

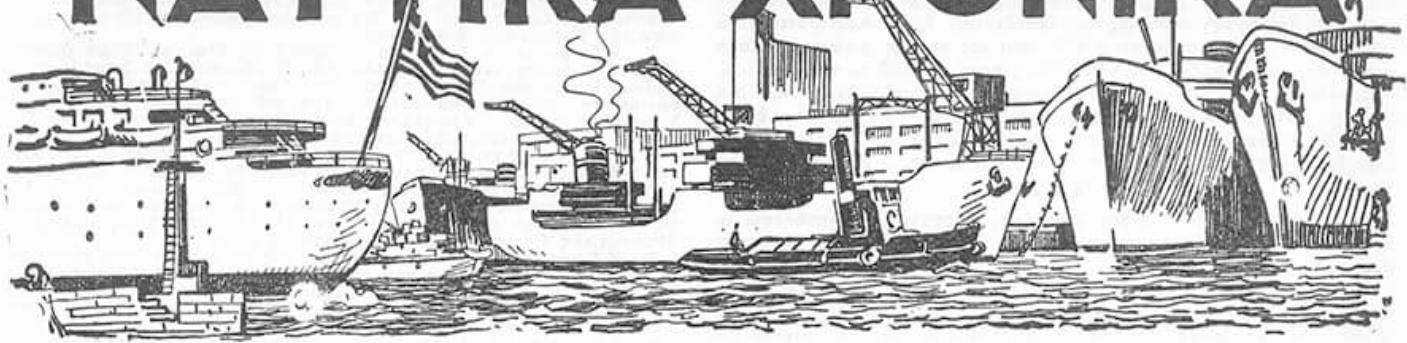
# NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1962

Αρ. Φύλλου 656/415

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΙ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 656/415

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1962

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Η ΚΡΙΣΙΣ

'Επί τὸ χειρότερον ἔξελίσσονται τὰ πράγματα τῆς ναυλαγορᾶς. Αἱ ἐλπίδες περὶ βελτιώσεως τίνος τῶν ναύλων μὲ τὴν ἐλευσιν τοῦ χειμῶνος φάνεται, ἀτυχῶς, νὰ διαψεύδωται. 'Η πρὸ τίνος σίσιοδοξία δὲν ἐκράτησεν ἐπὶ πολὺ. Πρὸ τὸ παρόν, δικαιολογοῦνται οἱ φόροι, ὅτι ὁ ἐφετειώνος χειμῶν θὰ εἶναι ὁ χειρότερος ἀπὸ σὸνσας ἐδοκίμασσον τὰ τράπτης ξηροῦ φορτίου κατὰ τὴν προπολεμικὴν δεκαετίαν 1930 — 1939. 'Ο παροπλισμός, δχι πλέον τῶν θεωρουμένων ὡς ἀντιοκονομικῶν λίμπερτυς, ἀλλὰ τῶν μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως μεγαλύτερων σκαφῶν ἥρχισεν. Φορτία δὲν προσφέρονται ἐν ἐπαρκείᾳ οὐδὲ δι' αὐτὰ τὰ σκάφη.

Ειναι, πράγματι, ὅξιον ἀπορίας τὸ γεγονός τῆς μειωμένης μεταφορικῆς κινήσεως. Πλείστα δσα σκάφη παραπλίσθησαν ἥδη καὶ τῶν τάνκερς ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς μεταφορᾶς σιτηρῶν ἐλέγχεται λίαν περιωρισμένη. Καὶ δῶς, φορτία δὲν υπάρχουν, διὰ νὰ κρατηθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ, μὲ τοὺς χαμηλοὺς ἔστω ναύλους, ὅλα τὰ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς τρόφημα.

Αἱ πληροφορίαι περὶ τῶν ἐσοδειῶν τῆς Δυτ. Εύρωπης, περὶ τὰς προβλέψεις, δὲν εἶναι ἔνθαρρυντικαὶ μιᾶς ζωηροτέρας κινήσεως εἰς τὰ σιτοφορτία. Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ 1945 ἡ Ἀγγλία ἔχει συγκομιδῆν 3 ἑκατομ. τόν. σίτου, ἐνῷ ἡ Γαλλία ἀντιμετωπίζει πρόβλημα διαδέσσεως τῆς μεγάλης σιτοπαραγωγῆς τῆς ἐπὶ 13 ἑκατομ. τόννων, ἔναντι τῶν 9 τοῦ προηγουμένου ἔτους. Αἱ χώραι τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς — ἡ Γερμανία κατὰ πρώτων λόγων — καὶ ἡ Ἰταλία, ἐλαχίστας θὰ χρειασθοῦν ποσότητας δημητριακῶν. Καὶ τὸ γεγονός τῆς ὑπάρκειας ἐνὸς τόσον μεγάλου ἀποθέματος — τοῦ γαλλικοῦ — εἰς τὴν Εύρωπην, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν καλὴν ρωσικὴν ἔσθεταιν, μᾶς ὑποδεικνύει πόσον ὀλιγότεραι θὰ εἶναι αἱ ἔξι υπερποντίων πηγῶν προμήθειαι τῆς Δυτικῆς Εύρωπης.

Τῆς Κίνας ἐπίσης ἡ ἐφετεινὴ συγκομιδὴ δὲν φαίνεται νὰ εἶναι τόσον χαμηλή, ὅσσον τῶν προηγουμένων ἔτῶν. Χωρὶς νὰ παύῃ αὐτὴ νὰ ἔχῃ ἀνάγκην εἰσαγωγῶν, δὲν πιθανολογεῖται ἡ ἑκτασις τῶν ναυλώσεων εἰς τὴν κλίμακο μὲ τὸ δύο προηγουμένα ἔτη. Καὶ τέλος, ἡ Ἰαπωνία, ἡ τόσην ἀπασχολούσσα διὰ τὴν εἰσαγωγὴν πρώτων ὑλῶν φορτηγῶν χωρητικότητα, δὲν μετέβαλεν εἰσέτη τὴν τακτικὴν τοῦ περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν. 'Ἐλέγετο, ὅτι ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς 'Ιανουαρίου θὰ ἐπήρχεται ἡ μεταβολὴ αὐτῆς, λόγω καὶ τῆς βελτιώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου.

'Υπὸ τὰς ἀνάτερω διαγραφούμενας καταστάσεις κινεῖται τώρα ἡ ναυλαγορά. Περιωρισμένη ἡ κυκλοφορία διαταγῶν. Δὲν ἔπαυσαν, βεβαίως, νὰ ἀπασχολοῦν χωρητικότητα αἱ μεταφοραὶ καὶ τῶν ἄλλων εἰδῶν — πλὴν τῶν σιτηρῶν. Τεράστιαι εἶναι αἱ ποσότητες τῶν μεταλλευμάτων, τῶν γαιανθράκων καὶ τῶν ἄλλων πρώτων ὑλῶν ποὺ χρειάζεται ἡ διορχησία τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Δυτ. Εύρωπης καὶ τῆς Ἰαπωνίας. Τὸ πλείστον δῶς τῶν φορτίων αὐτῶν μεταφέρεται πλέον ἀπὸ bulk carriers μεγάλα, προναυλωμένα. Διαπιστοῦται, πράγματι, ὅτι δρεκταὶ τοιαῦται προναυλώσεις τελοῦν καὶ τώρα ὑπὸ διαπραγμάτευσιν διὰ φορτίων εἰς χῦμα, μακρᾶς χρονικῆς διαρκείας. 'Η Παρίσις δῶς αὐτῶν τῶν συμβολαίων, μικράν ἔχει ἐπίδρασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ θὰ ἐδέχοντο τοὺς χαμηλοὺς προσφερομένους ναύλους καὶ θὰ προέβαινον εἰς τὴν παραγγελίαν εἰδικευμένων σκαφῶν, μὲ κάλυμμα τὰ συναπόδεινα ναυλοσύμφωνα. Καὶ ἡ τάσις αὐτῆς οὐδὲν ἀλλο σημαίνει περὶ τὸ ὅτι κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη αἱ μεγάλαι μεταφοραὶ τῶν εἰς χῦμα φορτίων θὰ περιέλθουν, πιθανῶς κατὰ μέγιστον ποσοστόν, εἰς χειρας μικροῦ ἀριθμοῦ ἐφοπλιστῶν, ἔχοντων τὰ οικονομικὰ μέσα καὶ τὰς εύκολιάς ὄργανωσεως διὰ νὰ ἀσχολοῦνται μὲ αὐτῆς τὴν μορφὴν ἐκμεταλλεύσεως πολλῶν μεγάλων πλοίων μὲ τὸ δυνατὸν χαμηλότερον μεταφορικὸν κόστος. Μία, δηλαδή, σημαντικὴ μερὶς τῶν μεταφορῶν πρώτων ὑλῶν θὰ ξαθῇ ἀπὸ τὸ σύνθετο μετρίας χωρητικότητος τράπτη φορτηγόν. Καὶ εἶναι μετρίας χωρητικότητος δχι πλέον τὸ λίμπερτυ, ἀλλὰ καὶ αὐτὸ τὸ δημοσιοκίνητον μεταπολεμικὸν σκάφος τῶν 12 — 13 χιλιόδων τόννων!

'Αρχίζει, πλέον, νὰ καθίσταται συνείδησις ὅλων — πρώτων τῶν

ἄλλοτε ἀντιτιθεμένων "Αγγλων ἐφοπλιστῶν — ἡ ἀνάγκη τῆς ἐκκαθαρίσεως. Τὸ παρήλικον τοννάς πρέπει νὰ ἀποσυρθῆ, διὰ νὰ ἐνισχυθῇ ἡ θέσις τοῦ μεταπολεμικοῦ σκάφους. 'Η ἀποχώρησίς του δὲν είναι καὶ τόσον εὔκοπτος. Κανείς, κατέχων τὸ πολεμικής κατασκευῆς τράπτη, δὲν θὰ ἐδέχεται νὰ τὸ διαλύσῃ, διὰ νὰ διευκολύνῃ τὸν ἄλλον. 'Η προσφορά τῆς ἀποχημιώσεως προέρχεται πάσης σχετικῆς συζητήσεως. Καὶ ἡ συζητήσις ἀναποτέρευτας θὰ ἀρχίσῃ, ἐφόσον ἡ ναυλαγορά δὲν ἐπιδείξῃ τὴν προσδοκωμένην βελτίωσιν.

Πρὸς τὸ παρὸν τὰ πλοῖα παροπλίζονται...

### ΕΙΣΗΓΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

"Αντιμετωπίζεται — λέγουν οἱ τοῦ Y.E.N. — ὡς ἐπιτακτικὴ πλέον ἡ ἀνάγκη τῆς λήψεως μέτρων προστασίας τοῦ πολαιού φορτηγού. 'Αμέσως καὶ ἐμέσως τὸ Κράτος πρέπει νὰ τὸ ἐνισχύσῃ, ἵνα αἱ συνθήκαι τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ βελτιωθούν, κατὰ τὴν παρούσαν δυνατή περίοδον. Τὸ πρόβλημα, ὅμως, τῆς προστασίας τοῦ παρηλίκου πλοίου ἐμφανίζεται τὴν στιγμὴν αὐτὴν ὑπὸ δίττην μορφήν: Πρέπει νὰ ἐλαφρύνθη ὅσον τούτο εἶναι δυνατὸν εἰς τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως του, διατηρούμενον ἐν κινήσει κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐξασφαλισθούν ἀπὸ τούδε αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν κατὰ στάδια ἀντικατάστασιν του.

Δυσχερής ἡ σχετικὴ πρωτοβουλία. "Ας μὴ αύτα πατώμεθα: 'Υπερβαίνει κατὰ πολὺ τὰς κρατικὰς δυνατότητας, δσον ἀφορᾷ, τούλαχιστον, τὴν δευτέραν περὶ ἀντικαταστάσεως, ἐπιδίωξιν.

\* \* \*

Τὰ 57% τῆς ὑπὸ ἐλληνικὴν διαχείρισιν χωρητικότηος καὶ τὰ 40% τῆς παγκοσμίου τοιαύτης, ἀντιπροσωπεύουν, ώς γνωστόν, σήμερον, τὰ πολεμικῆς καὶ τὰ προπολεμικῆς εἰσέτη ναυπηγήσεως φορτηγά ξηρού φορτίου. Τεράστιος ὁγκος παλαιάς καὶ ἀντιοκονομικῆς χωρητικότηος, δστις προσδιορίζει ἐπαρκώς τὴν ἑκτασιν καὶ τὴν ἑντασιν τῶν ἐπιπτώσεων τῆς κρίσεως καὶ ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Πλέον τοῦ ὑπὸ τὴν διαχείρισίν μας φορτηγού στόλου, δὲν ἀποκλείεται αὐτοῖς τὰς ἀγκυροδιατάξεις.

"Ενας τοιαύτης ἑκτάσεως παροπλισμός, θὰ σημάνῃ: Τὴν εὐρεῖαν καὶ παρατεταμένην ἀνεργίαν καὶ τὴν σημαντικὴν μείωσιν τῶν ἐκ τῆς Ναυτιλίας ὅμεσων καὶ ἐμέσων προσδόδων τῆς οἰκονομίας μας. Τὰ παλαιὰ φορτηγά — διότι ἀκριβῶς εἶναι πολλά — εἰσφέρουν τὰ περισσότερα εἰς συνάλλαγμα, ἐξασφαλίζουν δὲ εἰς τὸ Δημόσιον τὸ μεγαλύτερον μέρος του ἐκ τῆς Ναυτιλίας φορολογικοῦ του ἐσόδου (2.5% ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσηγορών του).

"Αμεσος, λοιπόν, ἡ ζημία εἰς τὴν Ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐκ τῆς ἀκινητοποίησεως, εἰς τὴν πιθανολογούμενην μάλιστα ἑκτασιν, τοῦ παλαιοῦ σκάφους, γενικώτεραι δὲ αἱ ἐπιπτώσεις εἰς τὴν μελλοντικὴν ναυτιλίαν μας ὑπόστασιν. 'Ο μικρὸς ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλιστῆς κατέκει τὰρα τὰ σκάφη, που δοκιμάζονται περισσότερον ἀπὸ τὴν κρίσιν. Περιωρισμένα τὰ κεφάλαιά του. "Αν αὐτὰ ἔξανεμισθοῦν, θὰ λειψῃ ἀπὸ τὴν ναυτιλιακήν μας συγκρότησιν τὸ κύτταρον τῆς αύριανής ἀναπτύξεως της.

Διὰ τοὺς προεκτεθέντας λόγους, τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας εἰσηγεῖται τὴν πολιτικὴν τῆς ἀμέσου ἐνισχύσεως τῆς οἰκείας ἐπιχειρήσεως. Τῆς πολιτικῆς αὐτῆς αἱ κύριαι ἐπιδίωξεις δέονταν νὰ είναι: Νὰ ἀπολαγή τὸ ἀδιαλείπτως εἰσφέρουν παλαιὸν φορτηγὸν ἐκ τῆς πρὸς τὸ Δημόσιον φορολογίας διὰ μίαν ἐνδεχομένων τροιτίαν η νὰ περιορισθῇ τούλαχιστον ἡ φορολογία εἰς τὸ ήμισυ τῆς Ισχυρούσης σήμερον.

Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, τῆς ἐλασττωσεως δηλαδή τῆς φορολογίας, προτείνεται ἡ καταβολὴ ἀπὸ τῶν ἀκινητούσιων ναυλῶν ποσοστοῦ 1.25% ἀντὶ τοῦ ισχύοντος 2.5%. Συνιστᾷ ἡ ἐλάσσωσις αὐτῆς καπτοιαν ἐλάφρυνσιν τῆς οἰκείας ἐπιχειρήσεως, ἐν συνυστάσει τοῦ πληρώματος, ἡτοις ἀποτελεῖ τὸ δεύτερον ούσιαστικὸν μέτρον προστασίας τοῦ παλαιοῦ φορτηγοῦ, τὸ ὅποιον ἔχουν ἐν νῷ οἱ δρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου.

Πράγματι, ἡ μείωσις τῆς συνθήσεως ἀποτελεῖ αὐτὴν τὴν στιγμὴν ἐπιβεβλημένην ἐνέργειαν. 'Εξομοιούται τὸ παλαιὸν ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἀπὸ πλευρᾶς δαπανῶν ἐπανδρώσεως μὲ ἔκεινο τῶν προηγμένων ναυτιλιῶν, τῆς Μεγ. Βρεταννίας καὶ τῆς Νορβηγίας. Εἰς τούτο ἡ ὑπο-

ΧΡΕΩΤΙΚΗ σύνθεσις είναι 25 άξιωματικοί καὶ κατώτερον πλήρωμα. Εἰς τὸ ἐλληνικὸν τριάκοντα. 'Υποδιάζεται οὐταὶ αἰσθητῶς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐλληνικῆς διαιρέσεως φορτηγοῦ, αὐξανομένης ἀναλόγως τῆς ἀνταγωνιστικῆς του ἵκανότητος. Εἶναι προτιμότερον νὰ παραιμένουν ἑκτὸς ἐργασίας 3.500 ναυτικοὶ ἐκ τῆς μειώσεως (κατὰ πέντε) τῆς συνθέσεως εἰς τὰ 700 πλοῖα, παρὰ 21.000 ἐκ τοῦ ὅμαδικοῦ παροπλισμοῦ των. "Αν τὰ περιστότερα ἔχει τῶν παλαιῶν πλοιῶν διὰ τῶν προστατευτικῶν αὐτῶν μέτρων, κατορθῶσουν νὰ παραιμένουν ἐν κινήσει, θὰ παρέχουν εὐκαιρίας ἀπορροφήσεως, ἔστω καὶ περιοδικῶς, τῶν ἄνευ ἐργασίας λόγω τῆς μειώσεως τῆς συνθέσεως, 3.500 ναυτικῶν.

\*\*\*

Καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔνα μέτρον, εὑρυτέρας προοπτικῆς: 'Αποδέπει ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν δημιουργίαν προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐν καιρῷ ἀντικατάστασίν του.

Προτείνεται ἡ ἐπανεξέτασις τοῦ ἥγηματος τῆς ὁργανώσεως ναυτικῆς πίστεως, ὅχι μόνον ἐπὶ τραπεζικῆς βάσεως, ἀλλὰ δὲ' αὐτῆς τῆς ἀμέσου κρατικῆς συμπαραστάσεως. 'Ο Ο.Χ.Ο.Α., χορηγῶν μικρῶν μόνον μέρος τῶν δανείων, τὰ ὅποια διασθέτει ἐπηρίως δι' ἐπενδύσεις εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας (22 περίπου διεσκατομμύρια δραχμῶν διατίθενται ἔξι ὅλων τῶν πηγῶν) θὰ ἡδύνατο νὰ ἀναδειχθῇ εἰς στυλοβάτην τῆς μικρᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ ὅποια δὲν ἡμορεῖ νὰ ἔξειρῃ τὰ ἀναγκαῖα κεφάλαια εὐόλως εἰς τὴν διεθνῆ χρηματαγοράν, ὑπὸ τοὺς οίους συμφέροντας ὅρους τὰ ἔξειρισκει τὸ εὔρειας ἐπιχειρηματικῆς ἐπιφανείας ἀποτλητικὸν συγκρότημα. Συγκεκριμένως, ἡ δοθειαὶ αὐτῆς τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. θὰ ἡδύνατο νὰ ὑλοποιηθῇ διὰ τῶν ἀκολούθων ὀριθμῶν: 'Ογδοήκοντα ἔως ἔκατὸν ἑκατομμύρια δραχμῶν ἐπηρίως, χορηγούμενα εἰς δάνεια καλύπτοντα τὸ 50% ἔως 70% τῆς ἀξίας νεοτεύκτων ἡ μικρᾶς ἡλικίας πλοίων, μὲ τόκον 6%, ἀντὶ τοῦ σήμερον 10% καὶ διὰ χρονικόν διάστημα τούλαχιστον ἐπτά ἔτῶν, δύνανται νὰ ἀποτελέσουν τὴν ὑποδομὴν ἐπὶ τῆς ὅποιας θὰ στηριχθῇ ἔνα μεγάλο μέρος τῆς δῆλης προσπαθείας διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς παρηλίκου χωρητικότητος.

