐλλάδι καὶ ἀλλαχοῦ πρακτικῆς δι’ ἀναθεώρησιν Κωδίκων, δύναται νὰ δικαιολογήσῃ.

Ἐπερωτάται ἐν τέλει ὁ κ. ύπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διότι

CAMPANELLA SINCE 1916

SAVONA
CAMPANELLA - ASCENSO
SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

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

GENOA

S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI
"CAMPANELLA.."

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address: GALATA GADDA (PORT OF GENOA)
Cables: CAMPANELLA - GENOA
Tel. 207450 - 205803 - 208461

τι παρεμβάλλει άδικαιολογήτως προσκόμματα εις τὴν κύρωσιν καὶ ἐφαρμογὴν τοῦ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

II. Αἱ στῆλαι αὐταὶ συνήθως δὲν ἀναλίσκονται εἰς ἔπαινον τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ δὲ κριτικὴ τῆς δράσεως ἡ καὶ τῆς ἀδρανείας αὐτοῦ ἀπετέλεσαν καὶ ἀποτελοῦν τὸ περιεχόμενον οὐχὶ ὄλγινον σελίδων τῶν «NAYTIKON XRONIKΩΝ». Εἰς τὴν προκειμένην ὅμως περίπτωσιν τοῦ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, δυσκολεύμεθα νὰ παραδεχθῶμεν τὰς ἐπικρίσεις τοῦ σεβαστοῦ φίλου κ. Παπαμιχαλοπούλου.

III. 'Υπὸ Συντακτικῆς Ἐπιτροπῆς, ἀποτελεσθεῖσης ἐκ προσώπων, ὃν προθύμως ὅμοιογείται ἡ εἰδικότητα καὶ τὸ κύρος, ἐξεπονήθη ἐν ἔτει 1955, οὐχὶ Κώδικις, ἀλλὰ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Ἡ ἀποκολουθόστις ἐνέργεια, ἡ ἐν προκειμένῳ ἐνδεικνυμένη, ἡτοῦ διανομῆς τοῦ ἑκπονηθέντος Σχεδίου εἰς ἑκείνους, οἵτινες θὰ τὸ ἐμελέτων καὶ θὰ ὑπεδείκνυντον τὰς κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἐπενεκτέας εἰς τὸ Σχέδιον βελτιώσεις καὶ τροποποίησις. Τούτο καὶ ἐγένετο. 'Απεστάλη τὸ Σχέδιον εἰς ἐπιστημονικὰ καὶ ἐπαγγελματικὰ σωματεῖα, εἰς τὰ δικαστήρια, εἰς τὰς Νομικὰς Σχολὰς καὶ εἰς ιδιώτας ἀκόμη, δυναμένους, λόγω ἐμπειρίας καὶ γνώσεων, νὰ ἐκφέρωσι γνώμην ἐπὶ τοῦ Σχεδίου. Τὸ ὄρθον τῆς ἐνέργειας ταύτης τοῦ Y.E.N. οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ.

IV. Ποιαὶ παρατηρήσεις διετυπώθησαν ἐπὶ τοῦ Σχεδίου, δὲν ἐπληροφορήθησαν. Γεγονός, ὅμως, παραμένει ὅτι ίκαναται παραπρήσεις ἐξηνέκθησαν καὶ περιθώριον εἰς τὸ ὑπουργείον E.N. ὡς ἀπόδεικνυει τὸ γεγονός ὅτι διειδήσθησαν αὐταὶ εἰς τὴν συντακτικὴν ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ καὶ ἔχειάσθη νὰ συνταχθῇ νέα συμπληρωματικὴ εἰσηγητικὴ ἔκθεσις, περατωθείσα ἐν ἔτει 1959, ητος ὃν δὲν ἀπατώμενοι εἰσὶ οὐδὲν ἄλλο ἀσχολεῖται ἢ εἰς τὴν ἀπολογίαν τῶν ἐν λόγω παραπτηρησεων. Μὲ τὴν ἐνέργειαν ταύτην τοῦ ὑπουργείου, νὰ παραπέμψῃ δηλαδὴ τὰς διστυπωθείσας παραπτηρήσεις εἰς τὴν συντακτικὴν ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ τοῦ Σχεδίου, ἐξεδηλώσαμεν ὥστη ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων τὴν δισφωνίαν μας. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς ὅσα ὑποστηρίζει ὁ κ. Παπαμιχαλοπούλος, ἔχουμε τὴν γνώμην ὅτι ἡ παρασκευὴ Κωδίκων δὲν εἶναι δυνατόν νὰ είναι ἔργον ἀποκλειστικῶν τῶν συντακτῶν των. Καὶ παρ' ἡμῖν καὶ ἀλλαχοῦ τὰς ἐργασίας τῆς Συντακτικῆς ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, ἐλέγχει καὶ κρίνει 'Αναθεωρητικὴ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, ὑπὲρ τῆς ὁποίας συντρέχει τεκμήριον ἀρμοδιότητος διὰ τὴν κρισολογήσιν τῶν ἐπὶ τοῦ Σχεδίου ἐξενεχθεισῶν παραπτηρησεων. 'Αρκετον εἶναι ἐν προκειμένῳ τὸ παράδειγμα τοῦ 'Ελληνικοῦ Αστικοῦ Κώδικος, οὐτινος τὸ πόλον 3 ἢ 4 καθηγητῶν συνταχθὲν «Διάγραμμα», συνεζήτησε πολυψελής ΕΠΙΤΡΟΠΗ ἡ οὐχὶ σπανίως προήρευσεν ὁ 'Ελευθέριος Βενιζέλος. Βραδύτερον καὶ ἡ ἐργασία αὐτῆς ἀνεθεωρήθη ἀπὸ τὸν Γεώργιον Μπαλῆν. 'Εάν δὲ ὑπερβαίνοντες τὰ ὄρια τῆς 'Ελλάδος, ἀναζητήσωμεν τί ἐπὶ τοῦ προκειμένου συμβαίνει ἀλλαχοῦ, θὰ πεισθῶμεν ὅτι ὁ κανὼν τοῦ ύπο τῆς Αναθεωρητικῆς ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ἐλέγχου τοῦ πονήματος τῆς Συντακτικῆς ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, οὐδεμίαν σχέδιον ἔχει ἔξαρτεσιν.

V. Καθ' ἡμᾶς ὅθεν ἔαν ἔσφαλε τὸ ὑπουργείον, τὸ σφάλμα ἔγκειται οὐχὶ εἰς τὸ ὅτι ὑπέβαλεν εἰς κρίσιν τὰς παραπτηρήσεις, οἵτινες διετύπωθαν ἐπὶ τοῦ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ἀλλ' εἰς τὸ ὅτι δὲν ὑπέβαλε ταύτας ὑπὸ τὴν κρίσιν 'Αναθεωρητικῆς ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, ὅπερ θὰ ἦτο ἡ ἐν προκειμένῳ ἐνδεικνυμένη ἐνέργεια. Τὸ σφάλμα τούτο, ἔστω καὶ μὲ καθυστέρησιν, ἐπανορθώνει ὥστη τὸ Y.E.N., καταρτίσαν νομοσχέδιον διὰ τοῦ ὅποιου συνιστᾶται 'Αναθεωρητικὴ ΕΠΙΤΡΟΠΗ. Εύνόητον δὲ ταύτης δὲν θὰ συμμεθέξωσιν οἱ συντάκται τοῦ Σχεδίου, διότι ἀλλαχοῦ δὲν θὰ είχε λόγον ἡ ἴδρυσις 'Αναθεωρητικῆς ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, εἴναι δὲ ὄγκωστον πῶς ὁ κ. Παπαμιχαλοπούλος θεωρεῖ ὡς ἐπικριτέον τὸ ὑπουργείον, διότι δὲν προεβλέψει τὴν συμμετοχὴν τῶν συντακτῶν τοῦ Σχεδίου εἰς τὴν ἀναθεωρήσιν. 'Ακριβῶς ὅμως ἂν ἐπραττε τούτο τὸ ὑπουργείον δὲν ἦτο ἐπικριτέον, ὅπως καθ' ἡμᾶς οὐχὶ ὄρθως ἐπραξεν, παραπέμψων τὰς παραπτηρήσεις εἰς τὴν Συντακτικὴν ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ τοῦ Σχεδίου. 'Η αὐτοκριτικὴ δὲν φαίνεται ὅτι ηδοκίμησεν ἐντύθεν τοῦ Σιδηροῦ Παραπτετάσματος.

VI. 'Εάν ὑπάρχῃ σημεῖον τι εἰς ὃ αἱ ἐπικρίσεις τοῦ κ. Παπαμιχαλοπούλου φαίνονται δεδικαιολογημέναι, εἴναι ἡ ὑπέρμετρος καθυστέρησις. 'Ηδη ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1959 ἡ συμπληρωματικὴ εἰσηγητικὴ ἔκθεσις είχεν καταρτισθῆναι. 'Εδει ἡ νὰ ἐκυροῦται καὶ νὰ ἐδημοσιευτετο τὸ Σχέδιον ἔστω καὶ ἀνευ ἐπεξεργασίας ἡ νὰ παρεπέμπετο ἀμέσως ἐνώπιον 'Αναθεωρητικῆς ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ. 'Ατυχῶς οὐδέτερον ἐγένετο, διότι ἀμφότε-

ραι αἱ λύσεις συνεπήγοντο νομοθετικὴ διαδικασίαν, δι' ἧν δὲ προκάτοχος τοῦ κ. Κωτιάδη ἐπεδείκνυνε ἄκραν ἀπροθυμίαν. Χρόνος πολὺς ἀπώλεσθη οὕτω, ἐπὶ οὐχὶ μικρὰ ζημιὰ τῆς Ναυτιλίας, ἐφ' ὅσον ἰσχυεν ὥστη ἀπὸ τοῦ 1958 ὁ Κώδικις 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικού Δικαίου, τοῦ ὅποιου ὁ Κώδικις Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου είναι τὸ ἀπαραίτητον συμπλήρωμα. 'Ἐν τούτοις ἡ δικαιοσύνη ἀπαιτεῖ νὰ λεχθῇ ὅτι ὁ κ. Κωτιάδης δὲν εὐθύνεται διὰ τὴν νομοπαρασκευασμόν ἀλλεργίαν τοῦ προκατόχου του. 'Ἐάν ὥστη ἡ ἐπερώτησις ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπίσπευσιν, θὰ ὄφελονται χάριτες εἰς τὸν κ. Παπαμιχαλοπούλον, εἰς ὃν ἄλλως τε διατελέσαντα ἐκ τῶν συντακτῶν τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικού Δικαίου οὐχὶ ὄλγια ὄφελει ἡ Ναυτιλία.

Γ. I. K.

ΤΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟΝ ΚΑΙ Η ΓΡΑΦΙΣ...

Μετὰ ἀπὸ τριάκοντα καὶ τρία ἔτη εὐδοκίμου ὑπηρεσίας, εἰσῆλθεν εἰς τὴν ἀπομαχίαν, ἔγκαταλείψας τὸ χειριστήριον, οὐχὶ ὅμως καὶ τὴν γλαφύρων του γραφίδα, ὁ ἀσύρματος 'Αθανάσιος Παπαναστασόπουλος, ὁ τόσον προσφιλής εἰς τοὺς οὐρανούς ταῦτας συντάκτων τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας καὶ διὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἵσχυρός πομπός σκέψεων, ἀπόφεων καὶ ιδεῶν, αἱ ὁποῖαι τοῦ προσεπόρισαν τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν ἀγάπην τῶν συναδέλφων του καὶ τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολουμένων. 'Ησαν ἔντιμοι πάντοτε αἱ ιδεῖαι του, εὐθαρσεῖς πολλάκις δὲ πρωτότυποι καὶ κατὰ κανόνα ἐνδεδυμέναι τὴν γοτείαν ἐνὸς ἀξιολόγου ταλάντου. Διότι ὁ Θανάσις Π. είναι συγγραφεὺς, βαθύτατα σκεπτόμενος ἔστω καὶ ἐπὶ ἐπαγγελματικῆς ἀκτίνος, ἡ ὅποια διὰ τὸν ναυτικὸν ταυτίζεται μὲ τὴν ἀκτίνα τῆς ζωῆς του. Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὁ ἐκλεκτὸς αὐτὸς συνεργάτης, ἐκράτησε ἀνοικτὸν μὲ συνέπειαν καὶ διάκρισιν, ἔνα μεγάλο παράθυρο πρὸς τὴν ψυχὴν τοῦ "Ελλήνος ναυτικοῦ, ἐπὶ τρεῖς συναπτάς δεκαετίας. Προέβαλε τοὺς παλμούς, τοὺς πόθους καὶ τὰ προβλήματα τῶν συναδέλφων του, τὰ ὅποια συνήθως ἔνα μικρὸν μέρος τῆς σημασίας των διατηρούν, ὑπὸ τὴν παγεράν διατύπωσιν ἐνὸς ἐπιστήμου ἐγγράφου ἡ μιᾶς ἐκέσεως.

Εύτυχῶς, ὅτι ὁ 'Αθανάσιος Παπαναστασόπουλος ἔγκαταλείπει τὸ χειριστήριον, χωρὶς νὰ ὑποθέτῃ καὶ τὴν γραφίδα. Εἰς τὴν συνεργασίαν τὴν ὅποιαν δημοσιεύει εἰς ἄλλην σελίδα προγραμματίζει καὶ τὴν νέαν φάσιν τῆς ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δραστηριότητός του. 'Αλλαγὴν σκοπιάς, τονίζει, ὅτι ἐπιχειρεῖ. 'Τὰ Γράμματα ἀντὶ νὰ ἀποστέλλωνται ἀπὸ τοὺς ὡκεανούς πρὸς τὴν 'Ελλάδα, θὰ ἀπευθύνωνται τώρα ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα πρὸς τὰς χιλιάδας τῶν ποντοπορούντων 'Ελλήνων, ὡστε οὔτε αὐτοὶ ἄλλοι οὔτε καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» νὰ στερηθοῦν τῆς γονίμου καὶ θερμῆς συμπαραστάσεως του.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Tὸ 43ον ἔτος ἀπὸ τῆς συστάσεως του διανύει ὁ 'Ελληνικὸς Νηογνώμων. Είναι μία ὄργανωσις γενικώτερας ὀφελείας, μη ἐπιδιώκουσα τὸ κέρδος, πολλὰ δυναμένη νὰ ἀποδῷστη ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, ἀν ἐνύχανε μεγαλυτέρας προσοχῆς καὶ συμπαραστάσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας, ιδίᾳ, κοσμού. Τὰ μικρὰ κυρίων καὶ τὰ μέσην χωριτικοῦς σκάφων, τὰ ἔχοντα ἀφετηρίαν τῶν ταξίδιων τῶν τὰς ζημιὰς τῆς Ναυτιλίας, θὰ ἐξυπηρετούντων πληρέστατα, ἀν ἐταξινούντων εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα. Tὸ Κράτος ἀκόμη θὰ ἡδύνεται νὰ ἀναθέτῃ εἰς τὰς τεχνικὰς ὑπηρεσίας τοῦ Νηογνώμονος τὰ τῆς ἐδουσεων ἐγκύρων πιστοποιητικῶν γραμμῆς φορτώσεως, ἔξαρτισμοῦ καὶ ραδιοτηλεφωνίας, ἀκόμη δὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διεθνῶν συμβάσεων αἱ σφαλείας κλπ.

Δέν κατενοθή, ἀτυχῶς, ἡ ἀνάγκη τῆς ὑπάρχεως καὶ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ κύκλου τῶν ἐργασιῶν τοῦ 'Εθνικοῦ Νηογνώμονος εἰς μίαν χώραν κατ' ἔσοχην ναυτικήν. Πάντα ὅτι μέχρι τοῦδε ἐπετελέσθη — τὸ ὅστις οἰκονοποιητικόν, ἀν λάθη τις ὑπὸ σύγκον τοῦ έλληνικοῦ τονταρά — ὄφειλεται εἰς τὴν προσπάθειαν ὡρισμένων ἐφοπλιστῶν καὶ ἀσφαλιστῶν. Στενά τὰ ὄρια τῆς καταβληθείσης προσπάθειας, ἐνώπιον

A D E N
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,
 Steamship Agents & Stevedores
 P.O.B 55 (crater)
 ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA
 Affiliated with:
RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.
 KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

μεγάλαι είναι αι δυνατότητες της άναπτύξεως. 'Αρκεί νὰ σημειωθῇ, ότι έναντι τῶν μόλις 93 κατατεταγμένων χαλυβδίνων πλοίων μετὰ πρωστηρίου μηχανικής δυνάμεως, υπερτεντακόσια είναι τὰ μικρὰ καὶ μετρίου μεγέθους ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας τοιάσια σκάφη, τὰ ὅποια θὰ ἐπρεπε νὰ ήσαν ταξινομήνεις εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα. Καὶ ή ταξινόμησις ὅλων αὐτῶν τῶν σκαφῶν θὰ προσέδιδε τὴν ίκανότητα εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα νὰ ὄργανωσῃ πληρέστερον τὰς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως ἐδῶ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, θὰ ισχυροποιεῖ τὴν θέσιν του, τὸ κύρος του, μεταξὺ τῶν ξένων συφαλιστῶν, τῶν τεχνικῶν καὶ τῶν ἄλλων Νηογνώμονών.

Γράφομετ τὰς ἀνώτερω παραστηρήσεις ἐπ' εὐκαιρίας τῆς ἑκάστερως τῶν πεπραγμένων τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος κατὰ τὸ 1961. 'Η κατανόησις τοῦ γενικώτερου συμφέροντος τῆς Ναυτιλίας μας πρέπει νὰ φέρῃ ἔγγυτερον πρὸς τὸν Νηογνώμονα τὸ ἔλληνικὸν πλοίον. Χρειάζεται διώς πρὸς τοῦτο ἐπίμονος συστηματική προσπάθεια τῶν διοικούντων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν πρόσδοτον τοῦ Νηογνώμονος. Καὶ ἂν ἡ ταξινόμησις τῶν περισσότερων πλοίων μας ἐπιτευχθῇ, τὰ πεπραγμένα τῶν προσεχῶν ἔτῶν θὰ εἶναι ἀσφαλῶς ικανοποιητικώτερα, θεμελιώντα μίαν ὄργανων ἀξίαν πράγματι καλυτέρας τύχης.

ΤΟ ΣΙΓΑΡΕΤΤΟΝ ΤΟΥ NAYTIKOΥ

Μᾶς παραπονοῦνται διὰ τὴν ποιότητα τῶν χορηγουμένων εἰς τὰ πλοιάρια μας ἑλληνικῶν σιγαρέττων «τράνχιτο». Εἶναι — μᾶς λέγουν — κατώτερα τῶν ἐδῶ παλουμένων μὲ τὴν ταινία τοῦ φόρου.

'Ηρεμήσαμεν τὸ θέμα. Ρητή, δύνον καὶ ὑπεύθυνος, μᾶς παρερχέθη διαβεβαίωσις, ὅτι ἡ οὐτή ποιότης, τυποποιημένη πλέον διὰ τὴν Καπνοδιομχανίαν Παπαστράτου, τὴν ἔχουσαν τὴν μεγαλύτεραν κατανάλωσιν, διατίθεται «τράνχιτο», ὥστα καὶ εἰς τὸ ἐδῶ ἐλεύθερον ἐμπόριον. Διαφορά καμμία ποιότητος καὶ συσκευασίας δὲν ὑπάρχει.

Δέν ἀπόκλειονται διώς καὶ αἱ ἄλλοιώνεις τοῦ καπνοῦ, λόγω πλημμελούς διατηρήσεως τῶν σιγαρέττων εἰς τὰς ἀποθήκας τῶν προμηθευτῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἢ καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων. 'Ωρισμέναι ἐντεύθεν ὀδηγίαι περὶ τοῦ καλύτερου τρόπου διατηρήσεως τῶν σιγαρέττων θὰ ἔχρησίμευν ἀσφαλῶς. "Ισως νὰ ἐπρεπε καὶ ἡ συσκευασία νὰ ἀλλάξῃ, ἀν τοῦτο χρειάζεται.

Λόγοι γενικώτεροι τῆς Οικονομίας μας δικαιολογοῦν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὸ σιγαρέττον τοῦ ναυτικοῦ. Εἶναι τόσον εὔκολον νὰ τὸν κερδίσουν τὰ «βιρτζίνια».

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΟΛΛΑ ΥΠΙΣΧΝΟΥΜΕΝΟΣ

Κέρδη 17.829.592 δρχ. ἐμφανίζει διὰ τὴν σύνδεσην τῶν σελίδα δημοσιεύμενος ισολογισμὸς τῆς 'Αποτελοῖσας Τυπάλδου διὰ τὸ 1961, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν 4.430.878 δρχ. δι' ἀποσδέσεις. Ποσοστὸν 13.30% ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων, συμποσούμενον εἰς δρχ. 167.348.403. Διὰ τοὺς ειδότας τὰ πράγματα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας τὸ ἀποτέλεσμα αὐτὸν εἶναι ικανοποιητικόν. Καταδεικνύει τὴν δεξιὰν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων.

Δέκα τέσσαρα εἶναι τὰ ἑταῖρικὰ σκάφη, μικρὰ καὶ μεγάλα. "Εξ ἡγοράσθησαν ἐντὸς τοῦ 1961, ἀξίας 79.272.937 δραχμῶν. Εἰς τὸ ἔνεργητικὸν σκέλος ὁ ἑταῖρικὸς στόλος ἐμφανίζεται μὲ συνολικὴν ἀξίαν 129.570.937 δραχμῶν. Καὶ καταλέγονται σκάφη ἀξιόλογα, καλῆς ποιοτικῆς καταστάσεως, μὲ ἐπάρκη χρονικῆς περιθώριος ἐκμεταλλεύσεως, καλῶς συντηρέμενα, ικανά νὰ ἔχουνται τὰς γραμμὰς ἔξωτερικοῦ, εἰς ἃς εἶναι δρομολογημένα. Εἶναι τὰ δύο ὑπερωκεάνια «Ἀθῆναι» καὶ «Ἀκρόπολις», τὰ «Ἐλλάξ» καὶ τὸ «Ἀδριατική». "Οταν μετά τινα χρόνον θὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὰ μετασκευαζόμενα «Ρόδος» καὶ «Κύπρος», τὸ δίκτυον τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν τῆς ἑταῖριας Τυπάλδου θὰ πυκνωθῇ μὲ δύο ἀκόμη μονάδας ἀξίας τοῦ προορισμοῦ των.

Λαμβάνονται ωραία πόσιμα τὸν κόστους τῶν μετασκευῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῆς δυσχερεστάτης ἔξυπρέσεως καταλλήλων μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορᾶν καὶ τῶν σημερινῶν ἀποδόσεων τῶν γραμμῶν ἔξωτερικοῦ καὶ τῆς ἀκτοπλοΐας ἡ συνολικὴ ἀξία τῶν 14 πλοίων Τυπάλδου εἶναι ὑπωδῆποτε κατωτέρα τῆς πραγματικῆς.

Ἐμφανίζονται ἀκόμη εἰς τὸ ἔνεργητικὸν σκέλος τοῦ ισολογισμοῦ αἱ ἐγκαταστάσεις τῶν κατασκηνῶντων Ξελοκάστρου, τῶν γραφείων Πειραιῶν καὶ τῶν ὑποκαταστημάτων Βιέννης, Βενετίας, Λονδίνου καὶ Ν. Υόρκης, μὲ μίαν μόνον δραχμήν. "Έχουν, δηλαδή, πλήρως ἀποσθεσθῇ (εἴς περίπου ἑκατομμύρια δραχμῶν). Καὶ ἔναντι ἐνός ἔνεργητικοῦ 172.578.691 δραχμῶν — ἔνεργητικοῦ εἰς τὴν πραγματικότητα τοῦ περτέρου κατὰ πολὺ τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ — οἱ ὑποχρεώσεις τῆς ἑταῖριας ἀνέρχονται αἱ μὲν μακροπρόθεσμοι εἰς 55.979.499 δρχ. καὶ οἱ τρέχοντες λογαριασμοὶ εἰς 30.563.371 δρχ.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ διαγραφομένη ἡδη ζωηρὰ κίνησις ἐπι-

βαστῶν κατὰ τὴν ἀρξιμένην θερινὴν περίοδον, μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνδεκα ἐν δλω πλοίων, θὰ ἀποφέρῃ ἀρκετά, ὥστε καὶ αἱ δανειακαὶ ὑποχρεώσεις τῆς ἑταῖριας νὰ περιορισθοῦν καὶ ἡ ἀξιοποίησης τῶν δύο μετασκευαζόμενών σκαφῶν, «Ρόδος» καὶ «Κύπρος», νὰ ἐπιτευχθῇ.

Τὸ μέλλον πολλὰ μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἀποτίξωμεν ἀπὸ τὴν ἀνήσυχον, τὴν πάντοτε ζωηράν πρωτοβουλίαν τῆς Ἐταιρίας Τυπάλδου. 'Η ἑβδομή μας οίκονομία, ἡ τουριστικὴ προσπάθεια οὐκ ὀλίγα ἀπεκόμισαν διὰ ἡδη ἀπὸ τὴν πρωτοβουλίαν αὐτῶν. Δὲν πρέπει ποτὲ νὰ λησμονήσηται — πρέπει δῆλος νὰ τὸ ἀνάγνωσθαι τοῦ Σπύρου Τυπάλδου — ὅτι ὁ Σπύρος Τυπάλδου δικαίωσις θὰ χαρίσῃ καὶ εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν μας τὰ νεδευτικά, ἀλλὰ καὶ καταλληλὰ διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν συγκονιωνικῶν μας ἀναγκῶν σκάφη. 'Ο ισολογισμὸς τοῦ 1961 μᾶς τὸ ὑποσχέται.

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΚΑΙ NAYTIA

'Η τελευταία ἀπόφασις τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς, ληφθείσας κατ' εἰσήγησιν τῆς Εθνικῆς Τραπέζης, διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων — ἀνοικτὸς λογαριασμὸς ὑψους ἀντιστοιχούντος εἰς ποσοστὸν 5% ἐπὶ τοῦ εἰσαχθέντος κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος συναλλαγμάτος — πέραν τοῦ εὐέργετούντος τὸν ὅποιον θὰ ἔχῃ διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, καταδεικνύει τὴν γνῶσιν καὶ τὴν πειραν ποὺ ἀπέκτησαν ἡδη αἱ ὑπηρεσίαι τῆς Εθνικῆς Τραπέζης, αἱ τεταγμέναι μὲ τὴν ἔξυπηρτησιν τῆς Ναυτιλίας.

'Η ἀπλῆ καὶ μόνον ἀνάγνωσις τῆς σχετικῆς εἰσήγησεως πρὸς τὴν Νομισματικὴν 'Επιτροπήν, πείθει δῆλος ὅτι ἡ Εθνικὴ Τράπεζα διαθέτει ἡδη τὸ ἀναγκαῖον ἐπιτελεῖον, ὅπερ καὶ τῆς ἐπιτρέπει ἐκ τοῦ σύνεγγυος νὰ παρακολουθῇ τὰς ἐξελίξεις, ὅρθως νὰ τὰς σταθμίζῃ καὶ ἀναλόγως νὰ ἐνεργῇ.

Καὶ εἰναι αἱ ἀληθές, ὅτι τὴν ἀγρυπνον καὶ πολύπλευρον αὐτὴν παρακολούθησιν δὲν ἡμεροπεῖ οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον νὰ καλύψῃ μόνος ὁ κρατικὸς παράγων, εἰσηγούμενος τὰ προβαλλόμενα διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τοῦ πλοίου οἰκονομικὰ ζητήματα.

NEON KTIPIRON DIA TON "OIKON TOY NAYTOY."

Αἱ ὑπάρχουσαι δυνατότητες διὰ τὴν ἀνέγερσιν νέου, ἔξ ὑπαρχῆς, κτηρίου πρὸς ἀνετον ἔγκατάστασιν τῶν ὑπηρεσῶν τοῦ Οίκου τοῦ Ναούτου, μελετῶνται ὑπὸ τῆς ἀρμοδιᾶς ὑπηρεσίας τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Η ἐπέκτησις τῶν σημερινῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ 'Ιδρυματος διὰ τῆς προσθήκης νέου ὄρφου καὶ διὰ τῆς χρηματοποίησεως ἑτέρου ὄρφου ἐπὶ ἀνεγειρόμενης παραπλεύρων πολυκατοικίας, δέν φαίνεται νὰ συνιστοῦν λύσιν συμφέρουσαν καὶ ἐπάρκως ἔξυπηρτηκήν. Διότι θὰ ἀπατηθοῦν μεγάλαι δαπάναι διὰ τὴν ἔξαστησιν χώρων οἵτινες μετά τινα ἔτη καὶ πάλι δέν θὰ ἐπαρκοῦν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ 'Ιδρυματος, τοῦ ὅποιού δ ὁριθμὸς τῶν προστατευόμενών αἱσθητῶν αὐτῷ ἐπί της ηδη.

Οὕτω η λύσις μᾶς νέας ἐγκαταστάσεως διὰ τὸν Οίκον τοῦ Ναούτου θεωρεῖται τὴν στιγμὴν αὐτῆν, ὡς ἡ πλέον ἐνδειγμένη, ἐφ' δοσον μάλιστα θὰ συνδυάζεται μὲ τὸ καταρτιζόμενον πρόγραμμα ἀξιοποίησεως τῆς ἀκινήτου περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ. Συγκεκριμένως ἐπροτάθη ἡ χρηματοποίησης τοῦ ὁδοῦ Καραϊσκού 124 οἰκοπέδου τοῦ Ταμείου διὰ τὴν ἀνέγερσιν καταλλήλου κτιρίου, εἰς τὸ ὅποιον θὰ δύναντο νὰ στεγασθοῦν καὶ αἱ ὑπηρεσίαι τῶν Μ.Ε.Θ. καὶ Διπλωμάτων. 'Ο Οίκος τοῦ Ναούτου εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν θὰ είχε εἰς τὴν διάσεοί του, βάσει τῶν γενεύνων ἡδη ὑπολογισμῶν, ώρειλιμον χώρων 4.000 τ.μ., ἔναντι 1.540 τ.μ. ποὺ ἔχει σήμερον καὶ δοτις ἐν οὐδεμιαὶ περιπτώσει θὰ δύναντο διὰ τῶν μελετώμενών προσθηκών νὰ υπερβῇ τὰς 3.000 τ.μ.

Πέραν δομῶν τοῦ ἐπαρκούντος χώρου, ἔνα νέον κτίριον μὲ καταλληλον, προσπρησμένην εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ 'Ιδρυματος διαρρήματιν, θὰ συνέβαλε τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀπόστοπον καὶ πλέον ἀπόδοτηκήν του λειτουργίαν. 'Αρκεῖ ἡ σχετικὴ ἀρχιτεκτονικὴ μελέτη νὰ καταρτισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑφισταμένων σήμερον καὶ προβλεπομένων διὰ τὸ μέλλον ἀναγκῶν τοῦ Οίκου τοῦ Ναούτου εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν θὰ είχε εἰς τὴν διάσεοί του, βάσει τῶν διαθέσιμων κεφαλαίων του — καὶ θὰ συμφέρῃ διότι εἶναι ἔξηστησιμήν ἡ πολυτελεία του ἐκμίσθωσίς του — τότε δέν θὰ πρέπει νὰ ὑπάρξῃ δισταγμός διὰ μίαν νέαν ἐγκατάστασιν τοῦ Οίκου τοῦ Ναούτου, τοῦ ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν ἱατροφαρμακευτικὴν περίθαλψιν 70.000 περίπου ναυτικῶν καὶ μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των μόνον εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κέντρου.

AMATHUS NAVIGATION CO. LTD.

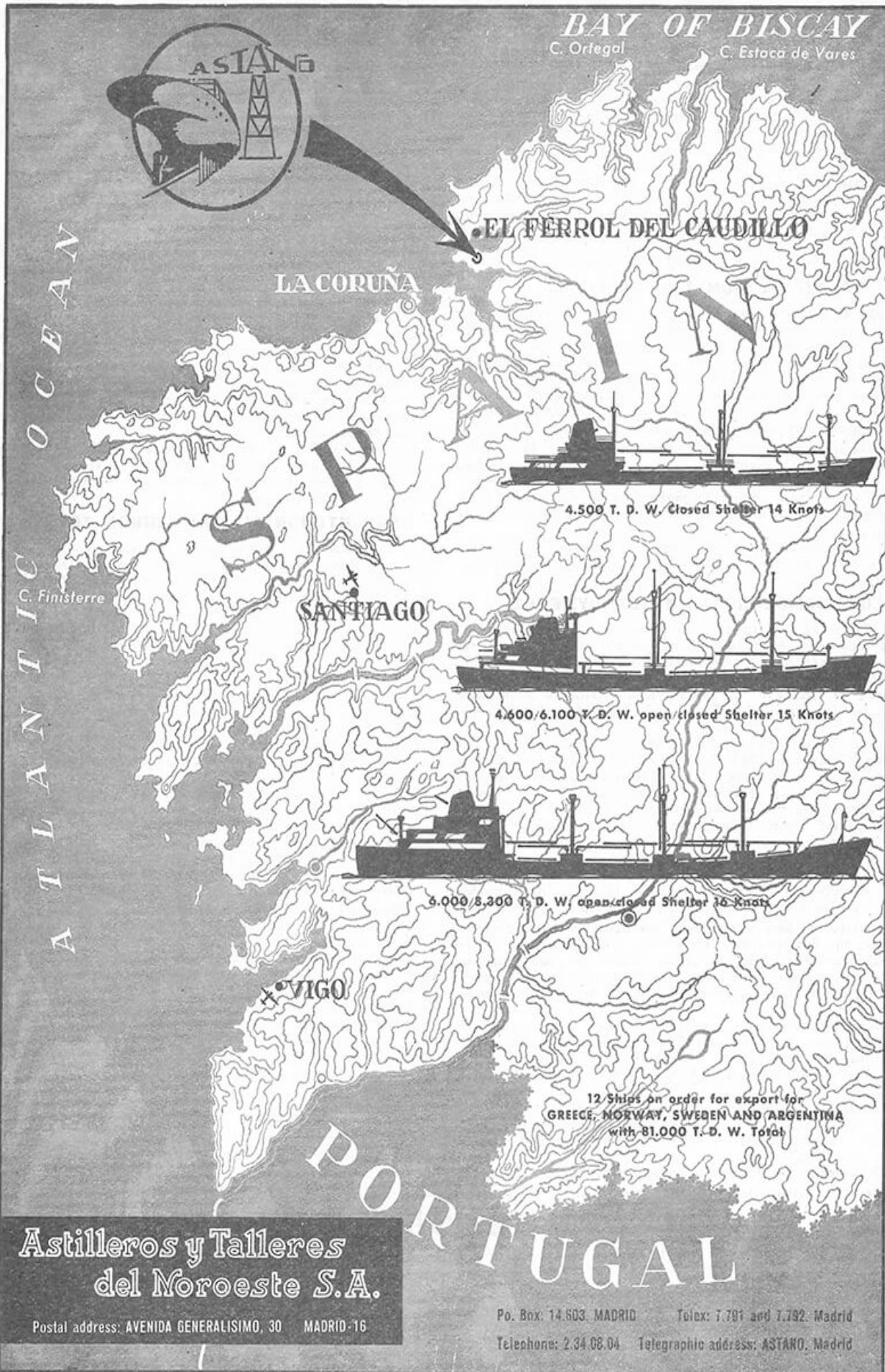
LEADING - SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

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



ΜΟΡΦΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΚΑΝΔΑΛΟΥ

Η ΑΤΥΧΗΣ ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΙΣΙΚΑΒΑΤΖΙΜΑ - ΧΑΡΙΜΑ
ΕΛΕΓΧΕΤΑΙ ΠΑΝΤΑΧΟΘΕΝ Η ΚΑΚΟΠΙΣΤΙΑ

Τὰ νεώτερα τῆς θλιβερᾶς ὑποθέσεως 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα: Δικαιολογούν καὶ ἐπιτείνουν τὴν ἐντύπωσιν περὶ τῆς κακοπιστίας τῶν Ισπώνων ναυπηγῶν. 'Υποδεικύουν τὴν ἀνάγκην θετικωτέρων τοῦ λοιποῦ ἔγγυσεων τῶν μετὰ τοῦ ἐν λόγῳ οἰκου συναλλασσομένων ἐφοπλιστῶν.

Μεταδίδοντες τὰς ὄσας πληροφορίας ἄχρι τοῦδε συνεκεντρώσαμεν ἐπὶ τῆς προκληθείσης ἀντιδικίας μὲ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν Οἶκον εἰς οὐδὲν ἄλλο ἀποδέπομεν παρὰ εἰς τὴν ἐνημέρωσιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου, ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν μιᾶς πρωτοφανούς διε τῆς διεθνῆ πίστον ὑποθέσεως. 'Η ἐπιφύλαξις διὰ τὸ μέρους τῶν Ισπώνων πιστὴν ἐκπλήρωσιν τῶν συμβατικῶν τῶν ὑποχρεώσεων ἀπὸ αὐτὰ τὰ πράγματα δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται.

Καὶ συνοφίζονται αἱ πληροφορίαι μας εἰς τὰ ἔξης: Τὸ δίκαιον τῆς ἀπαιτήσεως — 1.6 ἑκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας — τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου ἀνέγνωσθιστον ἡδὸν ἀπὸ τῆς ισπωνικῆς κυβέρνησιν. Εἰς τὸν "Ἐλληνα Πρεσβευτὴν κ. Λιάτην ἀνέκοινόθη: α' ὅτι ἡ κυβερνητικῆς τοῦ Τόκιο παραδέχεται τὴν ἀδίκην συμπειροφόρῶν τῶν ναυπηγῶν 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα, β' ὅτι, κατόπιν ἐπιμόνου κυβερνητικῆς πιέσεως, ἐπεισθησαν οἱ 'Ιάπωνες ναυπηγοὶ νὰ ἀποστείλουν εἰς τὸ Λονδίνον ἐκπρόσωπον τῶν πρὸς συνάντησιν τῶν ἐνιαυφερομένων ἐφοπλιστῶν καὶ ἔξερσιν λύσεως τῆς διαφορᾶς καὶ γ' ὅτι ἡ εἰς Λονδίνον 'Ιάπων Πρεσβευτὴς ἐλαθεν ὀδηγίας νὰ παρακολουθήσῃ τὰς ἑκεῖ διαπραγματεύσεις καὶ νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν ταχείαν καὶ ίκανοποιητικήν τοῦ ζητήματος ρύθμισιν. Τὰς αὐτὰς παρέσχε διαθεσιῶσεις καὶ ὁ ἐδῶ 'Ιάπων Πρεσβευτὴς πρὸς τὸ κοθημάτιον ὑπουργείου τῶν 'Εξωτερικῶν. Δὲν παρέλειψεν ἐπειδὴ παραλήπτου καὶ τὸ ίδικον μας ὑπουργείον "Ἐλληνα Πρεσβευτὴν τὴν ἀμερικανοῦ τῆς ὑποθέσεως παρακολούθησιν κατὰ τὰς συναντήσεις τῶν Ισπώνων μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν 'Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν.

'Οποια ὅμως ἡ κατάπτηξη! Οἱ 'Ιάπωνες ἀπεσταλμένοι δὲν ἔφασαν μέχρι τοῦ Λονδίνου! Μετέδοσαν δὲ ἄλλας ὑποθέσεις τῶν εἰς τὴν Σκανδιναվίαν, ἀπέφυγον ὅμως τὴν 'Αγγλίαν. Οἱ εἰς Λονδίνον 'Αγγεῖοι μεστίται τῶν ἐδήλωσαν, ὅτι οὐδεμίαν είχον σχετικήν ὀδηγίαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα. 'Εξηπάτησαν καὶ τὴν ισπωνικήν κυβέρνησιν!

'Ἄλλ' ἔχει καὶ τὴν χειροτέραν ἀκόμη συνέξειαν ἡ προκαλούσα τὴν ἀγανάκτησιν κάθε τιμίου ἀνθρώπου ὑπόθεσις. Πιεζόμενος ἀπὸ τὰ ἐπίμονα διαθέματα τῆς ισπωνικῆς κυβερνήσεως ἐδήλωσε πρὸς τὸν κ. Λιάτην ὃ πρόεδρος τοῦ ναυπηγικοῦ συγκροτήματος 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα, ὅτι δὲν προτίθεται νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὴν τελεσιδίκον διαιτήσιον — πρῶτην κακοποίησις βασικῶν ἀρχῶν τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν — καὶ ὅτι τὰ ισπωνικὰ δικαστήρια εἶναι τὰ μόνα ἀρμόδια νὰ ἐπιλύσουν τὴν διαφοράν. Πρὸς αὐτὰ θὰ πρέπει νὰ προσφύγουν οἱ ἀντιδικοῦντες ἐφοπλισταῖ!

'Εξ ἄλλου ἡ ισπωνική κυβέρνησις καθ' ἄλλην τὴν κακοποίησιν στάσιν τῶν ναυπηγῶν, πλὴν ἀδινατεῖ νὰ τοὺς ὑποχρέωσῃ εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ὀφειλομένων. Δὲν διαθέτει μέσον τι πιέσεων τὴν ἀποτελεσματικόν.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ Η ΑΠΑΤΗ

"Ἄση σημειωθῆ ἀκόμη ὅτι, καθ' ἄλλας ἀνέγραψεν ὁ ισπωνικὸς Τύπος, ἡ 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα ἀπηυθύνθη εἰς τὸ δικαστήριον τοῦ Τόκιο καὶ τὸ ὑπουργείον τῆς Δικαιοσύνης καὶ ἡτήσατο τὴν γνωμοδότησιν τῶν ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως. 'Η ἀπάντησις ἀμφοτέρων ὑπῆρξε κατηγορηματική. 'Υπεδίχθη εἰς τοὺς ναυπηγούς ὅτι τὸ ἀδίκην κείται πρὸς τὸ μέρος τῶν καὶ ὅτι θὰ χρωστούν τὴν ὑπόθεσιν, ἀκδικάσμενον εἰς 'Ισπωνίαν.

Τί ἄλλο θὰ ἔχειαστο ὃ πλέον κακοποίησις χρεωφειλέτης διὰ νὰ σπεύσῃ νὰ ἐκπλήρωσῃ τὴν ὑποχρέωσί του; 'Οριστικὴ καὶ τελεσιδίκος εἶναι ἡ διαιτησία. Τὸ χρήματα δις εἰσεπράχθησαν ἀπὸ τὴν 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα (τὸ μὴ παραληφθέν σκάφος ἐπωλήθη εἰς τοὺς

Ρώσους) καὶ ὅμως κατακρατοῦνται αἱ προκαταβολαὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Αξιομίμητον παράδειγμα καλῆς πίστεως βιομηχανικοῦ ὄργανοισμοῦ, ἀξιούντος τὴν διεθνῆ προβολὴν καὶ τὰς συναλλαγὰς μὲ τὸν διεθνῆ ἐφοπλιστικὸν!

Καὶ οἱ κουτουνηροὶ 'Ιάπωνες καλοῦν τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς νὰ ἔγειρουν ἀγωγὴν ἐνώπιον τῶν ισπωνικῶν δικαστηρίων, τελοῦντες, βεβαίως, ἐν πλήρει γνώσει τῆς καταδίκης τῶν, ἐλπίζοντες ὅμως, ὅτι θὰ πειθαναγκάσουν τοὺς τῆς ἀντιδικίας τῶν εἰς συμβιβασμόν, φαλκιδεύοντα τὸ λαβεῖν τῶν. 'Η ἐπὶ μακρὰ ἐτη παράτασις τῆς ἀντιδικίας ἐξυπηρετεῖ τὴν κακοπιστίαν τῶν.

ΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ

"Ἡρχισαν ὅμως ζωηρότεραι νὰ ἐκδηλωῦνται αἱ οἰκοθεν ἀντιδράσεις, εἰς αὐτὴν τὴν Ισπωνίαν, ὅπως καὶ ἀπὸ τὸ ἔξωτερον διὰ τὴν οἰκτρὰν συμπειροφόρων τῆς 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα, τῆς μεγαλύτερας — σημετέοντος — ισπωνικῆς ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως. Αὔτοι οἱ ιθύνοντες τὰ ναυπηγεῖα Μίτσουμπίσι καὶ Μίτσουνι ἐπέκριναν δημοσίᾳ τὴν στάσιν τῆς 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα. Τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον ἀρθρὸν τῆς μεγάλης ὀγγλοφόρου ισπωνικῆς ἐφημερίδος εἶναι ἀρκετὸν χαρακτηριστικόν. Δὲν ἐλειψαν ἀκόμη τὰ δυσμενέστατα σχόλια τοῦ ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ Τόπου. Γράφει τὸ «Fairplay»: «'Η ἀντιδικία χρονολογεῖται ἀπὸ μακροῦ. 'Η ἐφημερίς τοῦ Τόκιο «Shipping and Trade News» τῆς 9ης Μαρτίου ἀνέφερε μεταξὺ ἄλλων, ὅτι ἡ ἀρχικὴ διαφορὰ προήλθεν ἀπὸ τὸ πρωστήριον σύστημα τοῦ σκάφους. 'Αναφέρεται ἐν συνεχείᾳ ὅτι οἱ ναυπηγοὶ δὲν ἐφεσίδανον τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, ἀν καὶ ἡδύναντο νὰ τὸ πράξουν». Καὶ καταλήγει τὸ σχόλιον τοῦ «Fairplay»: «'Εὰν αἱ σχετικαὶ πληροφορίαι εἶναι ἀρκεῖσις καὶ ἔξ σων γνωρίζομεν εἶναι, οἱ ναυπηγοὶ δὲν ἀνέκοινωσάν τι σχετικὸν ἐπὶ τῆς ἐν λόγῳ ὑπόθεσεως, κατὰ συνέπειαν τὸ συμφέρον τῆς ισπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας θὰ ὑπάρχεται ἐπίλυσιν τῆς διαφορᾶς».

Τὸ ἀγγλικὸν ἐπίσης περιοδικὸν «Syntex» τῆς 9ης Μαΐου, εἰς μακρὸν σημείωμα ὑπὸ τὸν τίτλον: 'Ο «έντιμος 'Ιάπων» δριμύτατα ἐπικρίνει τὴν στάσιν τῶν Ισπώνων ναυπηγῶν. Γράφει μεταξὺ ἄλλων: «'Ο διαιτητὴς ἐδημοσίευσε τὴν ἀπόφασιν τοῦ τὸ παρελθόντα 'Οκτώβριον. 'Εκάλεσε τοὺς ναυπηγοὺς νὰ ἐπιστρέψουν ἐντόκως ὅλας τὰς προκαταβολαὶς συμποσούμενας εἰς £ 1.600.000. 'Επανειλημμέναι ὅμως αἱ τίτσεις διὰ τὴν πληρωμὴν ἡγονόθησαν καὶ ἐφόσον τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον συνηθῇ ἀρχικῶς διὰ μεστῶν τοῦ Μπωλτικ, τὸ ζήτημα ἐθέβει μέχρι τῆς διοικήσεως τοῦ χρηματοστηρίου. Μετὰ τὴν σχετικὴν ἔρευναν τῆς ὑπόθεσεως, τὸ σηνομα τοῦ μὴ ἐκπληρώσαντος τὰς ἐκ τῆς διαιτητικῆς ὑποχρεωσεις τοῦ ισπωνικοῦ ναυπηγικοῦ συγκροτήματος ἀνεκοινώθη (posted) πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν μελών τοῦ Μπωλτικ.

»Πληροφορούμεθα ἡδὸν ὅτι τὰ Clubs ἀνέλαβον τὴν ὑπόθεσιν, πιστεύοντα ὅτι ἐνδιαφέρει αὐτὴ τοὺς συναλλασσομένους μὲ τὴν Ισπωνίαν, ὅπως καὶ πράγματι ἐνδισφέρει.

»'Αμέσως μετὰ τὸν πόλεμον καθιερώθη ἡ συνήθεια, ὅπως κατὰ τὴν σύναψιν ισπωνικῶν ναυπηγικῶν συμβόλαιων παρέχεται ἡ ἐγγύησις ἀμερικανικῆς Τραπέζης διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν προκαταβολῶν, ἔαν τὸ συμβόλαιον δὲν ἡδεῖται ἐκτελεσθεῖ. Σύν τῷ χρόνῳ ὅμως, τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεῖα ἀπεκαθίσταντο καὶ ἡ ἀνωτέρω πρόβλεψις ἔπαισε νὰ παρενθίσται εἰς τὰ συμβόλαια τῶν. 'Έχοντες ὅμως ὑπ' ὄψιν τὴν σημειωθῆσαν σοθαρῶν κακοποιητίαν, θὰ ἡσσον ἀφελεῖς οἱ ἐφοπλισταῖ, ἀν συνήπτον συμβόλαια μὲ τοὺς Ιάπωνας χωρὶς τὴν ἐπαρκὴ ἐγγύησιν μιᾶς ἀγγλικῆς ἢ ἀμερικανικῆς Τραπέζης. Εἰς τὰς περιπτώσεις ἐπίσης ναυλοσυμφώνων μὲ τὰς Ισπωνίας, ὁ ναῦλος θὰ πρέπει νὰ είναι προπληρωτικός ἢ ἡγγυημένος ἀπὸ Τραπέζαν, μὴ ισπωνικήν». Καὶ καταλήγει τὸ «Syntex»: «Διερωτώμεθα τί ἐν προκειμένω ἐνήργησε τὸ ὑπουργεῖον τοῦ 'Εμπορίου. 'Οταν εἰς ἀπὸ τοὺς κυριωτέρους Οίκους τῆς Ισπωνίας περιφρονῇ τὰς συμβατικὰς τοῦ ὑποχρεώσεις, δὲν θὰ πρέπει τὸ ἀρμόδιον ὑπουρ-

TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS

IBEX HOUSE (SUITE 275/281)

MINORIES

LONDON E. C. 3

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24 189

"ΝΑΥΤΙΛΟΣ" ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1^Α

AKTI MIAOUGLI
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ ΝΑΥΤΙΛΚΟ - ΠΙΡΕΑ
• (ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ) TROSHIP-PIREA

γείον κάτι να έχη να είπη διά τα τεκταινόμενα άπό τους «έ ντι μούς» Ιαπωνίας;».

ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΗΣ ΚΑΚΟΠΙΣΤΙΑΣ

Καὶ μία ὅλη συνέπεια τῶν θλιβερῶν ἐντυπώσεων, ποὺ ἀπεκόμισεν ὁ ἔφοπλιστικός κόσμος ἀπό τὴν ἀνωτέρω ὑπόθεσιν: Διακεκριμένος "Ἐλλην" ἔφοπλιστης, εύρυτάτης ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητος, παρήγγειλε πρὸ τοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι τεράστιον σούπερ τάνκερ. "Ἐπρόκειτο κατ' αὐτάς νὰ ὑπογράψῃ τὸ ὄριστικὸν συμβόλαιον. Μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν ὅμως τῆς κακοπιστίας τῆς "Ισικαβατζίμα — Χαρίμα ἔδηλωθε εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι, ὅτι ἡ ἔγγυησις ἀμερικανικῆς Τραπέζης διὰ τὴν πιστὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἐκ τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαίου ὑποχρεώσεων τῶν ναυπηγῶν τίθεται ὡς προϋπόθεσις διὰ τὴν τελικὴν συμφωνίαν. Καὶ πρὸ τῆς ἀντιρράσεως αὐτῆς ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς τῆς Μιτσουμπίσι κ. Κότο σπεύδει τώρα εἰς τὸ Λονδίνον, γίνα συναντήση τὸν "Ἐλληνα ἔφοπλιστὴν καὶ συζητήσῃ τὸ ἀναφαὲν ζῆτημα καλὴν πίστεως διὰ τὸ ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον.

Ἄυτὰ εἰναι τὰ νεώτερα τῆς ὑπόθεσεως. Τείνει νὰ προσλάθῃ αὐτῇ μορφὴν διεθνοῦς πλέον σκανδάλου. Τεράστιαι θὰ εἰναι αἱ ζημιαι τῆς ιαπωνικῆς οἰκονομίας. Τὸ καλὸν δύνωμα, αὐτὴ ἡ πίστις τῶν Ιαπώνων ἐπιχειρηματιῶν τίθεται πλέον ἐν ἀμφιδόλῳ. "Ἄς ἀναμετρήσουν οὗτοι τὰς συνεπείας.

ΑΠΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΛΕΥΡΑΣ

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ "Ἐνωσίς τῶν Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν ἀπηγόνυν πρὸς τὰ μέλη τῆς κάτωθι ἐγκύκλιον, εἰς ἥν, ἀφοῦ ἐκτίθεται τὸ ὄλον ζῆτημα, ἐπισύρεται ἡ προσοχὴ τῶν Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν ἐπὶ τῶν συμβατικῶν τῶν σχέσεων μὲ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα. "Ἡ ἐπιφύλαξις δικαιολογεῖται. "Ἡ ἐγκύκλιος ἔχει ὡς κάτωθι:

Ἀριθ. Πρωτ. 8353

Ἀριθ. Ἐγκυκλίου 57

ΠΡΟΣ

Τὰ Ἀξιότιμα Μέλη τῆς Ἐνώσεως

"Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὑμῶν τὴν ἀκόλουθον σοβαρωτάτην περίπτωσιν, ἀνακοινωθεῖσαν εἰς ἡμᾶς ὑπὸ ἔξεχοντος ἔφοπλιστι-

Αθῆναι τῇ 7ῃ Ιουνίου 1962

κοῦ Οἴκου, μέλους τῆς ἡμετέρας "Ἐνώσεως, ἥτις ἀνέκυψε προσφάτως ἐν σχέσει πρὸς ναυπηγικὸν συμβόλαιον συναφθὲν ἐν Λονδίνῳ μεταξὺ τῆς Harima Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. τῆς Ιαπωνίας (νῦν γνωστῆς ὡς Ishikawajima — Harima Heavy Industries Co. Ltd. Ιαπ. Ιαπ.) καὶ Παναμαϊκῆς Ἐταιρίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων.

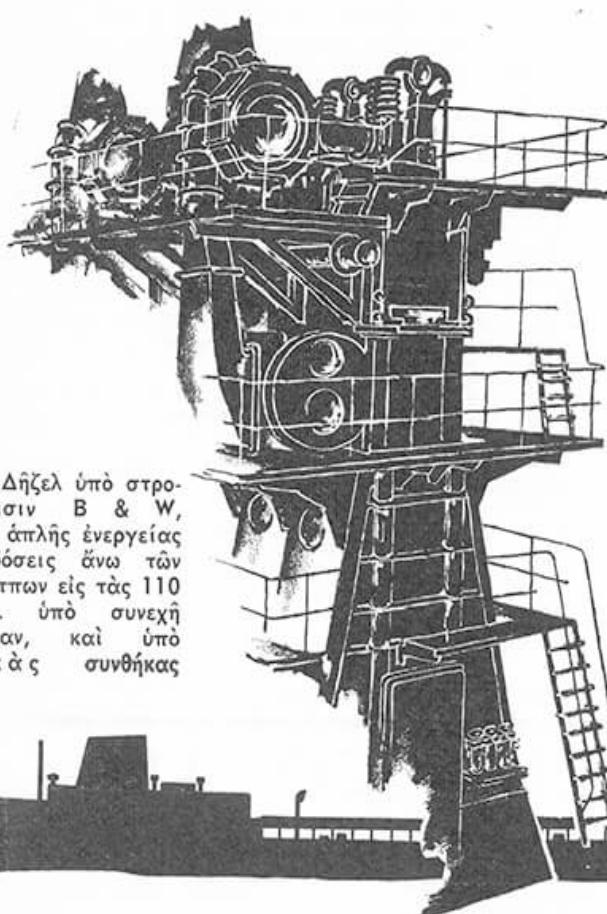
Τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον προέβλεπεν, ἐν περιπτώσει ἀνακύψεως διαφοράς, διατησίαν ἐν Λονδίνῳ, κατὰ τὸν ἀγγλικὸν νόμον, τῆς διοιας ἡ ἀπόφασις θὰ ἡτο ὄριστικὴ καὶ ὑποχρεωτικὴ δι' ἀμφότερα τὰ μέρη. Τὸ συμβόλαιον κατέστη ισχυρὸν μετὰ τὴν ἐπίσημον ἔγκρισιν αὐτοῦ ὑπὸ τῆς Ιαπωνικῆς κυβερνήσεως.

Κατὰ τὸ διάστημα τῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου ἀνέκυψε διαφορά, ἡ οποία παρετέμφθη εἰς διατητικὸν δικαστήριον ἐν Λονδίνῳ συγκροτηθὲν ὑπὸ ἔγκριτων Ἀγγλῶν νομομαθῶν.

"Ἡ κατ' Ὁκτώβριον τοῦ 1961 ἐκδοθεῖσα διατητικὴ ἀπόφασις ὑπῆρχεν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ διέτασσε τὴν ἐπιστροφὴν εἰς αὐτοὺς τῶν καταβληθεισῶν ὑπὸ αὐτῶν δόσεων, συμποσούμενῶν περίπου εἰς τὸ ποσὸν τῶν £ 1.750.000. Πάσσαι, ἐν τούτοις, αἱ πρὸς τὴν ιαπωνικὴν Ἐταιρίαν γενόμεναι αἰτήσεις πρὸς πληρωμὴν ἡγνοήθησαν ὑπὸ αὐτῆς. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἐπὶ πλέον τῶν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν πληρωθεισῶν δόσεων πρὸς τὸ ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον, τοῦτο εἰσέπραξε τὸ ποσὸν τῶν 5.782.600 δολαρίων, πωλήσαν τὸ περὶ οὓ πρόκειται πλοίον εἰς τὴν Σοδιετικὴν Ἐνωσιν.

Τὸ σοδαρώτατον τοῦτο γεγονός ἀνεκοινώθη εἰς τὸ ἐν Λονδίνῳ Baltic Exchange, τὸ διόποιον, μετὰ σχετικὴν ἔρευναν καὶ συμφώνων πρὸς τὸν Κανονισμὸν του, προέδη εἰς ἐπίσημον ἔγγραφον δημοσιεύσεως ἐν τῇ αἰθούσῃ συναλλαγῶν τῆς εἰδήσεως διτι, τὸ ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον ἡρνήθη νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὴν διατητικὴν ἀπόφασιν. "Αφ" ἐτέρον ή United Kingdom Freight, Demurrage & Defence Association Limited, ἡ οποία διασχειρίζεται τὴν ὑπόθεσιν διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοιοκτητῶν, ἔθεωρτον ἀναγκαῖον ὅπως φέρῃ τὸ σοδαρὸν τοῦτο ζῆτημα εἰς γνῶσιν τῶν μελῶν του καὶ πρὸς τοῦτο ἔξεδωσεν ἐγκύκλιον ὑπὸ ἡμερομηνίαν 16 Μαρτίου 1962, δι' ἡσιστῆ τὴν ἀμέριστον προσοχὴν τῶν μελῶν της κατὰ τὴν διαπραγμάτευσιν καὶ συνομολόγησην μελλουσῶν τοιούτων συμβάσεων.

"Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν πλοιοκτητῶν λαμβάνονται ὡς εἰκός τὰ προσήκοντα μέτρα πρὸς ύποστήριξιν τῆς δικαίας ἀπαιτήσεως των, ἔθεωρη-



BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

Γενικὸς Ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28 Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ : 40.573

ΔΑΝΙΑ

ΤΗΛ. ΔΣΙΣ: BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



"Υπάρχουν περισσότερα δηζελοκίνητα σκάφη

στὴν ὡκεάνειο ναυσιπλοΐα

κινούμενα μὲ μηχανάς Δηζελ B & W

παρὰ μὲ μηχανάς

οίουδήποτε ἄλλου τύπου.

Οἱ μηχανὲς B & W ἡσαν καὶ εἶναι σήμερα

πρώτες στὴν Δηζελοπλοΐα.

σαμεν, δύμως, άναγκαίον ὅπως, ἐφ' ὅσου ἑτέλη ὑπ' ὅψιν ἡμῶν τὸ προκειμένον σοθαρὸν ζῆτημα ὑπὸ μέλους τῆς Ἔνωσέως μας, παρέμβωμεν καὶ παράσχωμεν τὴς συμπαράστασίν μας ἐν τῷ κύκλῳ τῆς ἀρμοδιότητός μας, κρίνοντες διτὶ τὸ ζῆτημα ἐνέχει εὔρυτέραν καὶ γενικωτέραν σημασίαν διὰ τὸν Ἑλληνικὸν Ἐφοπλισμόν.

Προέδημεν, δθεν, εἰς σχετικὰ διαδήματα πρός τε τὴν ἐνδιαφερομένην ιαπωνικὴν ἑταιρίαν καὶ πρὸς τὴν "Ἐνωσιν" Ιαπωνικῶν Ναυπηγείων. Λυστυχώς, δύμως, καίτοι παρήλθεν ὑπέραρκετὸν χρονικὸν διάστημα δὲν ἔτυχομεν ἀπαντήσεως ἐκ μέρους αὐτῶν.

Κατόπιν τούτου εὐρισκόμεθα εἰς τὴν δυσάρεστον θέσιν νὰ ἐπισημάνωμεν τὴν ἐκ μέρους τῆς ιαπωνικῆς ἑταιρίας ἀθέτησιν τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τῆς καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ζημιῶν των νὰ ἐπιστήσωμεν ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, προκειμένου περὶ συνάψεως τοιούτων συμβάσεων, ὅπως διασφαλίζωνται δι' οὐσιαστικῶν ἐπαρκῶν ἐγγυήσεων διὰ τὰς καταβολάς των καὶ τὰς ὑπὸ τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἀναλαμβανομένας ὑποχρεώσεις, οὕτως διστάση διαθέτουμενή ἐνδεχομένη ἐπανάληψις κρουσμάτων, οἷον τὸ ἐν τοῖς ἀνωτέρω ἐκτεθέν.

Ο Πρόεδρος

ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΑΠΟ ΙΑΠΩΝΙΚΗΣ ΠΛΕΥΡΑΣ

"Η ἀγγλόφωνος ἐφημερὶς τοῦ Τόκιο «Shipping and Trade News» εἰς τὸ φύλλον τῆς 30ῆς Μαΐου ἀφιερώνει μακρὸν ἄρθρον ἐπὶ τῆς διενέξεως μεταξὺ Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἐκπροσωπουμένων ἀπὸ τὸν Οἶκον Λυκιαρδοπούλου τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα — Χαρίμα. Τίτλος: «Διένεξις θίγουσα τὸ καλόν μας ὄνομα». Τὸ ἄρθρον εἴναι λίαν ἐνδιαφέρον. Θέτει τὰ πράγματα εἰς τὴν θέσιν των. Τὸ δημοσιεύομεν κατωτέρω:

"Η διένεξις μεταξὺ τοῦ Οἴκου Λυκιαρδοπούλου καὶ τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα — Χαρίμα, γύρω ἀπὸ τὴν ἐκδοθεῖσαν διατητικὴν ἀπόφασιν, προεκάλεσε δυσμενὴ ἀντίκτυπον διὰ τὴν φήμην τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, εἰς τρόπον διστάση διὰ τὴν ἀπαίτηθη, ίσως, προσπάθεια ἑτῶν πρὸς ἀποκατάστασιν τοῦ ὄνόματός της, δύον ἀφορᾶ τὴν ἀκεραιότητα τῶν συναλλαγῶν αὐτῆς. Καθ' ἀλλούτερον ἐκ τηγάνων τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἄντις ἐν λόγῳ ὑπόθεσις δὲν διευθετηθῇ τάχιστα, θά θιγούν παραδήλωσας καὶ μὴ ναυπηγικὰ συμφέροντα, συνεπείᾳ τῆς διοθείσης εὐρείας ἀνά τὸν Κόσμον δημοσιότητος τῆς ὑπόθεσεως μεταξὺ τῶν ναυτικῶν καὶ ἐμπορικῶν κύκλων. Μία — τούλαχιστον — τοιούτην ἀπόπειρα ἔξεδηλήθη δῆδη εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν πρὸς ἐκμετάλλευσιν τῆς ὑπόθεσεως, ητίς ἔδοκε λαδῆν εἰς διπλωματικάς συνομιλίας μεταξὺ Λονδίνου, Ἀθηνῶν καὶ Τόκιο. Λεπτομέρεια τῆς διενέξεως ἐκυκλοφόρησαν εἰς Εὐρώπην καὶ Ήνωμένας Πολιτείας μεταξὺ ὄμιλων Ἐφοπλιστῶν, μεστιῶν, ἀσφαλιστῶν καὶ ἄλλων ἐνδιαφερομένων.

"Η προσγεγονότινη ζημία εἰς τὴν πόλην τῆς Ιαπωνίας ἀντικατοπτρίζεται εἰς ἐγκύλιον, τὴν ὥσποιαν ἀπήνθυνε πρὸς τὰ μέλη τῆς "Βρετανικής Ενωσίς Ναύλων, Ἐπισταλιών καὶ Ἀμύνης" (ἀγγλικὸν κλάμα). Τονίζεται εἰς αὐτήν, ὅτι «δύναται νὰ ἐπρεάσῃ τὰς σκέψεις τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὰ μετὰ τῶν Ιαπώνων συναπτόμενα συμβόλαια». Περαιτέρω ή ἐγκύλιος ἀναφέρει: «Ἐφοπλιστικός Οἶκος, διὰ τῶν ἐν Λονδίνῳ διαχειριστῶν - πράκτορών του, συνεβλήθη μετὰ μιᾶς ἑκάτην τῶν μεγαλυτέρων ναυπηγικῶν ἀπικειμένων τῆς Ιαπωνίας διὰ τὴν κατασκευὴν ἑνὸς δεξαμενοπλοίου χωρητικότητος 39.000 τόνων Δ.Δ.». Εστιμηθῆσαν πολλαὶ καθυστερήσεις, ἡγέρθησαν διαμαρτυρίαι καὶ τελικῶς ὁ Ἐφοπλιστικός Οἶκος ἡρήθη νὰ παραλάβῃ τὸ πλοίον, στηριζόμενος εἰς τὴν ἐν τῷ συμβόλαιῳ ρήτραν ἀκύρωσεως, ἐξῆτος δὲ τὴν ἐπιστροφὴν δῶλων τῶν προκαταβολικῶν πληρωθεισῶν δόσεων. Η ὑπόθεσις ἡχθή εἰς διαιτησίαν ἐνώπιον τριών δικηγόρων τοῦ Λονδίνου, ὅπως ὠρίζετο εἰς τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον.

"Η διαιτητικὴ ἀπόφασις ἐδημοσιεύθη τὸν ὁκτώβριον τοῦ 1961 καὶ ὥριζεν, ὅπως ἐπιστραφοῦν δῆλαι αἱ δόσεις, ἐντόκως, τοῦ σχετικοῦ ποσοῦ ἀνερχομένου εἰς 1.600.000 λιρῶν. Ἐπανειλημέναι καὶ κλήσεις πρὸς καταβολήν τοῦ ἡγονήθησαν παρὰ τὸν ιαπωνικὸν ναυπηγείον. Δεδομένου δέ, ὅτι τὸ συμβόλαιον συντήθη μέσω τοῦ χρηματιστηρίου Μιτώλτικ, η ὑπόθεσις ἀνεφέρθη εἰς τὴν διοίκησιν αὐτοῦ, ητίς, κατόπιν τῆς δεούσης

έξετάσεως, ἀνήρτησεν εἰς τὴν αἰθουσαν τῶν μελῶν της εἰδοποίησιν πληροφορίαν αὐτά, ὅτι ἡ ἑταῖρις ναυπηγήσεων καὶ μηχανῶν Χαρίμα παρέλειψε νὰ συμμορφωθῇ μὲ τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν.

»Περαιτέρω ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐγκύλιον διτὶ τὴν γνώμην τῶν διευθυντῶν τοῦ κλάματος, τὸ ἐν λόγῳ γεγονός ἐγείρει ζῆτημα διὰ πάντα συμβαλλόμενον μὲ τὴν Ιαπωνίαν. Ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον ἐθεωρεῖτο ἐπάνοντες, προκειμένου περὶ συμβολαίων μετὰ ιαπωνικῶν ναυπηγείων, ὅπως ἐφοδιάζωνται οἱ παραγγέλλοντες δι' ἐγγυήσεως ἀμερικανικῆς Τραπεζῆς διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν προκαταβολικῶν καταβαλλόμενῶν δόσεων, εἰς περίπτωσιν μὴ ἐκτελέσεως τοῦ συμβολαίου. Η διατύπωσις αὐτῆς ἡδη παραλείπεται, δι' ὃ καὶ σκόπιμον θά ἦτο, διπος εἰς τὸ μέλλον οἱ πλοιοκτῆται καλύπτωνται μὲ τοιαύτην ἐγγύησην ἐκ μέρους βρετανικῆς Ἀμερικανικῆς Τραπεζῆς.

»Ἐπὶ πλέον, ἀν τούτοις ἐπίφανης Οἰκος, διπος δὲ τῆς Χαρίμα, ἀγνοητὸν συμβατικάς του ὑποχρεώσεις, δύνανται ίσως τὰ μέλη νὰ ζητοῦν μείζονα προστασίαν, διτῶν συνάπτουν ἀλλού εἰδους συμβολαίων, ὡς λ.χ. οἱ συμβαλλόμενοι ἐπὶ ναυλοσυμφώνων μετὰ Ιαπωνίους, εἴτε ἀξιώνοντες τὴν προπληρωμὴν ὀλοκλήρου τοῦ ναύλου ἢ τοῦ ἀντιτίμου τῆς μισθώσεως, εἴτε λαμβάνοντες ἐγγύησην μιᾶς μὴ ιαπωνικῆς Τραπεζῆς.

ΤΑ ΑΡΘΡΑ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ".

Περαιτέρω ὁ ἀρθρογράφος ἀναφέρεται εἰς τὰ γραφέντα ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς. Τονίζει:

«Η γνωστὴ ἐλληνικὴ ναυτικὴ ἐπιθεώρησις «Ναυτικά Χρονικά» σχολιάζει τὴν ύποθέσιν μὲ τὰ ἔξης: «Δὲν μᾶς είχον συνηθίσει αἱ ιαπωνικαὶ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς κακόπιστον συμπεριφόρων κατὰ τὰς συναλλαγάς των. Όμοιογούμενον διῆται οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ κατὰ τὰ πρώτα ἐτη τῆς στροφῆς των πρὸς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα διετήρουν τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν πιστὴν ἐκτέλεσιν τῶν συμπεφωνημένων. Σὺν τῷ χρόνῳ, δημοσία, ἡ τεραστία διεύρυνσις τῶν παραγγελιῶν καὶ δῆ τὸν ἐλληνικὸν πρὸς τὴν ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν συνέτεινεν εἰς τὴν ἐδραίωσιν τῆς ἀμοιβαίς ἐμπιστοσύνης. Ήσαν τὰ καλὰ ἔτη τῶν ἀποδοτικῶν ναύλων. Αἱ μικροταραβάσεις τῶν συμβολαίων παρεβλέποντο. Τὰ κέρδη ἐκάλυπτον τὰς διαφωνίας. Οἱ ἐφοπλισταὶ συχνὰ ὑπεχώρουν.

»Ἐχομεν δημοσία ὑπ' ὅψιν μας περίπτωσιν σοθαράπτη ἀπροκαλύπτου κακοπιστίας τοῦ ναυπηγικοῦ Οἴκου τῆς Ιαπωνίας Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, ἔναντι ἐλληνικοῦ Ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου, ἀριθμούντος ὑπερτεντηκονταετή ὑποδειγματικὴν σταδιοδρόμιαν, γνωστοτάτου διειθμού διὰ τὴν ἀπὸ υπό τον — εἴναι ή κυριολεξία — προσήλωσιν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του.

»Εἰς ἐπιστολὴν του πρὸς τὴν "Ἐνωσίαν" τῶν Ιαπωνῶν ναυπηγῶν ὁ πρόεδρος τῆς "Ἐνωσέως Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν" κ. Στρατῆς Γ. Ανδρεάδης τονίζεται, δῆτα ἐπὸ δημοιουργήθεν δῆτημα δὲν δύναται, παρὰ νὰ ἔχῃ εύρων ἀντίκτυπον, ὑποσκοπτομένων τῶν σχέσεων μεταξὺ Ελλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ ιαπωνικῆς βιομηχανίας. Ό. κ. Ανδρεάδης ἔζητος δέ μεσον διευθέτησης τοῦ θέματος, ἀλλώς — ἐτόνιζεν εἰς τὴν ἐπιστολὴν του — καὶ ἀνεξαρτήτως τῶν μέτρων, ἀτίνα πρόκειται νὰ λάθη ὡς ἀμέσως ἐνδιαφερόμενος, θά εὑρεθῶμεν εἰς τὴν λίαν δυσάρεστον θέσιν, ὑπείκοντες εἰς τὸ καθήκον μας, ὅπως προστατεύσωμεν τὰ συμφέροντα τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, νὰ προδώμεν εἰς τὰς δεούσας ἐνεργείας, πρόγυμα δηπερ εἰλικρινῶς ἐπιθυμούμεν νὰ ἀποφύγωμεν.

»Εἰς τὴν ίδιαν ἐπιστολὴν δῆτα, Ανδρεάδης προσθέτει, δῆται αἱ μεταξὺ Ελλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας σχέσεις εὐπήρξαν καὶ παραμένουν εἰσέτι ἐξαίρετοι, ἐνῷ τὰ λίαν σημαντικά συμφέροντα καὶ ιαπωνικῆς βιομηχανίας. Ό. κ. Ανδρεάδης ἔζητος δέ μεσον διευθέτησης τοῦ θέματος, ἀτίνα ἀφορούν ἀμφότερα τὰ μέρη, καθιστούν τὴν συνεργασίαν ταύτην ἔξικως καὶ ειδικῶς σημαντικήν. Ως εἴναι δημοσία προφανεῖς — προσθέτει — γεγονός ὡς τὸ προκείμενον, δέν δύναται εἰμήν νὰ ἔχῃ εύρυνταν ἀντίκτυπον.

»Παρέχεται ἡ πληροφορία, δῆται δὲ τὸ Οἴκος Λυκιαρδοπούλου καὶ οἱ Ελλήνες ἐφοπλισταὶ τρέφουν μεγάλην ἐκτίμησιν πρὸς τὴν ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ ἐπιθυμούν νὰ ἀποφύγουν, δέν τὸ δυνατόν, οιανδήποτε διαταραχὴν τῶν μεταξὺ τῶν δύο δημάδων σχέσεων. Διὰ τὸ λόγον αὐτού, καθ' ἀλλούτερον, εἴτε περίπτωσιν μὲ τὸ διευθέτηθη ὑπόθεσις αὐτῆς τὸ ταχύτερον.

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ

ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

TRIESTE - PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ὑπὸ τὴν προσωπικὴν ἐπίβλεψιν τοῦ κ. Κ. ΚΕΔΡΟΥ

SUB-AGENCIES IN ALL ADRIATIC PORTS

CABLES : AGEMAR TRIESTE

TELEX : INTERNATIONAL 46059

TELEPHONE : 23703 - 29784 - 38262

'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.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΤΕΡΑ ΠΛΕΥΡΑ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

'Ανέγνωσα τὸ ύπὸ τὸν τίτλον «Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΥΣ» ἄρ-
θρον τοῦ τελεύτου τῶν Ν. ΧΡΟΝΙΚΩΝ τῆς 1ης Ιουνίου, νομίζω δὲ
ὅτι, ἀφοῦ ἥλθον εἰς τὴν δημοσιότητα καὶ κρίνονται σκέψεις μου, ὅρθων
εἶναι νὰ διαφωτισθούν οἱ ἀναγνώσται σας, ἀλλὰ καὶ σεῖς καὶ πρὸ παν-
τὸς ὃ συντάκτης τοῦ ἀνωτέρω ἀναφερομένου ἄρθρου, ἐπὶ τὸν πραγμα-
τικῶν ἀπόφεων μου.

'Ο συντάκτης τὸ ἄρθρον, καταλήγει εἰς τὸ δῆτα νὰ προσαρμοσθῇ
διοικητικὸς φορεὺς τῆς Ναυτιλίας, δηλαδὴ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, πρὸς
τὰς ηὔξημένας ἀνάγκας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπαιτούνται τὰ ἀ-
κόλουθα:

Νὰ ἐπιδιωχθῇ ἀμέσως ἡ ψήφισις τοῦ νομοσχεδίου περὶ αὐξήσεως τῶν
θέσεων εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα.

Νὰ ἀποφασισθῇ ἡ ἔξοδος τῶν στελεχῶν Λιμενικοῦ Σώματος, ἀτινα
συνεπλήρωσαν 35ετίαν.

Νὰ καθιερωθῇ ἐνδεχομένως ὁ θεσμὸς τοῦ ἐπικούρου ἀξιωματικοῦ Λ. Σ.

Νὰ αὐξηθῇ εἰς εὐρυτάτην κλίμακα ὁ ἀριθμὸς τῶν λιμενοφυλάκων.

Νὰ ἀναδιαρθρωθοῦν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Y.E.N., βάσει τῆς ἀναπτύξεως
τοῦ ἐπιτελικοῦ των χαρακτήρος, εἰς δάρος ἐνδεχομένως τοῦ ἐκτελεστι-
κοῦ τοιούτου.

Προσπατικὸς συμφωνῶ ἐν πολλοῖς πρὸς τὰ ἀνωτέρω καὶ εἶμαι εἰς
θέσιν νὰ δεβαιώσω δῆτα, ἐκ μέρους τοῦ κ. 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυ-
τιλίας, γίνεται πᾶν τὸ δυνατὸν πρὸς ἐπίτευξιν τῶν.

Δέν νομίζω δῆτα ἐπίτευξις τῶν ἀνωτέρω ὀργανικῶν θέσεων θὰ
προσφέρῃ αἱ εσοντικότητας εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα νὰ ἔχουπρετήσῃ
ἀποτελεσματικῶς τὰς σημερινάς, καὶ τοῦ ἔγγυς μέλλοντος, ηὔξημένας
ἀνάγκας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Εἰς πρόσφατον συζήτησιν μας, παρεδέχθητε ὅρθως, δῆτα ἡ αὐξήσις
τῶν στελεχῶν τοῦ Λ. Σ., ἐπιτυγχανομένη ἀναγκαστικῶς σταδιακῶς, θὰ
ἀποδώσῃ καρπούς μετά πάροδον ἑταῖρον, δῆτα καταστὴ δυνατὴ καὶ ἡ
πρόστικτης, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπιθυμητὴ μόρφωσις καὶ πείρα τῶν προσθέ-
των στελεχῶν. Αἱ ἀνάγκαιοι δῆμοι τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑφίστανται
καὶ πρέπει ἀπό τοῦδε νὰ ἔχουπρετηθοῦν ἀποτελεσματικῶς. Διότι σκο-
πὸς ἡ ὑπάρχεια τόσον τοῦ Y.E.N., δῆμον καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰ-
ναὶ ἡ ἔχουπρετησις τῶν ἀναγκῶν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Κετ' ἀνά-
γκη λοιπὸν πρέπει εἰς εὐρυτάτων τοῦ σκοπού μας μὲν τοὺς ἡδη ὑπάρ-
χοντας, ιδίᾳ ἀξιωματικούς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἐνῷ συγχρόνως θὰ
πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζεται καὶ μείσως των, ὡς ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ἔξασφα-
λίσεως προσαγωγιμότητος εἰς τοὺς νεωτέρους ἀξιωματικούς.

Φρονῶ λοιπὸν δῆτα πρὸς ἐπίτευξιν τὸν ἀνωτέρω σκοποῦ:

α). 'Ἐπιβάλλεται ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Y.E.N. ἐκ τῶν
δευτερευόντων σημασίας ἀπασχολήσεων των, ὥστε νὰ ἐπίτευχθῇ ἱκανο-
ποιητικῶρεα ἀξιοποίησις των καὶ συνεπῶς αὐξήσις τῆς ἀποδόσεως των
εἰς παραγωγικήν ἔργασιαν, καὶ

β). 'Ἐπιβάλλεται ὁρθολογιστικῶρεα ὀργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ
Y.E.N., ὥστε νὰ ἐπίτευχθῇ ἡ μεγιστὴ δυνατὴ ἔξοικονόμησις ἀξιωματι-
κῶν, ἐπὶ σκοπῷ πλήρους καλύψεως εἰς ἀξιωματικούς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος,
καὶ τοῦ διότι θὰ παραπλανηθεῖσιν οὗτοι τοῦ ἡδη σπαταλωμένου χρόνου πρὸς συλ-
λογήν ὑπογραφῶν τῶν προϊσταμένων των, δικτυωγραφίσεως καὶ δι-
εκπεραιώσεως τῆς ἀλληλογραφίας των, ὡς καὶ πλήθους ἄλλων παρ-
έργων ἀπασχολήσεων, περιοριζουσῶν ἡδη τὰς ὥρας ἀναπτύξεως πραγ-
ματικῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος.

Μὲ γάμοντα τὰ ἀνωτέρω, πιστεύω ἐκ προσωπικῆς πείρας, δῆτα ἡ ἰδρυ-
σις παρὰ τῷ Y.E.N. Κεντρικῆς Γραμματείας, θὰ ὑπερδιπλασιάσῃ τού-
λαχιστον τὰς ὥρας παραγωγικῆς ἔργασιας τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Y.E.
N., διότι θὰ παραπλανηθεῖσιν οὗτοι τοῦ ἡδη σπαταλωμένου χρόνου πρὸς συλ-
λογήν ὑπογραφῶν τῶν προϊσταμένων των, δικτυωγραφίσεως καὶ δι-
εκπεραιώσεως τῆς ἀλληλογραφίας των, ὡς καὶ πλήθους ἄλλων παρ-
έργων ἀπασχολήσεων, περιοριζουσῶν ἡδη τὰς ὥρας ἀναπτύξεως πραγ-
ματικῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος.

Εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν καθιερώθη ἡ Κεντρικὴ Γραμματεία, εἰσα-
χθεῖσα πράγματι ἐκ τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου, μὲν ἔξαιρετα ἀποτε-
λέσματα, ἀπό δεκαετίας περίπου, ἀφοῦ ὑπέστη πολὺ μικράς παραλλα-
γάς προσαρμογῆς τῆς εἰς τὴν ἐλληνικὴν νοστροποίαν. Κεντρικὴ Γραμματεία,
δῆμος, δὲν ὑπάρχει μόνον εἰς τὸ Βρετ. Ναυαρχεῖον, ὑπάρχει καὶ
εἰς ὅλα τὰ ἄλλα Βρετανικὰ 'Υπουργεῖα καὶ εἰς αὐτὸν τὸ Βρετανικὸν
'Υπουργεῖον Μεταφορῶν, τομεύεις τοῦ ὅποιου ἀσχολεῖται μὲν τὰς ἀνάγ-
κας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Καὶ ἀν λοιπόν, πράγμα ποὺ δὲν συμ-
βαίνει, παραδεχθῶμεν τὴν ἀποφοίην τοῦ ἀρθρογράφου σας, δῆτα ἡ ἡμερη-
σία κίνησις ἔγγραφων τοῦ Γενικοῦ 'Επιτελείου Ναυτικοῦ εἶναι πολὺ κα-
τωτέρα ποσοτικῶς καὶ ποιοτικῶς τῆς τοῦ Y.E.N., ἀσφαλές ὃ ἀρθρο-
γράφος σας θὰ ἀναγκασθῇ νὰ συμφωνήσῃ, δῆτα ἡ ἀντίστοιχη κίνησις
ἔγγραφων τοῦ Βρετ. 'Υπουργεῖον Μεταφορῶν εἶναι ἀσυγκρίτως ἀνω-

τέρα τῆς τοῦ Y.E.N. Κεντρικὴ Γραμματεία ὑπὸ πολυτελεστέραν μορ-
φῆς, ὑπάρχει καὶ εἰς ὅλα τὰ 'Αμερικανικὰ 'Υπουργεῖα, ἀλλὰ ὑπάρχει
καὶ εἰς ὅλας παγκοσμίων τὰς μεγάλας ἐπιχειρήσεις καὶ ὄργανοις μορ-
φῆς, ὑπάρχει καὶ εἰς τὸν πατριαρχικὸν σημασίας. Τὸ γεγονός δὲ ὅτι ἔχουν θεσπι-
σθαι Κεντρικὴ Γραμματεία εἰς 'Υπουργεῖα προηγμένων Κρατῶν, ὡς
καὶ εἰς ὄργανοις καὶ ἐπιχειρήσεις, καταρρίπτει ὡς ἀνεδαφικούς τοὺς
λοιποὺς δυσμενεῖς χαρακτηρισμούς, τοὺς ὅποιους ὃ ἀρθρογράφος σας
μὲ τόσην εύκολίαν ἐπιρρίπτει εἰς τὴν ἀγνωστὸν τοῦ Κεντρικῆς Γραμ-
ματείαν.

'Επομένως, εἰσηγούμενος εἰς τὸν πατριαρχικὸν σημασίας τὸν Κεντρικὸν Γραμματείαν
τὴν ίδρυσιν Κεντρικῆς Γραμματείας εἰς τὸ Y.E.N., δὲν ἐπιχειρῶ
μεταλλαγμάτευσιν ἀπόλους λογονότηταν εἰς τὸ B.N., ἀλλὰ προσπαθῶ νὰ
ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὸ Y.E.N., καὶ μάλιστα τώρα δῆτα τὸν πατριαρχικὸν σημασίας
τοῦτο ἀντιμετωπίζει πρόδηλη μετανάστησης ἀποτελεσματικῆς ἀντιμετ-
ωπίσεως τῶν ἀναγκῶν τῆς πατριαρχικῆς Ελληνικῆς 'Εμπ. Ναυτιλίας, διεθνῶς
ἀνεγνωρισμένη μέθοδος κατανομῆς τῆς ἔργασιας, ἀποδέποντα εἰς τὴν
βελτίωσιν τῆς ἀποδόσεως 'Υπουργείων, ἐπιχειρήσεων καὶ ὄργανοις.
'Ως πρὸς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Y.E.N., τὴν φαντά-
ζομαι, ἐν συνδυασμῷ πρὸς δημιουργίαν συλλογικοῦ ἡγεμονοῦ ὄργανου
ἐν τῷ Λιμενικῷ Σώματος, δηλαδὴ 'Ανωτάτου Συμβουλίου Λιμενικοῦ Σώ-
ματος (Α.Σ.Λ.Σ.) ἀπαρτιζόμενου τοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, δηλαδὴ
τὸν πατριαρχικὸν σημασίαν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, δηλαδὴ
προδρόμου καὶ τῶν τεσσάρων ὄργανοις τοῦτον κατ' ἔκλογον κριθέντων
πλοιάρχων λιμ., ὡς μελῶν. Πιστεύω δῆτα ἡ θέσπισις Α.Σ.Λ.Σ. θὰ ἀνα-
πτύξῃ πνεύματα ιεραρχίας καὶ συναδελφότητος ἐν τῷ Λ. Σ., θὰ ἀναπτύξῃ
τὸν σεβασμὸν καὶ τὸν τοπικὸν τῶν κατωτέρων πρὸς τοὺς ἀνωτέρους των, θὰ
προσφέρῃ τὴν αὐτοδιοίκησιν εἰς τὸ Λ. Σ., τὴν ὅποιαν μόνον τὸ Σώμα
αὐτὸν δὲν διαθέτει εἰς δῆλην τὴν ἔργασιαν, θὰ προστατεύσῃ τὰ στε-
λέχη του ἀπὸ πολιτικᾶς ἢ ἀλληλῆς μορφῆς πρέσεις, τέλος θὰ ἔχει
σημασίαν τὸ θήμα τῶν κλάδων καὶ διευθύνσεις, δὲν ἔχει οὐσιώδη σημασίαν.
Σημασίαν θὰ ἔχῃ μόνον ἡ ἔκλογον τοῦ τίτλου τῶν 4 μελῶν τοῦ Α.Σ.Λ.Σ.
ἐν τῇ ιεραρχίᾳ καὶ ἀναλήψει εὐρυτέρων ὄρμοδιοτήτων, πρὸς διάκρισιν
ἀπὸ τοὺς ἄλλους φορεῖς τῆς διοικήσεως. 'Υπὸ τοιαύτη μορφὴν ὄργα-
νωσεως, θὰ πρέπει νὰ ἐπίτευχθῇ ἡ εὐρυτέρα δυνατὴ ἀποκέντρωσις ἀρ-
μοδιοτήτων. 'Ο Γεν. Διευθυντής (ὑποναύαρχος ἀρχηγὸς Λ. Σ.) θὰ είναι
ὁ συντονιστής τῶν κλάδων καὶ συγχρόνως ἡ γεν. ἐπιθεωρητής τοῦ Λ. Σ.
Τὰ μελή τοῦ Α.Σ.Λ.Σ., εἴτε ὀνομάζονται ὡς νομίζω ἀρχηγοί κλάδων ἢ
ἄλλως, θὰ χειρίζωνται, κατ' ἔκσουσιδότησιν τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπ. Ναυ-
τιλίας, ὡρισμένα θέματα τῶν ἀρμοδιοτήτων των ὑπευθύνων, ὡστε καὶ
οἱ προϊστάμενοί των ν' ἀποτελέσουν διεκπεραιώσεις τῶν σημασιών της
τοῦ Y.E.N. θὰ θεραπευθῶν.

Φοβεῖται ὁ ἀρθρογράφος σας, δῆτα ὁ θεσμὸς τῶν κλάδων καὶ τῆς Κεν-
τρικῆς Γραμματείας θὰ προκαλέσῃ πέριξ τοῦ 'Υπουργοῦ κλειστὸν ἐπι-
τελείον, δῆτα τὸ ὅποιον οὐδὲν ἔχεγγυον θὰ ὑπάρχῃ συγκροτήσεως του
ἐκ τῶν καταλλολητῶν ἀξιωματικῶν. Λησμονεῖ δῆμος δὲ συντάκτης τοῦ
ἀρθρου σας, δῆτα ὁ 'Υπουργός δύναται νὰ καλέσῃ οἰονδήποτε ἔξειδικευ-
μένον ἀξιωματικὸν πρὸς διαφώτισιν του καὶ δῆτα οἱ ἀρχηγοί κλάδων ἔ-
χουν ἡδη κριθῆ κατ' ἔκλογον ὑπὸ ἀνωτέρων των καὶ συνεπῶς εἴτε τὸ
θέλουν, εἴτε δῆτα οἱ νεώτεροι των, είναι ἐκλεκτοὶ σύμβουλοι τῶν προ-
σταμένων των. 'Εάν ἔκριθοσαν ἐπιεικῶς, δὲν θὰ πταιηθῇ δὲ θεσμὸς τῶν
κλάδων, ἀλλὰ τὸ ὑφιστάμενον ἀνόρθωδον σύστημα κρίσεως τῶν ἀξιω-
ματικῶν τοῦ Λ. Σ., καὶ τὸ ὅποιον ἐλπίζει δῆτα κατὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν
τοῦ Y.E.N. θὰ θεραπευθῇ.

'Ο ἀρθρογράφος σας φοβεῖται ἐπίσης, δῆτα ὁ θεσμὸς τῶν ἀρχηγῶν
κλάδων θὰ καταστήσῃ ἀδύνατον τὴν ἐπωφελή χρησιμοποίησιν τῶν ἔξει-
δικευμένων καταλλήλων ἀξιωματικῶν. Καὶ εἰς αὐτὸν δῆμος πλανάται, δῆτα οἱ
ἔξειδικευμένοι ἀξιωματικοί θὰ ὑπέρτερην ὑπὸ τοὺς ἀρχηγοὺς κλάδων
νεώτεροι ήσαν ἔξειδικευμένοι, ὡς ἀρχηγοί κλάδων δὲ ἀποτελοῦν
τὸ οἰκονομικόν, ἀπό τὸ ὅποιον φυσιολογικά ἡ Κυβερνητική θὰ ἐκλέξῃ τὸν διά-
δοχον ὑποναύαρχον ἀρχηγὸν Λ. Σ. 'Ως ὑποψήφιοι λοιπὸν ὑποναύαρχοι
οἱ ἀρχηγοί κλάδων, δῆτα πρέπει νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα καταποτισμοῦ
τοῦ έφ' οῶν τῶν ἀρμοδιοτήτων καὶ δραστηριοτήτων τοῦ Y.E.N., δῆτα
δὲ ἐκλεγησόμενος ὑποναύαρχος Λ. Σ. έν τῷ γενικῇ ἀρμοδιότητὶ του νὰ
ἔχῃ τὴν ικανότητα ἐλέγχου τῶν εἰσηγήσεων τῶν πάσης φύσεως ἔξειδι-

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ"

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

χετού αυτή άπό «ετεχνικόν» ιδιαιτέρως άσχοληθέντα έπι τής έκπαιδεύσεως εις τάς Σχολάς Μηχανικών τού 'Ασπροπόρου. 'Ο έν λόγω «έκπαιδευτικός», όπως συμπεραίνει τις άπο τα γραφόμενά του, άμφισσητεί τήν άξιαν τῶν μηχανικῶν, πού έχουν ἀποφοιτήσει, κατά τὸ παρελθόν, ἀπό νυκτερινάς σχολώς. Δὲν ἀμφιβάλλω διὰ τάς προσπαθείας πού καταβάλλει ή Σχολή 'Ασπροπόρου, μοῦ προκαλεῖ δύμως μειδίαμα τὸ ὑποστηριζόμενον, διὰ δ' α' μηχανικός, διστις διῆλθε τάς βαθμίδας τῆς ἐπαγγελματικῆς ιεραρχίας δὲν πρέπει νὰ κάμην «τὸν μάστορα» εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

'Επιτρέψατε μου νὰ κρούσω, ἐν προκειμένῳ, κάποιον κώδωνα κινδύνου, διότι εἶναι γνωστόν εἰς τὸν κλάδον, διὰ δ' α' μηχανικός, δημόνον πρέπει νὰ κάμην τὸν «μάστορα», ἀλλὰ καὶ νὰ εἶναι «μάστορας», διότι διαφορετικά τὸ μηχανοστάσιον θὰ γελά ἀπό τὰ σπιράγια μέχρι τῶν σεντινῶν! Αἱ σχολαὶ πρέπει νὰ δημιουργοῦν, δημόνον προσωπικὸν ὅρθυν χειρισμοῦ καὶ καλῆς συντηρήσεως τῶν μηχανῶν, ἀλλὰ καὶ τεχνίτας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀντιμετωπίζουν οὐτοὶ ίκανοποιητικῶς τάς ἔκστοτε ἀνωμαλίας, ποὺ δημιουργοῦνται ἀπό τὰς «ἰδιοπροπίας τῶν σιδήρων».

Μιαν βλάβην καὶ γενικῶς μίαν ἀνωμαλίαν μηχανῶν, ἐν μέσῳ ὠκεανοῦ, μὲ κινδύνον ἐπερχομένου κυκλώνος, ποίος θὰ τὴν διορθώσῃ; 'Ο χειριστής ή δ' εμάστορας; 'Ασφαλῶς, δὲ δεύτερος. Δι' αὐτόν, ἀλλως τε, τὸν λόγον ὑπάρχει σχετικὴ ὑπηρεσία εἰς τὸ Y.E.N., ητις ἐλέγχει τὸ εἶδος τῆς προϋπηρεσίας τῶν ὑποψηφίων μηχανικῶν. «Οσος πιστοποιητικὰ προέρχονται ἀπό «σταθμῶν αὐτοκινήτων» καὶ ἀπό «φαναρτζίδικων», καταδικάζονται. Κατ' ἀνάγκην, συνεπῶς, δὲν πρέπει νὰ δουλεύῃ μόνον τὸ μασλό τοῦ μηχανικοῦ, ἀλλὰ καὶ τὸ χεράκι του, διὰ ν' ἀνταπεξέρχεται εἰς τὰς παρουσιαζομένας ποικίλας περιπτώσεις. 'Οταν τὸ πλοίον ταξιδεύῃ καὶ τὰ ἐργοστάσια ἐπισκευῶν εὑρίσκονται μακράν, δὲν πρέπει δημόνος μηχανικοῦ νὰ σταυρώῃ τὰς χειρας του περιμένοντας ἐξ ούρανοῦ τὸ μάνα.

Μετά τιμῆς
Δ. Π. ΚΑΛΑΜΑΚΗΣ
Γ' Μηχανικός

Πειραιεύς, 6 'Ιουνίου 1962

ΑΛΘΩΝ... ΛΑΘΗ!

Κύριε Διευθυντά,

'Οφείλονται συγχαρητήρια εἰς τὸν πλοίαρχον κ. Τάσον Τζαμτζῆν διὰ τὴν ἀπό 15 Μαΐου ἔ.ἔ. ἐπιστολὴν του πρός τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἀποτελούσαν μίαν ἐπισταμένην παρατήρησιν τῶν λαθῶν, ποὺ παρεισέφρουσαν εἰς τὸ λεύκωμα τῆς ἔκαστον τατετηρίδος τοῦ N.A.T. 'Ο ἐπιστολογράφος σας μετριοφόρων χαρακτηρίζει τὴν ἔρευναν τοῦ αὐτῆν, ὡς «πρόδοξον ἔξετασιν». 'Εχω, δημώς, τὴν ἐντυπωσίαν ὅπιτες ἔσπευσε κάπως εἰς τὸ συμπέρασμα τοῦ διτί, τόσον οἱ ἀλληνοὶ ὑπότιτλοι, ὅσον καὶ ἡ ἀγγλική μετάφραστις ἔγενοντο μὲν «προχειρότητας» καὶ ὡς ἔτούτου προκαλούν τὰς «εμειδιάματα» τῶν ξένων.

Τὴν συλλογὴν τῶν πινάκων τοῦ λευκώματος ἔκαμεν ὁ γνωστὸς Γαλαξειδιώτης ζωγράφος κ. Σπύρος Βασιλείου, διὰ τὸν ὅποιον σεμνεύεται δὲ καλλιτεχνικὸς κόσμος τῆς Ἐλλάδος. Τῶν ὑπότιτλων ἐπεμελήθησαν δύο ἐκ τῶν ἀριστών λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, βαθεῖς μελετηταὶ τῆς ιστορίας τῆς ναυτιλίας, ὡς καὶ γνωστός ὑπεργοδοκοντούτης Γαλαξειδιώτης πλοίαρχος, ἐπὶ πολλὰ ἔτη κυβερνήσας μεγάλου ιστιοφόρα. Καὶ μόνον τὰ ὄνυματα τῶν ἀνωτέρων θὰ ἡσαν ἀρκετά διὰ νὰ ἀποτελούντων τὴν ἐσπευσμένην κριτικήν. Παρεκλήθην ἀτυχῶς νὰ μή τὰ ἀναφέρω. Φοδούμαι, δημώς, διτί θὰ πρέπει νὰ διασθέτῃ τις ἀρκετὴν δόσιν δοκιμοσφίας, διὰ νὰ κρίνη τοὺς ἀνωτέρω μὲ τὴν ἀπό τα καθέδρας κρίσιν τοῦ ἐπιστολογράφου σας.

Κατὰ τὸ δύο πρώτα ἔτη τῆς κατοχῆς ἔτυχε νὰ κυβερνήσως ἔξ διασφόρων τύπων ιστιοφόρα, μὲ ἐκπληξίν μου δὲ διεπίστωνα διτί ἔκαστος ἐκ τοῦ πληρώματος μου ἔχρησιμοποιεῖ διάφορον ὄρολογίαν διτί ἔκαστον τύπου πλοίου, ἀλλὰ καὶ διτί ἔκαστον τῆμα τοῦ ἔξαριστου πλοίου μας, ἀν καὶ προήρχοντα οὐτοὶ ἀπό νήσους πλησίου ἀλλήλων κειμένων. Δύο, ἀφ' ἔτερου, ιστιοφόρα καθ' δλα δημοσια δύνανται νὰ χαρακτηρίσθων μὲ διάφορον ἔκαστον ὄνυμασίαν, λόγω μιᾶς ἐλαχίστης διαφορᾶς εἰς τὸ σχῆμα, τὸν ἀριθμὸν δὲ τὴν διάταξιν τῶν ιστίων των, ὃντα δὲ παρατηροῦντα τοιαύτα διαφορά έντὸς τῆς Ἐλλάδος, εἶναι προφανές διτί δὲν δυνάμεθα νὰ ἐμπιστευθῶντας ἔτας ξένας πηγάς διὰ νὰ χαρακτηρίσωμεν ἐλληνικούς τύπους πλοίων.

Τὸ αὐτὸ παρατηρεῖται εἰς δλον τὸν κόσμον, δι' δὲ καὶ εἰς τάς ναυτιλιακάς δημογίας τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου ἀναφέρεται διτί διὰ τὰ τοπωνύμια, τύπους πλοίων κλπ. χρησιμοποιεῖται δὲ ἐπικρατεστέρα ἐκ πολλῶν τοπικῶν ὄνομασιῶν.

'Επειδή, πάντως, δὲ ἐπιστολογράφος σας ἀναφέρεται εἰς συγκεκριμένα λάθη παρακαλῶ δημώς μοῦ ἐπιτρέψητε νὰ καταχρασθῶ τῆς φιλοξενίας τῶν στηλῶν σας διὰ νὰ παρακολουθήσωμεν αὐτά:

α) Τὸ πλοίον τῆς εἰκόνος 18 ἀναφέρεται εἰς τὸ Dictionnaire Technique

Illustrée ὡς «fore - and - aft sail-ship» καὶ ὡς «Lateen ship», ἀλλὰ οὐχὶ ὡς «Latin ship».

β) 'Ο ἄγνωστος ζωγράφος τοῦ πλοίου τῆς εἰκόνος 21 - 22 τὸ ἀναφέρει δὲ τὸ διότι ὡς μυστρόμωνα, εἰς δὲ τὸ International Maritime Dictionary τοῦ De Kerchove ἀναφέρεται ὡς μυστρόμων «τὰν τρίστηλον πλοῖον» μὲ τὴν παρατήρησιν, διτί τὰ ἄνω τῶν 300 κόρων τοιαύτα έχουν συνήθως «fore - and - aft sails», καὶ οὐχὶ «τημολικά» ιστία, εἰς τὸ ἐπίδρομον.

γ) Τὸ πλοίον τῆς εἰκόνος 41 εἶναι σκούνα (ήμιολία) 'Ελληνική, ὡς ἀναφέρεται καὶ εἰς τὸ κλασσικὸν ἀλλά, δυστυχῶς, τόσον σπάνιον σήμερον βιβλίον τοῦ N. Κοτσοβίλη.

δ) 'Εάν προσέξῃ τις τὰς εἰκόνας 63 καὶ 64 βλέπει μικράς τινας διαφοράς εἰς τὸν ἀριθμὸν ὠρισμένων ιστίων, χάριν δὲ εἰς αὐτάς ἀκριδῶς τὸ ἐπιπλαγάραφο (α) Dictionnaire κλπ. κάμνει τὴν διάκρισιν ποὺ γίνεται καὶ εἰς τὸ λεύκωμα τοῦ N.A.T.

ε) Τὰ πλοῖα τῶν εἰκόνων 66 - 69 ἀναφέρονται εἰς τὸ λεύκωμα ὡς μυστρόμωνες καὶ δημόπαρωνες, ὡς λέγει δὲ ἐπιπλαγάραφος σας, τὸν ὅποιον, ἐν προκειμένῳ, παραπέμπομεν εἰς τὴν ἀνωτέρω παραγράφοφ (β).

σ) Τὸ top - sail - schooner, ποὺ λέγει δὲ κ. Τζαμτζῆς, διὰ νὰ εἶναι τοιοῦτον, πρέπει νὰ ἔχῃ τρεῖς η περισσότερους ιστούς (ἴδε De Kerchove). Τὸ διότι καὶ τὸ Hermaphrodite Schooner (κατὰ De Kerchove). 'Οσον διὰ Briek, δὲν ὑφίσταται τοιοῦτον τι. 'Υπάρχει μόνον Brig, ὅπως ὑπάρχει καὶ δὲ «Μοῦλος» τῆς εἰκόνος 86, σπάνιος «Ελληνικός» τύπος πού, κατὰ τὸ Dictionnaire κλπ. θὰ μετεφράζετο 'Αγγλιστὶ Bastard sailship — ἐὰν τὸ είχαν οἱ 'Αγγλοι. 'Οσον διὰ τὸ «Greek Sakoleva» τοῦ B. Landstötη, εἶναι λίαν ἀτυχές — ὡς ἀποδεικνύει τὸ περιγραφή περιγραφή τοῦ Κοτσοβίλη, δὲ De Kerchove (Sprif jil, σελίς 769) καὶ ἀριθμὸς τὶς ἀλλων, ἐπιστημονικῶν πράγματι, συγγραμμάτων.

ζ) Εἰς τὸν ὑπότιτλὸν τῆς εἰκόνος 102 δὲ κ. Τζαμτζῆς, χάρις εἰς ἀδελφείαν τοῦ τυπογραφείου, ἔχει — διὰ μόνη φοράν — δικαιον, ἀλλὰ δὲ ὅρθη εἰς τὴν 'Αγγλικήν ἀπόδοσις ἀπόδεικνύει τὴν τυπογραφικήν αὐτῆν καὶ διορθωτικήν ἀδελφίαν.

η) 'Ο Κοτσοβίλης ἀναφέρει τὰ πλοῖα τῶν εἰκόνων 102, 104, 105, 106 καὶ 107 ὡς «Έλληνικές σκούνες», ἔχρησιμοποιήθη δὲ καὶ δὲ χαρακτηρισμός αὐτὸς διτί ἐν ἐκ πέντε ἐν συνεχείᾳ παρατιθεμένων ὁμοίων πλοίων, ἀκριδῶς διὰ νὰ τονισθῇ δὲ καθαρῶς 'Ελληνικός αὐτὸς δρος.

Λυποῦμαι ποὺ δὲν συνεχίζει τὴν ἔρευναν τοῦ δὲ κ. Τζαμτζῆς. Θὰ ἀνεκάλυπτε καὶ μερικὰ ἀλλά, τυπογραφικὰ αὐτά, λάθη τὰ ποιοῖσα δὲν λειποῦν δυστυχῶν ἀπό πουσθενά, ὡς καὶ μίαν μετάθεσιν ὑποτίτλων τῆς εἰκόνος 218 μὲ τὴν εἰκόνα 219, ποὺ ἐπέτυχεν, ἐπίσης, δὲ δαίμων τοῦ τυπογραφείου.

Δὲν είχον τὴν τύχην νὰ μετάσχω εἰς τὸ ιστορικὸν ἔργον τῆς συντάξεως τοῦ λευκόματος αὐτοῦ καὶ ἀπλῶς ἐδιοήθησα εἰς τὴν μετάφραστιν ὑποτίτλων τινῶν, διτάν τὸ λεύκωμα είχεν ηδη κατὰ τὸ ήμισυ (μέχρι καὶ διεκόπησαν) τοῦ τυπογραφείου τοῦ διατηρητικοῦ.

'Ηγόρασα, δημώς, καὶ ἀπέστειλα δημός πρωτοχρονιάτικα δῶρα εἰς διακεκριμένους φίλους τοῦ ἔξωτερού 25 ἐν συνδόλῳ λευκώματα, δὲ δὲ κ. M. A. Kortenboult Van Der Sluijs τοῦ Ινστιτούτου Ναυτιλίας καὶ 'Αεροπορίας τοῦ Rotterdam, διεθνῶς ἀνεγνωρισμένη αὐθεντίτης εἰς δὲ τὸ ἀφορᾶ εἰς τὴν ἔξελιξιν τοῦ πλοίου ἀπό τῆς ἐμφανίσεως αὐτοῦ ἐπὶ τὸ πλανητήριον μας, ἐξέφρασε τὴν πλήρη ίκανοποίησιν του, ἐνῷ δὲν θὰ ἐδίσταζε, εἰς ἐμὲ τούλαχιστον, νὰ εἴπη τὴν ἀλήθειαν, ἐὰν τὸ περιεχόμενον τοῦ λευκώματος προεκάλει τὰς «εμειδιάματα» αὐτοῦ.

'Οφείλω νὰ ἐκφέρω τὰς εύχαριστίας μου εἰς τὸν κ. Τζαμτζῆν, διότι μὲ ήγάκασε, διὰ νὰ ἀπαντήσω εἰς τὴν ἐπιστολὴν του, νὰ συμβουλευθῶ πλείστα δημαρχάματα, ἀναφέρων ἐνδεικτικῶς τινῶς ἔξ αυτῶν:

1. N. Κοτσοβίλη, 'Ονοματολογία καὶ περιγραφὴ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἔξαρτησμον του, Σύρος 1867.

2. Dictionnaire Technique Illustré τῆς Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, τόμοι I μέχρι XV, Bruxelles.

3. International Maritime Dictionary, R. de Kerchove, New York 1947.

4. The sailing Ship, Six thousand Years of History, by Romola & R. C. Anderson, London.

5. Inventing the Ship, by S. C. Gilfillan, Chicago.

6. The ship under sail, by E. Keble Chatterton, London.

7. Ships and Ways of other ships, by E. Keble Chatterton, London.

8. The story of the ship, by G. M. Boumphren, London.

9. The ship, by Bjorn Landstrom, Allen & Unwin, Amsterdam, 1961.

10. La nave nel tempo, by Lichele Vocino, Milano.

'Εμαθα ἔτοις ἀρκετά πράγματα, ποὺ δὲν ἐγνώριζα. Διεπίστωσα ἀκόμη διτί εἰς ὡρισμένα θέματα οἱ ἀνωτέρω διακεκριμένοι συγγραφεῖς διαφωνοῦντας ρήσικῶς καὶ, ἐνίστε, δὲ εἰς ἀποκαλεῖ μαύρο ἐκεῖνο ποὺ δὲ ἄλλος ἀναφέρει ως ἀσπρό. Παρά δὲ τὰ προσπαθείας μου, δὲν κατώρθωσα νὰ εύρω πῶς θὰ ἐπρεπε νὰ πῶ 'Αγγλικά τὸ κοινὸν τρεχαντήρι, τὸ καλαματιανὸ γκατζάρο η τὴν μπελαστίνα καὶ, παρὰ τὸν πλούτον τῶν γνώσεων ποὺ ἔτοις ἀπέκτησα, ἔξακολουθῶ νὰ θαυμάζω τὸ λεύκωμα τοῦ N.A.T. καὶ τοὺς σεμνούς του, τοὺς τόσους ἀξίους πρωτεργάτας.

Εἰλικρινῶς ύμέτερος
ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΔΟΓΙΣΜΟΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1961 (ΧΡΗΣΙΣ 1ης ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1961 ΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1961)
ΕΤΟΣ ΔΙΔΕΚΑΤΟΝ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		ΠΛΑΘΗΤΙΚΟΝ	
α) Πάγιον			1.000.000.—
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ		ΜΕΤΟΧΙΚΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ	
α) δ/π ΑΙΓΑΙΟΝ	5.864.922.05	α) Τακτικόν	524.000.—
β) δ/π ΑΓΓΕΛΙΚΑ	6.467.694.50	β) Έκτακτον	5.000.000.—
γ) δ/π ΙΟΝΙΟΝ	945.587.—	γ) Ειδικόν δι' ανανέωσιν Στόλου 'Επαί- ριας	38.000.000.—
δ) δ/π ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	18.443.840.85	δ) Ειδικόν διά Special Survey Πλοίων	6.500.000.—
ε) δ/π ΜΕΔΙΤΣΣΑΡΑΝΕΑΝ	904.623.55	ε) Ειδικόν δι' αντικατάστασιν έπιπλων και Σκευών	2.500.000.—
ζ) δ/π ΚΡΗΤΗ	12.856.992.95	ζ) Ειδικόν δι' αντικατάστασιν 'Ιματι- σμού Πλοίων	2.500.000.—
η) δ/π ΕΛΛΑΣ	11.560.077.80		55.024.000.—
η) δ/π ΕΛΛΗΝ	5.192.182.—		
Μείον άποσβεσίσις μέχρι 31.12.61 ..			
ΠΛΟΙΑ ΚΤΗΘΕΝΤΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΧΡΗ- ΣΕΩΣ 1961			
ΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΜΕΧΡΙ 31.12.61			
α) ι/ν ΡΟΔΟΣ	6.880.008.50	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ Β.Δ. 14.11.56	3.919.155.30
β) ι/ν ΚΥΠΡΟΣ	5.448.476.70	ΑΔΕΛΦΟΙ ΤΥΠΑΛΔΟΥ	2.005.093.70
γ) ί/κ ΑΘΗΝΑΙ	31.483.386.30	ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	55.979.499.70
δ) ί/ν ΥΔΡΑ	4.105.970.50	ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ ΠΛΗΡΩΤΕΑ	3.337.107.—
ε) ί/κ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	25.314.385.30	ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΑΙ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΝΑΥΛΩΝ ΕΠΟΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ	2.511.200.95
ζ) δ/π ΛΗΜΝΟΣ	6.040.710.50	ΤΡΕΧΟΝΤΕΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	30.563.371.40
ΔΙΑΦΟΡΑ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΑ		ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ 'Υπόλοιπον παρελθόντων χρήσεων	409.670.35
α) Σλέπτιον ΙΩΑΝΝΑ	181.503.—	Κέρδη χρήσεως	17.829.592.75
β) Σωσίδιοι λέμβοι	299.352.95		18.239.263.10
Μείον άποσβεσίσις μέχρι 31.12.61 ..			
ΚΑΙΝΟΥΡΓΕΙΣ ΜΗΧΑΝΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΑΣ			
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ			
α) Κατασκηνώσεις Συλοκάστρου	2.770.073.25		
β) Υπ/τα Βιέννης - Βενετίας - Λονδίνου - Ν. Ύφρκης	1.619.385.—		
Μείον άποσβεσίσις μέχρι 31.12.61 ..			
ΑΥΤ/ΤΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΜΕΤΑΦ/ΚΑ ΜΕΣΑ			
α) Αύτοκίνητα BUICK, ELDSTER, JAGUARD, λοιπά μεταφ/κά μέσα	421.084.95		
Μείον άποσβεσίσις μέχρι 31.12.61 ..	421.083.95		
ΕΠΙΠΛΑ ΚΑΙ ΣΚΕΥΗ - ΜΗΧΑΝΑΙ ΚΕΝ- ΤΡΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ			
"Επιπλα, σκεύη, γραφομηχαναί, λογι- στικαί μηχαναί, φίθι/ναι, TELEX, ώρολόγια, λοιπά μηχανήματα	970.359.55		
Μείον άποσβεσίσις μέχρι 31.12.61 ..	970.358.55		
β) Κυκλοφορεύν			
ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΝ ΑΠΟΘΗΚΑΙΣ	617.079.—		
ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΝ ΑΠΟΘΗΚΑΙΣ	856.942.40		
ΥΔΙΚΑ ΕΝ ΑΠΟΘΗΚΑΙΣ	839.112.—		
ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑ ΤΡΑΠΕΖΑΙΣ	563.375.—		
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΥ	125.186.25		
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡ. & ΕΞΩΤΕΡ.	20.069.298.65		
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΑΙ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΠΑΡΑΓΓΕ- ΛΙΩΝ	4.789.280.55		
ΧΟΡΗΓΗΣΙΣ ΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΓΡΑ- ΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ	2.546.165.20		
ΤΡΕΧΟΝΤΕΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	7.590.161.20		
γ) Διαθέσιμον			
ΤΑΜΕΙΟΝ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑ ΤΡΑΠΕΖΑΙΣ ΕΣΩ- ΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	748.361.70		
	514.140.40		
	172.578.691.15		172.578.691.15

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ «ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ»

ΧΡΕΩΣΙΣ		ΠΙΣΤΩΣΙΣ	
ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΝ			
Έξοδα λειτουργίας γραφείων — προσ- γούμηνέργαστων — κινητών αυτοκινή- των — έξοδα τουριστών — έξοδα 'Υπο- καταστημάτων — διάφορα έξοδα		ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΚΕΡΔΩΝ ΠΑΡΕΛΘΟΥΣΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	14.409.670.35
ΑΠΟΣΒΕΣΙΣ ΧΡΗΣΕΩΣ 1961	29.583.016.20	ΜΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΕΩΣ ΕΣ ΕΚΜΕ- ΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ	
Άποσβεσίς 'Ατμοπλοίων	3.112.177.95	'Ακαθόριστα έξοδα	167.348.403.50
» 'Έγκαταστάσων	1.078.723.—	ΜΕΙΟΝ: Έξοδα πλοίων και έπισκεψι	115.990.324.75
» Αύτοκινητών	158.645.—		51.358.078.75
» 'Επίπλων και Σκευών	57.333.—	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ	485.409.15
» Σλέπτιου και Λέμβων	24.000.—		
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΚ ΤΟΥ ΥΠΟΔΙΟΠΟΥ ΚΕΡ- ΔΩΝ ΤΗΣ 31.12.60 είς:	4.430.878.95		
Ειδικόν 'Αποθ/κόν δι' ανανέωσιν Στόλου	10.000.000.—		
» διά Special Survey	2.000.000.—		
» διά έπιπλα Πλοίων	1.000.000.—		
» διά ιματισμόν Πλοίων	1.000.000.—		
	14.000.000.—		
ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ			
Έπόλοιπον προηγουμένων χρήσεων	409.670.35		
Καθαρά Κέρδη χρήσεως 1961	17.829.592.75	18.239.263.10	
		66.253.158.25	
		=====	

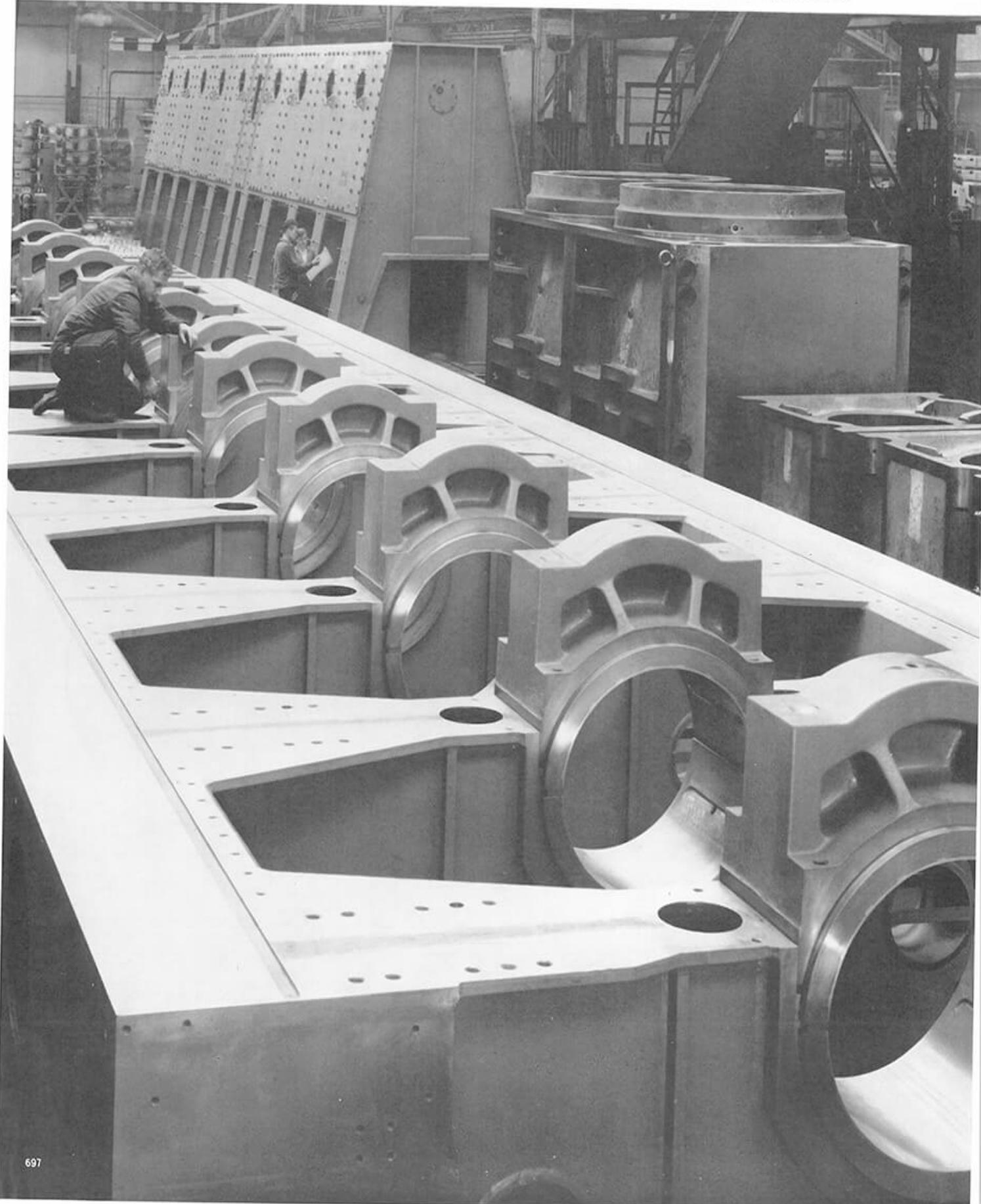
Power Reserve and Dependability
Sulzer RD Engines
for ratings up to 27,600 b.h.p.

For technical particulars, see over

SULZER

Sulzer Brothers Limited
Winterthur, Switzerland

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



Distinctive Features of Sulzer Marine Diesel Engines

Half a Century of Diesel Engines for Ocean-Going Vessels

The first large ocean-going vessel to be equipped with two-stroke diesel engines was the M.S. "Monte Penedo", built by Howaldtswerke in Hamburg and commissioned in 1912. This cargo ship of the Hamburg South America Line, with a dead-weight capacity of 6,500 tons, was powered by two Sulzer four-cylinder engines developing 850 h.p. each at 160 r.p.m. The propulsion machinery was placed astern, an arrangement frequently adopted today. After the First World War the vessel was taken over by Lloyd Brasileiro and was rechristened the "Sabará". She was in uninterrupted service with her original Sulzer engines for a period of thirty years.

The Sulzer name is closely linked with the history of the marine diesel engine, and particularly of the two-stroke, and some of the next Sulzer achievements in this field were milestones in the history of motor shipping as a whole. Thus in August 1921 the Armstrong-Whitworth yards in Newcastle completed the twin-screw tanker "Conde de Churruga", of 6,500 tons deadweight, for the Spanish petroleum administration. Two Armstrong-Sulzer two-stroke engines of 1,250 b.h.p. each at 100 r.p.m. constitute the propulsion machinery of this vessel, which is still in service under the name "Remedios".

It is interesting to note that trials with heavy oil were undertaken in this tanker in the year of its commissioning.

It was the "Aorangi" that ushered in the era of the big passenger motorships in 1924. Built in the Fairfield yards in Glasgow, this vessel was equipped with four cross-scavenged Fairfield-Sulzer two-stroke engines with nominal ratings of 3,250 b.h.p. each at 130 r.p.m. The excellent service results obtained with this propulsion plant broke down the last resistance to the use of diesel engines in ocean-going ships.

The engines of the twin-screw passenger vessel "Rangitiki", which was completed for a shipping company in New Zealand in 1929, had the largest cylinder diameter so far employed. Each of the 900-mm (35.4-in.) bore five-cylinder Brown-Sulzer units developed 5,000 b.h.p. at 90 r.p.m. Two sister ships, the "Rangitata" and "Rangitata", were fitted with similar engines.

In 1939 the world's largest passenger motorship, the Dutch triple-screw "Oranje", was commissioned. At the time of the outbreak of the Second World War the "Oranje" was on her maiden voyage. Converted into a hospital ship for the duration of hostilities, she covered 380,000 sea miles before returning to her home port of Amsterdam seven years later. In this period of arduous war-time service the engines were often in continuous operation for long stretches, but they stood up excellently to this severe test. The propulsion plant of the "Oranje", which is now in regular passenger service again, comprises three twelve-cylinder engines having a bore of 760 mm (29.9 in.), a stroke of 1,250 mm (49.2 in.) and a total rating of 37,500 b.h.p.

In April 1957 the cargo ship "Marne Lloyd", with the first turbocharged two-stroke engine of type 9RSAD76, was handed over to Royal Rotterdam Lloyd.

The trials of the "Seine Lloyd", owned by the same company, took place on 28th April 1961. This vessel was equipped with the first Winterthur-built 6RD90 engine. This unit, with a cylinder diameter of 900 mm, attained an output of 3,000 b.h.p. per cylinder on the test-bed at Winterthur in December 1960, the fuel consumption at this output being only 5 grams per b.h.p.-hour higher than at the nominal rating of 2,000 b.h.p. per cylinder.

The world's fastest cargo liners are now being equipped with Sulzer turbocharged two-stroke engines of type 9RD90. While the highest output actually required from these engines in service will be 18,000 b.h.p., they are capable of a maximum continuous output of 20,700 b.h.p. and for short periods can even be run at 10% overload. These engines are being installed in the new cargo vessels of the Glen Line (Alfred Holt & Co.).

At present 237 RD engines, with a total rating of 2,288,110 b.h.p., have already been supplied or are under construction in the Sulzer shops and those of their licensees—an unmistakable indication of the lively interest of shipping circles in the new RD types.



Sulzer Brothers Limited, Winterthur, Switzerland

SULZER

Associated companies in:

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ
ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΓΡΑΜΜΑ MOY

Ο όχληρός τζίτζικας, πού τριάντα χρόνια τώρα σκαλωμένος σε ξάρτια καραβιών τραγουδούσε ένα μονότονο χαθά, μαζεύει τὰ φτερά του. Τ' ἀπόσκια τού χρόνου ἔφασαν στὸ πόστο του καὶ τοῦ δειλινοῦ οἱ πρώτες παγωνίες τοῦ ἐπιδάλουν σιγή, ἀνακαλῶντας τὸν στήν ἀμείλικτη πραγματικότητα:

— Τραβήξου ἀπὸ τὰ ξάρτια, ἄχρηστε πεὶ τραγουδιστὴ. Τ' ἀφγήματά σου ἔπαφαν νὰ ἔχουν ἀξία. Πέρασε καὶ σὺ στὸ περιθώριο καὶ φτερούγισε πρὸς τὰ ἔκει, πού ὄριζει ἡ μοῖρα σου, πρὶν ἀποξεραδοῦν τὰ φτερά σου, πρὶν ἀπομείνεις ἔρο καύκαλο καὶ παιχνίδι τῶν ἀνεμών. Καιρὸς ν' ἀκολουθήσῃ καὶ σὺ τὸ κορμό τῆς ἐποχῆς σου. Παράκαιρο καὶ ἔπερασμένο εἶναι τὸ τραγούδι σου, χωρὶς κανένα σκοπὸ τώρα. Παράτα τὶς μπαγιάτικες καὶ φάλτσες φλυαρίες σου. Σὲ βαρεθήκαμε!...

Καὶ πειθαρχεῖ, μὲ τὴ σειρά του, ὁ τραγουδιστὴς τῶν ὠκεανῶν στὴν ἀδυσώπητη μοῖρα του, στὴ μοῖρα τῶν φθαρτῶν ὄντων, ἀφίνοντας μιὰ στερνὴ σύντομη κραυγὴ σᾶν ἀποχαιρετιστήριο μήνυμα, σᾶν... τελευταῖο «Γράμμα ἀπὸ τοὺς Ὡκεανούς».

Δὲν ἀπευθύνεται ὅμως τὸ γράμμα τοῦτο στοὺς συνηθισμένους του ἀναγνῶστες. Παρολήρημα εἶναι. Μονόλογος καὶ κουβεντολὸς εἶναι μὲ τὸν ἴδιο τὸν ἐαυτό του. Τοῦ τὸ ἐμπνεεῖ τούτη ἡ στιγμὴ τοῦ τελευταίου φτερουγίσματος, τούτη ἡ στιγμὴ, ποὺ σαλπάρει γιὰ ταξίδι πολὺ διαφορετικὸ ἀπὸ τὰ προηγούμενα. Γιὰ τὸ δρομολόγιο, ποὺ δὲν προβλέπει ἐπιστροφή.

Ξεκάθαρο προβάλλει στὴν πλώρη του τὸ λιμάνι τῆς ἀπομαχίας. Ἡρθε ἡ στιγμὴ νὰ φουντάρῃ ἔκει καὶ τὶς δυὸ ἀγκυρες καὶ νὰ δέσῃ γερές καὶ ἀσάλευτες πρυμάτες. Ἡρθε ἡ στιγμὴ νὰ ἀποσυρθῇ στὴν ἀδράνεια καὶ νὰ παραδοθῇ στὴν ἀχρηστία. Κελάδημα βαρούλου δὲν προκειται ν' ἀκουσθῇ πεὶ τὸ στήν περιοχή του καὶ καπνὸς ποτὲ δὲν θ' ἀνεμίσῃ στοὺς νέους αἰθέρες του.

Στερνὴ ἔκει ψυχαγωγία καὶ στερνὴ πνευματικὴ του τροφή, τ' ἀποφάγια τῶν ἀναμνήσεων μόνο. Πρὸς τὰ ἔκει οἱ μελλούμενοι δραματισμοὶ του, πρὸς τὰ ἔκει καὶ τὰ τραγούδια του:

«Καράδια φορτηγά καὶ Τζενεράδικα,
 Ψαράδικα, Ποστάλια καὶ Γκαζάδικα,
 ξέρω πώς τὸ ταξίδι τὸ στερνὸ^ν
 δὲν θὰ τὸ συνοδεύουν προγράμματα,
 μά μὲ Πιλότο μόνο τὰ γεράματα
 φθάνει σ' ἀράξοδοι σκοτεινό...»

Ἀπὸ τὸ σκοτεινὸ κείνο ἀράξοδοι θ' ἀρχίσουν τὰ ταξίδια τῆς φαντασίας, ἀπὸ ἀμέων τὴν ἐπομένη μέρα. Μὲ τοὺς δινοτάρους ἀνέμους τῆς νοσταλγίας θὰ ξανασμίξῃ τὸν κόσμο, ποὺ ἄφισε καὶ μὲ τὰ ἴδια πλεούμενα θὰ συνεχίζῃ νοερὰ τὸ ὄργανα τῶν ὠκεανῶν. Θά φέρνῃ βόλτα τὴ Μεσόγειο, θὰ βγαίνῃ στὸν «Ἀτλαντικό» καὶ τὸν «Ινδικό», θὰ δίνῃ συχνὰ τὸ «Παρών» καὶ στὸν μεγάλο Ειρηνικό. Τὰ λιμάνια, ποὺ γνώρισε θὰ δέχωνται τὴν ἐπίσκεψί του, τὶς μέρες μὲ τὴ σκέψη καὶ τὶς νύχτες μὲ τὰ σκεπτήρα του. «Ἀκόμα, ἔστω μὲ ζένα μάτια, θὰ παρακολουθῇ τῶν πελάγων τὶς ιστορίες καὶ τὰ συναπαντήματα. Καὶ ζένες ἐντυπώσεις καὶ συμπεράσματα θὰ τροφοδοτοῦν τῶν τραγουδιών του τὴν ἐπινευση.

Δὲν θὰ είναι πεὶ ὁ τζίτζικας τῶν ξαρτιών στὰ καράδια, ἀλλὰ κάπιος γρῦλος, ὃστοι ἀδώρητος στὰ σκοτεινὰ φυλλώματα τῆς ἀπομαχίας, θὰ στριγγίζῃ ἀπὸ τὸ νέο τοῦ δρμῆτηριο, σπαταλῶντας καὶ τοῦ δειλινοῦ τὸν ἔχαρι περίσσοδο, μὲ τὴν ἴδια σπαταλή, ὥπως ἀνάλωσε πάνω στὰ ξάρτια τὴν ἀνοιξη καὶ τὸ καλοκαίρι τῆς ζωῆς του. Τὴν ἀγάπη του γιὰ τὸ ἀλληλικὸ καράδι θὰ δισαλλή καὶ ἀπὸ ἔκει. Τὶς συμπόνια του γιὰ τὸν ναυτικὸ θὰ περιέχῃ τὸ τραγούδι του καὶ τὸ θαυμασμό του γιὰ τὸν «Ἐλληνα καραβοκύρη θὰ δύολογή καὶ μὲ τὶς ἐπόμενες μονότονες νότες του».

Πρὸς τὰ βράχια τῶν ἀκτῶν καὶ τὰ μουράγια τῶν λιμανιών, θὰ είναι ὁ μοναδικός του περίπατος. Μὲ τὰ λιοπύρια τοῦ καλοκαιριοῦ, μὲ τοὺς βορειάδες τοῦ χειμῶνα, μὲ τὶς φεγγαροβραδίες, τὶς ἀστροφεγγίες ἀλλὰ καὶ τὶς θεοσκότεινες ἄγριες νύχτες, σὰν φάντασμα θὰ παρουσιάζεται ἔκει, ἀτενίζοντας τὴν υγρή ἀπεραντωσύνη, σᾶν κάτι νὰ περιμένῃ, σᾶν κάπιον νὰ ἀποζητᾷ.

Οι καμοὶ του, ἀντίστροφοι θὰ είναι ἀπὸ κείνους τοῦ παληοῦ νοσταλγοῦ Βασιλῆ τῆς Ιθάκης. «Καπνὸν ἀναθρώσκοντα» ζητούσε κείνος νὰ δῃ, ἀπὸ κάπιο βουνό, ἀπὸ κάπιο στεργιά. «Ο καπνὸς τώρα θ' ἀναζητεῖται ἀπὸ τὰ πέλαγα. Ἀπὸ τοὺς μακρυνούς ὄριζοντες. Καὶ οἱ εὐχές του θὰ είναι νὰ πυκνώνεται αὐτὸς ὁ καπνὸς καὶ νὰ ντουμανίζουν τὸ πέλαγα ἀπὸ τὸν Ανατολὴ σὲ Δύσην καὶ ἀπὸ τὸ Βορειά σὲ Νότο. Νάναι καπνὸς ἀπὸ καράδια ἀλληλικά, τσουρμαρισμένα μὲ «Ἐλληνες ναυτικούς. Μὲ κείνους, ποὺ μαζί τους ἔφαγε, πότε γλυκό καὶ πότε πικρὸ ἀλμυρὸ τὸ ψωμὶ του, τὸ ψωμὶ τῆς θάλασσας.

Αὐτὴ είναι ἡ σύντομη στερνὴ κραυγὴ τοῦ θαλασσινοῦ τζίτζικα, τώρα ποὺ μαζεύει τὰ φτερά του, αὐτὸς ὁ στερνός του μονόλογος, ὁ τελευταῖος του χαιρετισμός:

Καράδια φορτηγά καὶ Τζενεράδικα,
 Ψαράδικα, Ποστάλια καὶ Γκαζάδικα,
 σᾶν ἀμέων τοὺς πέλαγα τοῦ Κόσμου,
 μαζὶ μὲ τὸν Αύγερινό καὶ μὲ τὸν Πούλια,
 μαζὶ καὶ μὲ τὸν ἀκούραστα θαλασσοπούλια,
 σᾶς συνοδεύει καὶ ὁ νόστος ὁ δικός μου.»

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Η ΕΥΘΥΝΗ ΔΙΑ ΤΟ ΠΥΡΗΝΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ

«Η Διάσκεψις τῶν Βρυξελῶν, ἡ πρὸ τοῦ οὗτος ἔχει συνελθοῦσα, ἡ σχολήθη μὲ θέμα ἀγνοούσους δι' ὅλον τὸν Κοσμὸν ενδιφέροντος, μὲ τὰς εὐθύνας τοῦ ἀτομοκίνητοῦ πλοίου ἐπειταῖς. Θέλουμε νὰ ἔξαρσουμενοὶ διώσιμοι ιδιαιτέρως τὴν ἀρίστην παράστασιν τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, ἡτοις κατέρρθωσε καὶ ἐνημερώμενη πλήρως πρὸ τῆς Διάσκεψις νὰ ἐφανισθῇ καὶ προτάσεις αἰτίων την πρόσπιτος.

Ο καθηγητὴς τοῦ Σπλιθότουλος καὶ ὁ ἀντιπλοίαρχος - λιμενικὸς κ. Ξενοφῶν 'Αντωνιάδης, ἀμεσώτερος αὐτοῦ, λόγω ειδικῆς καταρτίσεως, κατέχοντες τὰ περὶ τὴν Ναυτιλίαν ξητήματα, ἡδύνατο πληρέστερον νὰ ἐκτιμήσουν ὅτι καὶ τὸν ίδιον μαζὶ ηδύνατο συνέφερε καὶ ὑπὸ ποιας προϋποθέσεις ἡ θέσης της θετικούτων θάνατον προσποίτηστο.

«Η Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία, ἐσπειρίσασα πράγματα, ἀξιόλογον προβολήν. Ο κ. 'Αντωνιάδης, λαμπρὸς τοῦ Δικαιού μελετητής, δέν υπρέψεν ἀπὸς ὅπλων ὁ παραστάς. 'Ενεργός συμμετεῖσε τῶν συνήστοσιν καὶ ἡ πρόστασις την ποιάν εἰσηγήθη ἔτυχε τῆς πλήρους ἐπιδοκιμασίας ἀπὸ μέρους τῶν μελών τῆς Διάσκεψις.

Τὴν 25ην Μαΐου ἐτερμάτισε τὸ ἔργον της ἡ συνελθοῦσα εἰς τὰς Βρυξέλλας 11η σύνοδος τῆς Διπλωματικῆς Διασκέψεως τοῦ Ναυτιλιού Δικαίου, ψηφίσασα τὸ σχέδιον διεθνοῦ συμβάσεως ἐπὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἀκμεταλλευμένων ἀτομοκίνητα πλοίων. Εἰς τὴν σύνοδον αὐτήν, ἡτοις ἀπετέλεσε τὴν συνέχειαν τῆς κατὰ Μάϊον τοῦ παρελθόντος ἔτους συνελθούσης ἐπίσης εἰς τὰς Βρυξέλλας διασκέψεως ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος μετεπόσχον 44 ἐξ ὅλων χώρων. Απὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἡ ἀντιπροσωπεία ἀπετελέσθη ἀπὸ τὸν ἐν Βελγίῳ Πρεσβευτὴν κ. Γκούραν, τὸν καθηγητὴν κ. Κυρ. Σπηλιόπουλον, τὸν ἀντιπλοίαρχον - λιμενικὸν κ. Ξ. 'Αντωνιάδην καὶ τὸν νομικὸν σύμβουλον τῆς 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς 'Ατομικῆς 'Ενεργείας κ. Χ. Παπαθανασίου.

«Η ιδιάζουσα σημασία τῆς ψηφισθείσης συμβάσεως, ἡτοις τελεῖ ἥδη ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῶν κυβερνήσεων τῶν χωρῶν ποὺ μετέσχον εἰς τὴν διάστεψιν, θὰ ἰδηνόταν νὰ καταφανῇ τόσον ἀπὸ διεθνοῦς σὸν καὶ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἐκ τῶν ἀκολουθῶν διαπιστώσεων: 'Ο περιορισμὸς τῆς εὐθύνης ἐκ τῶν πυρηνικῶν ἀτυχημάτων τῶν ἀκμεταλλευμένων ἀτομοκίνητα πλοίων, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν παροχὴν ἔγγυησεων προστασίας τῶν περιοχῶν εἰς τὰς πλοίας τὰ ποιάσια τὰ πλοία τοῦτα θὰ ταξιδεύουν, ἀποτελοῦντας προσώπεσις ποὺ διαθέτουν τῆς κατηγορίας αὐτῆς. 'Αφίεμενον δηλαδὴ ἀπροσδιόριστον τὸ ύφος τῆς ἀποζημιώσεως ἐκ πυρηνικοῦ ἀτυχήματος, λόγω ἀκριβῶν τῆς ἐκτάσεως τῶν ζημιῶν, τὰς ὅποιας δύνανται νὰ προκαλέσῃ τοῦτο, η ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις δὲν δύναται νὰ χωρήσῃ ἀποφασιστικῶν εἰς τὴν ναυπηγήσιν ἀτομικῶν πλοίων, ἐκτεθειμένη εἰς κινδύνους συνιστώντας τὴν πλήρη οἰκονομικήν της καταστροφήν.

Διὰ τὴν 'Ελλάδας ἡ ψηφισθείσα σύμβασις ἔνεχει ιδιαίτεραν σημασίαν. 'Εξαφανίζει ἀφ' εἰς τὴν Ναυτιλίαν της, κατὰ τὸ μέτρον τὸ ὅπιον ἔξασφαλίζει καὶ εἰς τὰς ἄλλας Ναυτιλίας, τὰς προϋποθέσεις διὰ τὰς ὅποιας δύνανται νὰ προχωρήσῃ καπτοπτείας εἰς τὴν ἀτομική πρώσων, ἐνῷ παρέχει τὰς ἔγγυησεις, διὰ τῶν ὅποιων προστατεύεται ἡ ἀσφάλεια της, ὡς εύρισκομένη ἐπὶ ἐπικαίρου διόδου τῆς διεθνοῦς ναυσιπλοίας. Αὐτὴν τὴν ὁδὸν θὰ καταστούσειν οὐρίου καὶ τὰ ἀτομοκίνητα σκάφη.

Εἰς τὴν περίπτωσιν μάλιστα, καθ' ἦν γίνη τελικῶς ἀποδεκτὴ ἐλληνικὴ τροπολογία — συνεστήθη ὡς θὰ ἰδωμενεν κατωτέρω εἰδικὴ ἐπιτροπὴ διὰ τὴν μελέτην της — συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν ἀπειδόλευτα ἡ ἰδρυσις διεθνοῦς κεφαλαίου διὰ τὴν καλύψιν τῶν κινδύνων ἐκ τῆς ἀτομικῆς προώσεως εἰς τὴν Ναυτιλίαν, τότε θὰ δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι ἔξασφαλίζονται εὐνοϊκοὶ όροι τόσον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, σοὶς καὶ διὰ τὸ κράτος, τὸ ὅπιον θὰ χορηγῇ τὰς σχετικὰς ἀδείας καὶ θὰ παρέχει ἔγγυησεις (πρὸς καταστολὴν ἀποζημιώσεων εἰς περίπτωσιν ζημιῶν) διὰ τὴν ἐν καιρῷ δημιουργίαν ἑνίκου ἀτομοκίνητου τόπου.

Ἐξ αὐτοῦ, η ἀναγνωρισθείσα ἀρμοδιότης τῶν δικαστηρίων τοῦ παθόντος κράτους διὰ τὴν ἐκδίκαστην τῶν ἀτυχημάτων ἀπαιτήσεων, ἔξασφαλίζει ἀρμοδιότητα εἰς τὰς Ἑλληνικὰ δικαστήρια διὰ πῶν πυρηνικὸν ἀτυχήματα, τοῦ ὅποιου αἱ συνέπειαι θὰ πλήξουν τὴν 'Ελλάδα. Πρόκειται πεὶ εὐρείας προστασίας τοῦ ἐλληνικοῦ θαλασσοπούλου καὶ χερσαίου χώρου, περιστούσερον ἀπότελεσματικῆς καὶ ἔξι οὐτῆς τῆς ἐπεκτάσεως τῶν χωρικῶν μαζὶ οὐδάτων εἰς τὰ 100 μίλια, ὡς εἴχεν υπόδειχθη ἐξ 'Αθηνῶν, δεδομένης τῆς ἐκτάσεως καὶ τῆς ἐντάσεως, τὰς ὅποιας δύναται νὰ ἔχῃ ἐν πυρηνικὸν ἀτυχήματα.

Αὐτή, ἐν συντομίᾳ, είναι ἡ ἀπὸ διεθνοῦς καὶ ἡ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς σημασία τῆς ψηφισθείσης συμβάσεως, τῆς ὅποιας τὰ κύρια σημεία

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.

μείς άναλονται κατωτέρω. 'Επιβάλλεται νὰ σημειωθῇ, ὅτι ή σύμβασις αὐτή ἐφφίσθι ὑφ' δὲλων τῶν ἀντιπροσωπειῶν τῶν μετασχουσῶν εἰς τὴν Διπλωματικὴν Διάσκεψιν χωρῶν, πλὴν τῶν τῆς Σοδιετικῆς 'Ενώσεως καὶ τῶν λοιπῶν χωρῶν τοῦ Παραπετάσματος, μὴ συμπεριλαμβανομένης τῆς Γιουγκοσλαβίας.

* * *

'Η 11η σύνοδος τῆς Διπλωματικῆς Διασκέψεως τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου, ἡτις διήρκεσεν ἐπὶ 11 ημέρας κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὅποιων ἔγενοντο δύο καὶ τρεῖς καθ' ἕκαστην πολύωροι συνεδριάσεις, εἰργάσθη ἐπὶ σχεδίου συμβάσεως «περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἐκμεταλλευμένων ἀπομονίητα πλοίων, τὸ ὅποιον εἶχεν ἐπεξεργασθῆ προηγουμένως εἰδικὴ ἐπιτροπή (Standing Committee) ὑπὸ τὸν γνωστὸν Βέλγον νομομάθη κ. Λιλάρ. Αἱ κυριώτεραι συζητήσεις, ὡς καὶ αἱ ἐπελθούσται τροποποιήσεις ἐπὶ τοῦ σχεδίου τούτου, ἐκτίθενται συνοπτικῶς, κατωτέρω:

Διεξήχθη πείσμων ἄγων ὑπὸ τῶν ἀντιπροσωπειῶν τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ τῆς Σοδιετικῆς 'Ενώσεως, προκειμένου νὰ τροποποιηθῇ τὸ πρῶτον ἄρθρον τοῦ σχεδίου, ώστε ἐκ τῆς ἐννοίας τοῦ πλοίου νὰ ἔξαιρεθῇ τὸ πολεμικὸν τοιοῦτον.

'Η ὑποδιῆσις σχετικὴ πρότασις ὑπερφυσισθεῖσα ὑπὸ τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ διοκλήτου τοῦ ἀντολικοῦ μπλόκου, κατεψηφίσθη τελικῶς ὑπὸ 26 χωρῶν, ἐν οἷς καὶ ἡ Ἑλλάς.

'Απερρίφθη ὥσταυτας πρότασις τῶν σκανδιναϊκῶν χωρῶν, ὅπως τροποποιηθῇ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ σχεδίου, τὸ προβλέπον τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 100 ἑκατομμυρίων δολαρίων. 'Η σκανδιναϊκὴ πρότασις περιώριζε τὸ ὡς ἄνω ποσόν εἰς τὰ 70 ἑκατομμύρια δολαρίων.

'Ἐπὶ τοῦ ᾧδιου ἄρθρου καὶ εἰς τὴν παράγραφον ἑκείνην, ἡτις προβλέπει τὴν παρορχὴν ἐγγυήσεως ὑπὸ τοῦ κράτους διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπέδειξε τὴν σύστασιν διεθνοῦς κεφαλαίου διὰ τὴν κάλυψιν τῆς εὐθύνης διὰ τὸ πέραν τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολαρίων ποσόν. 'Επίσης ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἐξήτησε τὴν ἴδρυσιν διεθνοῦς δικαστηρίου διὰ τὴν ἐκδίκασιν τῶν σχετικῶν ἀγωγῶν. 'Η Ἑλληνικὴ αὕτη πρότασις, ἡτις ὑπεστρίχθη καὶ προφορικῶς ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ κ. Σπηλιοπούλου, ἀπερρίφθη ὑπὸ τῆς Διασκέψεως, διότι ὡς ἀνεφέρθη, αἱ διάφοροι ἀντιπροσωπεῖαις ἦσαν ὀπρεσοτοίμαστοι διὰ νὰ τὴν ἀντιμετωπίσουν. Πάντως, καὶ κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς συνόδου, καθ' ἡν ἐψηφίσθησαν κεχωρισμένως καὶ τίνες ἀποφάσεις (resolutions), τὸ θέμα ἐπανατέθεν, ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον τῆς μιᾶς ἔξι αὐτῶν. Οὕτω ὑπὸ μορφὴν προτάσεως ὑποδιῆσης ὑπὸ τῆς 'Ἑλλάδος, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῶν 'Ινδιῶν, εἰς ἡν προσεχόρησε καὶ ἡ Πορτογαλία, ἐξητήθη ἡ σύστασις μονίμου ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῆς ἴδρυσεως Διεθνοῦς Κεφαλαίου πρὸς κάλυψιν τῆς εὐθύνης τῶν κρατῶν ἐπειρηνικῶν ἀτυχημάτων. 'Η πρότασις αὕτη, ἡτις ὑπεστρίχθη πειστικῶς ὑπὸ τοῦ 'Ἐλληνος ἀντιπροσώπου κ. 'Αντωνιάδου, ἐνεκρίθη διὰ μεγάλης πλειοψηφίας. 'Απεφασίσθη οὕτως ἡ σύστασις ἐπιτροπῆς, ἡτις θὰ ἐπεξεργασθῇ συγκεκριμένον σχέδιον, τὸ ὅποιον καὶ θὰ ὑποβάλῃ εἰς τὴν Βελγικὴν Κυβέρνησιν ἐντὸς δύο ἡμέρων διὰ νὰ συγκαλέσῃ αὐτὴν διεθνῆ διάσκεψιν.

Κατὰ τὴν κατ' ἄρθρον συζήτησιν ἔξι ὅλου τοῦ σχεδίου τῆς συμβάσεως, ἐγένετο δεκτὴ 10ετής παραγραφὴ τοῦ δικαιώματος τῆς ἀποζημιώσεως, ἀπορριφθείσης προτάσεως, ἡτις ὑπεστήριξε τὴν παραγραφὴν εἰς διάστημα είκοσατείας.

'Αντικείμενον ἐπιμόνων συζητήσεων ἀπετέλεσεν ὁσαύτως, τὸ ἄρθρον 11 τῆς συμβάσεως, ἀναφέρομενον εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν ἀρμοδιῶν δικαστηρίων διὰ τὴν ἐκδίκασιν τῶν ἐκ πυρηνικῶν ἀτυχημάτων ἀπαιτήσεων. 'Η ἐπὶ τοῦ ἄρθρου τούτου ἀποφιμεῖ τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, ἐτούτισθη μὲ τὸ δεύτερον ἐκ τῶν δύο κειμένων τῶν διατυπωθέντων ὑπὸ τῆς Standing Committee ('Επιτροπὴ Λιλάρ). Καὶ τούτῳ διότι ἐκριθῆ ὅτι συμφέρει τὴν 'Ἑλλάδα, ὅπως θεωροῦντον ὡς ἀρμόδιοι τὰ Ἑλληνικὰ δικαστήρια διὰ πάντα ἀτύχημα, τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ ἐπιζημίους συνεπειάς ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀδάφους, ἀνεξαρτήτως τοῦ σημείου εἰς ὃ τοῦτο ἔλαβε χώραν.

'Ἐπὶ τῶν τελικῶν ρητρῶν (final clauses), τοῦ σχεδίου, ἐπῆλθον οὐσιώδεις τινὲς τροποποιήσεις, αἱ κυριώτεραι τῶν ὅποιων εἰναι αἱ ἔξι:

'Η ἔναρξις τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως ὡρίσθη 3 μῆνας μετὰ τὴν ἐπικύρωσίν της, ὑπὸ δύο τούλαχιστον κρατῶν ἐκ τῶν ὅποιων τὸ ἔννομον ἔχη χορηγήσῃ ἀδειαν ἐκμεταλλευμένως ἀτομοκινήτου πλοίου. Δὲν προσδιωρίσθη ἡ διάρκεια ισχύος τῆς συμβάσεως, ἀλλ' ὡρίσθη ὅτι θὰ ἀναθεωρηθῇ αὐτὴ ὑποχρεωτικῶς μετὰ δεκτῶν ἡ ἐνορίτερον, ἐφ' ὅσον ἐχητέο ἀπὸ τὸ τρίτον τῶν συμβαλλόμενών κρατῶν. 'Απεφασίσθη ὅπως εἰς τὴν σύμβασιν δύνανται νὰ προσχωρήσουν καὶ τὰ μὴ ἀντιπροσωπευθέντα εἰς τὴν 11ην σύνοδον τῆς Διπλωματικῆς Διασκέψεως κράτη.

'Απερρίφθη, τέλος, πρότασις ὅπως ἀποκλεισθούν τῆς συμβάσεως τὰ μὴ μετέχοντα εἰς τὸν Ο.Η.Ε. κράτη.

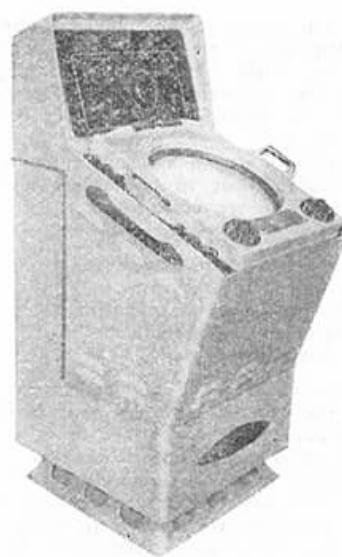
DECCA X BAND MARINE RADAR

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 ½ 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

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

PIRAEUS SUPPLY COMPANY

AGENTS AT PIRAEUS: 14a George Skouze Street - Tel. No. 474.479

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Η ΚΡΙΣΙΣ & ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ Κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Συνήλθε την 11ην Ιουνίου ή "Ενωσις των Ελλήνων Εφοπλιστών είς την τακτικήν έτησίαν συνέλευσιν των μελών της. Θέματα: 'Ο απολογισμός της άπειρησης Διοικήσεως και οι άρχαιοτεροί διά την άναδειξην της νέας τοιαύτης.

Τό νέον διοικητικόν συμβούλιον, παμψηφεί έκλεγέν, άπροτίσθη έκ τών κ.κ. Στρατή 'Ανδρεάδη, Γεωργίου, Β. Ι. Γουλανδρή, Ι. Ν. Γουλανδρή, Ν. Π. Γουλανδρή, 'Αλ. Γράτσου, 'Αντ. Δημάδη, Γ. Σ. 'Εμπειρίου, 'Ιωαν. Κ. Καρρά, 'Εμμ. Κουλουκούνη, 'Ανδρ. Λαζαρίου, Γ. Χ. Λαζαρίου, Κ. Μ. Λαζαρίου, Σταύρου Λιβανού, Παν. Λυκιαρδοπούλου, Κ. Λύρα, Σταύρου Νιάρχου, Λουκά Νομικού, Μ. Πνευματικού, Παντελή Πατέρα, Π. Πρωτοπαπά, Β. Ρωσολίμου, Δ. Χανδρή και Ι. Κ. Χατζηπατέρα.

Εισηγόμενος ο Πρόεδρος της Συνελεύσεως και Πρόεδρος του άπειρον διοικητικού Συμβουλίου τὸν απολογισμὸν τῆς Διοικήσεως εἶπε τὰ ἔξης :

Κύριοι Συνάδελφοι,

Πρὸ τῆς ήμερησίας διατάξεως θεωρώ ἀναγκαῖον νὰ ἀνακοινώσω εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν ὥρισμένας μεταβολάς, αἱ ὅποιαι ἀπῆλθον εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως κατὰ τὴν παρεῖσθαι διετίαν.

'Ο προσφίλεστας εἰς δόλους μας συνάδελφος Παναγῆς Γιανουσάτος, μέλος καὶ 'Αντιπρόεδρος τοῦ Συμβουλίου μας, ἀπειώσε προώρως εἰς τὴν ἄκμὴν τῆς δημιουργικῆς του δράσεως κατὰ τὴν 21ην Ιουνίου 1961.

'Απωλέσαμεν οὐτα πολύτιμον συνεργάτην, ἐπὶ σειράν ἐτῶν προσενεγκόντα πολύτιμους ὑπηρεσίας εἰς τὴν διοίκησιν τῆς 'Ενώσεως μας. 'Η μήμη του Παναγῆ Γιανουσάτου, τοῦ ὑπερόχου αὐτοῦ ἀνθρώπου καὶ 'Ελληνος, θὰ μείνῃ ἐσαεὶ ἀσθετος εἰς δόλους μας. Παρακαλῶ, ὅπως τηρήσωμεν ἐνὸς λεπτοῦ σιγὴν εἰς μνήμην του.

Κατὰ τὸ Καταστατικόν, τὴν κενωθεῖσαν θέσιν συμβούλου δύναται νὰ καταλάβῃ μέλος τῆς 'Ενώσεως, ἐκλεγόμενον ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου καὶ ἡ ἐκλογὴ αὐτῆ τίθεται ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 8ης Δεκεμβρίου 1961 ἔξελεν ὁμοφώνως ὡς σύμβουλον τοῦ κ. 'Ιωάννην Κ. Καρράν, διακεριμένον συνάδελφον, τοῦ ὅποιος ή συμβολή εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ἀνάπτυξιν είναι παγκοίνις ἀνεγνωρισμένη. Πιστεύω ὅτι ή Συνέλευσις θὰ ἔγκρινη τὴν ἐκλογὴν ταύτην.

'Ἐν συνεχείᾳ διὰ τὴν κενωθεῖσαν θέσιν τοῦ 'Αντιπροέδρου τοῦ Συμβουλίου ἔξελεγη ὁμοφώνως κατὰ τὴν αὐτὴν συνεδρίασιν ὁ κ. 'Αλκιμος Γράτσου, παλαιὸν μέλος τοῦ Συμβουλίου, τοῦ ὅποιος ή ἐνεργός και παραγωγική συνεργασία εἰς τὴν διοίκησιν τῆς 'Ενώσεως ὑπῆρξε πάντοτε πολύτιμος.

'Υπὸ τὴν σύνθεσιν ταύτην τὸ Συμβούλιον συνέχισε τὴν ὑπὸ τῆς προηγούμενης Γενικῆς Συνέλευσεως ἀνατεθεῖσαν εἰς αὐτὸν ἐντολήν.

Κύριοι Συνάδελφοι,

Συνερχόμεθα σήμερον εἰς τὴν Γενικήν μας Συνέλευσιν ὑπὸ συνθήκας οὐχὶ τὸσον εὑμενεῖ διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ως δοι γνωρίζετε, ἀπὸ ἔξαετας περίπου συνεχίζεται μία ἔξοχως σοδαρά, ἐπίμονος καὶ χωρὶς πρόβλεψιν ταχείας παρόδου ναυτιλιακή κρίσις, τῆς ὅποιας αἱ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις εἶναι λίαν αἰσθηταὶ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ καθίστανται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν αἰσθητορέα. Δὲν πρόκειται δὲ περὶ κρίσεως, ὡς αἱ τῶν παλαιοτέρων ἐποχῶν, κατὰ τὰς ὅποιας μία κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡττὸν μικρᾶς διαφορείας χαλάρωσις τῶν διεθνῶν μεταφορῶν συνεπήγετο τὴν πτώσιν τῆς ναυλαγορᾶς, η ὅποια ἀνεζωγογεῖτο εἰς τὴν πρώτην μεταστροφὴν τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος τοῦ κόσμου. Κατὰ τὴν παρούσαν κρίσιν ἐμφανίζεται τὸ ἀντιφατικὸν γεγονός διτι, ἐνῷ αἱ διεθνεῖς οικονομικαὶ ἀνάγκαι αὐξάνουν, τὸ κυριώτερον δρογανὸν ἔξυπετησέως των, η ναυτιλία, ἐργάζεται ὑπὸ δυσμενεῖς συνθῆκας, ὑπὸ τὰς ὅποιας δχι μόνον δὲν δύναται νὰ ἀποκομί-

ση ἔστω καὶ ἐλάχιστον κέρδος, ἀλλὰ καὶ ύφισταται ζημίας ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

Οι λόγοι τῆς τοιαύτης ναυτιλιακῆς δυσπραγίας εἰναι πολλοὶ καὶ τόσον γνωστοὶ ὡστε περιπτεύει ἡ ἐνταῦθα ἐκτενής ἀνάπτυξις των. 'Ο γνωστὸς νόμος, διά περιπτώσεων τὰς οἰκονομικὰς σχέσεις τῶν ἀνθρώπων, 'ετῆς προσφορᾶς καὶ ζητησεως, λειτουργεῖ ἐπὶ σειράν ἐτῶν λιαν ἀνωμάλως καὶ εἰς δάρος τῆς ναυτιλίας καὶ ἡ ἀποκατάστασις τῆς ὁμαλότητος εἰς τὴν λειτουργίαν τούτου νόμου δὲν ἐμφανίζεται, καθ' διλας τὰς ἐνδείξεις, προσεχῆς.

Διατρέχομεν οὐτα περίοδον πλήρη δοκιμασιῶν καὶ ἀνήσυχιῶν, τῶν διποίων ή ἀντιμετώπισις κάθε ἀλλο παρὰ εύκολος εἰναι. Εἰδικώτερον διὰ τὸν 'Ελληνικὸν Εφοπλισμὸν ἡ κατάστασις ἐμφανίζει κάποιαν ιδιομορφίαν μὲ συνεπείας δυσμενεστέρας ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ξένους συναδέλφους του. 'Ο 'Ελληνικὸς Εφοπλισμός, ἀπὸ τοῦ τελευταίου ίδιως παγκοσμίου πολέμου, ἀπειδύθη εἰς μίαν γιγαντιαίαν προσπάθειαν ἀνευ προηγουμένου εἰς τὴν μακράν ναυτιλιακήν μας ιστορίαν. Μὲ πρωτοφανή καὶ προκαλέσασαν τὴν διεθνή κατάπληξην, τολμην καὶ ζωτικότατα ἀνέλαβεν τεράστιον ἔργον μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν ἐνὸς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ἐμπορικῶν στόλων τοῦ κόσμου. Διὰ τὸ ἔργον αὐτὸν οι 'Ελληνες έφοπλισταὶ δὲν ἐξήτησαν οὔτε κυβερνητικὴν οἰκονομικὴν ἢ ἄλλης φύσεως ἀρωγήν, οὔτε προνόμια ἢ εύνοικὴν μεταχείρισιν εἰς δάρος τοῦ Κράτους ἢ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου.

Μὲ γνώμονα τὴν ἐπιχειρηματικήν των ικανότητα προχώρησαν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῆς δημιουργικῆς των προσπαθείας ἐν μέσῳ δυσχερῶν, διτίξοστῶν, ἀντιδράσων καὶ ἔχροτηών, ἀναλαβόντες συγχρόνως διαρπάτας προσωπικάς ὑποχρεώσεις. Τούτο δὲ καθ' ἦν στιγμὴν οι ζενοὶ έφοπλισταὶ ἐτύχανον πάσης δοθείας καὶ συμπαραστάσεως ὑπὸ τῶν κρατῶν των καὶ ἔδρων ὑπὸ τὰς εὐμενεῖς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν συνθήκας τῶν χωρῶν των.

Τὸ τεράστιον αὐτὸν ναυτιλιακὸν δημιούργημα προβάλλει σήμερον πρὸ ημῶν μὲ τὸν ἐπιβλητικὸν τοῦ ὅγκου καὶ καλεῖ δόλους μας, ὅπουδηποτε καὶ ἀν τὸν ἐπιβλητικὸν τοῦ ὅγκου καὶ εύκολων φροντίδα μας καὶ νὰ συστειρώθωμεν μὲ τὴν ἄγρυπτην φροντίδα μας καὶ ἡ ἐργασθῶμεν αἴκονως διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετώπισιν τῶν κινδύνων, οἱ ὅποιοι ἀπὸ διαφόρων πλευρῶν τὸ ἀπειλοῦν. Διότι, Κύριοι Συνάδελφοι, δὲν πρέπει νὰ ἐπαναπταύμεθα καὶ νὰ ἀποφεύγωμεν νὰ βλέπωμεν τὴν πραγματικότητα, δօσον δήποτε δυσμενής καὶ ἀνησυχητικὴ καὶ ἀν εἰναι. Καὶ πρέπει νὰ εἴπωμεν ἀπεριφράστως διτι η Μεγάλη 'Ελληνικὴ Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει σήμερον ἐξόχως δυσχερῆ προβλήματα, τὰς ὅποιας σὺν τῷ παρόδῳ τοῦ χρόνου καθίστανται δυσχερέτερα.

Τὰ προβλήματα ταῦτα εἰναι δύο μορφῶν: Εἰναι τὰ ὄφειλόμενα εἰς εύρυτερα αἵτια διεθνούς μορφῆς καὶ εἰς εἰσωτερικά, 'Ελληνικά, τοιαύτα.

Τὰ πρώτα, τὰ διεθνούς μορφῆς, εἰναι κυρίως τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸν ὑπὸ ἀνίσους συνθήκας ἀνταγωνισμὸν τῶν ἄλλων σημαίων, εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ κύκλου δράστεων τῆς ναυτιλίας μας, λόγω ἐντεινομένου τοπικιστικοῦ πονέματος ὑπὸ πολλῶν χωρῶν, αἱ ὅποιοι αἱσκούν ἀποκάλυπτον η συγκεκαλυμμένον προστατευτισμὸν τῆς θεοτικής των σημαίας, εἰς τὴν συνεχὴ αὔξησιν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ τὴν, ὡς ἐκ τούτου, παρόδυντιν τῆς διαμάχης πρὸς ἐξασφάλισιν φορτίων.

Τὰ ἔσωτερικά μας προβλήματα ὄφειλονται εἰς σύμφυτα μὲ τὴν ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα μειονεκτήματα, ὅπως εἰναι αἱ περιορισμέναι θεοτικής παραγωγῆς διαστάσεις τῆς ναυτιλίας μας, λόγω ἐντεινομένου τοπικιστικοῦ πονέματος ὑπὸ πολλῶν χωρῶν, αἱ ὅποιοι αἱσκούν ἀποκάλυπτον η συγκεκαλυμμένον προστατευτισμὸν τῆς θεοτικής των σημαίας, εἰς τὴν συνεχὴ αὔξησιν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ τὴν, ὡς ἐκ τούτου, παρόδυντιν τῆς διαμάχης πρὸς ἐξασφάλισιν φορτίων. Εἰς τὰ ταῦτα αἱσκούν ἀπό τοῦ περιορισμοῦ πονέματος τῆς ναυτιλίας μας δην νὰ προσπάθειαν κατὰ τὸν πρόποτον ἀξιόλογον καὶ ικανοποιητικόν. Εἰς τὰ ταῦτα αἱσκούν δην νὰ προσπάθειαν κατὰ τὸν πρόποτον ἀξιόλογον καὶ ικανοποιητικόν. Εἰς τὰ ταῦτα αἱσκούν δην νὰ προσπάθειαν κατὰ τὸν πρόποτον ἀξιόλογον καὶ ικανοποιητικόν.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor : Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Eleftheriou

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

τικαὶ διατάξεις χρήζουσαι ἀναπροσαρμογῆς καὶ τινα ἄλλα

Ἡ ἀντιμετώπισις δὲν πάντων τῶν προβλημάτων ἀποτελεῖ καὶ πρέπει νὰ ἀποτελεῖ τὸν γνώμονα τοῦ κοινοῦ ἀγώνος ὀδοκλήρου τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ τῆς ἡνωμένης συλλογικῆς δράσεώς του.

Εἶναι, δεδομένης, ἀληθέες δῆτι καὶ αἱ ἄλλαι ναυτιλίαι, καὶ δῆταν ναυτικωτέρων χωρῶν τοῦ κόσμου, δὲν εἶναι ἀπηλλαγμέναι δυσχερειῶν καὶ προβλημάτων παρομοίας ἡ ἄλλης μορφῆς καὶ θὰ ἥτο εὐκταῖον ὅπως καταβληθῆ κοινὴ προσπάθεια εἰς διεθνῆ ἔκτασιν πρὸς ἀντιμετώπισιν των. Ἀλλὰ ἡ πεῖρα τοῦ παρελθόντος ἐπὶ μᾶς τοιαύτης διεθνοῦς συνεργασίας καὶ δῆ μὲ 'Ἐλληνικήν πρωτοσύλιαν, τοῦ διασκεψιμού συναδέλφου μας κ. Μανώλη Κουλουκουντῆ, δὲν κατέληξαν εἰς ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Ἡ διάφορος μορφὴ τῶν συνθηκῶν, ύψος ἀς ἐργάζονται αἱ ναυτιλίαι τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν ἀποτελεῖ σοβαρὸν ἐμπόδιον διὰ τὴν ἑξέντερον καὶ ἐφαρμογὴν ἑνὸς σχεδίου ἀντιμετωπίσεως ὠρισμένων ζητημάτων ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιτέδου. Χωρίς, δεδομένης, νὰ ἀποκλείεται ἡ ἀληθής μᾶς τοιαύτης διεθνοῦς συνεργασίας, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι, λόγω τοῦ τεραστίου ὅγκου τῆς ναυτιλίας 'Ἐλληνικῶν συμφέροντων, νὰ ἀντιμετωπίσωμεν ἡνωμένοι καὶ ἀπὸ κοινοῦ τὰ ίδικά μας προβλήματα ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς 'Ἐλληνικῆς πραγματικότητος.

Καὶ τὰ προβλήματα ταῦτα είναι πολλὰ καὶ σοβαρά, τινὰ τῶν ὁποίων εἶναι τὰ ἔξης: 'Ως αἴτημα πρωταρχικῆς σημασίας προβάλλεται ἡ διάση τὸ δικαστόν αὐξησις τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, διότι τοῦτο εἶναι τὸ κύριον ὅπλον, πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ὁξέος ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἄλλων σηματών. Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν ὅμως τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ στατιτεῖται ἡ συμβολὴ πολλῶν συντελεστῶν καὶ παραγόντων μὲ συγκίνουσαν κατεύθυνσιν τὴν μείσων τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Εἰς ἑκατὸν σπουδαιοτέρων συντελεστῶν τούτων εἶναι τὰ ἔξοδα τὰ ἀφορόντα εἰς τὴν ἐπάνθρωπην τῶν πλοίων. 'Ως εἶναι γνωστόν, τὰ ἔξοδα τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου τὰ συναφῆ μὲ τὴν ἐργασίαν τοῦ ἐμψύχου παράγοντος ἔχουν διογκωθῆ εἰς σημείον ἀνησυχητικὸν διὰ τὸ δικαστήριον του ἐν κινήσει. Μετὰ πολυμήνους καὶ πολυμόχους διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς 'Ἐνωσεώς μας καὶ τῶν Ναυτεργατικῶν 'Οργανώσεων κατελήξαμεν, ἐπὶ τέλους, εἰς συμφωνίαν διὰ τὴν υπογραφὴν τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως κατά τὸν παρελθόντα Αὔγουστον. 'Οφείλομεν νὰ ἀναγνωρίσωμεν τὸ γεγονός δῆτι ἀπὸ τοῦ 1951 καὶ ἐντεῦθεν ἀφ' ὅτου ἐνεκαινίασθη μία νέα πολιτικὴ ἀπ' εὐθείας συνεννοήσεως μεταξὺ τῶν Ναυτεργατικῶν 'Οργανώσεων, κατωρθώθη πάντοτε νὰ εὑρεθῇ ἔδαφος ουσιωτικὸς ὑπὸ τὸ ἐμπένον ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς πνεύμα ἀμοιβαίς κατανοήσεως καὶ συνεργασίας. Οὕτω καὶ μὲ τὴν νέαν Σύμβασιν, καίτοι προέβημεν εἰς σοβαρὰς παραχωρήσεις πρὸς τοὺς ναυτικούς, θὰ ἡνωμέθει δῆτι οἱ δροὶ ταύτης δὲν εἶναι, αὐτοὶ καθ' ἑαυτούς, λίαν ἐπαχθεῖς. 'Αλλὰ εἰς βασικὴ σημεία ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις μόνον θεωρητικὴν ἀξίαν ἔχει, ὅπως συμβαίνει μὲ τὸ πραγματικὸν μισθολόγιον τῶν ἀξιωματικῶν, τὸ ὅποιον ἀπέχει πολὺ ἀπὸ τὸ συμβατικόν. Δυστυχώς, εἰς τὸ σοβαρώτατον τοῦτο θέμα τὴν καταστήσαται ἡ ἀποτελέσματα τούτων δημοφιλέστερων συναγωνιστικῶν πλοίων.

Consign Your Vessels in Full Confidence to

Furness' Shipping & Agency Co. S.A.