Εἶναι περιττόν, θεσμίσις, νὰ ἔξαρθνη, προσθίθεται ὑπὸ τῶν συζητούντων τὰς ἀνωτέρων ἀπόψεις, τὰ ὄφελόν τὰ ὅποιος θὰ προκύψουν διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου ἐκ μιᾶς τοιαύτης προστατευτικῆς πολιτικῆς ὑπὲρ τοῦ παλαιοῦ πλοίου. Θὰ πρέπει μόνον νὰ σημειωθῇ, ὅτι διὰ τοῦ τρόπου τούτου, πέραν τῆς θεμιτικῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ δύγκου τῆς παρηλίκου χωρητικότητος, θὰ ἐπιτευχθῇ καὶ μία ἀμεσωτέρα σύνδεσις τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως μὲ τὴν ἔθνικην οἰκονομικὴν πραγματικότητα. Οὐσιαστικῶρεν περιεχόμενον δὰ ἀποκτήσῃ ἐν ἄλλαις λέξεις ὁ ἐπαναπατρισμός.

\*\*\*

Αὐτὰ εἰσηγούνται οἱ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Διευκολύνουν, θεσμίσις, τὴν κατάστασιν, ὃν ἐφαρμοσθεῖ, χωρὶς ὅμως οὐδὲ' αὐτὰ νὰ ἔξασφαλίζουν, ἀτυχῶς, τὴν δυνατότητα τῆς ἐπιβίωσεως τοῦ παρηλίκου, τοῦ λίμπερτο καὶ τοῦ ὅμιοιοποιού του, σκάφους. Πλείσται δοσὶ ἀλλαὶ ἐπιβαρύνονται εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του πρέπει κατ' ἀρχῇ νὰ περιορισθοῦν, ὡς λ.χ.— τὰς ἀναφέρομεν ἐκ τοῦ προχείρου— αἱ ὑπέρμετροι διπλανούνται παλιννοστήσεως, αἱ ἔκ τῶν συχνῶν δραπετεύσεων, ἐξ ἀσθενειῶν, (δίκια εἰς τὴν Ἀμερικήν), αἱ ἔκ τῶν μισθοδοτικῶν ἀξιωσεῶν ὑπὲρ τὸ συμβατικὸν μισθοδόγιον ἐπιβαρύνσεις καὶ τέλος, τὰ ὑπέρογκα ἀσφάλιστρα σκάφους καὶ εἰλιθ. Πρέπει ἐν ἐνὶ λόγῳ τὸ ἐλληνικὸν λίμπερτο νὰ φθάσῃ νὰ ἔχῃ ἔσοδα ἡμερήσια κινήσεως 135 λιρῶν, ἔναντι τῶν 185, ἵσως καὶ περισσότερων.

Καλαὶ καὶ αἱ περὶ ἀντικαταστάσεως εἰσηγήσεις, ἀνεπαρκῆ ὅμως τὰ προτεινόμενα ποσά. Τὰ τετραπλάνα δὲν θὰ ἴσαν ἀρκετά νὰ καλύψουν μιᾶς τοιαύτης ἐκτάσεως προσπάθειαν καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι μόνον διὰ μικρᾶς ἡλικίας σκάφη θὰ περιωρίζετο αὐτῇ. 'Υψηπετής, ἀκατόρθωτος, ἡ περὶ νεοτεύκτων. Δι' αὐτὰ ἡ πίστωσις ἀπὸ τὸ ἔξωτερον, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, μέχρις 80% τῆς ἀξίας εἶναι δυνατὴ δι' οἰονδήποτε παραγγέλλοντα. Τόκος κατώτερος καὶ τοῦ 6%.

### INA APOΦΥΓΟΥΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΠΑΙΣΜΟΝ

Συνεσκέφθησαν ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως, διὰ τὸν περιορισμόν, κατὰ τὸ δυνατόν, τῶν δαπανῶν ἐπανδρώσεως τῶν λίμπερτος καὶ τῶν ὅμιοιοποιῶν σκαφῶν, τῶν περισσότερον πληγτομένων ἀπὸ τοὺς κρατοῦντας ἐπιζημίους ναύλους.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ὑπέδειξαν:

1. Σύνθεσις: Νὰ μειωθῇ ἡ ούνθεσις τῶν λίμπερτος κατὰ τρεῖς ναυτικούς, ἀφαιρούμενών τῶν ἔξης: τοῦ ζυλουργοῦ, ἐνὸς ναύτου καὶ

τοῦ καθαριστοῦ. Οὕτω νὰ σύνθεσις θὰ ἀνέλθῃ εἰς 27 πρόσωπα ἀντὶ τῶν 30.

2. Μισθολόγιον ἀξιωματικῶν: Νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ ἀπὸ τὰς δραγανωσίες τῶν ἀξιωματικῶν, δηναρίους καταβάλοντας πάσον προσθέμενον εἰς τὰ μέλη τῶν διὰ νὰ συμμορφώνωνται μὲ τὸ μισθολόγιον τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως.

3. Εξτρα ἀμοιδίαι: Νὰ καταργηθοῦν δῆλαι αἱ ἔξτρα ἀμοιδίαι, αἱ προδλεπόμεναι ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως διὰ διαφόρους ἐργασίας. Νὰ ορισθῇ δῆλα πάσοις ἐργασίαις ἐκτελουμένην ἐντὸς τῶν ἐργασιῶν ὧρων δέν θὰ καταβάλλεται εἰδικὴ ἀμοιδίη, ἐάν δὲ ἐκτελούνται αὗται εἰς μὴ ἐργασίους ὧρων, θὰ καταβάλλεται ἡ ἐν τῇ Συλλογικῆς Συμβάσεως οριζόμενη ὑπερωρία.

4. Παλιννοστήσεις ναυτικῶν: Τὸ πλοίον θὰ ὑποχρεούται εἰς παλιννοστούσιν τῶν ἀπολυμένων ναυτικῶν, ἐφ' ὅσον οὗτοι συνεπλήρωσαν διετή ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῶν πλοίων. Εάν τὸ πλοίον καταπλεύσῃ εἰς εὐρωπαϊκὸν λιμένα τῆς Μεσογείου, ὁ ναυτικός θὰ δικαιούται εἰς παλιννοστούσιν μετὰ ὑπηρεσίαν ἐνὸς ἑτούς, ἐάν δὲ εἰς ἑτούς.

5. Α δεῖαι: 'Η παρεχούμενη ἀδειαὶ εἰς τοὺς ναυτικούς μετὰ ὑπηρεσίων ἔνος ἑτούς (κατὸ τὴν Συλλογικὴν Συμβάσεων) θὰ καταβάλλεται εἰς χρήμα. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν διετοῦς ὑπηρεσίας θὰ παρέχεται πραγματικὴ ἀδειαὶ (διὰ τὸ δεύτερον ἐτοῦ), όποτε καὶ θὰ ὑφίσταται ὑποχρέωσις παλιννοστήσεως τοῦ ναυτικοῦ.

6. 'Α θένειαι: 'Η παρεχούμενη ἀδειαὶ εἰς τοὺς ναυτικούς μετὰ ὑπηρεσίων ἔνος ἑτούς (κατὸ τὴν Συλλογικὴν Συμβάσεων) θὰ καταβάλλεται εἰς χρήμα. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν διετοῦς ὑπηρεσίας θὰ παρέχεται πραγματικὴ ἀδειαὶ (διὰ τὸ δεύτερον ἐτοῦ), όποτε καὶ θὰ ὑφίσταται ὑποχρέωσις παλιννοστήσεως τοῦ ναυτικοῦ.

7. Α δένειαι: 'Η παρεχούμενη ἀδειαὶ εἰς τοὺς ναυτικούς μετὰ ὑπηρεσίων ἔνος ἑτούς (κατὸ τὴν Συλλογικὴν Συμβάσεων) θὰ καταβάλλεται εἰς χρήμα. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν διετοῦς ὑπηρεσίας θὰ παρέχεται πραγματικὴ ἀδειαὶ (διὰ τὸ δεύτερον ἐτοῦ), όποτε καὶ θὰ ὑφίσταται ὑποχρέωσις παλιννοστήσεως τοῦ ναυτικοῦ.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων προέτειναν:

### ΘΕΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΜΟΡΦΗΣ

1. Δημιουργία κρατικῶν ἀποστολῶν ἐκ προσοντούχων ναυτικῶν εἰς Κόντινεντ, πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας.

2. 'Απογραφὴ εἰς Γ.Ε.Ν.Ε. πάντων τῶν πρὸς ἐργασίαν προσφερομένων ναυτικῶν, ἀξιωματικῶν καὶ κατώτερων, καὶ διαγραφὴ ἐπὶ τοῦ πίνακος τῶν μη προσφερομένων πρὸς ἐργασίαν, δῆσει τῶν ὥρων τῆς Συμβάσεως 'Ἐργασίας.

3. Αντόρπην ἐφαρμογὴν τῆς Νομοθεσίας περὶ συνθέσεως τῶν πλοίων καὶ περὶ διπλωμάτων, πτυχῶν καὶ ἀδειῶν ναυτικῶν ίκανότητος, ἀποκλεισμού τῆς πάσοις ναυτολογίας εἰς τῶν λευκοφύλλαδιτῶν.

4. 'Επιδότηις: α) 'Αναμόρφωσις τοῦ διατάγματος περὶ ἐπιδότησεως τῶν ἀνέρων, μὲ δῆσην τῶν ληφίων τοῦ ἐπιδόματος ἔνα μῆνα μετὰ τὴν ἀπόλυτον του. β) 'Αναμόρφωσις τοῦ χορηγούμενον ἐπιδόματος μὲ δῆσην 1.200 δρχ. μηνιαῖς καὶ διατήρησην τῆς ύφισταμένης σήμερον 100δράχμου διαφορᾶς ὑπὲρ τῶν ἀξιωματικῶν.

### ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

α) 'Απαγόρευσις ναυτολογίας 'Ελλήνων ναυτικῶν εἰς πλοίον μη συμβεδλημένα μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. β) 'Υπογραφὴ ἀτομικῶν συμβάσεων ἐνώπιον τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., τῶν προσλαμβανομένων ναυτικῶν, διολαμβανούντων ὑπὸ ποιόν δρους ἐργασίας καὶ ἀμοιδίης, ὡς καὶ ὑπὸ ποιόν νομοθεσίαν προσλαμβάνονται.

### ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΠΛΟΙΟΥ

Σύστασις ἀσφαλιστικῆς ὄργανώσεως πλοίου καὶ πληρώματος, μὲ σκοπὸν τῶν μειώσις τῶν υψών των ἔξδων κινήσεως τῶν πλοίων.

Θά μελετηθοῦν αἱ ἀνωτέρω προτάσεις, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τὸν ἀρμόδιον τοῦ ὑπουργείου. Πιστεύεται νὰ ἔξευρεθοῦν αἱ ἐπιβαλλόμεναι λύσεις. 'Η κατανόησις, εύτυχῶς, ύφισταται. 'Η ἀνάγκη τοῦ περιορισμοῦ τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων κατέστη πλέον συνείδησις. Καὶ τὸ ἔσοδα ἀναποτέρπεται θὰ περικοποῦν ὅχι μόνον εἰς τὰ τῆς ἐπανδρώσεως, ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς κονδύλους τῆς διαχείρισεως. Πρέπει τὸ ἐλληνικὸν λίμπερτο νὰ ἐπιτύχῃ τὴν οἴσαν συναγωνιστικὴν ίκανότητα διασθέτει καὶ τὸ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου. 'Αλλως, ἡ φυγὴ ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον δὲν ἀποκλείεται, ἐφόσον ἡ κρίσις ἡθελεῖ συνεχισθῆ. Διατί νὰ τὸ ἐποκρύψωμεν; 'Η ἀνάγκη τῆς ἐπιβίωσεως τὴν ἐπιβάλλει. Μεταξὺ ἡμερήσιων 185 καὶ 135 λιρῶν ἡ διαφορὰ εἶναι μεγάλη. Κάτι πρέπει νὰ γίνῃ διὰ νὰ περιορισθῇ. Θὰ διηγολύνοντο οἱ ἐφοπλισταὶ μὲ τὰς ὀλιγωτέρας ζημιές γά τὰς παροπλισμόντων.

### ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΙΣ

'Έχομεν, δημος, καὶ τὸ φορολογικόν. 'Αδικαιολόγητος ἡ καθυστέρησης εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν του. Μῆνες παρῆλθον ἀφοῦ τὸ οἰλιγομελῆς ἐπιτροπή τῆς Ενώσεως 'Ἐφοπλιστῶν ἐπεσκέψθη τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως. 'Ο κ. Κωτιάδης εἰσηγήθη τὸ ζήτημα. Τὸ οἰτιθέν κατατοπιστικὸν σημείωμα, ἔστω καὶ καθυστερημένον πως, ὑπελθήθη.

Τώρα, μὲ τὴν ἐπάνοδον τοῦ κ. Καραμανῆ, πρέπει αἱ ἐπιβενθήμεναι, λόγω τῆς κρίσεως, φορολογικαὶ διευκολύνονται νὰ συζητηθοῦν καὶ νὰ ἐφαρμοσθοῦν. Πρὸ μηνὸς κατεβλήθησαν οἱ φόροι τοῦ έξαμηνού ἐπὶ

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑ I-ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΤΗΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.**

SHIP OWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 3033, MINORIES

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

LONDON E.C. 3

τῶν ζημιῶν καὶ ὅχι τῶν κερδῶν τῶν πλοίων. Δὲν θὰ δυνηθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ νά πληρώσουν καὶ τοῦ τρέχοντος ἔξαμήνου τοὺς φόρους. Δὲν διαθέουν πλέον τὰ χρήματα. 'Η οἰκονομικὴ τῶν ἑξάντησις εἶναι, ἀ-τυχῶς, γεγονός. Πανθομολογεῖται.

Παρέλκει νά ἐπανέλθωμεν ἐπὶ ζητήματος, διὰ τὸ ὅποιον ἀντίρρησις πλέον δὲν ἡμπορεῖ νά προβλῆμα. Φόρους ἐπὶ ζημιῶν κανεὶς δὲν πληρώνει. Εἰς τὰς ἑνας ναυτίλιας πιστώνειν δὲν ἐφοπλιστής μὲ τὰς ζημιάς, τὰς ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων του προελθόντας. 'Οταν θὰ κερδίσῃ, θὰ ὑπολογίσῃ καὶ τὰ σα προγενεστέρως ἑζημίωσε. Τὸ ὑπόδοιτον, ἀν υπάρχη, φορολογεῖται.

'Εδώ, ἐπὶ μίαν τῶρα πενταετίαν, ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρησις καταβάλλει φόρους ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων, ἐνῷ ἀναμφισβήτητας ζημιάς μεγάλας ὀπεκόμισεν. 'Η κρίσις ὅμως ἀπὸ τετραμήνου ἐνετάθη, μέχρι τοῦ σημείου ὅπετε καὶ αὐτὰ τὰ μεγάλα νεότευκτα πλοῖα νὰ ὀντίμετωπίζουν τὸν παροπλισμόν. Κατὰ ποιάν λογικήν θὰ ἡτο δυνατὸν ἐπιχείρησις, βαίνοντας, ἀτυχῶς, πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἑξαθίλωσιν, νὰ συνεχίσῃ πληρώνουσαν φόρους ἐπὶ ναύλων, ποὺ οὐδὲ τὰς δαπάνας τῶν ταξιδίων δὲν καλύπτουν; 'Οχι. Είναι ἀπαράδεκτος μία τοιαύτη μεταχείρισις τοῦ πλοίου ἀπὸ κάθε υγιῶς σκεπτόμενον ἄνθρωπον.

### ΤΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΟΥΒΑΝ ΤΑΞΙΔΙΑ

'Ασχολεῖται ή ἀμερικανικὴ κοινὴ γνώμη μὲ τὰς μεταφοράς τῆς Κούβας, τὰς ἐκ Ρωσίας διενεργουμένας μὲ ἑνας πλοῖα. 'Άξιούται ή ἀπαγόρευσις τῆς συμμετοχῆς εἰς αὐτὰς τῶν συμμαχικῶν σκαφῶν. Σχετικὰ διαβήματα ἔλαβον χώραν ἀπὸ τὴν Οὐάσιγκτων πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμμαχικῶν ναυτικῶν χωρῶν. Δὲν παρελείφθη καὶ η Ἑλληνική.

Τὰς ἀπόφεις τῶν σητῶν αὐτῶν ἐπὶ τοῦ ἐγερθέντος ζητήματος, διεπιπώσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. Τὸ νὰ ζητεῖται εἰς περίοδον κρίσεως ὀξύτατης ἡ ἀποχὴ ἀπὸ τὰς μεταφοράς πρὸς τὴν Κούβαν νομίμων φορτίων καὶ η ἐνεύθεν παραλαβὴ ζαχάρεως σημαίνει δέδαιον παροπλισμὸν οὐκ ὅλιγων ἀλλαγῶν σκαφῶν, «λίμπετρος» κατὰ κύριον λόγον, ἀτινα καὶ δοκιμάζονται περισσότερον ἀπὸ τὴν κρίσιν. Σημαίνει ἀνεργίαν χιλιάδων ναυτικῶν, μηδένα ἄλλον πόρον συντηρήσεως κεκτημένων.

'Η Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, δημος καὶ αἱ ἄλλαι συμμαχικαί, ἀπέκρουσαν, δεβαίως, τὴν ἀμερικανικὴν ὑπόδειξιν. Θὰ ἡτο δύσκολον νὰ περιορίσουν τῶν ἐμπορικῶν των σκαφῶν τὴν κίνησιν— σκαφῶν, σημειωτέον, μη ἐπιχειρησούμενων— ἐφ' δοσον ταῦτα δὲν θὰ ἀνέλαμβαν τὴν μεταφοράν πολεμικοῦ υλικοῦ.

Φαίνεται, ὅμως, ὅτι δὲν ὀντίμετωπίζεται ἐν ψυχρῷ τὸ ὅλον ζητήματα καὶ ἀπὸ τῆς ἀμερικανικῆς πλευρᾶς. Παρεμβαίνουν καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν οἱ ἀνεύθυνοι. Συνιστοῦν τὸ λιμενεργατικὸν μποϊκοτάς δῶλων ἔκεινων τῶν πλοίων, ποὺ θὰ μετείχον εἰς τὰς πρὸς τὴν Κούβαν μεταφοράς. «Μαύρον πίνακα» ἐφοπλιστῶν καὶ πλοίων θέλουν νὰ κατατίσουν.