Gramayestraat, 4

— ANTWERP - BELGIUM

SHIPBROKERS,
BUNKER CONTRACTORS,
AND REGULAR LINE AGENTS

Established at:

ANTWERP
ZEEBRUGGE
GHENT
BRUSSELS
DUNKIRK
ROTTERDAM
AMSTERDAM



Telegr. Address: FURNESS - ANTWERP
Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)
Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178
AN 03-179

τάστασις εἶναι λίαν δυσμενής διὰ τὸ 'Ἐλληνικὸν πλοίον. Τὸ αἴτιον εἶναι γνωστόν: ἡ ἀνεπάρκεια ἀξιωματικῶν διὰ τὴν ἐπάνθρωπην τῶν πλοίων. Δὲν πρόκειται νὰ ἔκτασθει εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος τούτου διότι αὐτὴ θὰ ἀπῆται πολὺ χρόνον. 'Εν μόνον πρέπει νὰ ὑπομηνήσω ἐνταῦθα: δῆτι ἡ 'Ἐνωσίς μας πρὸς ἔξεστίας ὀδοκλήρου, προϊδούσας τὴν δυσμενή ἔξελιξιν τῆς καταστάσεως, είχεν ἡδη προδῆ εἰς ἔκκλησην πρὸς δόλους τοὺς συναδέλφους δημοφιλῆς ἀπό τὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς τὸ ἔργον τῆς πρωθυπότερης τῆς ναυτικῆς ἐκπατιδεύσεως ἐν δψει τῆς κρατικῆς ἀδυναμίας δητῶς ἀνταποκριθῆ πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις, τὰς ὁποίας ἐπιβάλλεται ἡ ἀνάπτυξης τῆς ναυτιλίας μας. 'Αλλ' ἡ ἔκκλησίς μας ἐκείνη δὲν ἔχειν τὴν ἀνταποκρισίαν. Κατεβλήθησαν, δεδομένης, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ καταβάλλονται προσπάθεια πρὸς βελτίωσιν τῆς καταστάσεως, ἀλλὰ τὰ ἀποτελέσματα τῆς προσπάθειας ταῦτης δὲν εἶναι δυνατόν νὰ είναι ἀμεσα καὶ τὸ 'Ἐλληνικὸν πλοίον θὰ ἔχασκολούθη νὰ ἐπιβαρύνεται μὲ υπέρογκα ἔξοδα ἐξ αἰτίας τοῦ μισθολογίου τῶν ἀξιωματικῶν.

'Αλλὰ καὶ ἔξι ἄλλων αἰτίων συναφών μὲ τὸ ἔμψυχον δυναμικού δημιουργούνται δηράτωται ἐπιδιάρυσις διὰ τὸ 'Ἐλληνικὸν πλοίον, δημοφιλῆς καὶ παλινωστήσεως τῶν ναυτικῶν ἐκ μεμακρυσμένων λιμένων, ἡ ἀσφέος τῆς νομοθεσίας ὡς πρὸς τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ναυτικῶν, ὡρισμέναι ὑπερβάσεις ὡς πρὸς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν πρὸς τὸ N.A.T. εἰσφορῶν, δηράτωται κυρώσεις συναφεῖς μὲ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμῶν, κρούσματα κακοπίστων ἀξιώσεων ναυτικῶν προσφευγόντων εἰς ἔξαν δικαστήρια ἡ δραπετεύσεων εἰς ἄλλους λιμένας καὶ ἄλλα.

Αἱ ἑπτά τῶν αἰτίων τούτων δημιουργούμεναι εἶπιβαρύνσεις διὰ τὰ πλοία, ἀθροιστικῶς λαμβανόμεναι, συμποσοῦνται εἰς σημαντικώτατα ποσά, τὰ δηποτὰς ἐπιπρέαζουν ἐπὶ μᾶλλον δυσμενῶς τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα τοῦ Ἐλληνικού πλοίου.

'Η 'Ἐνωσίς μας ἔχει ἀπὸ καιροῦ ἐπιληφθῆ τῆς ρυθμίσεως τῶν ζητημάτων τούτων ἀλλά, ὡς γνωστόν, ἡ λειτουργία τῆς νομοθετικῆς μηχανῆς εἶναι δραματική καὶ μοιραίως δὲν καθίσταται δυνατή ἡ ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ τῆς κινήσεως ταῦτης.

Πάντως, ἔρρυμασθη προσφάτως τὸ θέμα τῆς συνθέσεως κατὰ τρόπον περισσότερον προσαρμόζομενον πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, ἐμελετήθη καὶ ὑπεδλήθη ἡδη σχετικὴ πρότασίς μας πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον διὰ τὴν ἀποσαφήνισιν τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ναυτικῶν, καταρτίζεται νέον νομοσχέδιον περὶ N.A.T. πρὸς ἄρσιν δυρισμένων παρεμρηκών καὶ εύρισκονται ὑπὸ μέλετην τὰ θέματα τῶν προσφυγῶν εἰς ἔξαν δικαστήρια καὶ τῶν δραπετῶν.

'Οφείλομεν νὰ δηλώσωμεν ἀπεριφράστως, δῆτι ἐν τῇ ἐπιδιώξει μας πρὸς τὸν μέτρων τούτων δὲν ἀποβλέπομεν εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν νομίμων καὶ λογικῶν δικαιωμάτων τῶν ναυτικῶν, τῶν δηποτῶν τὴν συνεργασίαν θεωρούμενην ὡς πολύτιμον παράγοντα διὰ τὴν διατήρησιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας, ἀλλὰ εἰς τὸ νοικούρευμα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν του ὑπὸ ἀδικαιολόγητα δάρη, τὰ δηποτὰς ἐπιδεινῶντας τὴν θέσιν του καὶ τὸ καθιστοῦν ἀνίσχυρον νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ δύνην ἀνταγωνισμὸν τῶν ἀντίκηλων του. Καὶ εἰς τὸν προσπάθειάν μας ταύτην εἰμεθα δέναιοι δῆτι οἱ σώφρονες 'Ἐλληνες ναυτικοὶ θὰ συνεργασθοῦν, διότι κοινὸν συμφέρον καὶ δι' αὐτοὺς καὶ διὰ τὸν ἔργον τούτων ἀποφλιστὰς εἶναι νὰ κινηταὶ καὶ νὰ ἐργάζεται τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον ἀντὶ νὰ ἀχρηστεύεται ἐν παραπλισμῷ.

'Ως εἶπον ἡδη, τὰ ἔξοδα τὰ σχετικά μὲ τὴν ἐπάνθρωπην τῶν πλοίων ἀποτελοῦν τὸ σημαντικότερον οἰκονομικὸν δάρη, τὸ δηποτὸν εἶναι ἐπιδεκτικῶς μειώσεως πρὸς ἀνακούφισιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ ἐνίσχυσιν τῆς συναγωνιστικῆς του ικανότητος καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην καταβάλλονται ἡδη αἱ προσπάθειαί μας. 'Αλλὰ καὶ εἰς ἔνα ἄλλον οἰκονομικὸν τομέα, τὸν φορολογικόν, ἐπιδιώκεται δικαία ἀναπραγμογή τῆς ισχυόσης νομοθεσίας ἐν όψει τῆς ἀπὸ μακροῦ συνεχιζομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Τὸ σύστημα τῆς φορολογίας τῆς ναυτιλίας ἔχει, δεδομένης, τὸ πλεονέκτημα τῆς ἀπλουστεύσεως τῆς φοροτεχνικῆς διαδικασίας, πλήν, δημοφινίζει τὸ σοβαρὸν μειονέκτημα τῆς καταβολῆς φόρου δύκμη καὶ εἰς περιόδους, καθ' ἀς δὲν ἀποκομίζονται κέρδη ὑπάρχουν ζημίαι κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Τὸ σοβαρὸν τούτο μειονέκτημα θὰ ἡδονωται νὰ ἀντιστοθεί διόπισθηποτε τὸ έντος μιᾶς σειρᾶς δύλιγων ἐτῶν ἐνεφαίνοντο περίοδοι εὐμενεῖς καὶ δυσμενεῖς διὰ τὴν ναυτιλίαν. 'Η συνεχιζομένη, δημοφινή, ἔτη, ἐξαστίαν περίοδοι κρίσις, τῆς δηποτίας τὸ τέρμα δὲν φαίνεται προσεχές, διέψευσης τὴν πρόδηλεψιν περὶ διαδοχῆς εὐμενῶν καὶ δυσμενῶν περιόδων, ἡ δηποτία ἀποτελεῖ τὴν δάσιν τῆς πληρωμῆς φόρου ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἐόδων τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσέως του.

'Ἐν όψει, διότι, τῆς πραγματικότητος προβάλλει τὸ αἴτημα ποιᾶς

Tamarin
Marine Paints

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

τινος άναπτροσαρμογής της ύφισταμένης νομοθεσίας, ούχι, δεδαίως, δι' άλλαγης τού ισχύοντος φορολογικού συστήματος άλλα διά τροποποιήσεως ωρισμένων διατάξεων σχετικών με τάς χρονικάς περιόδους, καθ' ἄντεπτέπεται ή απαλλαγή ή μείωσις τού φόρου. Πρός τὴν κατεύθυνσιν ταύτης ἀσχολεῖται ἡδη ἡ «Ενωσις. 'Υπογραμμίζουσα τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ναυτιλία μὲ τάς ὑπερεδδομήκοντα χιλιάδας τῶν ἀπασχολουμένων εἰς αὐτὴν ἔργατων θαλάσσης καὶ μὲ τὴν τεραστίαν παραγωγὴν συμβολὴν τῆς εἰς τὴν οἰκονομικὴν τοῦ τόπου μας ἀνάπτυξιν (ὑπερεκατὸν ἐκατον. δολ. τὸ εἰσκομισθὲν συνάλλαγμα), δικαιοῦται τῆς στοργικῆς τοῦ Κράτους συμπαραστάσεως εἰς τὴν δυσκολὸν κατάστασιν, ὑπὸ τὴν ὅποιαν τελεῖ.

Παραλλήλως πρὸς τὰς ἐνεργείας, τὰς ἀποσκοπούσας εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους ἔκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, καὶ πρὸς ἄλλην κατεύθυνσιν σοβαρὰν ἐστράφη ἡ προσοχὴ τῆς Διοικήσεως τῆς 'Ενωσεώς μας. 'Η ραγδαία προσέλευσις πρὸς τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν μᾶς ὅγκωδους χωρτικότητος, χάρις εἰς τὴν ὅποιαν ὥ μετοπος μας στόλος προσεγγίζει· ἡδη τὰ ἐπτὰ ἐκατομμύρια τόννων γκρός, κατέστησεν ἀναγκαῖαν τὴν δημιουργίαν ἐν 'Ελλάδι καὶ τῆς ἀπαραίτητου ὑπόδομῆς πρὸς πληρεστέραν ἐξυπηρέτησιν τῆς μεγάλης αὐτῆς Ναυτιλίας μας.

Μεταξὺ τῶν διαφόρων μέτρων, τῶν ὅποιων ἐπεδιώχθη ἡ λῆψις, ὑπῆρχεν ἡ ὑποδομῆτης τῶν 'Ελλήνων ἔφοπτιστῶν πρὸς ἴδρυσιν ἐταιριῶν ἐδρευουσῶν ἐν 'Ελλάδι, διότι, ὡς γνωστόν, κατὰ τὸ ἀρθρον 13 τοῦ Νομ. Διατ. 2687)53, ἐπιτέπεται ἡ ἀναγνώρισις πλοίων ὧς 'Ελληνικῶν ἐστῶν καὶ ἄντοις εἰς ἔνεας ἐταιρίας. Πρόκειται, δεδαίως, περὶ μιᾶς καταστάσεως ἀνάγκης ἡ ἐφύπαντις 'Ελληνικῶν ἐπιχειρήσεως ὑπὸ ζένην ἐθνικότητα. 'Αφ' ἐτέρου ἡ ισχύοντα νομοθεσία περὶ ἀνώνυμων ἐταιριῶν παρουσιάζειν ωρισμένα ἐμπόδια, τυπικά κυρίων, διὰ τὴν ἰδιότυπον λειτουργίαν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Μετὰ μακράς καὶ ἐπίπονον ἔργασίαν καὶ μελέτην ἐπετεύχθη ἐπὶ τέλους κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἡ θεσμοθέτησις ωρισμένων διατάξεων, διὰ τῆς προσθήκης εἰδικοῦ ὅρου εἰς τὴν ἐγκριτικὴν πρᾶξιν νεονηλογηθεντος πλοίου, δι' ὃν διευκολύνεται ἡ ἴδρυσις ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν κατὰ παρέκκλισιν τῆς περὶ ἀνώνυμων ἐταιριῶν νομοθεσίας καὶ ἐπίπειται ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ θὰ γίνηται εὐρέας χρήσις τῶν διευκολύνσεων τούτων. 'Η ἐγκατάστασις, δημοσ., τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐν 'Ελλάδι προϋποθέτει καὶ τὴν ὑπαρξίαν ωρισμένων μέσων πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων πρωτεύοντα ρόλον παίζουν αἱ τηλεπικοινωνίαι τῶν γραφείων μετά τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἑξατερικοῦ. Καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην κατεβλήθη πάσα δυνατὴ προσπάθεια ἐκ μέρους τῆς 'Ενωσεώς μας ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, δυνάμεθα δὲ νὰ εἴπωμεν ὅτι παρουσιάζεται αἰσθητὴ βελτίωσις τῆς καταστάσεως εἰς τὸν τομέα τούτου καὶ συνεχίζεται ἡ ἐργασία πρὸς πληρεστέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἀναγκῶν.

Καὶ ταῦτα μὲν εἶναι τινὰ ἐκ τῶν μέτρων, τῶν ὅποιων ἡ λῆψις εἶναι ἐφίκτη καὶ πραγματοποίησμος ἐντὸς δρασέος ὅπωσδηποτε χρονικοῦ διαστήματος.

'Η δικαίως, δημοσ., κληθεῖσα Μεγάλη 'Ελληνικὴ Ναυτιλία προβάλλει πρὸ δημῶν καὶ ωρισμένα σοβαρώτατα θέματα, τὰ ὅποια ἔχουν δασκιήν σημασίαν διὰ τὴν θεμελίωσιν καὶ ἐνίσχυσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας οἰκοδομήματος. Τὰ θέματα ταῦτα εἶναι ἡ δημιουργία ἀναλόγου πρὸς τὰς τεραστίας ἀνάγκας μας ἐθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἐθνικῆς βιομηχανίας κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν πλοίων καὶ ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς πτίστεως. Πρόκειται, ὡς εἶναι εύνόητον, περὶ θεμάτων ψύστης σοβαρότητος καὶ ἀπαιτούντων βαθεῖαν μελέτην, ἐμπεριστατωμένον προγραμματισμὸν καὶ σημαντικώτατας οἰκονομικά μέσα.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν τομέα, δυνάμεθα νὰ ἀναφέρωμεν ἐνταῦθα διὰ τὴν πρωτοβουλία τῆς Greek Shipping Co - Operation Committee Iδρυθεῖσα πρὸ ἔνος καὶ ἡμίσεος ἕτους «Hellenic Mutual War Risks Association Ltd.» ἀποτελεῖ πρῶτον ἀλλὰ ἀξιονότερον πάσης ἐξάρσεως δῆμαρ πρὸς τὴν ὑπὸ τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εφοπλισμοῦ συλλογικήν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ θέματος. Καίτοι, δεδαίως, ὁ κύκλος τῆς λειτουργίας τῆς 'Οργανώσεως τούτης εἶναι ἐπὶ τοῦ παρόντος περιοχέμενος, ἐν τούτοις ἡ σημασία τῆς ιδρύσεως τῆς 'Οργανώσεως καὶ τῆς ἐπιτυχούς μέχρι σήμερον λειτουργίας τῆς εἶναι ἀξιόλογος καὶ λίαν ἐθαρρυντική διὰ τὴν πρωθητίαν τῆς ἐλληνικῆς συνεργασίας εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν τομέα πρὸς εύρυτέρους δρίζοντας.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν βιομηχανίαν ναυπηγήσεων καὶ ἐπισκευῶν πλοίων ἔχει ἡδη συντελεσθῆ ἐν ἔργον σημαντικὸν χάρις εἰς ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν. Τὰ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά, τοῦ διακεκριμένου συναδέλφου κ. Νιάρχου, ἀπότελον ἡδη ἐν βιομηχανικὸν συγκρότημα ἀντάξιον τῆς ναυτικῆς 'Ελλάδος καὶ ἀπολαμβάνον διεθνούς κύρους καὶ ἀφ' ἐτέρου τὸ ὑπὸ τοῦ ἀγαπητοῦ συναδέλφου κ. N. Ρεθύμνη ιδρυθέν ἐν Σύρῳ Νεώριον καὶ Μηχανουργείον, διὰ τῆς λαμπρᾶς

ἐργασίας του παρέχει ἀξιολόγους ὑπηρεσίας εἰς τὴν ναυτιλίαν μας. Τὸ συντελεσθὲν ἡδη ἔργον εἰς τὸν τομέα τούτον, εἶναι ἀξιονότερης ἐξάρσεως, διότι ἡ 'Ελλὰς εἶναι ἡ μόνη ναυτικὴ χώρα, ἡ ὅποια ἐστερεῖτο ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Τούτο ἀπέτελει μίαν ἀδικαιολόγητον ἐλειψιν, διότι εἰς τὸν κύκλον τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας, ὁ ναυτιλιακὸς τομεὺς εἶναι ὁ πλέον ἐνθεδειγμένος δι' εύρυτάτην ἔξελιξιν καὶ ἀνάπτυξιν.

Κατὰ μείζονα δὲ λόγον σήμερον μὲ τὴν πρωτοφανῆ εἰς ὅγκον ναυτιλίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐπιβάλλεται ἀποφασιστικὴ στροφὴ πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν βιομηχανίαν, ἡ ὅποια καὶ τὴν ναυτιλίαν μας θὰ ἔσπειρητησή ἀλλὰ καὶ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Χώρας.

Κύριοι Συνάδελφοι,

'Εθεώρησα σκόπιμος ὅπως διὰ τῶν ἀνωτέρω ἐκθέσων ἐν δῃ δυνατῆ συντομίᾳ τὰ διάφορα ζητήματα, τὰ ὅποια ἀποσχόλησαν καὶ ἀπασχολοῦν τὴν τάξιν μας, καὶ ἐν συνόψει τὰ τῆς δράσεως τῆς 'Ενωσεώς μας κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν. Εἰς ἐπακολουθούσαν ἐκθεσίν αναλύονται ἐκτενέστεροι τὰ θέματα ταῦτα.

"Οπως διέπετε, τὰ προβλήματα καὶ τὰ ζητήματα, τὰ ὅποια συνδέονται μὲ τὴν Ναυτιλίαν εἶναι πολλὰ καὶ σοβαρά.

'Ἐπιθυμῶ, πάντως, νὰ διασεβαινώσω τοὺς κ.κ. Συναδέλφους, διότι μὲ τὴν προύποτιθεμένην ἀνησυχίαν καὶ ἀποφασιστικότητα παρακολουθούνται ἀπὸ τὴν 'Ενωσιν δῆλα τὰ ἀπασχολοῦντα τὸ πλοίον ζητήματα καὶ ὅλα τὰ καθημερινῶς ἀπὸ τὴν κίνησιν του ἀνακύπτοντα τοιαῦτα, ἀτινα χρήσουν τῆς παρεμβάσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς μας ὄργανώσεως.

Δὲν παραλείπατο νὰ προσθέσω, διότι καὶ τὸ ζητήμα τῆς πληρεστέρας ἐσωτερικῆς ὄργανώσεως τῆς 'Ενωσεώς, συμφώνως πρὸς τὴν ἐκφρασθεῖσαν ἐπιθυμίαν πλείστων δσων συναδέλφων καὶ πρὸς τὴν ηγεμόνεμαν ὑποχρεωσίαν τῆς 'Οργανώσεως μας ἔναντι τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας, δὲν ἔπιπτε νὰ μὲ ἀπασχολήσω. 'Επλιξώ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον νὰ δοκιληρωθοῦν καὶ αἱ διὰ τὸ θέμα αὐτὸ σκέψεις τοῦ Συμβουλίου.

"Ἐχω δημοσ. νὰ παραπρήσω, διότι θὰ ἔχειαντο καὶ ἡ μεγαλύτερα πρὸς τὴν ιδέαν τῆς συλλογικῆς ἐνεργείας προσοχὴ ὅλων τῶν συναδέλφων, ἡ πληρεστέρας ἐνεργός συμμετοχὴ των εἰς κάθε προσπάθειαν διὰ τὰ γενικώτερα θέματα της Ναυτιλίας. 'Ισως νὰ καθίσταται ἀναγκαῖα καὶ ἡ τροποποίησις, ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ καταστατικοῦ τῆς 'Ενωσεώς, ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ἐγγραφὴ εἰς τὰ τημπών τῆς ἐπαγγελματικῆς μας ὄργανώσεως δῆλου τοῦ ὑπὸ ἐλληνική σημαίαν τοινάζ.

"Ως Διοίκησις τῆς 'Ενωσεώς ἐπράξαμεν διότι ήτο ἀνθρωπίνως δυνατὸν πρὸς πρώθησιν τῶν ζητημάτων τούτων εἰς τὰς λύσεις των. Καὶ εἰς ἄλλας μὲν περιπτώσεις ἐπετεύχθη τούτο, εἰς ἄλλας δὲ ὑφίσταται εἰσέτι ἐκκρεμότητα, ὀφειλομένη εἰς λόγους ἀνεξαρτήτους τῆς θελήσεως μας. Τὸ Συμβούλιον πιστεύει διότι ἐξεπλήρωσε τὴν ἀνατεθεῖσαν εἰς αὐτὸ ἐντολὴν ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνατοτήτων, τὰς ὅποιας παρέχει ἡ ἐλληνικὴ πραγματικότης.

Πρὸς δῆλους, οἱ ὅποιοι ὅπωσδηποτε χρησίμων εἰς τὸ δύσκολον ἔργον μας ἐκφράζω τὰς θερμοτέρας εὐχαριστίας ἐμοῦ καὶ τῶν ἐν τῷ Συμβουλίῳ συναδέλφων μου. 'Οφειλώ ἐπίστης νὰ ἀπονείμω δίκαιον εἴσπαι προσπάθειαν καὶ πρὸς τὸ Προσωπικὸν τῆς 'Ενωσεώς, τὸ δῆλον μετὰ ζῆλου καὶ ἀφοσίωσεως πρὸς τὸ καθῆκον προσέφερε τὰς ὑπηρεσίας του πρὸς τὴν Διοίκησιν.

'Απειθύνως θερμὸν χαιρετισμὸν εἰς δῆλους τοὺς μηδημοσίους εἰς τὴν αἰθίουσαν ταῦτην ὡς καὶ εἰς τοὺς μὴ δυνηθέντας νὰ παραστῶσιν εἰς τὴν σημερινὴν Συνέλευσιν καὶ εὔχομαι ὅπως ὅλη ἡ ἐφοπλιστικὴ οἰκογένεια ήνωμενή καὶ συνεργαζόμενη συνεχίσῃ τὸ δημιουργικὸν ἔργον της καὶ ὅπως ἀνατείλωσι καλύτεραι διὰ τὴν σημερινὸν χειμαζόμενην ναυτιλίαν μας.

Πρὶν ἡ κλείσω τὴν παροῦσαν θεωρῷ ἐπιβελημένον καθῆκον ὅπως ἐπιστήσω τὴν ὑμετέραν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ δῆλου εἰς τὸ ἔργον τῆς ήμετέρας 'Ενωσεως συνητήσασμεν πλήρην καὶ ἀμέριστον συμπαράστασαν τὸ προσωπικόν ἐκ μέρους τοῦ ἀξιοτίμου Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Κωνστ. Καραμανῆ, τοῦ δῆλού τοῦ παρόντος τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ναυτιλίαν εἶναι πάντοτε ζωηρόν, δῆλον καὶ ἐκ μέρους τῶν ἄλλων μελῶν τῆς Κυβερνήσεως.

"Εξ ὀνόματος τῆς τάξεως μας δῆλοκλήρου ἐκφράζομεν τὰς θερμοτέρας εὐχαριστίας μας.

Εἰδικώτερον εἰς τὸ ὄρμοδιον 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ δῆλον ἔχει ἐπωμισθῆ τὴν ἀμετόνην τῆς διαχειρίσεως τῆς μεγάλης ὑποθέσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ὀφειλομεν νὰ ἀναγνωρίσωμεν τὴν ἐπιδεικνυμένην κατανόησιν τῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια τὴν ἀπασχολοῦν καὶ τὰς προσπάθειας, τὰς ὅποιας καταβάλλει διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν.

Πρὸς τὸν 'Αξιότιμον κ. 'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τοὺς 'Αξιωματικοὺς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἐκφράζομεν τὰς θερμάς μας εὐχαριστίας.

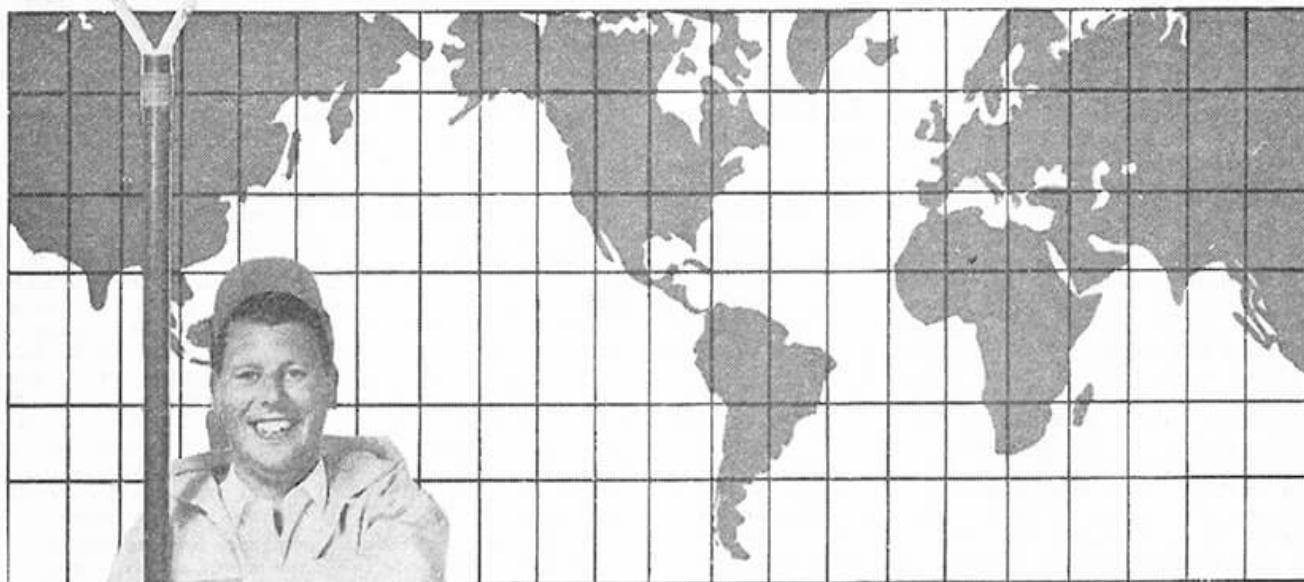
CARGO SHIPS & TANKERS, INC.
SHIP OWNERS AND OPERATORS
**BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE
 AND CONSTRUCTION OF SHIPS**

17 BATTERY PLACE

NEW YORK 4, N.Y.

Pieter Schoen Marine Paints

presents its
world-wide organization!*



The Pieter Schoen organization is steadily widening its scope.
Also on the east and west coast of the United States you will be
able to benefit from the services rendered by our firm.
Apply for folder with all the addresses throughout the world
where Pieter Schoen Marine Paints are supplied from stock.



Since 1722

Pieter Schoen & Zoon Ltd.

Marine Paints Rotterdam Holland

In the United States
Pieter Schoen
co-operates with
Devoe & Raynolds

REPRESENTED IN GREECE BY: THE PIRAEUS SUPPLY COMPANY, 14^a G. SKOUZE STREET, PIRAEUS

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡ

ΤΑ ΣΥΝΑΦΗ ΤΕΧΝΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

Τό έναν ύπηρεσίαν ήδη τεθέν άμερικανικὸν ἀτομόπλοιον «SABANNA» προεκάλεσε, ώς ήτο φυσικόν, τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, πολλοὶ δὲ διερωτῶνται ἔαν δὲν εὐρισκώμεθα ήδη εἰς τὸ σημεῖον στροφῆς ἐκ τῶν σημερινῶν συνήθων πλοίων εἰς τὰ ἀτομοκίνητα τοιαύτα, ώς συνέδη καὶ πρὸ μιᾶς ἀκριβῶς ἐκαπονταστίας, διτεῦ ὁ ἀτμός ηρχισε κατὰ συνεχῶς ταχύτερον ρυθμὸν νὰ ἀντικαθιστᾷ τὸ ιστίον.

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐδημοσιεύθη περὶ ληψῆς ἀνακοινώσεως γενομένης εἰς τὸ ἐπήσιον διειθνὲς συνέδριον ναυτικῶν μηχανολογίας τοῦ Λονδίνου καὶ ἀφορώσης εἰς τὸ κόστος κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῆς ναυτικῆς πυρηνικῆς ἐγκαταστάσεως. Ἐπιχειρεῖται ηδη ἔταῦθι δηπως κατατοπισθῇ, κατά τὸ δυνατόν, ὁ ἀναγνώστης ἐπὶ τῶν προβλημάτων, τὰ δηποῖα παρουσιάζει διὰ τὸν τεχνικὸν μία τοιαύτη ἐγκαταστάσις.

Ο ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡ

Κατ' ἄρχην, ὁ ναυτικὸς ἀντιδραστὴρ πρέπει νὰ πληροῖ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις:

α) «Ψηλὸν βαθμὸν ἀσφαλείας κατὰ τὴν λειτουργίαν του.

β) Τὸ ὅλον σύστημα τοῦ ἀντιδραστῆρος πρέπει νὰ εἶναι μικρὸν εἰς μέγεθος, ἀλλ' ἀρκετὰ μέγα, ὥστε νὰ εἶναι εύκόλως προσπελάσιμα διὰ τὰ τμῆματα αὐτοῦ.

γ) Ὁ τρόπος λειτουργίας νὰ εἶναι ἀπλοὺς καὶ ἡ ἐγκαταστάσις νὰ ἔχῃ ἡγυανημένως ἀσφαλῆ ἐπαρκῆ ἀπόδοσιν.

δ) Νὰ μὴ ἐπτρέψεται η ἐγκαταστάσις ἀπὸ τὰς ἐν κακοκαιρίᾳ κινήσεις τοῦ πλοίου.

ε) Τὸ ὅλον σύστημα νὰ παρέχῃ ἀσφάλειαν ἐν περιπτώσει ναυτικοῦ ἀτυχήματος, δύσονδήποτε σοδαροῦ.

ζ) Ὁ πυρὴν νὰ διαρκῇ ἐπὶ μακρὸν χρόνον, ὥστε ὁ ἀπατούμενος διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ καυσίμου χρόνος νὰ μειώται εἰς τὸ ἐλάχιστον. «Πάραχουν πολλοὶ τύποι ἀντιδραστῆρων, δύναμενοι νὰ ἐκπιληρώσουν τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις, τινές ήδη ἐλειτουργίᾳ, ἄλλοι ὑπὸ δοκιμῆς καὶ ἄλλοι εἰσέτι εἰς τὸ στάδιον τῆς μελέτης. Μόνον δημοσίευσις εἰς πρός τὸ παρόν τύπος ἔχει δοκιμασθῆ ἀρκετὰ καὶ αὐτὸς εἶναι ὡς ὑψηλῆς πιέσεως ἀντιδραστήρ, δὲ λειτουργῶν καὶ ψυχόμενος μὲν ὑδρῷ, δὲ γνωστὸς δὲς «ἀντιδραστὴρ ὑδατος πιέσεως». Περιετέρω φαίνεται διτεῦ αἱ δυνατότητες βελτιώσεως τοῦ τύπου αὐτοῦ παρουσιάζονται λίαν ἐνδιαρυτικαὶ, ίθιας εἰς διτεῦ ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀπλοποίησιν τοῦ συστήματος καὶ διὰ τοῦτο οἱ Ὀλλανδοὶ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Εύρατόμ, ἀσχολούνται ηδη μὲ τὴν τελειοποίησιν τοῦ τύπου αὐτοῦ.

Ο ἀντιδραστὴρ αὐτὸς ἀποτελεῖται ἀπὸ τὸν πυρῆνα εὐρισκόμενον ἐντὸς δοχείου πιέσεως, τόσον δὲ τὸ ὑφος δσον καὶ ἡ διάμετρος τοῦ πυρῆνος τοῦ δλλανδικοῦ πρωτοτύπου εἶναι 130 ἐκαποτὰ τοῦ μέτρου. Τὰ στοιχεῖα τοῦ καυσίμου ἀποτελοῦνται ἀπὸ δέξιεδιον τοῦ οὐράνιου, ἐμπλουτισμένον εἰς ποσοστὸν μεγαλύτερον τοῦ 3% μὲ οὐράνιον 235, μὲ ἐπένδυσιν ἐκ κράμματος ψευδαργύρου. Ο πυρὴν διαιρεῖται εἰς δύο κεχωρισμένας περιοχάς μεγαλούμενον, τὸ δὲ δοχεῖον πιέσεως ἔχει ὑφος 350 ἐκαποτομέτρων καὶ διάμετρον 200. «Η συνήθησις, ή παραγμένη ἀπὸ τὸν πυρῆνα εἶναι περίπου 65 μεγαδάτη δι' ἵπποδύναμιν 20.000 ἀξονικῶν ἵππων. Πλὴν τῶν συντελεστῶν ἀρνητικῆς θερμοκρασίας καὶ φυσαλίδων ἀερίων, ὁ ἀντιδραστὴρ ἐλέγχεται μέσω δώδεκα χειριστικῶν ράβδων.

Τόσον ὡς μετριαστής, δσον καὶ ὡς ψυκτικὸν μέσον χρησιμοποιεῖται κοινὸν ὑδωρ, εἰς λίαν δημοσίου ψηλὸν βαθμὸν καθαρὸν (ἀπεσταγμένον), τὸ δηποῖον κυκλοφορεῖ μέσω δύο κυκλωμάτων, συνδεομένων μὲ τὸ δοχεῖον τοῦ ἀντιδραστῆρος. «Ἐκαστὸν κύκλωμα περιλαμβάνει δύο ἀντλίας, ἔνα λέβητα, δύο βαλδίδας παροχεύσεως καὶ δύο ταχείας ἐνέργειας βαλδίδας μὲ ἐπιγλωττίδια, τοποθετημένα πλησίον τοῦ δοχείου τοῦ ἀντιδραστῆρος. Μὲ τὰ δύο αὐτὰ κύρια κυκλώματα συνδέονται 16 βοηθητικὰ τοιαύτα, ὥστε νὰ καθίσταται εύκολωτέρα ἡ λειτουργία τοῦ ἀντιδραστῆρος.

Η προστασία ἀπὸ τὴν ἀκτινοβολίαν ποὺ παράγεται κατὰ τὴν πυρ-

νικήν ἀντιδρασιν καὶ ἀπὸ τὰ ραδιενέργα κατάλοιπα ποὺ προέρχονται κατὰ τὴν σχάσιν, συνίσταται ἀπὸ τὰ ἔχης τμῆματα:

α) Ἀπὸ δρίμῳ χαλυβδίνων ἐλασμάτων τοποθετημένων μεταξὺ τοῦ πυρῶν καὶ τοῦ τοιχωμάτου τοῦ δοχείου πιέσεως.

β) «Ἐξωθι τοῦ δοχείου πιέσεως ἐγκαθίσταται μία βιολογικὴ «ἀσπὶς προστασίας», ἡ δηποῖα καθιστὰ δυνατὴν τὴν εἰς τὸν θαλάσμον τοῦ ἀντιδραστῆρος εἰσόδον τοῦ προσωπικού δι' ἐργασίας ἐπιβλέψεως ἡ ἐπισκευής, εἰκοσὶ μόλις λεπτά τῆς δράσης μετὰ τὴν διακοπὴν τῆς λειτουργίας τοῦ ἀντιδραστῆρος. Παρομοίας ἀσπὶς τοποθετεῖται ἐπίσης περὶ τῶν ἀνταλλακτῶν ἰόντων καὶ τῶν φίλτρων.

γ) Ἀπὸ δευτερεύοντα στρῶμα προστασίας τοποθετούμενον ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ θαλάσμου τοῦ ἀντιδραστῆρος, τὸ ὅποιο ἐνταῦθα ἀποκαλούμενον «περιέχουσαν κατασκευὴν» διότι αὐτὴ περικλείει ὀλόκληρον τὸ σύστημα τοῦ ἀντιδραστῆρος, τοῦ κυρίου κυκλώματος αὐτοῦ καὶ τοῦ βοηθητικοῦ τοιούτου.

Η ΠΕΡΙΕΧΟΥΣΑ ΤΟΝ ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΗΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

«Ἡ περιέχουσα κατασκευὴ κατασκεύαζεται οὕτως, ὡστε νὰ παρεμποδίζεται ἀπολύτως ἡ πρὸς τὴν ἀτμόσφαιραν ἡ τὰ ἄλλα διαμερίσματα τοῦ πλοίου διαφυγὴ τῶν προϊόντων τῆς διασπάσεως, ὁ τρόπος δὲ καὶ τὰ ὑλικὰ κατασκευῆς τῆς πρέπει νὰ ἐξασφαλίζουν τὴν προστασίαν τῆς πυρηνικῆς ἐγκαταστάσεως ἐν περιπτώσει ναυτικοῦ ἀτυχήματος, λαμβανομένου ως πιθανού καὶ τοῦ μεγαλύτερου ἀτυχήματος ποὺ δύναται νὰ συμβῇ εἰς πλοίον. Πρὸ τοῦ λαμβάνονται ὑπὸ δημιουργίας τὰ ἀνερχόμενα, ἀπὸ τοῦ λίαν ἀπιθανούμενον, μέχρι καὶ τοῦ σχεδὸν ἀδύνατον.

«Ως παράδειγμα σοδαροῦ ἀτυχήματος ἀναφέρεται καὶ ἡ πλήρης καταστροφὴ μιᾶς κυρίας σωληνώσεως τοῦ κυρίου ψυκτικοῦ μέσου ὑπὸ πίεσιν λειτουργίας, μὲ τὴν ἐπακόλουθον ἐλευθέραν διαρροὴν τοῦ κυρίου αὐτοῦ ψυκτικοῦ μέσου ἐντὸς τῆς περιεχούσης κατασκευῆς μέσω δύο προφυσίων τοῦ κυρίου κυκλώματος, ἔχοντας τὴν μεγίστην δυνατὴν διάμετρον. Ὑποτίθεται ἐν προκειμένῳ ὅτι ἡ μεμβράνη ἡ διαχωρίζουσα τὸ κύριον ἀπὸ τὸ δευτερεύον ὑγρὸν καταστρέφεται καὶ τὸ περιεχόμενον τῆς πλευρᾶς τοῦ δευτερεύοντος κυκλώματος ἐνός τούλαχιστον λέδητος διαφεύγει ἐντὸς τῆς περιεχούσης κατασκευῆς. Ὑποτίθεται ἀκόμη ὅτι λαμβάνεις χώρων ἔξαθερμικὴ χημικὴ ἀντιδρασίς, ως ἀποτέλεσμα τῆς τήξεως τοῦ πυρῆνος.

«Ἐπειδὴ ἡ καταστροφὴ σωληνώσεων ἀρίστης ποιότητος, καλῶς συγκεκριμένων είναι πολὺ σπανία, δὲν ὑπάρχουν ἐπαρκεῖς πρὸς ἀνάλυσιν γνώσεις ἐπὶ τοῦ τρόπου θραύσεως αὐτῶν. Ἐπειδὴ πάντως ἡ καταστροφὴ τοιαύτης σωληνώσεως δημιουργεῖ ταχυτάτην καὶ μεγίστην πίεσιν ἐντὸς τῆς περιεχούσης κατασκευῆς, αἱ διαστάσεις τοῦ ὑλικοῦ κατασκευῆς αὐτῆς ὑπαγορεύονται ἀκριβῶς ἐκ μιᾶς τοιαύτης πιθανότητος.

«Εἰς τοὺς συγχρόνους ὑδραυλωτοὺς λέδητας είναι λίαν περιωρισμένη ἡ πιθανότητα θραύσεως αὐλῶν, δυναμένην ἐπὶ παροδοθῆ μόνον εἰς τὴν κατασκευὴν ἐλάττωμα τοῦ αὐλοῦ ἡ εἰς κακὴν χρησιμοποίησιν τοῦ λέδητος. Ἐκτελαμένη ζημία εἰς τὴν πεταῖαν μεταξὺ κυρίου - δευτερεύοντος κυκλώματος ὅμιν είναι λίαν ἀμφιβολός, διότι είναι δύσκολον νὰ φαντασθῇ τις ὑπὸ ποίας συνήθης δύναται νὰ προκληθῇ τοιαύτη ζημία εἰς λέδητα οἰουδήποτε ἀνέγνωρισμένου τύπου, κατασκευασθέντα συμφώνως πρὸς τοὺς Ισχύοντας κανονισμούς καὶ λειτουργούμενα ἐντὸς περιωρισμένων διάριων θερμοκρασίας. Ἀφ' ἐτέρου σοδαρὸν τὰς ἀπέτιμες καταστροφῆς ἐκ ταπετσαρίας δηλώνειν, δηλαδή διάλογος πλοίων, εἰναι σχεδὸν ἀδύνατον νὰ συμβοῦν ταύτοχρονως ἡ πορεία τῶν ἀνωτέρω, πάντως, καὶ πρὸς ἀντιτετράσιν τοῦ ἐνδεχομένου συγκρούσεως, προβλέπεται, δηπως εἰς τὰ πυρηνικῶν πρωθυσίμων πλοίων εἰς τὰ περιβάλλοντα τὸν ἀντιδραστῆρα τημήματα αὐτῆς, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ὑποχώρησης τῆς περιεχούσης αὐτῶν κατασκευῆς ἡ τούλαχιστον ὑποχώρησης τοῦ κυρίου κυκλώ-

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

Established 1960

Nautilus Shipping Agency Ltd.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone : VI. 9-4563-4

Cables : TROJAN

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

ματος του άντιδραστήρος. Τυχόν κατάκλυσης του χώρου τής περιεχούσης τού διατηρείται από την επέμβαση της θάλασσας στην παραπομπή της συνήθως πλοίου και οι κανονισμοί θεωρούν τό γεγονός αυτό το θάλασσαν την περιεχούση της συνήθως πλοίου και την περιεχούση της συνήθως πλοίου.

Η περιέχουσα τόνος της θάλασσας συνήθως πλοίου και την περιεχούση της συνήθως πλοίου είναι την περιεχούση της συνήθως πλοίου και την περιεχούση της συνήθως πλοίου.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΡΩΣΙΣ

Η κυρία προστατευτική έπιστρωσις του άντιδραστήρος χρειάζεται διά να παρέχη την έξασφάλισην εις το προσωπικόν, διαν τούτο έργαζεται εἰς έργασίας συντηρήσεως έντος του διαμερίσματος του άντιδραστήρος, υπό την εύνοιαν, βεβαίως, προϋπόθεσιν, διαν ούτος εύρισκεται έκτος λειτουργίας, έπισης δὲ και διά να έξασθενίζη τὸ ρεῦμα τῶν οὐδετερούντων διαν τὸ άντιδραστήρον είναι ἐν λειτουργίᾳ, ώστε να έξασφαλίζεται, διαν ή ένεργεια ραδιενέργων στοιχείων έξω τῆς προστατευτικῆς έπιστρώσεως, θά είναι άμελητεα.

Η έπιστρωσις αυτή άποτελείται πρός τὸ παρὸν ἀπό μόλυβδον, μπέτον, χάλυβα και όνδρον. Ἐπειδὴ, δημος, ὁ μόλυβδος είναι πολυδάπανος, υπάρχει τάσις να άντικασταθῇ ούτος ἀπό μπετόν ἡ ἀπό τὸ στρώματα χάλυβος και όνδρος. Τὸ οἰκονομικῶντερον μέσον είναι, άναμφιδόλως, τὸ μπετόν, τὸ ὄποιον και δὲν παρουσιάζει μεγάλα προβλήματα, πλὴν τοῦ διαν αἱ ύποτο τὸ μπετόν χάλυβδινοι ἔνισχυσίει κλπ. τοῦ πλοίου πρέπει να είναι προσιταὶ διὰ λόγους έπιθεωρήσεως και συντηρήσεως αὐτῶν. Ο σκελετός και τὸ περιβλήμα τοῦ άντιδραστήρος σκάφους μικράς μόνον τροποποιήσεις ἐπιδέχονται και διὰ τούτο έφιστάται η προσοχὴ τοῦ κατασκευαστοῦ, ώστε να μη δημιουργήται συγκέντρωσις κοπώσεων ἐκ τῆς έγκαταστάσεως μηδὲ τόσον συμπαγούς κατασκευῆς εἰς τὸ σκάφος ως είναι ή ἐκ μπετόν τοιαύτη. Χρησιμοποιεῖται συχνὰ ως κυρία προστατευτική ἀσπίς ὁ χάλυψ, ἐν συνδυασμῷ μὲ όνδρῳ, υπό τὴν μορφὴν δακτυλοειδοῦς δεξαμενῆς περιβαλλούσης τὸν άντιδραστήρον. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν ἀπαιτεῖται κατάλληλος διαρρύματος διὰ τὴν ἀποφυγὴν διαδράσεως τοῦ χάλυβος τῆς δεξαμενῆς αὐτῆς, διότι εἰσόδος ἀνθρώπων έντος αὐτῆς διὰ λόγους συντηρήσεως ἀποκλείεται. Τὸ όνδρον έπισης τῆς δεξαμενῆς πρέπει να ψύχεται και τὰ ψυκτικὰ σώματα πρέπει, βεβαίως, να είναι δυνατὸν να έπιθεωρηθοῦν και να έπισκευασθοῦν.

Ο μόλυβδος, χρησιμοποιούμενος ως όλικον τῆς κυρίας προστατευτικῆς έπεινδύσεως, δέον να τοποθετήται εἰς σημεῖον ἔνθα ἀπαιτεῖται περιωρισμένης μόνον ψύξης, διότι δὲν είναι ευκόλως δυνατή ή συντήρησης τῶν ψυκτικῶν σωμάτων.

Η ἔκλογή όλικῶν διὰ τὸν δευτερεύοντα προστατευτικὸν μανδύαν περιορίζεται εἰς ὅλιγα σχετικῶς, ἐν προκειμένῳ δὲ λαμβάνεται ὑπὸ δύνης διαν, ή εἰς μεγάλας ποσότητας χρήσις τοῦ μπετόν δὲν είναι έπιθυμητό.

LUCKENBACH

ESTABLISHED 1850

COMPLETE STEVEDORING AND TERMINAL OPERATIONS

WILL REDUCE YOUR CARGO
HANDLING COSTS AT
PHILADELPHIA
AND TAMPA
PHILADELPHIA

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

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

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

ἐντὸς τῆς έλαστικῆς κατασκευῆς ἐνὸς πλοίου, ἀλλὰ συγχρόνως τὰ ἀντικατιστῶντα αὐτὸν ύλικοι είναι περισσότερον διατανηρά. Ο δευτερεύοντα προστατευτικὸς μανδύας σχεδιάζεται οὕτως, ώστε νὰ προστατεύῃ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου κατά τὸν χρόνον τῆς ὑπηρεσίας αὐτοῦ και ἀκόμη διὰ νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἐπέμβασιν τοῦ πληρώματος διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τυχὸν ἀτυχήματος. Πρὸς τοῦτο, δέον δὲ προστατευτικὸς αὐτὸς μανδύας νὰ ἐπαρκῇ ίνα παρέχῃ προστασίαν διὰ τὰς κάτωθι περιπτώσεις:

α) Ἐν περιπτώσεις ἀτυχήματος νὰ είναι δυνατή ή ἐπὶ δεκάλεπτον τούλαχιστον παραμονή ἀνθρώπων εἰς τοὺς χώρους τοὺς ἀμέσως γειτνιάζοντας μὲ τὸ διαμέρισμα τοῦ άντιδραστήρος ή τὴν περικλείουσαν αὐτὸν κατασκευήν.

β) Νὰ είναι δυνατή ή ἀσφαλής συνεχής παραμονή τῶν ἔχοντων φυλακῆς ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου.

γ) Είναι δυνατή διαμέρισμα τοῦ άντιδραστήρος.

Τὰ ύλικα τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τοὺς προστατευτικούς μανδύας δὲν πρέπει νὰ ἐπηρεάζουν, ἡ πρέπει νὰ ἐπηρεάζουν ἐλάχιστα τὴν ἐλαστικότητα τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον ἡ προτιμωμένης μέθοδος τοποθήσεως αὐτῶν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῆς περικλείουσας τὸν άντιδραστήρος κατά τρόπον ἀσφαλή ἀλλὰ και ἀπλοῦν. Δὲν είναι, βεβαίως, εύκολον νὰ συγκεφαλαίσῃ τις τάξις ἐν προκειμένων ἀπαιτήσεις, τὰς ἔχουσας ἐφαρμογὴν ἐπὶ δῶλων τῶν τύπων τῶν ἔγκαταστάσεων, διότι ὑπάρχουν πολλοὶ τρόποι ἐπιτέλευτων τοῦ ἐλέγχου αὐτοῦ, ἐπειδὴ δημος ἀπαιτεῖται σημαντική βιομηχανική προσπάθεια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς «κελύφους» άντιδραστήρος ἀνεκτῆς διεισδυτικότητος και ἐπειδὴ δημος ἀποκλείεται σημαντική βιομηχανική προσπάθεια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς «κελύφους» άντιδραστήρος πολλοὶ τρόποι τοῦ ἐλέγχου αὐτοῦ, ἐπειδὴ δημος ἀποκλείεται σημαντική βιομηχανική προσπάθεια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς «κελύφους» άντιδραστήρος.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ

Τὸ βασικὸν μηχανολογικὸν πρόβλημα, τὸ σχετιζόμενο μὲ τὸν ἐλεγχὸν οἰουδήποτε τύπου άντιδραστήρος, συνίσταται εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς κατασκευῆς ἐνὸς πολιτόλοκον μηχανισμοῦ ἐλέγχου, ἵκανον νὰ ἔξασφαλίσῃ τὸν τὴν συνεχῆ δοσὸν και τὴν διαλειμμάτων λείουργίαν τοῦ άντιδραστήρος κατά τρόπον ἀσφαλή ἀλλὰ και ἀπλοῦν. Δὲν είναι, βεβαίως, εύκολον νὰ συγκεφαλαίσῃ τις τάξις ἐν προκειμένων ἀπαιτήσεις, τὰς ἔχουσας ἐφαρμογὴν ἐπὶ δῶλων τῶν τύπων τῶν ἔγκαταστάσεων, διότι ὑπάρχουν πολλοὶ τρόποι ἐπιτέλευτων τοῦ ἐλέγχου αὐτοῦ, ἐπειδὴ δημος ἀπαιτεῖται σημαντική βιομηχανική προσπάθεια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς «κελύφους» άντιδραστήρος πολλοὶ τρόποι τοῦ ἐλέγχου αὐτοῦ, ἐπειδὴ δημος ἀποκλείεται σημαντική βιομηχανική προσπάθεια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς «κελύφους» άντιδραστήρος.

Ἐν σύστημα ἐλέγχου, τὸ ὅποιον ἔχει δίλιγα κινούμενα τρίματα και δίλιγας ή και οὐδέμιαν «εἰσόδον» ἐντὸς τοῦ δοχείου πιεσεως, ἀποτελεῖ θαυμασίαν οίκονομικῶς λύσιν, διότι μειώνει τὸν ἀριθμὸν τῶν «στυπιοθλιπτῶν» και περιορίζει τὸν ἀριθμὸν τῶν τοπικῶν ἔνισχυσεων. Αἱ τελευταῖαι πρόσδοιοι εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς λεγομένης «φασματικῆς μεταφορᾶς» (spectral shift) ὡς μεθόδου ἐλέγχου τῶν διαδράσεων ποὺ πού θὰ δυνηθῇ ν' ἀντεπεξέλθῃ εἰς πᾶσαν ἀπαιτησιν τῆς λειτουργίας αὐτῶν.

Ἐν σύστημα ἐλέγχου ἐκτελεῖ, ὡς γνωστόν, ἀριθμόν τινα λειτουργιῶν και ἡ σημερινὴ τάσις είναι, διότι αὐτὸν ἐκτελεῖ πᾶσαν λειτουργίαν και, κατ' ἀνάγκην, είναι σύνθετον, ἐν δὲ τοιούτων σύστημα, ἀπαρκός ἀσφαλές, προϋποθέτει μεγάλην δαπάνην, ὡς ἀπέδειξε και ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀπομονήτου πλοίου «SABANNA». Δὲν είναι ἀπίθανον νὰ ἐπέλθῃ σημαντική οἰκονομία διὰ τοῦ διαχωρισμοῦ τῶν συστημάτων ἐλέγχου, ώστε νὰ ἔχωμεν, ἐπὶ παραδείγματι, ιδιαίτερον σύστημα διὰ τὸν ἐλέγχον τῶν διαδράσεων τοῦ άντιδραστήρος, διότι διὰ τὴν ρύθμισην τῆς ἀποδόσεως αὐτοῦ, ἀλλο διὰ τὰ δηλητηριώδη κατάλοιπα, ἀλλο διὰ τὴν διατήρησην τῆς ροῆς κλπ.

Αἱ βασικαὶ μετρήσεις αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος ἐλέγχου δυνατὸν διά την προστασίαν τῆς λειτουργίας και διατηρητικής τάσης είναι, διότι αὐτὸν ἐκτελεῖ πᾶσαν λειτουργίαν και, κατ' ἀνάγκην, είναι σύνθετον, ἐν δὲ τοιούτων σύστημα, ἀπαρκός ἀσφαλές, προϋποθέτει μεγάλην δαπάνην, ὡς ἀπέδειξε και ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀπομονήτου πλοίου «SABANNA». Δὲν είναι ἀπίθανον νὰ ἐπέλθῃ σημαντική οἰκονομία διὰ τοῦ διαχωρισμοῦ τῶν συστημάτων ἐλέγχου, ώστε νὰ δεικνύεται ξονδρικῶς μόνον τὸ περιπτώσης κακῆς λειτουργίας.

ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Εἰδικαὶ εύκολαι προϋποτίθενται εἰς τοὺς λιμένας ἔξαγωγῆς και ἀναγενώσεως τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου ἡ ὁποία, διὰ νὰ καταστῇ οίκονομικῶς ἀνεκτή, δὲν πρέπει νὰ γίνεται κατὰ διαστήματα συχνότερα τῶν 2-4 ἑταν. Πρέπει ἀκόμη ή ἀνωτέρω ἐργασία νὰ γίνεται μὲ εύκολιαν και πρὸς τοῦτο ἀπαιτεῖται, ὅπως τὸ άνοιγμα τῆς κεφαλῆς τοῦ άντιδραστήρος γίνεται εύκολως και ταχέως, εύκολως δὲ και ταχέως νὰ γίνεται και ἡ ἔξαγωγὴ τοῦ παλαιού καυσίμου, η τοποθέτηση τοῦ νέου και ἡ ἐπανασύ-

J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

RIZARIOS BUILDING

AKTI POSIDONOS 24

PIRAEUS - GREECE

CABLES : "EZKOS" PIRAEUS

TELEPHONE : 42.753

δεσις των τυχόν αποσυνδεομένων τημάτων τής έγκαταστάσεως. Η έννοια του αντιδραστήρα περιλαμβάνει την καταστάση του καυσίμου δέν είναι μέν αδύνατος, διότι δέν θεωρείται ως οικονομικώς ιδιότητα την ένδεικνυμένη, διότι δέν πρήγματα στο οποίον δύναται να αποτελέσει συναρμολογημένος, δύναται να συναρμολογηθεί την άσφαλτη μετακίνηση του καυσίμου του.

Είναι γνωστόν, ότι το πυρηνικόν καύσιμον στοιχείει σήμερον ήμεσεις πένναν κατά πάρα πολλούν αξονικὸν ίππον καὶ διὰ νὰ καταστῇ οικονομικῶν δυνατῆς ἡ ἀκμητάλλευσις ἐνός πυρηνικῶν κινουμένου πλοίου, πρέπει τὸ κόστος αὐτὸν νὰ κατέληθη εἰς τὰ 22 ἔκαστα τῆς πέννας ἢ καὶ κάτω τῆς τιμῆς αὐτῆς. Εν αντίθετοι μὲ τὸ κόστος κατασκευῆς ἐνός ναυτικοῦ πυρηνικοῦ αντιδραστήρος, τὸ ὄποιον δύναται τις μὲ ἀρκετὴν σχετικῶς ἀκρίβειαν νὰ ὑπολογίσῃ, τὸ κόστος τῶν πυρηνικῶν καυσίμων καθορίζεται ἀπὸ τὰς κυρερήσεις τῶν χωρῶν, ποὺ δύνανται νὰ τὰ κατασκευάσουν, τούτο δὲ συνιστᾷ ἐν ἀκόμη πρόβλημα διὰ τὴν ἀκμητάλλευσιν τῶν πυρηνικῶν πρωθυμένων πλοίων.

Διὰ τὰ πρώτα τούλαχιστον πυρηνικὰ πλοῖα, ἡ ἀπανεπεξεργασία τοῦ χρησιμοποιηθέντος καυσίμου δὲν θὰ είναι ἀμέσως δυνατή, διότι θὰ πρέπει νὰ συγκεντρωθῇ ἀπαρκής ἀριθμός τοιούτων πυρήνων, δύναται νὰ δικαιολογηθῇ οικονομικῶς τὴν λειτουργίαν τῆς ἔγκαταστάσεως ἀπεξεργασίας τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐνδείκνυται ἡ χρησιμοποίησις τοιούτου στοιχείου καυσίμου, δύναται τὸν διάγωγον αὐτὸν ἐνδείκνυται ἡ χρησιμοποίησις τοιούτου καυσίμου νὰ μὴ ἀποτελεῖ τὸν πλέον ἀπόδοτικὴν πηγὴν θερμότητος.

Γενικοὶ πρέπει τοῦ προτίμηθη ἐν στοιχείον ὑψηλῆς ἀκεραιότητος, ἢ δὲ ἐκτίμησις τῶν πιθανῶν ἀτυχημάτων, ἐκ τῆς ὅποιας ρυθμίζονται τὰ στοιχεῖα κατασκευῆς, βασίζεται ἐκ τῆς διαγωγῆς τοῦ καυσίμου αὐτὸν στοιχείου ὑπὸ δμαλάς καὶ ὑπὸ ἀνωμάλους συνθήκας. Τὰ χαρακτηριστικὰ ποὺ πρέπει νὰ ἔχῃ τὸ καυσίμον αὐτό, συνοψίζονται εἰς τὰ κάτωθι:

α) Νὰ μὴ παρατηρήσαι κέντρον τῆξεως διαρκούσης τῆς συνήθους λειτουργίας τῆς ἔγκαταστάσεως.

β) Περιωρισμένης ἔκτάσεως τῆξεως περίπτωσιν σοδαροῦ ἀτυχήματος.

γ) Νὰ μὴ συμβαίνῃ χρησικὴ ἀντιδρασίς μὲ τὸ ψυκτικὸν μέσον.

δ) Νὰ ὑπάρχῃ γεωμετρικὴ σταθερότης καὶ ἐλευθερία ἀπὸ ἐμπλοκάς.

ε) Νὰ ὑπάρχῃ ἀριθμός συντελεστῆς θερμοκρασίας.

ζ) Ἀπόρριψις τοῦ ἔνοντος.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω χαρακτηριστικῶν καθίσταται φανερὸν ὅτι, διὰ τὴν ναυτικὴν τούλαχιστον πρώστων, είναι ἐπιθυμητὸν ἐν «τραχύ» στοιχείον καυσίμου, διότι ἔκεινο ποὺ ἐν προκειμένῳ κυρίως μᾶς ἐνδιαφέρει είναι ἡ ἡγγυημένη ἀπόδοσις τοῦ καυσίμου, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ «τραχύ» αὐτὸν στοιχείου κοστίζει σημαντικάς περισσότερον καὶ δυνατὸν νὰ καταλήγῃ εἰς σπατάλην οὐδέτερονίων.

Πιθανὸν νόο είναι δυνατὸς ὁ περιορισμὸς τῶν ἀπαιτουμένων κυρίων ἔγκαταστάσεων, ἐὰν ἔχασφαλισθῇ ἡ σταθερότης (*integrity*) τοῦ στοιχείου τοῦ καυσίμου, ὡς ἐπὶ παραδίγματι, ἐλαφρότερος δευτερεύων προστατευτικὸς μαθύνας εἰς ἥν περίπτωσιν ὑπάρχει περιωρισμένη ποσότης ἐλευθέρων καταλοίπων συχάσεων, λόγω τῆς περιωρισμένης τῆξεως.

Χρειάζεται ἐπίσης εἰς σχετικὸς ισχυρὸς συντελεστῆς *Dohrle*, ἐφ' ὅσον τὰ μειονεκτήματα ποὺ παρουσιάζει ὁ ἐλεγχος τοῦ ἀντιδραστήρος κατὰ τὰς μεταβολὰς ισχύος, πιθανὸν ν' ἀντισταθμίζωνται, συγκρινόμενα μὲ τὴν προστασίαν ἐναντὶ ἔξαρσεων ισχύος, η τοιούτη δὲ προστασία ἐπιτρέπει τὴν ἀπλῆν καὶ σχετικῶς βραδεῖαν ἀνάκυκλωσιν (*scram* εἰπειτέλη).

Η ἀπλοποίησις τῆς παρασκευῆς καὶ τοῦ τρόπου συναρμολογήσεως τοῦ στοιχείου τοῦ καυσίμου πιθανὸν νὰ ἐπιφέρῃ περαιτέρω οικονομίας, ἀλλά ἡ ἀπλοποίησις αὐτῆ δέν πρέπει νὰ γίνη εἰς βάρος τῆς ὑψηλῆς σταθερότητος ποὺ ζητοῦμεν νὰ ἔχῃ τὸ στοιχείον τούτο, ἵνα καὶ δέν πρέπει νὰ θυσιάζεται ἡ οικονομία οὐδέτερον πρὸς χάριν μακράς διαρκείας σταθερότητος, μὴ ἀναγκαῖς ἀλλως τε.

Ὑπάρχει ἀριθμός τις καυσίμων μὴ δεδοκιμασμένων ἀκόμη, τὰ ὅποια ὑπόσχονται πολλὰ κατὰ τὰς εἰς τὰ ἔγκαταστάσιν δοκιμάς, πρὸς τὸ παρόν δομῶς τὸ μόνον δεδοκιμασμένον πυρηνικὸν καύσιμον είναι τὸ οὐράνιον, καθαρὸν ἢ ἐν ἀναμίξει καὶ, εἰς μικροτέραν ἔκτασιν, τὸ διοξείδιον τοῦ οὐρανίου.

Διὰ νὰ μειωθοῦν αἱ φυσικαὶ διαστάσεις τοῦ ἀντιδραστήρος εἰς ἀνεκτὰ διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔγκαταστάσιν ὥρια, πρέπει νὰ χρησιμοποιήσει τὸ μέθοδον της στοιχείου τοῦ καυσίμου, διότι δὲ μόνον της στοιχείου τοῦ καυσίμου πρόσθιαν στοιχείου τοῦ καυσίμου, διότι δὲ τὸ περιορισμένον καύσιμον προστατεύεται ἐναπόθετης εἰναπόθετης.

πού, ἐν προκειμένω, δυνάμεθα νὰ εὔχηθωμεν εἶναι ἡ ἀνακάλυψις μᾶς μεθόδου εύθυνου ἐμπλουτισμού εἰς τὸ ἐγγύς ἢ τὸ ἀπώτερον μέλλον.

Τὸ ὑψηλῆς σταθερότητος στοιχείου καυσίμου δύναται ν' ἀντικατασθῇ ἀπὸ γυμνὸν στοιχείου λειτουργούν ἐντὸς ἐνέργητικού κυρίου κυκλώματος. Ἡ λύσις αὐτῆ ἔξουδετερώνει ἐν τῶν δρίων τοῦ ἐπεριέχοντος κατασκευάσματος διὰ τὰ σχάσιμα ὑλικά καὶ οὕτω, εἰς τὴν περιπτώσιν μικροσταχτήσεων τῶν προιόντων σχάσεως τοῦ κυρίου κυκλώματος, αὐτά θὰ περιορίζωνται μόνον ἐντὸς τῆς «περιεχούσης» κατασκευῆς.

Τὸ ἐνέργητικὸν κύριον κύκλωμα, ἀφ' ἔτέρου, αὐξάνει τὰς δαπάνας μονώσεως καὶ πιθανῶς νὰ περιορίζῃ τὸν χρόνον καθ' ὃ διὰ δύναται τὸ προσωπικὸν νὰ ἔργασθῇ διὰ λόγους συντηρήσεως. Τούτο, βεβαίως, εἶναι ἀπαραδέκτον, ίδια ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὁ περιωρισμένος ἀριθμός τῶν εἰδικῶν μεταξὺ τοῦ πληρώματος ἀνδρῶν, καὶ διὰ τοῦ ἀπαραδέκτονται μακρά δοκιμαστὶ πρὸ τῆς χρησιμοποίησεως ἐνὸς τοιούτου κυκλώματος ἐπὶ πλοίοι, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις δὲ αὐτάς φαίνεται ὅτι τὸ καταλληλότερον καύσιμον είναι τὸ ἐλαφρώς ἐμπλουτισμένον διοξείδιον τοῦ οὐρανίου (UO2). Εάν ἡ παρασκευὴ ἐνὸς τοιούτου καυσίμου καθίσταται δυνατή εἰς τὰς ἡδη ὑπαρχόουσας ἔγκαταστάσεις, πιθανῶς αὐτὸν τὸ κόστος προϋποθέσεις δὲ αὐτάς φαίνεται ὅτι τὸ καταλληλότερον καύσιμον είναι τὸ ἐλαφρώς ἐμπλουτισμένον διοξείδιον τοῦ οὐρανίου (UO2).

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

«Ἄν και οὐδὲν πρόβλημα ἀφορῶν εἰς τὴν προστασίαν ἀπὸ τὴν ραδιενέργειαν είναι ἄλιτον, δύο εἰδικῶς σημεῖα ἀφορῶνται εἰς τὸ εἰδος τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου ἐν σχέσει μὲ τὸν ναυτικὸν ἀντιδραστήρα ἀπαίτουν ιδιαιτέραν προσοχήν, είναι δὲ αὐτά ἡ εἰς τὰς ἐπιτρέπομενα ὥρια ἐναρξίς τῆς καύσεως (ιηρην ὑπ.) καὶ ἡ καλυτέρα μέθοδος διατηρήσεως τῆς καύσεως (ιηρην οὐτ.).

«Ἡ μὲν ἀνεκτὴ ἔναρξις τῆς καύσεως είναι οἰκονομικῆς μᾶλλον φύσεως πρόβλημα, δὲ τρόπος ὅμως συντηρήσεως αὐτῆς, καθ' ὃ γεγονός μὴ ἐπιδεχόμενον μετατροπήν, ἀπαίτε εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυτικοῦ ἀντιδραστήρος ιδιαιτέραν συντηρητικότητα, διότι είναι ἀπαραδέκτος ἡ τῆξις τοῦ καυσίμου εἰς τὸν κεντρικὸν πυρήνα μὲ τὸ πιθανὸν ἐπακόλουθον ὑπερβολικῆς μετακίνησεως σχαρίμων προϊόντων ἀεριώδους μορφῆς πρὸς τὴν ἔσωτερην ἐπιφάνειαν τοῦ δοχείου τοῦ καυσίμου, ὡς καὶ ἡ αὐξησίς τῆς πιέσεως ἐντὸς τοῦ δοχείου αὐτοῦ.

Φυσικά, μεγάλοι μόνον ναυτικοὶ συγκροτήματα δύνανται ν' ἀναλαμβουν τὴν κατασκευὴν ἐνὸς πυρηνικῶν κινουμένου πλοίου, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς αὐτά θὰ χρειασθῇ νὰ γίνουν συμπληρώσεις καὶ εἰδικαὶ διαρρυθμίσεις, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ἡ ἔγκαταστάσης ἐνὸς γερανοῦ ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 100 τούλαχιστον τῶν παρὰ τὴν προβλήτη ἔξοπλισμού τοῦ ναυπηγείου κλπ. Αἱ διὰ τὸν καυσίμον εἰς τὸν κεντρικὸν πυρήνα μὲ τὴν διεργασίαν προστατεύονται κατασκευαζόμενοι διάκριτοι καθαρισμοί καὶ τὴν προστασίαν ἀκάστου κατασκευαζόμενον τὰς ἔγκαταστάσεων τῶν παρών προστατεύονται κατασκευαζόμενοι τιμῆς καθαρισμοί.

Αἱ περὶ καθαριότητος ἀπαίτησεις, ἀπέληξαν ηδη εἰς τὴν καθιέρωσιν ἀριθμοῦ τίνος μημεπισμών κατασκευῆς, βασικῶς δομῶς τοῦ μέσου τοῦ παραστατικοῦ παραστητήρα, οὐσιαστικῶς τοῦ τελευρᾶς ἐνδείκνυται διάκριτης προστασίας τοῦ τελευταίου σταδίου της κατασκευῆς. Ἐπόμενης διότι ἡ ἀρχή, ὁμοίως, τῆς καθαριότητος δὲν ἐφαρμόζεται εύκολως, εἴτε ἐπὶ τοῦ προσωπικοῦ εἴτε ἐπὶ τοῦ ὑλικοῦ, ἐπὶ πάσεως πρωτοπότητος ἡ εἰς τὸν προσωπικοῦ μόνον τμῆμα τῶν βιομηχανικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ θεωρεῖται ἀναγκαῖον ὅπως τὰ μηχανουργεῖα καὶ τὰ ναυπηγεῖα, που θὰ ἀσχοληθῶν μὲ τοιούτας κατασκευῶν, προδούν εἰς μονίμου φύσεως μεταβολὰς εἰς τὰς τεχνικὰς μεθόδους ἐργασίας τῶν, εἰς τὴν διαφρύμησιν τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν παρών.

Πιθανῶς δὲ μόνον της στοιχείου τοῦ καυσίμου προστατεύεται τὸ περιεχόμενον της καύσεως, ἡ οποία διάρκειαν οὐδέτερην προστατεύεται τὸ περιεχόμενον της καύσεως, καὶ δὲ δοκιμὴ αὐτῶν θὰ παρουσιάση διάρκειαν προδόλημα, διότι δὲ παραπτήσης διάρκειαν διάρκειαν προστατεύεται τὸ κατάλληλον ὑλικόν, διότι τὸ κατάλληλον διάρκειαν διάρκειαν προστατεύεται τὸ περιεχόμενον της καύσεως.

«Ο ἐλεγχος τοῦ τρόπου κατασκευῆς ἔχει ηδη εἰς γενικάς γραμμάς

ΜΑΓΝΗΤΙΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΙ “CEPI - COMAV”, Η ΝΕΑ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΒΕΛΓΙΚΗ ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ “EPERO.”

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑΣ ΚΑΘΑΛΑΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΙΣ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΑΥΤΟΜΑΤΩ ΑΝΕΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ
ΕΙΝΑΙ ΑΦΑΡΤΑΙ ΚΑΙ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΧΡΗΣΟΥΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΩΣ
ΟΥΔΕΝ ΕΞΟΔΟΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ Η ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΧΗΜΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΝ ΥΔΩΡ 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. ΥΑΓΕΟ

καθορισθή από τάς κρατικάς άρχας, τούς νηογνώμονας και τάς διαφόρους έπιτροπάς άτομικής ένεργειας, βάσει τής ήδη άποκτηθείσης πείρας έκ τῶν εἰς τήν ξηράν λειτουργούντων άντιδραστήρων και ίδια έχουν καθορισθή αι ένδεικυνθένει μέθοδοι κατασκευής, ώστε νά έξασφαλίζεται ή καταλληλότης έκάστου ύλικου διά τὴν χρήσιν δι' ἓν προορίζεται καὶ ή ποιότης τῆς σχετικής ἐργασίας. Ἐπειδή οι ἀνωτέρω κανόνες ἀποτελούν κάτι τὸ νέον διά τὰ ναυπηγεῖα, ἀπαιτεῖται μεγάλη ἔκ μέρους αὐτῶν προετοιμασία και ὁργάνωσις διά νά ἐπιτευχθῇ ποιότης ἐργασίας συμφωνοῦσα πλήρως πρὸς τοὺς κανόνας αὐτούς.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν, βεβαίως, μίαν ἔκ προθέσεως ὑπεραπλοποιημένη περιγραφὴν τῶν σχετικῶν μὲ τοὺς ναυτικοὺς άντιδραστήρας θεμάτων, διὰ νά εἶναι αὕτη κατὰ τὸ δυνατὸν ἀντιληπτή εἰς τὸν κοινὸν ἀναγνώστην, εἰς ὅ,τι δὲ ἀφορᾷ τὸ θέμα τῆς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως και κατασκευῆς πυρηνικῶν πρωθυμένων πλοίων, τονίζεται ὅτι, διὰ νά ἐπιτευχθῇ αὐτη, ἀπαιτοῦνται περαιτέρω ἔρευναι και πειράματα ὑπερβολικῶν δαπανηρά. Ἐπειδή εἶται ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν ἀτομοκίνητον πλοίον «SABANNA» πολὺ θά συντελέσῃ εἰς τὸν πλουτισμὸν τῆς πείρας τῶν ἐπιστημόνων και τῶν τεχνικῶν, ώστε νά προχωρήσουν εἰς τὰς περαιτέρω ἔρευνας των.

Διὰ νά εἶναι οἰκονομικῶν συμφέρουσα ἡ κατασκευὴ ἐνὸς τοιούτου πλοίου, πρέπει τὸ κόστος αὐτῆς νά κατέλθῃ εἰς τὸ ἐν πέμπτον τοῦ σημερινοῦ, διὰ νά συμφέρει δὲ οἰκονομικῶς και ἡ ἐκμετάλλευσις αὐτοῦ, πρέπει τὸ κόστος τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου νά κατέλθῃ εἰς τὸ ἐν τρίτον τοῦ σημερινοῦ. Τὰ ὄρια αὐτὰ θὰ φέρουν τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς πυρηνικοῦ πλοίου εἰς ἵσην μοίραν (break even) με τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς συνήθους συγχρόνου πλοίου και, φυσικά, θὰ πρέπει νά ἐπιτευχθῇ και μικρά τις περαιτέρω, ὑπὲρ τοῦ πυρηνικοῦ πλοίου, διαφορά, διὰ νά προτιμήσῃ ὁ ἔφοπλιστῆς τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ. Καί, ἀκόμη και τότε, ὁ κάτοχος ἐνὸς ἀτομοκίνητου πλοίου θὰ πρέπει νά εύρισκῃ κάποιο πρόσθετον πλεονέκτημα εἰς αὐτό, ικανὸν ν' ἀντισταθμίσῃ τὰς προσθέτους δαπάνας, ποὺ ὀπωσδήποτε προϋποθέτει ἡ ἐκμετάλλευσις ἐνὸς τοιούτου πλοίου μεταξὺ ἐνὸς στόλου συνήθων πλοίων, ως και τὴν πιθανήν ζημίαν, ἢν ὁ πλοιοκτήτης θὰ υποστῇ, ὅταν θὰ χρειασθῇ νά πωλήσῃ τὸ πλοίον αὐτό, δι' οἰονδήποτε λόγου.

Δι' ὅλους τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἐπιδιάλλεται, ὅπως ἀναπτυχθῇ εἰς τὸν οἰκονομικῶν ἀποδεκτοῦ ναυτικοῦ ἀντιδραστήρος, παρὰ τὸ γεγονός δὲ ὅτι οἱ ήδη ἐν χρήσει ἀμερικανικοὶ ἀντιδραστήρες παρέχουν εύρυν πεδίον μειώσεως τῶν δαπανῶν, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως ύλικοῦ δοσοῦ και ἀπὸ ἀπόψεως τρόπου κατασκευῆς, εἶναι ἀμφίδολον ὅτι ἡ μείωσις αὐτὴ θὰ καταστῇ τελικῶς δυνατῶν νά φθάσῃ εἰς ἐπίπεδον καλύτερον τῆς ἴσομορφίας (break even) ἔναντι τῶν συνήθων πλοίων, τούλαχιστον εἰς τοὺς

τύπους ἀντιδραστήρων P.W.R. (ζύατος πιέσεως), B.W.R. (ζέοντος θερματος) και O.L.M.R. (όργανοι έπιθραδυντοῦ).

Ἐξετάζοντες τὸ οἰκονομικῶν συμφέρον τύπων ἀντιδραστήρων ἐπὶ τῶν ὅποιων στερούμεθα ἐπαρκοῦς πείρας, πρέπει νά ὑπολογίσωμεν και ἄλλους, πλὴν τῶν ήδη ἐκτεθέντων, μεταβλήτους συντελεστάς, ἐπηρεάζοντας τὸ κόστος κατασκευῆς και ἐκμεταλλεύσεως, διότι θά πρέπει νά καθορισθοῦν αι σχετικαὶ μὲ τοὺς νέους αὐτοὺς τύπους ἐφαρμογαὶ τῆς πυρηνικῆς φυσικῆς και, ἐπομένως, θ' ἀπαιτηθῇ περισσότερα ἐργασία τόσον διὰ τὴν ἔρευναν δοσον και διὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς κατασκευῆς.

Ἐπειδή, πρὸς τὸ παρόν, αι παράμετροι κατασκευῆς εἶναι στοιχειωδῶς μόνον καθωρισμέναι, τὰ σχέδια συχνὰ καθίστανται ὀπλοποιημένα σκαριφήματα, μὴ λαμβάνοντα ύψη' όψιν τὸ προβλήματα κατασκευῆς και μὴ συμφωνοῦντα πρὸς τὴν γενικῶν παραδεδεγμένην βιομηχανικὴν πρακτικήν. Λι δαπάναι ἐπομένως ὑπολογίζονται χονδρικῶς, οὔτως εἰπεῖν και τὸ μέλλον καθίσταται αἰσιόδοξον, ὅταν δλα αὐτὰ θὰ δύνανται νά καθορισθοῦν, βάσει σταθερῶν και ἐπί τῆς πράξεως ἀποδειγμένων δεδομένων.

Ἐάν οι εἰς Ἀγγλίαν λειτουργούντες ἀντιδραστῆρες ἔξετασθοῦν ὑπὸ τὸ φῶς ὥρισμένων γενικῆς φύσεως ἀπαιτήσεων, ἀναγκαίων διὰ μίαν ναυτικήν ἔγκατάστασιν, φαίνεται ὅτι οὔτοι συμφωνοῦν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αὐτὰς περισσότερον τῶν ἐν λειτουργίαις ἀμερικανικῶν ἀντιδραστήρων. Χρείζεται, δημος, πολλὴ εἰσότι ἐργασία διὰ ν' ἀποδειχθῇ ἂν αι ἀπαιτήσεις αὐτὰ πράγματι εἶναι ἀναγκαῖαι και ἔτι περισσότερά ἐργασίαι και ἔρευναι προϋποτίθενται διὰ νά καταλήξωμεν εἰς τὸ ἔνα, πλέον κατάλληλον, ναυτικὸν τύπον. Πιθανῶς η ἐφαρμογὴ τῆς φασματικῆς μεταφορᾶς εἰς τὸν ἀντιδραστήρα ύστατος πιέσεως, νά ἀποτελή μίαν λύσιν, ἀλλ' ἐπειδὴ συνεπάγεται σημαντικὴν μεταβολὴν εἰς τὴν δλην μορφὴν αὐτοῦ, ἀπαιτεῖται η μελέτη ἐπὶ μιᾶς πρωτούπου ἔγκαταστάσεως ξηρᾶς.

Τὸ κόστος τοῦ στοιχείου τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου δύναται νά μειωθῇ και λόγω καταλλήλου ἐκλογῆς τοῦ κύκλου τοῦ καυσίμου και τῆς γεωμετρίας τοῦ στοιχείου αὐτοῦ. Ἐπειδὴ δημος προέχει η ἀσφάλεια ἀποδόσεως τῆς ἔγκαταστάσεως, πρέπει και ἔδω νά προηγηθῇ μακρά δοκιμὴ ἐπὶ πρωτούπου εἰς ξηρὰν ἔγκαταστάσεως.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

SOCIETÀ ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES

VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:

CARENAGGIO-NAPOLI

DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

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

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

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

DRYDOCKS MANAGED

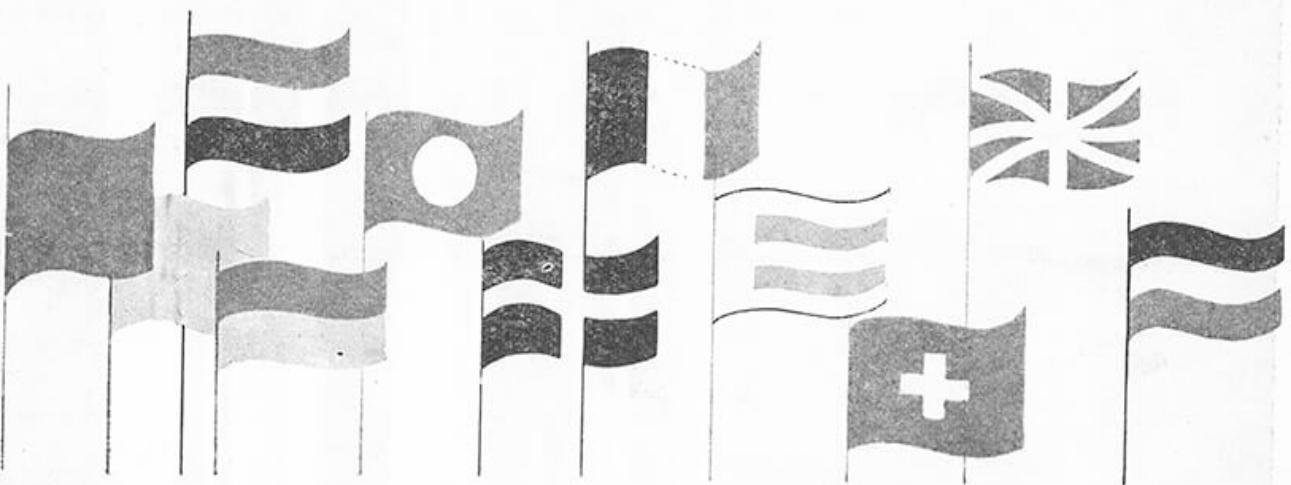
GRAVING DRYDOCKS

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

FLOATING DOCKS

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

HOUTTUIN-HOUTTUIN-HOUTTUIN

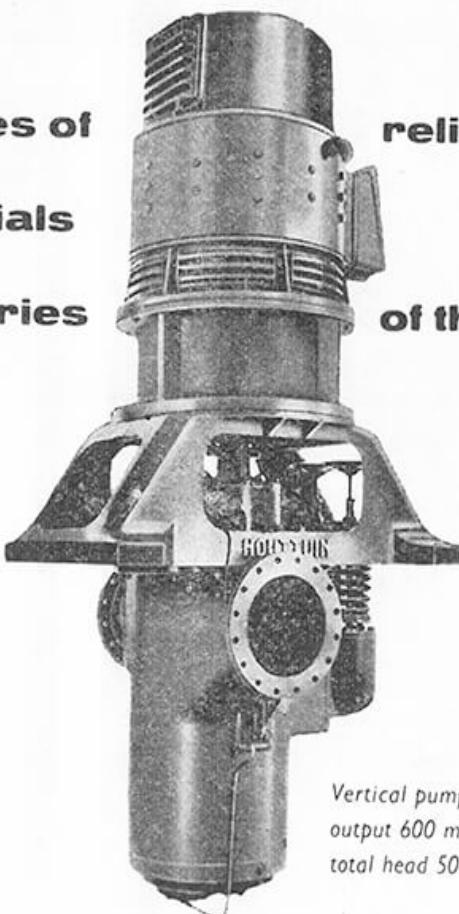


HOUTTUIN-HOUTTUIN-HOUTTUIN

Your guarantees of
hundreds of testimonials
from all countries

reliability:

of the world



Vertical pump for lubricating oil
output 600 m³/h,
total head 50 m

Houttuin screw pumps

- powerful self-priming action
- uniform fluid flow (without pulsation)
- can be direct coupled to power unit
- timing gears either inside or outside casing
- high efficiency
- specially suitable for viscous fluids
- pumps lubricating and non-lubricating liquids



The wide range of Houttuin horizontal and vertical screw pumps covers every requirement.

Let us send you our catalogue.

HOUTTUIN POMPEN N.V. - 4 SOPHIALAAN - UTRECHT - HOLLAND - TELEPHONE 41644
REPRESENTATIVE IN GREECE: MILTOS VALSAMAKIS, COMMERCIAL AND TECHNICAL REPRESENTATIONS, D. GOUNARI AV., PIRAEUS

DOWN WITH MAINTENANCE COSTS

...WITH SHELL ALEXIA OILS

Maintenance costs take a welcome tumble when you use Shell Alexia Oils. These oils do a remarkable job in reducing cylinder liner wear by as much as 70%. They do more: they keep the engines in exceptionally clean condition. Already over 1,400 vessels, not counting those of the Shell fleet itself, have paid tribute to Shell Alexia Oils in the best way they know—by using them.



LEADERSHIP IN LUBRICATION

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ 1961

ΑΙΣΘΗΤΩΣ ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΟΜΕΝΟΣ Ο ΡΥΘΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΟΔΟΥ

Παρά τὸν αἰσιόδοξον τὸν, ὁ ἀπολογισμὸς τῆς λιμενικῆς δραστηριότητος κατὰ τὸ 1961 ἀποδεικνύει, ὅτι δὲν ἐσημείωσεν αὕτη ἀξιόλογον τὸν αὐξῆσιν. — Πενιχρά, ὃν μὴ στάσιμος, ἡ αὐξῆσις τῆς ἐμπορευματικῆς κυρίως, κινήσεως. — Μείωσις τῆς κινήσεως τῶν ἐπισκευαζομένων πλοίων. — Κάμψις τῆς ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐμπορευματικῆς δραστηριότητος. — Λίαν περιωρισμένη ἡ ἀκτινοβολία τοῦ λιμένος. — Ἐλάχιστοι αἱ ἔξαγωγαί. — Ἡ καταθλιπτικὴ ἐπιβάρυνσις τοῦ λιμενικοῦ κόστους. — Αἱ ἀμφιβόλου σκοπιμότητος ὑπηρεσίαι τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἐμπόριον καταναλωτικῶν ἀγαθῶν.