Δὲν λησμονοῦμεν τὸ οἰκτρὸν προηγούμενον τοῦ Μακάρου διὰ τὰς κινεζικὰς μεταφοράς καὶ δὲν ἀποκλείεται ἀπὸ δημοκόπον τινα «Κόγκρεσμαν» ἡ ἐπανάληψί του. Πρέπει νὰ παρακολουθήσωμεν τὴν ὑπόθεσιν. 'Ιδου λ.χ. τί ἔγραψε, μεταξὺ ἄλλων, ἐν κυρίῳ ἀρθρῷ διὰ τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς ή γνωστὴ σκανδαλοθερικὴ «Journal American» τῆς Νέας Υόρκης:

.....  
Πατριωτισμὸς καὶ νομιμοφροσύνη πρὸς τὴν δύναμιν ποὺ τοὺς προστατεύει κατὰ τοῦ κομμουνισμοῦ θὰ ἐπρεπε νὰ ὑποχρεώσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ἀποφύγουν τὰς παρονόμους μεταφοράς. 'Αλλὰ δὲν ἡτο ἀφελές νὰ περιμένῃ τις ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς μεγιστάνας, τοὺς «χρυσούς «Ἐλληνας» (golden Greeks) νὰ θυσιάσουν τὰς σπατάλους διασκεδάσεις των μὲ τὰς θαλαμηγούς των εἰς τὴν Ριβιέραν, χάριν τῆς πρὸς τὴν Ἀμερικὴν προσηλώσεως των, η ὅποια ὅμως κατέστησε δυνατὸν τὸν πλουτισμὸν των.

Καὶ συνιστᾶ πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς λιμενεργάτας ὁ ἀρθρογράφος τὸ μπούκοτάς τῶν κατονομαζομένων ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα ξένων πλοίων.

'Ἐπὶ σκηνῆς ὅμως καὶ ὁ γνωστὸς μας κ. Κάρρον τῶν Ἀμερικανῶν ναυτεργατῶν. 'Εδήλωσε πρὸ ήμερῶν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀσκηθῇ τὸ μπούκοτάς κατὰ παντὸς φορτίου, μεταφερομένου εἰς τὴν Κούβαν. 'Ηττοστο ἐπίσης ἀπὸ τὴν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν νὰ ἀναλάβῃ αὐτὴ τὸ μπούκοτάς. 'Δὲν θὰ πρέπει— ἐτόνισεν ὁ Ἀμερικανὸς ἐργατοπατέρας— νὰ ἐπιτρέψωμεν νὰ ναυλωθοῦν πλοῖα ἀπὸ τὰ Σοδιέτ. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τοῦ ἐλευθέρου κόσμου εἶναι ὑπεύθυνοι

διὰ τὸν ἐλεγχον τῶν ναυλώσεων αὐτῶν καὶ ὄφείλουν νὰ τὰς σταματήσουν».

Καὶ προτείνει, τελικῶς, ὁ κ. Κάρρον τὸν ἀποκλεισμὸν ὅχι μόνον τῶν φορτίων πολεμικοῦ υλικοῦ, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν τροφίμων.

\* \* \*

'Η Ἀμερικανικὴ Βουλὴ ἀπεφάσισε διὰ ψηφοφορίας, δημος διακόψη τὴν παρεχομένην δοσίθειαν εἰς Κράτη, τὰ πλοῖα τῶν ὅποιων μεταφέρουν φορτία εἰς τὴν Κούβαν.

'Ἐν τῷ μεταξύ, πρὸ τῶν ἐκτοξευμένων ἀπειλῶν καὶ τοῦ φόβου τῶν ἀντιποίων, ηρχισεν ἐκδηλούμενος κάποιος δισταγμὸς μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ νὰ δεχθοῦν ναυλώσεις πρὸς τὴν Κούβαν. Οἱ προσφερόμενοι, ἀλλας τε, ναυλοὶ εἶναι τόσον χαμηλοί, ὥστε ὁ παροπλισμὸς νὰ εἶναι προτιμητός. 'Εχομεν ύπ' ὄψιν μας συγκεκριμένα γεγονότα.

### Ο ΝΕΟΣ ΝΑΥΑΡΧΟΣ

Εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ συμπληρώσαντος τὴν νόμῳ θητείαν του ναυάρχου κ. Σακάρη, προήθη εἰς ὑποναύαρχον ὁ πλοίαρχος - λιμενικὸς κ. Παν. Θεοχάρης καὶ ἀνέλαβε τὰ καθήκοντα τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ πουργείου Ναυτιλίας.

Μακρὸς ή ἀναστροφὴ τοῦ κ. Θεοχάρη μὲ τὴν ναυτιλιασκὴν ὑπόθεσιν. Τελεῖ ἐν γνώσει τῶν υφισταμένων δυσχερειῶν, τῶν προδηλημάτων ποὺ ὀντίμετωποι εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον. 'Εζησεν ὁ νέος ναύαρχος τὴν ὑπηρεσιακὴν ζωὴν τοῦ ὑπουργείου. Ξένα πρὸς αὐτὸν δὲν εἶναι τὰ διοικητικά του ζητήματα οὔτε καὶ τὰ πρόσωπα, ποὺ καλούνται νὰ τὰ διαχειρισθοῦν.

Καὶ διότι, ἀκριβῶς, τὸ ὑπηρεσιακὸν παρελθόν τοῦ κ. Θεοχάρη ἐπιτρέπει εἰς αὐτὸν, κατὰ κοινὴν ὁμολογίαν, νὰ ὀντίμετη ἡ τεῖχος τῆς εὐθύνας τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τοῦ ὑπουργείου καὶ τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, δικαιολογημένων προβάλλονται καὶ αἱ ἀξιώσεις διὰ τὴν καλυτέραν αὔριον, διὰ τὴν πληρεστέραν ἀπόδοσιν τοῦ φορέως τῆς κρατικῆς ναυτιλιασκῆς πολιτικῆς, διὰ τὴν στοργικὴν συμπαράστασιν τῶν ὄργανων τῆς διοικήσεως εἰς τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας.

Πιστεύουμε διὰ ὅτι κ. Θεοχάρης θὰ δώσῃ τὸν τόνον τῆς δασικῆς ὑπηρεσιακῆς κατεύθυνσεως, που δὲν εἶναι ὅλη παρὰ η στοργικὴ συμπαράστασις τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του, μακράν πάστης ἐνεργείας, προδιδούσης τὴν ὀστυνομικὴν σκέψιν τῶν λιμενικῶν ὄργανων. Αὐτὸν καὶ μόνον τὸν σκοπὸν ἐτάχθη πιστῶς νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸ Λιμενικὸν Σώμα. Αἱ τελευταῖς γνωσταὶ ἐκτροπαὶ εἰκόνων στὴν καταστούνταν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου. 'Ο ἐπαναπατρισμὸς ἀνεκόπτη. Πρέπει νὰ ἐπανεύρῃ τὸ πρὸ ἔτους ρυθμὸν του. Διὰ τὸν οἰονδήποτε ἄλλον συγγωνοτὴ θὰ ἡτο η καθυστερημένη δραστηριότης. Διὸ τὸν κ. Θεοχάρην, τὸν κατέχοντα τὸ θέμα «Ναυτιλίω», θὰ ἡτο ὁ ἀσυγχώρητος.

Δύσκολον, πάντως, τὸ ἔργον, που ἐπωμιζεῖται διὰ νέος ναύαρχος. Θὰ συναντήσῃ τὰς ἀντιδράσεις δημιουργημένων ἐν τῷ ὑπουργείῳ καταστάσεων ἀπαρδέκτων ὅμως. Θὰ πρέπει νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν τόσον δεινῶν δοκιμασθεῖσαν ἐσχότως γαλήνην καὶ ψυχικὴν ἐνότητα τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, νὰ κινήσῃ τὸ γενικώτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὰ ζητήματα τοῦ πλοίου.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συγχαίρουν τὸν κ. Θεοχάρην διὰ τὴν προσγεγόνην του. Θὰ εἶναι πρόθυμο νὰ τὸν ἐνισχύσουν εἰς κάθε του καλὴν προσπάθειαν, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ παύσουν ἐπισημαίνοντα τὴν ἀδελτηρίαν, τὴν οἰονδήποτε ἐκτροπήν.

### ΚΑΙ Ο ΑΠΟΧΩΡΩΝ

'Αποχωρεῖ ὁ κ. Σακάρης τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τοῦ ὑπουργείου μὲ ηρεμον τὴν συνείδησιν, διὰ ἐξπλήρωσε τὸ καθῆκον του. 'Αν ἐπὶ τῶν ἡμέρων του δὲν προήθησαν τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος δὲν εἶναι αὐτὸς ὁ ὑπεύθυνος. Δὲν ἐλειψαν αἱ ἐπίμονοι εἰσηγήσεις του. Συνήντησαν τὴν ἀδιαφορίαν την ἔστω καὶ τῶν ἀσυλίων... Διώκησε τοὺς αὐτὸν μὲ ὑπερβολικὴν ἴσως αὐτόρρητητα, μὴ δικαιολογημένην πάντοτε. Καλή, δημος, ὑπῆρξεν ὁ ἀπόδοσις τῶν ὑπηρεσῶν τοῦ ὑπουργείου, παρὰ τὰς ἐκτροπάς τῶν «έγκεφάλων». 'Απὸ αὐτὰς καὶ μόνον ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐκλονίσθη. 'Η αὔριον διὰ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον δύσκολος δισφαίνεται.

Τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν καὶ τὴν Ἀρχηγίαν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος παραδίδει διὰ κ. Σακάρης εἰς τὸν διάδοχον του μὲ προηγμένην τὴν ἀντιληφήν, διὰ τὰς ὅστας εἴπι μίαν δῆλην τετραστίναν ἐμελέτησαν καὶ παρεσκεύασαν πρὸς θεσμοθέτησιν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου πρέπει νὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως. Μέχρις

## ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτητος ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

**ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ**

αύτού, ጂλως τε, τοῦ σημείου ἔξικνεῖτο καὶ τοῦ κ. Σακάρη ἡ ὑπηρεσιακὴ δικαιοδοσία. Αὐτήν καὶ ἔξεπλήρωσε.

## ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΗ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ Νορβηγοῦ οἰκονομολόγου, τοῦ εἰδικοῦ διὰ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, θέλομεν κατὰ τὸ δυνατόν, εἰς γενικότητας, πάντως, νὰ μεταφέρωμεν εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς. 'Υπολογίζει ὁ κ. Seland, ὅτι 10% περίπου — ἵσως καὶ πλέον τι — τοῦ ναύλου, τοῦ κρατούντος σήμερον, ἐνὸς ποντοπόρου σκάφους, εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ἀπασχολουμένου, ἀναφέρεται εἰς τοὺς μισθούς τοῦ πληρωματος. Διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τὰ 10 καὶ τὰ 12% τοῦ σημερινοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου εἶναι ὄλιγα. Συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπερωριῶν, τῶν ἐκτάκτων ἀμφιβών, τῶν εἰσφορῶν κοινωνικῆς προνοίας καὶ τῶν ὑπὲρ τὴν σύμβασιν μισθοδοσίων, τὸ σχετικὸν ποσοστὸν φθάνει ἀσφαλῶς τὰ 16%, εἰς τινας δὲ περιπτώσεις καθυστερημένων λ.χ. ταξιδίων τὸ ποσοστὸν εἶναι κατά τι μεγαλύτερον, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὅψιν καὶ ὁ χρόνος τῶν ὑπὸ ἔρμα ταξιδίων, ἔως ὅτου τὸ σκάφος καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα φοτωσεως.

Τὸ κονδύλιον διαχειρίσεως, τὸ ὑπολογιζόμενον εἰς 1—2% εἶναι ἵσως ἀρκετὸν — χωρὶς βεβαίως τὰ πρακτορειακὰ δικαιώματα καὶ τὰς μεσιτείας. 'Εξαρτάται πάντως καὶ τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ἀπὸ τὰ πολλὰ ἡ δίγα σκάφη ποὺ τελούν ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν ἐνὸς ἐφοπλιστικοῦ γραφείου.

Περὶ κέρδους, ἔχυπρετήσεως κεφαλαίου, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας, οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. 'Ορθῶς ὁ κ. Seland ὑπολογίζει τὸ μηδὲν.

Τὴν αὐτὴν παρατήρησιν ἔχομεν προκειμένου καὶ περὶ ἀποσθέσεων καὶ ἀποθεματικῶν ἀντικαταστάσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ. Τὸ παρὰ τοῦ Νορβηγοῦ ἐμπειρογνώμονος ὑπολογιζόμενον ποσοστὸν 15% δὲν ἀποδίδεται ἀπὸ τοὺς σημερινοὺς ναύλους, ἀκόμη καὶ διὰ τὰ σύγχρονα πλοία. "Ολον τὸ ὑπόλιτον τοῦ ναύλου — ὅχι τὰ 65%, ἀλλὰ τὰ 88% — ἀναλίσκεται εἰς τὰ ἕξοδα τῶν ταξιδίων (τὰ ἀσφαλίστρα, τὰ καύσιμα, τὰ φορτεκφορτωτικά, τὰ ὑλικά, τὴν συντήρησιν, τὰ δικαιώματα λιμένος, τὰ πρακτορειακὰ καὶ τὴν τροφοδοσίαν). Εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, προκειμένου περὶ πλοίων παρθελίκων καὶ ἀντιοκονομικῶν, ὁ ναύλος δὲν τὰ καλύπτει. "Έχομεν καὶ παθητικόπονον. "Οταν οἱ ναύλοι εἶναι καλοί, περιορίζονται τὰ ποσοστὰ τῶν μισθῶν καὶ ὅλων τῶν λοιπῶν δαπανῶν. 'Η μείωσις αὕτη ἀντιπροσωπεύει τὴν ἀπόσθεσιν, τοὺς τόκους καὶ τὸ κέρδος.

'Εκείνο, δῆμος, ποὺ ιδιαιτέρως μελετᾶται ἀπὸ τὸν κ. Seland καὶ πρέπει νὰ ἐνδιαφέρῃ τὴν κάθε ναυτική χώραν, εἶναι τὸ τί ἡμπορεῖ νὰ κερδίσῃ ἡ οἰκονομία τῆς ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν ποντοπόρων σκαφῶν της. "Αν διαθέτῃ ναυπηγεία καὶ βάσεις ἐπισκευῶν, ιδίαν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν καὶ πιστωτικὰ ίδρυματα πρὸς χρηματοδότησιν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀν τὰ ἔθνικά πλοία συνχύνεταιν τοὺς λιμένας τῆς πατρίδος των, ὃν ἐκείνειν ἀνεφοδιάζωνται καὶ εὐρύτερον μετέχουν εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς, τότε τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, τὸ ἀποδιδόμενον εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, τὰ συμφέροντα τῆς ὀποίας εἶναι ἐπενδυμένα εἰς τὴν ναυτιλίαν, εἶναι σημαντικόν. 'Ως «ἄδηλος πόρος» ἔνισχυει τὴν ἔθνική παραγωγὴν καὶ τὴν ἔξαγωγικὴν προσπάθειαν. Εὐτυχὴ τὸ κράτη, που ἐπέτυχον τὴν ὀλοκληρωμένην αὐτὴν μορφὴν τῆς ναυτιλιακῆς τῶν οἰκονομίας ('Αγγλία, 'Ολλανδία, Γερμανία, Ιταλία, Σουηδία, Δανία κατὰ πρώτων λόγον).

Διὰ τὰς οἰκονομίας τῶν χωρῶν αὐτῶν, πλὴν τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν δαπανῶν διαχειρίσεων, διαφυλάσσονται καὶ τὰ πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ ἀποθεματικά, αἱ δαπάναις ἐπισκευῶν, τὰ ἀσφαλίστρα, τὰ ἀναστοκήμενα ὑλικά, ἀλλὰ καὶ μέρος τῶν ναύλων, τοὺς ὀποίους δὲν ἐπλήρωνεν ἡ κάθε χώρα διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτεροῦ τῆς ἐμπορίου. Αὐτὰ ὀλα, προστιθεμένης καὶ τῆς φορολογίας, ἀντιπροσωπεύουσαν σημαντικὸν ποσοστὸν τοῦ εἰσπραττομένου ναύλου. 'Απομένουν τὰ καύσιμα, τὰ φορτεκφορτωτικά, τὰ λιμενικά εἰς τὴν ἔνην δικαιώματα, τὰ πρακτορειακὰ καὶ αἱ ἐκτάκτως διενεργούμεναι εἰς τὴν ἔνην ἐπισκευαί.

'Η Ἑλληνικὴ οἰκονομία κερδίζει, ἀτυχῶς, λόγω καὶ τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ Τόπου μας, τὰ ὀλιγώτερα ἀπὸ τὰ πολλὰ ποὺ εἰσπράττουν τὰ Ἑλληνικῶν συμφερόντων ποντοπόρα σκάφη. Καθυστερημένη εἶναι ἀκόμη ἡ ναυτιλιακὴ τῆς οἰκονομίας. 'Υπὸ ὀμαλωτέρας συνθήκας εἰς

τὴν ναυλαγοράν, ὅταν οἱ ναύλοι ἐπιτρέπουν τὴν ἔχυπρετησιν τῶν τοκοχρεωλυσίων, τὰς ἀποσθέσεις καὶ τὸ κέρδος, τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, ὅπερ ἐσοδεύει ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὰ ποντόπορα φορτηγά πλοία μας, ἥροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου, μόλις ἀνέρχεται εἰς 20% κατὰ μέσον ὅρον. Οἱ μισθοί — καὶ αὐτοὶ ὅχι ἔξι διλοκλήρου — αἱ ἑδῶ συμπτωματικῶς διενεργούμεναι ἐπισκευαί, αἱ ὀλίγαι προμήθειαι τροφίμων, τὰ ἕξοδα τῶν ἐν Πειραιεῖ ἐφοπλιστικῶν γραφείων καὶ αἱ δαπάναι τῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι τὸ ἀπαντόν τῶν ἐσόδων τῆς οἰκονομίας μας. Τὰ ἀπομένοντα 80% τοῦ ναύλου δαπανῶνται εἰς τὴν ἔνην.

Παρήγορος δῆμος, καταβάλλεται τελευταίως προσπάθεια αὐξήσεως τῆς προσόδου ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν. Αἱ βάσεις τοῦ Σκαραμαγκᾶ καὶ τοῦ ἀνεψιδιασμοῦ εἰς καύσιμα, ἡ ἑδῶ ἐγκατάστασις περισσοτέρων ἐφοπλιστικῶν γραφείων, αἱ ἐπενδύσεις ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων εἰς χερσαίας ἐπιχειρήσεις, αἱ ἄγορας κτημάτων κλπ. τείνουν, πράγματι, νὰ βελτιώσουν τὴν συμμετοχὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν ὅλην οἰκονομικήν μας δραστηριότητα.

Πολλὰ δῆμας ἀπομένουν καὶ δὲν ἔχαρτωνται ὅλα ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν. Τὸ Κράτος θετικὴν ἡμπορεῖ νὰ παράσχῃ βοήθειαν εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτήν. Δὲν τὸ ἐπραξεῖ, διότι δὲν ἔχει ἀκόμη πλήρη κατανόησιν ἀποκτήσει τῆς πλουτοπαραγωγικῆς σημασίας τοῦ πλοίου. Κανεὶς δὲν ἔφροντισε νὰ τὸ ἐνημερώσῃ, οὐδὲ αὐτοὶ οἱ τεταγμένοι τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Αἱ στατιστικές ποσηδόνεις τοῦ Νορβηγοῦ οἰκονομολόγου μᾶς δέδουσαν τὴν εὔκαιριαν ὠρισμένας παραπήρησεις καὶ διὰ τὰ καθ' ἡμᾶς νὰ διατυπώσωμεν. 'Αξιοπρόσεκτοι, πιστεύομεν, νὰ είναι.

## Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΞΑΓΩΓΑΣ ΜΑΣ

Θὰ ὑπερβούν ἐφέτος αἱ ἀπὸ θαλάσσης ἐξαγωγαὶ σταφυλῶν τὰς τριάκοντα χιλιάδας τόννων. 'Απὸ τοὺς λιμένας 'Ηρακλείου, Κατακόλου καὶ Αίγιου θὰ διενεργηθοῦν αἱ φορτώσεις. 'Ηδη εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Ηρακλείου δεκάδες φορτηγῶν γραμμῆς, μὲ χῶρον ψυγείου, ἥρχισαν παραλαμβάνοντα τὸ ροζακί. Προσφιλός ἡ 'Αγγλία, η Γερμανία καὶ τὰ Σκανδιναϊκὰ κράτη. Σουηδία, δανικά, ἀγγλικά καὶ δλανιδικά πλοῖα εἰναι τὰ συγκεντρώνοντα τὸ περιστότερα φορτία. Μικρά ἡ συμμετοχὴ τῶν ιδικῶν μας — τῶν πλοίων τῆς «Ἐλληνικῆς». Τελευταίως προσετέθη καὶ τὸ νεότευκτον «Σίφνος» τοῦ κ. N. Βερνίκου - Εὐγενίδη.

Η μεγάλη ναυτικὴ χώρα, μὲ τὸν τρίτον εἰς τοννάς στόλον ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν διαχειρίσιν τελεῖ ἀκόμη εἰς τὴν κατάστασιν τῆς ὑπαναπτύκτου, προκειμένου διὰ τὰς ιδίας της μεταφοράς!

Ο ναύλος διὰ τὰ σταφύλια δὲν εἶναι μικρός, 22 λίρες 'Αγγλίας τὸν τόννον. Θὰ ἡδύνατο νὰ είναι καὶ μικρότερος. Θὰ ἐπεβαρύνετο, δηλαδή, ὀλιγώτερον τὸ ἐξαγόμενον σταφύλι. Παρήγορος, πάντως, η μικρά, ἔστω, συμμετοχή καὶ Ἑλληνικῶν πλοίων μὲ χώρους ψυγείου. Διαθέτει τοιαῦτα νεότευκτα ἡ «Ἐλληνική». Τώρα θὰ συμμετέχουν τὸ «Σίφνος» καὶ τὸ ναυπηγούμενον ἀδελφὸν του σκάφος. Εἶναι ἡ καλή ἀρχή. 'Ογκούνται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτους αἱ ἀποθέσεις τῆς Νοτιοανατολικῆς Μεσογείου, τῆς 'Ἑλλάδος ιδιαιτέρως, μεταφοραὶ ἐπαθῶν γεωργικῶν προϊόντων. Τὰ σύγχρονα μεταφορικά μέσα χρειάζονται. Τὸ 'Ισραὴλ διεπίστωσεν ήδη τὴν ἀνάγκην. "Οχι δύο, ἀλλὰ ὅκτω μικροῦ τοννάς καταληλὰ φορτηγά γραμμῆς παρήγγειλε προβαδίζουσα η «Σίμη», εἰς τὴν 'Ολλανδίαν. Καὶ θὰ ἐπιτύχῃ τὸ 'Ισραὴλ διὰ τῆς Ναυτιλίας του, τῆς συγκροτηθείσης ἀπὸ νεότευκτα κυρίων σκάφη, τὴν κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἐπάρκειαν εἰς μέσον μεταφορᾶς τοῦ ἔξωτερικοῦ τοῦ ἐμπορίου, ἐνῷ ἡμέρες, οἱ ναυσίδιοι, τώρα μόλις ἀρχίζονται νὰ δέλπωνται τὴν ἀνάγκην τῆς ἀποτινάξεως τῆς ὑπότελείας, ὑπὸ τὴν ὄποιαν τελούν αἱ εἰσαγωγαὶ καὶ αἱ ἐξαγωγαὶ μας, εἰς τὰ πλοῖα τῶν ξένων σημαιῶν. 'Η κατὰ ποσοστὸν μεγαλύτερον συμμετοχὴ καὶ τῶν ιδικῶν μας σκαφῶν ὑπαγορεύεται ὡς μία βασικὴ ἀνάγκη τῆς οἰκονομίας μας.

## ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τῆς 'Υπηρεσίας στατιστικῆς συναλλάγματος καὶ καταρτίσεως ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς Τραπέζης 'Ἑλλάδος, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατά τὸ πρῶτον ἐπτάμηνον τοῦ 1962 ἦτοι ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου μέχρι καὶ τοῦ 'Ιουλίου 1962 ἀνῆλθεν εἰς 61.923.000 δολαρίατρα ἔναντι 57.654.000 δολαρίων τοῦ ἀντιστοίχου ἐπτάμηνου

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ**

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

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

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

**STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS**

ὑπὸ τὴν προσωπικὴν ἐπίβλεψιν τοῦ κ. K. ΚΕΔΡΟΥ

SUB-AGENCIES IN ALL ADRIATIC PORTS

CABLES : AGEMAR TRIESTE

TELEX : INTERNATIONAL 46059

TELEPHONE : 23703 - 29784 - 38262

τού 1961. Παρουσιάζεται ούτω μία αύξησης έκ 4.269.000 δολαρίων και κατά ποσοστό 7,4%.

'Αναλυτικώρετον τὸ εἰσαχθὲν κατὰ τὸ προαναφερθὲν ἐπτάμηνον ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατανέμεται ως ἀκολούθως:

Ναύλοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτήρια 7.586.000 δολλάρια, ἐμβάσματα ναυτιλλομένων 20.982.000, ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν 30.337.000, ἀνεφοδισμὸς καὶ ἐπισκευαὶ 1.134.000, εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ ταμεία 713.000 καὶ φορολογία ἐφοπλισμοῦ 1.171.000 δολλάρια.

Ἐκ τῶν ἀνάτερων προσοῦπτει ὅτι τὴν σημαντικωτέραν αὔξησιν παρουσιάζει τὸ κονδύλιον τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων, συγκρινόμενον μὲ τὸ ἀντίστοιχον τοῦ ἐπτάμηνου 1961, ὅπερ ἦτο 25.259.000 δολλάρια. Σημειούται δηλαδὴ αὔξησης ἐκ 5.077.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 20,10%, ἐνῷ τὸ κονδύλιον τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλλομένων παρουσιάσεις μικρὸν μόνον αὔξησην ἐξ 1.051.000 δολλαρίων ἥτοι κατά 5,27%.

Ἡ αὔξησις αὕτη τῶν ἐμβασμάτων τοῦ ἐφοπλισμοῦ, κατὰ ἄποψιν διατυπωμένη ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁφείλεται σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ εἰς τὸ γεγονός ὅτι, μέρος τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων ἐξοφείται ὑπὸ τῶν ἐνταῦθα γραφείων τῶν ἐπιχειρήσεων, δι' ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων, ἀποστελλομένων πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον. Εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ἀπόφεως ταύτης ἀναφέρεται ἡ μὴ ἀνάλογος αὔξησης τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλλομένων, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρὰ τὴν σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολούμενων εἰς τὰ ποντόρα σκάφη.

Ἐξ ἄλλου, σημειούται ὅτι εἰς τὴν μεγάλην διόγκωσιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων συνετέλεσε καὶ ὁ ἀθρόος ἐπαναπατρισμός, διστὶς συνεπάγεται εὐρύτερα συναλλαγὴν μετά τῆς ἔγχωρίου οἰκονομίας. Συγκεκριμένως ἀναφέρεται ἡ δημιουργία ἐνταῦθα γραφείων τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ μακρότερα παραμονὴ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα, ὡς καὶ τὸ βασικότερον, αἱ πραγματοποιούμεναι ἐνταῦθα ἔξωναυτιλιακαὶ ἐπενδύσεις.

Κατὰ περιοχὰς προελεύσεως τὸ εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατανέμεται ὡς ἔξης:

Ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν 13.848.000 δολλάρια, ἐξ Ἡνωμένου Βασιλείου 39.903.000, ἐκ χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. 1.982.000, ἐκ χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Νομισματικῆς Συνεργασίας 1.032.000, ἐκ τῶν χωρῶν τοῦ Σοδιετικοῦ Συγκροτήματος 3.461.000, ἐκ τῆς λοιπῆς Εὐρώπης 796.000, ἐκ χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς 540.000 καὶ ἐκ τοῦ ὑπολοίπου κόρμου 361.000 δολλάρια. Κατὰ τὸ ἴδιον ἐπτάμηνον τὸ τουριστικὸν συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς 40.260.000 δολλάρια ἔναντι 31.230.000 δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου ἐπτάμηνου τοῦ 1961 καὶ τὸ μεταναστευτικὸν εἰς 66.980.000 δολλάρια, ἔναντι 54.935.000 δολλαρίων τῆς ἀντιστοίχου χρονικῆς περιόδου τοῦ 1961.

## Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Ὑπερτετρακόσιοι "Ελληνες ναυτικοὶ πάστοις εἰδικεύσεως, ἀκόμη καὶ πλοίαρχοι, ὑπηρετοῦν ἐπὶ νορθιγικῶν πλοίων. 'Απὸ τὰς ὑπευθύνους πληροφορίας συνομίλητον μας ἀρχιπλοιάρχου μεγάλης νορθιγικῆς ἐταιρίας διαπιστοῦται ἡ ἱκανοποιητικὴ ἀπόδοσις, ἡ πειθαρχημένη εἰς τὸ καθῆκον προσήλωσις τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ. Εἶναι, ἄλλωστε, γνωστὸν τὸ γεγονός, ἅτι ὁ "Ελληνος εἰς τὴν ἑννη, ὅπως καὶ ὁ ναυτικός μας ἐπὶ τῶν ἑνῶν πλοίων, ἐπιδεινούει ἀρέτας, ἐν λαθανασίᾳ συχνά καταστάσεις διελύσασι, διὰν ἐδῶ διαμένη ἡ καὶ διὰν ἐργάζεται ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων. Πληρώνονται καλά οἱ ναυτικοὶ μας ἐπὶ τῶν νορθιγικῶν πλοίων. 'Ο ναύτης μὲ τὰς ὑπερωρίας καὶ τίνα ἐπιδόματα φένει τὸν μισθὸν τῶν 55 λιρῶν μηνιαίων. Δὲν εἶναι, δύναται, ἡσαφαλισμένος διὰ τὸ γῆρας. Χάνεται τὴν συντάξιμον ὑπηρεσίαν του, τὴν ὅποιαν αὔριον θὰ είναι δύσκολον νὰ ἔχαρονται.

Θὸ πρέπει νὰ καταδηληθῇ ἀπὸ μέρους τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἰδιαιτέρω προσπάθεια, ἵνα καὶ οἱ ἐπὶ νορθιγικῶν πλοίων ἐργάζομενοι "Ελληνες ναυτικοὶ ἀσφαλισθοῦν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Τὸ συμφέρον των τὸ ὑπαγορεύει. Διὰ τοὺς ἄλλους ἑνῶν ναυτικούς αἱ εἰσφοραὶ διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν ἔχασφαλιζονται, ἐν τῷ ὑπηρετοῦν ἐπὶ ἑνῶν ἐθνικήτος πλοίων. Τώρα, μὲ τὴν ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ ἀνεργίαν, ἡ ναυτολόγησις τῶν ἀνέργων ἐπὶ ἑνῶν πλοίων θὰ ἀναπτυχθῇ περισσότερον. Εἶναι ἡ διέξοδος. Οἱ "Ελληνες είναι ἄξιοι ἐργάται θολάσσης. Εἶναι οἱ καλύτεροι.

Οἱ "Εβραίοι στεροῦνται πληρωμάτων εἰδικεύμενων, ἀπρόθυμοι δὲ εἶναι καὶ οἱ νέοι διὰ τὸ ναυτηρὸν ἐπάγγελμα. 'Η προγραμματισμένη ἐπιδίωξις τῆς Ναυτιλίας τοῦ ἐνός ἐκατομμυρίου τόνων προσκρούει εἰς τὴν Ἑλλειψιν ἐμφύκου ὑλικοῦ. Οἱ "Ελληνες καλούνται, δχι μόνον νὰ συμπληρώσουν τὰ κενά, ἀλλὰ καὶ νὰ διδάξουν τὴν ναυτικὴν τέχνην εἰς τοὺς "Εβραίους.

Οἱ Νορβηγοὶ ἐπέτυχον τὴν τεραστίαν διόγκωσιν τοῦ ἐθνικοῦ των τοννᾶς — περὶ τὰ 13 ἑκατομ. τόν. γκρός — χωρὶς ἐκ παραλλήλου νὰ

διαθέτουν καὶ τὸ ἀνάλογον ναυτεργατικὸν δυναμικόν. 'Ιταλοί, Ἰσπανοί, "Ελληνες καὶ φυγάδες ἀπὸ τὰς Βαλτικὰς χώρας ἐπανδρώνουν ἡδη τὰ νορθιγικὰ πλοῖα. 'Η προϊόντα, ἀλλως τε, διομήχανικὴ ἀνάπτυξις τῆς Νορβηγίας ἀνέστειλε τὴν κάθοδον πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν νέων. Τὸ αὐτὸν φαινόμενον τῆς ἀπόχης ἀπὸ τὰ θαλασσιτικὰ ἔργα παρατηρεῖται εἰς ὅλην τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Οἱ μεσογειακοὶ λαοὶ μὲ τὴν ὑπεραφονούσταν ἐπάρκειαν ἐργατικῶν χειρῶν θὰ κληθοῦν νὰ ἐπανδρώσουν τὰ πλοῖα τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Βορείου Εὐρώπης.

Καὶ διερωτώμεθα; Τί ἀρά γε θὰ μᾶς συνέφερε περισσότερον; Νὰ ἀφήσωμεν τοὺς καλούς ναυτικούς μας νὰ μεταναστεύσουν πρὸς τὰς ξένας ναυτιλίας, πρὸς αὐτὰς ποὺ μᾶς συναγωγίζονται ἡ νὰ ἀποκτήσωμεν ἡμεῖς τὴν περισσότερη πλοία, διευρύνοντες τὴν δραστηριότητά μας εἰς τὴν θάλασσαν, διαφυλάσσοντες οὕτως ὑπὲρ ἡμῶν τὰ πλεονεκτήματα, τὰ πολύτιμα πράγματα, τῆς ναυτικούς τοῦ "Ελληνος;

## ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ

Τριακόσιοι, περίπου, "Ελληνες ναυτικοὶ ἀπασχολοῦνται ἡδη εἰς τὰ πλοῖα τῆς "Ζίμη". 'Η ἐργασία των διέπεται ἀπὸ τοὺς κανονισμούς, τοὺς κρατοῦντας εἰς τὸ Ισραὴλ καὶ θὰ πρέπει νὰ ὑμολογηθῇ, ὅτι οἱ δροὶ ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς "Ζίμη" δὲν εἶναι κατώτεροι, τῶν ἐν ισχύι εἰς τὰ πλοῖα τῶν μεγάλων δυτικοευρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν. Οἱ "Ελληνες ναυτικοὶ εἰναι εύχαριστημένοι. Δὲν εἶναι, δύναται, ἡσαφαλισμένοι εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Καὶ τὸ αἴτημα αὐτὸν διετυπώθη ἡδη πρὸς τοὺς ἀμροδίους τοῦ Ισραὴλ ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. Πρόκειται αὐτὸν τὸ ζήτημα, ὅπως καὶ τὸ δόλον τῆς προσλήψεως "Ελλήνων ναυτικῶν ἐπὶ ισραηλινῶν πλοίων, νὰ ἀποτελέσῃ θέμα διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῆς Διευθύνσεως τῆς "Ζίμη".

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΕΥΤΕΡΑΝ ΣΧΟΛΗΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Συνεχήτηθε καὶ ἐνεκρίθη κατ' ἀρχὴν ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως ἡ πρότασις τῶν στηλῶν αὐτῶν περὶ συστάσεως παρὰ τὸ «Ελληνικὰ Ναυπηγείων» δημοσίας νυκτερινῆς σχολῆς μηχανικῶν.

Προετίναμεν συγκεκριμένων: Εἰς κτίριον ἐγγὺς τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά νὰ στεγασθῇ ἡ σχολή. Οἱ μαθηταί της θὰ ἀναλάδουν ἐργασίαν μαθητευόμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Μικρότερον θὰ δρισθῇ τὸ ἡμερομίσθιον καὶ αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὸ Ι.Κ.Α. Σύμβασις τούτῳ θὰ συναφθῇ μὲ τὰς διοικήσεις τῆς σχολῆς καὶ τὸν «Ελληνικὸν Ναυπηγείων». Εξάωρος θὰ εἶναι ἡ ἀπασχόληση. Μετ' αὐτὴν οἱ μαθητευόμενοι θὰ προσέρχωνται εἰς τὴν σχολήν. 'Εκεῖ, ἀφοῦ ἀναπαυθοῦν καὶ καθαρισθοῦν, θὰ διακούσουν ἐπὶ τετράωρον τὰ θεωρητικὰ μαθήματα. Καθηγήσαται: κλιμάκια ἐκ τῶν διδασκόντων εἰς τὴν σχολὴν μηχανικῶν 'Ασπροπόρου.

Περὶ ὥραν 7 μ.μ. θὰ τερματίζωνται τὰ μαθήματα. Τὰ λεωφορεῖα ποὺ μεταφέρουν εἰς Πειραιάς τοὺς ἐργάτας τῶν ναυπηγείων θὰ δέχωνται καὶ τοὺς μαθητὰς τῆς σχολῆς, τὸ πρωΐ ἐκ Πειραιῶς, τὸ ἐσπέρας ἀπὸ τὸν Σκαραμαγκάν. Φοίτησι τριετής.

Κατάδηλα τὰ πλεονεκτήματα ἐκ τοῦ προτεινομένου συνδυασμοῦ. 'Εξασφαλίζεται ἡ πρακτικὴ κατάρτισις τῶν μαθητῶν. Ποὺ ἀλλού καλύτερον παρὰ εἰς τὸν "Ελληνικὸν Ναυπηγείων"; Διὰ τοὺς μαθητὰς αὐτοὺς θὰ λειψουν: ἡ ἀπροθυμία τῶν ἐργοστασιαρχῶν τοῦ Πειραιῶς νὰ τοὺς προσλάβουν, αἱ ὑπηρετικαὶ ἀγγαρίαι (σκούπισμα, τὰ φώνια στὸ σπίτι κλπ.), ἡ ὀδρεάτη παροχὴ τῶν ὑπηρεσιῶν των, αἱ πλαστογραφίαι μαθητεύσεως εἰς τὰ γκαράζ καὶ τὰ φαναρτζίδικα καὶ ἡ νυκτερινή, μέχρι τῆς 10ης ἐσπερινής, παρακολούθησις μαθημάτων θεωρητικῶν, ἐκ τῶν ὑποίων ἐλάχιστα κατορθώνει ὁ κατάκοπος ἀπὸ τὸν δεκάρων μόχθον τῆς ήμέρας μαθητῆς νὰ καταλάβῃ καὶ νὰ συγκρατήσῃ. Θὰ κερδίσουν τούναντον οἱ μαθηταί: θετικὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν εἰς τὰς τελείας ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων. Θὰ μισθοδοτοῦνται. Θὰ ἐργάζωνται ὀλιγώτερον καὶ μὲ κάποιαν, ἐπιβαλλομένην, ἀλλώς τε, ἀνεστινθήσουν τὰ μαθήματά των εἰς τὴν σχολήν, τὴν δημοσίαν, σημειωτέον, χωρὶς τὰς γνωστὰς ἐπιβαρύνσεις τῶν ἐδῶ φροντιστηρίων καὶ σχολῶν. Θὰ γίνουν καλοὶ μηχανικοί. 'Εξερχόμενοι τῆς σχολῆς, θὰ ναυτολογηθοῦν ἐπὶ διετίσιν ὡς δόκιμοι καὶ θὰ λαμβάνουν τὸ δίπλωμα τοῦ γ' μηχανικοῦ δι' ὅλα τὰ πρωτοτύρια συστήματα τῶν πλοίων.

Διακόσιοι μαθηταί δινατόν νὰ φοιτοῦν εἰς τὰς τρεῖς τάξεις τῆς σχολῆς. 'Ανάλογος θὰ είναι καὶ ἡ ἔκτασις τοῦ κτιρίου: Τρεῖς αἴθουσαι διδασκαλίας, δύο δωμάτια διοικήσεως, μία αἴθουσα συγκεντρώ-

Telegrams: "GENICOLAOU..  
LONDON

## GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

σεων καὶ οἱ δοηθητικοὶ χῶροι (πλυντήρια κλπ.), κεντρικὴ θέρμανσις. Τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως θὰ ἀναλάβῃ τὰ δαπάνες λειτουργίας τῆς σχολῆς. 'Ο χορός διὰ τὸ κτίριον ἀναζητεῖται. 'Ἐχομεν ὑπὲ' δψιν μας τὴν προσφορὰν πρὸς τὸν γράφοντα ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένου μεγάλου ἐφοπλιστοῦ μας. Πρὸς αὐτόν, ἐν καιρῷ. Θὰ ὑποβληθῇ πλήρης ἡ μελέτη τῆς ἀνωτέρω προτάσεως, τῶν σχεδίων καὶ τῶν δαπανῶν ἀνεγέρσεως τοῦ κτίριου τῆς σχολῆς. 'Ελπίζομεν νὰ τύχουν τῆς ἐγκρίσεως του.

"Αλλος καλύτερος τρόπος καταρτίσεως ἀξίων στελεχῶν διὰ τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοίων μας δὲν ὑπάρχει. 'Η σχολὴ 'Ασπροπύργου δὲν ἔπειρκε. 'Ἄς δοηθῆσουν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἀποκτήσωμεν καὶ μίαν ἄλλην σχολὴν ἀξίαν τῆς ἀποστολῆς της. Τὰ συμφορούντα τῶν ἔξυπρετούντων. 'Ἄς προσέξουν ἐνὸς καὶ μόνον δικαιεύμερου, τοῦ τελευταίου, τὰ ἀτυχήματα τῶν ἀλληλικῶν πλοίων. Τὰ περιστότερα ἀναφέρονται εἰς «ἀνώμαλια» τῶν μηχανῶν καὶ εἰς «ἀμελείας» τοῦ πληρώματος. Αἱ ζημιαὶ εἶναι μεγάλαι. Αὐτὰς ἃς ἀναλογισθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ ὅς προέλθουν ἀρώγοι εἰς τὴν σύστασιν τῆς δευτέρας δημοσίας σχολῆς μηχανικῶν.

#### ΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ

Εἰς ἐπιτροπὴν ἑξ εἰδικῶν, θὰ παραπεμφθῇ ἡ τελικὴ μελέτη τῶν πρατσεων, βάσει τῶν ὅποιων θὰ διαρρυθμισθῇ ἐκ βάθρων ὀλόκληρον τὸ καθεστῶς τῶν εἰσαγωγικῶν (διὰ τὸ δίπλωμα γ' τάξεως) καὶ πρασαγωγικῶν ἔξετάσεων τῶν ἀξιωματικῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, γεφύρας καὶ μηχανοστασίου.

'Ως γνωστόν, τὸ ισχὺον σήμερον σύστημα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ἀξιωματικοῦ οἰστόντης εἰδικότητος, τελεῖ ἐν πλήρει ἀναθεωρήσει. 'Ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὸν Διευθυντὴν Μελετῶν τοῦ 'Υπουργείου κ. Χανίδην, ἡρεύνησε τὰς δυνατότητας προσαρμογῆς τῆς ἔξεταστας ὥλης πρὸς τὰς συγχρόνους τεχνικὰς καὶ οἰκονομικὰς ἔξελίξεις τῆς Ναυτιλίας, ὡς καὶ τῆς καθιερώσεως νέας μεθόδου διὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἔξετάσεων, ἥτις νὰ εἶναι ὀλιγάτερον αὐτηρά καὶ πραστότερον δικαία, διὰ τοὺς μετέχοντας εἰς αὐτὰς ἀξιωματικούς. Σημειούσται χαρακτηριστικῶς, ὅτι διὰ τὸ εἰσαγωγικὸν δίπλωμα καὶ ἐν ἀντιθέσει μὲν διὰ τοὺς συμβαίνει κατὰ τὰς ἔξετασεις καὶ αὐτῶν τῶν ἀνωτάτων ἀκταινευτικῶν ἴδρυμάτων, ὁ ἔξεταζομένος ἀπορρίπτεται εἰς ἀπαντά τὰ μαθήματα, ἐὰν ἀποτελεί εἰς ἐν καὶ μόνον ἑξ αὐτῶν. 'Εσχάτως, διὰ νὰ καταστῇ πλέον εὔκαμπτος ὁ τρόπος διεξαγωγῆς τῶν ἔξετάσεων, ἐφημησθῇ καὶ μόνον διὰ τοὺς πλοιάρχους γ', τὸ σύστημα τῶν «ὅμαδων», βάσει τοῦ ὅποιου ἡ ἀποτυχία εἰς ἐν μάθημα σημαίνει ἐπανετάσιν καὶ εἰς τὰ ὑπόλοιπα μαθήματα τῆς αὐτῆς «ὅμαδος». 'Ηδη, ἐκ τῆς ὀλιγομήνου ἐφαρμογῆς του καὶ τὸ σύστημα αὐτό, ἀπεδείχθη ὡς ὑπερμέτρως αὐστηρόν, ἐφ' ὅσον τὴν μερικὴν ἀποτυχίαν, ὀφειλόμενην ἔνιοτε καὶ εἰς ψυχολογικούς λόγους, μεταβολεῖ εἰς γενικήν, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ ἐπανεξετάζωνται οἱ ἐνδιαφέρομενοι καὶ εἰς τὰ μαθήματα εἰς τὰ ὅποια ἐνδεχομένως ἡρίστευσαν. 'Ως ἐκ τούτου, τὸ σύστημα τῶν «ὅμαδων» δὲν ἐπεξετάζῃ, ὡς προεβλέπετο, καὶ διὰ τοὺς ἔξεταζομένους διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ γ' μηχανικοῦ.

'Ἐπι τῶν δύο αὐτῶν θεμάτων, τῆς προσαρμογῆς δηλαδὴ τῆς ὥλης καὶ τῆς καθιερώσεως δικαιοτέρου καὶ πλέον ἐπιεικούς συστήματος ἔξετάσεων, ἡ ὑπὸ τὸν κ. Χανίδην ἐπιτροπή, δὲν ἡδύνηθη νὰ συμφωνήσῃ οὔτε εἰς ἐν ἔστω σημείον. Τὰ μέλη τῆς διετύπωσαν ἀπόφεις ἀξιολόγους κατὰ τὸ μέλλον καὶ ἡπτον, αἵτινες ὅμως δὲν συμπίπτουν μεταξὺ των καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν συγκεράννυνται. 'Ακριδῶς διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀπεφασίσθη ἡ μελέτη τοῦ ὅλου θέματος νὰ παραπεμφθῇ εἰς ἔτεραν ὀλιγομελῆ ἑξ εἰδικῶν ἐπιτροπῆν, μὲ ἔργον τὴν ἐπιλογὴν τῶν καλυτέρων ση-

μέων τῶν γενομένων ὑποδείξεων, τὴν ἐναρμόνισιν των καὶ τὴν προσαρμογὴν των εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ἀρτίας καταρτίσεως τῶν γένων στελέχων τοῦ πλοίου, χωρὶς τὴν ἐπίδειξιν ὑπερμέτρου, ἀδίκου ἐνίοτε, αὐστηρότητος.

#### ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΛΥΤΕΡΩΝ

"Ἡτο ἀξιόλογον τὸ μορφωτικὸν ἐπίπεδον τῶν ὑποψηφίων κατὰ τὰς ἔφετεινάς εἰσαγωγικάς ἔξετάσεις εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 'Υψηλότερον κατὰ πολὺ, ἐκείνου τῶν διαγωνισθέντων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. 'Ἡ ικανοποιητικὴ ἀπόδοσίς των εἰς δύνοκλα κατὰ τὸ μέλλον καὶ ἡπτον θέματα, ἐπέτρεψε τὴν αὐστηρότηταν τῶν ἐπιλογῶν, εἰς τρόπον ὃστε οἱ νέοι πρωτοετεῖς, τόσον τῶν τριών Σχολῶν Πλοιάρχων, όστον καὶ τῶν Μηχανικῶν καὶ Ἀσυρματιστῶν, νὰ θεωρούνται ως οἱ καλύτεροι ἐκ τῶν εἰσαγωγικῶν εἰς αὐτάς, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Καὶ ἀποτελεῖ ἀναμφισθῆτης σύνθετην προϋπόθεσιν ἡ αὐστηρά ἐπιλογή, διὰ τὴν καλυτέραν κατάρτισιν τῶν αὐτισμῶν στελεχῶν τοῦ πλοίου καὶ τὴν περαιτέρω ἄνοδον τοῦ κύρους τῆς Δημοσίας Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως.

#### ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΔΡΑΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΜΗΝ

"Υποδειγματικὴν δραστηριότητα καὶ δημιουργικὸν ζῆλον, ἐπέδειξαν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη αἱ διοικήσεις τῶν Σχολῶν 'Υδρας καὶ Κύμης. 'Αξίζουν τὸν ἀνεπιφύλακτον ἐπανον.

"Υπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ἀποπτείαν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἔγένοντο πολλαὶ καὶ ἐκτεταμένα διαρρυθμίσεις εἰς τὴν Σχολὴν 'Υδρας. Πλέον ἀνέτος κατέστη ὁ χώρος καὶ ὡς ὅλη ἐγκατάστασις τοῦ ἀκταινευτικοῦ μας φυτωρίου, ἔξηρθη δ' ἐν ταύτῳ ὁ ἱστορικὸς χαρακτήρα τῶν κτίρων του καὶ ἔξωπλοισθ μὲ κειμῆλος μεγάλης ἀξίας τόσον ἐκ τῶν ἀγώνων τοῦ Εἰκοσιένα, ὃσον καὶ ἐκ τῆς δραστηριότητος τῆς ναυτιλίας κατὰ τοὺς πρώτους μετεπανεστατικούς χρόνους. 'Ο ἀντιπλοίαρχος κ. Φραγκίσκος, ὁ Διευθυντὴς τῆς Σχολῆς, ἐπετέλεσεν ἔργον διὰ τὸ ὅποιον αἱ στήλαι αὐταὶ θερμῶς τὸν συγχαίρουν.

"Άλλα καὶ εἰς τὴν Κύμην, κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη, συνετελέσθησαν πολλά, ὃστε νὰ ἀλλάξῃ πράγματι ἡ φυσιογνωμία τῆς λειτουργούσης ἐκεὶ τρίτης σχολῆς πλοιάρχων. Τὸ μικρὸν διώροφον κτίριον τὸ ὅποιον εὑρίσκεται εἰς τὸ κέντρον μιᾶς ἀδιασμορφῶν οἰκοπεδῆς ἐκτάσεως, ὥδη περιβάλλεται ἀπό κήπους, δενδροστοιχίας καὶ μόνιμου περιφράξιν μὲ ἔνα ἐπιβλητικὸν πυλῶνα.

"Ἡ φιλοπονία τῶν διοικούντων τὴν σχολὴν, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν πλωτάρχην - λιμενικὸν κ. Π. Φουστέρην, κατώρθωσε μὲ τὰς μικροτέρας δυνατάς δαπάνες νὰ συμπληρώσῃ πολλάς ἐλλείψεις καὶ νὰ ἐπιτύχῃ περισσότερας ἐκεὶ τρίτης σχολῆς πλοιάρχων. Τὸ μικρὸν διώροφον κτίριον τὸ ὅποιον εὑρίσκεται εἰς τὸ κέντρον μιᾶς ἀδιασμορφῶν οἰκοπεδῆς ἐκτάσεως, ὥδη περιβάλλεται ἀπό κήπους, δενδροστοιχίας καὶ μόνιμου περιφράξιν μὲ ἔνα ἐπιβλητικὸν πυλῶνα.

"Βασικὴ ἐλλειψὶς παραμένει πάντοτε τὸ κτίριον τοῦ σχολῆς, τὸ οἰκοδομήματος, τὸ ὅποιον εἰς τὸν πρῶτον όροφον θὰ περιλαμβάνῃ αἰθουσαν φαγητοῦ καὶ εἰς τὸ δεύτερον κοιτῶνας διὰ τὴν αὐξησιν ἐνδεχομένων τῆς δυναμικότητος τῆς σχολῆς (55 μαθηταὶ ἐφοίτησαν ἔφετο). 'Ἐλπίζεται νὰ μὴ δραδύνῃ πολὺ ἡ ἐκτέλεσις καὶ τοῦ ἔργου τούτου διὰ

## N. J. GOULANDRIS LTD.

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

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE  
NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

τού όποιου ή τρίτη σχολή πλοιάρχων, θα διοκληρώσῃ τας έγκαταστάσεις της.

### ΟΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΙ ΠΛΟΕΣ

Διά πρώτην φοράν οι μαθηταί των Δημοσίων Σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού, είχον κατά την λήξασαν θερινήν περιόδον την δυνατότητα μιάς πολυτυμέρου άσκησης έπι πλοίου. 'Εδιδάχθησαν την χρήσιν των διαφόρων όργανων της γεφύρας και τὸν χειρισμὸν τῶν μηχανῶν, εἰς τὴν θεωρίαν καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν, ὑπὸ τῶν καθηγητῶν των καὶ τοῦ πληρώματος, τὸ δόπιον ἄλλωστε καὶ ἐδοθῆσαν εἰς τὰ κύρια καὶ δευτερεύοντα καθηκόντα του.

Οι μέχρι τούδε ἔκτελούμενοι πλόες διὰ τοῦ μικροῦ ξύλινου ἐκπαιδευτικοῦ σκάφους τῶν Σχολῶν δὲν παρέχον εἰς τοὺς μαθητάς των ἀλληλην δυνατότητα, πλὴν ἐκείνης τῆς πρώτης ἀναστροφῆς καὶ γνωριμίας μὲ τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον, ἐντελῶς ὀντεπαρκούς, ὡς ἦτο φυσικόν, δι' ὑποψηφίους ἀξιωματικούς τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού. Οὕτα κατέστη ἐπιτακτικὴ ἢ ἀνάγκη τοῦ συγχρόνου ἐκπαιδευτικοῦ σκάφους, ἢ ἐπιβραδυνούμενή ἀπόκτησις τοῦ ὁδήγησης τὸ ὑπουργεῖον εἰς τὴν προσωρινὴν λύσιν τῆς χρησιμοποίησεως, κατὰ τὴν λήξασαν περίοδον, τοῦ δηζελοκινήτου ἐπιβατηγού «Γλάρος». 'Επιβιανόντες τούτον τοῦ διάδαστος 400 περίποτον μὴ τελειόφοιτοι μαθηταὶ τῶν Σχολῶν Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καὶ Ἀσυρματιστῶν, είχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ γνωρίσουν εἰς ἴκανον ποιητικὸν βαθμὸν τὸν Ἑλληνικὸν θαλάσσιον χῶρον, νὰ ἐπισκεφθοῦν ὥρισμένους λιμένας καὶ νὰ ἀποκτήσουν τὴν πρώτην πείραν ἐπὸ τοῦ τρόπου ἐργασίας καὶ τῶν συνθηκῶν ἐνδιαιτήσεως τοῦ «Ελληνος ναυτικοῦ».

Τὸ πρώτην γόνον «Γλάρος» ἔξετέλεσε συγκεκριμένως δάδεκα μερικούς, ὡς ἔχαρακτηρίσθησαν, ἐκπαιδευτικούς πλόες, ἀποτελέσαντας τρεῖς κύκλους ἐκπαιδεύσεως, εἰς ἕκαστον τῶν ὅποιων μετέσχον 120 μαθηταὶ ἐκ τῶν τριῶν Σχολῶν Πλοιάρχων, τῶν Μηχανικῶν καὶ τῶν Ἀσυρματιστῶν. Πλὴν τῶν στελέχων καὶ τινῶν βασικῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τοῦ σκάφους ἐπέδαινεν ὃ ὑπότικητής τῶν Σχολῶν 'Ασπροπόρου, βοηθούμενος ὑπὸ ἑνὸς μικροῦ διδακτικοῦ καὶ διοικητικοῦ ἐπιτελείου, ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν ἐν πλάνῳ θεωρητικὴν διδασκαλίαν καὶ παρακολούθησιν τῆς πρακτικῆς ἀσκήσεως τῶν μαθητῶν.

Ἐκαστος ἐκ τῶν τεσσάρων ἐκπαιδευτικῶν πλόων, εἶχεν ὡς ἀφετηρίαν τὸν λιμένα Πειραιῶν, διάρκειαν ἐδδομαδίσιαν κατὰ κανόνα καὶ περιελάμβανε προσεγγίσεις εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ 'Ιονίου καὶ τοῦ Αιγαίου. Κατὰ τὸν ἐκπαιδευτικὸν κύκλον τοῦ 'Ιονίου, ἐπὶ παραδείγματι, ἔξετέλεσθησαν τέσσαρα διαφορετικὰ δρομολόγια, τὰ ἔξι: 1) Πειραιεὺς — Ωρωπὸς — Χαλκίς — Αίδηψος — Σκίαθος καὶ Βόλος. Διάρκεια πλοῦ 38 ὥραι. 2) Πειραιεὺς — Ἰτέα — Πάτραι — Ζάκυνθος — Κατάκωλον — Πάτραι — Πειραιεὺς. Διάρκεια πλοῦ 41 ὥραι. 3) Πειραιεὺς — Βόλος — Θεσσαλονίκη — Αίδηψος — Χαλκίς — Αλιβερίου, διάρκεια 36 ὥραι καὶ 4) Πειραιεὺς — Πόρος — Ναύπλιον — Υδρα, διάρκεια 22 ὥραι.