Τὴν δραστηριότητα τοῦ πειραικοῦ λιμένος κατὰ τὸ 1961, παρουσιάζει διὰ σειρᾶς στοιχείων καὶ στατιστικῶν πινάκων ἡ ἐπησία παυτελῆς ἔκδοσις τοῦ Ο.Λ.Π. Ἡ γνωστὴ μέθοδος τῆς αἰσιόδου προβολῆς τῶν λιμενικῶν μας πραγμάτων ἡ κολουθήθη. Θετικά συμπεράσματα, στηρίζομενα ἐνίστηταις εἰς ἀρνητικοὺς ἀριθμούς. Διαπιστώσεις ἰκανοποιούσαι τὴν Διοίκησιν τοῦ Ὀργανισμοῦ, ἐκεῖ ὅπου θὰ ἡτο ἀναγκαῖα ποιά τις ἐπιφύλαξις. Παραδέχεται, πάντως, ὅτι ἡ αὐξῆσις δὲν εἶναι σημαντικὴ εἰς τὴν ἐπιβατικὴν καὶ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν, ἐνῷ χαρακτηρίζει ὡς «ἀξιοσημείωτον» τὴν αὐξῆσιν τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως. Ἰδού τὰ ποσοστὰ ἐπὶ τῶν ὅποιων στηρίζονται αἱ διαπιστώσεις αὗται τοῦ Ο.Λ.Π.:

Ναυτιλιακὴ κίνησις: Αὐξῆσις ἔναντι τοῦ 1960 εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων κατὰ 4,1% καὶ εἰς τὴν χωρητικότητὰ τῶν κατὰ 14,5%.

Ἐπιβατικὴ κίνησις: Αὐξῆσις ἔναντι τῆς τοῦ 1960, 3,13%.

Ἐμπορευματικὴ κίνησις: Αὐξῆσις ἔναντι τῆς τοῦ 1960, 4,32%.

Τὰ ἀνωτέρω ποσοστά, φρονούμεν, δὲν παρέχουν τὸ ἀκριβές ὑφος τῆς σημειωθείσης κατὰ τὸ 1961 δραστηριότητος τοῦ λιμένος, ἵδις δοσο ἀφορᾶ τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν. Ἄλλα καὶ ἔαν συτὸν είχον τὰ πράγματα, ἔαν δηλαδὴ ἡ κίνησις τῶν ἐμπορευμάτων εἴχεν αὐξῆσθη κατὰ 4,32% εἰς ἐτος (ἡμέρη, ὡς θὰ ίδωμεν, μόνον 0,25% εἰς τὰ γενικὰ φορτία) καὶ πάλιν ἡ ἐν ψυχρῷ στάθμοις τῶν ἀριθμῶν δὲν αἰτιολογεῖ τὴν αἰσιόδοξιαν, τούναντίον, μάλιστα, ἐπιβάλλει τὴν ἀνησυχίαν. Διότι ἡ μικρὰ αὐτὴ αὐξῆσις τῆς κινήσεως τῶν γενικῶν προτίων ἐνισχύει περισσότερον τὴν ἄποιν περὶ στασιμότητος εἰς τὴν δραστηριότητα τοῦ λιμένος. Καὶ ἡ στασιμότης δι' ἓνα λιμενικὸν συγκρότημα δὲν ἀποτελεῖ ἀδιάφορον διαπίστωσιν. Συχνότατα σημαίνει ὑπισθοδρόμησιν.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Οἱ ὑπολογισμοὶ τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως, οἱ γενόμενοι εἰς τὴν ἐπηρίαν ἔκδοσιν τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὸ 1961, εἶναι προφανές ὅτι ἀποσκοποῦν εἰς τὸ νάνο μέφανισον ταύτην ἥμημένην, ἐν τῇ ἐπιδιώξει ὅπως καλλιεργηθῆ ἡ ἐντύπωσις τῆς σταθερᾶς καὶ συνεχοῦς ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος. «Ἄλλως δὲν ἔχεγεται ὁ τρόπος διὰ τοῦ ὅποιου ἔξαγεται τὸ ποσοστόν αὐξῆσεως 4,32%. Πράγματα, ἐὰν ἀφαιρεθοῦν ἐκ τῆς δῆλης ἐμπορευματικῆς κινήσεως, τὰ πετρελαιοειδῆ τὰ ὅποια μάλιστα εἰς τινὰς περιπτώσεις διττῶς προσμετρῶνται εἰς τὴν ἔκδοσιν τοῦ Ο.Λ.Π. — ἔκφρωσις εἰς διυλιστήρια, εἰσαγωγὴ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸν κύριον λιμένα πρὸς ἔξαγωγήν, ἐπιπόπιον κατανάλωσιν καὶ ἀνέφοδισμὸν τῶν πλοίων — τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξῆσεως τῆς πραγματικῆς κινήσεως ἐμπορευμάτων εἰς τὸν Πειραιά κατὰ τὸ 1961, δὲν δύναται νὰ εἶναι ἀνώτερον τοῦ 2,37%. Καὶ ίδου διατί:

Ο Ο.Λ.Π. ὑπολογίζει τὴν ἐν γένει ἐμπορευματικὴν κίνησιν κατὰ τὸ 1961 (ὅμοι καὶ τὰ ὑγρὰ καύσιμα) εἰς 6.413.331 τ. ἔναντι 6.147.883 τ. τοῦ 1960. Διαπιστώνει οὕτως αὐξῆσιν ἐκ 265.448 τ., ποσοστὸν 4,32%.

Ἐάν διὰ τοὺς ἀνωτέρως ἀναφερομένους λόγους ἀφαιρεθοῦν ἐκ τῆς κινήσεως αὐτῆς τὰ πετρελαιοειδῆ, τὰ ἐκφορτωνόμενα ἔκτος τῆς λιμενικῆς περιοχῆς καὶ τὰ μὴ ἀποδίδοντα εἰς τὸν Ο.Λ.Π. εἰμὶ πάγιον τι τέλος (2.091.099 τ. τὸ 1961 καὶ 1.925.649 τ. τὸ 1960), τότε ἡ ἐναπομένουσα πραγματικὴ κίνησις τοῦ λιμένος κατέρχεται εἰς 4.322.232 τ. διὰ τὸ 1961 καὶ 4.222.234 τ. διὰ τὸ 1960. «Ἡτοὶ ἡ ἐπὶ πλέον διαφορὰ διὰ τὸ παρελθόν ἔτος περιορίζεται εἰς 99.998 τ., ητοὶ ποσοστὸν 2,37%.

Μετὰ τὸν ἀναγκαῖον αὐτὸν προσδιορισμὸν τῆς ἐμπορευματικῆς κινή-

σεως καὶ τὸν προσδιορισμὸν ἐπίσης τοῦ ποσοστοῦ τῆς πραγματικῆς αὐξῆσεως, τὴν διόποιαν ἐνεφάνισεν αὕτη κατὰ τὸ 1961, παραθέτομεν τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς ἔκδοσεως τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ κατ' ἀρχὴν τὴν γενικὴν εἰκόνα τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως κατὰ γενικὰς κατηγορίας εἰδῶν καὶ περιοχὰς τοῦ λιμένος, εἰς τὰς διόποιας ταῦτα φορτοεξεφορτώθησαν:

α) Φορτοεκφορτωθέντα ἐντὸς κυρίως λιμένος καὶ λιμένος Ἡρακλέους:

	1961	1960	Αὔξομείωσις
Εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ	1.513.811	1.356.105	+157.706
Έξαχθέντα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν	132.481	128.606	+ 3.875
Εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ	578.929	470.539	+103.390
Έξαχθέντα εἰς τὸ ἐσωτερικὸν	381.786	350.083	+ 31.703
Σύνολον	2.607.007	2.305.333	+301.674

β) Φορτοεκφορτωθέντα εἰς παραρήματα :

	1961	1960	Αὔξομείωσις
Εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ	660.754	607.561	+ 53.193
Έξαχθέντα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν	292.820	379.965	- 87.145
Κομισθέντα ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ	374.666	551.388	-176.722
Φορτωθέντα διὰ τὸ ἐσωτερικὸν	386.985	377.987	+ 8.998
Σύνολον	1.715.225	1.916.901	-201.676

γ) Εκφορτωθέντα εἰς τὰ διϋλιστήρια:

	1961	1960	Αὔξομείωσις
Ἀργὸν πετρ. καὶ λοιπὰ πετρ.)ειδῆ	2.091.099	1.925.649	+165.450
Γενικὸν σύνολον τοῦ λιμένος	6.413.331	6.147.883	+265.448

Βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν δύνανται νὰ διατυπωθοῦν αἱ ἀκόλουθοι παρατηρήσεις:

α) Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως συνιστοῦν αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καλύπτουσαι τὰ 3/5 αὐτῆς. Οὕτω αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὸν κύριον λιμένος τοῦ 1961 εἰς ποσοστὸν 66,51%, αἱ εἰσαγωγαὶ ἐσωτερικοῦ εἰς τὸν κύριον λιμένος τοῦ 1961 εἰς ποσοστὸν 14,87%, αἱ ἔξαγωγαὶ εἰς τὸν κύριον λιμένος τοῦ 1961 εἰς 6,60% καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ εἰς τὸν κύριον λιμένος τοῦ 1961 εἰς 11,99%.

β) Εἰσαγωγικὸς λιμῆν κατά κύριον λόγον ὁ τοῦ Πειραιῶς ἐνεφάνισε ποσοστὸν εἰσαγωγῶν 81,38% καὶ ἔξαγωγῶν 18,62%. Σημειούται, ὅτι τὸ μέγιστον μέρος τῶν εἰσαγωγῶν καλύπτεται ἀπὸ τὰ ὑγρά καύσιμα.

γ) Ἀνεπάσθιμος ή αὐξησις τῶν ἔξαγωγῶν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐν τοῦ κύριον λιμένος κατά τὸ 1961 (3.875 τ.), ἐνῷ ἐσημείωθη κάμψις εἰς τὰς διαφοραὶς εἰς τὸν κύριον λόγον τοῦ Πειραιῶς τοῦ 1960. Κύριος ἡ κάμψις αὐτῆς προέρχεται ἀπὸ τὴν μείωσιν τῆς κινήσεως τῶν πετρελαιοειδῶν πρὸς ἀφοδιασμὸν τῶν πλοίων.

δ) Σημαντικωτάτη μείωσις τῶν εἰσαγωγῶν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰς τὰ παραρήματα ταῦτα τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς (176.722 τ.). Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι εἰς τὰ παραρήματα ταῦτα τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς, ἀναπτύσσεται κυρίως ἡ μετά τὸν κύριον λιμένον ἐσωτερικοῦ ἐμπορευματικὴ κίνησις. Ἡ διαπιστώσις αὐτῆς δικαιολογεῖ τὰς ἀνησυχίας διὰ τὸν μελλοντικὸν ρόλον τοῦ Πειραιῶς εἰς τὸ ἀπό-

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

N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Εἰναι πρόθυμοι νὰ σᾶς ἔχουντες τὴν διαδήλωση την πρόβλημα σᾶς ἀπασχολεῖ:

'Αναλογισμάνουν:

'Επιβλεψιν νέων ναυπηγήσεων, jamboizings, lengthenings, ἐκπόνησιν of specifications, inquiries, ἐπισκευάς, surveys, δεξαμενισμούς, ON-OFF-HIRE SURVEYS etc.

'Η πολυετής πείρα ἐν Ἱαπωνίᾳ τῶν μηχανικῶν καὶ ναυπηγῶν ποὺ ἀποτελοῦν τὴν ἐταιρίαν μας, σᾶς ἔγγυῶνται ταχυτάτην καὶ οἰκονομικωτάτην ἔξυπηρέτησιν.

Tηλεγραφική Διεύθυνσις:
NILAROS TOKYO

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

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

θαλάσσης έσωτερικών έμποριον.

Σημειώνεται, ότι έκ τών 6,4 έκατομμυρίων τόνων έμπορευμάτων τών διοικινθέντων κατά τό έτος 1961 είσι τήν περιοχήν τού λιμένος Πειραιώς, μόνον τά 40-65% φορτοεξεφορτώθησαν ύπό τού Ο.Α.Π., ένώ τά υπόλοιπα φορτοεξεφορτώθησαν είσι τά παραρτήματα (26,74%) και είσι τά διύλιστρια (32,61%).

Διά την κίνησιν τών μεταφορώσεων ή έκδοσις τού Ο.Α.Π. παραθέτει τά άκολουθα στοιχεία, ύπογραμμίζοντα τήν πενιχρότητά της:

Κατά τό 1961 έχηθησαν έκ Πειραιώς πρός διαφόρους χώρας 35.000 περίπου τόνοι έμπορευμάτων, προερχομένων έκ μεταφορώσεων. Τά έμπορεύματα τάυτα προερχόμενα έκ διαφόρων λιμένων έξωτερικού και τού έσωτερικού μετεφορτώθησαν διά 59 χώρας και κυρίως διά τήν Λιβύην, Τουρκίαν, Ήνωμ. Πολιτείας, Λιβανον, Ιταλίαν, Σομαλίαν, Αϊγυπτον, Γιουγκοσλαβίαν, Κύπρον, Γαλλίαν.

Ίδου και τά στοιχεία δραστηριότητος τής 'Ελευθέρας Ζώνης, ούσιαστικώς άνωπάρκου ύπό τάς συνθήκας υψ' ας λειτουργεί, ώς παρουσιάζονται ύπό τού Ο.Α.Π. είσι τήν έν λόγω έκδοσιν: 'Έκ τού έδαφους τής 'Ελευθέρας Ζώνης διήλθον κατά τό 1961, 974.301 τ. έμπορευμάτων έναντι 934.234 τ. τού 1960. 'Έκ τών έμπορευμάτων αύτών 348.737 τ. είσιθλον είσι κλειστάς άποθήκας και 486.534 τ. (πλέον τού ήμισεος) άποθηκεύθησαν έν ύπαθρῳ. Είσι τούς παραλήπτας παρεδόθησαν άμεσως έν τού πλοίου 139.030 τ.

Είσι τάς ειδικάς άποθηκας άποταμιεύσεως τής 'Ελευθέρας Ζώνης είσι-ήλθον κατά τό αύτό διάστημα 93.597 τ. έναντι 75.470 τ. τού 1960. Αύξησις 24%. Τά άποταμιεύθητα είδη: Ζάχαρις 41.484 τ., σίδηρος 17.874 τ., χάρτης 14.055 τ., μηχανήματα 3.753 τ., χημικά προϊόντα και φάρμακα 2.854 τ., αύτοκίνητα, άνταλακτικά 2.261 τ., ξύλεια 81 τ., χρώματα, είδη δεψικής 1.935 τ., άποικιακά 1.492 τ., προϊόντα ύφαν-τουργίας 402 τ., κ. κ.

Τά έξαχθέντα έκ τής άποταμιεύσεως έμπορευμάτων άνηλθων είσι 77.089 τ. έναντι 63.894 τ. τού 1960, άκολουθον δέ κατά ποσότητα τήν αύτην σειράν μὲ τά είσαχθέντα είσι άποταμιεύσιν.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΑΙ

Τήν ναυτιλιακήν κίνησιν — κατάπλοι, άπόπλοι πλοίων πάσσης κατηγορίας έκ τού έσωτερικού και έσωτερικού — έμφανίζει κατά τό 1961 ή έκδοσις τού Ο.Α.Π. ώς έξης:

Πλοία (άπόπλοι - κατάπλοι): 27.470 έναντι 26.388 τού 1960, χωρητικότητος 29.035.984 τόνων, έναντι 24.861.262 τ. τού 1960.

Είσι τούς άνωτέρω αρίθμους δέν περιλαμβάνονται οι 5.500 περίπου κατάπλοι ξυλίνων σκαφών, πετρελαιοκινήτων και ιστιοφόρων, ώς και οι κατάπλοι τών πλοιαρίων τών έκτελούντων δρομολόγια μετά τής Σαλαμίνος, τών μικρών άλιευτικών, τών θαλαμηγών, τών πολεμικών και τών

βιοθητικών τού στόλου.

Τά κατά τό 1961 καταπλεύσαντα είσι τόν λιμένα και τήν περιοχήν τού Πειραιώς σκάφη άνηλθον είσι 13.768, καθαράς χωρητικότητος 14.573. 875 κόρων, έναντι 13.230 χωρητικότητος 12.724.543 κόρων τού 1960.

'Επισημαίνεται ούτω, μία αύξησις είσι τούς κατάπλους κατά 538 πλοία (4,1%) και 1.849.332 κόρων (14,5%).

Συμπέρασμα, βάσει τών άριθμών πάντοτε τής έκδόσεως τού Ο.Α.Π.: Ηύξηθη ούτως τών κατάπλων μεγάλης χωρητικότητος πλοίων ίδια τών φορητών, προελεύσεως έξωτερικού.

Τά είσι τόν λιμένα τού Πειραιώς καταπλεύσαντα πλοία κατά τό 1961 άνηλκουν είσι 38 έν όλω σημαίας, μέ έπικεφαλής δύλων, τόσον άπό απονιών άριθμού σκαφών, δύσον και χωρητικότητος, πρώτην τήν έλληνικήν, δευτέρων τήν λιθεριανήν, και τρίτην τήν ιταλικήν, χάρις κυρίως είσι τούς πολλούς κατάπλους έπιβατηγών πλοίων. Τήν τετάρτην και πέμπτην θέσην κατέλαβον άντιστοίχως, αι σημαίαι τών 'Ηνωμένων Πολιτειών και τής Μ. Βρετανίας, άκολουθον δέ αι σημαίαι Τουρκίας, Νορβηγίας και Δυτ. Γερμανίας.

Σημειώνεται έξι άλλου, δτι σοδαράν αύξησιν τών κατάπλων ένεφάνισαν τά φορητήγα τού 'Ισραήλ (65,9%), τής Γιουγκοσλαβίας (53,2%), τής Λιθερίας (28,7%), τού Λιθανού (27,7%), ένω άντιθέτως ένεφάνισαν μείωσιν οι κατάπλοι τών φορητών τής Νορβηγίας (16,2%), τής 'Ολλανδίας (11,7%), τής Ελλάδος (2,4%). "Οσον άφορά τά έπιβατηγή πλοία αύξησιν έστιμείωσαν οι κατάπλοι τών ύπό έλληνικήν σημαίαν (50,6%), τών ύπό δρετανικήν (53%), τών ύπό τουρκικήν (28,3%) και τών ύπό σοδιετικήν (20,8%).

Μίαν είκόνα τής μετά τού έσωτερικού ναυτιλιακής κινήσεως παρέχουν τά άκολουθα στοιχεία:

Καταπλεύσαντα πλοία έκ τού έσωτερικού:

Kατηγορία	Πλοία	Χωρητικότης κ.
α) Φορητηγά:		
'Ατμοκίνητα	911	466.969
Δηζελοκίνητα (μότορσιπς)	3.054	341.158
	3.965	808.127
β) Επιβατηγά:		
'Ακτοπλοίας	2.614	1.779.066
'Αργοσαρωνικού	2.582	405.383
	5.196	2.184.449
γ) Πετρελαιοκίνητα:		
'Ιστιοφόρα	5.334	201.033

Δέον νά σημειωθή, δτι ή κίνησις τών σκαφών τής τελευταίας αύτης

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

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALL COY."

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

κατηγορίας, έμφανεται σημαντικώς μειωμένη έναντι της περιουσινής, ήτης περιελαθεν 6.529 κατάπλους, χωρητικότητος 217.611 κόρων.

Ίδου τώρα καί τινα στοιχεία της σημειωθείσης κινήσεως έπισκευών και δεξαμενισμών, κατά την ίδιαν περίοδον:

Συνολικών έπισκευασθέντων 200 πλοίων, έκ των όποιων 153 φορτηγά και 47 έπιβατηγά, χωρητικότητος 739.681 κόρων. Κατά το 1960 είχαν έπισκευασθή 228 πλοίων 878.402 κόρων. Έξι άλλου, κατά το 1961 είς τάς μονίμους δεξαμενές του Ο.Α.Π. είσηλθον 315 πλοίων έναντι 325 του 1960, έκ των όποιων 124 είς την μεγάλην δεξαμενήν, χωρητικότητος 521.444 κόρων, και 191 είς την μικράν, 189.647 κόρων.

Η άντιστοιχος κίνησης τών δύο δεξαμενών κατά το 1960 έγινεν ούτω: Μεγάλη 133 χωρητ. 658.435 κ. και μικρά 192 χωρητ. 177.036 κόρων.

Τέλος, είς την έπιστοιχην έκδοσιν του Ο.Α.Π. άναφέρεται, ότι αἱ διὰ τῶν πλοίων μεταφοράι κατά τὸ 1960 κατανέμονται ως ἔξης: 5.313.335 τ. φορτίων μετεφέρθησαν διὰ φορτηγών πλοίων, 207.490 τ., δι' έπιβατηγών, 433.161 τ. διὰ πετρελαιοκινήτων και ιστιοφόρων, 306.701 τ. παρελήφθησαν ως ἔφοδια ύπό διαφόρων πλοίων.

Εἰς τὸ 2.655.652 ἀνῆλθον οἱ διὰ τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς διακινηθέντες έπιβάταις κατά τὸ 1961, ἔναντι 2.555.597 τοῦ 1960. Αὔξησις 80.055 έπιβάται, ηποι ποσοστὸν 3,13%.

Ἡ λίστα πενιχρά αὐτὴ αὔξησης δέον νὰ ἀποδοθῇ εἰς αἰσθητὴν μείωσιν τῆς έπιβατικῆς κινήσεως μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ (50.000 περίπου έπιβάταις ὀλιγώτεροι).

Σημειούται, διτεῖς τὸν ἀριθμὸν τῶν έπιβατῶν ἔξωτερικοῦ περιλαμβάνονται καὶ οἱ περιγγηταὶ καὶ οἱ ἐκ Πειραιῶς διερχόμενοι τουρίσταις, καὶ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν έπιβατῶν ἔσωτερικοῦ καὶ ἔκεινοι τῶν πλοίων τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ.

Καὶ συμπληρούται αὐτὴ ἡ στατιστικὴ εἰκὼν τῆς δραστηριότητος τοῦ πειραικοῦ λιμένος κατά τὸ 1961, μὲ τὰ ἔξης στοιχεῖα, τὰ προσδιορίζοντα τὴν οἰκονομικήν του κατάστασιν:

Ἐσοδα: 296.784.000 δρχ., έναντι 245.755.000 δρχ. τοῦ 1960.

Ἐξοδα (πληρωθέντα τακτικά): 197.785.000 δρχ. έναντι 184.198.000 δρχ. τοῦ 1960.

Αὔξησις ἑσόδων: 51.029.000 δρχ. Αὔξησις ἑξόδων 13.587.000 δρχ.

Καὶ παραμένει ἀκεραία ἡ ἀπορία: Πόθεν οἱ ἐπὶ πλέον αὐτοὶ πόροι τοῦ Ο.Α.Π., ὅταν ἡ αὔξησης τῆς κινήσεως του εἴναι μηδαμινή, ὥστε νὰ ἐμφανίζεται — ίδια ἡ ἐμπορευματική — στάσιμος; Ασφαλῶς ἔκ τῆς συνεχοῦς καὶ σιωπήρας ἀνάπτυξασμογῆς τῶν τιμολογίων. Τὸ ἐμπόριον ἐπομένως ἐλήφθωσε καὶ κατά τὸ 1961 τὰς μεγάλας δαπάνας διὰ τὰ λιμενικὰ ἔργα, δχι ἀπαντα χρήσιμα καὶ ἀνταποδοτικά.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

‘Αλλ’ ἐνδιαφέρει ἡ διατύπωσις γενικῶν τινῶν συμπερασμάτων ἐκ τῆς μελέτης τῶν στοιχείων, τὰ ὅποια περιέχονται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἑκδοσιν τοῦ Ο.Α.Π.:

EIS THN GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.

EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel.	346022/24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv.	622552	0211007
BREMEN 1	Tel.	310424	Telex.
Schlachte 15/18	Priv.	446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel.	2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv.	45841	023876
BRAKE	Tel.	510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv.	510 via 4151	
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

1) ‘Η στασιμότης καθ’ ἡμᾶς τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος ἀποτελεῖ καὶ τὸ πλέον ἀναμφισθῆτον σύμπτωμα τῆς κρίσιος, τὴν ὅποιαν διέρχεται τὸ πρῶτον ἐθνικὸν λιμενικὸν κέντρον. Διότι ἡ κίνησης τῶν ἐμπορευμάτων είναι ἡ κυρίως ὑπολογιζομένη, ἀποτελεῖ τὸ μέτρον τῆς ἀκτινοθολίας τοῦ λιμένος, τὴν καλήν του ὄργάνωσιν, τὸ υψός τῶν ἐσόδων του, τὴν οἰκονομικήν του, ἐν ἐνί λόγῳ, εὐεξίαν. Αντιθέτως, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησης καὶ ἔκεινη τῶν ἐπιβατῶν, ἐνώ τὰ μέγιστα ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων τοῦ λιμένος, ἐλάχιστα ἀντιπαρέχουν εἰς αὐτὸν, οἰκονομικῶς.

2) ‘Ο περιορισμὸς τῆς ἐπισκευαστικῆς κινήσεως εἰς τὸν λιμένα ἀποτελεῖ τὴν συνέπειαν τῶν ληφθέντων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μέτρων εἰς βάρος τῶν πρὸς ἐπισκευὴν παραμενόντων ἐντὸς τῆς κυρίας λιμενικῆς περιοχῆς πλοίων. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἐλλειψις ἐπαρκῶν δεξαμενῶν συνέτεινεν ἐπίσης εἰς τὴν μείωσιν μιᾶς κινήσεως, ἣτις ἐνδεχομένως νὰ μὴν είναι ιδιαιτέρως προσδοφόρος διὰ τὸν Ο.Α.Π., ἀλλὰ συντηρεῖ ἔνα λίαν ἀποδοτικὸν διὰ τὴν ἐθνικήν οἰκονομίαν βιομηχανικὸν κλάδον καὶ πράγματα διειθνῶς τὴν φήμην ἐνὸς συγχρόνου λιμένους.

3) ‘Ο ἐπιστημονέμονος περιορισμὸς τῆς μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐμπορευματικῆς κινήσεως, συνεπείᾳ τῆς μεταποτίσεως τῆς τοιαύτης κινήσεως εἰς ὡρισμένα ἀλλας ἐπιλιμένια κέντρα, δικαιολογεῖ ἀνησυχίαν ως πρὸς τὴν διατήρησιν τοῦ πρωτεύοντος ρόλου, τὸν ὅποιον ἀνέκαθεν διερμάτισεν διὰ λιμῆνος τοῦ Πειραιῶς εἰς τὸ διακινούμενον ἐσωτερικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας. Δικαιολογεῖται ἡ ἀποφίει, ὅτι τίποτε δὲν ἀποκλείει τὸν ἔτι στενότερον περιορισμὸν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, κατὰ τὸ προσεχές μέλλον, εἰς μόνον τὸ ἐπίνειον τῆς Πρωτεουόσης καὶ τῆς ἐνδοχώρας της. Τὴν τοιαύτην δυσμενή προσπτικὴν διὰ τὸν λιμένα, δικαιολογεῖ ἡ ἐφαρμοζομένη παρὰ τὰς κυβερνήσεως κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ πολιτικὴ — ὅρθη αὐτὴ καθ' ἐστήν — τὰς καταστοράς τῶν ιδρυομένων νέων βιομηχανιών εἰς διάφορα ἐπαρχιακά κέντρα (έργοστάσια ζαχάρεως, λιπασμάτων, ἐλαστικῶν, ἀλουμινίου κλπ.) γεγονός, τὸ διόποιον θά ἔχῃ ως ἀποτέλεσμα νὰ ἀποστερῇ διὰ λιμῆνος τοῦ Πειραιῶς σοδαρού ποσοστοῦ εἰσαγωγικῆς κινήσεως πρώτων υλῶν, ἀλλὰ καὶ ἔχαγωγικῆς τοιαύτης, εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς εἰς ιδρυομένες βιομηχανίαι θά ἔχαγουν τὴν παραγωγὴν τῶν καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

4) Οι ἀριθμοὶ οἱ περιλαμβανόμενοι εἰς τὴν ἐπησίαν ἑκδοσιν τοῦ Ο.Α.Π., καταδεικνύουν ὅτι καὶ κατὰ τὸ 1961 παρέμεινεν ἐν ἀδρανείᾳ ὁ εἰκονικῶς ὑφιστάμενος θεσμὸς τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης.

5) Θεμελιούται ἔτι περιυστότερον ἡ ἀποφίει, ὅτι ὁ Ο.Α.Π. διὰ νὰ ἀντιπεξέλθῃ εἰς τὰς δαπάνας τῶν ἐκτελουμένων ἔργων, ὡρισμένα τῶν διόποιων κρίνονται ως διποτελεῖται πολυτελῆς, λιπασμάτων, ἐλαστικῶν, ἀλουμινίου κλπ.) γεγονός, τὸ διόποιον θά ἔχῃ ως μεθόδου τῆς σιωπρᾶς ἀναπροσαρμογῆς τῶν τιμολογίων του. Εἰς ἐπίρωσιν τούτου, θά ἡδύνατο νὰ ἀναφερῇ εἰς καὶ μόνον ἀριθμός. Εἰς τὴν ἐπησίαν ἑκδοσιν ἀναφέρεται, ὅτι τὰς ἔσοδα τοῦ Ο.Α.Π. κατὰ τὸ 1961 εἰναιαντίστησαν ἀσύρματην πρώτηκοντα δόλων ἐκοπομυρίων δραχμῶν, ἐνῷ ἡ αὔξησης τῆς δόλης ἐμπορευματικῆς κινήσεως (συμπεριλαμβανομένων τῶν πετρελαιοειδῶν) δὲν ὑπερέβη τὸ 4,32%.

Καὶ μία εἰσέτι, ἡ τελευταία διαπίστωσις:

‘Εμφανίζεται μειωμένη ἡ κίνησης τῶν εἰς ύγρα καύσιμα ἀνεφοδιασμῶν τῶν πλοίων. Είναι ἡ μείωσις αὐτὴ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς λειτουργίας καὶ ἀλλων σταθμῶν μπάνκερ εἰς διάφορα ἐπίκαιρα σημεῖα τῆς χώρας διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν.

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

ΤΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ
καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ

ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΗΜΑΝ

ΈΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΉΠΕΡΕΚΑΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΔΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΛΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX GE 046



Dont look
what you PAY
Look
what it COSTS
by not
having
MacGREGOR'S

ΕΙΣ ΤΑΣ ΧΩΡΑΣ ΤΟΥ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟΥ ΜΠΛΟΚ ΕΠΙΣΠΕΥΔΕΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΥΤΑΡΚΕΙΑ

ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΤΩΝ ΕΠΙΔΙΩΣΕΩΝ

Η κυκλοφορία ένως βιθλίου υπό τὸν τίτλον «Κομμουνιστικά πλοῖα και κομμουνιστική ναυτιλία» ήθεν έπικαιρώς, καθ' ὅν χρόνον αἱ χῶραι τοῦ Παραπτέτασματος ἔχαγγέλλουσι σχέδια μιᾶς εἰς εύρειαν κλίμακα ἀναπτύξεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν και τῆς ναυπηγικῆς αὐτῶν βιομηχανίας. Η συνολικὴ χωρητικότης τῶν ποντοπόρων πλοίων τοῦ Ἀνατολικοῦ Συναπτισμοῦ (ἔξαιρουμένου τοῦ ἀξιολόγου ρωσικοῦ στόλου τῆς Κασπίας Θαλάσσης) ἀνέρχεται στήμερον εἰς ἔξ, ἵσως, ἀκατομύρια τόννων γκρός, καλύπτοσσα κατὰ πλέον τῶν 4% τοῦ παγκοσμίου στόλου. Καὶ μόνον ἡ Σοβιετικὴ "Ενωσις σχεδιάζει νὰ ναυπηγήσῃ τὰ πενταπλασιάση ἡ ἔχαπλασίαση μέχρι τοῦ 1980 τὴν χωρητικότητα ποὺ κατεῖχε τὸ 1960, εἰς τρόπον ὥστε νὰ φθάσῃ εἰς δύναμιν 20 ἑως 25 ἀκατομύρια τόννων γκρός και νὰ δεσπόζῃ τοῦ στόλου ὅλων τῶν δορυφόρων χωρῶν, ἐκ τῶν ὅποιων διπλωνικός ἔρχεται δεύτερος, μὲ προσπτικὴν νὰ φθάσῃ τὸ 1980 εἰς τὰ 4 ἀκατομύρια τόννων ά.ν.

Προκειμένου νὰ κρίνῃ τις τὴν πιθανὴν ἐπιτυχίαν τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἐπιδιοκομένων σκοπῶν και τὴν πιθανὴν ἔιστον σύνθεσιν τῶν στόλων τῶν και τῆς ναυπηγικῆς τῶν βιομηχανίας, θεωρεῖται πολύτιμον τὸ ἐν λόγῳ βιθλίον, διότι περιέχει μίαν σύντομον ἔκθεσιν τῆς γενομένης εἰς ἑκάστην χώραν προόδου ἀπὸ τοῦ 1945 και ἐντεύθεν. Η ἔκτασις τὴν ὅποιαν δίδει ὁ συγγραφεὺς κατὰ τὴν ἔξτασιν ἑκάστης χώρας, ἔξαρταται — προφανῶς — ἐπὸ τοῦ βαθμοῦ τῆς μωσικότητος, ποὺ τηροῦν αἱ χώραι αὐταὶ, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ναυτιλίαν και τὴν ναυπηγικὴν τῶν βιομηχανίαν. Ἐκ τούτου και ἔγγειται ἡ φαινομενικῶς σοδαρωτάτη δυσαναλογία εἰς τὴν διάταξιν τῆς ὑλῆς τοῦ βιθλίου, εἰς τὸ ὅποιον διπλωνικός στόλος καταλαμβάνει διπλάσιον χώρων, ἔναντι τοῦ ἀφειρουμένου εἰς τὸν πεντάκις μεγαλύτερον ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος στόλου τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας.

Τὸ βιθλίον ἀρχίζει μὲ δύο κεφάλαια ἀναφερόμενα εἰς τὴν γενικήν, κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου, οἰκονομικήν ἐρήμωσιν τῆς καταληφθείσης Ἀνατολικῆς Εὐρώπης και εἰς τὰς συστηματικὰς δημεύσεις βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, πλοίων, κλπ. ἀπὸ μέρους τῶν Ρώσων. Τούτο και ἔγκολούθησεν ἐπὸ τὴν πράξει και μετὰ τὴν ἐπειδὴ τὸ 1949 ἴδρυσιν τοῦ «Συμβούλιου Ἀμοιβαίας Βοηθείας» (Κόμεκον ἡ S.E.V.), μέχρις ὅτου — μετὰ τὸν βάνατον τοῦ Στάλιν — κατώρθωσαν οἱ Ρώσοι ἡ ἀντιληφθούν βαθμηδόν, ὅτι στρατιωτική και πολιτική πίεσις και ἀγοραὶ ἀπὸ δορυφόρους χώρας εἰς αὐθαιρέτως χαμηλάς τιμάς, δὲν ἡσαν ἀποτελεσματικά μέθοδοι πρὸς μετατροπὴν ἑκάστου δορυφόρου εἰς χώραν ἔχουσαν ἐθνικήν οἰκονομίαν, προγραμματισμένην κατὰ τὸ σοδιετικὸν ὑπόδειγμα. Προτιμώτερον, ἐν προκειμένῳ, θὰ ἡτο ἐν πρόγραμμα οἰκονομικῆς συγχωνεύσεως, διπέρ δίδει σοδαράν προσοχὴν εἰς τὰς οἰκονομικὰς ἀνάγκας και τὰς δυνατότητας ἑκάστης χώρας - μέλους και ὅτι ἐλαστικῶς σχεδιαζόμεναι ἐπιδιώξεις ἡτο πιθανώτερον νὰ δώσουν ἀποτελέσματα περισσότερα, ἀπὸ τοὺς μη πρακτικούς και ἀκάμπτους πινακας τῶν ἰδεολογικῶν σχεδίων τῆς περιόδου Στάλιν. Τὰ κεφάλαια αὐτὰ τὸ βιθλίον δεικνύουν πῶς αἱ ναυπηγικαὶ ἀνάγκαι τῶν Σοβίετ και κυρίως ἐντὸς τῆς ἀρχαιμένης ἀπὸ τοῦ 1950 δεκαετίας, ἐμονοπώλησαν τὴν βραδέως ἀναλαμβάνουσαν ἔχωριον ναυπηγικὴν βιομηχανίαν και ἡνάγκασαν τὴν Ρωσίαν νὰ ἀναζητήσῃ χωρητικότητα ἀπὸ τὴν Δύσιν και ἀπὸ τὰς δορυφόρους χώρας, ιδιαὶ δὲ ἀπὸ τὴν Πολωνίαν, τὴν Ἀνατ. Γερμανίαν και τὴν Οὐγγαρίαν.

ΠΟΛΩΝΙΑ: Τὰ ἐπόμενα ἔξι κεφάλαια πραγματεύονται περὶ Πολωνίας. Η ἔξ αὐτῶν πρώτη ἐντύπωσις τοῦ ἀναγνώστου ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπιδειξίστητη, τὴν ἀλαστικότητα και τὴν ἔθνικὴν ὑπερφέρανεν τῶν Πολωνῶν, ητὶς βασίζεται ἐπὶ μακρᾶς ναυτικῆς παραδόσεως, ποὺ ἐπέζησε τῶν πολλῶν Ιστορικῶν περιπτειῶν τῆς χώρας. Ἐκτίθεται, πῶς οἱ Πολωνοὶ προστηρούσθησαν εἰς τὰς συμβάσεις τοῦ Σοβιετικοῦ Συναπτισμοῦ, ἐντὸς τοῦ ὅποιου εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ ζήσουν και πῶς ἐπέτυχον, σχεδὸν ἐκ τοῦ μηδενός, νὰ δημιουργήσουν συγχρονισμένην ναυπηγικὴν βιομηχανίαν και συγχρονισμένον ἔθνικὸν τῶν ἐμπορικῶν στόλου, ποὺ συνέθεται ἀξιόλογον πηγὴν συναλλάγματος. Ἀποβλέπουν νὰ καταστοῦν αὐτάρκεις εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῶν, μὲ περαιτέρω προσπτικήν, διὰ τὴν ἀπὸ τοῦ 1960 ἀρχαμένην δεκαετίαν, νὰ μετάσχουν μὲ ποσοστόν τι και ἐπὶ τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἐργασιῶν. Οὐδέ-

ποτε, ἐν τούτοις, ἔλειψε τελικὸς τις ἔλεγχος ἀπὸ μέρους τῆς Μόσχας και οἱ Πολωνοὶ εἶναι ἀκόμη ὑποχρεωμένοι νὰ ναυπηγοῦν πολλὰ πλοῖα διὰ τὴν Ρωσίαν, ἀντὶ διὰ τὸν ίδιον τῶν στόλου, ὑποχρεούμενοι σύντοι νὰ ναυλώνουν πρόσθετον ἔναντι χωρητικότητα ἐκ τῆς Δύσεως, ἀναλόμαστοι τοῦ γλίσχρου διαθεσίμου συναλλάγματός των.

Μετὰ τὴν ἔξτασιν τῶν ἐπιρροῶν και πιέσεων τοῦ κομμουνιστικοῦ κόμματος ἐπὶ τοῦ προσωπικοῦ και τῶν διευθυντῶν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας και τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐν Πολωνίᾳ, πιέσεων αἵτινες κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ τὴν κατέστησαν πολὺ ἀλαστικότεραι, διαγγέλματος τοῦ βιθλίου προβαίνει εἰς ἐπισκόπησιν τῶν πολωνικῶν λιμένων, τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς και διοικήσεως μετὰ τὸ πόλεμον και προχωρεῖ εἰς ἐνδιαφερούσας συγκρίσεις παλαιῶν και νέων συστημάτων και ἀπόδοσεων. Υπογραμμίζει, ὅτι ἡ μέθοδος παραγωγῆς διηκολούθησε τοῦ ὄρθολογιστικοῦ συστήματος, διπέρ ἐφημρόδοσθι ἀπὸ τὸν Ἀνατολικὸν Συναπτισμὸν εἰς νέους τύπους πλοίων, ἔξαιρει τὰς ἀντιθέσεις πρὸς τὸ γεγονός, ὅτι μεγάλος ἀριθμός σκοφών μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καταναλίσκει γαιανθράκα και τονίζει, ὅτι ἡ Ἑλλειψις πλοίων ὑπὸ πολωνικὴν σημαίαν καθιστᾷ ἐπάναγκες, διόπει συνεχισθῆ ἡ ναυπηγικὴ προσπάθεια πρὸς ἀντικατάστασιν μονάδων ἡλικίας μέχρι 50 ἑτῶν.

Διδεται περαιτέρω εἰς τὸ βιθλίον μία περίληψις τῶν κυριωτέρων ναυπηγείων και τῶν τύπων τῶν πλοίων, εἰς τὸ ὅποια ταῦτα εἰδικεύονται. Εἰς ἔνα ἐκ τῶν τελευταίων κεφαλαίων, περὶ τῶν ἐφαρμοζομένων εἰς τὴν Πολωνίαν ναυπηγικῶν μεθόδων, τονίζεται, ὅτι ἡ χώρα βασίζεται, δύσον ἀφορᾶ τὰ πρώτας ὄλας, ἐπὶ τῶν ὄλων χωρῶν τοῦ Ἀνατολικοῦ Συναπτισμοῦ, μολονότι διὰ τὰς ρωσικὰς παραγγελίας ἔνα τμῆμα τῆς ἀξίας των καταβάλλεται εἰς συναλλαγμα, δύστοι νὰ δύνανται τὰ ναυπηγεῖται νὰ ἀγοράζουν ἀπὸ τὴν Δύσιν ραντάρ, σωσιδίους λέμβους και ἄλλα εἰδῆ ἔξοπλισμού, μή δυνάμενα νὰ ἔξερεθοῦν ἀλλαχοῦ. Μίαν μείζονα παραχώρησην, τὸν ὅποιον ἀγονίζονται οἱ Πολωνοὶ νὰ ἀποστάσουν ἀπὸ τὸν Ρώσους, ἔγκειται εἰς τὴν παραλαγήν των ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως νὰ ναυπηγοῦν πλοίων διὰ τὴν Σοβιετικὴν "Ενωσιν".

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ: Ο συγγραφεὺς τοῦ βιθλίου δέν παρέχει τὴν προσοχὴν τοῦ ἀναγνώστου εἰς τὴν καθυστέρησιν, ποὺ προεκάλεσεν διεύτερος παγκόσμιος πόλεμος εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διστὶς εἰχεν ἀρχίσει νὰ ἔξελισται ρωμαλέως κατὰ τὸ 1940. Μετὰ τὴν ληξιν τοῦ πολέμου, οἱ Ρώσοι διέθετον ὀλίγα μόνον δεξαμενόπλοια, διὰ δὲ τὰ σκάφη ἦσπον φορτίου ήσαν ὑποχρεωμένοι νὰ βασίζωνται εἰς τὰ 80 ἀμερικανικά πλοῖα, τὰ ἔκχωρηθέντα εἰς τὴν Ρωσίαν, βάσει τοῦ νόμου πεπρὶ ἐκμισθώσεως και δανεισμοῦ. Πολλὰ ἔξ αὐτῶν ἔργαζονται ἀκόμη, ἐνῷ ἀλλα ἔχησαν θητείαν, χωρὶς νὰ καταλείπουν τὴν περιοχήν των. Η δύναται ἐλλειψις χωρητικότητος, ἀπὸ τὴν ὅποιαν δεκαετίαν, οἱ Ρώσοι, συντεταῖ εἰς τὸ νὰ πιστεύσῃ τις, ὅτι εἶναι δύσκολον νὰ προῦνοι οὗτοι εἰς διαλύσεις παλαιῶν πλοίων.

Ο συγγραφεὺς τοῦ βιθλίου δὲν παρέχει, ἀτυχῶς, λεπτομερείας περὶ τῶν μεταφορικῶν ὑποχρεώσεων, τὰς ὅποιας ἀνέλαβον οἱ Ρώσοι διὰ τῶν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν μὲ τὴν Ἰνδίαν, τὴν Αἴγυπτον, τὴν Ἰνδονησίαν και ἄλλας χώρας, οὔτε ἀσχολεῖται μὲ τὴν ραγδαίαν αὔξησιν τῶν ναυπηγήσεων φορτηγών σκαφῶν κατὰ τὴν ἀπὸ τοῦ 1950 και ἐντεῦθεν δεκαετίαν, διὰ της κατέστησην τῶν νὰ ἀναπτυχθῇ ποιά τις ἔγχωρης ναυπηγικὴ δυναμικότης και διὰ της ἐσημειώθησαν οὕξημέναι εἰσαγωγαὶ νέου τονιάς ἐκ Πολωνίας, Ἀνατ. Γερμανίας, Φιλλανδίας και ἐξ αἱλλων χωρῶν. Τὸ καταπληκτικὸν ἐν τούτοις γεγονός ἔγκειται εἰς τὸ διὰ οἱ Ρώσοι ἔχουν ἀκόμη ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν πρώτων γερμανικῶν ἐπιβατηγά πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 135.000 τόνων περίπου, ἐκ τῶν ὅποιων δύμων ἔμφαντονται εἰς τὰς ὄδους τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, καθόστον ἀπασχολούνται εἰς τὰς ταξίδια ἀπόμεμακρυσμένων περιοχῶν, μεταξὺ Βλαδιβοστόκ και ρωσικῶν λιμένων τῆς "Απω" Ἀνατολῆς πρὸς τὸν Βερίγγειον πορθμόν.

Περισσότερα προσοχὴ δίδεται ἐν τῷ βιθλίῳ εἰς τὰ τῆς δραστηριότητος τῶν σοδιετικῶν δεξαμενοπλοίων. Προβλέπει διὰ της συγγραφεὺς, διὰ τὸ ρωσικό στόλος τῶν τάνκερος, ἀκόμη και μέχρι τοῦ 1970, δὲν θὰ εἰναι ἐπαρκής πρὸς τὸν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν εἰς τὰς αὖξανομένας ἔξ-

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

CABLES : CARRASBRO

γωγάς πετρελαίων. Ή έπεκτασίς τού δικτύου πετρελαιασιγωγών τής Ανατολικής Εύρωπης θα άποκλείσῃ, κατά πάσαν πιθανότητα, τήν ναυπηγησιν μικρών ακτοπλοϊκών δεξαμενοπλοίων, ένω ή και διά τά μεγάλα μεγέθη όσυγγραφεύς δέν προβλέπει, δηλαδή θα ένδιαφερθούν διά σουτέρ - τάκερς τών 65.000 τόνων Δ.Β. και άνω. Είς τούτο δώμας άντιτάσσεται ή μεταδοθείσεις κατ' Απρίλιον πληροφορία έκ Μόσχας, περί σχεδιαζομένης ναυπηγήσεως πυρηνικών δεξαμενοπλοίων τών 60.000 τόνων, έτι δέ και ή πρόσφατος πληροφορίας, καθ' ήν καθειλκύσθη ηδη είς Λενίνγραδ τάκερς τών 60.000 τόνων Δ.Β.

Τό διά τήν Ρωσίαν τμήμα τού βιβλίου τελειώνει μὲ κεφάλαια πραγματεύμενα μὲ τήν σοβιετικήν άλιειαν άνοικτής θαλάσσης καὶ τήν ώκεανογραφικήν δραστηριότητα τών Σοβιέτ, άμφοτέρων τών θεμάτων τούτων περιβαλλομένων μὲ πέπλον μυστηρίου, λόγω καὶ τής πολεμικής σύνων κεκαλυμμένης ίδιοτητος. Μνεία επίσης γίνεται τού έντατικού ρωσικού προγράμματος έρευνών είς τήν Αρκτικήν Θάλασσαν, πρωτιστέμενου νά διευκολύνη τήν ναυσιπλοΐαν κατά μήκος τών βορείων θαλασσών γύρω τών άκτων τής Σιβηρίας.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ: Ή έξελιξης τής ναυπηγικής βιομηχανίας έλέγχεται ἀπό τούς Ρώσους αὐστηρότερους, παρ' δύον είς τήν Πολωνίαν, ἀλλὰ καὶ τής βιομηχανίας ταύτης κύριος λόγος τής ύπαρξεώς της είναι νά ναυπηγή πλοΐα διά τήν Σοβιετικήν Ρωσίαν. Οι γνωστότεροι ἐκ τῶν έμφανισθέντων τύπων πλοίων, είναι τής κλάσεως τού έπιβατηγού «Μιχαήλ Καλίνιν», ένω καὶ πλοία ξηρού φορτίου, καθώς καὶ ἔτεροι τύποι σκαφών παρεδόθησαν ἀπό τά ναυπηγεία τής Ανατολικής Γερμανίας. Εύρεια γίνεται χρήσις τής παραγωγῆς ἐν σειρᾷ, ἀλλ' ὅπως καὶ ἐν Πολωνίᾳ, συνεχίσθη ἡ κατασκευή πλοίων μὲ κατανάλωσιν γαιανθράκων. Πολλαὶ καθυστερήσεις παραδόσεως σκαφών εἰς δορυφόρους χώρας τής Σοβιετικής Ενώσεως καὶ είς τὸν έμπορικὸν στόλον τής Ανατολικής Γερμανίας ὀφείλονται εἰς τήν δοθεῖσαν προτεραιότητα τών ναυπηγήσεων διὰ λογαριασμὸν τής Ρωσίας. Τό βιβλίον περιέχει ἐπίσης ἐπισκόπησιν τῶν κυριωτέρων λιμένων τής Ανατολικής Γερμανίας, τών ναυπηγείων τῆς καὶ τῶν ἔργοστασίων ἐπισκευῆς πλοίων.

ΑΛΛΑΙ ΧΩΡΑΙ: Έξετάζονται ἀκόμη είς τό βιβλίον αἱ ναυτιλιακαὶ δραστηριότητες τής Ρουμανίας, Ούγγαρίας, Τσεχοσλοβακίας καὶ Ἀλβανίας. «Ολαὶ αἱ χώραι αὐται ἔχουν ἐκπονήσει προγράμματα αὐξήσεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων των, παρουσιάζουν δέ καὶ τίνας ἔξελιξεis ναυπηγικῆς Ικανότητος. Τελευταῖον κεφάλαιον ἀφιεροῦται εἰς τήν κομμουνιστικήν Κίναν, τούτο δύον είναι βραχὺ, ἐλλείψει συγκεκριμένων πληροφοριῶν. Ο συγγραφεύς, λόγω τής οἰκονομικῆς ἔξαθλώσεως τής Κίνας, δέν προβλέπει μεγάλην ἀνάπτυξιν τής ναυπηγικῆς τής βιομηχανίας, οὔτε καὶ αὐτάρκειαν χωρητικότητος διά τής ἀγορᾶς ξένων πλοίων ἐν τῷ ἔγγυς μέλλοντι. Βλέπει μόνον, δηλαδή οι Κινέζοι θα είναι οὐποχρεωμένοι, ἐπὶ πολλὰ ἀκόμη ἔτη, νά συνεχίσουν τὸ δαπανηρὸν δι' αὐτοὺς πρόγραμμα τής ναυλώσεως ξένων σκαφών διὰ τάς μεταφοράς των.

Γενικῶς τονίζεται εἰς τό βιβλίον, δηλαδή ο Σοβιετικός Συνασπισμός εἶναι ἀποφασισμένος νά καταστῇ αὐτάρκης εἰς τε τὸν τομέα τής ναυ-

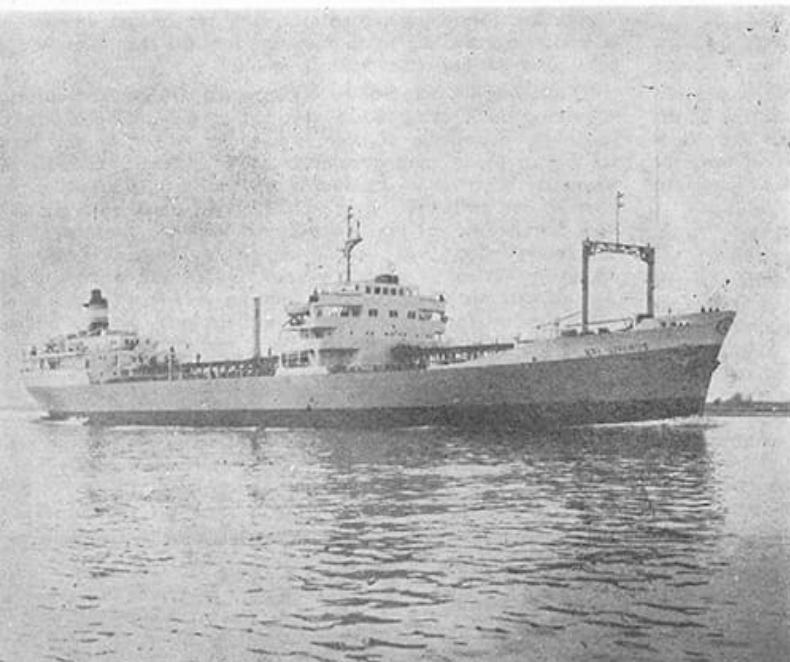
πηγικῆς ικανότητος, δύον καὶ είς τήν ἐπάρκειαν χωρητικότητος. Προβλέπει δύον διάφοραίς της ουγγραφεύς καὶ διαφοράς ἐντὸς τού Συνασπισμοῦ, δταν δύο ἀπό τὰς χώρας - μέλη ἀρχίζουν νά άξιώνουν τήν μεταφορὰν ἄνω τῶν 50% διά τά ίδιά των πλοίων. Μία περίπτωσις ἐκδηλώσεως τοιούτων τάσεων έσημειώθη είς τό μεταξύ Πολωνίας καὶ Κίνας ἐμπόριον. Οι Πολωνοί δυστρεστήθησαν, διότι ἐπλρώθησαν δι' ἐμπορεύματα καὶ ναύλους εἰς είδος, ἀντί νά πληρωθούν εἰς συνάλλαγμα τῆς Δύσεως καὶ ἐνώ αἱ μέρη σήμερον κινεζικαὶ ναυλώσεις δέν ἀνέτρεψαν τὸ μονοπώλιον, σχεδόν, τής προμηθείας τονάζ, ἀναμένεται δηλαδή θα ἀσκήσουν πίεσιν, ὅπως αἱ ἔξαγωγαί των διενεργούνται, διότι περισσότερον διά πλοίων τελούντων ὑπό τήν διαχείρισή των, ἔστω καὶ ἀν τά πλοία ταῦτα δέν είναι ιδιόκτητα, ἀλλ' ἀπλῶς ναυλωμένα παρ' αὐτῶν διά πολλὰ ἐπόμενα ἔτη.

Τό βιβλίον είναι πλούτισμένον μὲ είκόνας παλαιών καὶ νέων πλοίων, καθὼς καὶ ναυπηγικῶν ἔγκαταστάσεων τῶν ἀναφερομένων χωρῶν. Προβλέψεις ἐπί τού δημοτος τούτου περὶ τῶν μελλοντικῶν ἔξελιξεων ἀποδίνουν ἀπατηλαί, θα δηλαδή δύον διάφοραίς της θα είναι ουγγραφεύς, μὲ τήν εύρειαν γνῶσιν τής μέχρι τούδε καταστάσεως, ἡδηντανο νά σκιαγραφήσῃ πως τήποτε προσπικήν καὶ τάς φιλοδοξίας τῶν χωρῶν τού Ανατολικού Συνασπισμοῦ, ὅταν αἱ ναυπηγικαὶ των βιομηχανίαι ἀχθοῦν εἰς στάδιον ικανότητος ὑπερβανούσης τάς ἀνάγκας τού ιδίου των στόλου πρὸς περαιτέρω αὐξήσιν καὶ ἀντικαταστάσεις. «Οταν δηλαδὴ αἱ χώραι αὐται θα ἔξειλίσσονται εἰς δυναμικούς ανταγωνιστάς, ἐπί διεθνούς ἐπιπέδου. Θα δηξίεν επίσης νά ύπαρχη είς τό βιβλίον ποιά της πρόδλεψις περὶ τῶν ἔλπιδων τού Συνασπισμοῦ νά καλύψῃ τάς εἰς χωρητικότητα ἀνάγκας του. Κατά τά τελευταῖα ἔτη αἱ χώραι τού Συνασπισμοῦ είχον τό εύεργέτημα νά ναυλώνουν χωρητικότητα εἰς χαμηλάς τιμάς. Κάποτε δύον ή προσφορά χαμηλῶν ναύλων θα παύση νά είναι εἰς τάς ἐν λόγῳ χώρας εὐχάριστος, ευδήλως ὡς αὐται θα ἔχουν περισσειαν χώρου πρὸς ναύλωσιν, μὲ τήν ἔλπιδα δηλαδή διά τῶν ναυλώσεων τοιούτων χώρου διά ἔξασφαλίσουν έχουν συνάλλαγμα, τού όποιού έχουν χρονίαν ἀνάγκην.

* * *

Κατά τό «Ναυτιλιακὸν Ινστιτούτον τής Βρέμης» ή δύναμις τού ἐμπορικού στόλου τού κομμουνιστικού μπλόκον ἀνήρχετο τήν 1ην Μαΐου εἰς 5.822.000 τόν. γκρός, τού ρωσικού ιδιαιτέρως εἰς 4.311.000 τόν. γκρός (1.131 πλοία) καὶ τού πολωνικού 762.000 τόν. (187 πλοία). Τρίτην θέσιν κατέχει ὁ κινεζικός μὲ 211 πλοία (530.000 τόν. γκρός). Μικρότεροι οι στόλοι τῶν ἄλλων δορυφόρων.

Τάνκερς ἐδῶ κατέχουν αἱ χώραι τού Παραπετάσματος 197, τόνων 1.309.000 καὶ ἀλιευτικά 498 σκάφη, 651.171 τόν. γκρός. Τὰ τελευταῖα ἔξαιρούνται τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν ἀριθμῶν. Απὸ τού πολέμου καὶ ἐντεῦθεν 1.436 σκάφη, 3.8 ἑκατομ. τόν. γκρός προσετέθησαν εἰς τὸν στόλον τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν (129 τάνκερς 889.042 τόν. γκρός). Τέλος, 465 σκάφη 1.015.000 τ. γκρός ἐναυπηγήθησαν ἐκτός τῶν χωρῶν τού Ανατολικού μπλόκον.



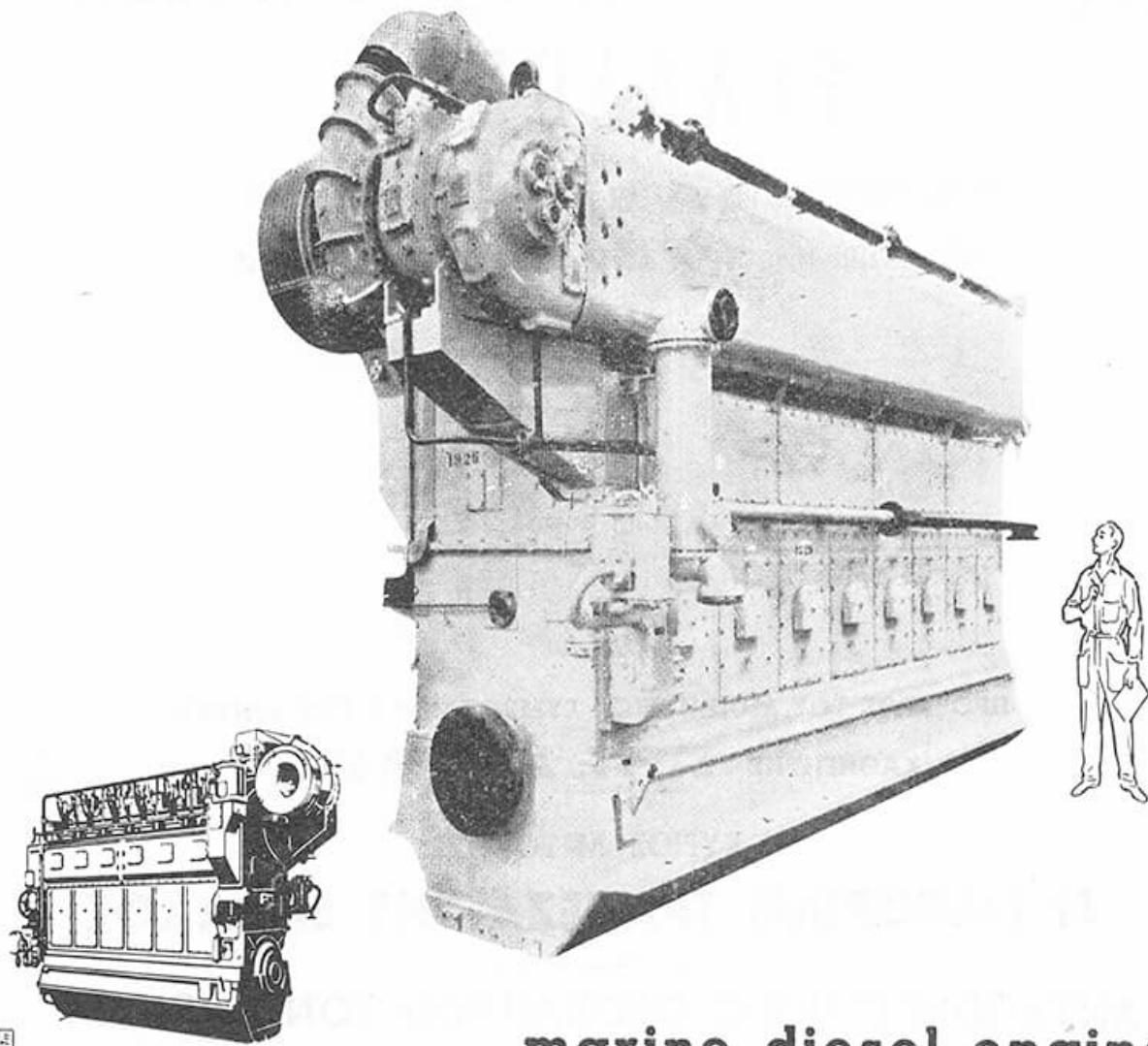
Berths and double graving dock
with building capacity
up to 65,000 tons dw.
Five floating docks
for ships up to 86,000 tons dw.
Two graving docks
for ships up to 38,000 tons dw.
Licensees for:
M.A.N. Diesel engines
Doxford oil engines
Pamestrada steam turbines
Foster Wheeler steam boilers

SHIPBUILDERS MARINE ENGINE BUILDERS

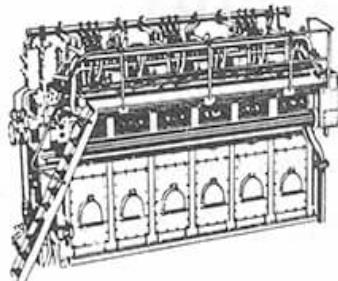
SHIP REPAIRERS

WILTON-FIJENOORD SCHIEDAM-HOLLAND

WERKSPOOR



B. 1926



marine diesel engines

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

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

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

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

WERKSPOOR AMSTERDAM WORKS
HOLLAND



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

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: ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις ἐπισκευῶν καὶ συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δόφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων

Ἐ μ β ἄ σ μ α τ α

Πᾶσα ἀλλη ἔξυπηρέτησις

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, 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.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

ΑΜΦΙΣΒΗΤΟΥΜΕΝΑΙ ΡΗΤΡΑΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠ' ΑΥΤΩΝ ΑΓΓΛΙΚΗ ΚΑΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Έφοπλισταί καὶ ναυλωταὶ θεωρῶν ἐπάναγκες νὰ προσφεύγουν συχνὰ εἰς τὰ δικαστήρια πρὸς διευθέτησιν ἀμφισβητήσεων προερχομένων ἀπὸ όρους τοῦ ναυλοσυμφώνου. 'Εάν, θεν, ἡ ἐμπειρία, ἣν ἀποκτά τις ἔκ τῶν δικαστικῶν ἀπόφασεων, μέλλει νὰ χρησιμεύῃ πρὸς δῆλος τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφοράς, τότε σκόπιμον θὰ ἴσται νὰ ἔξετασθούν λεπτομερέστερόν πως αἱ ἐν λόγῳ ἀπόφασεις, πρὸς ἀποφυγὴν παρομοίων δυσκολιῶν, δυναμένων νὰ ἀνακύψουν ἐν τῷ μέλλοντι. Συνήθης ἔκφρασις, τὴν ὅποιαν ἀπαντᾶ τις εἰς τοὺς ὄρους τοῦ ναυλοσυμφώνου, εἶναι «ἡ ἐργάσιμος ἡμέρα, καιροῦ ἐπιτρέποντος». Συμφώνων πρὸς τὰς ἀπόφασεῖς τῶν δικαστηρίων, ἡ φράσις αὐτῆ σημαίνει τὸν ἀριθμὸν τῶν ὥρων, καθ' ἃς συνήθως διεξάγεται ἐργασία εἰς ἔνα λιμένα, μὲ μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὥρων, αἵτινες χάνονται λόγῳ καιρικῶν συνθηκῶν.

'Ἐτέρα συνηθεστάτη ἔκφρασις εἰς τὰ ναυλοσυμφώνων εἶναι: «Οὐλόκληρος ὁ χρόνος ὃ ἔξικονομούμενος κατὰ τὸ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν». Εἰς δύο προσφάτους ὑπόθεσεις, μιᾶς ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν καὶ ἑτέρας τῶν βρετανικῶν δικαστηρίων, ἔξετάζεται ἡ σημασία τοῦ ὄρου τούτου τῶν ναυλοσυμφώνων καὶ ἡ ἐρμηνεία των δίδεται εἰς τὰς ἐκδοθείσας ἀπόφασεις. 'Η ὑπόθεσις τῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας Δυτικῆς Ἀφρικῆς (τῆς Μονρόδιος) ἐναυτού τῆς Ἐταιρίας Μεταλλευμάτων καὶ Σιδήρους ἡχήσειν τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, κατόπιν διενέξεως προεθύούστης ἐκ τῆς ἐρμηνείας ρήτρας τοῦ ναυλοσυμφώνου, ητοι τῷ ὥριζε:

«Ἐπισταλίαι (ἄν υπάρχουν) ἀποζημιύνται πρὸς 1000 δολάρια ἡμερησίως ἢ κατ' ἀνάλογιαν διὰ τημά της ἡμέρας. Οἱ πλοιοκτήται ὑποχρεούνται νὰ παρέχουν εἰς τοὺς ναυλωτάς ἀποζημιώσεις διὰ ἐπιτάχυνσιν φορτοεκφόρτωσεως πρὸς 500 δολαρία ἡμερησίως ἢ κατ' ἀνάλογιαν διὰ τημά ἡμέρας, διὰ ὀλόληπρον τὸν ἔξικονομούμενον κατὰ τὴν φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν χρόνον. Δύνανται οἱ ναυλωταὶ νὰ συμφιέζουν τὰς ἡμέρας, αἵτινες παρέχονται διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν».

'Ἐκ πρώτης δύνεις ἡ πρόθεσις τῆς ρήτρας ταῦτης φαίνεται λογικῶς σαφῆς, τὸ δικαστήριον δῆμος ἔθεώρησε ταῦτην διφορούμενην. 'Η διένεξις ἀνεύη μετά τὴν λήξιν τῆς ναυλώσεως, διὸν ὁ ναυλωτὴς ἔξαφλησε τὸν ναύλον, μείον 4541.50 δολαρίων, ἀτίνα ἔκρινεν ὡς ὀφειλόμενα εἰς αὐτὸν διὰ ἀποζημίωσιν ἐπιταχύνσεως φορτοεκφόρτωσεως. 'Η προσφυγὴ εἰς τὰ δικαστήρια ἔγενετο συνεπεία διαφωνίας ἐφοπλιστῶν καὶ ναυλωτῶν, ὡς πρὸς τὴν ἐρμηνείαν τῆς φράσεως «ἀδόκληρον τὸν ἔξικονομούμενον χρόνον». Κατὰ τοὺς ναυλωτάς, ἡ φράσις αὐτῆ ἐστήσασε πάντα χρόνον, τὸν διποίον ἔξικονομησης τὸ πλοίον καὶ στοις κατ' ἀνάγκην περιελάμβανε Κυριακάς καὶ ἔορτάς, καθ' ἃς ἐν πλοίον, λόγῳ ταχυτέρας φορτοεκφόρτωσεως, εἶναι εἰς θέσιν νὰ εὑρίσκεται ἐν πλῷ. Οἱ ἐφοπλισταὶ ὑπετοήριζαν διάφορον ἀπόψιν, ισχυρισθέντες διὸ ὁ ὄρος σημαίνει «πάντα ἔξικονομούμενον χρόνον ἐπὶ τῶν ἔργασιν φορτώσεως καὶ ἐκφόρτωσεως, διτοις δῆμος δὲν περιελάμβανε τὰς μῆτρας ἡμέρας, καθόσον τὸ ναυλοσυμφώνων ὥριζεν διὰ τοῦς Κυριακαὶ καὶ ἔορταὶ ἔξαιρούνται τῶν σταλιῶν».

Οι ναυλωταὶ ἐπέδίωξαν ἀπό τὸ δικαστήριον τὴν ἔκδοσιν συνοπτικῆς ἀπόφασεως, μὲ τὸ ἐπιτείρημα, διὰ διαδικασίας πραγματικῶν γεγονός, ἀπαιτοῦν σχηματισμὸν δικαιικῆς κρίσεως. Τὸ δικαστήριον ἡρόητη νὰ δεχθῇ τὴν αἰτησην ταῦτην τῶν ναυλωτῶν, διότι ἔκρινεν διὰ διατάξεις τῆς ἐπιμάχου ρήτρας ησαν διφορούμεναι. Κατὰ τὸ δικαστήριον, τὸ ἐπιτείρημα ἐπὶ τοῦ διποίου ἐστριχθεσαν οἱ ναυλωταὶ, διότι «πάντα ἔξικονομούμενος χρόνος» σημαίνει κάθε χρόνον ἔξικονομηθέντα ὑπὸ τοῦ πλοίου, ἔρχεται εἰς σύγκρουσιν πρὸς τὴν σαφῆ διατύπωσιν τῆς ἐν λόγῳ ρήτρας, ητοι διποίες τὴν πληρωμὴν ἀποζημιώσεως διὰ ἐπισταλίας κατὰ τὸ ρέχονταν ἡμέραν καὶ τὴν πληρωμὴν διὰ ταχυτέραν φορτοεκφόρτωσιν, ἡμερησίως. Τὸ δικαστήριον δῆμος δὲν ἐκλεισε τὴν ὑπόθεσιν, παρατηρήσαν, διὰ τοῦτος παράγων ἐπέτρεψε νὰ ληφθῇ ὑπὸ δῆμον κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς πληρωμῆς ἀποζημιώσεως διὰ ταχυτέραν φορτοεκφόρτωσιν. 'Ο παράγων οὐτος ἔγκειται εἰς τὸ ισχύον εἰς τὸν σχετικὸν λιμένα νὰ λιμένας ἔθιμον καὶ διὰ τὸ ἔθιμον αὐτὸν δύναται νὰ καθορισθῇ διὰ μαρτυρικῆς καταθέσεως ἐμπειρογνωμόνων.

Ἐκρινει τὸ δικαστήριον, διὰ ἔδικοιντο οἱ ναυλωταὶ νὰ ἀποδείξουν κατὰ τὴν δίκην, διὰ μαρτυρικῆς καταθέσεως ἐμπειρογνωμόνων, ποῖα ἔθιμα κρατοῦν εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἐν προκειμένῳ ὑπόθεσεως καὶ ποῖα ἥτο ἡ πρόθεσις τῶν συμβαλλομένων, καθ' ὃν χρόνον ὑπεγράφετο παρ' αὐτῶν τὸ ναυλοσυμφώνων. 'Ἐκ τούτου, προβάλλει ἡ ἀνάγκη τῆς ἀκριβο-

λογού διατυπώσεως τῶν ὥρων τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἵνα θέλῃ τις νὰ ἀποφύγῃ τὰς διφορουμένας ἐρμηνείας.

ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΜΟΙ ΗΜΕΡΑΙ

'Αφ' ἔτέρου, ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων ἡ μῆχθη ἡ ὑπόθεσις N. B. Mij Zeenvart κατὰ Solne. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην ἡ διαφωνία προέκυψεν ἀπὸ ἀμφισβήτησιν περὶ τὴν ἐρμηνείαν τῆς φράσεως «ἐργάσιμοι ἡμέραι, καιροῦ ἐπιτρέποντος», ητοις περιελαμβάνεται εἰς τὸ ναυλοσυμφώνων. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην ὁ καιρὸς δὲν παρημπόδισε τὴν φόρτωσιν τοῦ σκάφους καὶ τὸ δικαστήριον ἡσχολήθη μὲ τὴν φράσιν «ἐργάσιμοι ἡμέραι» καὶ ἐὰν εἰς τὰς κανονικὰς ἐργασίμους ἡμέρας περιελαμβάνοντο καὶ αἱ ὑπερωρίαι.

«Τὸ σκάφος δένον νὰ φορτώσει δάσα τοῦ δρου «Herthi termus», ἐντὸς τῶν συνήθων χρονικῶν δρίων, ὃν δὲ κρατηθῆ πέραν τῶν πέντε ἐργασίμων ἡμέρων, καιροῦ ἐπιτρέποντος, ἐξαιρουμένων Κυριακῶν καὶ ἔορτῶν, οἱ ναυλωταὶ ὑποχρεούνται εἰς τὴν καταδόλην διὰ ἐπισταλίας 800 ἀμερικανικῶν δολαρίων, καθ' ἡμέραν ἡ καταστολὴν διὰ τημά ἡμέρας, διὰ δόληρον τὸν χρησιμοποιούμενον πέραν τοῦ σταλίου σταλίους χρόνον πρὸς φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν».

'Αναφέροντες ἐν συντομίᾳ τὰ γεγονότα, ἀτίνα ὡδήγησαν εἰς τὴν διένεξιν, πρέπει νὰ ὑπομνήσωμεν, ὅτι τὸ σκάφος ναυλωθὲν διὰ ἀπολούσιον ταξίδιον, ἔχει νὰ πλεύσῃ εἰς Νέαν Ὁρλεάνην, διὰ νὰ φορτώσει σιτηρά καὶ σόγιαν. Κατὰ τὸν κατάπλου του η ἐπερπετεῖ νὰ ἀρχίσῃ τὴν φόρτωσιν μὲ δωδεκάρους ὀρμοχειρίας, μὲ καταστολὴν τῶν κανονικῶν τιμῶν διὰ δέκαρων ἐργασίαν καὶ μὲ ὑπερωρίας διὰ τὰς ὑπολούσιούς των ὥρας τοῦ 24 ὥρων.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ισχυρίσθησαν, διὰ ἐργάσιμος ἡμέρα, καιροῦ ἐπιτρέποντος, πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ μὲ βάσιν τὰς συνήθεις καὶ κανονικὰς ἐργασίμους ὥρας τὰς ισχυρούσας εἰς τὴν Νέαν Ὁρλεάνην καὶ διὰ ὅτι θὰ ἔδει νὰ ἀποκλεισθῶνται αἱ ὑπερωρίαι. Οἱ ναυλωταὶ ἀφ' ἔτέρου ὑπεστήριξαν, διὰ τὸ 24ωρον ἀποτελεῖ, ως ὑλικὸς χρόνος, τὸ μῆκος τῆς ἐργασίμου ἡμέρας τῶν λιμένων. Κατὰ τὸν γνώμην τῶν διαιτητῶν, ἡ διαδικασία εἰς τὴν ἐλόγῳ ὑπόθεσιν ἀπετελεῖ εἰδικὴν περίπτωσιν. Κρίναντες, διὰ τὸ φορτίον παρελήφθη ἐντὸς 24 ὥρων, ἐτόνισαν, διὰ ἀνεπαρκείας ὑπῆρχαν αἱ ἀποδείξεις, διὰ νὰ κριθῆ, διὰ δὲν προκειμένων χρόνος φορτώσεως ἀπετελεῖ ἔθιμον τοῦ λιμένος. Τὸ τεθέν ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου ἐπίμαχον ζήτημα ἦτο, ἐὰν ἐκ τῶν γενομένων δεκτῶν πραγματικῶν γεγονότων καὶ ἐπὶ τὴ δύση τῆς αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ναυλοσυμφώνου, δὲ ὑπολογισμὸς τοῦ χρόνου σταλίου εἰς τὴν Νέαν Ὁρλεάνην ἐπρεπε νὰ γίνη ἐπὶ τὴ δύση τῆς αὐθεντικῆς ἐργασίμου ἡμέρας τῶν συνέχων 24 ὥρων, καιροῦ ἐπιτρέποντος, ἐκάστης ἡμέρας ἀποτελουμένης ἐκ τοῦ παγίως παραδεδεγμένου ἀριθμοῦ τῶν ἐργασίμων ὥρων, ἀνεύ τῶν ὑπερωρίων.

Οἱ διαιτηταὶ ἀπεφανήσαν, διὰ οὐδεμία προστήχθη ἀπόδειξις περὶ τοῦ πόσου παλαιὸν ἦτο ἡ ἐν Νέᾳ Ὁρλεάνη πρακτική φορτώσεως σιτηρῶν εἰς 24 ὥρας ἡμερησίως ἐπὶ ἐπτά ἡμέρας τὴν ἔβδομαδα καὶ διὰ ἐπίσης οὐδεμία ὑπῆρχεν ἀπόδειξις, διὰ ἡ ὑπερωρία πάντας ἡ έκουσία ἡ ἀναγκαστική.

Οἱ διαιτηταὶ ισχυρίσθησαν, διὰ οὐδεμία προστήχθη ἀνέδειξιν, διὰ εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ δεχθῇ τὴν κρίσιν τῶν διαιτητῶν καὶ διὰ οἰανδήποτε καὶ διὰ εἰχεν αὐτὴ ἔννοιαν, δὲν εἶχε πάντως τὴν ἔννοιαν, διὰ ἡμέρα 24ωρος ἡμέρας ἀπετελεῖ ἀμετάβλητον καὶ συνεχῆ πρακτικήν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ὁρλεάνης. 'Εκρινεν διένεξις, διὰ χρονικαὶ περίοδοι, καθ' ἃς πληρώνονται βασικαὶ ἀμοιβαὶ ἐργασίας, ἀποτελοῦντας τὰς «ἐργασίμους ἡμέρας», οὐχὶ δὲ καὶ αἱ περίοδοι ὑπερωρίας.

Η ὑπόθεσις αὐτῆ φαίνεται ἀποτελούσα ἐνδειξιν, καθ' ἥν, ἂν ἀποδειχθῇ διὰ ὑπάρχει ἀμετάβλητος καὶ συνεχῆς τακτικὴ ἐργασίας ἐν λιμένι, μὲ 12ωρον φυλακήν ἡ ἐν μέρει μὲ 12ωρον φυλακήν, ἐπιβάλλουσαν τὴν ἀνάγκην καταδόλης ὑπερωρίας, τότε αἱ συνήθως χρησιμοποιούμεναι δραὶ διὰ ἐργασίαν ἀποτελοῦν «ἐργασίμους ἡμέραν». Πόσον δῆμος καλύπτειν ἥτο, ἀν οἱ συμβαλλομένοι καθίστων σαφεῖς τὰς πρόθεσεις τῶν κατὰ τὸν χρόνον συντάξεων τοῦ ναυλοσυμφώνου.

Ἐπειρον παραδειγματικά ἀναφέρεται εἰς τὴν διένεξιν μεταξὺ τῆς ἐφοπλιστικῆς Εταιρίας Walltanli (τῆς Στοκχόλμης) καὶ τῆς Εταιρίας Siljestrand, πλοιοκτητηρίας του δημόκοιντος «Γκρανδίλλα». 'Η ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ οπαρξίης ρήτρας διαιτησίας κατέστη ἀντικείμενον διαιτητικῆς διαδικασίας εἰς τὸ «Οσλο». 'Η διένεξις ἥλθε ὑπὸ τὸ φῶς μιᾶς δυναμένης νὰ ἀποκληθῇ «εὔτυχος ἀπροσεξίας», τῆς ἐνσωματώσεως δηλαδή εἰς ναυλοσυμφώνων, τύπου Βαλτικής (Baltimie) διαιτάξεων τοῦ ἀμερι-

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

κανικού νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης». Ἐξηκριβώθη ἐκ τῆς διαδικασίας, ὅτι οὐδεὶς ἐκ τῶν συμβαλλομένων ἀπέδιδε πραγματικήν σπουδαιότητα εἰς μίαν ἐπὶ πλέον ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ ρήτραν ἡ εἰς τὴν πιθανήν σημασίαν τῆς πράξεως των.

Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

Πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ νόμος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» καὶ παρόμοιοι νομοθεσίαι ἄλλων χωρῶν, δὲν ἔφαρμόζονται ἐν Η.Π.Α. ἐπὶ ναυλοσυμφώνων, ἐκτὸς ἐὰν εἰδικῶς ἀναφέρονται ἐν τῇ συμβάσει. Τὸ σημαντικὸν ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτη γεγονός ἡτο, ὅτι διὰ τῆς ἐνσωματώσεως τῆς ἐπὶ πλέον ρήτρας εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ναυλοσυμφώνου, χωρὶς νὰ διαγραφοῦν ἔτεραι τινές διατάξεις περιεχόμεναι εἰς τὸ ἐντύπων τμῆμα, οἱ δροὶ τοῦ ναυλοσυμφώνου συνεκρύονται δημιουργοῦντες κυκεώνα. Κατὰ τοὺς ὄρους τοῦ χρονοναυλοσυμφώνου τύπου Βαλτικῆς, ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτοῦ διὰ ἀπώλειαν ἡ ζημίαν τοῦ μεταφερόμενού φορτίου κανονίζεται ὑπὸ τινῶν ἐντύπων δρῶν, διὰ τῶν ὅποιων οἱ πλοιοκτῆται ἀπαλλάσσονται τῆς εὐθύνης, ἐφόσον ἡ ἀπώλεια ἡ ζημία δὲν ἐπροξενήθη ἐν γνώσει των, ἐνώ ταὶ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» οἱ πλοιοκτῆται ὑπέκουον ειδύνεις τινάς, σαφῶς καθωρισμένας:

Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν, τὸ φορτίον στοιβαχθὲν εἰς μίαν ἀπὸ τὰς δεξαμενὰς κύτους (deephanks), ὑπέστη ζημίαν ἐξ ὑδατος, συνεπείᾳ διαρροῆς ὀφειλομένης εἰς ἔμφραξιν βαλδίδος ἀντλίας τοῦ κύτους ἐκ τεμαχίων γαϊάνθρακος, παραμειναντος ἐκεῖ ἐπροξεγμένου ταξιδίου, λόγῳ ἀνεπαρκοῦς καθαρισμοῦ. Οἱ χρονοναυλωταὶ ἀπεξημίσανταν τοὺς παραλήπτας τοῦ φορτίου διὰ ποσοῦ 29.965 δολαρίων καὶ ἀκόλουθως ἡγειραν ἀντίστοιχον ἀπάιτησιν κατὰ τῶν πλοιοκτηῶν, οἵτινες ἡρνήθησαν οἰανδήποτε εὐθύνην των διὰ τὴν ἀπώλειαν. "Ἄν ἡ οὔτω ἀναφεύσατο διένεξις ἐπρόκειτο νὰ ἔξετασθη μόνον ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐντύπων δρῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἥτο φανέρον, διὰ τοῦ χρονοναυλωταὶ θὰ ἦσαν ὑπεύθυνοι διὰ τὴν ἀποζημίωσιν. Μολονότι δῆμος οἱ ἐντύπωις δροὶ τοῦ ναυλοσυμφώνου δὲν εἶχον διαγραφῆ, εἶχεν ἐν τούτοις ἐνσωματωθῆναι κυρίαρχος διάταξις ὅριζουσα τὰ ἔξης:

«Ἡ παροῦσα φορτωτικὴ θὰ ἔχῃ ισχὺν, ὑποκειμένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης», αἵτινες θὰ θεωροῦνται ὡς ἐνσωματωύμεναι ἐν αὐτῷ... ἀν δὲ δρος τῆς τῆς παρούσης φορτωτικῆς ἀντιτίθεται κατὰ τινὰ ἐκτασιν εἰς τὸν ρηθεντα νόμον, διὰ τοῦτος θὰ είναι κατὰ τὴν ἐκτασιν ταύτην.

Ἡ συμπαρατικὴ εἰσαγωγῆς τῶν διατάξεων τοῦ νόμου εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον ἐδίκαιαιολγήτο ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι κατεδήθη προσπάθεια τροποποιήσεως τῆς ρήτρας, οὕτως ὥστε νὰ ἔφαρμόζεται αὕτη εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον. Οἱ διαιτηταὶ δῆμος ἀπεδέχθησαν τὸ ἐπιχείρημα, κατὰ τὸ δόποιον, ἐνῷ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ρήτρα ἡρχίζεις μὲ τὰς λέξεις «ἡ παροῦσα φορτωτική», ἀγει εἰς παρανόησιν, οὐδεμίαν ἐν τούτοις εἶχε πραγματικὴν σημασίαν, καθόσον ἡ ἐν λόγῳ ρήτρα εἶχεν ἐνσω-

ματωθῆ εἰς τὸ συμβόλαιον μεταφορᾶς ἀπὸ τὸ ναυλοσυμφώνον. Αἱ σχετικαὶ ἐντυποὶ ρήτραι τοῦ ναυλοσυμφώνου προέβλεπον τὰ ἔξης:

«Οἱ πλοιοκτῆται δὲν θὰ είναι ὑπεύθυνοι διὰ ζημίας ἡ ἀπαιτήσεις ἵππη τοῦ φορτίου προελύσας ἀπὸ κακήν στοιβασιαν ἡ ἄλλως. Θά είναι μόνον ὑπεύθυνοι διὰ καθυστέρησην παραδόσεος τοῦ σκάφους ἡ δι᾽ ὀργοπορίαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ισχύος τῆς ναυλώσεως καὶ δι᾽ ἀπώλειαν ἡ ζημίαν τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀν ἡ τοισάντη ἀργοπορία ἡ ἀπώλεια προήλθεν ἀπὸ θλεψιν ὀφειλομένης ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν ἡ τῶν διαχειριστῶν των, ἐπιμελεῖσας, ὥστε καταστήσουν τὸ πλόιον ὀξύπλοους καὶ κατάλληλους διὰ τὸ ταξίδιον, ἡ δι᾽ ἄλλην προσωπικήν πράξιν ἡ παραδειψιν ἡ σφάλμα τῶν πλοιοκτητῶν ἡ τῶν διαχειριστῶν των. Οἱ πλοιοκτῆται δὲν είναι ὑπεύθυνοι εἰς οὐδεμίαν ἡληκίης περιπτωσιῶν, οὕτως διὰ ζημίαν, οὕτως δι᾽ ὀργοπορίαν, ὀπωδημόποτε προεβλεπούσιν, ἀκόμη καὶ ὃν ἐπροξενήθη ἐξ ἀμέλειας ἡ σφάλματος τῶν ὑπηρετῶν των».