Ἡ κατὰ τὰ ταξίδια σύνταξη ἐπίδοσις τῶν μαθητῶν, ὡς διεπιστάθη τούλαχιστον κατὰ τὰς ἔξετάσεις, αἵτινες διενηργήθησαν κατὰ τὸ τέλος ἐκάστου ἐκπαιδευτικοῦ πλοῦ, ὑπῆρξε λίαν ἴκανον ποιητική. Πλὴν ἔλαχίστων τινῶν ἔξαιρέσεων, οἱ μαθηταὶ ὑπενθήθησαν εἰς τὸ νὰ ἀφομοίωσουν σχι μόνον τὴν κτηθεῖσαν πείραν κατὰ τὴν συστηματικὴν αὐτὴν πρακτικὴν τῶν ἀσκήσην, ἀλλὰ καὶ τὰς θεωρητικὰς γνώσεις τὰς ὅποιας ἔλαβον καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ προηγουμένου ἐκπαιδευτικοῦ ἔτους. Οὕτω, κατὰ τὴν πρόδηλεψιν τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ ἐπιτελείου τῶν Σχολῶν, ἡ ἀπόδοσίς των κατὰ τὴν νέαν σχολικὴν περίοδον, ἀναμένεται νὰ εἴναι ιδιαιτέρως ἀξιόλογος.

### ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΥΜΝΑΣΙΑ

Σύγχυσις περὶ τὸν θεσμὸν τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων, ἡ ὅποια ἐνδέχεται ἀνασταλτικῶν νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξίν του. Καὶ εἴχεν χαιρετισθῆ ὅτος, ὅτε τὸ πρώτον, τὸ 1955, καθειρώθη, ὡς ἔνδιολογον δῆμον διὰ τὸν ἔγκαιρον προσανατολισμὸν τῶν νέων πρὸ τοῦ ναυτικοῦ ἐπάγγελμα. Τὸ ἰδρυθέντα δέσσει τοῦ οἰκείου νόμου (Ν.Δ. 3088/1954) Ναυτικά Γυμνάσια Οίνουσσῶν καὶ Ἰθάκης, κατὰ κοινὴν διοικούμενα, ἀποδοτικῶς ἐλειτούργησαν καὶ λειτουργοῦν ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν εἰδικῆς τοῦ ὑπουργεῖον Παιδείας καὶ ἐπὶ τὸ δέσσει προγράμματος περιλαμβάνοντος τὴν διδασκαλίαν ναυτικῶν μαθημάτων ἐπὶ πέντε ὄκτὼ ὥρας ἐδδομαδισίων, εἰς τὰς τρεῖς τελευταῖς τάξεις των.

Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ περὶ τὸ ἔτος 1959, ἐπιχειρεῖται, ὡς γνωστόν, ἡ ἀνοδιοργάνωσις τῆς τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως διὰ τοῦ νόμου 3.971, ὅστις σὺν τοῖς ἄλλοις, προέδλεψε καὶ τὴν ἰδρυσιν Γυμνασίων Ναυτικῆς Κατεύθυνσεως, χωρὶς ὅμως ἐπακριβῶς νὰ προσδιορίζεται ὡς χαρακτήρας των, τὸ ἐκπαιδευτικόν των πρόγραμμα, τὰ προσόντα τῶν ἀποφοίτων.

Οὕτω καὶ ἐπὶ τῇ δέσσει τοῦ νέου νόμου, ἔτερα δύο δημόσια ναυτικά Γυμνάσια ἰδρύθησαν εἰς τὰ Καρδάμυλα καὶ τὸν Βροντάδον, ἐνώ διὰ σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας ἐπεπτάπτη ἡ ἰδρυσις δύο ιδιωτικῶν Γυμνασίων Ναυτικῆς Κατεύθυνσεως εἰς τὸ 'Ηράκλειον καὶ εἰς τὸν Πειραιά. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἔτερα δύο ιδιωτικά Ναυτικά Γυμνάσια είχον ἰδρυθῆ καὶ λειτουργοῦν εἰς τὸν Πειραιά, δέσσει τοῦ προηγουμένου οἰκείου νόμου.

Καὶ διατυπώνται δάσιμος τώρας ἡ ἀπορία, τόσον μεταξὺ τῶν μαθητῶν τῶν ἐν λόγῳ Γυμνασίων, σσον καὶ μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας: Τὰ Ναυτικά Γυμνάσια τοῦ νόμου 3088 τοῦ 1954 είναι τὰ αὐτά μὲ τὰ Γυμνάσια Ναυτικῆς Κατεύθυνσεως τοῦ μεταγενεστέρου νόμου. Καὶ ἐάν πρόκειται περὶ τοῦ ἰδίου θεμοῦ, ἀναπροσαρμοσθέντος εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἀναδιοργανωθείσης τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως, διατί δὲν ὄριζεται σαφῶς καὶ μάλιστα διὰ τῆς καταργήσεως τοῦ νόμου 1954; 'Ἐάν πάλιν ὑπάρχῃ διαφορισμός εἰς τοὺς τύπους τοῦ τύπου τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων — κακῶς καθ' ὥμας — διατί δὲν τύπους τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων εἰσι ταῖς μορφῇ του; Νὰ προσδιορισθούν δηλαδὴ διὰ διατάγματος τὰ διαφορετικά προγράμματα διδακτέας ὑλης, ὡς καὶ τὰ προσόντα τῶν ἀποφοίτων των.

Ἐπιβάλλεται τὸ ταχύτερον ἡ περὶ τὸν χρήσιμον αὐτὸν θεσμὸν τῆς Μέσης Ναυτικῆς Παιδείας σύγχυσις νὰ ἀρθῇ. 'Ως προανεφέρθη ἐνδέχεται νὰ ἀναστείλῃ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν του.

### Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ N.A.T.

Σταθερώς τὴν ἀνοδὸν ὁδεύει τὸ N.A.T. κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη. Μὲ οἰκονομικὴν εὐέξιαν, διοικητικὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ συνταξιοδοτικὴν δραστηριότητα, πρωτοφανῆ διὰ τὴν ἀκατονταῖται του ιστορίαν. Δὲν κατέστη, δεβαίως, εἰσέτι ὁ ὄργανος μόδις ἐκεῖνος, ὅστις καλύπτει καὶ διὰ τῶν κατωτάτων ὅριων τῶν παροχῶν του τὰς διαστικὰς ἔστω ἀνάγκας ὅλων τῶν ἀπομάχων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Τὸ περιπτειῶδες παρελθόν του 'Ιδρυματος, ἡ φύσις τῆς ἀσφαλίσεως τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ ἡ πραγματικότης τῆς ἐν γένει κοινωνίκης ἀσφαλίσεως, εἰς τὴν 'Ελλάδα, παραπόδισαν μίαν τοιαύτην ιδιαίτερην ἔξελιξιν. Διαγράφεται ὅμως σαφῶς ἡ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτή πορεία τοῦ N.A.T., ἀν ληφθῆ ὑπὸ σφίντεις τοῦ διάστημα μιᾶς ἐπταετίας αἱ κατώτεραι συντάξεις του ηγέτηθησαν κατὰ 108%.

Ταῦτα ἔξ αφορμῆς στοιχείων τινῶν τῆς δραστηριότητος τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου μαζί, τὰ ὅποια ἀνεκοινώθησαν ἐσχάτως. Παρέχουν ἐναργῆ τὴν εἰκόνα τῆς σημειωθείσης προσόδου κατὰ τὴν τελευταῖς ἐπταετίας εἰς τὸ "Ιδρυματος" καὶ ἀναδεικνύουν τὸν ἀποφασιστικὸν ρόλον τῆς συνετούς καὶ ἐπιδεξίας διοικητικῆς του. Διὰ πρώτην φοράν τὸ N.A.T. δὲν διοικεῖται ἐμπειρικῶς. Μία διαθεία ἐπιστημονικὴ ἀντίληψις τῶν ἀσφαλιστικῶν προσδημάτων τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας διέπει ἀπόσας τὰς ἀκόλησισις εἰς τὴν πολύμορφον δραστηριότητά του.

'Αλλ' ἂς ἐλθωμεν εἰς τοὺς ὄριθμούς: Εἰς διάστημα ἐπταετίας ἡ ἀνωτάτη σύνταξης ἡ παρεχομένη ὑπὸ τοῦ N.A.T. ηγέτηθη κατὰ 83,5%, ἡ μέση κατὰ 106,9% καὶ ἡ κατωτάτη κατὰ 108,3%. 'Αναλυτικώτερον: 'Η ἀνωτάτη σύνταξης ἀνήρχετο τὸ 1955 εἰς 3.070 δραχ. καὶ τὸ 1962 εἰς 5.634 δραχ. 'Η μέση ἀνήρχετο πρὸ ἐπταετίας εἰς 435 δραχ. καὶ ἡδη ἔχει φθάσει τὰς 900 δραχ. καὶ καὶ τὴν κατωτάτη, ἐν 300 δραχ. τὸ 1955 ἀνήρχετο κατὰ τὸ 1962 εἰς 625 δραχ. Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα οἱ συνταξιοδοτούμενοι ἔχουν κατὰ τὸ N.A.T., ηγέτηθησαν κατὰ 11,8%, ητοι ἐκ 13.310 ἀνήρχετο εἰς 14.885.

'Ιδού καὶ τίνα ἀλλα ἐνδιαφέροντα οἰκονομικὰ στοιχεῖα: Τὰ ἐσόδα τοῦ Ταμείου τὸ 1955 ἀνήρχοντο εἰς 85.000.000 δραχ. Τὸ 1962 ταῦτα ἀνήλθον εἰς 256.700.000 δραχ. (αὐξησις 200%).

Αἱ διατάξαι, διὰ τὰς παροχὰς κατ' ἀρχήν: Τὸ 1955 ἀνήλθον εἰς 79.500.000 δραχ., τὸ 1962 εἰς 186.200.000 δραχ. (αὐξησις 134,2%). Τὰ ἔξοδα διοικητικῶν, ἐξ ἄλλου, ἐξηκολούθησαν νὰ παραμένουν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, χαμηλότερα οἰουόηποτε ἀλλου ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου, (3,35%), ἀποδεικνύουντα τὴν συνετήν καὶ νοικοκυρευμένην διοίκησην τοῦ Ταμείου.

'Ος γενικὸν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συμπέρασμα, θα ἡδύνατο νὰ διατυπωθῇ ἡ ἀποφίσις ὅτι κατὰ τὴν διαρρέωσαν ἐπταετίας ἡ οἰκονομικὴ θέσης τοῦ 'Ιδρυματος ἐξυγίανθη εἰς ἐκπληκτικὸν βαθμόν, ἐνῷ ἡ ἀσφαλιστικὴ θέσης τῶν ναυτικῶν ἐβελτιώθη κατὰ ποσοστὸν οὐδαμοῦ εἰς ἄλλους ἐλληνικούς ἀσφαλιστικούς ὄργανους συναντώμενον.

'Ιδού τώρα καὶ τίνες ἐνδικτικοὶ ἀριθμοὶ τῆς περιουσιακῆς καταστάσεως τοῦ N.A.T.: 'Η ἀδειὰ κτήσεως τῶν ἀκινήτων τοῦ N.A.T. ἀνέρχεται εἰς 70.013.000 δραχ. καὶ ἡ ἐνεστώσα, ἐκ σχετικῆς προσαρμογῆς, εἰς 98.000.000 δραχ. 'Η ἐκ τῶν ἀκινήτων συνετὴν πηγερία πρόσδοσης

## D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

21 TALAAT HARB STR.

P. O. B. 1746

PORT - SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P. O. B. 55

PORT - TEWFICK

(SUEZ)

RASHED STR

P. O. B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

ύπολογιζεται έπι της άξιας κτήσεως εις 10,86% μικτή και εις 7,41% καθαρά. Τέλος, ή υπεραξία της άκινητου περιουσίας του N.A.T., ήτοι ή σημειωνή της έμπορικης άξιας, ύπολογιζεται εις 144.000.000 δρχ.

'Εκ της μελέτης των άνωτέρω αριθμών, προκύπτει σαφώς ότι τό υπό του N.A.T. έπενδυσταν κεφάλαια εις άκινητα άποδιδον τό υψηλόν εισόδημα τών 7,41%. Έσον δέ εις τό εισόδημα τούτο προστεθή ή υπεραξία την όποιαν άπεκτησαν τά άκινητα, άνερχομένη εις 73.987.000 δοσχ., καθίσταται πρόδηλον ότι ή άκολουθείσα πολιτική της έπενδυσεως εις άκινητα μέρους (15,34%) της περιουσίας του Ταμείου, ήτο εύστοχος και άποδοτική.

Καί τινες άριθμοι άκομη, άναφερόμενοι εις τήν ταμειακήν κίνησιν του N.A.T., άποδεικνύντες τήν καλήν λειτουργίαν τών ύπηρειών του: Αι εισπράξεις κατά τό α' έξαμηνον του 1962 άνηλθον εις 2.663.000 λίρας Αγγλίας, έναντι 2.238.000 τής άντιστοχού περιόδου του 1961. Σημειώνται δηλαδή αύξησης κατά 19% περίπου. Η ταμειακή κίνησις έξι άλλου έναντι τών 250.000 λιρών τού α' έξαμηνον του 1961, άνηλθεν εις 588.000 λιρών κατά τό α' έξαμηνον του 1962. Παραλλήλως έμεινε ή κίνησις τών έγγυητικών έπιστολών, διότι έναντι έπιστολών καλυπτουσών ποσόν 6.509.000 λιρών τού α' έξαμηνον του 1961 κατά τήν άντιστοχον περιόδου του 1962, περιωρισθήσαν αύται εις καλυπτουσάς ποσόν 3.178.000 δρχ.

Αύτη διά τών άριθμών, είναι ή παρούσα λίστα πλεονεκτική θέσις του άσφαλτικου όργανισμού τών ναυτικών μας. "Έργον τών φιλοτίμων προσπαθειών τής διοικήσεώς του, άλλα καὶ τού ἀμέριστου, θὰ πρέπει ιδιαιτέρως νὰ τονισθῇ, ένδιαφέροντος καὶ τής ένεργου συμπαραστάσεως την όποιαν παρέσχεν εις τό ίδρυμα ὁ κ. Κωτιάδης, κατά τήν παρούσαν περίοδον τής υπουργείας του.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΤΕΓΑΣΙΝ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ NAYTOY

Εις τά πλαίσια τής καταβαλομένης προσπαθείας διὰ τήν άξιοποίησιν τής άκινητου περιουσίας του, τό Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, μελετή τήν άνοικοδομήσιν καὶ τού παρά τήν Τερψιθέαν τού Πειραιῶς παλαιοῦ άκινητού του.

Πρόκειται διὰ τό κτίριον εις τό όποιον έστεγάζετο μέχρι πρό τινος τό Γ.Ε.Ν.Ε., τό όποιον κατεδαφίζομενον μετά διετίαν, ότε λήγει ή μίσθωσίς του, δύναται νὰ άνοικοδομήθῃ εις πολυώροφον καὶ σύγχρονον οικοδόμημα κατάλληλον διὰ νὰ στεγάσῃ τάς υπηρεσίας καὶ τά Ιατρεία τού Οίκου τού Ναύτου.

"Ηδη, ή τεχνικὴ υπηρεσία τού N.A.T. συγκεντρώνει στοιχεῖα διὰ νὰ καταρτίσῃ τήν σχετικήν μελέτην, λαμβάνουσα υπ' ὄψιν τήν μεγαλυτέρων δυνατήν άνάπτυξιν τών ύγιεινομικών, κυρίως, υπηρεσιών τού άσκοντούς τήν Ιατροφαρμακευτικήν περίθαλψιν τών ναυτικών μας, δργανισμοῦ.

"Ηδειά είναι λαμπρά. Διότι ἀφ' ένος μὲν ἐν τοιούτον κτίριον, εις έπικαιρον μάλιστα σημείον τού Πειραιῶς, λύει τό δύνη πρόβλημα στέγης, τό όποιον ηδη άντιμετωπίζει ο Οίκος τού Ναύτου, ἀφ' ἔτερου δὲ έξασφαλίζει σοδαρὸν έσοδον εις τό N.A.T., ύπολογιζόμενον εις 7% καὶ

πλέον, τών έπενδυθησούμενών κεφαλαίων του.

Παρὰ πάσαν ἀντίδρασιν, ἀναμενομένην ιδίως ἐκ τών Ιατρικῶν κύκλων καὶ τών κλινικῶν τού Πειραιῶς, ὁ κ. Κωτιάδης θὰ πρέπει νὰ προχωρήσῃ εις τήν πραγματοποίησιν τού σχεδίου τούτου, συνδέων τό σημείο του μὲ ένα έργον τό όποιον θὰ έξυπηρετήσῃ τά μέγιστα τήν ναυτικήν μας οικογένειαν.

#### ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΥΧΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Δέν είναι ἀλληλή τά άναγραφέντα περὶ «αἰφνιδιαστικῆς ἐπιβολῆς» τού νέου ἀδεσματολογίου. 'Ἀντιθέτως αἱ ἐπὶ τοῦ προκειμένου πραγματισθεῖσαι ἐνέργειαι τού 'Υπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ώς εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν καλώς, στηρίζονται εἰς τήν βασικήν ἀρχήν, ὅτι η οισδήποτε καὶ η πλέον συντηρητικὴ μετασβολὴ εἰς τό ίσχυτή σημειον διαιτολόγιον τών ναυτικῶν, τών ύπηρετούντων ἐπὶ πλοίων 250 κόδων καὶ ὅνω, ἔδει νὰ πραγματοποιηθῇ κοινὴ παραδοσικῆς ὅλων τών ἐνδιαφερούμενών παραγόντων καὶ πρωτίστως τού ναυτεργατικού. 'Ακριδῶς διὰ τὸν λόγον αὐτόν, ἐντὸς τών ήμερῶν πρόκειται νὰ κηθοῦν οἱ ἐπιβρόσωτοι τῆς Π.Ν.Ο., ἵνα ἐκέρδουν ὑπευθύνως τὰς ἀποφεις των ἐπὶ τών έξι ύποδειγματικών διαιτολογίων, τών καταρτισθέντων ύπο τής ύπο τού τον καθηγητήν κ. Καλογερόπουλον ἐπιτροπῆς. Θά συζητηθοῦν τόσον ἀπό ἐπιστημονικῆς, ὅσον καὶ ἀπό πλευρᾶς εύρυτέρας σκοπιμότητος.

'Η ἀρμοδία διεύθυνσις τού Y.E.N. πιστεύει ὅτι διὰ τής πλήρους ἐνημέρωσεως τών ἐκπροσώπων τών ναυτικῶν δργανώσεων καὶ τής συστηματικῆς δόσον καὶ εὐρέος διαφωτίσεως αὐτῶν τούτων τών πλωμάτων, θὰ ἀρθοῦν αἱ δημιουργηθεῖσαι ηδη παρεχηγήσεις, ὥστε νὰ καταστῇ ἐφικτή ἡ ἀκτεταμένη διαιρούμισις τών δρῶν διαιτοφῆς τών ναυτικῶν μας, δάσει τών γενομένων ἐπιστημονικῶν ύποδείξεων. Τούτο δὲν σημαίνει, διεικρινίζεται, ὅτι θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἐφαρμογὴ τού νέου διαιτολογίου κατὰ τρόπον ἀκαμπτον καὶ μάλιστα υπὸ τήν θεωρητικὴν μορφὴν ύπο τήν όποιαν έχει διατυπωθῆ. Πιστεύεται, ὅτι ὑφίστανται πειράθωρια διὰ τήν κατὰ τό δυνατόν προσαρμογήν του εἰς τούς πραγματικοὺς όρους διαιδικώσεως τών ναυτικῶν ἐπὶ τών πλοίων, χωρὶς νὰ ύπαρξῃ κίνδυνος νὰ ἀλλοιώθῃ σοδαρῶς ὡς ἐπιστημονικός του χαρακτήρ.

Πάντως, τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἔχει τήν γνώμην, ὅτι ἐφ' ὅσον ἐτέθη ἐπὶ τάπτηος τό σοδαρόν θέμα τής ἐπὶ τών ποντοπόρων πλοίων υγιεινῆς διαιτοφῆς τών ναυτικῶν μας, θὰ πρέπει ἐντὸς εὐλόγου χρονικοῦ διαστήματος, νὰ εὕρῃ καὶ τήν οριστικήν του λύσιν.

#### ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Μᾶς γράφει μεταξὺ ὅλων γνωστός, ἀπό δεκαετιῶν ἐγκατεστημένος εἰς μεγάλον λιμένα τού ἐξωτερικοῦ, 'Ελλην ναυτικός πράκτωρ:

«Μή λησμονεῖτε καμμιά φορά νὰ γράφετε δλίγα τινά εἰς τό περιοδικόν σας, ἐφιστώντες τήν προσοχήν τών ἐφοπλιστῶν μας ἐπὶ τής ἀ-

## S. A. D. E. P.

SOCIETÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES

37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.

CABLES: AUXIPETRO PARIS

## ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

ΕΠΙΣΗΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΕΙΣ  
HEAVY FUEL, INTERMEDIATE & DIESEL

ΕΙΣ: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑΝ,  
ΧΑΒΡΗΝ, ΒΡΕΣΤΗΝ ΚΑΙ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

## ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ "Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ  
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ :

### ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

CARGO - MARITIME,  
28, AVENUE DE L' OPERA, PARIS, 2.  
Cables: CARGOCHART PARIS  
Telex: 21.000 CARMAR PARIS

### ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

ADELFA SHIPPING Co, Ltd.,  
BEVIS MARKS HOUSE, LONDON, E.C. 3,  
Cables: ADELFA LONDON TELEPH. AVENUE 7206  
Telex: 24.288 ADELFA LONDON

νάγκης νὰ προτιμοῦν τὰ ἑλληνικὰ γραφεῖς καὶ δχι τὰ ζένα. Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ἔτυχον ἀπὸ ήμᾶς τοὺς ξενητευμένους πάσης βοηθείας, σταν ἡρχιζαν τὰ πρώτα των ἔμματα μὲ τὰ «καρδουνιάρικα» πλοία. Θὰ τὰ ἐνθυμοῦνται ἀσφαλῶς. Τίποτε δὲν τοὺς ἡρνήθημεν».

Συμμορφούμεθα πρὸς τὴν ἀνωτέρω ὑπόδειξιν. Ἀπλῶς θέλομεν νὰ ὑπενθυμίσωμεν προσπάθειαν μακράν καὶ ἐπίμονον τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τὴν ὑποστήξιν τῶν ἑλληνικῶν πρακτορειακῶν οἰκων τοῦ ἔξωτερικοῦ. Δὲν εἶναι μόνον ὑποχρέωσις τοῦ "Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ. Τὸ συμφέρον τοῦ ὑπαγορεύει τὴν προτίμησιν. Χιλιοειδῶν πράγματα. Πρὸς τί ἡ ἐπανάληψις τῶν; Μόνον οἱ "Ἐλληνες στρέφονται πρὸς τοὺς ἀλλοδαποὺς πράκτορας, ἐνῷ προσφέρονται οἱ ὁμογενεῖς. Οἱ ζένοι ἐφοπλισταὶ ἔχουν τοὺς συμπατριώτας των πράκτορας καὶ ὅπου δὲν ὑπάρχουν, φροντίζουν νὰ τοὺς ἔγκαταστήσουν.

Ποτὲ — τὸ τονίζομεν — δὲν ἡμπορεῖ ὁ ζένος πράκτωρ νὰ «πονέσῃ» τὴν ὑπόδειξιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, σσὸν ὁ ἰδιός μας. "Ἄς μὴν ἀπατώμεθα. Αὐτὰ τὰ ἀγγειλικά, κατὰ κύριον λόγον, πρακτορειακά γραφεῖα μὲ τὸ μεγάλα ὄνματα δὲν εἰδαν καὶ δὲν δέλπουν μὲ ἀγαθὴν τὴν διάθεσιν τὴν πρόδοσιν τοῦ "Ἐλλήνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Λείπει τὸ πατριωτικὸν αἰσθῆμα, ἡ στοργὴ, ἡ καλή, ἡ ἀπροκαταλήπτος προσφορὰ τῶν ὑπηρετῶν πρὸς τὸν "Ἐλλήνα πλοιαρχὸν καὶ τὸν ἐφοπλιστὴν. Ὁ ζένος τυπικῶς θὰ ἐκτελέσῃ τὸ καθῆκόν του. Δὲν εἶναι καὶ δὲν θὰ εἶναι ποτὲ ὁ συνεργάτης. "Απειρα τὰ παραδείγματα.

## Η ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑ

'Αποδοτικῶς ἐργάζονται ἐφέτος τὰ σπογγαλιευτικά μας, ίδιως εἰς τὰ αἰγυπτιακά παράλια, συμφώνως μὲ πληροφορίας, τὰς ὅποιας συνεκέντρωσεν η ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας. 'Αριστη εἶναι η ποιότης τῶν ἀλιευμένων σπογγών καὶ ἀξιόλογος η ποσότης των, ὥστε νὰ θεωρήσαι νέδαιον, διὰ τὸ μέρος τοῦ Αγύούστου ἀπόδοσις ἐκάστου συγκροτήματος, νὰ ἔχῃ ὑπερκαλύψει τὰ ἔξοδα ἔκκινήσεως του.

'Εν τῷ μεταξὺ ἔξελιξις σημειούνται εἰς τὴν ὅλην διάρθρωσιν τῆς σπογγαλιείας εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος τῆς στενότητος τῶν σπογγοφόρων πεδίων, ητοις ἀποτελεῖ τὴν συνέπειαν ἀφ' ἕντες τῆς ἔξαντλητικῆς των ἐκμεταλλεύσεων καὶ ἀφ' ἔτερου τῶν ἔθνικιστικῶν τάσεων, τὰς ὅποιας ἐκδηλώνουν καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτῶν, τὰ δορειοφρικανικά κράτη.

Οὕτω: Προκειμένου νὰ διασφαλίσουν τὴν παραμονὴν τῶν σκαφῶν των εἰς τὰ παράλια τῆς Κυρηναϊκῆς, οἱ "Ἐλληνες σπογγαλιεῖς ἀπεφάσισαν, κατόπιν σχετικῶν διαπραγμάτευσεων, ὅπως συμμετάσχουν εἰς τὴν παλαιὰν ιθαγενῆ σπογγαλιευτικὴν ἐταιρίαν, ἀναδιοργανωμένην ήδη καὶ συστηματικῶς ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους ἐπιδιδομένην εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σπογγοφόρων πεδίων τῆς περιοχῆς. 'Η ἑλληνικὴ συμμετοχὴ θὰ ἀνέλθῃ εἰς ποσοστὸν 49% καὶ ἐπὶ ἀρχικοῦ κεφαλαίου 10.000 λιρῶν Λιβύης.

'Εγγώσθη ἐξ ἄλλου, διὰ τὴν Κυπριακὴ κυβερνητικής, η ὅποια ἡρνήθη νὰ χρηγηγῇ ἀδειαν εἰς τὰ ἑλληνικὰ σκάφη διὰ νὰ ἀλιεύσουν ἐφέτος εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς νήσου, προτίθεται νὰ ἐπιτρέψῃ κατὰ τὴν προσεχὴ περίοδον τὴν σπογγαλιείαν καὶ μάλιστα κατ' ἀποκλειστικότητα, εἰς τὰ σκάφη τοῦ Λιβάνου, ἀντὶ 50 λιρῶν δι' ἔκαστον συγκρότημα κατὰ μῆνα, καὶ παρακρατήματος 10% ἐπὶ τῆς παραγωγῆς των.

'Η τοιότητα ἀπόδικας τῆς Κυπριακῆς κυβερνητικῆς, η ὅποια σημειώτεν δὲν ἐπιβεβαιοῦνται ὑπὸ τῶν "Ἐλλήνων ἀρμόδιων, φαίνεται διὰ ὑπηρεύθη ἐκ τῆς ἀνάγκης, ὅπως ἀποκλεισθῶν οἱ Τούρκοι σπογγαλιεῖς, οἵτινες ἔξεδηλωσαν ἔνδιαφέρον ὅπως ἀλιεύσουν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς νήσου, ἐφ' ὅσον θὰ ἐπετρέπετο η κάθιδος εἰς τὴν Κύπρον, ἑλληνικῶν σπογγαλιευτικῶν.

## Ο ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΥΤΟΥ

'Η ἐπιδείνωσις τῆς κρίσεως ἔφθισε πάλιν εἰς τὸ κατακόρυφόν της, ὑπερβάσα σεις μείωσιν ναύλων τὰ πρὸ τριετίας περίπου ἐπίπεδα. Συνε-

χώς αὐξάνει ὁ πρὸς τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας κατευθυνόμενος ἀριθμὸς φορτηγῶν πλοίων, ἐφ' ὅσον δὲ η κρίσις αὐτῆς ἐντείνεται ἀπὸ ὑπόψεως ποσοστοῦ μειώσεως τῶν ναύλων καὶ διαρκείας αὐτῆς, περισσότεροι συνεχῶς ἐφοπλισταὶ θὰ ἀντιμετωπίζουν τὸ δυσάρεστον δίλημμα ἢ νὰ πωλήσουν πρὸς διάλυσιν τὰ παλαιά, ἀλλὰ καὶ τὰ σχετικῶς νεώτερα, ἀντιοκουνομικά πλοῖα των, ἢ νὰ προσδύουν εἰς παροπλισμὸν αὐτῶν, μὲ τὴν ἐλπίδα διὰ πλέον εύοιωνοι συνθῆκαι θὰ ἐπικρατήσουν εἰς τὸ ἔγγυς σχετικῶς μέλλον.

'Η ἀνά τὸν Κόσμον ἀργούσα χωρητικότης ὑπερέβη ηδη τὰ 3 ἑκατομμύρια κόρων, κατὰ δὲ τὸν "Ιούλιον μόνον παρετηρήθη αὔξησις αὐτῆς κατὰ 450.000 κόρων, συνεχίζομένη ἐκτοτε καὶ κυρίως ἀφορῶσα εἰς φορτηγὰ ἔργα πορτού. Οἱ ἐφοπλισταὶ καταρτίζουν τοὺς προϋπολογισμούς ἐκάστου ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταξιδίου λεπτομερῶς καὶ μὲ προσέγγισιν, πλέον, δεκάδος μόνον λιρῶν, τινὲς δὲ ἔξι αὐτῶν καὶ ίδια οἱ πλοιοκτῆται δεξαμενοπλοίοι, ἐκμεταλλεύονται τὰ πλοῖα των, ὅπου τούτο εἶναι δυνατόν, μὲ ἡλιττωμένην ταχύτητα διὰ νὰ ἐπιτύχουν κάθε δυνατήν εἰς τὰ καύσιμα οἰκονομίαν.

'Η ἀπόψεις ἡν ἐν πλοίον θὰ συνεχίσῃ κινούμενον, ἔστω καὶ μὲ μίαν ἀνεκτὴν ζημίαν, ἢ ἀπὸ τὸ θά παροπλισθῆ, δὲν εἶναι διόλου εὔκολος, διότι ὁ λαμβάνων αὐτὴν ἐφοπλιστής θὰ πρέπει κατά τινα τρόπουν νὰ μεταβληθῇ εἰς προφήτην τῶν μελλόντων νὰ συμβοῦν εἰς τὴν, ἀφ' ἐσαύτης τόσον ἀσταθῆ, διεθνῆ ναυλαγορά.

'Οι βασικοὶ παράγοντες εἶναι, δεβαίως, γνωστοί. "Αν δὲν αὐλίος ἐνὸς ταξιδίου καλύπτῃ τὰς δαπάνας καυσίμων, λιμενικῶν κλπ. τελῶν, ἔξδον φορτεκφορτωσεών, μισθωτροφοδοσίας, ἀσφαλίστρων καὶ λοιπῶν συνήθων ἔξδοδων ἐκμεταλλεύσεως μετον τὰ ἔξοδα παροπλισμοῦ καὶ ἐπανεκινήσεως τοῦ πλοίου δι' ὠρισμένην τινὰ περίοδον, τότε δύναται τις νὰ εἴπῃ διὰ ἀξίζει τὸν κόπον νὰ κρατήσῃ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ πλοίον του. "Αν δη, τότε ὁ παροπλισμὸς ἐπιβάλλεται, εἶναι δῆμος καὶ αὐτὸς ἔνα πολιέδοδον καὶ κάπως περιπλοκόν, πλουμούλων κλπ., ἀπὸ τὰ λιμενικά καὶ λοιπὰ τέλη, ἀπὸ τὰ ἔξοδα ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ νὰ τεθούν αἱ μηχαναὶ καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα εἰς τὴν κατάστασιν παροπλισμοῦ, ἀπὸ ἔξοδα φυλάξεως, ἐπικοινωνίας μὲ τὸ πλοίον, στοιχειώδους συντηρήσεως κλπ. συμποσιούνα, κατὰ μετρίους ὑπολογισμούς, εἰς πεντακοσίας περίπου λίρων κατὰ μῆνα. Δέον ἀκόμη νὰ ὑπολογισθῇ ὡς ἔξοδοι παροπλισμοῦ ἡ ἀποζημίωσις τοῦ πληρώματος, τὰ τυχὸν ἔξοδα παροπλισμοῦ ἀπὸ τὰς δαπάνας πλοηγῶν, ρυμουλκῶν κλπ., ἀπὸ τὰς δαπάνας περίθαψιν καὶ ἀποζημίωσιν τῶν ἔσθιμεων.

'Η εἰς ἀσφάλιστρα οἰκονομία ἐνὸς παροπλισμένου πλοίου ὑπολογίζεται εἰς 90 — 95 τοῖς ἑκατὸν ἔναντι τῶν ἀσφαλίστρων τοῦ ἐν ἐνεργείᾳ πλοίου, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι δῆλα μαζὶ τὰ ἔξοδα παροπλισμοῦ δι' ἔνα πλοίον μεγέθους 16.000 τόνων ἀνέρχονται εἰς £ 15.000 περίποιο κατ' ἔτος, τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἀνέρχομένου εἰς £ 26.000 προκειμένου περὶ τάκερ 36.000 τόνων d.w. Πρὸς μείωσιν τῶν ἔξδων αὐτῶν, προτιμάται ὁ δῆλος τριῶν τριῶν πλοίων, προσδεμένων δῆμοι, παροπλισμός, δε τὸ κεντρικὸν πλοίον χρησιμοποιεῖται ὡς «εθάσις», τὸ αὐτὸς δὲ «επλήρωμα» μεριμνᾷ καὶ διὰ τὰ τρία σκάφη, διε τὸ πολογίζεται διὰ αἱ ἐπήσιαι συνολικαὶ δαπάναι παροπλισμοῦ τριῶν πλοίων 36.000 τόνων ἀνέρχονται εἰς πεντήκοντα περίπου χιλιάδας λιρῶν.

'Αι δαπάναι αὐταὶ ἀσφάλιστρα οἰκονομία ἐνὸς παροπλισμένου πλοίου εἰς βρετανικὸν λιμένα καὶ δὲν περιλαμβάνουν τὸν τυχὸν διαπιθησόμενον δεξαμενισμὸν ἡ ἐπισκευασίας κατὰ τὴν ἐπανεκίνησιν τοῦ πλοίου, αἱ δοποὶ αἱ δαπάναι ἀξιότεραν, δεσμώτεραν, διαπάντανται, δεβαίως, ἐκ τῆς διαρκείας τοῦ παροπλισμοῦ καὶ τοῦ λιμένος αὐτοῦ.

"Ας σημειωθῇ, τέλος, διὰ ἑκ τῶν στατιστικῶν δεδομένων ἀπὸ τοῦ 1957 μέχρι καὶ τοῦ τέλους Αὐγούστου 1962, διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν διαπιστοῦται η ἀπότομος ἄνοδος τοῦ ἀργούντος τονάζ, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ιουλίου. 'Η ἀπότομος αὐτῆς ἄνοδος ὀφείλεται, ἀτυχῶς, κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν ἀργούσαν ἑλληνικὴν χωρητικότητα.

For Your Vessels Calling at Japanese Ports, the

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

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Representatives of the Hellenic Register of Shipping

Are eager to help you with any of your shipping problems:  
Supervision of new shipbuildings, jamboizing, lengthenings, elaboration of specifications, inquiries, repairs, surveys, drydockings, on-off-hire surveys, etc.  
The valuable experience of the engineers and naval architects of the company, obtained after long years in Japan, is a guarantee for the fastest and most economical services offered by the company.