Οἱ διαιτηταὶ ἐδέχθησαν τὴν ἀπόφιν, ὅτι, κατὰ τὰς ἐντύπους ρήτρας, οἱ πλοιοκτῆται ἡσαν ἀπηλασμένοι πάσης εὐθύνης διὰ ζημίας ἡ ἀπώλειαν τοῦ φορτίου, μὴ προενθησάσται ἐκ σφάλματός των καὶ ὅτι, κατὰ συνέπειαν, τὸ θέμα τῆς εὐθύνης ἔδει, συμφώνως πρὸς τὰς διάταξεις, νὰ βαρύνῃ τοὺς χρονοναυλωτάς. Ἐν τούτοις, λόγω τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον τῆς κυριάρχου ρήτρας, ἡγέρθη τὸ ζῆτημα ἂν οἱ κανόνες τοῦ νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» είναι ἐπικρατέστεροι τῶν ἐντύπων δρῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου. "Ἄν εἰς τὸ ἔρωτημα τούτῳ δοθῇ καταφατικὴ ἀπάντησις, τότε δὲ ὁ μεταφορεὺς διὰ είναι δὲ τὸν ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν τοῦ φορτίου.

Οἱ διαιτηταὶ ἀντεμετώπισαν τὴν ἐπιλογὴν μεταξὺ δύο ἐρμηνειῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου: 'Ἐκείνην, δηλαδή, καθ' ἦν, ἀν οὐδεμία γίνη διαγραφὴ τῶν ἐντύπων δρῶν, τότε οὗτοι πρέπει νὰ ὑπερισχύουν καὶ τὴν ἐτέραν, καθ' ἦν ἡ ἐνσωμάτωσις τῆς ἐπὶ πλέον δρήτρας ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ πρέπει νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀκυρότητα τῶν ἐντύπων δρῶν, ἐφόσον ἔρχονται εἰς σύγκρουσιν πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης». 'Ἐκείνων οἱ διαιτηταὶ, διὰ τὸ ἐπίπλου πρόσθετοι διατάξεις εἰς ἐντύπων δρῶν μορφήν ναυλοσυμφώνου είναι ἐπικρατέστεροι τῶν ἐντύπων δρῶν, ἐφαρμόζεται, πρωταρχικῶς, εἰς εἰδικῶς διατυπωμένας καὶ — καθ' ἄντοιθενται — καλῶς μελετημένας προσθέτους διατάξεις αἱ ὅποιαι δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἐνέχουσαι χαρακτήρα διορθώσεως τοῦ προτύπου κειμένου.

Εἰς τὴν παρόνταν περίπτωσιν, ἡ πρόσθετος διάταξις ἡτο πάγιος δρος, τὸν ὅποιον οἱ διαιτηταὶ ἐκρίναν, ὡς μὴ δυνάμενον νὰ χαρακτηρισθῇ «εκαλώς μελετημένον» ἀπὸ τοὺς συμβαλλομένους. 'Ἐκρίθη, διὰ τὸ ναυλοσυμφώνον δὲν ήτο δυνατόν νὰ θεωρηθῇ ὡς προτύπως ὀρθὸν ἔγγραφον, ἀλλὰ μᾶλλον ὡς συνδυασμὸς δισφόρων ἀλληλοσυγκρουούμενῶν προτύπων δρῶν καὶ διὰ δύσκολον ήτο νὰ εὑρεθῇ δάσις ἐπιτρέπουσα νὰ προτιμηθῇ μία ἡ ή ἔτερα σειρά δρῶν. 'Ἐγένετο ἐν τούτοις παραδεκτόν, διὰ τὸ ἐπί πλέον δρος δὲν ἐπιβάλλει, εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, εὐθύνην ἀπὸ τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς, πέραν τῆς δριζομένης εὐθύνης εἰς τὰς ρήτρας ἀπαλλαγῆς καὶ διὰ τοὺς οργανωταὶ δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἐνέχουσαι χαρακτήρα διορθώσεως τοῦ προτύπου κειμένου.

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

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

τών, σχετικώς μὲ τὸ πληρωθέν παρ' αὐτῶν ποσὸν εἰς τοὺς παραλήπτας τοῦ φορτίου διὰ τὴν ζημίαν των.

ΕΙΣ THN BOYLAHN TWN LORΔΩN

Σημαντική ὑπῆρξεν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἡ ἐκδοθεῖσα παράτης Βουλῆς τῶν Λόρδων ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ φορτηγοῦ «Σάξον Στάρ», ναυλωμένου κατὰ ταξίδιον, ἀλλὰ διὰ συνεχῆ τοιაύτα 18 μηνῶν. Ἡ διένεξις ἡγέρθη ἀπὸ προταχθεῖσαν ἀνικανότητα τοῦ πρωσαποκού μηχανῆς, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ εὑρεθῇ κατὰ περιόδους τὸ σκάφος ἀναστόπλουν, ἔξι οὐ καὶ οἱ ναυλωταὶ ὑπέστησαν σημαντικήν ἀπώλειαν χρόνου. Τὸ ναυλούσμφων περιείχεν ἐπὶ πλέον ρήτραν καὶ βάσει αὐτῆς ἔκριθη, ὅτι οἱ πλοιοκτήται δέν ἦσαν ὑπέθυνοι.

Οἱ διαιτηταὶ ἐν τούτοις, κατὰ τὴν ὑπὸ μελέτην ὑπόθεσιν, ἡσπάσθησαν τὴν ἀποφινήν, ὅτι ἡ ἀπόφασις διὰ τὸ «Σάξον Στάρ» δέν ἤδυντο νὰ ἔχῃ συνέπειάν τινα, ἐκ τοῦ λόγου ὅτι, ὅχι μόνον ἡ ἀπόφασις ἐστηρίχθη ἐπὶ ἀγγλικῶν ἀρχῶν συμβάσεως, ἐνῷ εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταύτην ἐφορμόζετο ὁ νορθργικὸς νόμος, ἀλλὰ καὶ διότι τὸ «Σάξον Στάρ» εἶχε ναυλωθῆναι κατὰ ταξίδιον καὶ μετέφερεν ἴδιον φορτίον τῶν ναυλωτῶν. Εἰς τὴν ὑπὸ μελέτην ὑπόθεσιν ἐπρόκειτο περὶ χρονοναυλώσεως καὶ τὸ φορτίον ἀνήκεν εἰς τρίτους.

“Ολαὶ αἱ ὑποθέσεις εἰναι — ὡς φάνεται — ἐνδεικτικαὶ τῆς ἀνάγκης, ὅπως καταβάλλεται ιδιαιτέρα φροντίς κατὰ τὴν διατύπωσιν τῶν ναυλούσμφων πρὸς ἀποφυγὴν τῶν διφορουμένων ἐρμηνειῶν. Ἰδιαιτέρως τονίζεται ἡ σημασία νὰ ἐκφράζωνται σαφῶς καὶ νὰ εἰναι καταληπταὶ, ἀπὸ τὴν μελέτην τῶν ὄρων, αἱ προθέσεις τῶν συμβαλλομένων μερῶν κατὰ τὴν ὑπογραφήν ἐνὸς ναυλούσμφων.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

● Η ΕΥΘΥΝΗ ΔΙΑ ΤΗΝ ΛΑΛΟΙΩΣΙΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΕΛΑΙΩΝ ΕΝ ΔΑΜΗ

‘Απὸ τὰ δικαστήρια τῆς Λουιζιάνας ἔξεδόθη τελευταίως ἀπόφασις ἐπὶ ἀγωγῆς τῆς ἑταίριας «Οὐδόδο καὶ Ταορμίνα» ἐναντίον τῆς «Λέδαντ Λάιν», ιδιοκτητρίας τοῦ φορτηγοῦ «Ουμπερλίν Βίκτορου», διὰ βλάβην 105 βαρελίων μαύρων ἐλαΐων ἐν ἀλιῃ, αἴτινες ἐφορτώθησαν τὸ 1958 εἰς Πειραιά, μὲ προορισμὸν τὴν Νέαν Ὀρλεάνην. Οἱ ἀσφαλισταὶ κατέβαλον τὴν ζημίαν καὶ ἐνήγαγον τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταίριαν.

“Οταν τὴν 19ην Ἀπριλίου 1958 παρεδόθη τὸ φορτίον εἰς τὸ πλοίον, οἱ μεταφορεῖς ἔξεδώκαν καθαρὰν φορτωτικήν, φέρουσαν τὴν σημείωσιν: «Τὸ πλοίον δέν εναι ὑπέθυνον διὰ θραύσιν ἢ διαρροήν τῶν βαρελίων». Κατὰ τοὺς ὄρους τῆς φορτωτικῆς, οἱ μεταφορεῖς εἶχον συμφωνήσει νὰ παραδώσουν τὸ φορτίον εἰς Νέαν Ὀρλεάνην, εἰς οἵαν καλὴν κατάστασιν τὸ εἶχον παραλάβει.

Τὰ περιέχοντα τὰς ἐλαίας βαρέλια ἦσαν ξύλινα, τῆς συνήθους διὰ τὸν ἐν λόγῳ τύπον κατασκευῆς, ἐκ δρυνῶν σανίδων. ‘Εκαστον βαρέλιον εἶχεν ὑψός τριῶν ποδῶν καὶ περιείχεν ἑκατὸν λίτρας μαύρων ἐλαΐων ἐν ἀλιῃ. Κατὰ τὴν φόρτωσιν τὰ βαρέλια δέν παρουσίαζαν διαρροήν, εἷμη μόνον δύο ημέρας μετά τὴν ἔναρξιν τοῦ ταξιδίου, ὡς παρεπηρήθη ὑπὸ τοῦ ὑπότομού ἀρχούσα τοῦ σκάφους. Μολονότι, ἔξι ἀλιού, τὰ ὑπὸ ἀριθ. 1 καὶ 3 ὑποφράγματα τοῦ «Ουμπερλίν Βίκτορου» ἦσαν διαθέσιμα διὰ στοιβασίαν, δὲ ὑποπλοίσαρχος εἶχε προτιμήσει νὰ τοποθετήσῃ δόλκητρον τὸ ἔξι ἐλαϊῶν φορτίον εἰς κεντρικὸν διαμέρισμα τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 4 ὑποφράγματος, ἀμέσως διπισθεν τοῦ μηχανοστασίου.

Τὸ σκάφος, μετά τὸν ἔπι Πειραιῶν ἀπόπλου τοῦ, προσῆγγισεν εἰς Ριγύεικαν, Νέαπολιν, Λιβόριο καὶ Γένεδαν. Κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς Νέαν Ὀρλεάνην, τὴν 24ην Μαΐου 1958, εὑρέθη ὅτι οἱ σανίδες 11 βαρελίων καὶ τὸ πῶμα ἐπέρι τοῦ εἶχον ραγίσει. Ἐσημειώθη ἡ βλάβη αὕτη ὑπὸ τοῦ πράκτορος εἰς τὴν ἀπόδειξην παραλαβῆς τῶν βαρελίων ἀπὸ τὰ αὐτοκίνητα, ἀπίνα τὴν βάθη τῶν μετέφερον εἰς τὸν προρισμὸν τῶν. Κατὰ τὴν ἔξετασιν τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὴν ἐν Νέᾳ Ὀρλεάνην ἀπόβασην τῶν ἔναργοτῶν, γενομένην τὴν 28ην καὶ 29ην Μαΐου, ἀπέκαλύθη ὅτι 40 βαρέλια ἦσαν τελείως ξηρά, οὐδόλως περιέχοντα ἀλιην καὶ ὅτι αἱ ἐντὸς αὐτῶν ἐλαίαι εἶχον ἀλλοιωθῆναι. ‘Ο ἐπιθεωρήτης τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ φορτίου ἔλαβεν ἐπαρκή μέτρα μετρισμού τῶν ζημιῶν καὶ προσέφερεν 960 δολλάρια (ἐπὶ ἡσαφαλισμένης ἀξίας 3077 δολλαρίων), τὸ δὲ δικαστήριον ἔκρινε τὴν λύσιν ταύτην δικαίων καὶ λογικήν.

Οἱ συνήγοροι τῶν διαδίκων—κατὰ τὴν ἀπόφασιν—κατηνάλωσαν τὸ πλείστον τοῦ χρόνου των διὰ νὰ εὔρουν ποιός βαρύνεται μὲ τὴν ἀπό-

δειξιν. Οἱ ἐνάγοντες ὑπεστήριξαν, ὅτι ἐκ τῆς ἀποδείξεως παραλαβῆς τοῦ φορτίου ὑπὸ τῶν μεταφορέων ἐν καλῇ καταστάσει καὶ τῆς παραδόσεως αὐτοῦ ὡς βεδλαμένου, προκύπτει ὅτι οἱ μεταφορεῖς—συνοδῶν καὶ πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν νόμον περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης—ὑπέιχον τὴν εὐθύην καὶ ὅτι οὐδεμία ἐμεσοδάλησην ἀμέλεια, δυναμένη νὰ προκαλέσῃ τὴν ζημίαν.

Οἱ ἐναγόμενοι, ἀφ' ἔτερου, ὑπεστήριξαν, ὅτι ἡ ζημία ὥφειλετο εἰς ἐγκείμενον ἐλάττωμα τοῦ ἐμπορεύματος, ὅπερ δὲν ἦτο ἐμφανές καὶ ὅτι, κατὰ συνέπειαν, οἱ ἐνάγοντες ὥφειλον νὰ ἀποδείξουν τὴν καλὴν καταστάσιν καὶ τὰς καλὰς συνήθεις τῆς ἀποστολῆς, κατὰ τὸν χρόνον παραδόσεως τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ «Ουμπερλίν Βίκτορου». Ἐπὶ πλέον, οἱ ἐναγόμενοι ἐπεκαλέσθησαν τὴν ἀπαλλακτικὴν ρήτραν τῆς φορτωτικῆς, ἥτις δρίζει, ὅτι «Ἐτὸ πλοίον δέν ἦτο ὑπέθυνον διὰ τὴν θραύσιν ἢ διαρροὴν τῶν βαρελίων», παρεῖχθησαν τὴν δημοσίᾳ ὅμως ὅτι ἡ ρήτρα αὐτὴ δὲν τοὺς ἐπροστάτευεν ἀπὸ ἰδίων αὐτῶν πταίσματος.

Οἱ δικαστής ἐτόνισεν, ὅτι δὲν ἦτο ἐπάνταγκες νὰ παρακολουθήσῃ τις τὰ ἐπιχειρήματα τῶν διαδίκων, ως πρὸς τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως, καθόσον ἡ ἀπόδειξις ἦτο σαφῆς ἐκ τῆς ἀποστολῆς τοῦ φορτίου. Ἐπὶ πλέον, οἱ ἐναγόμενοι ἐπεκαλέσθησαν τὴν ἀπαλλακτικὴν ρήτραν τῆς φορτωτικῆς, ἥτις δρίζει, ὅτι «Ἐτὸ πλοίον δέν ἦτο ὑπέθυνον διὰ τὴν θραύσιν ἢ διαρροὴν τῶν βαρελίων», παρεῖχθησαν τὴν δημοσίᾳ ὅμως ὅτι ἡ ρήτρα αὐτὴ δὲν τούς ἐπροστάτευεν ἀπὸ ἰδίων αὐτῶν πταίσματος.

Οἰνδηπότε ἀλλο γεγονὸς καὶ ἀνείχει, τισω, συμβάλει εἰς τὴν ἀπώλειαν ταύτην, ἥτο πάντων προφανὲς διὰ τὸ ὑπόφραγμα παραπλεύρως τοῦ μηχανοστασίου ἀπετέλει συντελεστικὸν παράγοντα τῆς ζημίας, διότι ἡ ἀπόδειξις τοῦ μηχανοστασίου θερμότης καὶ ἡ ἀπὸ τοῦ ἀνωθενατούσατος, ἐκτεθειμένη εἰς τὰς καιρικὰς συνθήκας, θερμοκρασία, συνέβαλον, ἐν συνδιασμῷ λαμβανόμεναι, εἰς τὴν ἀπόθραυσιν τῶν βαρελίων καὶ τὴν ἔξατμησην τῆς ἀλιῆς.

Τὸ ἀρθρὸν 3 παρ. 2 τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου τοῦ 1936 «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης», δρίζει: «Οφείλει ὁ μεταφορεὺς νὰ φορτώῃ καταλήλως καὶ ἐπιμελῶς, νὰ χειρίζεται, στοιβάζῃ, μεταφέρῃ, φυλάττῃ καὶ φροντίζῃ διὰ τὰ μεταφερόμενα ἐμπορεύματα καὶ νὰ ἐκφορτώῃ ταύτα». Τὰ βαρέλια εἰς τὰς ἐλαίας, διότι ἡ ἀπόδειξις τοῦ μηχανοστασίου θερμότητος, ἔδει νὰ τοποθετηθούν εἰς ψυχρὸν χώρον. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ φορτίον ἐτοποθετήθη εἰς τὸν θερμότερον χώρον τοῦ πλοίου, μολονότι ὑπῆρχε διαθέσιμος χώρος μᾶλλον κατάλληλος.

Καὶ ἡ ἀπόφασις καταληγεῖ: «Δυνατόν, ως ὑπεστήριξαν οἱ μεταφορεῖς, νὰ ἦσαν τὰ βαρέλια καινούργη καὶ συνέπως μᾶλλον ὑποκείμενα εἰς διαρροήν, ἀπὸ τὰ ἔστρα καὶ σκληρὰ παλαιά βαρέλια. Πάντως, ὅπως καὶ ἔχῃ τὸ πράγμα, ἀπόμενε τὸ γεγονός, διότι ἡ ἀκατάλληλος στοιβασία συνετέλεσεν, ἀναμφισθῆτως, εἰς τὴν ζημίαν, οἱ δὲ μεταφορεῖς οὐδεμίαν κατέβαλον προσπάθειαν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν σχεδὸν ἀδύνατον περίπτωσιν, ὅπως ἐπιτύχουν καταμερισμὸν τῆς εὐθύης διὰ τὴν ζημίαν.

‘Η ἀπόφασις ὅθεν ἔξεδόθη ὑπὲρ τῶν ἐναγόντων.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Η ΠΕΡΙ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Αἱ κατωτέρω δημοσιεύμεναι ἀπόφασεις τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς καὶ κατωτὸν Ἐφετείου «Ἀθηνῶν» ἐπιλαμβάνονται ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέροντος θεράπων τοῦ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν συσχετισμῷ τρόπος τὸν «Ἀστικὸν Κώδικα», ως καὶ περὶ τῆς δωσιδικίας τῶν ἀλλοδαπῶν.

Πρόκειται περὶ ἀγωγῆς ναυτικοῦ ὑποστάτους ἀτύχημα ἐν βιαίου συμβάντος, ἀπευθυνομένης κατὰ παναμαϊκῆς ἑταίριας ως πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίου «Master George» δι᾽ ήσούτος, ἀντὶ τῆς ἐν τοῦ νόμῳ 551 «περὶ ἐργατικῶν ἀτυχημάτων» προλεπομένης ἀπόειδημάσεων, ἥτησατο τὴν κατὰ πολὺ μεγαλυτέρων ἀποζημίωσις κατὰ τὰς περὶ ἀδικοπροσιῶν διστάξεις τοῦ «Ἀστικοῦ Κώδικα», ισχυριζόμενος ὅτι τὸ ἀτύχημα τοῦ ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι δὲν ἐτηρήθησαν οἱ ὄροι ἀσφαλείας τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἐργαζομένων.

‘Ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς ταύτης ἔξεδόθη ἡ ὑπὸ ἀριθ. 1344)1961 ὄριστικὴ ἀπόφασις τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἥτις ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν τοῦ ἐνάγοντος ναυτικού. Κατὰ τὴν ἀποφάσεως ταύτης ἡσκήθησαν οὐτος ἔφεσιν ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου «Ἀθηνῶν», ἔφ· ἡς ἔξεδόθη ἡ ὑπὸ ἀριθ. 693)1962 τελεσίδικος ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου «Ἀθηνῶν», ἐπικυρώσασα τὴν ως ἀνω ἐκκληθεῖσαν ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς. ‘Αμφότεραι αἱ δικαστικαὶ αὐταις ἀπόφασεις μὲ σαφήνειαν, ἔδρασιν νομικήν σκέψιν, αἰτιολόγησιν καὶ ἐπιχειρηματολογίαν διεξέρχονται

“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: DABAB
All kinds of Salvages and Towages undertaken.
Tug-Assistance supplied in the harbour of Hamburg.

KUWAIT - ARABIAN GULF
MOHAMED ABDUL RAHMAN BAHR

Well Organized — Fully Equipped
And Most Experienced in Shipping Work
OFFERS
Multi Facilities For Quick Despatch
AT
KUWAIT PORT; MEENA-EL-AHMADI; MEENA-ABDULA;
KHOR-AL-MUFFATA AND RAS-AL-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

τὰ τεθέντα νομικά ζητήματα καθορίζουσαι τὰς περιπτώσεις καθ' ἄς καὶ μόνον δικαιούται ὁ ὑποστάτης ἀτύχημα ἐκ βιαίου συμβάντος ναυτικὸς νὰ ἐπιλέγῃ τὴν ἐκ τοῦ κοινοῦ Ἀστικοῦ Δικαίου πλήρη ἀποζημίωσιν κατὰ τὰς περὶ ἀδικοπραξιῶν διατάξεις, ἀντὶ τῆς τοιαύτης ἐκ τοῦ νόμου 551 περὶ ἔργατικῶν ἀτυχημάτων.

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 1344)1961

Τὸ Δικαστήριον τῶν ἐν Πειραιῇ Πρωτοδικῶν

Συγκείμενον ἐκ τῶν Δικαστῶν Παναγιώτου Βουγιᾶ, Προέδρου, Ξανθίππου Ξανθοπούλου καὶ Πλάτωνος Μακρυγιάνη, Εισηγητοῦ.

ΔΙΚΗΓΟΡΟΙ: Κωνστ. I. Στεργιόπουλος, Ἰωάννης Γιαννάκος, Στ. Σπετσάκης.

ΙΔΟΝ ΤΗΝ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑΝ

ΣΚΕΦΘΕΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΝΟΜΟΝ

Ἐπειδὴ ἐν τῷ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῇ ἴστορεῖται ὅτι ὁ ἐνάγων ναυτολογθεῖ ἐν Πειραιῇ τὴν 27ην Ἀπριλίου 1959 ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «Master George» ἰδιοκτησίας τῆς ἐναγομένης ἔταιρίας ὡς ἔχοντος, ὑπῆρετι ἐπὶ αὐτοῦ μέχρι τῆς 8 Ἰουλίου 1959.

Κατὰ τὴν ἡμέραν ταῦτην, ὅτε τὸ πλοῖον εύρισκετο εἰς τὸν λιμένα Σαγγάκων ἀναμένον φόρτωσιν, διετάχθη ὁ ἐνάγων ὑπὸ ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου, δῆπος κατασκευάσθη ἔξινον ἱκρίωμα, ἀναγκαῖον διὰ τὸν χρωματισμὸν τοῦ δεικνύοντος τὸ βύθισμα αὐτοῦ ἔξωτερικοῦ δίσκου φορτώσεως.

Πρὸς τοῦτο κατῆλθεν οὗτος διὰ τῆς ἐσωτερικῆς κλίμακος τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὑπόφραγμα τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 4 κύτου, οὐδινος τὸ εἰς τὸ ἄνω κατάστρωμα ἀνανομένη ήτο κεκαλυμμένον δι' θόνινων καλυμμάτων (μουσαράδων), πρὸς ἀνεύρεσιν τῆς ἀναγκαιούσης ἔξινας.

Καθ' ὃν χρόνον δύος ἔτηρων πρὸς τὴν ἀριστεράν πρωραίαν πλευρὰν τοῦ ὑπόφραγματος, ἔνθα εὐρίσκοντο ἑτοιμαγμένα τὰ ἔξι, λόγῳ τοῦ εἰς τὸ κύτος ἀνεπαρκοῦς φωτισμοῦ, ἐκ μικρᾶς ισχύος φορητῆς ἡλεκτρικῆς λυχνίας, κατέπεσεν ἐκ τοῦ, ἐφ' οὐ ἐβάδιζεν ὑπόφραγματος, διὰ τοῦ στομού αὐτοῦ (κουβούνιον κοραδόρου), ὅπερ ἐστερείτο τοῦ ἀναγκαιούντος περιφράγματος ἀσφαλείας, εἰς τὸ βάθος τοῦ κύτους ἔξι ὕψους δέκα περίπου μέτρων καὶ ἐτραμματισθή βαρύτατα καταστάς ἀνίκανος πρὸς ἔργασίαν εἰς ποσοστὸν 85% καὶ ἐπὶ ἀριστον χρόνον, πάντως τούλαχιστον ἐπὶ πενταετίαν. Διώκεται δὲ διὰ τῆς ἀγωγῆς ἢ τῆς ἐναγομένης καταψήφισης εἰς τὴν καταβολὴν τῆς ἐνάγοντι ἀφ' ἐνὸς μὲν πλήρους ἀποτημάσεως διὰ τὴν ἡνὸτος ὑπέστητης ζητίαν ἐκ τῆς οὐτωσὶ ὑπαιτιότητης αὐτῆς ἐπελθούσης πενταετούς ἀνικανότητος πρὸς ἔργασίαν, σὺν τῇ ἐπιφυλάξει τῶν περαιτέρω δικαιωμάτων, ἀφ' ἐτέρου δὲ χρηματικῆς ἵκανοποίησεως ἐνεκεν ἥθικῆς ἐκ τοῦ ἀδικήματος βλάσης, ἔξι ἔτέρων 10.000 δραχμῶν.

Ἐπειδὴ ἐκ τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ κωδικοποιημένου νόμου 551)1914 σαφῶς προκύπτει ὅτι οἱ ἔξι ἀτυχήματος τοῦ ἄρθρου 1 αὐτοῦ παθόντες, τουτέστιν ἐκ βιαίου ἐργασίας συμβάντος, οἷον καὶ τὸ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἴστορούμενον, δύνανται νὰ ἀσκῶσι τὴν ἐκ τοῦ κοινοῦ ἀστικοῦ δικαίου ἀξίωσιν πρὸς πλήρη ἀποζημίωσιν ἀντὶ τῆς κατὰ τὸν νόμον 551 περιωρισμένης τοιαύτης ὑποκειμένης τῆς ἀποκλειστικῆς τοῦ Εἰρηνοδίκου δικαιοδοσίας, μόνον διὰ τὸ ἀτύχημα προήθησεν ἐκ δόλου τοῦ ἐργοδότου ἢ τῆς μὴ τηρήσεως τῶν διατάξεων ισχύοντων νόμων, διαταγμάτων ἢ κανονισμῶν, δι' ὧν εἰδικῶς καθορίζονται οἱ δροὶ ἀσφαλείας τῶν ἔργασμάνων καὶ διὰ τὴν ἡ τήρησις ἐπειδόλετο εἰς τὸν ἐργοδότην.

Ἡ τοιαύτη τοῦ ὡς ἀνα νόμου διάταξις καλύπτει, ὡς εἰκός, τὴν τε ἐξ ἀδικοπραξίας καὶ τὴν ἐκ τῆς συμβάσεως εὐθύνην τοῦ ἐργοδότου, ἔξι

ἡδύνατο νὰ γεννηθῇ ὑποχρέωσις πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ μισθωτοῦ, εἰς τρόπον ὃστε ἡ ἐπὶ ταῦτης ἐρειδομένη ἀγωγὴ τοῦ κοινοῦ δικαιού διὰ τὴν προσκουσσαν πλήρη ἀποζημίωσιν, προϋπόθεσιν ἔχει πάντα τοῦ δόλου τοῦ ἐργοδότου ἢ παράδασιν ὑπὲρ αὐτοῦ τῶν ρηθεισῶν εἰδικῶν διατάξεων ἀσφαλείας τοῦ ἐργαζομένου. Τοιαύτας δῆμως εἰδικάς διατάξεις οὐδόλως περιέχουσιν οὔτε τὸ ἐπικαλούμενον ὑπὲρ τοῦ τοῦ ἐνάγοντος ἄρθρου 662 ΑΚ, ὅπερ δρίζει ὅτι ὁ μισθωτής ὑφείλει νὰ διαρρύμενης ἀργασίας ὡς καὶ τὰ τοῦ χώρου αὐτῆς, τὰ τοῦ ἐγκαταστάσεων καὶ μηχανημάτων ἡ ἐργασίας κατὰ τρόπον, ὃστε νὰ προστατεύεται ἡ ζωὴ καὶ ἡ ύγεια τοῦ μισθωτοῦ, οὔτε τὰ παραπλήσια περιεχόμενον ἄρθρα 1 ἐδ. β. τοῦ ἀπὸ 25 Αύγουστου 8 Σεπτεμβρίου Β. Δ) τος «περὶ ύγειενῆς καὶ ἀσφαλείας τῶν ἐργατῶν καὶ περὶ ὠρῶν ἐργασίας», καὶ τῷ ωσάντως ἐπικαλούμενον ἄρθρο, 44 τοῦ Β. Δ) τος τῆς 15 — 18 Δεκεμβρίου 1936 περὶ ἀστυνομίας ἐμπορικῆς ναυτιλίας δρίζον ὅτι, ἔκστος πλοιάρχος ἡ κυρερνήτης ὑφείλει νὰ φροντίζῃ περὶ τῆς ύγειας τοῦ πληρώματος (Α.Π. 238)52 Θεμ. ΞΓ535 - 23)57, 346) 57 Νομ. 5.484.955). Συγκεκριμένως δὲ τὰ ἄρθρα ταῦτα, περιοριζόμενα εἰς γενικάς ἐπιταγάς, οὐδόλως δρίζουσιν ούδε ἐπιβάλλουσι τὴν ὑπαρξιν ισχυροῦ φωτισμοῦ ἐν τῷ χώρῳ ἐργασίας τοῦ ἐνάγοντος ἢ τὴν παρουσίαν προφυλακτικῶν περιφράγμάτων (τοιχωμάτων) εἰς τὰ στόμια (κοραδόρους) τῶν ὑποστρωμάτων τοῦ πλοίου.

Οὔτε ἐπικαλεῖται ὁ ἐνάγων οὐδὲ ὑφίσταται που τῆς κειμένης νομοθεσίας ἐπειδή τις διάταξις ἐπιβάλλουσα τοιαύτην εἰδικήν ὑποχρέωσιν διὰ τὰ ὑπὸ ἐλληνικήν σημάνια πλοίοι.

Ἄλλως ἐν ἄρθρῳ 1 § 1 τοῦ Δ) τος τῆς 4)9 Μαΐου 1950, ἐκδιδόντος δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ ἀπὸ 4 Σεπτεμβρίου 1925 Δ) τος «περὶ ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων, τῶν ἄρθρων 8 καὶ 23 τοῦ Ν. Δ) τος τῆς 11 Μαΐου 1929 «περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ύγειενῆς τῶν πλοίων» καὶ τοῦ ἄρθρου 49 τῆς Διεθνοῦς συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ», κυρωθείσης διὰ τοῦ Α.Ν. 1086)38 (ἄρθρ. 4 τοῦ Ν.Δ. 2618)53, δι' οὐ ἐκρώθη ἡ νέα ἀπὸ 10)6)1948 δομία διεθνῆς σύμβασις καὶ ἄρθρ. 6 αὐτῆς), δρίζεται ὅτι ἡ ἐπιθεωρήσις ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων, πρὸς τὸν σκοπὸν κατατάξεως τούτων εἰς κλάσεις, δύναται νὰ ἐκτελήται παρὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογώμονος, διστήν ἀναγωρίζεται ὡς ιστότιμος πρὸς τὸν ἀγγλικὸν ἢ ἀλλούς ἀνεγνωρισμένους ἀλλοδαπούς νηογώμονας, «ἐν δὲ τῷ ἄρθρῳ 23 Κεφ. Δ. τῶν ὑπὸ τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογώμονος, ἐκδιδόντων Κανόνων καὶ Κανονισμῶν κατασκευῆς χαλυβδίνων πλοίων προβλέπεται καὶ εἰς τὰ ἀνοίγματα τῶν ὑποστρωμάτων (οὐχὶ δὲ μόνον τοῦ καταστρώματος) τὸν πλοίον (κοραδόρους) προφυλακτικῶν περιφράγμάτων (τοιχωμάτων). Πλήγη δύμως, ἐν τῇ δευτέρᾳ παραγράφῳ τοῦ ὡς ἄνω Β. Δ) τος 4)9 Μαΐου 1950, δρίζεται συγχρόνως ὅτι ἡ ισχὺς αὐτοῦ θέλει ἀρχίση ἀπὸ τῆς ἐγκρίσεως τῶν ἐν τῷ ἐπομένω ἄρθρω προβλεπομένων κανονισμῶν τοῦ εἰρημένου νηογώμονος, ἡτις δῆμως ἔλαβε χώραν τὴν 14 'Ιουλίου 1959, πετε δέδημοσιεύθηεις τῆς ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ σχετικὸν ἀπὸ 1 'Ιουνίου 1959 Δ)μα «περὶ ἐγκρίσεως Κανόνων καὶ Κανονισμῶν κατασκευῆς χαλυβδίνων πλοίων», τουτέστιν εἰς χρόνον μεταγενέστερον τοῦ ἀτυχήματος, ἐπισυμβάντος κατὰ τὴν ἀγωγὴν τὴν 8 'Ιουλίου 1959, οὐ ἐνεκεν ἡ ἀνάλογον ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 24 τοῦ Εἰσαγωγικοῦ Νόμου τοῦ Κώδικος, οι τοιούτοις κανονισμοὶ δέν δύνανται νὰ τύχωσιν ἐφαρμογῆς ἐν προκειμένῳ.

Τούτοις συνδικά ἡ τοῦ ἐνάγοντος ἀξίωσις μόνον τὴν ὑπὸ τῶν εἰδικῶν διατάξεων τοῦ νόμου 551)14 περιορισμένην ἀποζημίωσιν δύναται νὰ περιλαμβάνῃ, ὑποκειμένη τῇ ἀποκλειστικῇ τοῦ Εἰρηνοδικείου δικαιοδοσίᾳ, οὐ ἐνεκεν ἡ ἔνδικος ἀγωγὴ διάφορον ἔχουσα κατὰ περιεχόμενον καὶ ἔκτασιν αἵτημα, τυγχάνει ἀπορριπτέα.

N. J. GOULANDRIS LTD.

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

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS : OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

CABLE ADDRESS : ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

Έπειδή περαιτέρω, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 136 τοῦ Εἰσαγωγικού νόμου τοῦ Κάδικος όριζονται διτὶ οἱ ἀλλοδαποὶ ὑπάρχονται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἡμεδαπῶν δικαστηρίων καὶ τῶν θεοφόρων δικαιοδοσίαν τῶν ἡμεδαπῶν δικαστηρίων, δέον να συντρέχῃ μία τῶν ἐν τῇ Πολ. Δικονομία ὁριζόμενων γενικῶν ἢ εἰδικῶν δικαιοδοσίων, ἵνα ἥρηται καὶ η κατά τόπον ἀρμοδιότης τοῦ Δικαστηρίου.

Ἐν προκειμένῳ ἡ ἔτερα ἐν τῇ ἐνδίκῳ ἀγωγῇ ἀξίωσις τοῦ ἐνάγοντος διὰ χρηματικῆν ἴκανοποίησιν λόγῳ τῆς ἣν ὑπέστη ηθικῆς ἐκ τοῦ τραυματισμοῦ του βλάβης, θεμελιουμένη ἐπὶ τῶν συνδενασμένων Διατάξεων τῶν ἄρθρων 914, 922, 932 Α.Κ. καὶ 84 § 2 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. εἶναι ἀποκλειστικῶς ἔξ αδίκηματος.

Ἐνεκα τούτου χωρεῖ αὐτὴ ἐπὶ ἑργατικοῦ ἀτυχήματος ὀφειλομένου εἰς γενικήν ἀμέλειαν τοῦ ἔργοδοτου ἢ τῶν αὐτοῦ προστιθέντων προσώπων, οὐχὶ δὲ μόνον ἐπὶ τῶν ἄρθρων 16 τοῦ νόμου 551 περιπτώσεων (Α.Π. 337)59 Νο Β7, 1085), ἀλλ' αἱ μόναι συντρέχουσαι ἐπὶ αὐτῆς διωσιδίκια εἶναι συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 22 ἀριθ. 6 Πολ. Δικ. ἢ τῆς κατοικίας τοῦ ἐναγομένου καὶ ἡ τοῦ τόπου, ἐνθα ἐτελέσθη ὅτι ἀδίκημα, ἔξ ὧν ὅμως ἡ δευτέρᾳ πρωποτιθησὶ πρᾶξιν ποιικῶς κολάσιμον, ἥτις δὲν εἶναι νοητή ἐπὶ ίδαινοκού (νομικού) προσώπου, ὡς ἐναγομένου (Α.Π. 449)907 Θεμ. 10, 413 - ΕΠ 424)908 Θεμ. ΚΑ 521, 9)1916 Θεμ. ΚΗ 237 Οἰκονομ. Λιθαδάς 41 σημ. 2).

Τούτοις συνεδρὰ ἀποτελούστης τῆς ἐναγομένης νομικὸν πρόσωπον, ἀλλοδαπῆς οὕσης ταῦτης καὶ ἐν μόνῃ ἀλλοδαπῇ ἔχουσης τὴν ἔσωτῆς ἔδραν (κατοικίαν), μὴ ὑφισταμένου δὲ περαιτέρω οὐδὲ τοῦ ὅρου τῆς συναφείας πρὸς τὴν ἐτέρων πρώτην ἀγωγικήν ἀξίωσιν, ἐλλείψει ὡς εἴρηται δικαιοδοσίας τοῦ δικαστηρίου τούτου, δὲν ὑφίσταται οὐδὲ πρὸς ἐκδίκασιαν τῆς δευτέρας ἐπὶ χρηματικῆν ἴκανοποίησεως δικαιοδοσία αὐτοῦ καὶ παντὸς ἔτερου τῆς αὐτῆς καθ' ὅλην ἀρμοδιότητος ἡμεδαποῦ, κατὰ τὴν περὶ τούτου βάσιμον ἐνστασιν τῆς ἐναγομένης, ἡ δὲ ἀγωγὴ τυγχάνει καὶ ὡς πρὸς αὐτὴν ἀπορρίπτεται.

Ἐπειδή, ὑφισταμένων παρὰ τῷ ἐνάγοντι εὐλόγων ἀμφιβολιῶν περὶ τῆς ἑκδάσεως τῆς δίκης, συμψήφιστέα ἐν ὅλῳ κρίνεται δικαστική τῶν διωσίκων δαπάνη, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 211 11 ἀλ. Δικονομίας.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Δικάζον ἀντιμωλίᾳ.

Ἀπορρίπτει τὴν ἀγωγὴν καὶ συμψήφιζει ἐν ὅλῳ τὴν δικαστικήν δαπάνην.

Ἐκριθή καὶ ἀπεφασίσθη ἐν Πειραιεῖ τῇ 31 Μαρτίου 1961.

Ο Πρόεδρος Ο Γραμματεὺς
ΠΑΝ. ΒΟΥΓΑΣ ΜΕΝ. ΒΑΣΙΛΑΚΟΣ

καὶ ἐδημοσιεύθη αὐτῷ ἐπὶ ἀκροατηρίῳ τῇ 31 Μαρτίου 1961

Ο Πρόεδρος Ο Γραμματεὺς
ΠΑΝ. ΒΟΥΓΑΣ ΖΩΝΟΥΔΑΚΗΣ

ΕΦΕΤΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 693)1962

Τὸ Δικαστήριον τῶν ἐν Ἀθήναις Ἐφετῶν

Γ'. Τημῆμα Τακτ.

Συγκείμενον ἐκ τῶν Δικαστῶν Ἡρ. Καμούτη Προέδρου, I. Γαλανοῦ, Βασ. Πατσουράκου, K. Ψιλοπούλου καὶ Εὔστ. Μπλέτσα Εισηγητοῦ, Ἐφετῶν.

Συνεδριάσαν δημοσίᾳ ἐν τῷ ἀκροατηρίῳ του τὴν 23ην Φεβρουαρίου 1962, παρουσίᾳ καὶ τοῦ Γραμματέως Γ. Δελήμπαση, ἵνα δικάσῃ μεταξύ:

Τοῦ ἐκκαλοῦντος Ἀνδρέου Νικολάου Μπίκου, κατοίκου Αθηνῶν, πα-

ραστάντος μετὰ τοῦ πληρεξουσίου του δικηγόρου A. Τζιτζιλέρη, καὶ

Τῆς ἐφεσιθλήτου ἐν Παναμά ἐδρευόντος Ἀνωνύμου Ἑταιρίας *Miltago Compania Cia Armadores S. A.* ἐπικροτοπουμένης νομίμως, παραστάσης διὰ τῶν πληρεξουσίων της δικηγόρων Κωνστ. I. Στεργιοπούλου καὶ Ιωάννου Γιαννάκου.

Προκειμένης σήμερον συζητήσεως κατὰ τὴν ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης ἀναφερομένην συνεδρίασιν νόμιμον δικάσιμον, τῆς προκειμένης ὑποθέσεως ἐκφωνηθείσης καὶ συζητηθείσης ἐκ τῆς σειρᾶς τοῦ οἰκείου πινακίου καὶ τοῦ ἀκεθέματος αὐτοῦ, καθ' ἣν παρεστησαν οἱ διάδικοι ὡς ἄνω σημειούματα οἱ δ' αὐτῶν πληρεξουσίοι δικηγόροι καταθέσαντες ἔγγραφους προτάσεις ἡτήσαντο τὴν παραδοχήν αὐτῶν.

Ἄκοῦσαν αὐτῶν καὶ προφορικῶς

Ίδον τὴν Δικογραφίαν

Σκεφθέν κατὰ τὸν Νόμον

Ἐπειδὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν ἔφεσις κατὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 1344)1961 ὀριστικῆς ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, νομοτύπως καὶ ἐμπροθέμως ἡπάκηθη, τύποις δεκτὴ καὶ ἐρευνητέα κατ' οὐσίαν κρίνεται, καταθέλλεντος τοῦ νομίμου παραβόλου.

I.—Ἐπειδὴ, κατὰ τὰ ὑπὸ τοῦ ἐκκαλοῦντος ιστορούμενα εἰς τὸν ἀγωγὴν, ἡ προσθαλλούμενη ἀπόφασις, οὗτος ἔτραυματισθή τὸν πρωίαν τῆς 8 Ἰουλίου 1959 εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαΐγκον τοῦ Βιέτ-Νάμ καὶ ἐπὶ τοῦ ἔκει ἐλλιμενισμένου ὑπὸ ἐλληνικῆς οπημάτων φορητοῦ πλοίου τῆς ἐν Παναμᾶ τοῦ Παναμᾶ ἐδρευόντος ἐφεσιθλήτου ἀλλοδαπῆς ἀνωνύμου ἑταίρως, εἰς ὃ ὑπέρπετα ὡς ἐργάτης θαλάσσης, εἰδικότητος ξυλουργοῦ. Ἐτραυματισθή δέ ἐν ὃ χρόνῳ εὐρίσκετο εἰς τὸ πρῶτον μετά τὸ κατότρωμα κύτος (ἀμπάρι) τοῦ πλοίου, εἰς ὃ μετέβη πρὸς τὸν οἰκόπεδον ὃντας παραλλήλον ἐκ τῶν ἐστοιθαγμένων ζύλων τὰ κατάλληλα διὰ τὸν κατασκευὴν ζύλινον ικριώματος, διαταχθέντος αὐτῷ ὑπὸ τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου Θερεντίνου καὶ τοῦ ναυκλήρου Δελαγραμμάτικα, συνεπειδὴ πτώσεως του διὰ τοῦ στομίου τοῦ κύτους (κουθούσιος κοραδόρου) εἰς ὄβαθρον 10 περίου μέτρων, ἢν πτώσιν, μὴ ἐκέπτων πῶς ἀκρίδιος οὐνέδη, αποδίδει εἰς τὸν ἀνεπαρκὴ φωτισμὸν τοῦ κύτους, τὸ οἷον ὑποστορίζει διτὶ ἐφωτίζετο ὑπὸ μικρᾶς ισχύος φορπτῆς ἀλκετρικῆς λυχνίας (πολυψώτου), ἀδυνατούσης νά φωτιστεῖ ἐπάρκως αὐτό, καὶ εἰς ἐλλειψιν ἀσφαλιστικοῦ περιφράγματος τοῦ στομίου τοῦ κύτους, αἰτιώμενος τὴν ἐφεσιθλητὸν ἐνεκα τῶν ἐλλειψιῶν τούτων διὰ τὸν μὲταπόρων τῶν ὑπὸ τῶν νόμων διαταγμάτων καὶ κανονισμῶν καὶ εἰδίκως τοῦ ἄρθρου 662 Α. Κ. τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Β.Δ. 25 Αύγ. /5 Δ/δριου 1920 «περὶ κωδικ. τῶν περὶ ὑγιεινῆς καὶ ἀσφαλείας τῶν ἐργατῶν διατάξεων» καὶ τοῦ ἄρθρου 44 Β.Δ. 15 /18 Δ/δριου 1936 «περὶ ἀστυνομίας Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» ἐπιβαλλούμενων αὐτή δρῶν ἀσφαλείας τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου της ἐργαζομένων καὶ ἐντεῦθεν ὑποχρέων ἐκ δόλου τοῦ ἐργοδότου τοῦ ἄρθρου 16 ν. αὐτοῦ προσπένθετος πρόσωπον ἢ ἐν τῆς μὴ τηρήσεως ὑπὸ αὐτοῦ διατάξεων περιεχομένων εἰς νόμους, διατάγματα ἢ κανονισμούς ἐκδοθέντας ὑπὸ τῆς ἀρμοδιας Δημοσίας Ἡρ. Καμούτης, οἵτινες εἰδικῶς προβλέπουν τοὺς δρους ἀσφαλείας τῶν ἐργαζομένων, ὃν ἢ τηροῦσις ἐπιθάλλεται εἰς τὸν ἐργοδότην, παραβάσεως ὑπὸ τοῦ κοινοῦ ἀστικοῦ δικαιου ὀλογνούς ἐπὶ παραβάσεων τῶν ὑπὸ τοῦ δικαιου ἀστικοῦ δικαιου καθοριστῶν τῆς ἀναγκαῖας προφυλακτικά μέτρα διὰ τῶν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς υγείας τῶν παραβάσεων, οἷας αὐτὸν τοῦ ἄρθρου 662 Α. Κ. αἱ ρυθμίζουσαι τὸν ὑποχρέωντον τοῦ μισθωτοῦ νά διαρρυθμίζει τὸ τῆς ἐργασίας ὡς καὶ τὰ τοῦ κώρου αὐτῆς καὶ τῆς διαμονῆς, τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ μηχανιμάτων ἢ ἐργασίεων κατὰ τρόπον ὃστε νὰ προστατεύεται ἡ ζωὴ καὶ ἡ υγεία τοῦ κώμισθωτοῦ, καὶ αἱ παραπλησίου περιεχομένου διατάξεις τοῦ

II.—Ἐπειδὴ ἐκ τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ ἀπὸ 24 Ιουνίου 1920 Β. Δ/τος «περὶ κωδικοποίησεως τῶν νόμων περὶ εὐθύνης πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἐξ ἀτυχήματος ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων ἐργατῶν ἢ ὑπαλλήλων» σαφῶς προκύπτει διτὶ οἱ ἐξ ἀτυχήματος τοῦ ἄρθρου 1 αὐτοῦ παθόντες εἰς ἐργασίαν ἢ ἐπικείρων ἐν τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 ἀναφερομένων, δύνανται νὰ ἀσκήσουν τὴν ἐκ τοῦ κοινοῦ ἀστικοῦ δικαιου ὀλογνούς μόνον ἐὰν τὸν ἀτύχημα ἐπῆλθεν ἐκ δόλου τοῦ ἐργοδότου τοῦ ἄρθρου 16 ν. αὐτοῦ προσπένθετος πρόσωπον ἢ ἐν τῆς μὴ τηρήσεως ὑπὸ αὐτοῦ διατάξεων εἰς νόμους, διατάγματα ἢ κανονισμούς ἐκδοθέντας ὑπὸ τοῦ κυρίου τῆς ἀπίκειρησας, ἀποκλεισμένης τῆς ἀσφάλειας τῶν καθοριστῶν τῆς ὑποχρέωσεως αὐτοῦ δημιουργήσας ἀπό τοῦ δικαιου ἀστικοῦ δικαιου καθοριστῶν τῆς ἀναγκαῖας προφυλακτικά μέτρα διὰ τῶν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς υγείας τῶν παραβάσεων, οἷας αὐτὸν τοῦ ἄρθρου 662 Α. Κ. αἱ ρυθμίζουσαι τὸν ὑποχρέωντον τοῦ μισθωτοῦ νά διαρρυθμίζει τὸ τῆς ἐργασίας ὡς καὶ τὰ τοῦ κώρου αὐτῆς καὶ τῆς διαμονῆς, τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ μηχανιμάτων ἢ ἐργασίεων κατὰ τρόπον ὃστε νὰ προστατεύεται ἡ ζωὴ καὶ ἡ υγεία τοῦ κώμισθωτοῦ, καὶ αἱ παραπλησίου περιεχομένου διατάξεις τοῦ

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις γεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χωρον ιψείαν.

Ἐξ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΥ, ΒΗΡΥΤΤΟΥ
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΤΑΛΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

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

άρθρου 1 τοῦ Κώδικ. τὸν ν. ΓΠΔΔ/1011 Β. Δ/τος 25/8-5/9/1920 «περὶ κωδικοποίεως τῶν περὶ ὑγείειν καὶ ἀσφαλείαις τῶν ἐργάτων διατάξεων», ἀνεύ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς ὁπίας ἡ ἐκ τοῦ νόμου 551 ἀποζημίωσις θε περιωρίζετο εἰς σπανιωτάτας περιπτώσεις, διότε θ' ἀντέκειτο εἰς τὸν σκοπὸν τοῦ νομοθέτου, θεοπίσαντος τὸν κανόνα τῆς περιωριμένης εὐθύνης τοῦ ἐργάτου ἐπὶ ἀτυχημάτων ἐκ διαίου συμβάντος καὶ διάν ἀκόμη ταῦτα ὄφειλονται εἰς δαρείαν αὐτοῦ ἀμέλειαν (Α. Π. 29/1945 Θ.Ν. Τ' 94238/1952 'Αρχ. Νομ. 1952 347 23/1957 ΝοΒ 5.484. 995. 'Αντίθετοι-Κακάς 'Ενοχ. Β' καὶ Γ' ἔκδ. ἄρθρ. 662.663 Καποδιστριας ὑπὸ τὴν Α.Π. 236/1947 Θ.ΝΗ' 391 ὑποστριζόντος διότε δὲν ἀπαιτεῖται εἰδικὴ ἀπαριθμητική ὑπὸ τοῦ νόμου ἔκστοτο μέτρου ἀσφαλείας καὶ τὸ δυνατὸν τῆς στριξεως τῆς ἀγωγῆς ἀποζημιώσεως ἐπὶ τῆς παραθεσεως τοῦ ἄρθρου 662 ΑΚ). Οὕτω δὲ κρίνων καὶ τὸ δικαίον Πρωτοδικείου διὰ τῆς προσδαλομένης ἀπόφασεως καὶ ἀπορρίφων ὡς μὴ νόμιμον τὴν ὡς ἀνω ἀγωγὴν τοῦ ἐκκαλούντος, διώκουσαν ἀποζημιώσιν ἐκ τοῦ κοινοῦ ἀστικοῦ δικαιου διὰ τὸ ἐν τῇ εν ἕργαζετο ἐπικειμένων μεταφορᾶς δι'. Ὡδατος συμβάντων αὐτῷ ἀτυχηματικοῦ διαίου συμβάντος, διηγέρεται, κατὰ τὸν ἰσχυρισμοῦ του, εἰς τὴν ἔλλειψιν ἀπαρκοῦς τεχνικοῦ φωτισμοῦ τοῦ χώρου ἐργασίας (ὅλως ἀριστου μετά τὰ ὁμολογούμενα περὶ πολυψώτου φωτιζόντος τὸ κύτος) καὶ ἀσφαλιστικοῦ κιγκλιδωματος τοῦ στομίου τοῦ κύτους, ἀποτελούντων παράδεισον τῶν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 622 Α. Κ. καὶ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ προμνηθέντος Β. Δ/τος 25/8-5/9/1920 ὑποχρεώσιν ἀφειδότητος ληφίν τῶν ἀναγκαίων μέτρων διὰ τὴν ἀσφαλείαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς ὑγείας τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου τῆς ἐργάζομένων, ὅρθως ἡρμήνευσε καὶ ἐφήρμοσε τὸ ἄρθρον 16 ν. 551 καὶ τὰς ἐπικαλουμένας λοιπὰς διατάξεις, οὐδεμία τῶν ὅποιων ἐπιβάλλεται εἰς τὸν ἀφειδότητον τῶν διατήρουσιν ισχυροῦ φωτισμοῦ εἰς τὸ κύτος τοῦ πλοίου, καὶ δὴ ἀσκέτως διεισαγομένης ἐν αὐτῷ ἐργασίας καὶ τὴν περίφραξιν τοῦ στομίου τοῦ κύτους διὰ τοιχώματος ή κιγκλιδωμάτων τῆς ἀγωγῆς ἐπὶ τῶν ἀνω διατάξεων πρώτος τοῦ ἀφειδότητος ὡς ἀδόσιως ὡς ὑποστριζών τὴν ἀπαρκή θεμελίωσιν τῆς ἀγωγῆς ἐπὶ τῶν ἀνω διατάξεων πρώτος τοῦ ἀφειδότητος λόγος ἐφέσεως.

III.— 'Ἐπειδὴ ἀδασίμως παραπονεῖται ὁ ἐκκαλῶν διὰ τῶν δευτέρους καὶ τετάρτου ἐν τῷ ἀφειδότητος λόγων ἐφέσεως καὶ τῶν προτάσεων αὐτοῦ, διότε ἡ ἐκκαλούμενην ἀπόφασιν παρέβλεψε διάταξεις νόμων, διαταγμάτων καὶ κανονισμῶν, προθλεπούσας εἰδικῶς τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἐφειδότητος πρὸς τὴν πλοΐαν διατήρουσιν οὐδεμία τῶν ὅποιων ἀποδίδεται διὰ τῆς ἀγωγῆς τὸ επιουσιόν μέτρων αὐτῷ ἀτυχηματικοῦ διατήρουσιν τοῦ πλοίου, καὶ δὴ τὰ ἄρθρα 36 ἔδ. δ', 42, 51 παρ. 3, 58, 119 § 2 καὶ 130 τοῦ ὑπὸ τοῦ Β. Δ/τος τῆς 6/12/1939 κυρωθέντος Κανονισμοῦ ἐργασίας ἐπὶ Ἑλληνικῶν φωτιγών πλοίων 800 κόρων καὶ ὀνω, τὸ ἄρθρ. 44 τοῦ ὑπὸ 15/18 Δ/θρίου 1936 «περὶ ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας» πὸ τὸ ἄρθρ. 5 § Β ἔδ. β' τῆς ὑπὸ τοῦ νόμου 5848/1933 κυρωθείσον ἀπὸ 5/7/1930 διεθνῶς ουμβάσεως «περὶ γραμμῆς φωτώσεως», ἢ τοῦ Κανονισμοῦ 7 α' (I) καὶ γ' (I) τῆς ὑπὸ τοῦ νόμου 2618/1953 κυρωθείσον διεθνῶς ἀπὸ 10/6/1948 ουμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ», διότι οὐδέν τῶν ἐπικαλουμένων ἄρθρων καὶ οὐδεμία δὲλτον διάταξις τῶν ὅπων νομοθετημάτων προβλέπει εἰδικῶς περὶ τοιχωμάτων ή κιγκλιδωμάτων εἰς τὰ ἀνοίγματα τῶν ὑποφραγμάτων πλοίων θε είναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπερεσίαν δι'. ἦν προορίζεται.

IV.— 'Ἐπειδὴ τὰ ἐν τῷ τρίτῳ ἀφειδότητος λόγῳ ἐφέσεως πρὸς τὸν ἄρθρον 15 τῆς διεθνοῦς ουμβάσεως «περὶ γραμμῆς φωτώσεως», διότε δρίζει διότε οὐδέν πλοίον θε ἀνάγεται εἰς τὸ πέλαγος πρὸς ἐκτέλεσιν διεθνῶν πλού, ἐάν δὲν ἐκπληροῖ τὰς διατάξεις τοῦ μέρους II τοῦ παραρτήματος I αὐτῆς λαμβανομένου ὑπὸ δικαιούμενον τοῦ ικανού 1) τῆς προστασίας τῶν ἀνοίγματων καὶ 2) τῶν προφύλακτικῶν κιγκλιδωμάτων, ἀναφέρεται ὡς προκύπτει ἐπὶ τοῦ II μέρους τοῦ I παραρτήματος καὶ τῶν ἄρθρ. 9-16 αὐτοῦ, εἰς στόμια κύτους καὶ δῆλα στόμια μὴ προστατευόμενα ὑπὸ ὑπερκατασκευασμάτων ἐπὶ τῶν ἐκτεθειμένων μερών τῶν καταστρωμάτων ή ὑπερκατασκευασμάτων, ἀτίνα δέοντα νὰ ἔχωσι τοιχώματα καὶ καλυμμάτα, οὐχὶ δὲ εἰς τὰ ἀνοίγματα ὑποφραγμάτων. Περὶ κιγκλιδωμάτων δὲ καὶ καλυμμάτων τῶν στομίων κυτῶν τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρωμάτοςκαὶ τῶν ὑπέρ τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευασμάτων ὄμιλοι ἐπίσης τὸ Δ/μα/Ι 'Ιουνίου 4 'Ιουλίου 1934 περὶ ἐπιθεωρίσεως καὶ ἐκδόσεως πιστοποιητικῶν γραμμῶν φωτώσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. 'Ασκετοὶ ἐπίσης πρὸς τὴν καθίερωσιν δρῶν ἀσφαλείας είναι αἱ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 7 α' καὶ γ' (I) τῆς διεθνοῦς ουμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, αἱ διατάξεις καὶ οἱ κανονισμοί, περὶ ὃν δικαιούμενον διότε δέοντα νὰ ἔχασφαλιζῶσι διότε ἀπόφεως ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς, τὸ πλοίον θε είναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπερεσίαν δι'. ἦν προορίζεται.

V.— 'Ἐπειδὴ τὰ ἐν τῷ τρίτῳ ἀφειδότητος λόγῳ ἐφέσεως πρὸς τὸν ισχύον τοῦ 'Ελλάδο, δυνάμει τοῦ Β. Δ/τος 6/30 Νοεμβρίου 1957 «περὶ έξουσιοδοτήσεως διεθνῶν ἀνεγνωρισμένων Νηογνωμόνων ή 'Οργανισμῶν διὰ τὰς ἐπιθεωρίσεις τῶν ἐλληνικῶν φωτιγών πλοίων» τοῦ ὁγκού Νηογνωμόνος καὶ τῶν σχετικῶν ὄγγλικῶν Κανονισμῶν, οἵτινες



ΕΛΜΕΣ

Ταξίδια μὲ διανεύσιν καὶ περιποίησιν
Παράδοσις 33 ἐτῶν

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

Α/π ΙΩΝΙΑ Δ/π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/π ΛΥΔΙΑ Α/π ΜΗΔΙΑ

ΤΑΧΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ

Δ/π ΕΓΝΑΤΙΑ Δ/π ΑΠΠΙΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ: ΕΛΜΕΣ - ADRIATICA

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

'Αποταθῆτε εἰς τὸν ταξιδιωτικό σας Πράκτορα



προβλέπουσι τὴν διὰ προφυλακτικῶν τοιχωμάτων περίφραξιν τῶν ἀνοιγμάτων τῶν ὑποφραγμάτων τῶν πλοιών, ὅλως δὲ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀγγλικῶν τούτων νόμων εἰς τὴν περίπτωσιν του λόγῳ τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ κατασκευῆς τοῦ πλοίου, ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ ὄποιού ἔπειθε καὶ τῆς ἐντεῦθεν ὑπαγωγῆς του εἰς τὸν ἀγγλικὸν Νησιονάμονα, ἀπορριπτέα κρίνονται, ὡς ἀδόσιμα, διότι οὐτε δυνάμει τοῦ ἐπικαλούμενου ὡς ἀνά Δ/τος, οὐτε ἐκ τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου ἐν Ἀγγλίᾳ εἶναι ἐφαρμοστέον ἐν Ἑλλάδι οἱ ἐπικαλούμενοι ἀγγλικοί νόμοι εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν περιπτωτικής ἀτυχήματος.

V.—Ἐπειδὴ οἱ ἐν τῷ πεμπτῷ λόγῳ τοῦ ἐφετηρίου ισχυρισμοὶ τοῦ ἑκατοντάριτρος, οἱ ὑποστριζόντες διτὶ ὁ τραυματισμὸς αὐτοῦ ὀφείλεται εἰς τὸν δόλον τῶν ὑπὸ τῆς ἐφεοιδῆτον προστηθέντων πλοιάρχου, ἀνθυποπλοιάρχου καὶ ναυκλήρου, είναι ἀπορριπτέοι καὶ ἐξ ἐπαγγέλματος, ὡς περιέχοντες μεταθόλιν τῆς διάσεως τῆς ἀγγλικῆς αὐτοῦ, ἐρειδόμενης ἐπὶ ἀτυχήματος ουμάντος ἐξ εἰδικῆς ὁμελείας τῆς ἐφεοιδῆτου, ἷτοι ἐκ τῆς μη τηρήσασα δρῶν ἀσφαλείας ἐπικαλούμενών αὐτῆς ὑπὸ νόμων, διαταγμάτων κοι κανονισμῶν. Οἱ ἐν τῷ αὐτῷ ἔξι ὅλου λόγου ισχυρισμοὶ περὶ θαρείας ὁμελείας τῶν ὑπὸ τῆς ἐφεοιδῆτον ὡς ἀνά προστηθέντων διὰ τὸν τραυματισμὸν του, ἀλυσιτελῶς προσβάλλονται, διότι ὑπὸ τὸν ἀστικὸν Κώδικα, ηθοντας ἀμέλεια μὴ ἔξομοιουμένην τὸ δόλω, δένον συνιστᾶ καν τὸν εἰδικὴν ἀμέλειαν, ἥτις παρέχει δικαίωμα εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ κοινοῦ ἀστικοῦ δικαίου.

VI.—Ἐπειδὴ ὅρῶς η ἐκκαλούμενη ἀπόφασις τῆς ἐνστάσεως τῆς ἐφεοιδῆτον ἀπέρριψε τὴν περὶ χρηματικῆς ἀπονοποίησεως λόγω τῆς διάσπασης ἐκ τῶν ἀρθρῶν 914, 922 καὶ 932 Λ. Κ. ἀξιῶν τοῦ ἑκατοντάριτρος, χωρούσαν εἰς πάσαν περίπτωσιν ἀτυχήματος ἐκ βιαιοῦ ουμάντος ἐπελθόντος ἐξ ὁμελείας τοῦ ἐργοδότου ή τῶν παρ' αὐτοῦ προστηθέντων ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ἐργασίας ή ἐξ ἀφορμῆς ταῦτης καὶ οὐκί μόνον εἰς τὰς περιπτώσεις τοῦ ἀρθρου 16 ν. 551 (Α.Π. 233/1959, 337/1959 ΝοΒ 7.830.1085 394/1961 ἘΛΔ. Κωδ. 2.740) καὶ ὑπαγομένων προκειμένου περὶ παθόντων τοῦ νόμου τούτου εἰς τὴν ὑπὸ τῆς διατάξεως τῆς § 1 τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ ἀπό 1—4 Αύγουστου 1920 Β. Δ/τος «περὶ κωδικοποίησεως τῶν διατάξεων τοῦ Ν. Γ.Π.Ο.Δ.» θεωριζομένων εἰδικῆς διαδικασίαν ἐνώπιον τοῦ πορείας τῶν Πρωτοδικῶν, ἐν τῇ περιφερείᾳ τοῦ ὄποιος κείται ή κατοικία τοῦ ἔναγομένου ή ἐν παρεσκέθεσσαν ή ἔδει νὰ παρασχεθοῦν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ μισθωτοῦ, διοριζομένου Πρωτοδικοῦ (Α.Π. 394/1961 ἀνωτ.), διότι πράγματι οἱ ἀλλοδαποί ὑπαγονται, κατὰ τὸ ἀρθρον 126 τοῦ Εισαγ. Νόμου τοῦ Α. Κώδικος, εἰς τὸν δικαιοδοσίαν τῶν ἡμεδαπῶν δικαστηρίων, δυνάμενοι νά ἔναγάγωσι ή νό ἐναχθῶσι κατὰ τὰς περὶ δωσιδικῶν κειμένων διατάξεις, ἷτοι ἐάν συντέρω μία τῶν ἐν τῇ Πολ. Δικονομίας ὅριζομενων γενικῶν ή εἰδικῶν δωσιδικῶν, τοιαύτη δε δωσιδική καθιστῶσα ἀρμόδιον τὸ Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς ή ἄλλο ἡμεδαπὸν δικαστήριον ή δικαστὴν δέν συντρέχει ὡς πρὸς τὴν ἐφεοιδῆτον ἀλλοδαπὸν ἀτταίριον, ἷτοι, κατὰ τὰ ὅμοιογούμενα, ἔχει τὸν ἔδραν τῆς (κατοικίαν) ἐν μόνη τῇ ἀλλοδαπῇ, δέν νοεῖται ὡς πρὸς αὐτὴν, ὡς νομικὸν πρόσωπον ή ἐν τοῖς ἀρθρ. 22 ἐδ. 6 Πολ. Δικ. δωσιδικία τοῦ ἀδικήματος, καθ' ὃ προϋποθέτουσαν ποινικῶς κολάσιμον ἀδικηματίαν, αἱ πρὸς αὐτὴν ὑπηρεσίαι τοῦ ἑκατοντάριτρον, κατὰ τὴν παροχὴν τῶν ὄποιων ἑτραματισθεῖσαν, παρεσκέθεσσαν εἰς τὸν ἀλλοδαπόν, ὡς ἔκκαλον δέ δὲν ἀποδεικνύει τοὺς ἐν τῇ προκειμένῃ δικῆρ προσβάλλομένους ίσχυρισμούς του περὶ εἰδίκου δρου ἐν τῷ ἔγγραφῳ τῆς ναυτεργατικῆς του ουμάσεως, δυνάμει τοῦ ὄποιος τὸ δικάσαν Πρωτοδικεῖον κατέστη ἀρμόδιον ἐπὶ τῆς ἀνά ἀξιώσεως του, διὰ προσαγωγῆς τοῦ ἐπικαλούμενου ἔγγραφου. Συνεπῶς καὶ ὁ τελευταῖος λόγος τῆς ὑπὸ τοῦ κρισίν ἐφέσος, ο περιέχων παρόπονον διὰ τὴν ἀπόρριψιν τῆς δύνα ἀγγλικῆς καὶ ὑποστηριζών ἀρμοδιότητα τῶν ἑλληνικῶν δικαστηρίων λόγω τῆς ἑλληνικῆς ιθαγενείας τῶν πλοιοκτητῶν, τοῦ πλοιάρχου καὶ πλορώματος τοῦ ἐν τῇ ἀγγλικῇ πλοίῳ, ὅλως ἐκ τοῦ πρόμνηθεντος προτοῦ δρου τῆς ναυτεργατικῆς της ουμάσεως, δένον ν' ἀπορριφθῇ ὡς ἀδόσιμος, νὰ καταδίκασθῇ δέ ὡς ἔκκαλον εἰς τὸν δικαστικὸν δαπάνην τῆς ἐφεοιδῆτου (ἀρθρ. 210 Π. Δ.).

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Δεκόμενον τύποις τὴν ὑπὸ κρίσιν ἐφεοιδούς.
‘Απορρίπτει αὐτὴν κατ’ οὐσίαν.

Διατάσσει τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ παραβόλου εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον καὶ Καταδικάζει τὸν ἑκατοντάριτρον εἰς τὸν δικαστικὴν δαπάνην τῆς ἐφεοιδῆτος ἐκ δραχμῶν κιλίων τριακοσίων (1300).

Ἐκριθεὶς, ἀπερασθεῖται ἐν Ἀθήναις τῇ 24η Μαρτίου 1962.

‘Ο Πρόεδρος
ΗΡ. ΚΑΜΟΥΤΣΗΣ

‘Εδημοσιεύθη δ' αὐτόθι ἐκτάκτως τῇ 26η Ιδίου μηνὸς καὶ ἔτους.
‘Ο Πρόεδρος
ΗΡ. ΚΑΜΟΥΤΣΗΣ

‘Ο Γραμματεὺς
Γ. ΔΕΛΗΜΠΑΣΗΣ

‘Ο Γραμματεὺς
Γ. ΔΕΛΗΜΠΑΣΗΣ

M. C. APPAVOU & CO.

PORT LOUIS — MAURITIUS

CORNER OF SIR WILLIAM NEWTON & FARQUHAR STREETS

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ.

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ
ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: APPAVOU MAURITIUS

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 228 PORT LOUIS

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΑΤΟΜΙΚΟΝ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΟΝ
ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΑΥΤΟΥ

Είναι γνωστόν, διτὶ τὸ πρῶτον ναυτικὸν χρονόμετρον, κατασκευασθέν απὸ τὸν Βρετανὸν ξυλουργὸν John Harrison, ἐδοκιμάσθη τὸ 1760, εἰς ταξίδιον τοῦ βρετανικοῦ πλοίου «Dolphin», ἀπὸ τὸ Πλύμουθ εἰς Μαδέραν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὄποιος τὸ ἐν λόγῳ χρονόμετρον παρουσίασε σφάλμα 1¼ δευτερόλεπτον μόνον καὶ οὕτω ἐκέρδισε διὰ τὸν κατασκευαστὴν τοῦ τὸ ὑπὸ τοῦ Κοινοβουλίου ὄρισθὲν βραβείον τῶν 20.000 λιρῶν. Ο ‘δυστυχῆς Harrison’ τὸ εἰσέπραξε μετὰ μίαν δῆλην εἰκοσαετίαν, μόλις τρία ἔτη πρὸ τοῦ θανάτου του, λόγῳ τῶν ἐμποδίων που παρενέθαλε η κρατική γραφειοκρατία!

Παρὰ τὴν πρόδοσον ποὺ ἐστιμεώθη εἰς τοὺς δύο αἰώνας ποὺ ἡ ικολούθησαν, οὐδὲν μηχανικὸν χρονόμετρον είναι δυνατὸν νὰ φέσῃ τὸν βαθμὸν ἀκριβείας μιᾶς νέας μεθόδου ποὺ ἡρχισεν ἐφαρμοζόμενη ἀπὸ δεκαετίας περίπου εἰς τὴν μέτρησιν τοῦ χρόνου καὶ ἡ ὅποια συνέβαλε σημαντικά εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν τεχνητῶν δομοφόρων. Πρόκειται διὰ τὸ λεγόμενον «άτομικόν ωρολόγιον», λειτουργούν δύσει τῶν συνεχῶν δονήσεων ποὺ λαμβάνουν χώρων ἐντὸς τῶν μορίων καὶ τῶν ἀτόμων. Κατ’ ἀρχὴν δύναται διὰ τῆς μεθόδου αὐτῆς νὰ μετρηθῇ ὁ χρόνος μὲ προσεγγίσιν ἐνός πρὸς 100 τρισικούμηρια, ητοι μὲ προσεγγίσιν ἐνός πρὸς 100 δευτερολέπτου τὸν τεχνητὸν ωρολόγιον. Πρόκειται διὰ τὸ λεγόμενον «άτομικόν ωρολόγιον», λειτουργούν δύσει τῶν συνεχῶν δονήσεων ποὺ λαμβάνουν χώρων ἐντὸς τῶν μορίων καὶ τῶν ἀτόμων. Κατ’ ἀρχὴν δύναται διὰ τῆς μεθόδου αὐτῆς νὰ μετρηθῇ ὁ χρόνος μὲ προσεγγίσιν ἐνός πρὸς 100 δευτερολέπτου τὸν τεχνητὸν ωρολόγιον.

Γενικῶς ὁ χρόνος μετράται διὰ τῆς μετρήσεως διατελευμάτων μικρᾶς διαρκείας φαινομένων, τακτικὴν ἔχοντων κίνησιν. “Ολα τὰ ωρολόγια ἔξαρτωνται, ἐπίσης, ἀπὸ μίαν τακτικὴν περιοδικὴν κίνησιν, ὡς είναι αἱ αἰώνισεις ἐνὸς ἐκκρεμούς ή αἱ ἀνά 2 κιλούς ἐναλλαγής ἡλεκτρικοῦ ρεύματος 60 περιόδου. Διὰ τῶν ωρολογίων αὐτῶν μετράται ἡ τακτικὴ καὶ ὁμοιόμορφος, κατὰ τεκμήριον, περιστροφὴ τῆς γῆς περὶ τὸ ἄξονα αὐτῆς ἐντὸς 24 ώρῶν καὶ, εἰδικῶτερον, μετράται τὸ χρονικὸν διάλειμμα μεταξὺ δύο διαδοχικῶν διστάσεων ἐνὸς ἀπλανούς διὰ τοῦ αὐτοῦ μεσομηρίου. Τὸ χρονικὸν ὡρὸ διάλειμμα, διαιρούμενον διὰ 64400, μᾶς δίδει τὴν ἔννοιαν τοῦ δευτερολέπτου. Επειδὴ δῆμος η περιστροφὴ τῆς γῆς δέν είναι ἀποδύτως κανονική, λόγῳ ἐλαφρᾶς ταλαντώσεως αὐτῆς ἐπὶ τοῦ τοῦ ἄξονός της, παραμένει, παρὰ τὰς σχετικὰς διορθώσεις, σφάλμα τι θίσαν πρὸς ἑνὶ τοῖσιν πρόσωποισί της.

Ἐν συγκρίσει μὲ τὴν κίνησιν αὐτῆς της γῆς, η κίνησις ἐντὸς τῶν ἀτόμων καὶ τῶν μορίων φαίνεται νὰ είναι ἀπολύτως τακτικὴ καὶ καθαρό, αἱ δὲ περιοδικαὶ τῶν δονήσεων καθορίζονται απὸ τὰ ταχακτηριστικά τῆς ἀτομικῆς δομῆς αὐτῶν. Η ἀπολύτως τακτικὴ αὐτὴ περιοδικότης τῶν δονήσεων, χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν μέτρησιν τοῦ χρόνου, ἐπλιέται δὲ διὰ συντόμως τὰ ἀτομικὰ ωρολόγια θὲ δηλαδίουν εἰς τὸ πρόθυμησθαι σημεῖον τελειοποιήσεως. Η χρησιμότης αὐτῶν, λόγῳ τῆς ἀκριβείας των καὶ τοῦ γεγονότος διτὶ ἡ ἀκριβεία τῶν ἐνδείξεων τῶν δύναται νὰ ἔλεγχῃ αὐτομάτως, χωρὶς τὴν ἀνάγκην μακροχρονίων ἀστρονομικῶν παρατηρήσεων καὶ συγκρίσεων, ἀποδεικνύεται ὡς ἔχουσα αὐτεκτίμητον ἐπίστημον της αἵξιαν καὶ πλήθων ἐφαρμογῶν, μεταξὺ τῶν δοπίων καὶ ὁ συσχετισμός της μονάδων τοῦ μῆκος μὲ τὴν τοῦ χρόνου. Σήμερον τὸ μῆκος καὶ ὁ χρόνος μετρῶνται αὐτομάτως, ἐπειδὴ δῆμος τὸ μῆκος δύναται νὰ εὑρεθῇ καὶ διὰ τῆς μετρήσεως τοῦ μῆκους τῶν κυμάτων τοῦ φωτός η τῶν ἡλεκτρομαγνητικῶν κυμάτων, τὸ δὲ ἀτομικὸν ωρολόγιον δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν συχνότητα τῶν δίδων αὐτῶν κυμάτων ὡς μονάδα μετρήσεως χρόνου, είναι προφανεῖς αἱ ἐν προκειμένῳ δυνατότητες.

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

1. ΔΥΟ ΤΑΞΕΙΑΙ BENZINAKATOΙ - ALBATROSS.

Τύπου: SPORT RUNABOUT MK 111, μήκους 12 ποδῶν 8 ίντσων. Κινητήριο ALBATROSS MARINE, 32 ίππων.
(Μεταχειρισμέναι).

2. BENZINAKATOΣ ΤΥΠΟΥ PRAETORIAN SPORT - SPEEDSTER

(ἄνευ κινητήρος)
Κατασκευασταί: ANCAROW MARINE. (Μεταχειρισμένη).

3. ΚΡΙΣ - ΚΡΑΦΤ.

Μήκους 27 ποδῶν. Δύο κινητήρες MOD. No KL61699 (δεξιά), KLO61709 (άριστερά). (Μεταχειρισμένον).

4. BENZINAKATOΣ ΚΟΤΤΕΡΟΥ.

Μήκος περίπου 23 ποδῶν. Δύο κινητήρες MERCEDES Tl. Po. 300, έκαστος δυνάμεως 125 ίππων, Τύπου 188(1889)45 EI + EI. (Μεταχειρισμένη).

5. ΚΡΙΣ - ΚΡΑΦΤ.

Κατασκευασταί: ΚΡΙΣ - ΚΡΑΦΤ Co.,
Μήκους 19 ποδῶν. (Μεταχειρισμένον).

6. ΚΡΙΣ - ΚΡΑΦΤ.

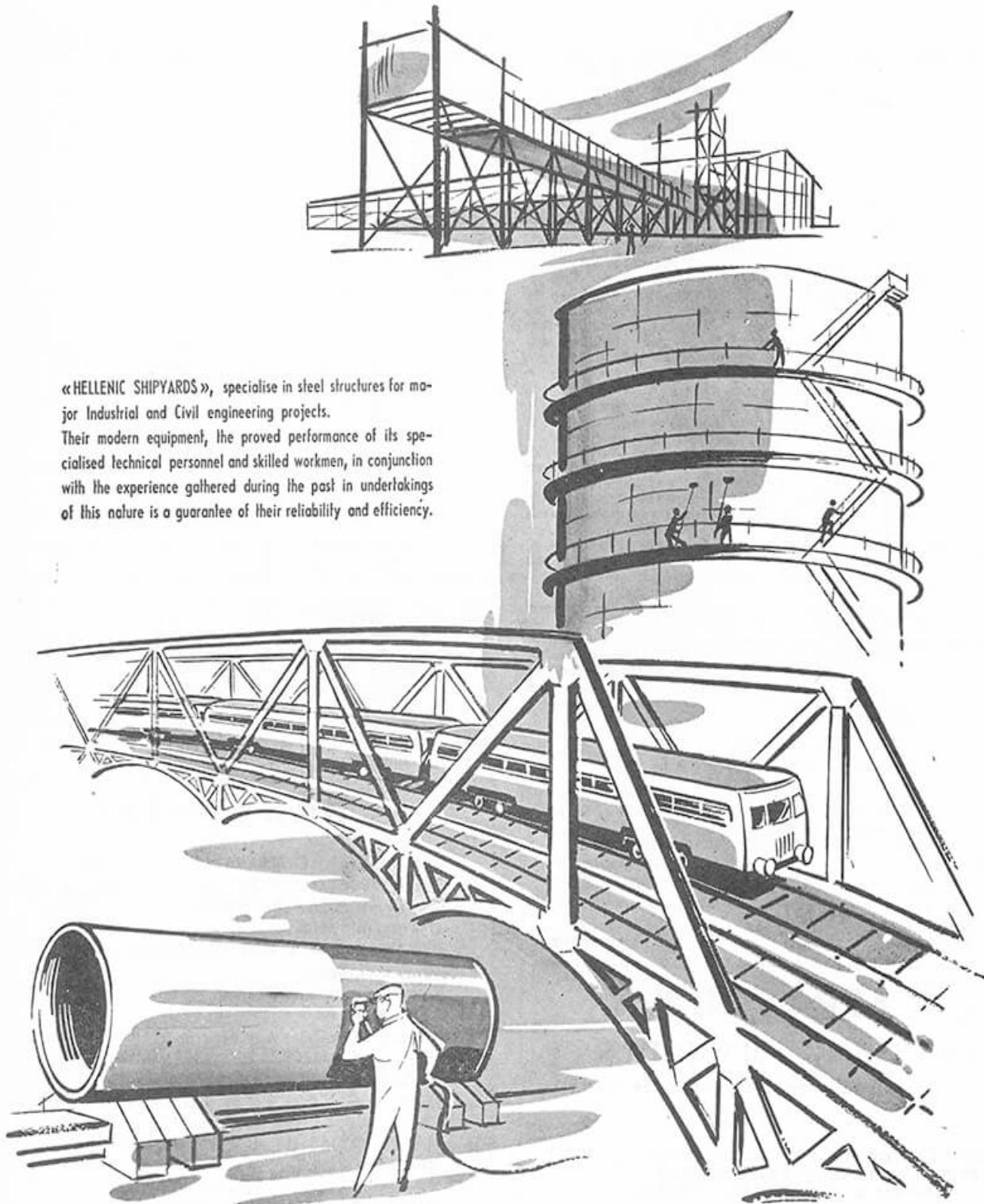
Μήκους 21 ποδῶν. Κινητήριο: CADILLAC CRUSADER MARINE, ίπποδυνάμεως 300 ίππων, MOD. No. CM300R, SER. No. CCC R 1642. (Μεταχειρισμένον).
Πληροφορίαι: Τηλέφωνον 073.471 (έσωτερικὸν 30) ὥραι 8.30 π.μ. — 17.00 μ.μ. (κ. I. Φραγκούλην). Τὰ ἀνωτέρω ἐκτίθενται εἰς τὰ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ.

HELLENIC



SHIPYARDS Co.

SKARAMANGA, ELEUSIS BAY, NEAR PIRAEUS, GREECE



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



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Προκειμένου νά ναυπηγηθούν άπό την 'Αργεντινήν' ένδεκα φορτηγά γραμμής, έξι την θαλασσή σαρκαφός, έξι την αριθμόν, 16 τὸν άριθμόν, αίτινες, ήνοιχθησαν τὴν 24ην 'Απριλίου, όπει καὶ ἀνεκοινώθη τὸ περιεχόμενό των. Εύθυντερα δὲ λόγων ήσαν τὰ Ισπανικά ναυπηγεία 'Ισικαδατζίμα μὲ ποσὸν 3.821.300 δολαρίων κατὰ σκάφος, ἀλλὰ μὲ ἐπταετή πίστωσιν διὰ τὰ 70% τῆς ἀξίας των. Δεύτεροι ήλθον οἱ 'Ισπανοὶ ναυπηγοὶ — οἵτινες καὶ ἔκριθησαν ως πρῶτοι — μὲ 3.972.000 δολ. κατὰ πλοῖον, μὲ πίστωσιν όμως ὅκταετη διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας των. Οἱ 'Ιταλοὶ προσέφερον 4.661.300 δολ., μὲ ὅκταετη πίστωσιν διὰ τὰ 80% καὶ οἱ Γάλλοι 4.900.000 δολ. μὲ ἐπταετή πίστωσιν διὰ τὰ 70%. 'Ομιλος ἐκ τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων 'Βίκερς - 'Αρμαστρογκ', 'Κάμμελ Λαΐρντ' καὶ 'Ληθγκόους' προσέφερε 4.923.500 δολ., μὲ δεκαετή πίστωσιν διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας, ἐνώ οἱ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ τοῦ Λύμπτρεκ ἔδωκαν προσφοράν 5.113.600 δολ. καὶ τοῦ 'Εμδεν 5.250.000 δολαρίων κατὰ σκάφος, μὲ ὅκταετη πίστωσιν διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας των.

'Η παραγγελία ἐδόθη τελικῶς εἰς «κονσόρτσιον» 'Ισπανῶν ναυπηγῶν, ἀντὶ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν 52 ἑκατομ. δολ. διὰ τὰ ένδεκα σκάφων.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΙΣ "ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΞΠΟΡΤ." ΚΑΙ "ΙΝΣΕΜΠΡΑΝΤΣΕΝ..

'Εκυρώθη τελικῶς ἡ συγχώνευσις τῆς ἑταίριας «'Ινσιμπράντσεν» μὲ τὴν 'Αμερικαν 'Εξπορτ Λάϊνς'. Ταύτοχρόνως ἐνεκριθή κρατική ἐπιχορήγησις 120 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν ναυπηγησιν 12 σκαφῶν. Τὰ εἰσφερόμενα εἰς τὴν συγχώνευσιν 14 πλοῖα τῆς ἑταίριας «'Ινσιμπράντσεν» θὰ ἀποτελέσουν ίδιατερον τμῆμα τῆς «'Εξπορτ Λάϊνς». Συνιστῶνται τρεῖς νέας γραμμαί, ἀπασαὶ ἐπιχορηγούμεναι. Προβλέπονται 24 ἀναχωρήσεις κατ' ἔτος διὰ δέκα φορτηγών λάινερς εἰς τὴν γραμμή Γύρου τοῦ Κόσμου, ἐκ τῶν ἀνατολικῶν λιμένων τῆς Βορείου 'Αμερικής, 9 ἀναχωρήσεις ἀπό τὰς Μεγάλας Λίμνας πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ ἔξ — τούλαχιστον — ἀναχωρήσεις, μὲ δύο πλοῖα, ἀπό ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Βόρειου 'Ατλαντικοῦ δι'. 'Αγγλιας καὶ Κόντινεντ, διταν αἱ Μεγάλαι Λίμναι θὰ εἰναι κατεισταὶ εἰς τὴν ναυπηγούμεναν. 'Η 'Αμερικαν 'Εξπορτ ἀναλαμβάνει δῆλας τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἀπορρεούσας ἐκ τῶν συμβολαίων ἐπιχορηγήσεως.

ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

'Η κυβέρνησις τοῦ κ. Κέννεντυ, ώς ἀνεγράφαμεν ἥδη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, φαίνεται διατεθειμένη νά καταστήσῃ περισσότερον αὐστηράν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς νομοθεσίας περὶ προτιμήσεως τοῦ ὄμερικανικοῦ πλοίου. Κατὰ τὸ νέον πρόγραμμα, οὐτινος τὴν ἐφαρμογὴν συντόμως θὰ εἰσηγήσῃ η Ναυτική Διοίκησις, μέλλουν ως ἀπόδεινούν τῆς κινήσεως φορτίων βοηθείας πλείστα σοσα ἔξαν φορτηγά, ἀντὶ αὐτῶν δὲ νά ὑποστηρίχθων τὰ ἀμερικανικά τράμπς, ἀτινα μέχρι τούδε δὲν ἐτύχανον ἐπιχορηγήσεως ἀλλως, πλὴν τῶν αἰσθητῶν ὑψηλοτέρων ναύλων διὰ τὰ κρατικὰ φορτία καὶ τὰ φορτία βοηθείας.

Εἰς τὸ νέον πρόγραμμα περιλαμβάνεται καὶ ἡ πρόβλεψις τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ἀμερικανικῶν λιμπερτοὺς μὲ ἀνάκαστακευασμένα τύπου «Βίκτορο» σκάφος (AP. — 5), ἀτινα θὰ ἐπιμηκυνθούν ἀντὶ δαπάνης 1,8 ἑκατομμυρίων δολαρίων ἔκαστον. 'Έκατον τρία τοιαῦτα σκάφη περιλαμβάνονται εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἐφεδρικοῦ κρατικοῦ στόλου.

'Η τοιαύτη μετατροπὴ θὰ ηγενεται τὴν χωρητικότητα τῶν σκαφῶν εἰς 14.000 τόνων d.w., οἱ δὲ ἐνδιαφέρομενοι πλοιοκτῆται θὰ ἡδύναντο νά ἐπιστρέψουν εἰς τὸ κράτος τὸ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν λιμπερτού, πιστούμενοι μὲ ποσὸν 300.000 δολαρίων καὶ ἔξοφλοντες τὸ ἔξ 1.500.

CANADIAN VICKERS LTD. SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRS

DOCKING FACILITIES FOR UP TO 26.000 TONS

MONTREAL,
CANADA

CANADIAN
VICKERS

MEMBERS OF THE VICKERS GROUP

000 δολαρίων ὑπόλοιπον τοῦ κόστους μετατροπῆς, τοκοχρεωλυτικῶς ἐντὸς δεκαετίας. Τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα προβλέπεται νά βοηθήσῃ τοὺς βαθμούς συναγωνιστικῆς ικανότητος τῶν πλοίων τῶν ἔναντι τῶν ξενών σκαφῶν.

Τὸ θέμα ἐπίσης τοῦ αὐτοματισμοῦ μελετάται. Δύναται τούτο νά συμβάλλῃ εἰς τὴν βελτίωσιν τοῦ συναγωνιστικοῦ ἐπιπέδου τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου. 'Αναγνωρίζεται ὅμως, ὅτι ὑφίστανται δυσχερή προβλήματα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ αὐτοματισμοῦ, ἀτινα, πάντως, δύνανται νά ἐπιλυθοῦν διὰ τενες συνεργασίας τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων (ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν).

ΙΤΑΛΙΑ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Τὰς πρώτας λεπτομερείας τῆς ναυπηγήσεως τοῦ ἐνὸς ἐκ τῶν δύο μεγάλων Ιταλικῶν λάινερς, τοῦ «Μιχελάντζελο», τῶν 43.000 τ. γκρός, ἀνεκοίνωσε πρὸ τίνος ἡ «Ιταλία». Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκος 275 μέτρων, πλάτους 31 καὶ ὑψοῦ 21.35 μέτρων καὶ θὰ ἀποτύπωση ἀνωτάτη ταχύτητος 29 μιλίων καὶ ὑπερεσιακήν τοιαύτην 27 μιλίων. Τὰ πλέον συμχρόνων δεδομένων εἰς τὴν ναυπηγήσιν καὶ τὴν διακόσμησιν τῶν διαμερισμάτων καὶ τῶν κοινοχρήστων αἰθουσῶν τῶν δύο ἀδελφῶν λάινερς — «Μιχελάντζελος» καὶ «Ραφαέλλος» — θὰ ἔστωματωθοῦν εἰς τὰ δύο ταῦτα ἐπίλεκτα σκάφη, ἀτινα προορίζονται, ώς γνωστόν, διὰ τὴν γραμμήν Νέας 'Υόρκης μὲ ἀφετηρίαν τὴν Τεργέστην.

Τὸ σύμπτημα τῶν τριῶν θέσεων ἀκολουθεῖται. «Ἐκαστον λάινερ θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα διὰ 530 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως, 466 «κάμπιν - κλάς» καὶ 854 τουριστικῆς θέσεως, εἰς 160 ἐν δόλω θαλαμίσκους, μὲ μέσον δρον 2.4 προσώπων κατὰ θαλαμίσκον. Τέσσαρες σταθερωταὶ εύσταθείας προβλέπονται πρὸς ἔξουδετέρων τοῦ διατοιχισμοῦ. 'Η διαδρομὴ 'Ιταλίας — Νέας 'Υόρκης θὰ πραγματοποιήται ἐντὸς ἐπτὰς ἡμέρων, ητοι κατὰ 24 ὥρας ολιγώτερον τοῦ ἥδη ἀπαιτούμενου χρόνου.

Ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυπηγίας εἶναι ὑπερτέρα τῆς καθοριζόμενής ἀπὸ τοὺς κανονισμοὺς τῆς τελευταίας συμβάσεως τοῦ Λονδίνου «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ», ὡς παράδοσις ἀμφοτέρων τῶν σκαφῶν εἶναι προγραμματισμένη διὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1964. Σημειώτεον, ὅτι ἀποδίδεται ιδιαιτέρα σημασία διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ναυπηγήσιν καὶ διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν τοῦ ἀνωτέρου δυνατοῦ ἐπιπέδου ἀνέσεως τῶν ἐπιβατῶν, λαμβανομένου ὑπὸ δύνην τοῦ προβλεπόμενου ἀνταγωνισμοῦ, λόγω τῆς προσεχούς εἰσόδου τῆς «Κιούναρ Λάϊν» εἰς τὴν γραμμήν Νεαπόλεως — Νέας 'Υόρκης.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΝ

Διὰ τῆς συμμετοχῆς της εἰς τὴν βρετανικήν ἑταίριαν ὑπερποντίων ἀεροσυγκοινωνιῶν B.O.A.C., ἡ «Κιούναρ Λάϊν» ἐπέτυχεν, ὅτι πρὸ τίνος χρόνου ἀπερρίφθη ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον, διὰ μίαν ἀνεξάρτητην γραμμήν ἐξ 'Αγγλίας πρὸς τὸν Βόρειον 'Αμερικήν. 'Ενεκρίθη ἥδη οὐστασίας μᾶς νέας ἑταίριας μὲ κεφάλαια 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν, εἰς τὴν διποίαν διὰ συμμετέχη ἡ B.O.A.C. μὲ 70% καὶ ἡ «Κιούναρ» μὲ 30%. 'Οκτώ, τύπου «Μπόϊγκ 707» ἀεροπρωτούμενα, θὰ εἰσφέρῃ εἰς τὴν νέαν ἑταίριαν ἡ πρώτη καὶ δύο ἡ δευτέρα. 'Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ τοιαύτη πλέον ἐνεργός δραστηριότης τῆς «Κιούναρ Λάϊν» εἰς τὸν ἀεροπορικὸν τοιεῦ προκαλεῖ τὸ ἐνδιαφέρον πρὸς συνεργασίαν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ώς λ.χ. της «P. καὶ O.», μὲ ἀεροπορικάς ἐπιχειρήσεις. Πρόκειται περὶ ἀποφασιστικῆς στροφῆς τῶν μεγάλων βρετανικῶν ναυτιλιακῶν ἑταίριων, ἐνώπιον τῆς σημειώθείσης κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν μειώσεως τοῦ ταξιδιωτικοῦ ρεύματος εἰς τὰς μεγάλας ὑπερποντίους γραμμάς.

NORΒΗΓΙΑ

ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

'Ἐν ὅλω 23 κυκλικά ταξίδια Νέας 'Υόρκης ἔξετέλεσαν τὰ τρία νορβηγικά ὑπερωκεάνια «Οσλοφιορδ», «Μπέργκενσφιορδ» καὶ «Στάδαγκερφιορδ», κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἐνώ ἀπτσχολήθησαν καὶ εἰς κρουαζίέρας τὸ μὲν «Μπέργκενσφιορδ» ἐπὶ 216 ἡμέρας, τὸ δὲ «Οσλοφιορδ» ἐπὶ 166 ἡμέρας. Κατὰ τὰ κυκλικά ταξίδια μετεφέρθησαν 22.076 ἐπιβάται, ἔναντι 22.509 (τοῦ 1960), κατὰ δὲ τὰς 16 κρουαζίέρας 6.750 τουρίστας, ἔναντι 5.621 εἰς Ισαρίθμους κρουαζίέρας τοῦ 1960. Τὰ διακινηθέντα φορτία πρὸς Καναδάν καὶ 'Ηνωμένας Πολιτείας ἔναντι 68.087 τ. κατὰ τὸ 1961, ἔναντι 56.877 τ. τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἀπὸ δὲ τὴν Βόρειον 'Αμερικήν πρὸς τὴν Εὐρώπην εἰς 186.459 τ., ἔναντι 168.678 τούνων, τοῦ 1960. 'Η κίνησις τῆς γραμμῆς 'Ανατ. 'Αφρικῆς σημειώθηται διὰ τὸ 1961 μὲ 326.132 τ. ἐμπορευμάτων, ἔναντι 337.856 τούνων, τοῦ 1960. Αἱ εἰσπράξεις ἀπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν διατάξεων τοῦ θέρετρου της Βόρειον 'Αμερικήν καὶ 7.656 ἐπιβάτας πρὸς τὴν Εὐρώπην. Αἱ διοικήσεις δι᾽ ἀμφοτέρας τὰς γραμμαὶς ἐκφράζουν τὰς ἀνησυχίας τῶν διὰ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροπορίου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ κρουαζίέρας, δηστις δὲν ἐπέτρεψεν αὔξησιν τῶν εσόδων.

'Αφ' ἐτέρου τῆς «Σουηδικῆς Γραμμῆς Βόρειον 'Αμερικήν» αἱ εἰσπράξεις κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνήλθον εἰς 175 ἑκατομμύρια κωρωῶν, ἔναντι 166 ἑκατ. κωρωῶν, τοῦ 1960. 'Η μειώσις ὠφελεῖτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ λάινερ «Κούγκσχολμ» ἐτέλει ἐκτὸς ὑπερεσιάς δι᾽ ἐπισκευάδες καὶ ἔγκατάστασιν τηνερωτῶν εύσταθείας. 'Η κίνησις περιέλαβεν 6.002 ἐπισκευάδες πρὸς τὴν Βόρειον 'Αμερικήν καὶ 7.656 ἐπιβάτας πρὸς τὴν Εὐρώπην. Αἱ διοικήσεις δι᾽ ἀμφοτέρας τὰς γραμμαὶς ἐκφράζουν τὰς ἀνησυχίας τῶν διὰ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροπορίου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ κρουαζίέρας, δηστις δὲν ἐπέτρεψεν αὔξησιν τῶν εσόδων.



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39. BROADWAY

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

THE FENTON STEAMSHIP C^O. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

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

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἄπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

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

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΝΟΤΑΡΑ 77
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 TAX. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:
ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Nautikai Eidies

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἰτήσεις πρὸς ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηοδόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξινα κεφαλαῖων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— Φορτηγὸν 10.300 τόνων γκρός (τελοῦν ὑπὸ ναυπήγησιν) καὶ ἀνήκον εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμαϊκὴν ἑταῖριαν «Τόρρες».

2.— «Λέανδρος» φορτηγὸν 9.500 τ. γκρός (τελοῦν ὑπὸ ναυπήγησιν) καὶ ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ντιαμάντε» (διαχείριστις Οἶκου «Διαμαντῆς Πλατέας»).

3.— «Μαρία - Αννα» φορτηγὸν (πρώην δανικὸν «Egliolim», νεο-αγορασθὲν) 1.752 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρίανα» (διαχείριστις κ. Λουκᾶ Χατζηντωνίου).

4.— «Κάσσιαν Μάρινερ» φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τῷ αὐτῷ ονομα) 9.956 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Αγιαμόντε» (διαχείριστις Μάρκου καὶ οιών).

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Δύο τῶν 44.000 τόν. bulk carriers παρήγγειλε, πράγματι, ὁ κ. Κώστας Μιχ. Λαζαρίδης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου καὶ οὐχὶ τῶν 24.000 τόνων. Πιθανὸν καὶ ἔνα τρίτον ἐν συνεχείᾳ νὰ παραγγελθῇ.

— Παρήγγειλεν ἐπίστης ὁ κ. Μιχαήλ Ξυλάς εἰς τὰ γιουγκοσλαυϊκὰ ναυπηγεῖα ἔνα bulk carrier τῶν 22.000 τόνων.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΟΙ

Τὸ φορτηγὸν «Πέταλον» (σημαία Λιθερίας) 7.134 τ. γκρός, 10.384 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερδέου τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Νίκ. Ι. Νομικοῦ ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Χαλκίδα.

— Τὸ φορτηγὸν «Κωνσταντῖνος Β.» 7.214 τ. γκρός, 10.854 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη ἐν Νέῳ Υόρκῃ εἰς ἑτέρους «Ελλήνας». Περισσότεραι πληροφορίαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «The Monarch» 1.059 τ. γκρός, 1.450 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἡγοράσθη παρ' «Ελλήνων, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Τὸ φορτηγὸν μαζ «Νέπριτος» 1.425 τ. γκρός, 2.160 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Άρολα» εἰς ιταλικὰ συμφέροντα.

— «Ἐπίσης, τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ τὴν ἀστερόεσσαν, φορτηγὸν «Pacificus» 7.216 τ. γκρός, 10.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, εἰς Ἀμερικανοὺς ἀγοραστὰς.

— Τὸ μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν μότορσπιτ «Lissy Schulte» 830 τ. γκρός, 1.570 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, παρὰ τοῦ κ. Εύαγγ. Νομικοῦ διὰ πελάτας τοῦ γραφείου του.

— Τὸ μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Pylades» 735 τ. γκρός, 960 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἡγοράσθη παρ' «Ελλήνων ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ Ιουλίου εἰς Βρέμην.

— Τὸ φορτηγὸν μαζ «Σκωτία» 6.907 τ. γκρός, 10.100 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερδέου μέσων 1961, ἐπωλήθη εἰς ἐφο-

πλιστάς τοῦ Χόγκ Κόγκ πρὸς περατιέρω ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ τιμῆς 59.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν 'Ιούλιον — Αὔγουστον.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελήφθη ἀπὸ τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὸ μπάλκ - κέρριερ «N i n h» 29.000 τόνων γκρός καὶ ἀπέτελευσεν ἑτού Κόμπη τὴν δην 'Ιουνίου κατευθυνόμενον εἰς Χιλῆν, πρὸς φόρτωσιν μεταλλευμάτων. Τὸ ἐν λόγω σκάφος ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Οακ» (διαχείριστις κ. Κ. Μ. Λαιμού).

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Παπαπατέρα (ἑταῖρια «Οινούσσαι») γερμανικὸν φορτηγὸν «Tinsdale» 1.917 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, παραληφθὲν εἰς Ἀμερικήν ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Ζωδίας θηρίου Πηγής».

— Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Αδωνις» φορτηγὸν «Μακεδονία» 7.044 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, παραληφθὲν εἰς Πειραιά ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς λιθανικῆς καὶ μετωνομάσθη «Ανθάς».

— Εἰς Σαουθάμπτον παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας «Σάντα Κυριακή» ἀγγλικὸν πορθμείον «Norris Castle» 473 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 καὶ μετωνομάσθη «Νηρής».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας «Πάντρε» ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Westriver» 10.051 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1935, παραληφθὲν εἰς Ἀμερικήν ὑψώσει τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Γιαννέλας».

— «Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ν. Βαλμά ὀλλανδικὸν μότορσπιτ «Heelsuin» 6.259 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, παραληφθὲν εἰς Ρότερνταμ μετωνομάσθη «Αντώνης».

— Τὸ ὅλλανδικον φορτηγὸν «Stirijpe» 463 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, ὅπερ ἡγοράσθη παρ' «Ελλήνων, παραληφθὲν εἰς Σούανζ, ὑψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Βασιλίκη».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Σιγάλα καὶ Πλαττή σουηδικὸν φορτηγὸν «Carita» 4.620 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, παραληφθὲν εἰς σκανδιναϊκὸν λιμένα, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Μαρία Καρίτα».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ «Ελλήνων λιθανικὸν φορτηγὸν «Vespa» 2.115 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, παραληφθὲν εἰς Μεσογειακὸν λιμένα μετωνομάσθη «Αρόπολις».

— «Ἐπίσης τὸ πωληθὲν μεταξὺ «Ελλήνων μικρὸν φορτηγὸν «Γεώργιος Βεντούρης» 497 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, παραληφθὲν εἰς Πειραιά ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Θέμις Γκούμα».

— Τὸ μεταδιβασθὲν ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Μαριάντε» εἰς τὴν ἑταῖριαν «Αγία - Νικόλας» λιθεριανὸν φορτηγὸν «Νικόλας Σ.» 7.255 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ιταλικὰ συμφέροντα παναμαϊκὸν τάκερ «Ανδρός Αίλαντ» 18.736 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, ὑψώσει σημαίαν Λιθερίας καὶ μετωνομάσθη «Κοντινένταλ ΙΙ».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Ιουνίου ὑπεγράφθησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Πρέζεντεν Χόφμαν», ὑπὸ σημαίαν Ν. Αφρικῆς, τόνων γκρός 7.500, ἀπὸ Ιησ. 'Ιουνίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Α.Ε. Ναυτική καὶ Εμπορική, «Ἀκτίς», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 7.253, ἀπὸ 1 Μαΐου 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Περατικοῦ καὶ «Χρήστος», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 2.873, ἀπὸ 10 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. Βουρλίδην καὶ Πασχιδή.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ πλοῖα: «Αουρόρα», ὑπὸ σημαίαν Όνδούρας, τόνων γκρός 7.249 καὶ «Αγιος Γεράσιμος», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 1.400, τὸ μὲν πρώτων ὡς ὑψώσαν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, τὸ δὲ δεύτερον, ὡς βιθισθέν.

Κατόπιν τούτου τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 546, τόνων γκρός 5.157.000.

ΤΑ ΤΡΙΑ ΑΚΤΟΠΛΑΙΚΑ

«Ανεκοινώθη, ὅτι ὁ πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἔδωσεν ἐντολὴν εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ε.Ο.Τ., ὅπως τὸ ταχύτερον προδῆ εἰς τὴν τελικὴν διατύπωσιν τῆς διακηρύξεως διὰ τὴν ἑκποίησιν τῶν νέων ἐπιβατηγῶν

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

πλοίων των ναυπηγουμένων διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου εἰς τὰ ἵταλικὰ ναυπηγεῖα. Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας, τὸ τελικὸν κείμενον τῆς Διαικρύξεως δὲν πρόκειται νὰ ἀφίσταται οὐσιώδῶς τοῦ σχεδίου, τοῦ δημοσιεύθεντος εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὸ δόπιον περιλαμβάνει δρους, οἵτινες ἐκρίθησαν ὡς ἀνεδαφικοὶ ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ "ΔΑΝΑΗ",

Τὸ ἀργοῦν, λόγω ζημιῶν, εἰς Τζιμπούτι ἀπὸ τῆς 15ης Ἀπριλίου 1961, φορτηγὸν «Δ α ν ἄ η» 1.566 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἔξετέθη εἰς ἀναγκαστικὸν πλειστρικόν πρὸς πῶλησιν.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ.."

Μεταξὺ 20ῆς Μαΐου καὶ 5ῆς Ιουνίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα», Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Τρίτον» (λιθ. δεξ.) 16.580 τόννων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν). «Γουόρληντ Τράστ» (έλλ. δεξ.) 16.460 τόννων (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν). «Μέρκιουρο» (θαλαμ.) 210 τ. γκρός (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρληντ Ινφλουενς» (λιθ. δεξ.) 40.500 τόννων d.w. (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Φέρνιφιορδ» (νορδ. φορτηγόν) 4.240 τόννων (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπισκευαί). «Γουόρληντ Κόνκορντ» (λιθ. δεξ.) 33.000 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρληντ Κομμάνταρ» (λιθ. μπάλι - κέρριερ) 21.835 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Ἀντί Ζαγιάντι» (ινδικὸν τάνκερ) 33.015 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Χέρνιτστρομ» (δαν. φορτ.) 7.500 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Νικόλας» (έλλην. λίμπερτο) 10.650 τόννων (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπιθεώρησις). «Εὐγενία Νιάρχου» (λιθ. δεξ.) 47.157 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Ραχιώτης» (έλλην. φορτ.) 10.225 τόννων (διάφοροι ἐπισκευαί). «Συλλεβρεντέϊλ» (άγγλ. δεξ.) 16.700 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Υπερίων» (λιθ. δεξ.) 39.700 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Καπιλούνα» (λιθ. δεξ.) 47.000 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Λόντον Σπίρτο» (άγγλ. δεξ.) 15.330 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Λόντον Πρέστιτζ» (άγγλ. δεξ.) 24.600 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις). «Ἀλεξάνδρα I.» (λιθ. δεξ.) 33.000 τόννων (ἔτησία ἐπιθεώρησις) καὶ «Σπύρος Νιάρχος» (λιθ. δεξ.) 47.000 τόννων d.w. (ἔτησία ἐπιθεώρησις).

ΑΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Ἡ Νομισματικὴ 'Ἐπιτροπὴ ἔλαβε τὴν ὑπ' ἀριθ. 34858 ἀπόφασιν τῆς 2ας Ιουνίου 1962, ἀναφερομένην εἰς τὴν ἔγκρισιν χρηματοδοτήσεως τῶν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τῶν Ἐμπορικῶν Τραπεζῶν. Τῆς ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιτροπῆς προτάσσεται ἡ εἰσήγησις τῆς Ἑβρικῆς Τραπέζης, ἔχουσα οὕτω:

«Ἡ ἀναλογίθειστα ἀπὸ ἑτανού κυβερνητικὴ προσπάθεια μεταφορᾶς τῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτήσίας σκαφῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς χώρας, ἀπέδωσε μέχρι στήμερον λίαν σημαντικούς καρπούς, τῇ βοηθείᾳ δὲ τῶν πιστωτικῶν ἰδρυμάτων καὶ ἀλλων φορέων τῆς οἰκονομίας, πρήσισ μὲν ρυθμὸν διοίκησην ἐντεινόμενον, ἡ ἐγκατάστασις ἔδω τῶν ἔδρων τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ἡ τῶν λογιστρίων τῶν.

Ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἔνθα μέχρι στήμερον αἱ ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεις διετήρουν τὴν ἔδραν τῶν, ἀπελαύνουσαν διαφόρων πιστωτικῶν διευκολύνσεων, τὰς ὅποιας ἐπιθυμοῦν, ὅπως ἔν τινι μέτρῳ διατηρήσουν καὶ ἔδω ἀνοικτοὺς λογαριασμοὺς (overdraft facilities).

Συγκεκριμένως αἱ προσαναφερθεῖσαι ἐπιχειρήσεις, ἐγκαθιστάμεναι ἐν 'Ἑλλάδι καὶ ἐμφανίζομεναι ὑπὸ μορφὴν Ἑλληνικῶν ἑταίρων, ἀντιμετωπίζουν δαπάνας ἐγκαταστάσεως καὶ ἀλλὰ ἔσδοτα λειτουργίας τῶν γραφείων τῶν (ἔσδοτα συστάσεως ἑταίριας, ἐνοίκια, μισθῶν προσωπικοῦ, εἰσφορᾶς εἰς ἀσφαλιστικὰ Ταμεῖα, ἔσδοτα μεταβιβάσεως κυριότητος σκαφῶν, φόρους καὶ διάφορα ἄλλα).

Αἱ δαπάναι αὗται καλύπτονται δι' ἐμβασμάτων τῶν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ διαχειριστικῶν γραφείων τῶν ἐπιχειρήσεων ἡ καὶ ἔκ τῶν ναύλων, ὅσάκις οἱ φορτωταὶ τοὺς ἀποστέλλουν ἀπ' εὐθείας ἐνταῦθα.

Πλειστάκις ὅμως, λόγω ἐτεροχρονισμοῦ μεταξὺ τῶν ὑποχρεώσεων καὶ τῆς ἀποστολῆς τῶν ἐμβασμάτων, δημιουργοῦνται δυσχέρειαι καὶ παρίσταται ἀνάγκη τροπεζικῶν διευκολύνσεων, πλὴν ὅμως αἱ περὶ ὧν πρόκειται περιπτώσεις δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰς τὰς ἐν ισχύι διατάξεις περὶ χρηματοδοτήσεως τῆς Ναυτιλίας.

Τὸ γε νῦν ἔχον, ἡ ποντοπόρος φορτηγὸς ναυτιλία δὲν χρηματοδοτεῖ-

ται, ἐκτὸς βεβαίως, τῶν περιπτώσεων τῶν ἐπισκευῶν, εἰ μὴ μόνον μὲ δραχμὰς 170.000 κατὰ πλοίον δι' ἔξοδα προετοιμασίας ταξιδίου, ἀποστολῆς πληρωμάτων κλπ. καὶ διὰ διάστημα 45 ἡμερῶν.

Αἱ παρουσιαζόμεναι κατὰ τὰ ἄνω ταμειακοὶ δυσχέρειαι ἐπιτείνονται καὶ ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν γραφείων νὰ καλύπτουν μέχρις ἀφίξεως τοῦ σχετικοῦ ἐμβάσματος καὶ τὰ ἀτομικὰ ἔξοδα τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ δόποι οἱ παραμένουν εἰς τὴν χώραν, ἐπὶ μακρότερα παρ' ὅσον ἄλλοτε, χρονικὰ διαστήματα.

Οἱ κυριώτεροι τῶν λόγων τούτων εἰναι: α) 'Ἡ ἐδῶ ἐγκατάστασις ὑψ' οἰσανδήποτε μορφὴν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ σταθερὰ αὐξησις τοῦ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τοννᾶς καὶ ὁ ἀναπτυσσόμενος ρυθμὸς τῶν ἐκτελουμένων ἐν 'Ἑλλάδι ἐπισκευῶν, γίνονται ἀφορμὴ συχνῶν ταξιδίων καθ' ὅλον τὸ ἔτος τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ δόποι οἱ παραμένουν εἰς τὴν χώραν, ἐπὶ μακρότερα παρ' ὅσον ἄλλοτε, χρονικὰ διαστήματα.

β) Πλειστών ἐφοπλιστικῶν οἰκογενειῶν τὰ τέκνα φοιτοῦν εἰς σχολεῖα Ἀθηνῶν.

γ) Τὸ ἀναπτυσσόμενον συνεχῶς ρεῦμα ἐπισκέψεως καὶ παραμονῆς τῶν ἐφοπλιστῶν μετὰ τῶν οἰκογενειῶν των, κατὰ τοὺς θερινούς μῆνας, εἰς τὰς ιδιαιτέρας των πατρίδας καὶ ἄλλα θέρετρα ἢ λουτροπόλεις τῆς χώρας.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τῶν προαναφερθέντων λόγων ταμειακῶν δυσχερεῖων, αἱ περὶ ὧν πρόκειται ἐπιχειρήσεις, αἴτουνται ὅπως ἐπιτραπῆ ἢ χρηματοδότησίς των δι' ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ, τὸ ὑπὸ τοῦ δόποιον νὰ καθορίζεται βάσει ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ εἰσαχθέντος παρ' αὐτῶν, κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος συναλλάγματος.

Λαμβανομένων οὖθε ὑπὸ τῶν τῶν ἐπικρατουσῶν εἰς τὴν χρηματαγορὰν συμθηκῶν καὶ τοῦ γενικωτέρου πολλάκις ευνοϊκού ἀντικτύου, τὸν δόποιον θὰ ἔχῃ ἡ αἴτουμένη ἐξυπηρέτησις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, εἰσηγούμεθα καὶ παρακαλούμενης διόπτης ἐγκρίνει τὴν χρηματοδότησή των ἐν 'Ἑλλάδι ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ναυτικῶν γραφείων πρακτορεύσεως ἢ διαχειρίσεως ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ποντοπόρων σκαφῶν, δι' ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ μέχρι ποσοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὸ 10% τοῦ εἰσαχθέντος, κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος παρὰ τῆς ἐνδιαφερομένης συναλλάγματος.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ὑψους τοῦ ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ, αἱ ἐνδιαφερόμεναι ἐπιχειρήσεις θὰ προσκομίζουν βεβαίωσιν τῆς ἀρμοδίας ὑπερεσίας τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος. 'Ἡ ἔξοφλησις θὰ γίνεται πάντοτε δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος.

'Ἡ δι' ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ διενέργεια τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, προϋποθέτει, διτὶ ἡ χρηματοδότησις αὕτη δὲν θὰ ἔχῃ τὴν μορφὴν διανείου σταθεροῦ ὑπολοίπου, ἀλλὰ θὰ παρουσιάζῃ αὐξομειώσεις τοῦ ὑπολοίπου αὐτῆς, ἀναλόγως τῶν ἔκαστοτε ἀναγκῶν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Δὲν θεωροῦμεν ἀσκοποῦν νὰ προσθέσωμεν διτὶ, ἡ διὰ τοῦ τρόπου τούτου χρηματοδότησίς τὰς ἐπιτρέψῃ εἰς τὰς 'Ἑμπορικὰς Τραπέζας, πλὴν ὅλων καὶ τὴν καλυτέραν κάλυψιν τῶν σχετικῶν χορηγήσεων, τούτου διὰ προσωπικῶν διον καὶ δι' ἐμπραγμάτων ἔξασφαλίσεων, δεδομένου διτὶ καὶ ἡ τριτεγγύησις ἐπὶ ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ λαμβάνεται εὐχερέστερον καὶ ἡ ἔγγραφὴ ὑποθήκης πρὸς ἀσφάλισιν ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ ἐμφάνιζεται νομικῶς ἴσχυροτέρω.

Η ΛΗΦΘΕΙΣΑ ΑΠΟΦΑΣΙΣ

'Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω, ἡ Νομισματικὴ 'Ἐπιτροπὴ, λαβούσα ὑπὸ ἄφ' ἐνὸς μὲν τὰς ὑφισταμένας σήμερον πιστωτικὰς δυνατότητας τῶν ἐν 'Ἑλλάδι Τραπέζων, ἀφ' ἔτερου δὲ τὴν ἀκολουθουμένην πολιτικὴν διὸν ἀφορᾶ τὴν προσέλκυσιν διὰ τὴν μόνιμον ἐγκατάστασιν ἐν 'Ἑλλάδι τῶν κεντρικῶν γραφείων διαχειρίσεως τῶν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀπεφάσισεν ἵνα ἐγκρίνη, διόπτης αἱ 'Ἑμπορικαὶ Τραπέζαι προβάνους εἰς τραχυπρόθεσμον χρηματοδότησην τῶν ἐν 'Ἑλλάδι ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ναυτικῶν γραφείων πρακτορεύσεως ἢ διαχειρίσεως ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ποντοπόρων σκαφῶν, δι' ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ, ἀνικάτου ὑψους, ἀντιστοιχοῦντος εἰς ποσοστὸν 5% ἐπὶ τοῦ

ΙΩΑΝΝΗΣ & ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. ΠΑΡΙΣΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1912

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

ΣΥΡΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 232 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΣΣΙΣ ΠΑΡΙΣΗΝ - ΣΥΡΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΤΑΥΘΑ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

άντιτίμου εἰς δραχμάς τοῦ είσαχθέντος κατά τὸ προηγούμενον ἔτος παφρά τῆς ἐνδιαφερομένης ἐπιχειρήσεως συναλλάγματος, τούτου ἐλεγχούμενου ἐκ τῶν ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος τηρουμένων στοιχείων.

Οἶκοθεν νοεῖται ὅτι ἡ δί' ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ κατὰ τὰ ἄνω χρηματοδότησις, δὲν θὰ ἔχῃ μορφὴν δανείου σταθεροῦ ποσοῦ, ἀλλὰ θὰ παρουσιάσῃ αὐξομείωσεis ἀναλόγους τῶν ἔκαστας ἀναγκών τῆς ἐπιχειρήσεως, μὲν ἀνώτατον ὅριον τὸ ἐν τῇ προηγούμενή παραγράφῳ καθοριζόμενον ποσοστὸν 5%. Ἐν περιπτώσει καθ' ἡν οἱ ἀνοικτοὶ λογαριασμοὶ τῆς μορφῆς ταύτης δὲν παρουσιάζουν πιστωτικὸς ἔγγραφάς, μειούσας ἀξιολόγως τὸ σχετικὸν χρεωστικόν των ὑπόλοιπον, κατὰ τὴν διάρκειαν ὀλοκλήρου ἔξαμηνος, θὰ κλείνωται ὑποχρεωτικῶς ὑπὸ τῶν Τραπέζων, τὸ δὲ κατὰ τὸ κλείσιμον των παρουσιαζόμενων χρεωστικὸν ὑπόλοιπον, θὰ εἴναι ἔξοφλητέον ἐντὸς μηνὸς τὸ βραδύτερον.

ΤΟ Υ.Ε.Ν. ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Ἀρμοδίως πληροφορούμεθα ὅτι τὸ Υ.Ε.Ν. διά Β. Δ)τος, δημοσιεύθεντος εἰς τὸ Φ.Ε.Κ. τῆς 13.4.62, ἔξουσιοδοτεῖ τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα ὃπως ἐπιθεωρή καὶ ἔκδηλη πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας ἔχαρτοις ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ναυλοχούντων ἐκτὸς τῶν λιμένων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, βάσει τῆς ἐν Λοιδίνῳ ὑπογραφείσης τὸ 1948 Δ. Συμβάσεως επερὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ».

Εἰς ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις καὶ κατόπιν εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ε.Ε.Π. δὲ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων δύναται νὰ ἐπιθεωρῇ καὶ νὰ ἔκδηλη πιστοποιητικὰ διὰ φορτηγὰ πλοῖα καὶ ἐν Ἑλλάδι.

Ἐξ ἄλλου, προτάσει τοῦ Υ.Ε.Ν., δὲ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων διὰ τοῦ ἐν Λοιδίνῳ ἀντίτροπον του κ. Δημ. Λεμού, θέλει συμμετέχει εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀντίτροπωπείαν παρὰ τῇ ὑπεπιτροπῇ ὑποδιαιρέσεως καὶ εὐσταθείσας τοῦ Διακυβερνητικοῦ Συμβουλευτικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ὀργανισμοῦ (I.M.C.O.).

Ἡ ἀνωτέρω ὑπεπιτροπὴ συνήλθεν ἐν Λοιδίνῳ κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα.

ΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

Κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προέδη εἰς γνωστοποίησιν, διὰ γίνονται δεκταὶ προσφοραὶ, διὰ τὴν ἀγοράν ἐνὸς σιδηροῦ σκάφους, ὡς ἐκπαιδευτικοῦ τῶν μαθητῶν τῶν Σχολῶν. Τὸ σκάφος τούτο δέον νὰ είναι ὀλικῆς χωρητικότητος 350 — 600 κόρων, μὲν μηχανᾶς ντῆζελ, ταχύτητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 10 μιλίων, ἡλικίας οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν 30 ἑταῖς καὶ νὰ διαθέτῃ χώρους διὰ τὴν ἔνδιαιτησιν 100 τούλαχιστον προσώπων.

Ἐκ τῶν προσφερούμενων σκαφῶν θὰ προτιμῶνται τὰ παραδοτέα εἰς τὸν Πειραιά. «Ηδη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν προσφοραὶ διὰ διάφορα σκάφη, σὶ ὅποιαι καὶ ἔξεταζονται ὑπὸ τοῦ οἰκείου συμβουλίου.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Διὶ ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδη προεκρύψθη διαγωνισμὸς διὰ τὴν κατάταξιν μαθητῶν εἰς τὴν Α' τάξιν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Πλοιάρχων "Υδρας", "Ασπροπύργου" καὶ Κύμης, μηχανικῶν καὶ ἀσυρματιστῶν τῆς Σχολῆς "Ασπροπύργου". Ο ἀριθμὸς τῶν εἰσακτέων εἰς ἔκαστην Σχολὴν δρίζεται ὡς ἀκολούθως: Εἰς τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων "Υδρας" 35, εἰς τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων "Ασπροπύργου" 40, εἰς τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων Κύμης 25, εἰς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν "Ασπροπύργου" 45 καὶ εἰς τὴν Σχολὴν "Ασυρματιστῶν" 40.

Εἰς τὰς ὡς ἀνα ἔξετάσεις ὀλῶν τῶν Σχολῶν γίνονται δεκτοὶ ὑποψήφιοι μέχρι 19 ἑταῖς, ητοι γενιθέντες τὸ 1943 καὶ ἐντεύθεν.

Οι ὑποψήφιοι διὰ τὰς Σχολῆς Πλοιάρχων δέον νὰ κέκτηνται ἐνδεικτικοῦ προαγωγῆς ἐκ τῆς πέμπτης ἔξτασίου Δημοσίου Γυμνασίου ή Ἐμπορικῆς Σχολῆς, διὰ τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν ἐδεικτικοῦ προαγωγῆς ἐκ τῆς τετάρτης τάξεως Δημοσίου Γυμνασίου ή Ἐμπορικῆς Σχολῆς καὶ διὰ τὴν Σχολὴν "Ασυρματιστῶν" ἀπόλυτηρον Δημοσίου Γυμνασίου ή Μέσος Εμπορικῆς Σχολῆς.

Οι ἐπιτιμοῦνται νὰ λάδουν μέρος εἰς τὸν διαγωνισμὸν δέον νὰ ὑποβάλουν τὸ βραδύτερον μέχρι τῆς 16ης Αύγουστου 1962 τὰ ἀπαιτούμενα δικαιολογητικά εἰς τὸ τημῆνα Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως τοῦ ὑπουργείου. Αἱ εἰσαγωγικαὶ ἔξετάσεις θ' ὁρίσουν τὴν ίνην Σεπτεμβρίου.

ΟΙ ΤΙΤΑΙΟΙ ΣΠΟΥΔΩΝ

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τοῦ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ ἐπικύρωσις τῶν ὑποβαλλόμενών τίτλων σπουδῶν πρὸς ἀπόκτησιν οἰασδήποτε τάξεως ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος, θὰ ἔξακολουθηθῇ νὰ γίνεται παρὰ τὸν ὑπουργεῖον Παιδείας ὥπερ τούτον, πρὸς τὸ N.A.T. πράξιν τὸ διορισμὸν των, ἐντὸς προθεσμίας τριῶν τὸ πολὺ μηνῶν ἀπὸ τῆς προσλήψεως των.

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι προσλαμβάνουν ἀρχιπλοιάρχους ἢ ἀρχιμηχανικούς, ὁφείλουν ἐντὸς προθεσμίας τριῶν τὸ πολὺ μηνῶν ἀπὸ τῆς προσλήψεως ἢ ἀπολύτευσης τούτων, νὰ γνωρίσουν ἔγγραφας τὸν διορισμὸν ἢ τὴν παῦσιν ἐν Ἑλλάδι μὲν εἰς τὸ N.A.T. ἐν τῷ

"NAYTIKA XRONIKA"

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ:

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

πίστωσιν τῆς γνησιότητος αὐτῶν. Πλὴν ὅμως ἐπειδὴ ἡ τοιαύτη διαδικασία τῆς ἐπικυρώσεως τῆς γνησιότητος τῶν τίτλων σπουδῶν ἀπαιτεῖ πολλάκις σημαντικὸν χρόνον, ἀπεφασίσθη ὅπως οἱ τίτλοι σπουδῶν ἐπικυροῦνται μετά τὴν ἔκδοσιν καὶ παραλαβὴν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων τῶν διπλωμάτων, πτυχίων ἢ ἀδειῶν ικανότητος, ὡστε νὰ μὴ ἐπέρχεται καθυστέρησης.

Οἶκοθεν νοεῖται ὅτι εἰς περίπτωσιν καθ' ἡν δισπιστωθῆται ἐκ τῶν ὑστέρων ὅτι οἱ προσκομισθέντες τίτλοι σπουδῶν εἰναι πλαστοί, τότε θ' ἀκυροῦνται ἡ ἔκδοσις τοῦ ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος καὶ θὰ κατάσχεται ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας διπλωμάτων.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ

Ἐκ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώθη ὅτι, οἱ ὑπόψηφοι πλοιάρχοι Γ' τάξεως, οἱ συμπληρούντες θαλασσίαν ὑπηρεσίαν 42 μηνῶν μέχρι καὶ τῆς 31 Δεκεμβρίου 1962, ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ συμμετάσχουν τῶν ἔξετάσεων, αἵτινες θὰ προκηρυχθοῦν τὸ προσεχές ἔτος 1963, πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ πλοιάρχου Γ' τάξεως.

Ἐκ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνακοινοῦνται ἐπίσης ὅτι τὰ ἀπαιτούμενα νέα προσόντα, πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος, τὰ ὅποια καθωρίσθησαν δι' ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, ἐκδοθείσων, βάσει τῆς ὑπὸ ἀριθ. (16)102)2)1961 πράξεως τοῦ "Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, δὲν ἔχουν ισχὺ τοὺς ἔχοντας συμπληρώσεις προστάσια βάσει τῶν παλαιῶν διατάξεων, μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τῶν ὡς ἄνω ἀποφάσεων. Οὗτοι δηλαδή, θὰ δύνανται ν' ἀποκτήσουν τὸ ἀναλόγου κατηγορίας καὶ τάξεως δίπλωμα, πτυχίον ἢ ἀδειαστὶ γενύμενοι δεκτοὶ εἰς τὰς οἰκείας ἔξετάσεις, ἐπὶ τὴν δύνασιν τῶν κτηθέντων παρ' αὐτῶν παλαιῶν προσόντων.

ΟΙ ΔΟΚΙΜΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δρίζεται ὅτι, οἱ μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1958 χαρακτηρισθέντες ως δόκιμοι μηχανικοί, δύνανται ν' ἀνατηληρώσουν τὴν κατά τὰς κειμένας διατάξεις, ἀπαιτουμένην ἔργοστασιακὴν ὑπηρεσίαν ἐν διλφῇ ἢ ἐν μέρει δι' ισοχρόνου θαλασσίας ὑπηρεσίας.

ΟΙ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Διὰ διατάξιμος, δημοσιεύθητος εἰς τὴν ἐφημερίδα τῆς Κυθερώσεως ἐνεκρίθη ὁ κανονισμὸς «περὶ τρόπου βεβαιώσεως καὶ ἀναγνωρίσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. ὑπηρεσίας ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων». Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ κανονισμοῦ δρίζεται, ὅτι ἡ ὑπηρεσία τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὅποιαι διασχειρίζονται τρία τούλαχιστον πλοιά υπὸ Ἑλληνικήν καὶ ξένην σημαίαν, συμβεβλημένα δῆμως μετά τοῦ Ν.Α.Τ., διληκής χωρητικότητος ἐν συνόλῳ 3.000 τούλαχιστον κόρων, ἀναγνωρίζεται ὡς συντάξιμος παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τοῦ παρόντος κανονισμοῦ.

Ιναί άναγνωρισθῆ ὡς συντάξιμος δέον οἱ ἀρχιπλοιάρχοι ή ἀρχιμηχανικοί νὰ κέκτηνται:

- 1) Δίπλωμα πλοιάρχου ή μηχανικού α' τάξεως καὶ δεκαετῆ τούλαχιστον συνολικὴν ἔργασιαν ἐπὶ πλοίων.
- 2) Νά καταβάλλουν ἐμπροθέσμως καὶ ἀνά δεδουλευμένον ἔξαμηνον τὰς προδιεπομένας ὑπὸ τοῦ οἰκείου νόμου εἰσφοράς καὶ
- 3) "Αμαὶ τῇ προσλήψει τῶν ὑπὸ τῆς ναυτιλιακῆς έταιρίας εἰς ἡν ἔργαζονται, νὰ ὑποβάλλουν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. πράξιν τὸ διορισμὸν των, ἐντὸς προθεσμίας τριῶν τὸ πολὺ μηνῶν ἀπὸ τῆς προσλήψεως των.

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι προσλαμβάνουν ἀρχιπλοιάρχους ἢ ἀρχιμηχανικούς, ὁφείλουν ἐντὸς προθεσμίας τριῶν τὸ πολὺ μηνῶν ἀπὸ τῆς προσλήψεως ἢ ἀπολύτευσης τούτων, νὰ γνωρίσουν ἔγγραφας τὸν διορισμὸν ἢ τὴν παῦσιν ἐν Ἑλλάδι μὲν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἐν τῷ

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

έξωτερικῷ δὲ εἰς τοὺς Προξενικούς λιμενάρχας μερίμνη τῶν ὅποιών διαδιέδονται αἱ ἀνωτέρῳ ἔγγραφοι ὄνακοινώσεις τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς Ν.Α.Τ.

Διὰ τοῦ κανονισμοῦ δρίζονται διάφοροι λεπτομέρειαι διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν.

NEOI ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Β. 'Αναστασιάδης, Δ. Βασιλείου, Γ. Βάλδης, 'Αν. Βελέτζας, Χρ. Βασταρούχας, Δ. Βλάμης, Εύ. Βανός, Εύ. Βερβενιώτης ἢ Κρητικός, Γ. Βανός, Ν. Βοϊλάκης, Δ. Βάσης, Δ. Βαλιδάκης, Ν. Βλάχος, Στ. Βατίστας, Ν. Βοξάκης, Εύ. Γεώργιας, 'Ιω. Γκουμούτσος, 'Ιω. Γιαννέλης, Π. Γκόγκας, Δ. Γκίκας Στ. Γεώργακας, Δ. Δρακονάκης, Π. Δούπης, Χρ. Δημητριάδης, Γ. Διακογεωργίου, Γερ. Δρόσος, Θ. Διακουμάκος, Χρ. Δεγακρῆς, 'Εμ. Διακάκης, Στ. Δημητρίου, 'Ιω. Διασάκης, Ν. Ζανάκης, Π. Ζαβαλάρης, Κ. Ηλιάδης, Χρ. Θωμᾶς, Π. Ιωαννίδης, Ν. Καρανίκας, Ν. Καρυδάκης, Γ. Κουτσουδάς, 'Ιω. Καρκούλης, 'Αντ. Κοροβέζος, 'Ηλ. Κωνσταντίνης, Δ. Κουντουρίδης, Δ. Κουτσομήτης, Σπ. Κοντιζάς, Κων. Κωνσταντινίδης, Φ. Κίκιρας, Σ. Καρακατσάνης, Ν. Κουτσούκος, Σπ. Κομιανός, Χρ. Κακαΐδης, Χ. Καντεράκης, 'Ιω. Κατσάλας, 'Ιω. Κιρτσόγλου, Δ. Κοντούλας, Κ. Κουμπής, Γ. Καρόπουλος, Γ. Καρικόγλου, 'Ιω. Κυπραίος, Γ. Κουδάτος, Ν. Κιουράνης, Εύ. Κουτσούρης, Β. Κυριακόπουλος, Μ. Καρποδίνης, Δ. Λίτινας, Κ. Λιαρμακόπουλος, Δ. Λιττασ, 'Άθ. Λαγύός, Σπ. Λάτσας, Θ. Λύτρας, 'Απ. Λαβίδας, Χ. Μαρκεζίνης, 'Άλ. Μαρκάκης, Γ. Μοτσάτος, Μ. Μεσισκής, Δ. Μαυρομάτης, Γ. Μεταξάς, Μ. Μαργετάκης, 'Άνδ. Μικρόπουλος, Β. Μπέσης, Στ. Μπόλλας, Σπ. Ντουμάκης, Σ. Ντάνος, Ν. Νικολέτας, Ν. Ξενάκης, Κ. Ξένος, 'Άρ. Ξακουστός, 'Αντ. Παπαδόπουλος, 'Άνδ. Παπασάβδης, 'Ιω. Ποιλίος, Π. Περρής, 'Άθ. Πράτας, Β. Παπαδόπουλος, Β. Παράσχος, 'Αντ. Παπαϊωάννου, 'Άθ. Παπαδόγκωνας, Χαρ. Παπαϊωάννου, Δ. Παντελεμίδης, Δ. Ρούγιας, Χρ. Ραγκούσης, 'Αντ. Ρηγόπουλος, Μ. Ραγκούσης, Γ. Στρατής, 'Ιακ. Σεπέτης, Ν. Σαρρής, 'Ηλ. Συρήγος, Φ. Τσιάτης, 'Αν. Τσέλος, Κ. Τριφύλλης, Δ. Τριανταφύλλου, Γ. Τραχανᾶς, Γ. Τζιώτης, Κ. Τσάλλας, Γ. Τζαβάρας, Χρ. Τσιπλάκης, Στ. Φραγκούλης, 'Ιω. Φραγκάκης, Χρ. Χατζηλιάδης, 'Αντ. Χατζηστεργίου, 'Ιω. Χατζηστρατῆς, Στ. Χουμκοσλής καὶ Κων. Χάλαρης.

— Διὰ τὸ διπλωμα τοῦ πρακτικοῦ ἀτμομηχανικοῦ ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Γ. Βατίστας, 'Ιω. Γουλιάρας, 'Ιω. Πασσαλής, 'Αντ. Πετρόπουλος, Κων. Φουφουρῆς καὶ 'Ιω. 'Αστάνογλου.

— Διὰ τὸ διπλωμα τοῦ πρακτικοῦ μηχανικοῦ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Μ. 'Αττίτης, Μ. Βαμβακᾶς, Μ. Βλαβιανός, Χ. Βαρδίκος, Στ. Γιατράκος, Δ. Γρηγορίου, Κ. Δεμπιάζης, Εύ. Δεμίρης, 'Αν. Ειρηναῖος, Κ. Ζαραφωνίτης, 'Άθ. Κοτσελόπουλος, Σπ. Κάπτης, 'Άθ. Καψάλης, Χρ. Κωστόπουλος, Σπ. Καρτιμπέλης, 'Ιω. Κασιμάκης, 'Ιω. Καρδιδιάκας, Δ. Λαζάρου, Γρ. Μπαξές, Κ. Μπάκρας, Π. Μαντζουνέας, Κ. Μαζαράκης, 'Ιω. Νικοβιάτης, Κ. Νικολέτος, Δ. Ντάτσιος, Φ. Συμητήρης, 'Άθ. Πολίτης, 'Αν. Πάχης, Σπ. Παπαναγιώτου, Χρ. Παρλαμάνης, Γρ. Πετρόχειλος, Ν. Παρίστης, 'Απ. Περελάς, Σπ. Πα-

παθανασίου, 'Αν. Ράλλης, 'Ισ. Σοφράς, Γ. Σκλαβενίτης, Δ. Σγουρίδης, Κ. Τσάλιας, Π. Τετράδης, Χρ. Χρυσοδέρης, 'Ελ. Χούλης, Εύσ. Χριστιδής καὶ 'Εμμ. Βασιλείου.

— Διὰ τὸ πτυχίον τοῦ μηχανοδηγοῦ α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. 'Αν. 'Αργυρίου, Χρ. 'Αραπογιάνης, Γ. Γκέκας, 'Αχ. Δήμας, 'Ιω. Λάμπρου, 'Ιω. Πιερρακέας, Δ. Παπαδόπουλος, Κ. Στρατιώτης, καὶ Β. Χρηστάκος.

— Διὰ τὸ πτυχίον μηχανοδηγοῦ β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. 'Ιω. Βολικάκης, Ν. Διγενής, Ν. Στούγκος, Σπ. Καλέρσης, 'Αντ. Κάσσαγλης, Σ. Κουρούνης, Ν. Μπουρδάμης, 'Αν. Μουλάς, 'Ασ. Παπάς, Κ. Παπαγεωργίου, Κ. Πετρόπουλος, καὶ 'Ανδ. Σπετσιώτης.

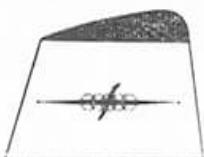
— Διὰ τὸ πτυχίον, τέλος, τοῦ ναυκλήρου ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Κ. 'Αφιανές, Π. Βαρβαρέσσος, Γ. Βεζύρης, 'Άλ. Βασιλείου, Ν. Βεζυρτζής, 'Αντ. Βεντούρης, Χ. Βουτσιάνης, 'Ελ. Γαβριελάτος, 'Ελ. Δέδες, Λ. Δερμιδιώτης, Β. Κωνσταντακόπουλος, Γ. Λέκκας, Θ. Μήλας, Χαρ. Μπολιδάκης, 'Ανδ. Μαγκανιώτης, 'Ιω. Μωραΐτης, Β. Μηνάς, Ν. Μάντζαρης, 'Αρ. Μπασιμακόπουλος, Γ. Μυρμήγκος, Γ. Νοτιάς, 'Ιω. Παπαδημητρίου, Χ. Ρωμανός, Ν. Σφακάκης, Κ. Σιδηροκαστρίτης, Χ. Σάρδης, Σ. Σκυριάνος, Γρ. Τσερνίκας, 'Άλ. Τσαλαπατάκης καὶ Γ. Ψαρράς.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Ιουνίου, ἔχοργήθησαν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Βασίλ. Γ. Νικολάου ἢ Κάπαν, μὲ ύπηρεσίαν 29 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 20 ημερῶν, δρχ. 4.772 μηνιαίων καὶ Γιαν. 'Άλ. Παλαιοκρασάν, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 6 μηνῶν καὶ 23 ημερῶν δρχ. 1.889 μηνιαίων.

Εἰς κατώτερα πληρωμάτα: Ροδόλ. 'Ιω. Λειβαδᾶν, θαλαμηπόλον, μὲ ύπηρεσίαν 16 έτῶν, 4 μηνῶν καὶ 24 ημερῶν δρχ. 685 μηνιαίων, Παναγιώτην, πατέρα Γεωργ. Γαλατούλα ναύτου, μὲ ύπηρεσίαν 1 έτους, 6 μηνῶν καὶ 11 ημερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 500 μηνιαίων, Σπυρ. Χρ. Σκοτσιμάραν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν καὶ 1 ήμέρας, δρχ. 697 μηνιαίων, Νικόλ. Δ. Μήλαν, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 27 έτῶν, 3 μηνῶν καὶ 19 ημερῶν δρχ. 2.343 μηνιαίων, Φωτεινήν, χήραν Δημ. Κιλική, θερμαστοῦ, μὲ ύπηρεσίαν 16 έτῶν καὶ 21 ημερῶν, δρχ. 819 μηνιαίων, Θεόδ. Β. Μωραΐτην, ναύληρον, μὲ ύπηρεσίαν 29 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 18 ημερῶν δρχ. 2.321 μηνιαίων, Νικ. Γ. Μαραγκόν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 18 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 4 ημερῶν δρχ. 1.102 μηνιαίων, 'Αρχοντούλαν, χήραν Γεωργ. Γκιώνη, θερμαστοῦ, λόγῳ ἀτυχήματος, δρχ. 1.746 μηνιαίων καὶ ἀπὸ 1 Αύγουστου 1961 δρχ. 1.527 μηνιαίων, λόγῳ συμπληρώσεως τοῦ 25 έτους τῆς ήλικίας τῆς θυγατρός της 'Αλεξάνδρας, 'Ελένην, χήραν Εύση. Κούζου, βοηθού θαλαμηπόλου, μὲ ύπηρεσίαν 3 μηνῶν καὶ 14 ημερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 500 μηνιαίων, Νικόλ. 'Ηλ. Γεωργόπουλον, θαλαμηπόλον, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 4 μηνῶν καὶ 17 ημερῶν δρχ. 957 μηνιαίων, 'Ιωάν. Γρ. Βλασσόπουλον, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 11 μηνῶν καὶ 15 ημερῶν δρχ. 989 μηνιαίων, Βασίλ. Γ. Πιπέρην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 4 μηνῶν καὶ 26 ημερῶν δραχμᾶς 1.022 μηνιαίων, Στέφ. Δ. Γαλακάκην ἀρχι-



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΧΡΙ 31 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1962

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ ΒΕΝΕΤΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 10 π.μ.

20 'Ιουνίου 4 'Ιουλίου 21 Νοεμβρίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 9 π.μ.

13, 27 'Ιουνίου 14, 28 Νοεμβρίου

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 12 μεσημέρ.

18 'Ιουλίου 1, 15, 29 Αύγουστου
12, 26 Σεπτεμβρίου 10, 24 'Οκτωβρίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 10 π.μ.

11, 25 'Ιουλίου 8, 22 Αύγουστου

ΤΕΤΑΡΤΗ 10 π.μ.

5, 19 Σεπτεμβρίου 3, 17 'Οκτωβρίου

ΤΕΤΑΡΤΗ 9 π.μ.

4 18 'Ιουλίου 1, 15, 29 Αύγουστου

12, 26 Σεπτεμβρίου 10, 24 'Οκτωβρίου

ΤΕΤΑΡΤΗ 12 μεσημέρ.

13 'Ιουνίου

ΘΕΛΟΥΣΙΝ ΑΝΑΓΓΕΛΩΝ ΠΡΟΣΕΧΩΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οι ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν ὑπατότητα νὰ συνδυάσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεθνή δρομολόγια τῶν πολυτελῶν
ἀεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ & ΦΟΡΤΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 27 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 474.492, 477.489, ΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 31 έτῶν, 7 μηνῶν καὶ 4 ήμερών δρχ. 2.990 μηνιάιως, Γεωργ. Μ. Νικήταν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 3 μηνῶν καὶ 21 ήμερών δρχ. 1.217 μηνιάιως, Νικόλ. Ζ. Αποστόλου, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 6 μηνῶν καὶ 1 ήμεράς δρχ. 1.637 μηνιάιως καὶ ίάκ. Μιλ. Πρωτόπαππαν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 28 έτῶν, 5 μηνῶν καὶ 14 ήμερών, δρχ. 1.638 μηνιάιως.

METONOMASIAI

Τὸ φορτηγὸν «Ζερμάτι» 8.578 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Ηπειρος».

PENOTH

MIXAHIA EMPΕΙΡΙΚΟΣ

Πλήρης ήμερών, ἔνενηκοντούτης, ἀπεβίωσε τὴν 12ην Ιουνίου ἐν Αθήναις ὁ Μιχαὴλ Ἐμπειρίκος. Ἐπὶ δεκαετίας μακράς ἔζησε καὶ ἔδρασεν εἰς τὴν ζένην. Νοσταλγὸς καὶ αὐτὸς τῆς Γενετείρας ἐπεσκέπτετο συχνὰ κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη τῆς Ἑλλάδας. Ἐπέπρωτο, μοίρα καλῆ, τὸ ἐλαφρὸν χῶμα τῆς Πατρίδος νὰ τὸν σκεπάσῃ.

Ο Μιχαὴλ Ἐμπειρίκος, ἀδελφὸς τοῦ ἀειμνήστου Λεωνίδα, συμμετεῖχε καὶ μετὰ τοῦ ἔτερου ἀδελφοῦ τοῦ κ. Μαρῆ Ἐμπειρίκου, τοῦ διμώνυμον μεγάλου, τοῦ ἱστορικοῦ Οίκου (Ἀδελφοὶ Ἐμπειρίκου, Ἀγγλο-Ιόνιαν, Ἐθνική Ἀτμοπλοΐα, Μπάτρον), διστις ἐπὶ μίαν δῆμην τεοσαρακονταείαν κατηγύσατο τὸ ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν στερέωμα μὲ τὴν ἀκτινοβολίαν του, τὴν πρωτοπορειακὴν διὰ τὴν ἐποχὴν του ἀνάπτυξιν.

Ο μεταστὰς ὑπῆρξε μέχρι καὶ τῶν τελευταίων του στιγμῶν μία ἀνήσυχος, τολμηρὰ ἐφοπλιστικὴ φυσιογνωμία, ἥντις περιέκλειε εἰς δῆλην τοῦ τὴν ἕκτασιν καὶ τὴν ζωτικότητα τὸ ἐλληνικὸν ἐπιχειρηματικὸν κύταρον, τὸ διαμόνιον τῆς Φυλῆς.

Εἰς τὴν Ρουμανίαν, ὅπου οἱ μεγάλη Οἰκογένεια τῶν πολλῶν Ἐμπειρίκων εἶχε συστήσεις ἀποικίαν πραγματικήν, μὲ εύρυτητα οἰκονομικὴν ἀξιοχήλευτον, διεθνῶς προβολῆς, ὁ Μιχαὴλ Ἐμπειρίκος ἀνέπτυξε κατὰ πρώτον τὴν δραστηριότητά του. Εἰς τὸ σιτεμπόριον ἀπῆσχολήθη, ἐν συνδισμῷ καὶ μὲ τὰς ἔκειθν μεταφοράς διὰ τῶν ἴδιοκτήτων πλοίων του. Ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν Ἀγγλίαν (ἐπαρισία Μπάτρον) καὶ εἰς τὴν Ἀμερικὴν μετὰ τὸν β' παγκόσμιον πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν, ὁ ἀειμνήστος ἐφοπλιστὴς ἐπέξετειν τὴν δράσιν του, τὴν ναυτιλιακὴν κατὰ κύριον λόγον.

Πόσας καὶ πόσας μεταπτώσεις δὲν ἔγνωρισεν ή ἀνήσυχος δραστηρίστης τοῦ Μιχ. Ἐμπειρίκου! Καί, δῆμως, δὲν ἔμειώθη μέχρι τῶν τελευταίων του ἡμέρων ἡ τολμηρὰ ἐπιχειρηματικὴ πρωτοδουλία, ή αἰσιοδοξία διὰ τὴν αὐριόν, τὸ ψυχικὸν σθένος μὲ τὸ δρόπον ἀντεμετώπιζε τὴν κάθε δοκιμασίαν.

Εἰδεὶς τὴν «Μπάτρον», τὴν διάδοχον τῆς «Ἀγγλο-Ιόνιαν», μὲ τὰ ὡραῖα διὰ τὴν ἐποχὴν των, τὰ ὑποδειγματικὰ σκάφη, νὰ καταρρέῃ ὑπὸ τὰ πλήγματα τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως τοῦ 1931. Εἰδεὶς τὴν Ἐθνικήν Ἀτμοπλοΐαν τῆς Ἑλλάδος διαλυμένην. Τὸ σῆμα, δῆμως τοῦ Ἐμπειρίκου δὲν ὑπεστάλη. Τὰ σκάφη του, διλιγώτερα βεβαίως, δὲν ἐπιπασταν νὰ αὐλακώνουν τὸν πόντον.

Μὲ τὸν βάναυσον τοῦ Μιχ. Ἐμπειρίκου μία ἐποχὴ ἀλησμόνητος διὰ τὴν εύρυτητα τῆς δράσεως τῶν ἐλληνικῶν παροικῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ διὰ τὰς κατακτήσεις τοῦ «Ἐλληνος» εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα παρέρχεται.

Δὲν ἔξειτιμάτο μόνον ὡς ἐφοπλιστὴς ὁ Μιχ. Ἐμπειρίκος. Ὑπῆρξε τὸ ὑπόδειγμα πραγματικοῦ εὐπατρίδου, ἀγαθοῦ πολίτησμένου ἀνθρώπου, ἀκτινοβολούντος τὴν καλωσύνην, τὴν ἀγάπην τὸν δῆλον, πρὸς τοὺς συνεργάτας του, τοὺς συμπατριώτας του. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διαβιδάζουν πρὸς τὴν Οἰκογένειάν του τὰ θερμά των συλλυπητήρια.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΕΛΛΩ» (λιθ. δεξ.): Ἐπανέπλευσε τὴν 4ην Ιουνίου εἰς Μασσαλίαν, λόγω ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς του, ἀλλ' ἐπισκευασθέν, ἀνέχωρησε τὴν δην διὰ τὸν προορισμὸν του. (Ιουν. 4 — 6)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I.» (λιθ. δεξ.): Ἐπεσκεύασεν εἰς Πειραιά διαφόρους ζημιάς του ἐκ βαρείας τρικυμίας, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ πηδαλίου. Ἐπίσης διεξήχθη ἐπιθεώρησης τοῦ ἄξονος. (Ιουν. 5)

«ΑΤΛΑΣ»: Συνεπεία θραύσεως ἐνὸς ἐλατηρίου εἰς τὸν Νοέ κύλινδρον ἐσημειώθη τὴν 26ην Μαΐου ἔκρηξις. Προεκλήθησαν ζημιάι τινές, αἵτινες ἐπεσκευασθήσαν εἰς Κόμπει τὴν δην Ιουνίου τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν. (Ιουν. 6)

DAWOOD & CO

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codex used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores. Provision Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.»: Ἐνα ἔλασμα τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος ἐνέφανος ρωγμάς, ἐνῷ εἰς ὡρισμένας καρφώσεις παρεπηρήθη χαλάρωσις. Εἰς τὸ πρότερον μερικαὶ ἡλεκτροσυγκολλημέναι ἐνώσεις ἔθραυσθησαν. Αἱ ζημιαὶ προῆλθον ἐπὶ βαρείας τρικυμίας. (Ιουν. 4)

«ΓΑΛΗΝΗ»: Ἐπειθεωρήθη εἰς Γένοβαν, ἐν δεξαμενῇ, διὰ ζημιάς ἐκ τρικυμίας. Εύρεθησαν ρήγματα εἰς τὰς δεξαμενάς καὶ τινές μικροζημιαί εἰς τὰς μηχανάς. Τὸ πηδάλιον ἐπεσκευασθήσθη. (Ιουν. 4)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ» (Λιδάνου): Κατὰ τὴν διάρκειαν τρικυμίας εἰς Μόρφου Μπαίη παρεσύρθη ἀπό τὸ ἀγκυροδόλιόν του καὶ ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ ἡγυκοροδόλημένου φορτηγοῦ «Ολκάτ». Τὸ πρῶτον ὑπέστη διαφόρους μικροζημιαίς, ἐνῷ τοῦ δευτέρου ἔθλασματά τινα καὶ νομεῖς τοῦ προστέγου. Ἀμφότερα ἐλαθον πιστοποιητικὸν ναυπιλοίας καὶ ἡρχισαν τὴν φόρτωσιν μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ. (Μαΐου 26 — Ιουν. 1)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λιθ. δεξ.): Προσήραξεν ἐμφόρον εἰς τὴν ἀμμώδη θέσιν Οσμάν, νοτίως τοῦ Μουσκάτ, τὴν 30ην Μαΐου, ἀνειλκύσθη δὲ τὴν 1ην Ιουνίου, κατόπιν ἐκφορτώσεως 800 τ. φορτίου. Σημειούται ἐλαφρὰ διαρροή εἰς τὸ φόρπικ, ητις καὶ ἐλέγχεται ἀπό τὰς ἀντλίας τοῦ σκάφους. Τὸ σκάφος θά συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του. (Μαΐου 30 — Ιουν. 1)

«ΘΕΟΠΑΝ» (λιθ. δεξ.): Εκτεταμέναι ζημιαὶ διεπιστάθησαν εἰς τὸ σκάφος, τὰ διπύθμενα καὶ τὰ υφαλα. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη μὲ πιστοποιητικὸν ναυπιλοίας, προκειμένου νὰ ρυμουλκήσῃ ἐκ Βηρυτοῦ εἰς Ἑλλάδα. Τὴν 5ην Ιουνίου ἔφθασεν εἰς Βηρυτὸν τὸ ρυμουλκόν «Ντασμάν Ζῆ», διὰ νὰ ρυμουλκήσῃ τὸ σκάφος εἰς Σύρον. (Ιουν. 5 — 6)

«ΙΣΤΡΟΣ II»: Πυρκαϊά ἐξεδηλώθη τὴν 29ην Μαΐου εἰς τὸ ἔκ γαιανθράκων φορτίον τοῦ Νο2 κύτους, διατὰ τὸ σκάφος ἐναυλόχει εἰς Τσιταγκόγκ. Τὸ πῦρ ἐτέλει ὑπὸ ἐλεγχον καὶ δὲν προεκάλεσε ζημιάς εἰς τὸ σκάφος, διπερ καὶ ἀπέπλευσε τὴν 11ην Ιουνίου κατευθυνόμενον εἰς Καλούκουταν. (Μαΐου 29 — Ιουν. 11)

«ΚΥΜΩ»: Προσπραγμένον εἰς Μπουένος Αὔρες, ἀνειλκύσθη τὴν 11ην Ιουνίου ἀνει θοηθείας καὶ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. (Ιουν. 11)

«ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ»: Ἡ ἐπιθεώρησις τῶν μηχανῶν δὲν ἀπεκάλυψε μεγάλας ζημιάς, δυναμένας νὰ ἀποδοθῶν εἰς τὴν προσάραξιν καὶ τὰς προσπαθείας ἀνελκύσεως. Νέος ἄξων καὶ ἐλιξ μετεφέρθησαν ἐκ Πειραιῶς εἰς Κωνίαν λίν πρὸς τοποθέτησιν. (Ιουν. 5)

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ»: Ἡ ζημιά εἰς τὰς μηχανάς του ἐπεσκευάσθη καὶ αἱ ἑκτελεσθῆσαι δοκιμαὶ ἀπέβησαν ἱκανοποιητικά. (Ιουν. 7)

«ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ»: Μετὰ τὴν ἀνέλκυσίν του, ἔφθασε τὴν 31ην Μαΐου εἰς Μπριστόπαιην, διπο καὶ ἐδεξαμενήσθη. Ἐκ πρώτης ἐπιθεώρησεως διεπιστάθησαν ἐκτεταμέναι ζημιαὶ εἰς ἐλάσματα τῶν υφάλων, πιθανῶς δὲ καὶ ἐσωτερικῶς. Αἱ ζημιαὶ ἐκτείνονται εἰς μῆκος 210 ποδῶν πρὸς τὰς διποθείων. Ζημιαὶ ἐπίστησης παρεπηρήθησαν εἰς τὰ τάνκς καὶ εἰς τὰ κεντρικά διαφράγματα τρεπον κατών. Ἄρκετά πλευρικά ἐλάσματα εύρεθησαν βεβλαμμένα, ἐνῷ καὶ σημαντικάς ζημιάς ὑπέστησαν δῆλα τὰ δρυγανα ναυσιπλοίας ἀπὸ τὰς ἔκρηξεις δυναμίτιδος κατὰ τὸν ἐκδραχισμὸν τοῦ βυθοῦ διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς ἀνελκύσεως. Αἱ ἐπισκευαὶ θε διεξαχθούν εἰς Αύστραλιαν ἢ Χόγκ Κόρκ ή Ιαπωνίαν, εἰς τὰς πλέον συμφερουσάς προσφοράς. Ἐν τῷ μεταξὺ διεξάγονται προσωριναὶ ἐπισκευαί. (Ιουν. 1 — 8)

«ΟΛΓΑ» (μότορσπι): Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν του εἰς Ρίον Ιανέριον διεπιστάθησαν ἐκτεταμέναι ζημιαὶ εἰς τὸ ἐπίστεγον, μηχανοστάσιον, γέφυραν, ἀποθήκας τροφίμων καὶ ψυγεία, λόγω βραχυκυλώματος ἡλεκτροφόρου σύρματος παρὰ τὴν δεξαμενήν πετρελαίου. Ἐζητήθησαν προσφοραὶ διὰ τὰς ἐπισκευαίς. (Ιουν. 4)

«ΠΕΝΤΕΛΗ II»: Ἀκυρέρητον, ἐλλείψει καυσίμων, είχε ζητήσει βοήθειαν ρυμουλκού. Ναυαγοσωστικὸν ἔφθασε πλησίον του τὴν 7ην Ιουνίου καὶ τὸ ἐρρυμώλκησεν εἰς Κολόμπο, διπο καὶ ἔφθασε τὴν ἐπομένην. (Ιουν. 8)

EDDYSTONE

FINELY ENGINEERED RECEIVERS
for
COMMUNICATIONS
- MARINE &
GENERAL LISTENING

1000 MC/S to 10 KC/S

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

AVLOS

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ



Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.
Ειδική συσκευασία για τη ναυτική πελατεία

**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ
Σ' ΌΛΟΥΣ.ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"

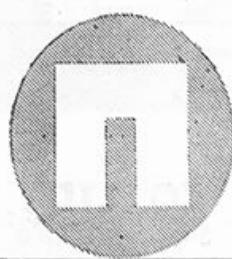
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤ Ε.Π.Ε.
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΥΛΟΣ
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ

"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"

(ΚΡΗΤΗΣ)

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤΟ
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χαμηλότεροι ναύλοι έπληρωθησαν κατά το α' 150ήμερον του 'Ιουνίου. Περισσότερα τὰ πλοῖα, δύλιγότερα τὰ φορτία. Διέξοδος: ό παραπλησμὸς δι' σάση σκάφη εύρεθε ουνέν έγγυτερον πρὸς τὰ έθνικά των ἀγκυροδόλια ἀργίας.

Ο βορειοαμερικανικὸς τομεὺς καὶ τὸ Πλεῖτ ἐνεφάνισαν τὴν μεγαλυτέραν ἔκπτωσιν. Ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπληρώθησαν τὰ 40/- σιτηρὰ διὰ τὴν Ἀγγλίαν ('Επιδομάσιο), διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 7.60 καὶ τὴν Βορδάνην 57/3 ('Ιούλιον). Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 4, τὴν Αἰγαυπτον 6.05 — 6.15 δολ. Διὰ τὴν Βραζιλίαν δολ. 6. Ἀπὸ τὸ Μπαϊ Κομῷ δι' Ἀγγλίαν 35/-, τὰς Μεγάλας Λίμνας (τάκερ 19.000 τόν.) διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 6.45 καὶ εἰς σύνθετον σκάφος δολ. 7. Αἱ διαταγαὶ ἔλαχισται.

Ολίγα τὰ γαιανθρακοφορτία ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες. Διὰ τὸ Ρίον 4.90 δολ. ('Αγγ.). Διὰ τὴν Ἀδριατικὴν δολ. 4.40. Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 3.75. Διὰ τὸ Κόντινεντ 22/3 ('Ιούν.). Ἐλάχιστα τὰ φορτία τῶν παλαιοσιδήρων. Δύο καὶ μόνον ἐκλείσθησαν, τὸ ἐν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ('Ιούν. — 'Ιούλ.) δολ. 101.500, τὸ δεύτερον διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν (δολ. 58.000). Πέρυσι τὴν Ιδίαν ἐποχὴν ἐπληρώνοντο δολ. 74.000 διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν καὶ 145.000 δολ. διὰ τὴν Ἰαπωνίαν! Οἱ τώρα κρατοῦντες ναύλοι εἶναι οἱ χαμηλότεροι ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου 1958.

Λίαν περιωρισμένη ἡ ἐργασία ἀπὸ τὸν Β. Ειρηνικόν. Τὰ μόνα κλεισθέντα σιτοφορτία, πρωρίζοντο διὰ τὴν Ἰαπωνίαν. Τὰ πρὸς 150ήμερον 5.25 δολ. κατέπεσαν εἰς τὰ 4.65 δολ. Συλέα καὶ γενικὰ διὰ τὴν Ἀγγλίαν 65/5 φίο ('Αγούστον — Σεπτέμβριον) καὶ δολ. 100.000 κατ' ἀποκοπήν. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 95.000 φίο (24 ημέραι). Διὰ τὴν Αὐστραλίαν δολ. 92.000, τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 56.750 δολ.

Ζωρὰ ἡ κίνησις τοῦ Πλεύτος. Οἱ ναύλοι, πάντως, χαμηλοί. Τὰ 65 κ. π. ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ 72/6 καὶ ἐν συνεχείᾳ 72/—. Τὰ 55/— διὰ τὸ Κόντινεντ μὲ συνήθη κυβισμὸν ('Ιούλιον) εἰς μεγάλο σκάφος. Εἰς μικρότερον (9.000 τόν.) 57/6. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν τὰ 77/3 ἐπληρώθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 75/—. Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Κούδαν διὰ τὴν Ἀμερικὴν 46/6 (σκάφος 8.500 τόν.). Ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν (δυτ. λιμένων) δι' Ἀγγλίαν 65/— σιτηρὰ εἰς χύμα.

Ἀπὸ τὸ Κέπιτ Τάσου διὰ Γλασκώνης ἡ Λήθη 52/6 (ἀράβοσιτος), διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 51/3 καὶ ἐν συνεχείᾳ 48/— ἐλ. ἐκφ. Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Ντώρμπαν διὰ τὴν Χάιφαν 50/—. Ἀρκετὰ φορτία μεταλλευμάτων ἀπὸ Μαρμάγκος ἐκλείσθησαν. Διὰ τὸ Κόντινεντ 30/6 καὶ 31/6 ('Ιούνιον) 1.000 τόν. φόρτ. 2.500 τόν. ἐκφόρτ., μείον 3 πέν. διὰ τοὺς χειριστὰς τῶν βαρούλκων. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 39/3. Ἀπὸ Βιζαγκαπατάνημ διὰ Βόρ. Ἀμερικήν δολ. 8 (Σεπτ.). Κόπτρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας 14 σέντς διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν Δυτ. ἀκτὴν Β. Ἀμερικῆς 10 σέντς. Ζάχαρις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 6.15 καὶ ἐν συνεχείᾳ 5.75 δολ. Γαιανθρακες ἀπὸ τὴν Πολωνίαν διὰ τὴν Ἀδριατικὴν 27/6 καὶ τὸ Πόρτ Σαΐδ 44/—. Πυρίταν ἀπὸ τὸ Μόρφου Μπαϊ διὰ τὴν Όλλαδιαν 23/— καὶ κριθὴ ἀπὸ τὴν Λαττάκιαν διὰ Δανίαν 38/—. Ἀνθρακίτης ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 57/— φίο ἐν στόουνεντ (1.500 τόν. φόρτωσις, 300 τόν. κατὰ κύτος ἐκφόρτ.). 'Ιουνίον.

Ζωρὸν τὸ κινεζικὸν ἐνδιαφέρον διὰ χρονοναυλῶσεις. Σκάφη διὰ ταξίδια πρὸς τὴν Κίναν ἐπληρώθησαν 19/6 καὶ 21/6. Κυκλικὰ Δυτ. Ἀφρικῆς 17/6 εἰς δηζελοκίνητον σκάφος. Ἀπὸ Καζαμπλάκων διὰ Κίναν 18/9. Σκάφη ἀτμοκίνητα, ἀναλίσκοντα πετρέλαιον, ἐπληρώνοντο διὰ ταξίδια μέχρις Ἰνδίας ἀπὸ Βόρ. Ἀμερικῆς δολ. 700 ἡμερησίων. Μότορπιτ 10.300 τόν. (12 μιλ. 15 τόν. φιούελ δῖλ) παράδοσις Πόρτ "Οκα" ἐπαναπαράδοσις Αὐστραλίαν 16/3. "Ἐτερον 13.081 τόν. d.w. (14 μιλ. 20 τόν. φιούελ δῖλ) παράδοσις Μόντρεαλ, ἐπαναπαράδοσις "Ἀπω" Ἀνατολήν 2.95 δολ., φιούλον 4/6 ἡ 6/9 μῆνας δολ. 2.65. Μότορπιτ πρόπτ., παράδοσις Κή Γουέστ ἐπαναπαράδοσις Καράτσι — Ἰαπωνίαν, ἔνα ταξίδιον, (14 μιλ. 15 — 16 τόν. φιούελ δῖλ) δολ. 2.85.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Καλὴ ἡ ἀγορὰ τῶν τάκερων. Πλείσται δσαι ναυλώσεις ἐκλείσθησαν κατὰ τὸ διαρρέουσαν δεκαπενήμερον. Κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας κάποια χαλάρωσις ἐσήμειώθη. Ἀμετάβλητοι οἱ ναύλοι. Διαταγαὶ ἀρκεταὶ ἐκυκλοφόρησαν.

Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Ἰταλίαν 45% κάτω τῆς Ἰντερσκέιλ, τὴν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ τὰ 55% κάτω τῆς Ἰντερσκέιλ διὰ μεγάλα σκάφη ἐπληρώνοντο καὶ περὶ τὰ 50% κάτω διὰ μικρότερα. Εἰς σκάφος 80.000 τόν. διὰ τὴν Καλιφόρνιαν 75% κάτω τοῦ ἀμερικ. ναυλολογίου. Ἀπὸ τὴν Σιδώνα διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ σκάφος 40.000 τόν. 70% κάτω τοῦ A.T.R.S. Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν ζήτησις περιωρισμένη. Δι' ὑπεραπλανικὰ ταξίδια ὁ ναύλος τῶν 57½% κάτω τῆς Ἰντερ-

σκέιλ ἐπληρώνετο διὰ μεγαλύτερα σκάφη.

Εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ Βόρ. Ἀμερικῆς μικρὰ ἡ κίνησις. Περὶ τὰ 47½% κάτω τοῦ A.T.R.S. ἐκυμάνοντο οἱ ναύλοι ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ «σπότα φορτώσεις καὶ 40—45% δι' ἀπωτέρας πως ἡμερομηνίας. Δύο μετρίας χωρητικότητος δηζελοκίνητα σκάφη ἐκλείστησεν ἡ "Εσσο" μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1962 τὸ διὰ δύο ἐτη τάιμ τσάρτερ εἰς τὰ 14/— κατὰ μῆνα καὶ τόνου καὶ τὸ ἄλλο δι' ἐτος εἰς τὰ 11/6. Δύο ἄλλα ἐκλείσθησαν διὰ πέντε ἐτη, χωρὶς νὰ γνωσθῇ τὸ μίσθωμα. Τὰ ἀργοῦντα σκάφη εἰς τὸ τέλος Μαΐου ὑπελογίζοντο εἰς 158, τόν. d.w. 2.5 ἑκατομ.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ανευ ἐνδιαφέροντος καὶ μὲ ἐλλειψιν νέων διαταγῶν ἐν κυκλοφορίᾳ διέρρευσε τὸ πρώτον νησιον τοῦ 'Ιουνίου, χωρὶς καὶ νὰ ὑπάρχουν σημεῖα βελτιώσεως διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον. Ἰταλικὸν σκάφος, τὸ "Τερέζα Καπάνον", ἐδέχθη διὰ 2.000 τ. γαιανθρακῶν ἀπὸ Ἰλλιτσέφσκου (παρὰ τὴν 'Οδησσόν) δι' Ἀγκώνα 28/—, 'Ιουνίον. Ἀπὸ Κωνστάντζα (ταμιεύτα) διὰ Περσικὸν Κόλπον 43/6 φίο, 'Ιουνίον καὶ ἀπὸ Θύνικην 2.250 τ. χρομίου δι' "Ασαλβίκ (Νορβηγίας) 40/— φίο 'Ιουνίον. Διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην ἐκλείσθησαν διὰ πέντε ἐτη, χωρὶς νὰ γνωσθῇ τὸ μίσθωμα. Τὰ ἀργοῦντα σκάφη εἰς τὸ τέλος Μαΐου ὑπελογίζοντο εἰς 158, τόν. καὶ φόρτωσιν 15 — 31 Αύγουστου καὶ ἔτερον 3.000 τ. ἀπὸ Πόρτο Μάργκερα (Λιπάσματα) διὰ Πειραιᾶ 15/— φίο, 'Ιουνίον. Δι' ἐν δύο φορτία σίτου (2.000 τ.) ἐζητοῦντο ἀπὸ Γάλλους ναυλωτὰς ἀντίστοιχα σκάφη διὰ ταξίδιον ἀπὸ Μασσαλίαν εἰς Μάλταν, μὲ φόρτωσιν 28 — 30 'Ιουν. καὶ 2 — 10 'Ιουλίου. Σχετικῶς, ἐζητοῦντο προσφοραί.

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

Δὲν εἰμεθα καὶ τόσον αἰσιόδοξοι διὰ τὴν ἔκβασιν τῶν ἀρξαμένων μεταξὺ τῶν ἐν Λονδίνῳ ἐφοπλιστῶν συζητήσεων πρὸς συνεργασίαν διὰ τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναύλων. Ή περία τοῦ παρελθόντος ἀπεδείξεν ὅτι εἰς δώρας, καθ' ἄς τὸ ἀδιέξοδον εὐρίσκεται πρὸς ὄφθαλμῶν, αἱ συζητήσεις πρὸς συνεργασίαν ἐπὶ διεθνούς ἐπιτέδου ἀρχίζουν καὶ ἐγκαταλείπονται εὐθύς, ὡς τὸ ἀδιέξοδον παύσῃ νὰ ἐμφανίζεται ὡς ἀμεσον. Υπόθεσις στρουθοκαμήλου, χωρὶς καὶ νὰ πταίουν πρὸς τοῦτο καθ' ὀλοκληρίαν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταί.

Αἱ ἔξελιξεις εἰς τὴν ναυλαγοράν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, ιδιαιτέρως δὲ κατὰ τὰς τελευταίας ἔδομάδας, ἔφερον καὶ πάλιν πρὸς ὄφθαλμῶν τὸ φάσμα τῆς καταστροφῆς καὶ ἀφύπνισαν τὸ αὐτοσυντηρήσεως.

"Υπεστριχή ἀπὸ μακροῦ — καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦτο ἐθεωρῆθη κανὼν — ὅτι τὸ οἰονδήποτε σχέδιον συνεργασίας θὰ πρέπει νὰ συγκεντρώῃ τὰ 70% τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Δὲν γνωρίζομεν ὃν τοῦτο εἶναι ὀκριβές. Ἐνδεχομένως εἶναι. "Ἐνδεχομένως ἡ ἔνωσις ἐπὶ ωρισμένης βάσεως, ἀκόμη καὶ μιᾶς μειονότητος, ἀποφασιστικής καὶ πεπομπημένης ἐπὶ τῆς ὄρθοτητος τῆς γραμμῆς της, ἀσκότη τὴν ἐπιθυμητὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἀνοργανώτου πλειονότητος. Βέβαιον εἶναι ὃν: Οἱ ναύλοι εἶναι ἐπιζημιοί καὶ ἀνευ περβολῆς, ἐξευτελιστικοί. Ποῦ ὀφείλεται τὸ φαινόμενον αὐτὸν; Μήπως τὴν συνεργασίαν ποὺ δὲν ἐπέτυχον οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπέτυχον οἱ ναυλωταί; Μήπως αἱ διαταγαὶ καὶ ναυλώσεις κυκλοφοροῦν κατὰ τοιούτον τρόπον ὥστε νὰ διατρέψουνται τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ νὰ πιέζωνται ἐπὶ περαιτέρω ταύτα πρὸς τὰ κάτω;

Η ΥΠΟΤΙΜΗΣ

"Η πώλησις τοῦ «Σκωτία», σκάφους τύπου «Εμπάτιρ», 10.100 τόν. d.w. τοῦ 1942, μὲ «σπέσιολ» ἐπιθεώρησιν τῶν μέσων τοῦ 1961, εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ 59.000 λιρῶν (παράδοσις 'Ιούλιον — Αὔγουστον), εἶναι χαρακτηριστική τῆς ἐπελθούσης ηδη ὑποτιμήσεως εἰς τὴν ἀξίαν τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν.

Τὰ παλαιοσιδῆρα διὰ φορτηγὸν περὶ τὰς £ 14 τὸν τόνον ἐλαφροῦ ἐκτοπισμάτος εἰς τὴν Ιταλίαν. Εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ £ 12.10.0 διὰ τὸν τόνον ἐλαφροῦ ἐπίσης ἐκτοπισμάτος.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΣΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εβροίου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΟΣΕΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ» (λι6.) Βοστώνην καὶ η Πόρτλαντ 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π.) Δυτ. Ιταλίαν, δολ. 60.000 φίο, 'Ιουν. 4 — 20.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» (λι6.) Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων, ἀλέύρων καὶ σόγιας Τόκιο — Μόδι ρεῖντς, δολ. 8.25, μ. 1.000 τ. ἐλύθ. ἐκρ.) καν., 'Ιουν. 12 — 25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Νιάρχου) Χάμπτον ροδ. 9.500 τ. γαιανθράκων Ρίον 'Ιανείρον δολ. 5.15, μ. 900 τ. ἐκφ.σιν 60 σέντς, 'Ιουν. 16 — 30.

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

«ΔΙΩΝΗΣ» (δεξ.) Κόλπον 18.000 τ. γεννημάτων Βορμάνδην δολ. 6.90, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., Ιουν. 15 — 27.

«ΕΛΛΗΝΗ» Κόλπον 14.500 τ. γεννημάτων ένα ιαπωνικόν λιμένα δολ. 8, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., Ιουν. 11 — 21.

«ΕΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων δυτικήν όχτην 'Ινδιάς 63/6, έναν άνωτολικήν 66/—, όφιν δύο λιμένας 2/6 έξτρα, 'Ιουλ. 2 — 20.

«ΕΥΠΛΟΙΑ» Κόλπον 11.000 τ. γεννημάτων δυτικήν δύτην 'Ινδιάς 63/6, έναν άνωτολικήν 66/—, όφιν δύο λιμένας 2/6 έξτρα, 'Ιουλ. 2 — 20.

«ΕΥΠΛΟΙΑ» (λιβ.) Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων δυτικήν όχτην 'Ινδιάς 63/6, έναν άνωτολικήν 66/—, όφιν δύο λιμένας 2/6 έξτρα, 'Ιουλ. 10 — 22.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιβ.) Κόλπον 19.000 τ. γεννημάτων Βορμάνδην 57/6, μὲ 1.500 τ. έκφ.) σιν «γκρός - τέρμη», 'Ιουλ. 5 — 25.

«ΕΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων δυτικήν όχτην 'Ινδιάς 63/6, έναν άνωτολικήν 66/—, όφιν δύο λιμένας 2/6 έξτρα, 'Ιουλ. 5 — 25.

«ΕΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων δυτικήν όχτην 'Ινδιάς 63/6, έναν άνωτολικήν 66/—, όφιν δύο λιμένας 2/6 έξτρα, 'Ιουλ. 2 — 20.

«ΔΟΥΣ ΤΟΥ ΜΥΣΤΡΑ» (σημ. άγγιλ.) Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων, άλεύρων καὶ σόγια Τόκοι — Μόζι: ρέιντς δολ. 8, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., Ιουν. 15 — 22.

«ΕΚΦΟΥ ΑΙ·ΑΛΑΝΤ» (λιβ.) Κόλπον 10.000 τ. λιτοσαρμάτων (475.000 κ. π.) Βραζίλιαν δολ. 50.000 φίο, 'Ιουνίου 29 — 'Ιουλίου 5.

«ΕΜΑΣΤΕΛΛ Μ. Χ.» (λιβ.) Χάμπτον ρόδες 9.500 τ. γαιανθράκων Βενετίον δολ. 4.40, μὲ 2.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., Ιουλ. 14 — 30.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» (η ἔτερον) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.15, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 15.

«ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.15, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 10.

«ΝΟΡΘ ΧΑ·Ι·ΝΕΣ» Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.05, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 10.

«ΚΕΑ» Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σαΐδ δολ. 6.05, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 10.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΞΙΣ» Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων Τεργέστην δολ. 4.75, μὲ 2.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 10.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 7.75, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουλίου 5 — 17.

«ΩΡΟΜΑΡ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδες 9.500 τ. γαιανθράκων Βικτωρίαν (Βραζ.) δολ. 5, 750 τ. έκφ.) σιν εἰς τὰ 60 σέντς, 'Ιουνίου 15 — 20.

«ΚΑΤΑΣΕΡ» (παν.) Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 101.250, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 20 — 'Ιουλίου 5.

«ΑΙΓΑΙΝΑ» (λιβ.) Βαλτιμόρην 9.500 τ. παλαιοσιδήρων Νεάπολιν δολ. 58.000, έναν Μπάρα δολ. 59.000, όφιν άμφοτέρους δολ. 61.500, φίο - στόσουεντ, 'Ιουλίου — 15 — Αύγουστου 5.

«ΕΠΕΡΑ ΣΤΟΝ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν δολ. 4.50, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 10 — 30.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 7.75 βάσιν ένα λιμένα, να 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 20 — 28.

«ΑΡΧΩΝ» Φιλαδέλφειαν 9.500 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4, μὲ 3.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου 28 — 'Ιουλίου 10.

«ΕΣΣΕΡΟΣ» (η ἔτερον) Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων, άλεύρων καὶ σόγια 'Ιαπωνίας δολ. 7.75, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουλίου 2 — 10.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» Βρετ. Κολομδίαν ἡ ἀμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 5.25, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουνίου.

«ΚΕ·Ι·Π ΡΙΟΝ» Σηπάττη η Τακόμηρ 9.500 τ. γεννημάτων (475.000 κ. π.) Ναυκόγια — Μουρδάρων ρέιντς δολ. 62.000 φίο, καντέλλο 15 'Ιουνίου.

«ΟΣΕΑΝΙΚ» Βρετ. Κολομδίαν ἡ ἀμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίας, δολ. 5, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουν. 20 — 30.

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ» Βρετ. Κολομδίαν 9.500 τ. ξύλειας καὶ γενικών ειδών (499.000 κ. π.) Νόρδερν ρέιντς δολ. 57.750, Αύγ. 10 — 25.

«ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ» (οε 'Spanker') τρέις λιμένας Βρετ. Κολομδίας 10.000 τ. ξυλίτιας καὶ γενικών (488.000 κ. π.) Μπριστοπάιν καὶ Σιδηνί, δολ. 70.000 φίο - στόσουεντ, 'Ιουν. 18 — 25.

«ΠΕΙΡΑΙΑΙΕΥΣ» ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 5, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουλίου 11 — 30.

«ΑΙ·ΔΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομδίαν ἡ ἀμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων, 'Ιαπωνίαν δολ. 5, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουλίου 1 — 20.

'Εκ Νοτίου 'Αμερικής

«ΑΣΗΜΙΝΑ Π.» (λιβ.) δχι ἄνω Λαρόντζο, συμπλήρωσιν Μπουενός "Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων Λίβερπουλ — Μπρικένχεντ — Μαντζόστερ 68/9, μὲ 1.000 τ. έκφ.) σιν «γκρός - τέρμη», 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 16.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ» Ρίβερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουενός "Αὔρες 9.700 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ — 'Αμορτερντα 61/9, μὲ 2.000 τ. έκφ.) σιν

«γκρός - τέρμη», 'Ιουν. 15 — 30.

«ΑΚΤΙΣ» Λιδάνου (η «Slatermania») Ροζόριο, συμπλήρωσιν Μπουενός "Αὔρες 10.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν — Λιδόρνο — Νεάπολιν 63/3, όφιν Μπάρι — 'Αγκώνα — Βενετίον η Τεργέστην 68/3, μὲ 1.000 τ. έκφ.) σιν «γκρός - τέρμη», 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 15.

«ΠΙΟ» (Λιδάνου) Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τ. γεννημάτων ώρισμένας λιμένας 'Αγγλίας 67/6, μὲ 1.000 τ. έκφ.) σιν «γκρός - τέρμη», 'Ιουνίου 1 — 5.

«ΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ·ΔΑΝΤ» Ρίον Ιανείρον 11.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους, Τόκιο — Χακοδάτη ρέιντς δολ. 11.25, φίο - στόσουεντ, 750 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουνίου 1 — 15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (η. «N. I. Goulandrēs») Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 10.000 τ. μεταλλευμάτων Κωνσταντζιάν 46/— φίο, 2.000 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουλ. 10 — 31.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» Πλέιτ 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 62/6, όφιν ἀπό Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, 2.000 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουν. 1 — 6.

«ΑΤΤΙΚΟΝ» (Λιδάνου) Ρίβερ Πλέιτ 8.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ — 'Αμορτερντα 72/6, όφιν 1.000 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουνίου 20 — 25.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» ἄνω λιμένας Πλέιτ 14.000 τ. μεταλλευμάτων Πολωνίαν 45/6, μὲ 2.000 τ. φόρτ., 3/—, 2.000 τ. έκφ.) σιν 3/—, 'Ιουν. 15 — 30.

«ΑΛΑΣΚΑΣ» ἄνω λιμένων Πλέιτ 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 62/6, όφιν ἀπό Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, 2.000 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουνίου 20 — 25.

«ΑΙΓΑΙΝΑ» Ρίβερ Πλέιτ 9.200 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 65/—, ἔπι τ. Βόρ. Ηράνδιαν 70/—, όφιν ἀπό Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, 'Ιουνίου.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» ἄνω λιμένας Πλέιτ 77/6, μὲ 1.000 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουνίου 20 — 25.

Εξ 'Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΛΟΥΚΙΑ» Ρόττερνταμ 3.500 τ. γαιανθράκων Βενετίαν 35/—, φίο.

«ΑΝΩΠΗΟΥ ΜΙΧΑΛΟΥ» Γάνδιν 3.600 τ. λιπασμάτων Θεοφίνην 36/— φίο, άφ. «ΑΡΝΤΕΝ» (Λιδάνου) Δουγκέρην 3.800 τ. τσιμέντων καὶ γενικῶν ειδών Καράτοι λίρας 25.000, 'Ιουνίου.

«ΘΩΜΑΣ Α.» Γκράντιλ 1.400 τ. μεταλλευμάτων Λούμπεκ 15/9, 'Ιουλίου.

«ΠΙΩΡΓΟΣ ΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ» (Λιδάνου) Δάντσιγκ — Γδάντιαν 10.800 τ. γαιανθράκων καὶ κώκας Αλγύτων 44/—, 'Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ.» (λιβ.) Ρόττερνταμ 9.500 τ. χυτοσιδήρου Μόμπιλ δολ. 2.50, μὲ 2.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουλίου 9 — 15.

Έκ Μεσογείου καὶ Άδριατικής

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (Λιδάνου) Σφάδην 10.650 τ. φωσφάτων Κόντινεντ 21/—, 'Ιουνίου.

«ΘΩΜΑΣ Α.» Λαττακία 1.400 τ. κρήμης Γκράντιλ δολ. 5.80, 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιδάνου) Κύπρον 10.000 τ. μεταλλευμάτων 'Αγγλίαν 35/—, «γκρός - τέρμη», 'Ιουλίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» Νοδορωσίσκην 3.200 τ. ήλιοσπόρου Φενταλό 37/6 φίο, 'Ιουν. η «ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ» (λιβ.) Βάρων ἡ Χουέλδων Καράτοι 9.500 τ. τσιμέντων ἔνα ἔως τρεῖς λιμένες Ταραγόναν — Χουέλδων ρέιντς (ξειρασμένων Βαλεαρίδων νήσων) δολ. 3.40 φίο - στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουν. 1 — 5.

«ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ» (Λιδάνου) Μπουργκάς 2.600 τ. τσιμέντων Πόρτ Σουδάν 42/6, άφας 'Ιουνίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» Ζυτάνωφ 4.200 τ. γαιανθράκων Μπάρι 32/—, 'Ιουνίου.

«ΕΛΑΣΣΕΙΣ» Οδησόν 4.200 τ. ζαχάρεων Χοδέιβαν 56/6, λάινερ - τέρμη, 'Ιουν. η «ΑΥΡΑ» Γαλάτσι 2.100 κ.μ. ζιλέις Συρακούσας καὶ Κατάνην 2.550 λιρέττας τό. κ.μ., 'Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ζυτάνωφ 1.400 τ. γαιανθράκων Σπαλάτων 32/—, 'Ιουνίου.

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιδάνου) Οδησόν 3.500 τ. τσιμέντων Μόκαν καὶ Χοδέιβαν 42/6 φίο, 'Ιουνίου.

«ΔΕΞΠΟΙΝΑ Κ.» Κωνστάντζην 10.000 τ. τσιμέντων, ένα - τρεῖς λιμένας Βαρκελώνη — Χουέλδων ρέιντς (πετριλαμβ. Βαλεαρίδων νήσων) δολ. 3.40, φίο - στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. έκφ.) σιν, 'Ιουνίου 20 — 'Ιουλίου 5.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» Μάρην Θάλασσαν 9.500 τ. άνθρακίτης 'Ιαπωνίαν 57/— φίο, 'Ιουν. η «ΕΛΑΣΣΕΙΣ» Ζυτάνωφ 4.200 τ. γαιανθράκων Μπάρι 32/—, ζιλέις Συρακούσας δολ. 1.500 έξτρα, όφιν τρεῖς λιμένες τό. κ.π., έπι Μεσογείου δολ. 5.80, 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ» (λιβ.) Μελδούρην 10.000 τ. άλεύρων Κευλάνην 73/5, μὲ 500 τ. φόρτ., 750 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουλ. 10 — 31.

«ΚΑΛΣΣΙΚΑ» Σιβενέ (Άντορλασία) 10.000 τ. άλεύρων Κευλάνην 72/6, μὲ 500 τ. φόρτ., 750 τ. έλευθ. έκφ.) κών., 'Ιουν. 20 — 'Ιουλ. 10.

«ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ» Φιλιππίνων 507.000 κ. π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 14/2 οὖστς τό. κ.π., έπι Μεσογείου δολ. 1.500 έξτρα, όφιν τρεῖς λιμένες τό. κ.π.

SLIP GROUP OF COMPANIES

34, GREAT ST. HELEN'S, BISHOPSGATE

LONDON E.C. 3

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

δολ. 2.500 ἐπί πλέον, φίο - στόσουεντ, 'Ιουλ. 15 — 30.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (Τουκανδρή) Φιλιππίνας 500.000 κ. π. κόπρα έκαστον, 'Αμδέρσαν — 'Αμδούργον ρέιντ 14 σέντες τὸν κ. π., ἔων Μεσόγειον δολ. 1.500 Εἴτη, όψιον Σκανδινανίδων δολ. 2.500 ἐπί πλέον, φίο - στόσουεντ, 10 — 20 'Ιουλίου τὸν εἰναι 15 — 25 'Ιουλίου τὸν έπερσον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) Χαϊφόγκ 9.500 τ. μεταλλευμάτων Βόρ. Κορέαν 31/— φίο, 1.000 τ. φόρτ., 800 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουνίου 1 — 6.

ΕΚΟΥΜΠΙΩΤΙΣΣΑ Φιλιππίνας 500.000 κ. π. κόπρα Καλιφορνίαν 10 σέντες τὸν κ. π., φίο - στόσουεντ, 'Ιουνίου.

ΕΓΡΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ Φιλιππίνας 10.000 τ. ζαχάρεως χῦμα Νόρδερν ρέιντ 15 δολ. 6.15, φίο - στόσουεντ, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἑκφορτινού, τέλη 'Ιουνίου.

ΕΙΡΗΝΗΝ Κ. (σημ. ἄγγλ.) Μαρμαρίκα 9.500 τ. μεταλλευμάτων 'Αμδέρσαν — Βέζερ 30/— φίο, 1.000 τ. φόρτ., 2.500 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουν. 16 — 30.

ΦΑΡΑΛΗΣ (παν.) Φιλιππίνας 10.000 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντ 15 Η Σαβάναν δολ. 5.75, ἔων Κόλπων 5.60, φίο - στόσουεντ, 'Ιουν. 20 — 30.

ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ (λιδ.) Καλκούτταν 6.500 τ. γατινθρόκων (τμῆμα) Μπανγκακάρ 45/—, φόρτ., ἑκφορτινούς 'Εγκρός - τέρμης, 'Ιουνίου 10 — 31.

'Εκ παντοίων ἀλλών ὄγηρων

ΕΠΟΛΛΟΥΞ Λαρέντζο Μαρέκις 13.500 τ. ἀραβοσίτου χῦμα Μόζι — Τόκιο ρέιντ 55/— ἔνα λιμένα, 1.000 τ. φόρτ., ἐλεύθ. ἑκφορτινού, 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 16.

ΑΛΦΑ Μογέρι, συμπλήρωσις Τρίνινταν 9.500 τ. βωξίτου Μπουένος 'Αὔρες δολ. 47.000 φίο, 'Ιουλ. 10 — Αὔγ. 5.

ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΑΙ-ΙΑΝΤΕΡ (λιδ.) Ντώρμπαν 13.500 τ. ἀραβοσίτου χῦμα Μόζι — Τόκιο ρέιντ 55/— ἔνα λιμένα, 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἐλεύθ. ἑκφορτινού, 'Ιουνίου 5 — 18.

ΕΚΥΘΝΟΣ Κοσταζικοάλκος 18.500 τ. θείου Ρότερνταμ δολ. 4.75, μὲ 3.000 τ. φόρτωσιν, 4.000 τ. ἑκφορτινού, καντσέλλο 1 'Ιουνίου.

ΕΚΑΡΟΣΤΑΣΙ Λουσάντα 10.200 τ. μεταλλευμάτων 'Εμδεν — Βέζερ ρέιντ 33/6 φίο, 2.000 τ. φόρτ., 2.500 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουν. 1 — 11.

ΕΥΔΡΟΥΣΣΑ Μπάτι Κόρμι 11.200 τ. γεννημάτων Μέρσεϋ — Χούλλ 37/6, μὲ 1.000 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουνίου 12 — 22.

ΕΑΙΟΛΟΣ (λιδ.) Κούρδαν 10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Μαύρην Θάλασσαν 57/— φίο - στόσουεντ, 1.000 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουν. — 'Ιουλίου.

ΕΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ Μεγάλας Λίμνας 13.500 τ. γεννημάτων 'Αμδέρσαν — Ρότερνταμ — 'Αμστερνταμ δολ. 7 καὶ διὰ συμπλήρωσιν ἀπό 'Αγιον Λαυρέντιον 2.80, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἑκφορτινού, 'Ιουνίου 15 — 25.

ΕΛΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Λαρέντζο Μαρέκις 12.000 τ. ἀραβοσίτου χῦμα Μόζι — Τόκιο Μπάτι ρέιντ 52/6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἑκφορτινού, 'Ιουλίου 14 — 30.

ΒΑΣΤΡΙΚ (λιδ.) Ἀρχάγγελον 2.200 στάνταρτρος ξυλείας Λανδίνον 237/6, 'Ιουν. 'ΚΟΡΑΗΣ Κοσταζικοάλκος 9.000 τ. θείου δύο λιμένας Βραζιλίας δολ. 5.75 φίο - στόσουεντ, 2.500 τ. φόρτ., 800 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 15.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ Σουαδελόποητη 9.500 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντ 15 δολ. 3.25, φίο - στόσουεντ, 'Ιουνίου 9 — 18.

ΕΝΤΕΡΜΠΥ (λιδ.) Μπάτι Κόρμι 14.500 τ. γεννημάτων 'Ειδουμανάσθ 35/—, μὲ 1.000 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουν. 22 — 28.

ΟΥΡΑΝΟΣ (ειχ. 'Αστρον) Κοσταζικοάλκος 9.500 τ. θείου Ιμπριγχαμ καὶ Λήθ 47/6, μὲ 1.500 τ. φόρτ., 750 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουν. 9 — 15.

ΑΥΡΑ Βέρα Κρούς 6.300 τ. ζαχάρεως (τμῆμα) Νέαν Ορλέανην δολ. 3.75, φίο, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουνίου 1 — 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ-Τ (λιδ.) Μεγάλας Λίμνας, συμπλ. 'Αγιον Λαυρέντιον 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμδέρσαν — Ρότερνταμ — 'Αμστερνταμ δολ. 6.45 καὶ 2.10 φίο, 'Ιουνίου 8 — 20.

ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ (Λιδάνον) Ακάμπια 2.600 τ. φωσφάτων Βραΐλαν 29/9, τέλη 'Ιουν. 'ΜΙΣΡ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ Πόρτ Σουδάν 2.600 τ. βαμβακοσπόρου 'Αλεξάνδρειαν 35/—, 'Ιουνίου.

ΔΔΠΡΟΦΕΑ Κοζαμπλάνκαν 5.500 τ. φωσφάτων Πειραιά 25/—, 'Ιουνίου.

ΕΜΑΡΙΚΑ (Λιδάνον) Πόρτ Σουδάν 10.600 τ. μεταλλευμάτων Βενεζουέλαν λίρας 23.500 δ.φ.

ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (λιδ.) Ντώρμπαν 10.000 τ. γασινθράκων 'Αμστερνταμ ἥ Ρότερνταμ 40/— φίο, 1.500 τ. φόρτ., 2.500 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουλ. 10 — 25.

ΕΛΠΙΣ Μεγάλας Λίμνας, συμπληρ. 'Αγιον Λαυρέντιον 11.500 τ. παλαιοσιδήρων (588.000 κ. π.) Δυτικῆς Ιταλίας δολ. 90.500 φίο, 'Ιουνίου.

ΚΩΣΤΗΣΑ (μότσαρη) Κέιπ Τάουν 12.000 τ. ἀραβοσίτου τρεῖς λιμένας Μόζι — Τόκιο ρέιντ 51/3, βάσιν, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἑκφορτινού, 'Ιουλ. 16 — Αὔγ. 6.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) Ντώρμπαν 9.700 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Χάιφαν 50/— φίο - στόσουεντ, 750 τ. φόρτ., 750 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουλίου 10 — 20.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (φορτηγόν) 'Ικο Ρούπται καὶ Τοπιλλά 150 φάδμων ξυλείας (κορμοί) Πεποτόστ Τσάννελ 192/6 τὸ φάδμον, 'Ιουλ. 20 — Αὔγ. 20.

ΠΥΡΓΟΣ Σάντο Ντομίγκο 9.500 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντ 2 δολ. 3, φίο, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἑκφορτινού, 'Ιουνίου 18 — 21.

ΕΜΥΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ Ηρά Αρόντος 12.500 τ. ἀραβοσίτου τρεῖς λιμένας Μόζι — Τόκιο ρέιντ 52/—, βάσιν ἔνα λιμένα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἑκφορτινού, 'Ιουλίου 11 — 25.

Αἱ χρονονυκλώσεις

ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ 10.220 τόνων δ.ω. (517.000 κ. π., 13½ μίλ., 14 τ. ντήξει δῖοι) ταξίδιον Εύρωπης — 'Απω Ανατολῆς 18/6, παράδοσις Μασσαλίαν 2 — 16 'Ιουνίου, ἐπαναπαράδσις Κίναν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (δηλεζικούντον) 21.000 τόνων δ.ω. (1.000.000 κ. π., 15 μίλια, 28 — 29 τ. φιούσι καὶ 11 τ. ντήξει) ταξίδιον Πλεύτ — 'Απω Ανατολῆς 16/—, παράδσιος εἰς Σιγκαπούρην 1 — 20 'Ιουν., ἐπαναπαράδσις Κίναν.

ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. 10.775 τόνων δ.ω. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 25 τ. φιούσι) ταξίδιον Περσούδιας — Βορείου Ειρηνικού δολ. 1.70 (δῶρον δολ. 11.500) παράδσιος Περσούδιαν 192/6 τὸ φάδμον, 'Ιουλ. 20 — Αὔγ. 20.

ΣΑΝΣΕΤΕ (λιδ.) 10.657 τόνων δ.ω. (475.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 26 — 27 τ. φιούσι) ταξίδιον 'Ημαρι — Ινδίας δολ. 700 θηρησηών, παράδοσις Περσούδιαν 18 — 30 'Ιουν., ἐπαναπαράδσις Ινδίαν ἥ Πακιστάν.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιδ.) 12.650 τόνων δ.ω. (599.000 κ. π., 13½ — 14 μίλ., 17 — 18 τ. φιούσι καὶ 1 τ. ντήξει) ταξίδιον Κούδεσ — Κίνας 19/6, παράδσιος Κούδεσ 'Ιουνίου 15 — 30, ἐπαναπαράδσις Κίναν.

ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ (λιδ.) 14.441 τόνων δ.ω. (705.500 κ. π., 15 μίλ., 40 — 42 τ. φιούσι) συνεχὴ ταξίδιο δύναει δολ. 2.55, Εναρξὶς 'Ιουλίου.

Τὰ δεξαμενόπλοια

ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ Τενερίφαν 16.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Κόπτινεντ 30% ἀλατον Σκείλ, τέλη Μαΐου — ἀρχὰς 'Ιουνίου.

ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΑΙΒΑΝΟΥΣ (λιδ.) Περσικὸν Κόλπον 39.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Κόπτινεντ 55% ἀλατον Σκείλ, 'Ιουλ. 9 — 10.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (λιδ.) Καραϊδίκην 27.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόπτινεντ 57½% ἀλατον Ιντασκέπιλ, 'Ιουν. 13.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λιδ.) Καραϊδίκην 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν δολ. 4.50, 'Ιουν. 5 — 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ-Σ (λιδ.) Καραϊδίκην 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 42½% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουν. 3.

TANKER (Ιουάση) Καραϊδίκην 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 42½% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουν. 6 — 16.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΑΚΟΥΝΤ (λιδ.) Καραϊδίκην 16.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 42½% ἀλατον Η Χάλιφας (δύο συνεχή ταξίδια) 42½% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξη 1 'Ιουνίου.

MAPALI Καραϊδίκην 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 45% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου 21.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λιδ.) 33.158 τόνων δ.ω. (16 μίλια, 78 τ. φιούσι) τάξις — παράπερτ ἐπτά ἔτη δολ. 1.62½, παράδοσις τέταρτον τρίηνον 1982.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙ-ΙΝΤΕΡ (λιδ.) Σουμάτραν 38.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Καλιφορνίαν 65% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουν. 27.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙ-Τ (λιδ.) Καραϊδίκην 21.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 55% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., Συνεχή ταξίδια 12 μῆνας, έναρξη 'Ιουνίου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ-Μ (λιδ.) Περσικὸν Κόλπον 26.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόπτινεντ 5% Μεσόγειον 55% ἀλατον Ιντασκέπιλ, 'Ιουνίου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιδ.) Καραϊδίκην 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Χόλυρουντ 42½% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (β' ταξ.) Χόλυρουντ 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νέαν Υόρκην δολ. 11.000, τέλη 'Ιουνίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λιδ.) Περσικὸν Κόλπον 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Ιταλίαν 52½% ἀλατον Ιντασκέπιλ, 'Ιουνίου 18.

ΟΛΟΝΤ ΒΑΛΟΡ (σημ. ἄγγλ.) Περσικὸν Κόλπον 25.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 64% ἀλατον ἀμερικανικού, 'Ιουλίου 23.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙ-Λ (λιδ.) Καραϊδίκην 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 42½%, όψιον ἀπό Πουέρτο Ρίκο 37½% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου 14.

Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ Πουέρτο λᾶ Κρούς 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Παγιάρντην Αἴλαντ 45% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου 18.

ΣΑΒΙΝΑ Περσικὸν Κόλπον 32.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 67½% ἀλατον ἀμερικανικού, 'Ιουλίου 5 — 20.

ΠΡΩΤΕΥΣ Περσικὸν Κόλπον 23.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Ιταλίαν 52½% ἀλατον Ιντασκέπιλ, 'Ιουλίου 10 — 25.

ΑΝΤΖΟΥΕΤΤΑ Περσικὸν Κόλπον 15.500 τ. καθαροῦ πετρελαίου Πολωνίαν 27% ἀλατον Σκείλ, 'Ιουνίου 10 — 15.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (λιδ.) Καραϊδίκην 17.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 47½% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου 10.

ΘΕΤΙΣ (σημ. ἀμερ.) Σιδώνεια 40.000 τ. ἀκαθόρτου πετρελαίου λιμένας Βορείων Χάπτερων 70% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥΣ (λιδ.) Περσικὸν Κόλπον 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Ιταλίαν 52½% ἀλατον Ιντασκέπιλ, 'Ιουνίου 20.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΤ (λιδ.) Καραϊδίκην 16.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 47½% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., φ.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιδ.) Καραϊδίκην 17.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντ 45% ἀλατον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουνίου 15.

DIAMANTIS LEMOS LTD

SHIPBROKERS

57/60 Aldgate High Street

LONDON E. C. 3

TEL: DIALEMCO LONDON

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή Ν. Αμερικῆς	29	1946	διπλήθε Κων) πολιν 4 'Ιουν. διά Γκιρεσόν
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. "Ετόλικα"	43	7314	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Κούθαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. "Κάργκα Όσεάνικα"	57	11630	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. "Ελληνική Α.Ε."	44	1920	έφθ. Σύρον 10 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. "Ντιοτρίχτη"	43	7228	άνεχ. Ναγκόγια 2 'Ιουν. διά Ιλόδιλο
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. "Πόρτο Μπλάγκο"	54	6498	έφθ. Μορμουγκάδ 7 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. "Λόξη"	55	8450	έφθ. Μόζι 11 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	έτ. "Μαρφουέντος"	43	7298	έφθ. Άλεξανδρειαν 1 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλον άπο 14 Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υοι Δ. Παντελέοντος	11	4246	άργει Πέραμα άπο 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. "Βιαφάμα"	43	7228	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 Μαΐου διά Ντάκκα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρονίδ & Υιοι	35	1217	διπλήθε Κων) πολιν 24 Μαΐου διά Ιταλίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ζαμπάζας και Σία	19	2285	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. "Πόρτο Μπλάγκο"	55	6548	άνεχ. Χούλι 5 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	άνεχ. Αύγουσταν 5 'Ιουν. διά Κων) πολιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Ν. Βαλμάς	29	3963	διπλήθε Εσκουμάνης 28 Μαΐου διά Φρπτάσουν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Τσάγκαρης - Θωτιάπης	43	8434	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. "Λάον"	44	7150	έφθ. Χιροσίμα 29 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. "Πόρτο Μπλάγκο"	57	9921	έφθ. Καράται 4 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουτουλάκης - Ν. Νοταράς	21	2725	έφθ. Κυμάσι 3 'Ιουν.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. "Ελληνική Α.Ε."	46	1892	έφθ. Σιγκαπούρην 23 Μαΐου διά Στρατώνι
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	παναμακή έταιρια	35	3724	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 2 'Ιουν.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου
ΑΖΙΑΝ	έτ. "Πλανοσάνικα"	42	7255	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ	έτ. "Σέλλομαρ"	59	8132	διπλήθε Φιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. "Ελληνική"	56	2863	άνεχ. Βικτωρίαν 4 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Μοντεβίδεο 27 Μαΐου
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	έτ. "Πλασιφίκη"	42	7227	άνεχ. Παναμάν άπο 8 Μαΐου διά Περού
ΑΘΛΟΝ	έτ. "Άθλος"	45	14000	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 31 Μαΐου διά Βατιμόρην
ΑΙΓΑΙΝΤΟΣ	έτ. "Λαϊμπηρίαν"	44	7271	διπλήθε Κων) πολιν 21 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. "Ελληνική" Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Λούπιτο 19 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΛΑΤ	έτ. "Ιμπόρτες"	43	7197	άνεχ. Τρινινταντ 31 Μαΐου διά Ρίο Ιανέριο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. "Ακουίλα"	57	8184	εις Θεσσαλίαν 30.27 Β.-64.45 Δ. Μαΐου 29 διά Καλκούτταν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. "Πόρτο Νάσιοναλ"	62	10300	έφθ. Πειραιᾶ (έπικευσαι)
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. "Πασιφίκη"	56	9090	άνεχ. Γιοκοχάμαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΚΑΣΤΟΣ	έτ. "Σάρονικη"	61	14431	άνεχ. Σιγκαπούρην 29 Μαΐου ζιά Κούθαν
ΑΙΛΕΑΝΔΡΑ	έτ. "Απόλλω"	46	7331	άνεχ. Γιοκοδούρικ 3 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. "Φιντέλιτην"	56	10482	άνεχ. Σιαϊν 7 'Ιουν. διά Μεντίνα
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. "Λάμψαρη"	42	7191	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Ιουν. διά Εμδεν
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. "Αλεμάτη"	59	9720	άνεχ. Χονολουλού 3 'Ιουν. διά Β. Αμερικήν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΣΗΣ	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	άνεχ. Αστρόρια 24 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	Στρατός "Ανδρεάδης"	44	7207	εις Πειραιᾶ (έπικευσαι)
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. "Ναϊτζιάνην"	42	7181	έφθ. Τάιν 11 'Ιουν.
ΑΙΛΚΙΜΟΣ	έτ. "Μονρόδια"	53	5763	έφθ. Ραγγούν 31 Μαΐου
ΑΙΛΚΑΜΑΝ	έτ. "Αλκιμού"	43	7037	άνεχ. Αμέρεροαν 3 'Ιουν. διά Βαμπόα
ΑΙΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. "Ραιμπόδην"	60	9959	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΙΛΜΑΝΙΟΣ	έτ. "Αλμαβίτηα"	43	7272	άνεχ. Καρντένας 31 Μαΐου διά Κα μπάριεν και Ιαπωνίαν
ΑΙΛΤΑΙ-Ι-Ρ (δ.)	έτ. "Χερκολίδηνα"	44	7365	έφθ. Τοκοπίλλων 27 Μαΐου
ΑΙΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. "Κάνονης"	50	10426	εις θεσσαλίαν 30.27 Β.-64.45 Δ. Μαΐου 29 διά Καζαμπλάγκαν
ΑΙΛΦΑ	έτ. "Τρασατάλ. Φράύτερη"	53	12897	έφθ. Σουέζ 4 'Ιουν.
ΑΙΛΦΕΙΟΣ	έτ. "Βέομαρ"	42	7286	άνεχ. Χαδάναν 5 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΙΑΖΩΝ	έτ. "Σπή Γκράντιαν"	43	8426	άνεχ. Αμέρεροαν 31 Μαΐου διά Τζάκοσνιθίλλ
ΑΙΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. "Αμαζώνη"	44	7281	άνεχ. Μπάκια Μπλάγκαν 29 Μαΐου διά Καλλάδο
ΑΙΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. "Σάδερλαντη"	43	8444	έφθ. Ιλδίο 3 'Ιουν.
ΑΙΜΟΡΓΟΣ	έτ. "Άλτος"	44	7104	εις Όζακαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΙΜΩΙΒΕΑ	έτ. "Βιαντόρο"	61	15700	έφθ. Μπουνέος Αύρες 29 Μαΐου
ΑΙΜΩΙΤΡΙΗ (δ.)	έτ. "Νέα Τύχη"	44	7258	άνεχ. Καμάσι 6 'Ιουν. διά Τόκιο
	έτ. "Λεόνια"	38	8408	άνεχ. Μπιντάν 1 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
				άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν. διά Μακόρις
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. "Κόσμομαρ"	44	7359	έφθ. Ταϊταγκόκυρ ρόδης 18 Μαΐου
ΑΝΑΣ	έτ. "Αναζ"	55	8519	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 2 'Ιουν. διά Ντιρμπαν
ΑΝΑΣΤΑΙΑ IV	έτ. "Ντέρναη"	43	7176	διπλήθε Κων) πολιν 30 Μαΐου διά Μόρφου Μπαίν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Πούλο Σαμπού 3 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. "Λάμβδος"	43	7187	διπλήθε Κολδύρο 20 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. "Αστούριας"	42	7132	έφθ. Μπουνέος Αύρες 23 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	έτ. "Τρανζόσεαν"	55	21075	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 6 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. "Πανκριότο"	37	5683	εις Πειραιᾶ από 23 Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. "Ηρακλίπη"	19	1320	εις μεταφοράς έτ. Ελλάδι
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. "Πατούρικο"	43	7230	έφθ. Κόμπε 2 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. "Ν. Μίχαλος"	33	2362	έφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. "Βαλέκασ"	45	7149	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. "Αννίτσα"	44	7165	άνεχ. Μόζι 22 Μαΐου διά Αγ. Θραγκίσκον
ΑΝΝΟΥΑ Δ.	έτ. "Σάν Νικόλαος"	38	5016	έφθ. Αρχάγγελον 30 Μαΐου
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. "Κάνονης"	57	12113	άνεχ. Ν. Ορλέανην 6 'Ιουν. διά Ραβέννων
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. "Κοριάννα"	57	12558	έφθ. Τζιμπούτι 3 'Ιουν.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. "Βιαντόρο"	61	15160	έφθ. Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. "Μαρελόδζο"	59	24716	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Ιουν. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. "Βιομάρη"	36	2175	έφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. "Αιδαληπή"	43	8717	έφθ. Σίδνευ 30 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. "Βαλενσιάνα"	61	12000	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Λιβερπουλ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	άντ. Μιχάλου	43	2937	έφθ. Αντεν 21 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. "Τρικοντίνενταλη"	44	7108	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΞΙΟΣ	έτ. "Νηπαρντόρη"	57	11041	έφθ. Μόζι 11 'Ιουν.
ΑΟΥΡΟΡΑ	Α. Δημάδην - Δ. Γκιουλη	43	7253	άνεχ. Γιαδάτων 4 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΑΠΟΛΩΝ	έτ. "Ηγκλ"	44	7249	έφθ. Σαβάννα 5 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. "Αθηνίαν"	57	9541	έφθ. Νοβορωσίκην 3 'Ιουν.
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. "Βιαλόρκο"	61	11127	άνεχ. Σίδνευ 22 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. "Σίπη Ντεβελόμπεντη"	58	10392	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΡΓΟ-ΧΙΟΣ	έτ. "Σίπη Ντεβελόμπεντη"	57	10376	διπλήθε Παναμάρ 28 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. "Σίπη Ντεβελόμπεντη"	58	10391	διπλήθε Σάμου 9 'Ιουν. διά Νεκοτοέα
ΑΡΙΕΣ (δ.)	("Δή Όσεανφάριγκ")	61	13553	άνεχ. Χαδάναν 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	έτ. "Κάνονης"	57	11897	άνεχ. Καμάσι 6 'Ιουν. διά Τρινινταντ
ΑΡΙΣΤΟΝ	Κ. Χαλκία	45	3861	άνεχ. Σίδνευ 22 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	("Εβρηνικός") Α.Ε.	44	7243	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Μιχ. Καραγεώργυπς	37	6704	διπλήθε Πίσσαρταρ 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. "Αρμαντόρα"	43	7254	άνεχ. Πούλο Σαμπού 9 'Ιουν. διά Νεκοτοέα
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. "Αριστείδης"	43	7244	άνεχ. Χούτον 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΜΑΙΑ	έτ. "Γκρήκη Λάιν"	31	20256	άνεχ. Βαλτιμόρη 28 Μαΐου διά Σεβιλλήν
ΑΡΜΑΡ	έτ. "Αλαρμέντα"	43	7091	άνεχ. Γιαδάτων 6 'Ιουν. διά Αρθουρ
ΑΡΜΑΡ	έτ. "Αστρα"	43	8527	έφθ. Νταβάρο 4 'Ιουν.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. "Αρμαρ"	46	6951	έφθ. Ραγκούν 2 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. "Εμπρός"	43	2905	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. "Ασούνια"	61	9443	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 30 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	έτ. "Τρόπιας"	44	7240	άνεχ. Δάς Αντζελες 2 'Ιουν. διά Ναγκασάκι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	Ιω. Αύγερινός κλη.	44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Ιουν. διά Μπ.
ΑΡΧΩΝ	έτ. "Μαρίτιμα"	60	10050	"Αύρες 2 'Ιουν. διά Χάμπτον, ρόδης
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. "Πρωτεύσης"	45	7260	διπλήθε Κων) πολιν 25 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΣΠΙΣ	Άσουη. Γκούμαρο	39	1007	άνεχ. Κοσσίν 28 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην
ΑΣΠΙΣ	έτ. "Σκάδη"	45	7253	έφθ. Μπουεγκος "Αύρες 2 'Ιουν. διά Ν. Ύόρκην
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. "Άλκηστις"	41	7013	εις θεσσαλίαν 49.33 Β.-4.40 Δ. Μαΐου 31 διά Χούστον
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.)	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διπλήθε Πάναμάρ 30 Μαΐου διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. "Γιουνάιτεντ Κρόδης"	58	12524	διπλήθε Βορμάν 3 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. "Ατλαντικ Όσεαν"	60	20854	άνεχ. Σάντος 15 Μαΐου διά Σαλβαδόρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. "Όσεαν Τάνκερ"	58	21039	άνεχ. Σάντος 26 Μαΐου διά Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. "Όσεαν Κάργκο"	57	10146	άνεχ. Γκάλθεστων 2 'Ιουν. διά Σάντος

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΓΕΙΤΟΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 26 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10145	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	άνεχ. Βανκούμερ 18 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 'Ιουν. διά N. 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	άνεχ. Σάντος 31 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	διπλήθε Παναμάν 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑϊΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Θρημάντη 5 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΓ'ΙΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	άνεχ. Οάκαν 6 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΖΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	άνεχ. Ειδονγάσουθ 30 Μαΐου διά N. 'Ορλεάνην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΑΚΩΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	διπλήθε Παναμάν 20 Μαΐου δι' 'Εμπεν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Άνοδη»	58	9724	άνεχ. Κόμπε 6 'Ιουν. διά Τορόντο
ΑΤΡΟΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ρηπάρηλικη»	53	13675	διπλήθε Μπρόνομποτελ 29 Μαΐου διά Ροστόκ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λαιμό Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπάιβερ»	56	10312	έφθ. Βανκούμερ 5 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπιερ»	44	7176	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρούσιέρτε»	43	7235	έφθ. Βέρα Κρούζ 4 'Ιουν.
ΑΧΑΙΟΣ	Ζαχάρης - Βασιλιάς	43	988	άνεχ. Πειραιά 1 'Ιουν. διά Ποζουόλι
	έτ. «Άλμα»	36	5795	έφθ. Ροζάριο 28 Μαΐου
ΒΑΡΔΑ				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Βάρντα»	48	2106	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 'Ιουν. δι' 'Ειλάτ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	Οίκος Ρεθύμνη	61	10700	άνεχ. Ναγκόγια 3 'Ιουν. δι' Ιάδ'λο
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΔΕΡΙΚΗ	έτ. «Νουέρο Βίστα»	55	10507	άνεχ. Σαντιάγκο 29 Μαΐου διά Κασίλντα
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Έθν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΕΡΑΣ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	έφθ. Ράς Τανούρα 6 'Ιουν.
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Κάνονους»	58	21215	άνεχ. Χάργκ 'Αιλάντ 29 Μαΐου διά Τουτουνκιάτλικ
ΒΕΛΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεχ. Λονδίνον 7 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	έφθ. Σάντος 3 'Ιουν.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ	έτ. «Βένους»	53	12897	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Μαΐου
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	έφθ. Πόρτ Σαιδ 3 'Ιουν.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Μαρίν 'Ηγκλ»	54	17857	είς Ρόττερνταμ ἀπό 4 Μαΐου 1961
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεχ. Λονδίνον 6 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Βέτα»	44	7140	διπλήθε Παναμάν 5 'Ιουν. διά N. 'Υόρκην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Μερτσάμπτε»	52	11547	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	άδ. Κοντού	30	739	είς Πέραμα ἀπό 5 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΒΟΡΙ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	44	7258	διπλήθε Σουέζ 5 'Ιουν. διά Κουθέιτ
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	άργει Σύρον ἀπό 30 'Ιαν.
ΒΡΕΤΑΝΗ (Λάινερ)	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πειραιά ἀπό 31 'Ιουλ. 1961
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Χανδρή	52	16355	άνεχ. Πειραιά 6 'Ιουν. διά Σαουθάμπτον
	έτ. «Ἐπος»	43	7276	άνεχ. Μόζι 5 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΓΑΛΛΗΝΗ				
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Χαβάναν 7 'Ιουν. διά Μπάχια Μπλάγκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	7564	κολόμπο 10 'Ιουν. διά Σουέζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Μπάρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	σδ. Γρατού	44	7176	έφθ. Σπέτζιον 14 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	56	6656	παραλαμβάνεται εἰς Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Γκεότας»	43	7273	διπλήθε Σιγκαπούρην 10 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίας»	35	5654	έφθ. Κολόμπο 31 Μαΐου
ΓΙΑΓΚΟΣ	Στρ. Ανδρεάδην	43	7176	έφθ. Βενετίαν 30 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πατούφικο»	42	7142	είς Κυνόσουραν ἀπό 24 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Καρόλιν»	43	7238	έφθ. 'Αγ. Φραγκιόκον 6 'Ιουν.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Τακιάπορο»	43	8513	διπλήθε Σαιν Λαμπέρτ λόκ 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 20 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Αστορίας»	52	8129	έφθ. Κόμπε 17 Μαΐου
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7256	έφθ. Κόμπε τανάτων 2 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7132	έφθ. Σεπτέμβριον 30 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ	έτ. «Μιντατλάντικ»	43	7229	είς Κυνόσουραν ἀπό 24 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Βίλα Νόβε»	57	9173	έφθ. Αγ. Φραγκιόκον 6 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΑΙΤ'	έτ. «Ολίναρές»	57	9410	διπλήθε Σαιν Λαμπέρτ λόκ 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΕΓΙΜ	έτ. «Λάιττα Μπάρη»	62	15300	άνεχ. Βενετίαν 30 Μαΐου
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15300	έφθ. Ντακάρα 2 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	Δ. Πετρόπουλος	45	3825	άνεχ. Βανκούμερ 6 'Ιουν. διά Λαπτάκια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	έφθ. Βενετίαν 31 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΕΙΝΤ (δ.)	έτ. Ντέλ Πατούφικο	52	20667	έφθ. Ντόρερ 13 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΕΛ (δ.)	έτ. Νιάρχου	55	20432	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουν. δι' 'Ερυθράν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. Γ. Γκλείντ	52	13262	είς Τάιν ἀπό 19 Μαΐου. (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	έτ. «Γουόρλαντ Γκλέν»	53	13255	έφθ. Μέγαρα 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΥτη (δ.)	έτ. «Σίνυ Μπαίν»	56	21064	άνεχ. Τοκογιάμα 10 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	άνεχ. Σιγκαπούρην 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κίγκ Γουίλλ Μπαίν»	57	26031	έφθ. Βενετίαν 3 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Σαιν Ναζαρί, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπολγκαρί»	43	12808	έφθ. Βενετίαν 21 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Κόνκορντ»	52	20657	άνεχ. Βενετίαν 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Μήντη»	53	13459	άνεχ. Ντορέρ 23 Μαΐου (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Ντέιλι	52	13320	έφθ. Ριο 'Ιανέιρο 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΓΣ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Πίγις»	49	10862	άργει Μέγαρα ἀπό 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάροσ»	44	12808	άνεχ. Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΓΤ (δ.)	έτ. «Μέιφισι»	43	10449	άνεχ. Λαζαρίδης 17 Μαΐου διά Κοκουίμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΓΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Οσεάνικ»	44	10172	άργει Μέγαρα ἀπό 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	είς Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΑΤΙ	Στ. Νιάρχος	43	14000	άνεχ. Λός 'Αντζελες 17 Μαΐου διά Γαυρεντίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΕΡ	έτ. «Γουόρλαντ Θρίφτ»	43	12800	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 30 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	15979	διπλήθε Σκάκονθιλ 31 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιουκόνι	44	7176	άνεχ. Τζάκονθιλ 31 Μαΐου διά Παναμά Σίτυ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανούπολου	44	7176	έφθ. Βοριδάν 4 'Ιουν.
ΔΑΝΑΗ	έτ. «Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	είς Τζιμπούτι ἀπό 15 'Απρ. 1961
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Κάρδιφ 2 'Ιουν. διά ποταμὸν 'Αγ. Λαυρεντίου
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Χίαν»	45	7259	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 26 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΕΛΦΟΙΝΑ	έτ. «Μάθημεν»	45	7252	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλιασ	59	9350	έφθ. Λισσαδάνων 2 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 Μαΐου διά Πύλον
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Πάλμα»	44	7255	άνεχ. Αμβέρσαν 25 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Πανταλέων»	44	7265	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 28 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σινηπηκ Ντεθελόπεντη	61	16349	άνεχ. Κίτιματ 6 'Ιουν. διά Νότ. Αφρικήν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Αίολος»	61	9327	άνεχ. Πούντα Καρτόν 6 'Ιουν. διά Κιουρασό
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μασούρδης»	44	9589	διπλήθε Σουέζ 2 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Ελευθερίου & Σια	29	4524	έφθ. Ντουλούθ 27 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Δημητρός - Γκιούλη	44	7243	έφθ. Θιλαδέλφειαν 3 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτή	44	7207	έφθ. Νιού Ούεστμπιντερ 6 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Παντολέων	43	7260	άνεχ. Μορμουκάο 6 'Ιουν. διά Αργεντινή
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Κίτιματ 6 'Ιουν. διά Νότ. Αφρικήν
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Κάνονους»	60	13335	άνεχ. Πούντα Καρτόν 6 'Ιουν. διά Κιουρασό
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Δίρφυς»	43	7280	έφθ. Καρταγένα (Κολ.) 29 Μαΐου
ΔΟΣΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κράς»	52	12523	διπλήθε Ιμπρολάτρ 31 Μαΐου διά Μάρκους Χούκ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σωπάρτον»	43	7176	άνεχ. Σάφφι 1 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Ζωοδόκος»	44	7249	άνεχ. Τοιμπά 29 Μαΐου διά Βανκούμερ
	Mix. Καραγεώργης	25	3297	έφθ. Γενόβαν 29 Μαΐου
ΕΒΗ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	άνεχ. Τοιμπά 20 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΩΝΟΣ	έτ. «Ντρέικι	56	10328	άνεχ. Αδελαΐδα 23 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελτράνσοπορτ»	56	10530	διπλήθε Πιμπάλα 29 Μαΐου διά Μπουνένος 'Αρες
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νουέρο Μόντο»	41	7289	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 30 Μαΐου διά Πίο 'Ιανέιρο

ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαργύκο»	44	7210	διπλήθεν Παναμάν 4 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΕΛΕΝΑ	παναμαϊκή έταιρια	43	8371	άνεχ. Λονδίνον 1 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αντριά»	48	8420	διπλήθεν Μπρόνόμποτελ 28 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Ταομανία»	43	7213	άνεχ. Ρόπτερνταν 24 Μαΐου διά Χάμπτον πόδς
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένην»	43	7245	άνεχ. Λός Αντζελες 31 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Ανίτα»	33	5432	έφθ. Ρογκούν 28 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθατος & Σια	43	7176	διπλήθεν Πούλοι Σαμούν 4 'Ιουν. διά Τόκιο
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμαριανού - Πρίντεπ	21	1549	άνεχ. Σύρον 30 Μαΐου διά 'Οδησσόν
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαραράκη	22	3553	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	Γ. Χρ. Λαιμος	43	7176	διπλήθεν Σουεζ 25 Μαΐου διά Κουβεντ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΗΠΤΕΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8730	έις 'Ιαπωνιαν υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚΟΣ ΛΟΡΕΛ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	άνεχ. N. 'Ορλεάνην 6 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστι
ΕΛΛΕΝΙΚΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	άνεχ. N. 'Υόρκην 29 Μαΐου διά Νταρμάρι
ΕΛΛΕΝΙΚΟΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8650	είς 'Ιαπωνιαν υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚΟΣ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7297	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 Μαΐου
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	διπλήθεν Κων) πολιν 31 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. N. 'Υόρκην 6 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	άνεχ. Κοσιον 30 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Γένοβαν 31 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Σαδάννα 28 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Πόρτ Σουδάν 7 'Ιουν. (διά Καλκούτταν)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 22 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθεν Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά N. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθεν Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Βορδάνη 3 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ε.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	άνεχ. Παραμαρίμπο 21 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΕΛΛΗΝΙΣ.	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	άνεχ. Ρότερνταμ 5 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΠΑΙΣ.	έτ. Πριντεζέπ	38	2265	άνεχ. Πειραιά 8 'Ιουν. διά 'Ιτεάν
ΕΠΑΙΣ Π.	έτ. «Γκρόφο Άζουλά»	42	7058	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 7 'Ιουν. διά Σάντος
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Ρίο Κάριμπη»	44	10173	διπλήθεν Ντόρερ 10 'Ιουν. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράζ»	45	8404	άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Χαδάνα ἀπό 11 Μαΐου διά Σαγκούσα
ΕΝΟΤΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	56	10486	έφθ. Μπαντρ Σαπούρ 2 'Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν ἀπό 25 'Απρ. διά Μανιλάν
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δέξ.)	έτ. «Ερκιουλες»	58	30332	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν. διά Σέβεν 'Αιλαντς
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Πόρτ Αλμπέρνι 10 'Ιουν.
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗΝΗ	άδ. Σάρδην	41	857	διπλήθεν Κων) πολιν 26 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύανγ. Π. Νομικός	43	7199	άνεχ. Κολομπιάτικα ρίβερ 4 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιαν
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοςκ»	58	9585	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 30 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	46	8604	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΕΡΜΙΟΝΗ	Οίκος Κουλουκουντή	43	7247	έφθ. 'Αγ. Φραγκίσκον 17 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοςκ»	59	9584	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 24 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	αργεις 'Αμπελάκι ἀπό 17 Αύγ. 1957
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σπαράρερς»	44	7276	έφθ. Λίδερπουλ 7 'Ιουν.
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντις»	57	10689	άνεχ. Λός Αντζελες 3 'Ιουν. διά N. 'Υόρκην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	διπλήθεν Κων) πολιν 28 Μαΐου διά M. Θάλασσαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Μιγάκο 7 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπά - Ελευθεριάδην	17	3976	έφθ. Γενόβαν 6 'Ιουν.
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντοβάρο»	43	8393	έφθ. Νιουλάνθ 3 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	Οίκος Χανδρή	54	11209	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουν. διά 'Ινδιαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Ι.	έτ. «Καλόδα»	56	10053	έφθ. Σάντος 22 Μαΐου
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	έτ. «Δός Σάντος»	57	6102	διπλήθεν Παναμάν 22 Μαΐου διά Τόκιο
ΕΥΗ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Χιροχάτα 1 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Στάκο»	43	7244	είς Πειραιά ἀπό 13 Μαΐου (έπισκευα)
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	8397	άνεχ. Καλέο 3 'Ιουν. διά Μπάκια Μπλάγκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	56	8631	άνεχ. Σιγκαούρην ρόδα 31 Μαΐου διά Ντακάρ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9656	έφθ. Χόγκ Κόγκ 6 'Ιουν.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλα»	61	9800	άνεχ. Μανιλά 6 'Ιουν.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλα»	56	8985	διπλήθεν Παναμάν 23 Μαΐου διά Σαγκόν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλα»	60	9582	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουν. διά Κόμπε
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Νικόλα»	60	9202	διπλήθεν Παναμάν 23 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Νικόλα»	57	8631	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουν.
ΕΥΡΥΤΑΣ	έτ. «Πίναρ Μαρίνη	56	8965	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	8432	έφθ. Κολόμπο 5 'Ιουν.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνης	43	7223	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν. διά Χούστον
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	έτ. Μαργαρώνης	43	7249	
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	'Ιω. Θεοδωράκοπουλος	56	9975	
ΖΕΡΜΑΤ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10900	
ZΩΗ	έτ. «Κηφισιά»	43	8578	
ΗΓΚΑ	έτ. «Ναϊθέρα»	43	7214	
ΗΛΙΑΣ Κ.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	
ΗΡΑ	έτ. «Ρένιες»	30	1569	άρρεν Νέαν 'Ορλεάνην ἀπό 18 Σεπτ. 1958
ΗΡΩΝ II	Γ. Κουρεμένος	45	2125	διπλήθεν Ντόρερ 11 'Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναϊθέρα»	43	7218	έφθ. Μανιλά 4 'Ιουν.
ΘΑΛΗΣ.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Ούελλαγκτων 9 'Ιουν.
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Οκεανίς»	43	7252	
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Ιόνιον»	57	10316	
ΘΕΟΔΩΡΟ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μαρδίνα»	44	7198	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. «Μπι»	43	7236	
ΘΕΟΜΗΤΟΡ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	6997	
ΘΕΟΝΥΜΟΣ	έτ. «Μοντεζούμα»	43	7172	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	Σπ. Πολέμης	43	7117	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Δάς Πέρλας»	43	7188	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	Σπ. Πολέμης	43	7167	
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	έτ. «Εύτολμια»	43	7086	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Εξηπορ Κέρριερς»	43	7232	
ΘΕΤΙΣ	Κ. Διαμαντής	29	2231	
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	44	7250	
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	61	15160	
ΘΥΡΛΟΣ	έτ. «Νίκην»	46	1988	
ΘΩΜΑΣ Α.	Θ. Αθανασιάδης	44	7232	
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. Χανδρή	37	1113	
ΙΩΑΚΟΣ (δεξ.)	Οίκος Δρακούλη	57	9746	
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Αντίνα»	43	8466	
ΙΩΛΗ	έτ. «Λινάρές»	52	11289	
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Φράνκο»	44	7154	
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Βέριτας»	38	1333	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Ιωάννα»	43	7275	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Μαργνίτα»	26	2873	
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Γκεκτάση»	30	6650	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Ινγκλέσον	45	7204	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σαΐντ Ιωάννης»	42	7035	
ΙΩΑΝΝΟΣ (δ.)	άδ. Γουλανδρή	44	7248	
ΙΩΑΝΝΟΣ ΚΑΛΠ.	έτ. «Αθηνόν» κλπ.	44	7277	
ΙΩΑΝΝΟΣ ΚΑΛΠΟΚΑΣ	έτ. «Γιουνάντειν Κρός»	44	10441	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & δδ. Κ. Χ. Πατέρας	43	7244	
ΚΑΒΑΛΑ	Ιω. Θεοδωράκοπουλος	43	8428	

ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10122	διπλήθε Παναμάν 30 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χαρός Τάνκερς»	60	14076	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Ιουν.
ΚΑΛΑΜΑΙ	Μιχ. Καρογεώργης	32	4633	έφθ. Πλευρίτελ άπο 9 Μαΐου
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεανικ Ντεδέλ»	43	8390	άργει 'Αγ. Φραγκισκον από 14 'Οκτ. 1960 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπαγκάς»	57	9092	άνεχ. Μόζι 10 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7198	οιπλήθε Σουέζ 2 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κοστα ντέ Μάρφελ»	44	7240	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανοπούς»	61	10494	έφθ. Σιδνεύ 31 Μαΐου
ΚΑΠΙΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απηγνανός»	44	7279	άνεχ. Ν. Υόρκην 23 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΑΠΙΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τραμπ»	55	8798	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΠΙΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τραμπ Τσαρτερίγκη»	54	8003	άνεχ. 'Αντεν 3 'Ιουν. διά Βρέμην
ΚΑΠΙΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πλαμά»	40	5032	άνεχ. Μή. 'Αύρες 23 Μαΐου διά Χούλλα
ΚΑΠΙΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λιμπανό»	43	7281	οιπλήθε Μπρονόμποττελ 21 Μαΐου διά Δάντοιχ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	έφθ. Τακοράντι 2 'Ιουν.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεχ. Σαιν Τζών 5 'Ιουν. διά Γκουανταλούπη
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 7 'Ιουν. διά Δυτ. 'Ιταλίαν
ΚΑΠΙΤΑΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εδερμία»	56	8961	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Ιουν.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	Α. Παπαδάκης	43	7185	οιπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Μακάριος 4 'Ιουν. διά Χούστον
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.	έτ. «Ελλαβάδαλ»	61	13342	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΝ ΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	έφθ. Νιούκαστ (Ν.Σ.) 2 'Ιουν.
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Ναυαρίνον 29 Μαΐου διά Λάγκος
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Χαδάναν 6 'Ιουν.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεχ. Τόκιο 18 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	αργει 'Σύρον άπο 15 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	έφθ. Λιβερπούλ 7 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Άγιαμπόντε»	51	9556	διπλήθεν Ούζαν 20 Μαΐου διά Κή Γουέστ
ΚΑΣΤΟΡ	αδ. Γρατσου	44	7198	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Μαΐου
ΚΑΣΤΟΡ	έτ. «Κανοπούς»	60	10494	άνεχ. Βανκούβερ 31 Μαΐου διά Τόκιο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7155	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Κουζενί
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Πατοφίκο»	45	7349	άνεχ. Πούλο κούμο 29 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκας»	44	7242	έφθ. Σαντιάγκο 27 Μαΐου
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	διπλήθε Παναμάν 28 Μαΐου διά Μπανιόλι
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Καραϊβικήν
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 6 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεχ. Μόζι 27 'Απρ. διά Κίναν
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	εις Ν. Υόρκην άπο 13 'Φεβρ. 1961
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεανίκα»	44	7120	άνεχ. Τακόμα 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνσοπους»	62	10494	άνεχ. Χακάτα 6 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Άλγκομπνεντάς»	57	25183	άνεχ. Κοκούιμπο 21 Μαΐου διά Καβασάκι
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διά Κουδαν
ΚΕΦΑΛΑΛΙΩΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Λιοσαδάνια 31 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Βανκούβερ 1 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θοεύες»	57	9153	άνεχ. Σιδνεύ 28 Μαΐου διά Κίναν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άνεχ. Σιδνεύ 31 Μαΐου διά Κίναν
ΚΙΣΣΑΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	άνεχ. Σιδνεύ 28 Μαΐου διά Κίναν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	έφθ. Ρόττερνταμ άπο 4 Μαΐου
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκαντονάκης & Yioi	35	946	έφθ. 'Οζάκαν 22 Μαΐου
ΚΛΥΤΑ (δ.)	έτ. «Οσεανίκη Πετρόλεουμ»	58	22129	εις 'Ανζίο άπο 24 'Απρ.
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύες»	43	7207	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδο 4 'Ιουν. διά Λός 'Αντζελες
ΚΟΡΑΛΙΑ III	αδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	άνεχ. Μπιλμπάρο 10 'Ιουν. διά Νόρφολκ
ΚΟΡΩΙ	έτ. «Γκόδαμη»	43	7242	διπλήθε Κωνιώποιον 18 Μαΐου διά Ρενί
ΚΟΡΙΝΟΙΚΑΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8685	άνεχ. Φιρπόρτ (Μπαχ.) 5 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πορτλαντ»	59	10914	έφθ. Καλκούτταν 21 Μαΐου
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	έφθ. Ναυγκόρια 9 'Ιουν.
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	έφθ. Τούμπα 23 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7207	έφθ. Σάντα Φε 4 'Ιουν.
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Παλέρμον 7 'Ιουν. διά Σπέτζιαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διάμη Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Ντώρμπαν 30 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	57	13909	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 5 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Τάνκερ Φάινανς»	44	2902	έφθ. Καλκούτταν 21 Μαΐου
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10860	άνεχ. Γκπλόγκ 2 'Ιουν. διά Βομβάν
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρούσερτε»	42	7248	άνεχ. Πούντα Καρντόν 27 Μαΐου διά Σάντος
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκόριολ»	44	7292	διπλήθε Μπουένενς 12 'Αυγ. 11 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουν.
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	έφθ. Καλκούτταν 6 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 7 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΝΗ	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	έφθ. Χαδάναν 2 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Τζακάρταν 25 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Μπωλατική»	44	7214	διπλήθε Πιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Κουδαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	Ίω. Θεοβαράκοπουλος	57	10044	διπλήθε Παναμάν 6 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνδρι»	45	7176	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουν. διά Βικτωρίαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστίπης»	44	7263	εις θεσιν 48.29 B.-18.47 Δ. 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. λός. Κόρμης	56	8474	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΚΩΣΤΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	39	395	έφθ. Κόρμης 8 'Ιουν.
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αίλαντερς Σίππι»	43	8462	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουν. δι' 'Οράν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	άνεχ. Μπουζί 1 'Ιουν. διά Όραν
ΛΑΚΩΝΙΑ	άδεξάτος - Δούκας	25	964	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Ιουν. διά Γκουανιν Μπαίν
ΛΑΚΩΝΙΑ (μετάλ.)	έτ. «Αττικα»	60	14431	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7242	διπλήθε Θεούταν 30 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΛΑΜΥΡΕΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	άνεχ. Μανιλάν 24 Μαΐου διά Φιλιππίνες
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάδο»	43	7084	αργει 'Αμπελάκι
ΛΑΜΥΣ	έτ. «Πρωτεύες»	43	7229	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιάμαντε»	62	9500	τελεσί υπό ναυπηγησίαν
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Μπωμόντ 27 Μαΐου
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10048	άνεχ. Μπουζί 1 'Ιουν. διά Όραν
ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Καμπόνη»	43	6766	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Ιουν. διά Γκουανιν Μπαίν
ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνδρι» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Μαντράς 27 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΛΗΤΡΟ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	άνεχ. Ν. Υόρκην 10 'Ιουν. δι' 'Αρουμπαν
ΛΙΑΛΗ	έτ. «Αργά»	11	1459	άργει 'Αμπελάκι άπο 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΑΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	άδη Λ. Κ. Μιχάλου	43	7291	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουν. διά Χ-
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	44	7286	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 7 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουν.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	άνεχ. Βανκούβερ 7 'Ιουν.
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Plio Άζουλ»	44	8536	άνεχ. Ν. Υόρκην 29 Μαΐου διά Τόκιο
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	άνεχ. Φριπόνταλ 17 Μαΐου διά Κολόμπο
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μαρίνερς Τρανσπ.»	43	8395	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 2 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΟΥΚΙΑ	Στ. «Ελευθεριάδης»	28	2288	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόβια»	57	7583	άνεχ. Νιού Ουεστμινστερ 6 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27526	διπλήθε Σουέζ 28 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27466	άνεχ. Λός Αντζελες άπο 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	άνεχ. 'Αντεν 23 Μαΐου διά Σαγκόν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΡΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	άνεχ. Μπράκε 29 Μαΐου διά Μεζικόν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άντ. Παπαδάκης	42	7044	"Ιδε: "ΑΝΘΑΣ" ομαία Λιβάνου
ΜΑΝΔΑΡΑΝ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	άνεχ. Κιουρασάο 25 Μαΐου διά Λιβερπούλ
ΜΑΝΕΖ	έτ. «Εύσταθιον»	55	8526	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδο 19 Μαΐου διά Αργεντινήν
ΜΑΝΤ	έτ. «Ελληνική έταιρια	30	772	διπλήθε Κωνιώποιον 21 Μαΐου διά Εργεντινήν
ΜΑΝΤΙΩ ΘΕΟΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιραδάλλες»	60	18889	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Γιουρόπα»	43	10449	διπλήθε Μπωχαρουνά 4 'Ιουν. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	άνεχ. Κολόμπο 1 'Ιουν. διά Μπεντι
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	έφθ. Ναυκόγια 3 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Μάννα»	44	7272	εις Μαζουρόυου
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Μαράνα»	44	1752	εις Κοπεγχάγην, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Τρανοπορτέσιον»	43	7238	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διά Σαθόνναν
	Μιχαλίδης - Παπαδέλης	44	7254	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.

ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσοκ»	56	6156	άνεχ. Βανκούβερ 24 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Δ.	έτ. «Κοντανίαν»	57	10311	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς από 5 Μαΐου διά Σάλεφ
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νασιοναλ»	44	7133	σινάθε Σουεζ 7 'Ιουν. διά Βαμπόδα
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	εις Πέραμα από 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΔΗΣ	έτ. «Μίχαπλ»	43	7219	διπλήθε Γιβραλτάρ από 10 Μαΐου διά Χαδάναν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Παρπαντα»	44	7176	άνεχ. Σάντος 31 Μαΐου διά Μπ. "Άυρες
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μίχαπλ»	43	7217	διπλήθε Παναμάν 28 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθατος	43	7176	διπλήθε Πύλον 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βεγασι»	43	7184	άνεχ. Μόζι 7 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πλανδιστα»	57	10314	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτοπς	29	14216	εις Πειραιά από 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Νιτζεάνη»	40	5237	έφθ. Κωνσταντίναν 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεόδασι»	42	7147	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 31 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Πλανσύλτρα»	61	9221	έφθ. Μπακιά Μπλάγκαν 14 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μαρκος Νομίκος	54	11577	άνεχ. Κορινθο από 7 Μαΐου διά Πουέρτο Σομόζα
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Άροντενα»	46	8942	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.
ΜΑΡΙΤΣΑ	Μιχ. Καραγεώργης	29	4537	έφθ. Ροζάριο 7 'Ιουν.
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Ευκαρριερς»	43	7033	άνεχ. Ν. Υόρκην 7 'Ιουν. διά Σάλεμ
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκουμας	44	2817	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΜΑΡΟΥΔΙ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	άνεχ. Φρημάντλ 30 Μαΐου διά Κολόμπο
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ουνιδέρρααλ»	55	9125	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 Μαΐου διά Μπ. "Άυρες
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρεζ»	59	9168	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Βομβάν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άσελφ. Κουλουκουντή	38	5500	έφθ. Κάρδιφ 22 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΣΤΡΟ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μίρολάγκο»	56	7471	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΙΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλια»	43	7282	άνεχ. Μπαχάμας 7 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΜΑΣΤΡΟΛΙΑΣ	άδ. Ρίγια και Σία	17	836	εις ταξίδιο Μεσογείου
ΜΑΤΣΕΩΔΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	άργει Πέραμα από 7 Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπαν»	57	9168	διπλήθε Σουεζ 25 Μαΐου διά Βαμπόδα
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολόρης - Παπάζογλου	16	2081	άνεχ. Θεσσαλονίκην 30 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Πιουνιθερσαλ Τράμπ»	42	7262	έφθ. Κάρδιφ 22 Μαΐου
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Ζρανάδα»	45	7198	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουν.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βιοταμάρες»	43	8433	άνεχ. Ντουλούθ 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Άιτζιαν Φράιτ»	60	14431	άνεχ. Μόζι 27 Μαΐου διά Αύστραλιαν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράνδες»	57	9200	άνεχ. Κολόμπο 3 'Ιουν. διά Μπ. "Άυρες
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πινθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Ταμάρο 27 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΙΣΡ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπς	39	1552	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Ραθένναν
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Πιούπιτερ»	43	7216	άνεχ. Μερμουγκάδα 23 Μαΐου διά Μουρόδραν
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρλής & Σία	33	1503	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Καθάλαν
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Ντομέριον»	44	7249	διπλήθε Παναμάν 31 Μαΐου διά Λονδίνον
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Λαδέρια»	56	8046	άνεχ. Τζιμπούτι 14 Μαΐου διά Κίναν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Ούμη Σαιδ 7 'Ιουν. διάς Λός "Άντζελες εις Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) από 27 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	34	7027	έφθ. Σύντα Θέ 30 Μαΐου
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιου	44	7176	έφθ. Μελδούρην 17 Μαΐου
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντεύκριτας»	44	7375	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. Άγγελος	41	7084	διπλήθε Παναμάν 21 Μαΐου διά Κούδαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντην»	55	10013	άνεχ. Ριό Χαίνα 1 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέρριερς»	44	7190	εις Πειραιά από 14 'Απρ. (επισκευαί)
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούνι»	44	7289	άνεχ. Χούστον 30 Μαΐου διά Βρέμην
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιάμαντε»	56	10061	άνεχ. Μασαλίαν 31 Μαΐου διά Μπ. "Άυρες
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γράμμ. Ν. 'Αμερ.	34	2709	έφθ. Ραθένναν 31 Μαΐου
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Αλμπανι (Δ.Α.) 23 Μαΐου διά Μπάθναγκαρ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 31 Μαΐου διά Σαγκάνη
NANTIN	'Ιω. Δράκος	44	2854	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 30 Μαΐου
NATA	έτ. «Πλανοεάνικα»	43	7228	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδαμίλα»	44	7247	άνεχ. Σάν Λορέντζο (Άρ.) 28 Μαΐου διά Ροζάριο
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	διπλήθε Κωνάρην (πολίν) 7 'Ιουν. διά Μεσογείου
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εγγενία»	43	7264	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7068	έφθ. Καλκούτταν 2 'Ιουν.
ΝΗΡΕΥΣ	'ΗΛ. Ε. Χατζηπλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Ρίθερ 29 Μαΐου
ΝΗΡΙΤΟΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8443	διπλήθε Ντόθερ 10 'Ιουν. (δισταγάς)
ΝΗΣΙ	έτ. «Αρόλα»	20	1425	εις Πειραιά από 25 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Ντέλ Μέρ»	44	7158	έφθ. Ανακόπτες 2 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	διπλήθε Παναμάν 31 Μαΐου διά Χάλιφαξ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ασοπιώμ»	44	7255	έφθ. Σάντος 31 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7230	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμάς Επιφανειάδης	43	7176	εις Όδησσον από 10 Οκτ. 1961
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σπιτιά	43	7244	άνεχ. Λός "Άντζελες 19 Μαΐου διά Τόκιο
ΝΙΚΑΙΑΣ ΙΙΙ	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	42	7203	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν.
ΝΙΚΑΙΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Μπρόναμποτελ 30 Μαΐου διά Ντακάρ
ΝΙΚΑΙΑΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	6279	έφθ. Λίθερουπούλ 7 'Ιουν.
ΝΙΚΑΙΑΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	Τασθλίρης	44	7278	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΑΙΑΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. Φραγκίστα	44	7198	διπλήθε Σουεζ 1 'Ιουν. διά Όδησσον
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνδοβα»	44	7190	εις Πειραιά από 23 Φεβρ. (επισκευαί)
ΝΙΝΗ	Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	29000	άνεχ. Κόμπε 6 'Ιουν. διά Χίλην
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Θεσανίκα»	42	7248	άνεχ. Κιουράδο 30 Μαΐου διά Λονδίνον
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	έφθ. Ήλαν 'Ορλέανην 16 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΒΑΓΙΚΑΥΝΤΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	60	10235	άνεχ. Χαδάναν 21 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πλαμέντες»	57	10904	διπλήθε Σουεζ 12 Μαΐου διά Γκάλθεστων
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Πλαμύρα»	56	12723	άνεχ. Χαδάναν 15 Μαΐου διά Νουέθιτας
ΝΟΡΟ ΚΑΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλανοκούστα»	58	10662	άνεχ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν. διά Νταυλούθ
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	έφθ. Κλάιν 5 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	'Αντ. Παπαδάκης	60	9341	διπλήθε Πάρτο 22 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΟΡΟ ΑΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίομ»	59	12139	άνεχ. Πότερνταμ 29 Μαΐου διά Είρηνικόν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντον»	58	8630	άνεχ. Βατλίμπρην 2 'Ιουν. διά Χιέρρο
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	διπλήθε Κωνάρην (Κων.) πολίν 24 Μαΐου διά Μεσογείου
ΝΟΡΟ ΓΕΙΤΖ	έτ. «Παικωνία»	52	3694	έφθ. Ροζάριο 2 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15200	διπλήθε Εσκουμάνδης 22 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΟΡΟ ΧΑ'ΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15200	άνεχ. Γκοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Είρηνικόν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σιλετ»	42	7251	άνεχ. Ν. Ορλέανην 25 Μαΐου διά Άμερεσον
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άλμα»	52	12556	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Γουντηνουαρντ»	58	30235	έφθ. Μπουένος "Άρες 5 'Ιουν.
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούεστερπερ»	43	2865	άνεχ. Βαλτίμπρην 2 'Ιουν. διά Χιέρρο
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΣΕΛΑ	έτ. «Παναμ.'Ευρύδηναν»	59	9030	διπλήθε Κωνάρην (Κων.) πολίν 4 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	«Παναμένα - Γιουρόπα»	57	9953	έφθ. Χοινάκην 29 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	56	8716	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 'Ιουν. διά Τσιθαγκτά
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ντόρικ»	44	7128	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 31 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Βανκούβερ 3 'Ιουν.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Στά Τράνσορπτ»	43	7276	έφθ. Μπ. "Άυρες 5 'Ιουν.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτσάνικα»	54	8251	έφθ. Ειδονμάουθ 5 'Ιουν.
ΞΕΝΟΦΩΝ	έτ. «Βάλια»	42	7120	άνεχ. Τάιν 27 Μαΐου διά Κούδαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Μονφαλκόνε 4 'Ιουν.
ΟΘΩΝ	έτ. «Άιτζιαν»	57	9367	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 4 'Ιουν. διά Ιταλιαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	διπλήθε Παναμάν 4 'Ιουν. διά Ατλαντικόν
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχροίνος & Ύλι	25	996	διπλήθε Κωνάρην (Κων.) πολίν 2 'Ιουν. διά Γαλάται
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Έφροπλιστική	44	7176	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 'Ιουν. διά Γοκοχάμαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 'Ιουν. διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τόχη»	42	7132	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουν. διά Κωνσταντίναν
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Καριμπούν 'Ατλαντικ»	60	5960	έφθ. Νέαν Όρλεανην 6 'Ιουν.
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτος	45	7258	άνεχ. Τάπον 5 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μάντη 'Ηστ»	44	9894	άνεχ. Μίλγουάκου 6 'Ιουν. διά Πενάγκ
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μάντη 'Ηστ»	45	7861	άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν. διά Αμβούργον
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιπέλαντη»	43	7229	διπλήθε Παναμάν 4 'Ιουν. διά Ανατολήν

ΟΡΓΑΣ	έτ. «Εστέλλα»	43	7152	άνεχ. Κοατζακόλκος 2 'Ιουν. διά Σφάξ
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφευς»	56	9942	έφθ. Τόκιο 29 Μαΐου
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ούλτραμάρη»	61	5972	άνεχ. N. 'Υόρκην 6 'Ιουν. διά Γκουαγιακίλη
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Χάννωσερ	41	7251	άνεχ. Τζάκονβιλλ 21 Μαΐου διά Γένοβαν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρινγκβίλλ»	43	7210	άνεχ. Μόντεβιδεο 14 Μαΐου διά Λά Γκουαίρα
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλτρα»	56	10120	διήλθε Σούντα Σράτ 27 Μαΐου διά Χοινκάγκ
ΟΣΕΑΝ ΣΕ ΥΛΟΡ	έτ. «Μπλου Μπαιπ»	43	7194	έφθ. Βοστώνην 3 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικη»	61	10966	διήλθε Παναμάν από 9 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΟΣΖΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Σάντος 20 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Ούλύσσες»	42	8570	άνεχ. Καλλάρο 2 'Ιουν. διά N. Ορλεάνην
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία Σ.»	49	1987	διήλθε Σουεζ 4 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανός»	42	7150	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 6 'Ιουν. διά Μεξικόν
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Οθερων Κέρριερς»	43	8394	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ (ΕΠΡΛΗΘΗ)
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρεγίες»	60	9360	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Κούνθαν
ΠΑΙΚΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 5 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΠΑΜΙΤ	'Αχ. Χαλκούσης	45	3929	διήλθεν Έσκουμάνης 4 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΠΑΝΑΓΙΑΘΩΣ	ελληνικά συμφερόντα	43	8474	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 5 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ	παναμαϊκή εταιρία	39	2456	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πύρτο Άλεγκρε»	56	16250	άνεχ. Ραβένα 4 'Ιουν. διά Νοβορωάσκην
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Άκμε»	57	10720	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 20 Μαΐου δι' Ελλάδα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Α. Καραδιάς	43	7176	διήλθε Σουεζ 6 'Ιουν. δι' Ερυθράν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΗΝΗΤΡΙΑ	Β. Βεντύρης	36	1211	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	άνεχ. Κιουραδά 29 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος Χ. Πατέρας	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πανος Κουμανταρος	44	7244	διήλθε Παναμάν 22 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλάσιον»	57	10747	άνεχ. Σεβίλην 5 'Ιουν. διά Σικάγον
ΠΑΝΑΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	έφθ. Βενετίαν 6 'Ιαν.
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	έτ. «Λέωφρτη»	54	15841	έφθ. Ν. 'Υόρκην 2 'Ιουν.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	έτ. «Τρανσοπορτειον»	43	7254	άνεχ. Λάγκος 7 'Ιουν. διά Τακοράντι.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7149	άνεχ. Κυπρον 7 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Κορφίατα»	09	633	άνεχ. Βριττόν τον 2 'Ιουν. διά Φετιγιέ
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Πειραικη Ν.Ε.	43	1640	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρημπο»	59	23607	άνεχ. Μομπάσα 1 'Ιουν. διά Μορμουγκάο
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 2 'Ιουν. δι' Αυστραλίαν
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλορα»	61	15156	άνεχ. Μπελέμ 25 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΩΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	άνεχ. Καλλάρο 6 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιαστεύουρα»	57	10048	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Φρημάτη 10 'Ιουν. διά Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ (Άδινερ)	άδ. Χανδρή	50	18400	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 1 'Ιουν.
ΠΕΙΑΡΙΕΥΣ	έτ. «Ηλιος»	56	9972	άνεχ. Πόρτ Άλμπερι 28 Μαΐου διά N. 'Υόρκην
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Οθερων φράύτερ»	61	10680	διήλθε Σουεζ 5 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΛΙΝΑΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. Βεργώνη	43	7176	άνεχ. Σάντος 16 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Ιάνκορμπιο»	59	23601	έφθ. Κολόμπο 8 'Ιουν.
ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ	άδ. Χανδρή	43	7144	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Κέρο Γκουάκα»	56	24502	άνεχ. Βανκούσερ 31 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	άνεχ. Ντεράμπιαν 23 Μαΐου διά Κόμπε
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόβια»	60	8472	άνεχ. Ντεράμπιαν 24 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόβια»	58	8466	άνεχ. Αλμάνι (Δ.Α.) 30 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόβια»	58	8465	άνεχ. Μόζι 19 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόβια»	57	7977	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	ΝΙΚ. Λιθανός	62	10025	άνεχ. Βανκούσερ 31 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	άνεχ. Μασσαλίαν 27 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμερίκα»	48	2086	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. δι' Ιτέαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κανουόψου»	56	15852	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΕΤΡΟΣ	Yioi Π. Γουλανδρή	44	6422	έφθ. Ν. 'Υόρκην από 9 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	έφθ. Βάλλαρους 6 'Ιουν.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. Γουλανδρή	43	7282	έφθ. Κολόμπο ρόδες 4 'Ιουν.
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Αρούμπαν 26 Μαΐου
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	διήλθε Σουεζ 26 Μαΐου διά Βιζαγκαπατόμ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πνελόδηπη»	45	6712	άνεχ. Πόρτ Αθηνών 26 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	είς θείαν 8.8. N.-102.29 A. Μαΐου 29, διά Λορέντζο Μαρκές
ΠΗΤΕΡ Λ.	N. Βερνίκος - Εύγενιδης	41	3337	άνεχ. Λάς Πάλμας 28 Μαΐου διά Μπ. Αύρες
ΠΙΝΤΑΡ	I.ω. Γ. Λιθανός	61	13379	άνεχ. Μάζινος 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΠΛΑΙΔΑΞ	έτ. «Κομμέρσιοι» κλπ.	54	6154	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 26 Μαΐου
ΠΛΕΙΟΝ (δ.)	έτ. «Νορλίτο»	58	9603	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. Καρρά	53	12513	διήλθε Παναμάν 7 'Ιουν. (από Καλντέρα)
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. Π. Παντελής, Λτδ.	44	7185	έφθ. Σάντος 6 'Ιουν.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. Π. Β. Παντελής, Λτδ.	54	6320	είς Ρόττερνταμ από 4 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΠΟΛΑ II	έτ. Π. Β. Παντελής, Λτδ.	44	7203	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΠΟΛΑΡΙΣ	M. Πυλιάρδος	31	967	έφθ. Ζιλπιτόβιλ 29 Μαΐου
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Μόζι 31 Μαΐου δι' Αυστραλίαν
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Πλανάδαις»	54	8825	έφθ. Ταμάνο 16 Μαΐου
ΠΟΛΟΥΟΣ	έτ. «Σκίρωνν»	43	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 31 Μαΐου διά Γιουγκοσλαβίαν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουν.
ΠΟΛΥΚΤΩΡ	έτ. «Προσπερίτη»	43	7122	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 5 'Ιουν. διά Μορμουγκάο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	Oίκος Δρακούλη	44	8543	διήλθεν Έσκουμάνης 23 Μαΐου διά Κοπεγχάγην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Κομπαλζ»	45	7159	άνεχ. Κολόμπο 22 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Ντακάρο 5 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ανδρεδόπης	43	10193	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Ποντόπορος»	56	7213	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διά Βοστώνην
ΠΟΠΗ	έτ. «Μορέλος»	43	7284	έφθ. Χάμπτον ρόδες 5 'Ιουν.
ΠΟΥΤΑΡΙΑ	παναυ. έταιρια	11	1599	είς Πειραιά από 17 Μαρτ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Σάφφι 6 'Ιουν. δι' Ην. Πολιτείας
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	διήλθε Παναμάν 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10995	άνεχ. Βενετίαν 6 'Ιουν. διά Βαμπόα
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Προποντής	43	7127	έφθ. Γάνδην 8 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Αλλαρίζι	58	8414	διήλθε Αμπελάκι από 28 Σεπτ. 1958
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης»	55	16718	διήλθε Στρατιώτη 3 'Ιουν. διά Καβαδάκι
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Raf. Μελαχροινός & Yioi	21	1515	έφθ. Μορμουγκάο 3 'Ιουν.
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Άρμονια»	43	7176	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουν.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	38	5910	έφθ. Κόμπι 13 Μαΐου
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΡΕΑ	έτ. «Τρίτων»	44	7153	διήλθε Παναμάν 26 Μαΐου διά Τόκιο
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	διήλθε Μηρόνυμοποτελ 4 'Ιουν. διά Μαντυλούσότο
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κναόμος»	44	7229	άνεχ. Λονδίνον 8 'Ιουν. διά N. 'Υόρκην
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελέδηνις»	44	7131	άνεχ. Αμέρειαν 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΡΙΤΑ	Yioi Σιγάλα	25	1412	άργειν "Αμπελάκι από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	διήλθε Αγ. Ιωνέτιον 2 'Ιουν. διά Μασαλάιαν
ΡΟΓΓΩ	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Ριο Ιωνέριο 28 Μαΐου
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 8 'Ιουν. δι' Αλεζάνδρειαν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Γουέστερν ΣΠ»	55	21028	έφθ. Ωιλαδέφειρον 7 'Ιουν.
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρούθη»	37	2348	άνεχ. Χάιφαν 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΡΟΥΛΑ	Mix. Καραγεώργυς	33	6850	διήλθε Μποσόνιμοππετέλ από 20 'Απρ. διά Λένινγκραδ
ΡΥΩΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεχ. Λος Αντέλεες 4 'Ιουν. διά N. 'Υόρκην
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	έφθ. Φάλμουθ 2 'Ιουν.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	άνεχ. Ράς Τανόύρα 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ	Χαλκιδᾶς	40	6992	έφθ. Σίδνεϋ 29 Μαΐου
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	έτ. «Μπιοκάδη»	44	7176	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουν.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Δ. Ιγγλέσην	43	7268	έφθ. Ροζάριο 3 'Ιουν.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σαν Παντελεημώνη	44	7282	άνεχ. Μαντράς 5 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Μαΐου διά Κίναν

ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ	έτ. «Σάντα Καικικία»	60	8772	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 30 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	παναμαϊκή έταιρια	36	1151	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	γιών Σιγάλα	43	7176	έφθ. Ριγιέκαν 30 Μαΐου
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Μόζι 31 Μαΐου διά Ναογιέτσου
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	διπλήθε Λαδοεντά από 7 Μαΐου διά Κούθαν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	άνεχ. Χάρης Κόγκι 6 Ιουν. διά Ραγκούν
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Διόδω»	43	7231	άνεχ. Σαντιάγκο 5 Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	55	16241	άνεχ. Κάγκος Κόγκι 6 Ιουν. διά Βανκούμερ
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Σαν Σεσιλιού»	58	13910	άνεχ. Κάγκος Κόγκι 6 Ιουν. διά Βανκούμερ
ΣΕΡΠΑΙ	έτ. «Βιοταρμόρες»	43	8501	έφθ. Κόμπη 4 Ιουν.
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιαρίδης	43	7275	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 27 Μαΐου διά Κούθαν
ΣΙΦΝΟΣ	N. Βερνίκος — Εύγενειδης	62	4500	εις Όλλανδιαν, υπό συμπληρωσιν
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Σαν Σεσιλιού»	58	13921	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 17 Απρ. διά Περού
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλόδρο»	44	6725	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 6 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Αρτεμισίον»	44	7252	έφθ. Αγιον Φραγκικίον 1 Ιουν.
ΣΚΩΤΙΑ	έτ. «Βαλενθία»	42	6907	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπληρωσιν
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	29000	διπλήθε Παναμάν από 6 Ιουν. διά N. Υόρκην
ΣΟΥΛΑΙΩΤΗΣ II	έτ. «Αλαδαστρος»	44	7176	έφθ. Φριπάντλ 10 Ιουν.
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ	έτ. «Σούνιον»	56	10692	άνεχ. Πειραιά 6 Ιουν. διά Ζυτάνωφ
ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. «Κάμπαρον»	18	849	άνεχ. Γκρήτ Γιάρμουθ 29 Μαΐου διά Πασάγιες
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ	έτ. «Μαριντρόλ»	50	1517	εις Όσλο από 12 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέσταμι»	29	7030	εις Σύρον από 9 Μαΐου. (επισκευαι)
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	άνεχ. Κέπ Τάουν 1 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΣΠΑΡΤΙΑ	έτ. «Εξέλιορ»	57	10398	διπλήθε Κωνιτσαν 20 Μαΐου διά Γαλάται
ΣΠΕΤΕΑΙ	έτ. «Σπαρτιά»	30	1572	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Ιουν. διά Βανκούμερ
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	έφθ. Ντρόμπαν 4 Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	'Ιω. Λάτοπης	26	5648	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδις 3 Ιουν.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Σουαρεζ»	59	10801	διπλήθε Παναμάν 8 Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΣΤΑΜΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	έφθ. Μπρόνιμουτελ 2 Απρ. 1961
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Πειραιά 1 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Κάσος»	44	7223	άργει Σύρον από 10 Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	Σ. Ελευθερίαδης	49	8630	έφθ. Πειραιά 15 Μαΐου
ΣΤΡΟΒΙΔΗ	έτ. «Τρανσπατούφικα»	43	7255	άνεχ. Βομβάν 4 Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΥΡΑ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 Μαΐου δι' Ασσάμπ
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύρα»	43	7156	έφθ. Λιδρόνων 28 Μαΐου
	έτ. «Σύραμαρ»	42	7176	άνεχ. Νεάπολιν 6 Ιουν. διά Πύλον
ΤΑΝΑΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2847	έφθ. Ήκλαντ 2 Ιουν.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	έφθ. Άντεν 6 Ιουν.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανακοντίνενταλ»	56	20332	έφθ. Σαλβαδόρ 6 Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184	άνεχ. Τακόμα 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκικη»	42	7513	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Χαδάναν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άργει Παλέρμου από 2 Απρ. 1961
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άργει Πειραιά από 18 Απρ.
ΤΗΝΟΣ	Όικος Δρακούλη	43	8479	διπλήθε Μπρόνιμουτελ 28 Μαΐου διά Στεττίνον
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΤΟΞΟΝ	έτ. «Λάμδα»	43	7176	εις Γενοβάν, υπό παραλαβήν
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Σκάου»	42	7242	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου διά Πακιστάν
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟ Ν. (δ.)	έτ. «Τρανσπατούφικ»	56	4380	άνεχ. Ν. Υόρκην 7 Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	30	9243	άργει Κυνόσουραν από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΙΚΕΡΙ	έτ. «Άιλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Τζιμπουτί από 25 Απρ. διά Κίναν
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Άινερινός κλπ.	44	7247	έφθ. Τόκιο 28 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	έτ. «Φιντέλιτι»	57	10493	έφθ. Βαρκελώνων 20 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	διπλήθε Κωνιτσαν 4 Ιουν. δι' Οδησσόν
	άδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Νέαν Υόρκην 15 Μαΐου
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Βέριτας Α.Ν.Ε.	38	5239	άνεχ. Φαγιάλ 15 Μαΐου διά Πόρτ Αρθουρ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Μαραθών»	43	8587	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου διά Κομώ Μπαίν
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Ανατολήν»	41	6830	διπλήθε Παναμάν 23 Μαΐου διά Σαγκάπων
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βικιγκ Τρέιντερ»	59	23678	διπλήθε Σουέζ 4 Ιουν. δι' Ερυθρών
ΦΑΕΩΘΩΝ (δ.)	Δη Κόμετ	43	15005	άνεχ. Γιαβάτων 15 Μαΐου διά Μπέρα
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάναερ»	45	15574	διπλήθε Παναμάν 29 Μαΐου διά Τόκιο
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	διπλήθε Παναμάν από 27 Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Σαν Πέντρο»	43	7132	έφθ. Σιενφρέουκος 23 Μαΐου
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	γιών Π. Γουλανδρή	60	15162	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 3 Ιουν. δι' Απω Ανατολήν
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέρις»	44	15579	έφθ. Μπέρια ρόδις 4 Ιουν.
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	έφθ. Α' Αμέρεσαν 2 Ιουν.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεχ. Μακάσαρ 5 Ιουν.
ΦΟΙΝΙΣ (δεξ.)	Οίκος Καρρά	49	10548	άνεχ. Τζάκονθινθλ 25 Μαΐου διά Πουέρτο Λα Κρούζ
ΦΟΙΣΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλόρα»	60	15157	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 1 Ιουν. δι' Απω Ανατολήν
ΦΡΑΓΚΙΣ	Ο. Σταφυλοπάτης	27	755	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΦΡΙΕΣΟΣ (δ.)	Δη Σελείν	44	15020	διπλήθε Παναμάν 7 Ιουν. (άπο Μανζανίλλο Μεξ.)
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «ΕΛ-Μέσ»	38	1230	έφθ. Μόνφαλκόν 4 Ιουν.
ΦΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης — Βασιλίδης	43	1106	άνεχ. Πειραιά 8 Ιουν. διά Κωνιτσαν
ΦΩΣ	έτ. «Λαϊμπιριάν»	43	7152	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 26 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντέλιτι»	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Σιρίκορι»	43	7265	διπλήθε Κωνιτσαν 11 Μαΐου διά Κωνιτάντζαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Πανκρίστο»	44	7067	διπλήθε Κωνιτσαν 25 Μαΐου διά Νοθορωσίσκην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 18 Μαΐου.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου διά Κούθαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Ιουν. διά Γενοβάν
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	έφθ. Κολόμπο 26 Μαΐου
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10735	άνεχ. Πειραιά 13 Ιουν. διά Τουρκίαν
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πρακτορες»	56	10784	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Πασίνιρες Σίπηπικη»	53	8458	έφθ. Κόπη 9 Ιουν.
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάριας»	54	16193	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 8 Ιουν. διά Γενοβάν
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός Έρμανος»	42	2865	άνεχ. Πειραιά 2 Ιουν. δι' Ακταί
ΧΡΙΣΤΙΣΣΑ	άδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Σάντο Ντομίγκο
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτ. «Σέντραλα»	43	7281	άνεχ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Τόκιο
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	Π. Ποντικόδη — Ζ. Λαιμός	49	7526	άνεχ. Μασαλίαν 5 Ιουν. (διαταγάς)
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 30 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλλ»	42	7175	εις Πειραιά από 11 Μαΐου

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	διπλήθε Παναμάν 17 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα Αγγελίκα»	21	1173	έφθ. Θεσσαλονίκην 3 Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνβιλλ»	44	7261	έφθ. Αρχάγγελον 20 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεχ. Ρέα Τανούρα 9 Ιουν. διά Σουέζ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Α' Αθίλας»	43	7238	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 29 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	3106	άνεχ. Χάλιφαζ 3 Ιουν. διά Λούμπεκ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσιέλο»	24	1988	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 Ιουν. διά Δουκέργκουν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	άνεχ. Κόπερθικ 16 Μαΐου διά Κέμ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στασσα»	16	1653	άργει Πειραιά από 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άνεχ. Πειραιά 11 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκνά»	41	5225	άνεχ. Ρίο Ιανεύριο 6 Ιουν. διά Παρανάγκουα
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	εις θέσιν 48.41 Β.-4.45 Δ' Ιουν. διά Γενοβάν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρός»	29	3725	άνεχ. Μαρσαλίαν 6 Ιουν. διά Χάρης Αλαντ
ΑΕΛΛΟ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Γκάλθεστων 29 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άνεχ. Νιούπορτ από 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άνεχ. Πειραιά 12 Ιουν. διά Βρυστάν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπυγουαίη»	49	3484	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθέμας»	41	4729	άνεχ. Κάγκοτων (Ζαρ.) 27 Μαΐου διά Κούθαν

ΑΘΗΝΑ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάμελλο»	44	3061	εις Μασαλίαν ἀπό 23 Μαρτ. (ἐποικευαὶ)
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	ἔφθ. Μπαντάρ Μασαύρ 6 'Ιουν.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	διῆλθε Ντόθερ 4 'Ιουν. διὰ Πολωνίαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριαν»	58	10018	ἔφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.") 27 Μαΐου
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριαν»	58	10018	ἔφθ. Μόζι 9 'Ιουν.
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν. δι' Ειρηνικὸν
ΑΙΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	42	7002	ἀνεκ. Τζάκοσιβίλ 4 'Ιουν. διὰ Πουέρτο Μπάρριος
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊνόπα»	43	7036	ἀνεκ. Μομπίλ 6 'Ιουν. διὰ Χούστον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΩΨΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	ἀνεκ. Μόζι 13 Μαΐου διὰ Βανκούμπερ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	45	7285	ἀνεκ. Λομπίτο 9 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπρέια»	44	7135	ἀνεκ. Αμπαντάν 23 Μαΐου διὰ Σαγκάνη
ΑΚΡΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	30	2115	διῆλθε Σουέζ 6 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	44	7254	ἀνεκ. Βιρτζτόν 9 'Ιουν. διὰ Λαττακία
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	44	29440	διῆλθε Σουέζ 9 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΆΛ	(N.A.T.)	Άρ. «Ωνάσος»	54	6989	ἔφθ. Σάντα Φέ 5 'Ιουν.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	2323	ἔφθ. Αλεξανδρέτταν 28 Μαΐου
ΑΛΕΞ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβόζα»	44	1413	ἔφθ. Γκουαγιακίλ 31 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριαν»	56	20926	ἔφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μωριέλλα»	18	5555	ἀργει. Πέρομα ἀπό 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάροπο»	44	7215	ἔφθ. Πόρτ. Αρθουρ 26 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκάιδιόπη»	42	7066	ἔφθ. Πόρτ. Αλμέριν 7 'Ιουν. (δι' Αγγλίαν)
ΑΛΚΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	ἔφθ. Μαντράς 3 'Ιουν.
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	ἀργει. Γένοβαν ἀπό 25 Μαΐου 1961
ΑΛΛΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	ἀνεκ. Ταρακάν 3 'Ιουν. διὰ Μασαλίαν
ΑΛΜΑΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάληπα»	43	7231	ἔφθ. Τόκιο 19 Μαΐου
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7259	ἔφθ. Λεικ Τσάρδας ἀπό 7 Μαΐου
ΑΛΜΠΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμπαρ»	44	7359	ἀνεκ. Χάρπτων ρόδης 1 'Ιουν. δι' Ελλάδα
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάλτις»	41	7169	ἀνεκ. Κολόμπο 9 'Ιουν. διὰ Τρινκομάλη
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνιο»	43	7171	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν. διὰ Πολωνίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	ἔφθ. Εμδεν 1 'Ιουν.
ΑΜΕΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	ἀργει. Βαλτιμόρην ἀπό 12 'Απρ. 1958
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσοτ - Αφρικανή»	56	13262	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 7 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	ἀνεκ. Κριστομπόλη 4 'Ιουν. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΔΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	ἀργει. Χαρρουΐτης ἀπό 21 Δεκ. 1960
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΟΡΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	ἀργει. Βαλτιμόρην ἀπό 5 Σεπτ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορά ον»	43	7206	ἀργει. Μόμπιλ ἀπό 21 Αύγ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΤΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	ἀργει. Βαλτιμόρην ἀπό 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	ἔφθ. Αύγουστον 4 'Ιουν.
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΔΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	ἀργει. Βαλτιμόρην ἀπό 12 Φεδρ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	ἀργει. Βαλτιμόρην ἀπό 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	ἀργει. Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	ἀργει. Φάλμουσθ ἀπό 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλο Βεντουράντο»	53	18735	ἀνεκ. Μόντρεαλ 27 Μαΐου (διαταγάς) ΕΠΟΛΗΝΗ
ΑΝΘΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	εἰς Πειραιά ἀπό 21 Μαΐου
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόραντο»	57	25441	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διὰ Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσοτ - Αφρικανή»	54	6112	ἀνεκ. Αγ. Φραγκικούν 16 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρριπίτα»	45	10708	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	ἀργει. Σαβάννα ἀπό 29 'Ιουν. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	ἀνεκ. Χαδάνα 2 'Ιουν. διὰ Κωνσταντζαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδόβη»	44	7259	ἔφθ. Ρόπτερνταν 24 Μαΐου
ΑΝΤΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	ἔφθ. Ειδονημάου 26 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	ἔφθ. Νόρντεγκαου 30 Μαΐου
ΑΝΤΡΟΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμη»	57	15845	ἀνεκ. Τακόμα 5 'Ιουν. διὰ Βομβάνην
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ν. Βαλμᾶς	48	6259	εἰς Ρόπτερνταμ, ὑπὸ παραλαβὴν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλα»	43	7244	ἔφθ. Κολόμπο 12 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Νταφά	44	1599	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 6 'Ιουν.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	ἀνεκ. Λός Αντέλες 30 Μαΐου διὰ Γιαβάταν
ΑΠΕΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξή»	42	6706	ἀνεκ. Ρόπτερνταμ 26 Μαΐου διὰ Μπέιρα
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	ἀνεκ. Βικτωρίαν 28 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΓΚΥΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίλανουέδα»	57	10657	ἔφθ. Ρόπτερνταμ 4 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7176	ἀνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) ἀπό 22 'Απρ. διὰ Κούδαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιόν»	43	7187	ἀνεκ. Γάνδην 5 'Ιουν. διὰ Ρόπτερνταμ
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρεξ»	30	4557	ἀνεκ. Αρχεγγόλου 4 'Ιουν. δι' Αλεξανδρείαν
ΑΡΙΕ Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	45	7216	ἔφθ. Γιαδάτων 6 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ - Οίλη»	58	23626	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουν. διὰ Ρόπτερνταμ
ΑΡΙΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε»	19	2395	ἔφθ. Ρόπτερνταμ 6 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	ἔφθ. Μπασέιν 5 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκυρούρα»	44	6995	ἀνεκ. Βίζαγκαπάτα 4 'Ιουν. διὰ Τζιμπούτι
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	ἀργει. Φερρόλ ἀπό 11 Φεδρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΔΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	διῆλθε Παναράν 27 Μαΐου διὰ Χούστον
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	διῆλθε Κώνια (Κων) πολιν. 25 Μαΐου διὰ Μπουργκάς
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	ἔφθ. Σπέτζια 16 Μαΐου
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμής»	44	7159	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλαΐν»	58	18743	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 31 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Δ. Εύθυμιος & Σία	43	7303	ἀνεκ. Λουάντα 29 Μαΐου διὰ Μπουκώ
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιου Κομμέραιαλ»	32	3848	διῆλθε Μπρόνομποττελ 25 Μαΐου διὰ Βίομαρ
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	48	11379	ἀνεκ. Ποίντ Ι Ήρην. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΑΡΡΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	εἰς θέσιν 51 Β.-20.10 Δ. Ήρην. 4 διὰ Μάντζεστερ
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	ἔφθ. Ρόπτερνταμ 26 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύρινθος»	22	1754	ἀνεκ. Πειραιά 23 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπη Ση Τράνσον»	43	7137	ἔφθ. Βανκούμπερ 7 'Ιουν.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουσουθατλάντικ»	44	7283	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 3 'Ιουν.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπογιάνο»	44	7157	ἀνεκ. Βρεότην 29 Μαΐου διὰ Κέυ Γουέστ
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μιχουέλλη»	28	4809	ἀνεκ. Βομβάν 30 Μαΐου διὰ Κωνσταντζαν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπιριέλ»	44	7176	ἀνεκ. Κουβέτ 9 'Ιουν. διὰ Ντουμποί
ΑΣΕΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημίο»	43	7129	ἀνεκ. Χάρπτων ρόδης 23 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	ἔφθ. Μοντεδίδεο 6 'Ιουν.
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις»	34	1465	ἔφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάντορ»	56	8370	ἀνεκ. Ταμπατ 2 'Ιουν. διὰ Γιαδάτων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	ἀνεκ. Κοατζακόλκος 5 'Ιουν. διὰ Ταμπίκο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	ἔφθ. Ταμπίκο 6 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	58	20451	ἔφθ. Αμοτερνταμ 5 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	49	17062	ἀνεκ. Οζάκαν 28 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	49	9869	ἀνεκ. Πιοκοχάμαν 25 Μαΐου δι' Ειρηνικὸν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	54	10758	ἀνεκ. Χιμπότε 24 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΟΝΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	54	9833	ἔφθ. Χιμπότε 24 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	57	24831	ἀνεκ. Πιοκοχάμαν 30 Μαΐου διὰ Περοικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	58	18183	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 3 'Ιουν. διὰ Ραθένναν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	60	18180	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 3 'Ιουν. διὰ Κασσιούγκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	55	12985	ἔφθ. Μπουένος Αύρες 31 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	53	11327	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι»	54	11246	ἔφθ. Ριο Ιανέιρο 1 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντ			

ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής	58	26566	άνεκ. Μιζουσίμα 4 Ιουν. διά Περαιώκον Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 8 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βιστα»	58	11623	άνεκ. N. 'Υόρκην 3 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	εις θέσιν 29.31 Β.-68.25 Δ. Μαΐου 30 δι' Ήν. Πολιτείας
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεκ. Ράς Τανούρα 29 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	ελληνικό συμφέροντα	42	7266	έφθ. Κοκούρα 5 Ιουν.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	έφθ. Γένοβαν 2 Ιουν.
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βούγλα»	55	9462	άνεκ. Γένοβαν 26 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυτοριάριας»	44	7113	διπλήθε Λαδένσιν 6 Ιουν. διά Λονδίνον
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ»	45	7253	άνεκ. Πιοκοχάμαν 9 Ιουν. διά Νόρφολκ
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάπι»	45	7256	άνεκ. Αντεν 1 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρινέλλα»	27	5407	όργη Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιουερτο Σεγκουρού»	53	9149	έφθ. Πειραιά 1 Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμανέτ»	39	3729	άνεκ. Γλασκώδην 6 Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλάντικ Όιλ»	54	18790	άνεκ. Σαίν Τζέν 7 Ιουν. διά Αρούμπαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	διπλήθε Σουέζ 4 Ιουν. διά Μαντράς
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερό»	43	7166	έφθ. Μαντράς ρόδς 6 Ιουν.
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πάντρε»	39	10051	παρελθόμεν εις Αμοτέρνταμ
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.)		έτ. «Γιολαντά»	40	7168	διπλήθεν ήροκουά 4 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΓΙΩΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	έφθ. Βιρτούτων 10 Ιουν.
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	έφθ. Μόρφου Μπαιν 25 Μαΐου
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαχία Σαλίνας»	42	7164	έφθ. Γουνίαν 27 Μαΐου
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	27	2766	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Ιουν. δι' Εσμπεργκ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	άνεκ. Σπέτζιαν 1 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΟΛΑΝΤΗ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Νόρτε»	56	20668	διπλήθεν ζιγκαπούρην 29 Μαΐου διά Περαιώκον Κόλπον
ΓΚΟΥΝΤ ΧΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	44	10702	έφθ. Ντουλούθ 24 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουλανδρή»	57	8884	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΓΛΥΦΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 5 Ιουν. διά Βενετίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχου	57	26032	άνεκ. Περο. Κόλπον από 11 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντη»	54	27812	άνεκ. Λός 'Αντιζέλες από 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΖ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντη»	57	13750	έφθ. 'Αμδέρσαν 4 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνήν»	55	20432	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΡ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιανοεδάνικ»	55	25317	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	57	12853	έφθ. Κεμπέκ 5 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Ομαίλλ»	61	12700	άνεκ. Μπαχρέιν 30 Μαΐου διά Μένα έλ. Αχμάντι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΞΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Τούστος Μπαίνη»	57	25489	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 6 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (N.A.T.)		έτ. Νιάρχου	57	25490	άνεκ. Μπότανον Μπαιν 4 Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΣ (N.A.T.)		έτ. «Κίκη Ούτλλ Μπαίνη»	57	26031	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 9 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΤΙΝΕΡ (N.A.T.)		Στ. Νιάρχου	43	10591	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 2 Ιουν. διά Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζιον»	44	12808	έφθ. Σκαραμαγκάν 11 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΚΕΡΟΡ		Στ. Νιάρχος	43	12808	εις θέσιν 49 Β. - 8.46 Δ. Μαΐου 29 διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούστος Μπαίνη»	57	25448	έφθ. Τόκιο 29 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάκ»	42	7257	άνεκ. Λός 'Αντιζέλες 3 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	7176	έφθ. Ναγκόγια 30 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Λόγιαλτυ»	42	7231	έφθ. Οζάκαν 8 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	άνεκ. Μπαχρέιν 11 Ιουν. διά Ούμη μ Σαιδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (N.A.T.)		Στ. Νιάρχος	58	20546	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	28413	άνεκ. Περο. Κόλπον 1 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	20533	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Ιουν. διά Λάδεντν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Σαλαδέρρη 19 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	58	11201	έφθ. Ναγκόγια 30 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ (N.A.T.)		Στ. Νιάρχος	43	12793	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρ Τάνκερς»	55	20165	εις Κιτκιαρίαν ρόδης 24 Μαΐου (διά Ρόττερνταμ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΚΙΛΑ (γερμ. πλήρωμα)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	58	11200	άνεκ. Μπαχρέιν 5 Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25883	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Ιουν. διά Λάδεντν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Σαλαδέρρη 28 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (N.A.T.)		έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	έφθ. Γιοκαϊδού 9 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	άργει Σακαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νίροστε»	58	10499	άνεκ. Λός 'Αντιζέλες 26 Μαΐου διά Βακαγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	έφθ. Τεργεστον 5 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.) (N.A.T.)		έτ. «Απόλλο»	43	10577	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Ιουν. διά Ραθένναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝΙΟΝ		Στ. Νιάρχος	44	13005	άνεκ. Πουλό Μπούκορ 22 Μαΐου διά Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.)		έτ. Νιάρχου	59	9171	άνεκ. Κοκούμπο 23 Μαΐου διά Τομπά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΝΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεκ. Κολόμπο 10 Ιουν. διά Κάντλα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. Αλεξάνδρειαν 31 Μαΐου
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Ατλας»	41	6911	άνεκ. Πουέρτο Όρνταζ 31 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	άνεκ. Κούλλα 5 Ιουν.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	εις θέσιν 49 Β. - 8.46 Δ. Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΔΕΣΠΩ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Χούλλ 5 Ιουν.
ΔΗΔΑΟΣ (Λιθάνου)		Γ. Θ. Σιγόλας	29	2935	άνεκ. Βενετίαν 1 Ιουν. διά Δυρράχιον
ΔΗΔΑΟΣ ΠΑ' ΟΝΙΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάπλος»	44	7259	έφθ. Ν. 'Υόρκην 3 Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	άνεκ. Μαζατάλην από 30 Απρ. διά Γκρουαγιάμας
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)		Κυπριανό	39	6935	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 Ιουν. δι' Ινδίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενάζα»	56	10360	άνεκ. Λός 'Αντιζέλες 24 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαχία Σαλίνα»	43	7260	διπλήθε Παναρά 27 Μαΐου διά Πλύμουθ
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	άνεκ. Λός 'Αντιζέλες από 2 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Μαρπούντε	45	12813	άνεκ. Κοκούμπο 23 Μαΐου διά Τομπά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρηγορούσα»	42	2757	άνεκ. Κόπιγκ 24 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διαριεύς»	58	6331	άνεκ. Λίθερπουλ 7 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Διάρω»	54	6042	έφθ. Χούλλ 5 Ιουν.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσερέντζα»	43	7031	εις θέσιν από 26 Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	άνεκ. Βενετίαν 1 Ιουν. διά Αγγλίαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέοντζικ»	42	7210	έφθ. Μορμόγκαο 2 Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντερ»	43	7261	άνεκ. Νεάπολιν 26 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. διά Δάντοικ
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κυκλάδες»	37	5452	διπλήθε Μπρόνομποττελ 27 Μαΐου
ΕΙΛΛΕΝ		έτ. «Ολιοτίμη»	29	4931	άνεκ. Μπουένος Αύρες 4 Ιουν. διά Γένοβαν
ΕΙΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά»	22	1953	άνεκ. Σαλάρ 17 Ιουν. διά Τρίνινταν
ΕΙΛΕΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αράκουα»	38	5500	άνεκ. Ραβένα 29 Μαΐου δι' Αγκώνα
ΕΙΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	7820	άνεκ. Μόρπιλ 16 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΙΛΙΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Παπαχροπίδην	58	13066	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΕΙΛΙΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	έφθ. Πειραιά 7 Ιουν.
ΕΙΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέδα»	44	7051	άνεκ. Τζιμπούτι από 3 Μαΐου διά Κίναν
ΕΙΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληποντος»	44	7189	άνεκ. Φριγιέκαν 3 Ιουν.
ΕΙΠΑΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρη»	35	4963	διπλήθε Κωνιάπολιν 14 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΕΙΠΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν»	20	6157	άνεκ. Σαλάρ 7 Ιουν. διά Φορμόζαν
ΕΙΡΙΝΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσίας»	43	7162	άνεκ. Κολόμπο 11 Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΕΙΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Μάστερ»	42	7140	άνεκ. Φριγιέκαν 3 Ιουν.
ΕΙΑΤΤΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	26	3410	άνεκ. Ούλού 1 Ιουν. διά Γδύνιαν
ΕΙΑΤΤΕΛΙΣΤΡΑ (λ.δ.)		έτ. «Πιαναγία»	42	2720	διπλήθε Κωνιάπολιν 14 Μαΐου διά Βάρναν
ΕΙΑΤΤΕΛΙΣΤΡΑ (Λιθάνου)					

ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήμπορντη»	44	7250	άνεκ. Κιουρασάο 27 Μαΐου διά Σουάνον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθάνου)	(Δ.)	έτ. «Μαρλίπαλ»	44	7194	έφθ. Μπουενός Αύρες 31 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΝΤΗΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Ειρηνικὸν
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλαντα»	38	6529	διπλής Κων πόλιν 31 Μαΐου διά Βάρναν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παντόρα»	45	7255	άνεκ. Μπάκια Μηλάγκαν 30 Μαΐου διά Καλλάο
ΘΕΟΠΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	«Τρανσόπασιφικ, Τ.Κ.»	43	7240	άνεκ. Βηρυττόν 9 Ιουν. διά Σύρον
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015	έφθ. Ραβέννα 19 Μαΐου
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ'	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ Μαρίν»	42	7162	διπλής Μπρόνοντοτελ 31 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΙΝΒΙΚΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12500	άνεκ. Γλασκώνη 21 Μαΐου διά Κομώ Μπαιν
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	άνεκ. Κόμπη 25 Μαΐου διά Χόμπαρτ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόπομπολ»	44	7176	άνεκ. Αδελαΐδα 9 Ιουν. διά Μπούντουρου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	έφθ. Ντουλούθ 25 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαύφαϊρ»	56	10422	άνεκ. Είβονασάου 6 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τροναδόρεαν»	53	15826	έφθ. Φιουμιτσίο 1 Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριόπομπολ»	44	7198	άνεκ. Πόρτο Αλμπέρνι 7 Ιουν. διά Τόκιο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	έφθ. Ταμπικό 5 Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανουέδα»	17	1295	άργει Πέραμα από 1 Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	42	7020	εις Πειραιά
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	διπλής Σουέζ 1 Ιουν. διά Κολόμπο
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βίερνες»	11	1881	έφθ. Πόρτ Σαιδ από 10 Μαΐου
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	30	2377	έφθ. Γενόβαν 30 Μαΐου
ΚΑΛΛΗ Δ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσορπτ»	57	8774	έφθ. Αμβούργον 9 Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Έλ. Τρείντερς»	44	7255	άνεκ. Νάχα 4 Ιουν. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΚΑΛΦΑ		έτ. «Βαλδίδσα»	35	5103	άνεκ. Πόρτ Κέμπλα 15 Μαΐου διά Σουάνον
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάλφα»	26	1945	άργει Αμβέρσαν από 18 Ιουν. 1958
ΚΑΝΝΟΝΙΜΠΟΥΡΥ (Λιθάνου)		έτ. «Αρεκούπια»	43	7257	έφθ. Χάμπτον ρόδης 6 Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάννον»	43	2896	άνεκ. Νεόπολιν 6 Ιουν. διά Σφάξ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έλληνικά συμφέροντα	29	2666	έφθ. Τάιν 2 Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσορπτ»	40	7121	διπλής Σουέζ 29 Μαΐου διά Μπάσοραν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Νικόλας»	21	1498	άνεκ. Σουέζ 4 Ιουν. διά Τζέδδαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μπάλτια»	43	1790	άνεκ. Τζιμπούτι 19 Μαΐου διά Ινδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια»	56	10015	άνεκ. Βικτωρίαν 21 Μαΐου διά Γενόβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	διπλής Κων πολιν 28 Μαΐου διά Γαλάται
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΑΚΗΣ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	24	1352	παρελθόφη εις Όλλανδιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ. «Άγιοι Ανάργυροι»	41	2866	έφθ. Μονφαλκόνε 4 Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιθάνου)		παναράκι κτί έπατρι	43	2874	έφθ. Τάιν 10 Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μπτραφάνης»	24	2060	έφθ. Πειραιά 11 Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνισσα»	44	7281	άνεκ. Πούλο Σάμου 1 Ιουν. διά Σουέζ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	διπλής Ντόρερ 30 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	άνεκ. Τζιμπούτι από 2 Μαΐου διά Μπάσοραν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέρ»	43	6988	διπλής Γιρβαλτάρ 2 Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	28	4436	άνεκ. Τζιμπούτι από 9 Απρ. διά Τζακάρταν
ΚΑΠΤΑΝΙΑΝΤΕΛΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σομέλγκα»	38	5199	άνεκ. Σάντα Φε 1 Ιουν. διά Ροζάριο
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπιαν»	44	10750	εις Αμβούργον από 28 Απρ. (επισκευαι)
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΚΑ-Υ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαππριόρ»	44	10691	διπλής Παναμά από 16 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλύμουθ»	43	2861	άνεκ. Κοατζακόλακος 4 Ιουν. διά Τάμπαν
ΚΑΡΝΕ-ΙΣΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροπέλλα»	29	4884	διπλής Παναμά από 2 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΣΣΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτσα»	43	7033	έφθ. Σάντος 31 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτσα»	51	9936	ίδες: «ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ», οποιαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάρρυκο»	57	20564	άνεκ. Βιλελμοχάφεν 3 Ιουν. διά Πουέρτο Όρντας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	29	6749	έθο. Πειραιά 5 Ιουν.
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προσερίτι»	43	7144	διπλής Σουέζ 27 Μαΐου διά Ινδονησίαν
ΚΕ-ΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεκ. Αμστερδαμ 1 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΚΙΤΚ ΘΗΡΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	διπλής Πόρτ Σαιδ 6 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΙΤΚ ΠΗΛΑΞΥΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 3 Ιουν. διά Λουδία
ΚΙΣΜΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	άνεκ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 29 Μαΐου διά Ραβέννα
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7237	εις Αίδι από 20 Δεκ.
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	40	4499	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΛΕΑΝΘΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5411	διπλής Σουέζ 31 Μαΐου διά Τρινκομάλη
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούντ Γουίντ»	59	10200	έφθ. Ρίο Ιανέριο 5 Ιουν.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι»	43	7248	άνεκ. Τόκιο 30 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΚΟΜΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορογιά»	44	7159	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Ιουν.
ΚΟΝΑΦ		έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεκ. Κόμπη από 15 Μαΐου διά Βακαγιάμα
ΚΟΝΤΡΑΚΤΟΡ (Δ.)		έτ. «Αγκούλλα»	19	2949	άνεκ. Πόρτα ντε Μπούν 5 Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΚΟΡΗ (κορτ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7299	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 22 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξιλίαρ»	41	5173	άνεκ. Σιμιζου 2 Ιουν.
ΚΟΡΣΑΤΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διπλής Ντόρερ 26 Μαΐου διά Σμαλκάλντεν
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έλληνικά συμφέροντα	62	14963	άνεκ. Γιαβάταν 23 Μαΐου διά Νότ. Αφρικήν
ΚΡΕΣΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεκ. Τάλαρα 2 Ιουν. διά Σαβάνναν
ΚΡΗΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7261	άνεκ. Σιγκαπούρην 20 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΚΡΙΣ (π.)		έτ. «Άιλα Γκράντε»	43	7135	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαΐου διά Λά Εστακάντα
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	38	6032	άνεκ. Λίθερπούλ 5 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΜΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαύμπτριαν»	56	4031	άνεκ. Χούτον 6 Ιουν. διά N. Ορλεάνην
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκλάρα»	56	24305	άνεκ. Μοριουσκά 23 Μαΐου διά Γενόβαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Άντρια»	43	6992	άνεκ. Γκρήτ Γάρμπουτ 5 Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεκ. Ούλου 2 Ιουν. διά Στεττίνον
		έτ. «Κοοτίκος»	40	2993	

COMPTOIR MARITIME

GEORGE BESI

SHIPPING AGENCY LIMITED

ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

INSTANBUL.

IZMIR,

Galata, Hovagimyan Han

Cumhuriyet Bulv. 104

P. O. B. 545

P. O. B. 226

Telegrams: RAMMOC

Telegrams: RAMMOC

Telephone : 447530

Telephone : 35734

Telephone : 447538

Telephone : 26455

Telephone : 447539

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβ. Κομιμέρισιαλ»	21	1833	είς ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάπα»	53	11262	άνεχ. Κομοντόρο Ριβαντάβια 19 Μαΐου διά Παγιάρντι "Αϊλαντ
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	διήλθε Πόρτ Σαιδ 3 'Ιουν. διά Φίνναρντ
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτερί»	43	7176	Έφθ. Τζακάρταν 17 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	Έφθ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7109	Έφθ. Σεμπού 4 'Ιουν. (διά Κόντινεντ)
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικα»	43	7176	όνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΛΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθενίντα»	43	7118	Έφθ. Μπουένος "Αύρες 3 'Ιουν.
ΛΟΥΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	άνεχ. Χούστον 1 'Ιουν. διά "Άλεξάνδρειαν
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	43	7257	άνεχ. Σάντα Φε 30 Μαΐου διά Ροζάριο
ΛΥΡΑ (λ.δ.)		παναμαϊκή έταιρια	44	10721	είς "Εμδεν από 4 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)		έτ. «Θήταρ»	43	10521	άργει "Οραντζ, από 18 'Ιαν. 1961
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	Έφθ. Τρινκούμαλι 31 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	Έφθ. Κάρδιφ 10 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεανίκ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 31 Μαΐου διά Σαιν Τζάν
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δλιμπτάρ»	37	4838	Έφθ. "Αρχάγγελον 21 Μαΐου
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστιθολ»	18	920	άργει Πέραμα από 17 Φεβρ.
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μακζουμέ»	43	7145	Έφθ. Λάγκος 19 Μαΐου
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πανδία»	43	7210	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 31 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής»	45	3549	διήλθε Κων' πολιν 2 'Ιουν. διά Πειραιά
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Αντέν 24 'Απρ. διά 'Οζάκαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Μακάσαρ από 10 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	είς Πειραιά από 1 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Λός "Αντζελες 30 Μαΐου διά 'Οζάκαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Φίλαδελφειαν 27 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έλληνικό συμφέροντα	32	9220	διήλθε Κων' πολιν 28 Μαΐου διά Σουλινά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	25	1473	άνεχ. Σεβίλλην 30 Μαΐου διά Σαβόνα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ρούσσου	27	1554	διήλθε Κων' πολιν 21 Μαΐου διά Σουλινά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 3 'Ιουν. διά Χούστον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ (Λιθάνου)		έλληνικό συμφέροντα	30	4620	άνεχ. "Υμουντεν 18 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΜΑΡΓΚΑ (λ.)		έτ. «Ωσιάν»	62	9220	είς Αγγλίαν, υπό συμπληρώσων
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Πούλο Σαμπού από 18 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8965	είς Γένοβαν από 7 Φεβρ. (έπισκευαί)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	38	5548	Έφθ. Οδόνος 25 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7202	Έφθ. Σιγκαπούρων ρόδα 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οικός Χανδρή	51	11022	Έφθ. Περο. Κόλπον 7 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Ν. 'Υρκην 25 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	διήλθε Αγ. Βικέντιον 26 Μαΐου διά Ρουέν
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	44	7212	διήλθε Ντόρερ 4 'Ιουν. διά Μούσελ
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Θραγκία	43	7253	διήλθε Κων' πολιν από 23 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	άνεχ. Κα' μπάριεν 4 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έλληνικό συμφέροντα	21	1897	άνεχ. Σαιν Μικαέλ' 30 Μαΐου διά Κύπρον
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	άνεχ. Χονολουλού 26 Μαΐου διά Σίδνεϋ
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	44	10445	άργει Παλέρμο από 21 Μαρτ. 1961
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίσα»	43	7234	άνεχ. Γκλάθεσταν 1 'Ιουν. διά Σάντος
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7232	διήλθε Πόρτ Σαιδ 2 'Ιουν. διά Β. 'Αμερικήν
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	Έφθ. Τζακάρταν 26 Μαΐου
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	43	7259	άνεχ. Άντεν 26 Μαΐου διά Στεττίνον
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	άνεχ. Γένοβαν 13 Μαΐου
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	44	7251	άνεχ. Πόρτ Αλμπέροι 4 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδικι»	56	23871	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμόπα»	54	18763	άνεχ. Αμετέρτημ 1 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		έλληνικό συμφέροντα	48	2346	έφθ. Βιρτστόν 9 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)		έτ. «Ντέμη»	20	1512	έφθ. Βιρτστόν 7 'Ιουν.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	διήλθε Παναμά από 9 'Απο. διά Κόμπε
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	έφθ. Χούστον 4 'Ιουν.
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάικα»	45	7254	διήλθε Παναμά 5 'Ιουν. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπεργκας»	57	11691	άνεχ. Περο. Κόλπον 31 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Γουέστ Ιντιες»	46	3133	είς Τάραντα από 4 Σεπτ. 1961 (έπισκευαί)
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΛΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Κουβείτ 1 'Ιουν.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεσ»	41	6728	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΛΗΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Ουζάν 6 'Ιουν. διά Βρέστον
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	έφθ. Κολουμπια ρίβερ 4 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 25 Μαΐου διά 'Ην. Πολιτείας
ΜΙΧΑΗΛ Σ. Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χρουσάνθη»	29	1866	άνεχ. Αμπερντην από 8 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 31 Μαΐου διά Καρταγκένα
ΜΟΥΣΕΗΝ (Λιθάνου)		Α. Θραγκίστας	29	6984	άνεχ. Μαντράς 30 Μαΐου διά Τεργέστην
ΜΠΑΖΙΛ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Λονδίνον 6 'Ιουν.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημέρι.

Διά ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΝΚΩΝΑ

"Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟ 12 Ανάκυνος ώρα 23

'Εκάστη ΚΥΡΙΑΚΗ έκ Βρινδησίου ώρα 20

Διά ΠΕΙΡΑΙΑ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ — ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑ 10 π.μ.

ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

ΤΡΙΤΗ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗ

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

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗ — ΛΗΜΝΟΝ

Δ/Π ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ

ΤΡΙΤΗ 6.30 μ.μ. ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

ΠΕΜΠΤΗ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ

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

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

ΤΡΙΤΗ 1 μ.μ. ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

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

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

ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαπέτρος»	44	7070	άνεχ. Τζιμπούτι από 19 'Απρ. δι' "Άπω Άνατολήν
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	έφθ. Βανκούβερ 31 Μαΐου
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άνεχ. Χαδάνα 25 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	40	5217	άνεχ. Μπουένος "Άύρες 5 'Ιουν. δι' 'Αγγλιαν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουσίνη»	42	7303	έφθ. "Οζάκαν 24 Μαΐου
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βαρδάρα»	16	3528	άργει 'Άμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουν. διά N. Υόρκην
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3262	έφθ. Ταμπίκο 2 'Ιουν.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπετσαι»	28	4778	άνεχ. Σπαλάτον 4 'Ιουν. διά Μονρόδια
ΝΑΒΙΝΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ροκκο»	25	4949	έφθ. Σπέτζια 5 'Ιουν.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνεμαιοι»	45	3486	εις Ρόπτερνταν από 12 'Απρ.
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντι»	43	7092	άνεχ. Πούλι Μπούκομ 31 Μαΐου δι' 'Ινδίαν
ΝΑΖΑΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	41	7579	διπλήθε Θρόνταν "Αίλαντ 4 'Ιουν. διά Λεγκάση
ΝΑΠΑΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο»	57	23690	άνεχ. Καλάμας 27 Μαΐου διά Σαίν Τζών
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	άνεχ. Σάντος 31 Μαΐου διά Μπαγιό Γκράντε
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντ»	58	24068	έφθ. Χάρην 5 'Ιουν.
ΝΕΔΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	άνεχ. Μουράρων από 10 Μαΐου διά Ματάνζας
ΝΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νελλά»	38	4996	άνεχ. Αμέρεραν 25 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΝΕΜΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνινδέρσολ Τράμπι»	42	9730	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Μελδούρην 31 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Πούντα Καρντόν 2 'Ιουν. διά "Οσλο
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεον»	53	12395	άνεχ. Μπριούπεν 16 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΑΕΖ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	διπλήθε Μπρονόποτελ 3 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειδάδιο»	43	7121	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν. (πρός παροπλισμόν)
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεντάνε»	43	7255	διπλήθε Τζιμπούτι από 20 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Ραγκούν 1 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. "μικοντίνενταλ"	42	2856	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 29 Μαΐου διά Ριο Ιανέϊρο
ΝΙΚ Σ.	(N.A.T.)	έτ. Ελληνικά συμφέροντα	21	1410	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Ρόπτερνταν
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λα Πάλμα»	53	9188	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ) 6 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μηλάγκα»	44	7294	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουν.
ΝΙΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	παναμακή εταιρία	28	1463	έφθ. Χογκ Κόγκ 1 'Ιουν.
ΝΙΟΒΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρι»	44	7063	άνεχ. Μπέρια 4 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΝΙΤΖΕΑΝ ΣΤΑΡ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλ. Τσαβλίρης"	41	5969	άργει Κυνδουραν από 26 Φεβρ.
ΝΟΕΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεχ. Λουάντα 17 Μαΐου διά Βρέμην
ΝΟΕΜΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαζά»	42	7070	άνεχ. Χαδάνας 24 Μαΐου διά Ματάνζας
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσερφ Φράύτερ»	44	10662	εις "Εμδεν από 24 Δεκ. (μετασκευα)
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 29 Μαΐου διά Ρόπτερνταν
ΝΟΥΤΣΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Αρμ.»	52	12029	εις Ίενοβαν από 21 Δεκ.
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρη Φράιτερ»	44	7061	άνεχ. Τακοράντι από 10 Μαΐου διά Τέμα
ΝΤΕΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέδα»	56	10545	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 'Ιουν. διά Σμαλκάλντεν
ΝΤΕΛΩΦΙΚΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Ελληνικά συμφέροντα	43	7211	έφθ. Χογκ Κόγκ 6 'Ιουν.
ΝΤΕΛΩΦΙΚΜΙΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Έντερπράϊς»	58	13545	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΝΤΕΛΩΦΙΚΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Έντερπράϊς»	61	15000	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νορδέρη Σπουνάιν»	58	10396	άνεχ. Μπανιάλ 10 'Ιουν. διά Νόρφολκ
ΝΤΕΡΝΑΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	παναμακή εταιρία	30	996	διπλήθε Ντόθερ 5 'Ιουν. δι' 'Ατλαντικόν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοδιγκέιτορς»	60	13847	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΤΡΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδμυράνια»	58	10483	διπλήθε Χάμπτον ρόδης 6 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν· Εουρδόπο»	55	11209	άνεχ. Χάρην 30 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΝΤΟΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν· Εουρδόπο»	56	8716	έφθ. Μπριούπαν 31 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούτη»	43	7237	άνεχ. Καλκούτταν 2 'Ιουν. διά N. Υόρκην
ΟΛΓΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν»	43	7199	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουν. δι' 'Αγ. Νικόλαον
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρην»	43	6704	έφθ. Ρόπτερνταν 6 'Ιουν.
ΟΛΚΑΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρέλλο»	43	2875	έφθ. Μόρφου Μπαΐν 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανασταλάντικα»	53	17362	άνεχ. Πειραιάς 12 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΓΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαμας»	54	13665	άνεχ. Βοστώνην 9 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	13652	άνεχ. Ν. Υόρκην 29 Μαΐου διά Τρίνιταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαμας»	54	20453	διπλήθε Ντόθερ 5 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΤΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	14047	άνεχ. Αμέρεραν 23 Μαΐου διά Μπουένος "Άυρες
ΟΛΥΜΠΙΚΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θράσον»	58	27602	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Βόρεο
ΟΛΥΜΠΙΚΗΓΚΑΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	50	17791	εις Ρόπτερνταν από 27 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπερτς»	53	14221	άνεχ. Βιλεμοχάρεν 2 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΛΑΥΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	53	14009	έφθ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΛΕΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	49	17792	άνεχ. Πουέρτο λα Κρούζ 1 'Ιουν. διά Πρόδιντενς
ΟΛΥΜΠΙΚΗΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	13678	εις Ελεούνα από 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	53	13660	άργει Ελευσίνα από 22 Μαΐου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚΗΜΠΡΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	55	13709	άνεχ. Σαιν Τζών 7 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΝΕΤΕΙΓΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	13713	έφθ. Αμέρεραν 6 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	13934	άνεχ. Βοστώνην 10 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΡΑΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρερ»	60	23290	έφθ. Λός Πάλμας 2 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούντρο»	59	23280	έφθ. Μιζουσίμα 5 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	13665	άνεχ. Πουέρτο λα Κρούζ 30 Μαΐου διά Τζάκοσονθιλ
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικη»	55	18790	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΚΑΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	55	13934	άνεχ. Πούλα Σαΐλ 10 'Ιουν. διά Κάλλουντημποργκ
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	20595	άνεχ. Ν. Υόρκην 31 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	13665	άνεχ. Βιλεμοχάρεν 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΤΟΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	49	17792	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 17 Μαΐου διά Ντουμάι
ΟΛΥΜΠΙΚΗΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	14047	άνεχ. Μελδούρην 2 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΟΛΥΜΠΙΚΗΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονράδια Τρανσοπορτ.»	59	37958	άνεχ. Βοστώνη 15 Μαΐου διά Σουέζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗΦΑΛΟΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	60	37744	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 30 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗΦΕΙΓ'Μ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	58	27602	άνεχ. Πιο Γκράντε 3 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΧΙΛΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	17791	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 Μαΐου διά Σουέζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗΧΟΝΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλ»	54	13580	έφθ. Τζάκονδιλ 3 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσασάντο»	54	20611	διπλήθε Σουέζ 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	43	8195	έφθ. Σαν Νικολάς 5 'Ιουν.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	56	21090	έφθ. Πόρτο Αλλέγκρε 31 Μαΐου
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνομαρ»	34	8378	άνεχ. Θρ Ρίθερς 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλ»	58	12667	έφθ. Μπάχια Μηλάγκαν 25 Μαΐου
ΟΡΟΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάκνερζη»	44	7254	έφθ. Ρίο Γκράντε 2 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερο»	43	8615	άνεχ. Μπιλπάτ 27 Μαΐου διά Κριστούπαλ
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάδι Φράύτερ»	44	7176	άνεχ. Τόκιο 24 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρηφέρερ»	36	3891	άνεχ. Μαρακάιπο 31 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνδερερ»	45	7211	άνεχ. Τρίνιταν 24 Μαΐου διά Βραζιλίλαν
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάμοντ» - Κοφαύτης	52	11349	διπλήθε Σουέζ 3 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΥΑΙΤΗΓΚΑ (παν.)	(N.A				

ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Βάρναν 3 'Ιουν.
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΔΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκη Γιούνιον»	44	10297	όνεχ. Μανιλή 15 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	όνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 29 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλη»	43	2881	διπλής Σουέζ 4 'Ιουν. δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν
ΠΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	43	7081	έφθ. Μόρφου Μπαιν 18 Μαΐου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπιδάς»	43	5221	έφθ. Μάρη ντέλ Πλάτα από 2 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτα»	43	7139	όνεχ. Μπάρυπαντος 29 Μαΐου διά Λονδίνον
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Άμβούργον 4 'Ιουν. διά Μιλάτζο
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7134	άνεχ. Τεργέστον 20 Μαΐου διά Χαλκίδα
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορένς»	43	7228	διπλής Παναμά 2 'Ιουν. (άπο Τακοράντι)
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαχία Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Μαντράς 3 'Ιουν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Προβίντενς 20 Μαΐου
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	38	2561	όνεχ. Ούμεα 28 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάκα»	43	7273	διπλής Ούζάν 30 Μαΐου διά Φώλλη Ρίθερ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Φιλαδελφειαν 5 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτοκλητός»	43	7230	έφθ. Βρετ. Κολομβίαν 7 'Ιουν.
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	έφθ. Καλκούτταν 27 Μαΐου
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	όνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 25 Μαΐου διά Ρίταμοντ (Καλιφ.)
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	διπλής Παναμά 2 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
PINTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	17	1293	διπλής Κων) πολιν 4 'Ιουν. διά Μεσόγειον
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 28 Μαΐου
PIO ΑΔΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρα»	43	6993	όνεχ. Ριό 'Ιανέριο 4 'Ιουν. διά Σαγκούντο
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.)		έτ. «Ριτζεφιελντ»	45	7217	έφθ. Μακόρις 25 Μαΐου
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντά»	43	7244	όνεχ. Μορμουγκάο 5 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιαλ Επρέσσο»	11	1538	όνεχ. Τεργέστον 3 'Ιουν. διά Ραθένναν
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	διπλής Μπρόνιμποττελ 31 Μαΐου διά Γδυνίαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ»	44	7176	έφθ. Αμβούργον 24 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ - Άντωνυ»	40	5349	διπλής Μπρόνιμποττελ 4 'Ιουν. διά Γδυνίαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	διπλής Σουέζ 29 Μαΐου διά Βορδάνη
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ'ΙΜΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζέ με»	42	7243	έφθ. Χιροκάτα 20 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβίδοσα»	36	5129	όνεχ. Μούμρανος 13 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΛΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα»	45	2780	όνεχ. Καμάρια 28 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσαστον»	50	2736	όνεχ. Μασαλίδιαν 2 ,Ιουν. διά Ποζουσόλι
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαζίζα»	23	5372	όργει 'Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολιστήμ»	43	7260	όνεχ. Χαδάνια 1 'Ιουν. διά Σεμπά Χουέκα
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστόπ»	43	7267	διπλής Παναμά 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόδα»	40	5192	έφθ. Πόρτ. Ελιζαμπεθ 2 'Ιουν.
ΣΑΝΣΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα»	44	7238	έφθ. Ν. Όρλεάνην 3 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	όνεχ. Γιαστάταν 29 Μαΐου διά Νιούκαστλ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Ρόττερνταν 6 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	όνεχ. Μόζι 25 Μαΐου δι' 'Ην. Πολιτείας
ΣΑΝΤΗ ΗΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφ Σ.»	45	12723	όνεχ. Χαμπτον ρόδς 3 'Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τεράνη»	36	1988	όνεχ. Είδουνούθ 3 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσασαν Θάύτερ»	44	10743	όνεχ. Λός 'Αντζελες 31 Μαΐου διά Βακαγιάμα
ΣΑΠΦΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρο»	44	7200	διπλής Παναμά 31 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λέν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σούρ»	31	4704	όνεχ. Νικαίαν από 11 Μαΐου διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκη Μαρίνα»	45	10567	όργει Κυνόσουραν από 16 Απρ. 1960
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)		έτ. «Κάντον»	22	3084	εἰς Τριπούλι (Λιθάνου) από 22 Απρ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	7275	έφθ. Μανγκέστερ 4 'Ιουν.
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	όνεχ. Χάρυκ 'Αλαντ 6 'Ιουν. διά Κουνίνα
ΣΟΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10259	διπλής Μπρόνιμποττελ 28 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμα»	30	2117	όργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	έφθ. Κονκάρι 3 'Ιουν.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥ (λ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	όνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΣΠΗΝΤΗΓΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	έφθ. Σκαραμαγκάν 2 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	όνεχ. Μπαρέιν 2 'Ιουν. διά Νότ. Αμερικήν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντίνα»	43	7290	όργει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Χούλι 21 Μαΐου (έπισκευα)
ΣΤΑΡΑΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	όνεχ. Λαττάκια 29 Μαΐου (διαταγάς)
ΣΤΕΒΟ		έλληνικο συμφέροντα	44	7066	εἰς Λισσαδώνα από 2 Ιαν.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	21	1964	
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	όνεχ. Σαδάννα 31 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	διπλής Κων) πολιν 19 Μαΐου διά Βάρναν
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σπυρίδων»	42	5023	έφθ. Χαδάνια 21 Μαΐου
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	έφθ. Μπαγκόκ 24 Μαΐου
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Βορδάνη 7 'Ιουν.
ΤΖΕ'ΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιέρριερερ»	43	7231	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 5 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανική»	43	7040	έφθ. Βαλένθια 4 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανική»	43	7026	διπλής Παναμά 22 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΤΖΕΝΝΥ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	44	7176	διπλής Μπρόνιμποττελ 3 'Ιουν. (διαταγάς)
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΤ'	(N.A.T.)	έτ. «Κλερούννα»	44	7055	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 28 Μαΐου
ΤΖΩΝ Γ. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπδαί»	43	7251	έφθ. Γιοκάκια 1 'Ιουν.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπό»	54	18717	διπλής Σουέζ 2 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2047	διπλής Κων) πολιν 20 Μαΐου διά Βραΐλαν
TINA ΟΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτιδη»	53	27853	όνεχ. Πιούνεσον 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	έφθ. Μπουνέσον 11 'Ιουν. διά Αύρες 17 Μαΐου
ΤΟΥΑΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστήμ»	37	4542	διπλής Κων) πολιν 7 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΤΟΥΑΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7191	όνεχ. Μανζανίλλο (Με.) 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΟΥΡΓΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	όνεχ. Καλούντημποργκ 2 'Ιουν. διά Ρίγαν
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόλλοουν»	43	10459	όργει Σιγκαπούρων από 9 Απρ.
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λ.δ.)		έτ. «Τρανσόλιλ»	57	24027	όνεχ. Όκο Ρίο 26 Μαΐου διά Κόρπους Κριστί
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκουν»	44	8597	όνεχ. Αάρχους 3 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΤΡΕΓ ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάκια Σαλίνας»	44	7091	διπλής Θεότου 1 'Ιουν. διά Βιζαγκαπατάνη
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινόσανα»	27	2457	διπλής Κων) πολιν 1 'Ιουν. διά Γαλάται
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	διπλής Πόρτ Σαϊδ 6 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	όνεχ. Κολούμπια ρίθερ 1 'Ιουν. διά Κορέαν
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κανούν»	45	10603	εἰς Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανοῦ	18	5285	διπλής Σουέζ 6 'Ιουν. δι' 'Ερυθράν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	όνεχ. Ν. Ύρκην 3 'Ιουν. διά Μπαγιό Γκράντε
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)		έλληνικο συμφέροντα	44	7251	όργει Φάλμουθ
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαίνη»	57	21910	διπλής Σουέζ 4 'Ιουν. δι' 'Ερυθράν
ΦΑΡΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	έφθ. Οζάκαν 5 'Ιουν.
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιαλ»	29	3958	όνεχ. Βρέμπον από 4 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	45	10704	έφθ. Αμβούργον 30 Μαΐου
ΦΙΟΙΣΙΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	όνεχ. Λός 'Αντζελες από 17 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΙΛΟΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνοσανα»	36	2742	έφθ. Βρουτόν 5 'Ιουν.
ΦΙΛΟΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	T. Αθανασίδης	36	1400	διπλής Νότθερ 11 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Νέπτρο»	44	7022	όνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 'Ιουν. διά Σουέζ
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	όνεχ. Γιαστάταν 23 Μαΐου δι' Ιλόισο
ΧΑΠΠΙΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίνη»	36	1965	διπλής Οζάκαν 5 'Ιουν. δι' 'Ε βονμάουθ
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	όνεχ. Νιού Ούεστμπιντερ 31 Μαΐου διά Τόκιο
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΙΑΛ»	57	23664	όνεχ. Βενετίαν 30 Μαΐου
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένεράλ»	19	2559	όνεχ. Χολενένου 24 Απρ. διά Ροστόκ
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπτ»	38	9403	όνεχ. Χολενένου 1 'Ιουν. διά Πόρτ Κάμφα
ΧΙΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	έφθ. Ταματάνη 22 Μαΐου
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σα			

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 41.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th JUNE 1962

THE ISHIKAWAJIMA - HARIMA CASE AN INTERNATIONAL SCANDAL

ITS DISASTROUS CONSEQUENCES ON THE JAPANESE SHIPBUILDING INDUSTRY

The latest developments in the Ishikawajima - Harima case, dealt with in recent issues, only tend to confirm the stigma of bad faith we have attached to these Japanese shipbuilders. Undoubtedly, any shipowner intending to do business with this firm in the future will have to protect himself with cast-iron guarantees.

In brief, the case concerns a dispute between Ishikawajima - Harima Heavy Industries Co. Ltd., and a Greek shipping firm of the highest repute. The Greek firm had ordered a 39,000-ton tanker at the Japanese yards and subsequently refused to take delivery of the vessel when the delivery date was delayed beyond the limits laid down in the contract.

The matter was referred to arbitration in London and the award, published in October, 1961, was entirely in the owners' favour. Ishikawajima - Harima were directed to return instalments paid by the owners amounting to 1.6 million pounds. The Japanese firm has refused so far to settle this amount and, moreover, has since sold the vessel to the Russians for \$ 5,782,600.

We are now informed that as a result of action taken by the Greek Government through diplomatic channels in Tokyo, the Greek Ambassador in Tokyo has reported:

1. The Japanese Government admit that Ishikawajima - Harima are entirely in the wrong.

2. That the Japanese Government had exerted strong pressure on Ishikawajima - Harima to send a top executive to London immediately to meet the owners' representatives and settle the award.

3. That the Japanese Ambassador in London had been instructed to follow this meeting in London and ensure that the matter was promptly and satisfactorily finalised.

The Greek Ambassador in London was also instructed by his government to follow the talks when the Ishikawajima - Harima emissary arrived.

This representative, however, paid visits to Norway and Denmark and never turned up in London. On being approached by the London brokers concerned with the case, he replied he had no instructions or intention of visiting London to meet the owners' representatives. In other words, Ishikawajima - Harima have as much as snapped their fingers at their own government!

To top everything, the Greek Ambassador in Japan was informed by the Japanese Foreign Ministry that the President of Ishikawajima - Harima had indicated he had no intention of honouring the award and that the owners could come and sue Ishikawajima - Harima in Japan. While regretting this stand, the Japanese Government pointed out it had no machinery at its disposal to force Ishikawajima - Harima to pay.

PROOF OF DISHONESTY

Meanwhile, the Japanese press has reported that Ishikawajima - Harima secretly applied to the District Court of Tokyo and to the Ministry of Justice for their unofficial opinion as to the prospects of success if proceedings were taken against them in Japan. Both the Ministry and the District Court advised them that, without a doubt, they would lose. This comes as added proof of the dishonesty of Ishikawajima - Harima who, regardless of this advice and the fact that the London arbitration award is final, appear to be relying on Japanese court proceedings that may last ten to fifteen years and in the hope that the owners will seek a compromise settlement for a lesser amount than that stated in the award.

The Japanese shipbuilders may be congratulating themselves on their foxiness and cunning in this respect but their joy will be short-lived when the full consequences of their unprecedented attitude are brought to bear, not only upon their own selves but upon the Japanese ship-

building industry as a whole.

THE REACTION

The natural reaction to the "foul play" described above has already begun. On the Japanese side, the shipbuilding firms of Mitsubishi and Mitsui have already publicly deplored the behaviour of Ishikawajima - Harima. We also publish, below, an article by Mr. John A. Rickard in the Japanese "Shipping and Trade News" drawing attention to the damage that is being done by this case to Japan's reputation.

"Syren and Shipping", in the issue of May 9, deals with the case under the title : "The 'Honourable' Jap" and says, among other things :

"The Umpire published his award in October last, directing that all the instalments should be returned with interest, the amount involved totalling £ 1,600,000. Repeated applications for payment of the award have been ignored, and since the contract was originally placed through the medium of two Baltic brokers, the matter eventually came before the Board of the Baltic Exchange. After due investigation, the name of the defaulting Japanese shipbuilding concern was "posted" to inform members that the said concern had failed to comply with an arbitration award. I am pleased to see the Clubs have now taken up the issue, suggesting that it concerns everyone doing business with Japan, as indeed it does. Just after the war it was customary in shipbuilding contracts with Japanese yards to insert a clause which stipulated for the builders to provide an American bank guarantee to cover the return of instalments paid in advance, should the contract not be completed. Naturally, as the Japanese shipbuilding industry got re-established, the formality was dropped; but having regard to the above serious default, owners will be very foolish if they place any further orders in Japan without an adequate guarantee from a British or American bank. Indeed, in the case of charters and contracts with Japanese principals, it would also appear wise to insist upon freight or hire in advance, or to secure a guarantee from a non-Japanese bank. One wonders, however, what the Board of Trade are doing about the matter. When one of the leading firms in Japan disregards its contractual obligations, isn't it about time Whitehall had something to say about "honourable" Japanese shortcomings?"

"Fairplay Shipping Journal", in a footnote to a report from Athens on the case, says :

"This dispute is of long standing; the Tokyo "Shipping and Trade News" on 9th March this year stated, *inter alia*, that the original cause of the dispute concerned the machinery. The report went on to say that the builders did not appeal against the arbitrators' finding, although they could have done so. If these reports are correct, and, so far as I am aware, the builders have made public no statement of their case, then it will be very much in the interest of Japanese shipbuilding for the dispute to be brought to an agreed ending as soon as possible.— EDITOR."

THE CONSEQUENCES

The consequences have already begun to make themselves felt. A noted Greek firm, that has ordered a giant tanker at the Mitsubishi yards, is already beginning to show extreme concern. The owners have emphatically declared that, following the serious default of Ishikawajima - Harima in failing to honour a London arbitration award, as provided for in the contract, they no longer have any faith in the arbitration clause and will therefore require an American bank guarantee.

This has caused Mr. Koto, the Managing Director of Mitsubishi, to rush to London and discuss the future of this contract with the owners.

And this is only the beginning. The repercussions of the Ishikawajima - Harima case, which is assuming the proportions of an international scandal, will shake the good name and reputation of the Japanese, which they have worked so assiduously to cultivate, to their very foundations. And they will have only themselves to blame.

THE GREEK SIDE

On the Greek side, the Greek Shipowners' Union has issued the following circular to its members :

We wish to bring to your notice the following very serious situation which has recently arisen in connection with a shipbuilding contract in Japan, as reported

to us by one of our most prominent members.

The shipbuilding contract was concluded in London between the Harima Shipbuilding and Engineering Co. Ltd., Japan, (now known as Ishikawajima - Harima Heavy Industries Co. Ltd., Japan) and Greek interests through a Panamanian Company. In the event of a dispute, the contract provided for Arbitration London, English Law to apply, which was to be final and binding on both parties. The contract including the above mentioned Arbitration Clause became operative only after the official approval of the Japanese Government had been obtained.

A dispute having arisen during construction, the matter was referred to Arbitration in London before a Tribunal of eminent English Lawyers. The award, which was published in October 1961, was entirely in owners' favour and directed that all instalments paid by owners totalling approximately £ 1,750,000 should be repaid. All applications for payment have so far been ignored by the Harima Company. It is to be noted that in addition to the total of the instalments paid to the shipbuilders by the owners, the shipbuilders have also received \$ 5,782,600 being the sale price realised by the subsequent sale of the vessel to the U.S.S.R.

This serious default was reported to the Baltic Exchange in London, who, after due enquiry, "posted" the Shipbuilding Company as having failed to honour an Arbitration Award. The United Kingdom Freight, Demurrage & Defence Association Limited, who are handling this matter on behalf of the owners, have felt it necessary to bring this serious matter to the notice of all its members and in consequence issued a circular to members, dated the 16th March 1962, strongly recommending caution in negotiating and concluding, in future, contracts with Japanese shipbuilders.

The owners are naturally taking, at present, all necessary measures for the support of their just claim, but in view of the fact that this serious matter has been brought to the attention of our Union, by one of our members, we felt it necessary to intervene and render all possible assistance, within the scope of our competence, considering the question as being of a wider and more general significance to Greek shipowners.

We, therefore, made the appropriate representations towards the interested Japanese Company and the Association of Japanese shipbuilders. Unfortunately, although considerable time has elapsed since, we have not so far received any reply.

In view of the foregoing, we find ourselves in the unpleasant position of being obliged, much to our regret, to draw your attention to the non-fulfilment, by the Japanese Company, of their contractual obligations and to warn Greek shipowners to exercise utmost caution, in concluding such contracts, insuring themselves by concrete and sufficient guarantees against their instalment payments and the obligations undertaken by Japanese shipyards, so as to avoid the repetition of incidents, such as the above, in the future.

The President
STRATIS G. ANDREADIS

THE DISPUTE AS SEEN IN TOKYO

Tokyo's "Shipping and Trade News", in the issue of May 30, published the following article on the dispute between Messrs. Lykiardopulo & Co. Ltd. and the Ishikawajima - Harima Heavy Industries Co. Ltd. by Mr. John A. Rickard and entitled: "Dispute hurting local reputation":

The arbitration award dispute between Lykiardopulo & Co., Ltd. and Ishikawajima - Harima Heavy Industries Co., Ltd. is having such a damaging effect on the good name of the Japanese shipbuilding industry it may undo years of patient effort to build a reputation for efficiency and integrity.

Industrial sources say that if the case is not settled soon non-shipbuilding interests will also be affected by the worldwide publicity that has been given the case in maritime and commercial circles. At least one attempt has already been made by the press in Britain to unfairly use the case to promote discriminatory trade policies.

The case has already been the subject of diplomatic discussions in London, Athens and Tokyo and details of the dispute have been circulated in Europe and the United States among shipowner groups, brokers, insurance circles and other interested parties.

On Damage Done

The damage that is being done to Japan's reputation can be gauged by a circular issued by the United Kingdom Freight, Demurrage & Defence Association (the U.K. Club) to its members.

The Association has told its members that the case "may affect owners' thinking as regards all contracts with the Japanese".

The circular says: "A firm of shipowners, through their Managing Agents in London, contracted with one of the largest shipbuilders in Japan for the construction of a tanker of 39,000 tons deadweight. There were a number of delays, a dispute arose, and eventually the shipowners declined to accept delivery of the ship under the cancellation clause in the contract. They claimed a return of all

instalments paid in advance. This was disputed and the matter went to arbitration before an eminent trio of lawyers in London as provided for in the building contract.

"The Umpire published his award in October 1961, directing that all the instalments should be returned with interest, the sum involved being £ 1,600,000. Repeated applications for the payment of the award have been ignored. Since the contract was made through the medium of two brokers on the Baltic Exchange, the matter was reported to the directors of the Baltic, who, after due enquiry, have posted a notice in the Exchange informing members that the Harima Shipbuilding & Engineering Company have failed to comply with an arbitration award".

The circular went on to say, "In the opinion of your directors, this raises issues for everyone doing business with Japan. Immediately after the war, it was considered in the case of shipbuilding contracts with Japanese builders for the shipbuilders to provide an American bank guarantee to return instalments paid in advance if the contract was not completed. This formality has now been waived and it may well be that in the future owners will feel it essential that they have such a guarantee from a British or American bank."

"Moreover, if such a prominent firm as Harima disregards its contractual obligations, it may be well for members to seek greater protection when entering into other contracts such as charterparties with Japanese principals, either by having the full amount of the freight or hire paid in advance or by obtaining the guarantee of a non-Japanese bank."

Such Acts "Rare"

The noted Greek shipping journal "Naftika Chronika" said that acts of bad faith on the part of Japanese shipbuilders in their dealings with Greek shipowners "have been rare indeed".

It went on to say, "We must confess that foreign shipowners, building in Japan, were not always confident that their contracts would be faithfully executed. With time, however, the tremendous increase in orders placed in Japan, particularly by Greek shipowners, contributed towards the establishment of mutual confidence and trust. Those were the good years of high freight rates. Small discrepancies in abiding by the terms of contracts were overlooked. The profits were more than enough to cover such losses. The shipowners often backed down."

However, it said, the current dispute is leading to a change in public opinion. In fact, it has been "disastrous for the good name and reputation of the Japanese yards."

In letters to the Japanese Shipbuilders Association and Ishikawajima - Harima, the president of the Greek Shipowners Union, Stratis G. Andreadis, has said that the issue "cannot but have wider repercussions, undermining the relations between Greek shipowners and the Japanese shipbuilding industry."

Quick Settlement

Andreadis called for an immediate settlement of the issue. "Otherwise," he said, "and irrespective of the measures to be taken by the party directly concerned, we shall be placed in the most unpleasant position of taking action, dictated by our duty to protect the interests of Greek shipping, which we sincerely wish to avoid."

In his letter to the JSA, Andreadis said that relations between Greek shipowners and the Japanese shipbuilding industry "have always been and still are excellent, while the very considerable interests involved on both sides render this co-operation of utmost special importance."

He added, "As is obvious, however, an event such as the one in question cannot but have wider repercussions."

It is reported that both Lykiardopulo and Greek shipowners still have a very high regard for the Japanese shipbuilding industry and wish to avoid as much as possible damaging relations between the two groups. For this reason, it is reported, they want the matter settled as quickly as possible.

British interest in Greek underwriters company

Mr. Colburn, of the well-known London underwriters, Messrs. Hobbs Saville Ltd. has recently paid a visit to Greece in an attempt to bring Greek shipowners back to the London insurance market and keep them from favouring the French and American markets, as they have done during the past four years.

Although this was the real purpose of Mr. Colburn's visit, he ostensibly came here to recommend the ways and means by which a Greek Underwriters Company could be formed, dependent, of course, on the London insurance market.

The memorandum on the subject he left behind with his Greek col-

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

FOR ALL YOUR BANKING NEEDS

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

leagues can be summarised as follows:

The cooperation of all Greek insurance firms will be necessary but that of the Commercial and National Banks is of paramount importance, without one of which the London underwriters would be unable to support the project.

There must be legislation and a fiscal policy that will allow the free flow of funds with regard to premiums and claims, with Government support necessary for this but with no Government participation.

A completely autonomous underwriting company with a capital of 500,000 pounds could then be formed by means of a pool of the National and Commercial banks, plus Phoenix, Ioniki, Ethniki and Astir. Business firms and shipowners could participate as shareholders but would have no say in the company.

The company would have to be staffed by personnel of the highest standard, would take lines offered by London brokers, would follow London settlement and presumably be guided by London rates. It would reinsure with the parent companies or pool.

Mr. Colburn then suggests that the essence of the scheme depends on the Greek people and must not rely on foreign reinsurance facilities such as those offered by Switzerland, Germany and France which could be withdrawn overnight if claims experience dictated this.

He goes on to say that unless these conditions are fulfilled, his own firm would not be interested and would not be prepared to help.

He concludes by saying that there is room for such a market running alongside the London market and that there is more justification for co-operation with London than with other markets which now exist but do not depend on their own resources.

Mr. Colburn's proposals will be discussed by the Greek Shipowners' Union and, undoubtedly, counter-proposals will be made. Cooperation with the London market would be possible, as long as it turned out to be true cooperation and not absolute dependence.

We must not be victimised!

The following story is indicative of what Greek shipowners can be led to expect from the London insurance market and substantiates our frequent warnings that we must be ever on our guard in our dealings with it.

A Greek shipowner, residing abroad, asked to be informed of the terms under which the United Kingdom Mutual Ship Assurance Association Ltd. would cover the P & I risks of five newbuilt bulk carriers flying a foreign flag and manned by a foreign crew. He was quoted 75 cents per ton with a 10% discount, not on the basic but on the extra premiums alone.

The shipowner concerned insisted that the discount should apply to the basic premiums. After all, five newbuilt vessels constituted a sizable proposition! U.K. Mutual remained adamant, however, and the shipowner in question asked for quotations on the American market. To his surprise, he was offered 47½ cents per gross register ton with a 10% discount on the entire premium. This represented a difference of \$8,000 per ship, compared to the British quotation, or a saving of \$40,000 per year!

Next thing he knew he received an urgent cable from U.K. Mutual with a counteroffer of 45 cents per ton.

The fact that U.K. Mutual was able to climb down from 75 cents to 45 cents per ton is proof enough of the shameful way Greek shipowners are being exploited by the London Clubs.

It is high time Greek shipowners gave serious thought to emancipating themselves once and for all from the high-handed tutelage of the London underwriters.

And if the setting up of a Greek P & I association is difficult and unfeasible, at least they should do everything in their power to obtain reduced rates.

In addition, the fact that a Greek Mutual War Risks Association has been set up in London constitutes an outstanding example of what Greek shipowners can achieve if they would only learn to cooperate with each other.

The difficult times we are going through and the rough weather that lies ahead for Greek shipping as a whole should be the warning beacon for cost-cutting in every way possible. Savings in insurance costs is one way out. Furthermore, we have grown to such a size, now, that we should no longer be the victims of those who would mercilessly exploit us.

The Greek Register

The Greek Register is now 43 years old. It is a useful, non-profit organization which could do much for Greek shipping if it enjoyed greater support and attention both from the State and the shipping world.

The Greek Register could very well serve the purposes of small and medium-sized Greek vessels for the issue of load-line, radio safety, safety of life at sea, and other certificates.

Unfortunately, the Greek Register has been very much neglected and

"NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by

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

has only been able to achieve satisfactory, although limited, results through the efforts of certain shipowners and insurance men.

It is significant to note that of some five-hundred steel-hulled vessels only 93 are classed by the Greek Register. The classification of all these small vessels would enable the Greek Register to expand its services and reorganise them, both here and abroad, would strengthen its prestige and position in relation to foreign registers and would serve the interests of Greek shipping.

Greater efforts are needed from all concerned. The Greek Register deserves them and will ultimately prove more than worthy of them.

Union jurisdiction on convenience-flag vessels

The U.S. National Labour Relations Board has now laid down the limits of American union jurisdiction over the crews of convenience-flag ships operated by U.S. corporations.

It has rejected the demand of the National Maritime Union for the election of a union delegate on board the tanker "Estrellita" on the grounds that this vessel was employed away from the U.S. for three quarters of the time it was in service and spent only 28% of this period with calls at U.S. ports. The "Estrellita" was open to charter on the free market and its voyages were fixed by the charterers and not by the U.S. based operators. Its employment, therefore, bore no immediate connection with U.S. trading as such.

The NLRB's decision in this respect is very significant. It limits to a great degree the jurisdiction of the American labour bosses on convenience-flag vessels. It must be noted here that previous decisions handed down by the NLRB have all been in favour of the unions. These will now be judged by the federal courts. This latest decision removes the danger of boycott from tramp vessels carrying dry and liquid cargoes, operated from the U.S. and which engage in voyages to all parts of the world with less frequent calls at U.S. ports than the regular liners.

The conclusions to be derived from these latest developments are that union pressure is being relieved by the more realistic attitude being shown by the U.S. Government and the courts in matters concerning union interference on foreign-flag vessels manned by foreign crews.

It must be noted that the only serious threat to such vessels come from the American unions. European unions, with the possible exception of the British and Scandinavian unions, are not powerful enough to impose boycotts on Liberian and Panamanian-flag vessels.

Britain plans action on the "Ingres" case

The British Government is planning to file a brief with the U.S. Supreme Court on the case of the "Ingres" liners, according to American press reports.

This case involves a decision by the National Labour Relations Board asserting its jurisdiction over certain foreign-flag ships. According to the British view, it threatens to upset the long-accepted principle that a vessel is subject to the laws of the nation whose flag it flies.

In May, 1961, two liners owned by the Ingres Steamship Company, a Liberian firm set up by Italian interests, were picketed by the unions. The firm was successful in obtaining a court injunction on the picketing. This decision, however, was reversed by a court of appeals, by four votes to three, asserting the NLRB's jurisdiction over the vessels.

At this point, the Liberian government appealed to the Supreme Court, demanding recognition of the fact that Liberia alone could exercise jurisdiction over ships flying the Liberian flag.

This threat to the "law of the flag" has made shipowners from other nations whose vessels call at U.S. ports, to rally to the cause and they are now planning to support the convenience-flag nations on the issue.

This became apparent here during the recent meeting of the International Shipping Federation, held in Greece, where delegates of the seventeen maritime nations represented decided to press their governments to make the "strongest possible representations" against the "extraordinary" claims of the American unions.

A belated effort

We need more marine engineers. Those we have are far from sufficient to man our ships. And we must not forget that seventy new ships

will be delivered during the course of the next years. With their modern and up-to-date engines, these ships will need the best engineers available.

Even if obsolete and over-age vessels are scrapped, we will still need more and more engineers.

It seems very strange to us that more attention has been paid to producing a greater number of deck officers than engineers, who are just as necessary. During the current school year, four schools and two naval gymnasiums will operate for deck apprentices. Only two will serve engineers, the one at Aspropyrgos and the one at Chios, the latter still incomplete.

We also have night schools for engineers. These are of dubious value. Many graduates end up with shore jobs. Also, very few who attend these night schools are provided with any effective practical training. Shore workshops will not have them and the whole system of practical training is bogged down with difficulties. The supervision of the Ministry of Education is superficial and has been totally ineffectual.

The Ministry of Mercantile Marine must tackle this problem without delay. We trust that the discussions and studies on the subject will produce results. Two more schools for engineers, in addition to the one at Chios, should be sufficient to cover present needs. They should be established in Piraeus and at Syros. The apprentices would thus be able to receive five hours of practical training per day in the workshop and theoretical training at the schools after that.

Specifically, it has been proposed that the Syros apprentices be employed at the Neorion yard in the daytime, and paid workers' wages. With regard to Piraeus, it has been suggested that a school be established near the Scaramanga yards, to enable apprentices to receive practical training at Hellenic Shipyards.

We have discussed these solutions with the experts concerned and all agree they are the best ones, under the circumstances. As the night schools function now, the apprentices are exhausted after an 8-hour shift at the workshop and totally incapable of absorbing the theoretical instruction that comes afterwards.

Funds are needed for these schools. Unfortunately, these will not be forthcoming from the State. They will have to come from contributions from shipping. It is an unavoidable expense. We shall never be able to maintain our position and competitive ability in the field of international shipping if we cannot provide our ships with a sufficient number of well-trained engineers.

The Engineers' School at Chios

The preliminary plans for the new Merchant Navy Engineers' School at Chios are now ready. The site — a large one, and centrally located — has been secured. The plans have now been submitted to the donors of the school, Messrs. Chandris Bros and Mr. J. Carras. These distinguished Chiotis have undertaken all the expenses for the school buildings while the running costs will be borne by the Naval Training Fund. The school will house 160 engineer apprentices.

The school will be fully equipped with the necessary gear and instruments for the practical and theoretical training of the apprentices. Provision has also been made for adequate training personnel to cover the entire three-year course.

This school was badly needed by Chios and Messrs. Chandris and Carras have once more performed a great service, not only for their home island, but for Greek shipping as a whole.

We hope and trust the opportunity will be given to the Minister of Mercantile Marine, at the forthcoming laying of the foundation stone of the new buildings, to give full and public recognition to everything these worthy shipowners have done in this respect.

The training budget

The State budget for naval training amounts to three million drachmas. Of this, one and a half million is collected in school fees, by the State. In other words, total expenditure for naval training per year amounts to a paltry one and a half million drachmas. It must be noted further that five schools will be functioning in 1962, at Aspropyrgos, Hydra, Kymi, Syros and Chios.

The running costs of these schools are borne by the Naval Training Fund, i.e. contributions from shipowners, as are the costs of improving the installations, buying equipment, etc.

If the State would perform its elemental duty towards the Greek shipping family, by assuming the basic running costs of the training schools, such training could be provided free and to double the number of pupils now attending them.

According to the 1962 budget of the Naval Training Fund, 6,800,000 drachmas will be collected from ship contributions. This will be spent entirely on salaries (2.7 million drachmas) on maintenance and running costs (500,000 drs.) on supplies (250,000 drs.) on supervision (145,000

drs.) and on general expenses (350,000 drs.). Beyond these items, 2.6 million drachmas will be spent on new buildings and for the improvement and maintenance of the Aspropyrgos, Kymi and Hydra schools. The Fund's reserve capital consists of ten million drachmas and this is all the schools have to fall back on in an emergency, which is not unlikely where shipping is concerned.

SCHOOL PRIZES

Prizes will be awarded this year as well to apprentice-cadets. The prize-giving ceremonies will take place in July and the prizes will consist of sextants, chronometers, other instruments and books.

Contributions have been received from the following, for the purchase of these prizes: 30,000 drs. from the Greek Shipowners' Union; 15,000 drs. from Mr. Stratis Andreadis; 5,000 drs. from the Greek Register; 5,000 drs. from the Masters and Mates Union; 3,000 drs. from the Engineers' Union; 5,000 drs. from the Radio Operators' Union and 5,000 drs. from "Naftika Chronika". Total collected: 68,000 drs.

P.N.O., in spite of its affluence, has so far not made any contribution and neither has N.A.T.

Port of Piraeus movement in 1961

The Piraeus Port Authority (OLP) Annual for 1962 has just appeared with figures on the movement of the port in 1961.

6,413,331 tons of goods were loaded and discharged at Piraeus in 1961 as against 6,147,883 tons in 1960 — an increase of 265,448 tons or 4.32%.

As far as passenger movement was concerned, foreign traffic consisted of 97,750 arrivals and 120,632 departures making a total of 218,382.

Total movement in local traffic was 2,096,456 arrivals and departures.

Ship movement consisted of 13,768 vessels totalling 14,573,875 tons as against 13,230 vessels totalling 12,724,543 tons in 1960, representing an increase of 14.5%.

The Neorion yard

A technical correspondent of Lloyd's List has recently visited the Neorion Yard at Syros. He has since published a detailed description of the yard in his paper with photographs of the installations and drydocks.

We do not doubt that this article will be of considerable interest to the wide readership of Lloyd's List.

As far as our own readers are concerned, we have often had occasion to mention the Neorion Yard and describe the remarkable progress that has been made since the yard was brought to life again by the Rethymnis brothers.

As a result of their extremely praiseworthy efforts, the yard is now a hive of industry and practically the sole source of income for the island.

An outlay of about half a million pounds has completely transformed the yard into a modern repair base where vessels up to the size of a T2 tanker can be repaired quickly and cheaply. The yard can also handle shipbuilding orders and a 1,000-ton tanker is shortly to be built there.

FOR SALE

1. TWO ALBATROSS BOATS.

Type : Sport Runabout MK 111. 12ft. — 8inc.
Engine : Albatross Marine, HP 32. (Used).

2. CHRIS - CRAFT.

27 feet. Two engines Mod. No. KL61699 Stbd. KL061709
Port. (Used).

3. PRAETORIAN SPORT - SPEEDSTER.

19 feet. Makers : Ancarow Marine. (Used).

4. LAUNCH FOR YACHT.

About 23 feet. Two Mercedes engines Ti. Po. 300, each 125 HP
Type 188/18892/45 EI + EI. (Used).

5. CHRIS - CRAFT.

19 feet. Hull and motor made by the Chris - Craft Company.
(Used).

6. CHRIS - CRAFT.

21 feet. Engine : Cadillac Crusader Marine, HP 300, Mod.
No. CM300R, Ser. No. CCC R 1642. (Used).

For further information please call 073.471 (ext. 30), between
8.30 a.m. and 5 p.m. (Mr. J. Frangoulis). The above in view at
Hellenic Shipyards, Scaramanga.