Cable Address:

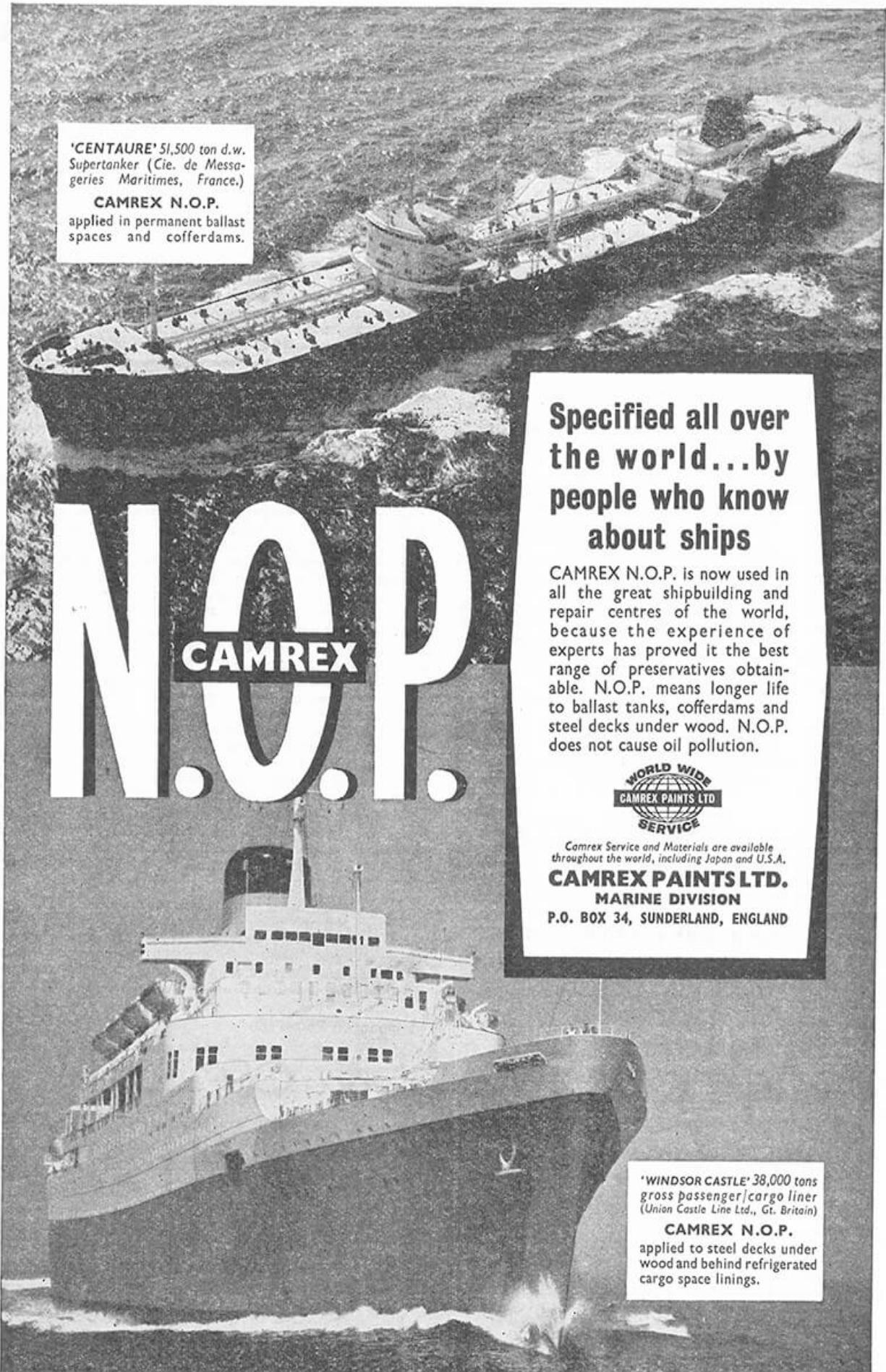
NILARIOS TOKYO

Telephone : Tokyo, 431-6845, 431-5514

Direct Line : 431-4629

After Office Hours : 408-1343

Mail Address :  
SHIBA P.O.B. 75  
TOKYO — JAPAN



'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

## ΤΟ ΣΚΑΝΔΑΛΟΝ ΤΟΥ "ΑΙΓΕΥΣ..

Πρός τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἀφιερούται ἡ κάτωθι ἐπιστολή:

Κύριε Διευθυντά,

Ματαιοποεῖτε, καταγγέλλοντες τὸ σκάνδαλον τοῦ μικροῦ ἐπιβατηγοῦ «Αἰγέυς». Ὁ κ. Πέτρος Ποταμίανος ἔχει τὰ μέσα... Φίλος του ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος, δοτὶς τοῦ ἐπέτρεψε τὰ σκανδαλώδη δρομολόγια πρὸς τὸ Μπρίντις, φίλοι του πλειστοὶ δοσοὶ κομματικοὶ παράγοντες, πρὸ τῶν ὅποιων πτύσσουν καὶ οἱ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἀρμόδιοι.

Τὸ «Αἰγέυς» θὰ συνεχίσῃ τὰ δρομολόγιά του πρὸς δόξαν καὶ τιμὴν τῆς κρατικῆς μας διοικήσεως. Γνωστά τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα...

Πειραιεὺς, 18 Σεπτεμβρίου 1962

Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΣ

## ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΧΩΡΙΣ ΠΛΟΗΓΟΝ!

Κύριε Διευθυντά,

Ἐξοργιστικὴ καθίσταται πολλάκις ἡ τάσις ἀπομζήσεως τῶν πενιχρῶν ἑσόδων τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ μότορσπιτ ἀπὸ τὰς ἐντεταλμένας διὰ τὴν περιφρύρησίν του ὑπηρεσίας.

Παράδειγμα ἡ ἀξιώσις ὑποχρεωτικῆς καταβολῆς πλοηγικῶν δικαιωμάτων ἐπὶ μικροῦ φορτηγοῦ σκάφους εἰς Ἰτέαν, ὃπου κατέπλευσε τοῦτο, ἵνα φορτώσῃ μερίδα ἔξαγομενῶν ἔλαιων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, μολονότι πλοηγός δὲν ἐπέδη καν τοῦ σκάφους.

Εἰς τὴν διαμαρτυρίαν τῶν πλοιοκτητῶν, λόγῳ ἐπιβληθείσης δαπάνης ἐκ δρ. 800 διὰ πλοηγικὰ δικαιώματα, παρ' ὃλον ὅτι οὔτε εἶχε ζητηθῆ ὅτε ἐπέδη τὸ σκάφος πλοηγός τόσον κατὰ τὸν κατάπλουν δόσον καὶ κατὰ τὸν ἀπάντησον, ἔλασθον τὴν ἀπάντησον ὅτι ἡ πρόσληψης πλοηγοῦ εἶναι ὑποχρεωτική.

Μετά τίνα χρόνον οἱ ίδιοι πλοιοκτῆται ἀπέστειλαν ἔτερον μικρὸν σκάφος τῶν εἰς τὴν Ἰτέαν, διὰ τὴν φόρτωσιν ἔλαιων καὶ πάλιν, δώσαντες ἐντολὴν εἰς τὸν πλοίαρχον τὰ χρηστικοίσθη πλοηγόν. «Ολώς περιέργως ὅμως, διὰ πλοίαρχος ἀνέφερεν ὅτι ματαίως ὀνέμεινε τὸν ὑπ' αὐτοῦ ζητηθέντα πλοηγόν, τόσον κατὰ τὸν κατάπλουν δόσον καὶ κατὰ τὸν ἀπάντησον. Διαθέσιμος δὲν ὑπῆρχε. Τὰ πλοηγικὰ ὅμως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἔδησε νὰ καταβληθῶσι.

Ἐάν αἱ διατάξεις περὶ ὑποχρεωτικῆς πλοηγῆσεως δικαιολογοῦνται, προκειμένου περὶ μεγάλων σκαφῶν ὑπὸ δένην σημαίαν, τὰ ὅποια καταπλέουν εἰς Ἰτέαν πρὸς φόρτωσιν δωδεκάτου ἀπὸ τὰς εἰδικᾶς ἔγκαταστάσεις τῆς μεταλλευτικῆς ἑταῖρίας, δῶλως ἀδίκως ἐπεκτείνεται τὸ μέτρον καὶ ἐπὶ τῶν μικρῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια προσεγγίζουν εἰς τὸν ἐμπορικὸν λιμένα τῆς Ἰτέας διὰ νὰ φορτώσουν ἔλαιας. Ὁ λιμὴν αὐτὸς, ὡς γνωστόν, οὐδένα ιδιάζοντα κίνδυνον παρουσιάζει. Οἱ Ἐλληνες πλοίαρχοι καὶ δὴ τῶν μικρῶν σκαφῶν, ἀκτοπλούντων συνήθως, τὸν γνωρίζουν ἐπαρκέστατα.

Ἀνώφελος καὶ περιττὴ καθίσταται ἡ δαπάνη πλοηγῆσεως εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας. Ἐπιβληθέντος, ὅμως, τοῦ μέτρου — τὶς οὐδὲ ποὺς ἡ ποιῶν τὰ συμφέροντα καλουμένου νὰ περιφρύρησῃ — ἀς ὑπάρχουν τούλαχιστον διαθέτιμοι πλοηγοὶ διὰ νὰ εἰσπράττεται τὸ «εχαράτο» ἀξιοπράπως καὶ δὴ ὡς ἥδη συμβαίνει, ἀνευ οὐδεμίας, ἔστω καὶ διὰ τὰ προσχήματα, παροχῆς ὑπηρεσίας.

Τὸ φορτηγὸν πλοῖον διέρχεται καιροὺς χαλεποὺς — θὰ τὸ γνωρίζουν ἀσφαλῶς οἱ ἀρμόδιοι — καὶ δὲν ὑπάρχει περιθώριον δι' ἀσκόπους δαπιάνας εἰς τὴν διαχείρισιν του. Ἀπὸ τοὺς τεταγμένους νὰ μεριμνῶσι διὰ τὴν ἐπιδωσιν τῆς Ἑλληνικῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας ἀναμένεται ἡ συμπαράστασις.

Τὸ φορτηγὸν πλοῖον διέρχεται καιροὺς χαλεποὺς — θὰ τὸ γνωρίζουν ἀσφαλῶς οἱ ἀρμόδιοι — καὶ δὲν ὑπάρχει περιθώριον δι' ἀσκόπους δαπιάνας εἰς τὴν διαχείρισιν του. Ἀπὸ τοὺς τεταγμένους νὰ μεριμνῶσι διὰ τὴν ἐπιδωσιν τῆς Ἑλληνικῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας ἀναμένεται ἡ συμπαράστασις.

Πειραιεὺς, 13 Σεπτεμβρίου 1962

A. N. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δικαία ἡ διαμαρτυρία. Παράλογος, ἀδικος, καμμίαν ἔξυπηρετούσα σκοπιμότητα ἡ ἐπιβάρυνσις τῶν μικρῶν φορτηγῶν μὲ «πλοηγικά». Πρέπει νὰ καταργηθοῦν. «Υπεραρκεῖσι οἱ πλοίαρχοι».

## ΤΑ ΕΝΤΥΠΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

Πρὸ δὲ λίγων ἡμερῶν, παρεκλήθη ἀπὸ τοὺς Ἐγκατεστημένους Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ τὴν παραπομπὴν τοῦ πλοίου, εἰς τὸν πλοῖον τῆς Σχολῆς Υδρας, διὰ τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ὄντων πλοίων τοῦ πλοίου, διὰ τὴν ἀπαίτησην £ 57!!!. Πόθεν ἡ ἀπαίτησης; Ἀπὸ μισθούς, ἀδειαν ὑπερωρίας ἡ ἀλλού κακόδουλον ἀδικοπράξιαν τοῦ πλοίου του; «Οχι, κύριε Διευθυντά, ἡ ἀπαίτησης προήρχετο ἀπὸ τὸ «παραπλήσιος καὶ ἀθροιστικῶν» τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἐργατοδικείου Πειραιῶς. Τὸ «παραπλήσιος καὶ ἀθροιστικῶν» δι' σους ἀγνοοῦν τὰ πράγματα — καὶ εἰναι φαίνεται πολλοὶ — σημαίνει ὅτι ναυτικός πάσχων ἐκ σκωληκοειδίτιδος, εἰσαχθεῖς καὶ ἐγχειρηθεῖς εἰς νοσοκομεῖον τοῦ Δυτικοῦ Καναδᾶ, ἡ ἀλλού, ισθεῖς, ἐπαναπατρισθεῖς οἰκαδε ἀεροπορικῶν καὶ ἀποζημιούμενος διὰ τῶν δοσῶν δρίζει ἡ Συλ. Σύμβαση, δικαιούται «παραπλήσιος καὶ ἀθροιστικῶν» ἐνός καὶ ἡμίσεως μισθούς μισθούς δι' «ἀδικαιοιλόγητον ἀπόλυτον!!!». Καὶ τοῦ διδεῖται ἀδειαν κατασχέσεως τοῦ πλοίου.

Δὲν ἀμφισβήτω τὴν ὀρθότητα τῶν νόμων μας, οὐτε τὴν δικαίαν τῶν δικαστῶν μας κρίσιν, ἀφοῦ ἀποφασίζουμε, σύμφωνα μὲ τὴν κειμένη νομοθεσίαν. Ἀλλὰ συλλογίζομε, τί θὰ ἐστοιχίζειν εἰς τὸ πλοίον ἡ θλιβερά αὐτὴ ὑπόθεσις, ἐάν κατέπλευσε Σάββατον ἀπόγευμα ἡ Κυριακὴν ἡ ἐάν δὲν ἡδυνάμεθα νὰ ἔλθωμεν εἰς ταχεῖαν ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς ἐν Πειραιῷ δικηγόρους, πράκτορας ἡ μὲ τὸν κ. Ρεδιάδην, ὁ δόποιος ἐφόρτισε τὴν καταβολὴν τῆς ἀπαίτησεως καὶ τὴν μὴ ἐκτέλεσιν τῆς κατασχέσεως. Προσωπικῶς, μὴ ἐπιθυμῶν νὰ ἀπογοητεύσω τοὺς πλοίους των πρὸς πετρέλευσιν, τοὺς παρεκάλεσα νὰ μὲ ἀπαλλάξουμε τῆς «ἐπιβλέψεως».

Καὶ ἀλλησμόνσα. Οἱ πλοιοκτῆται εἰσήγαγον καὶ \$ 13.000 διὰ τὴν ταχεῖαν διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας των, πλὴν τῆς ἀξίας τῶν καυσίμων.

Μετὰ τιμῆς  
ΑΝ. ΤΑΤΣΗΣ

Διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἀναφερομένων:

· Απόφ. Ἐργατοδικείου Πειραιῶς 1895) 1962

· Ενάγων: Βασίλειος Θωμᾶς Εύαγγελόπουλος Δόκ. πλοίαρχος τῆς Σχολῆς Υδρας Δικηγόρος Γ. Κανέλλης.

· Εναγομένη: ITHACA MAR Cia Maritima S.A.

Δικηγόρος: Χαρ. Παππᾶς (Δ. Ρεδιάδη).

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δέν εἰναι ἡ μόνη περίπτωσις παρασχεθεῖσης ἀποζημιώσεως «παραπλήσιων καὶ ἀθροιστικῶν». Τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας εἰσηγήθη ἡδη τὴν τροποποίησιν ἡ μᾶλλον τὴν διασφάνισιν τῶν σχετικῶν διατάξεων. «Υφίσταται ὅμως ἀπόστασις μεγάλη μεταξὺ τῆς εἰσηγήσεως καὶ τῆς θεμοθετήσεως. Ἡ «Ενωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἔχει τὸν λόγον. «Ἐπρεπεν ἡδη εἰς ἐνέργειαν σύντονον νὰ εἰχε προθῆ. Ας τὸ πράξη ἔστω καὶ καθιστερημένη.

Ἐκείνοιος δημοσίευση, ποὺ ιδιαιτέρως ἐμποιεῖ ἐντύπωσιν εἰς τὴν ἀνωτέρω ὑπόθεσιν, εἴναι ἡ ιδιότητος τοῦ ἐνάγοντος. Δόκιμος πλοίαρχος, τῆς Σχολῆς Υδρας! Δέν ἀρχίζει τὴν σταδιοδρομίαν του ὁ νεαρός ναυτίλος ὑπὸ οἰωνούς οἰσίους. Αντίδικος καὶ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας;

## ΤΑ ΕΝΤΥΠΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

Σάς παραβέτω κατωτέρω ἔνα μικρόν, ἀλλὰ χαρακτηριστικὸν καὶ ἔνοργιοτικὸν λογαριασμόν, ποὺ ἐπιλήρωσα τελευταίως διὰ τρία «διατεταμένα ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ.» ἔντυπα.

1) «Ἐν ἡμερολόγιον μηχανῆς δρ. 450. 2) «Ἐν ἀστρονομίας δρ. 350.

3) «Ἐν βιβλίον τροφοδοσίας δρ. 350, ἥτοι σύνολον σὺν χαρτόσημον



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"

δρχ. 1.163 ή δολλαρία 40 ή £ 14.

Έαν ήγόραζα τά έντυπα αύτά ἀπό χαρτοπωλεῖον θὰ είχον τὸ ἔνδικον μέσον τῆς μηνύσεως ἐπὶ αἰσχροκερδείᾳ, ἐνῷ τώρα, εἴχομαι μὴ τυχὸν διπλασιασθῇ ἢ πενταπλασιασθῇ ἡ τιμὴ τῶν, ἐπειδὴ «ἔτι θέλει» τὸ N.A.T.

Μετὰ τιμῆς

Αθήναι, 21 Σεπτεμβρίου 1962

Υ.Γ.: «Η ἀξία τῶν τριῶν αὐτῶν ἐντύπων ίσοθαν μὲ τὴν μεταφορὰν 10 τόνων σιτηρῶν, ἀπὸ Κόλπου εἰς Γένοβαν!»

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ἀνετιμήθσαν τὰ ἔντυπα; Ἡτοῦ καταλλήλοτερος χρόνος;

#### ΤΑ ΡΥΜΟΥΑΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Κύριες Διευθυντά,

Λυπούμεθα, ποὺ εἶμεθα ἀναγκασμένοι ν' ἀπασχολήσωμεν καὶ πάλιν τὰς στήλας τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» καὶ τοὺς ἀναγνώστας τῶν μὲ τὸ θέμα τῶν «Ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος».

Τὰ σχόλιά σας, οὐχ ἡττον (τεῦχος 45/9.62) παρὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 19396/4136 ἔγγραφον τοῦ Ο.Λ.Π., μᾶς ἀναγκάζουν καὶ μᾶς δίδουν τὸ δικαίωμα νὰ παρακαλέσωμεν καὶ πάλιν τὴν φιλοξενίαν τῆς παρούσης.

1. «Η ἀπάντησις μας, σᾶς ἀπεστάλη μὲ καθυστέρησιν, λόγῳ τῆς μὴ ἔγκαιρου λήψεως τοῦ ἔγγραφου τοῦ Ο.Λ.Π., παρὰ τὸ δῆτι ἡ σχετικὴ αἴτησις ὑπεδήληθε εὐθύνης ἅμα τῇ ἀνακίνησει τοῦ θέματος «EVIE», ὡς δύνασθε νὰ ἐπαληθεύσητε ἀπὸ τῷ οἰκείον πρωτόκολλον.

2. Τὸ δῆτι αἱ πληροφορίαι σᾶς ἐδόθησαν ἀπὸ τὸν ἀγαπητὸν κ. Κόκκινον, δὲν ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς ἀκριβείας τῶν γεγονότων, ὡς ταῦτα σᾶς ἐδόθησαν ἐκ μέρους μας, φρονοῦμεν δὲ δῆτι λόγῳ τοῦ κύρους τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», ταῦτα θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπαληθευθοῦν πρὸ πάσης δημοσιεύσεως, ἐὰν ἀναντιρρήτως δεχθῶμεν ὡς ἀντικειμενικὸν τὸν ἐλεγχόν σας.

3. Οὐδεμίαν διάφευσιν ἐπεδιώξαμεν, εἴτε ἐκ μέρους τοῦ κ. Κοκκίνου εἴτε ἐκ μέρους ἄλλου τινός, διότι ἡ ἐκστονταστής καὶ πλέον δρᾶσις τοῦ Οίκου μας, δὲν κρίνεται καὶ δὲν θὰ κριθῇ ἀπὸ τὰς λίαν πιθανὰς καὶ φυσιολογικὰς ἀνωμαλίας μιᾶς, δύο η καὶ περισσοτέρων ρυμουλκήσεων, παλῷ μᾶλλον ὅταν αἱ περιπτώσεις, διὰ τὰς ὅποιας ἐξεδηλώθησαν αἱ ἐπικρίσεις, ἔξυπηρτηθῆσαν περισσότερον ἀπὸ ἀρτίως.

4. Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Λ.Π., λεπτομερώς ἐνημερώθησαν περὶ τοῦ σκοποῦ δι' ὃν ἐξήτειτο τὸ ἔγγραφον καὶ ἔχρειάσθη καὶ τοῦ Νομικοῦ Συμβουλοῦ τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ σύμφωνος γνώμη, διὰ νὰ τύχωμεν τῆς ἀποσταλεῖσης πρὸς ὑμᾶς ἀπαντήσεως τοῦ.

5. Τὰ ρυμουλκά, περὶ ὧν ὁ λίαν παλαιὸς προγραμματισμὸς τῆς ἐ-

ταιρίας Βερνίκου, ἡγοράσθησαν, τὸ δὲ ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος περὶ οὐ ἥ πρὸς ύμᾶς διαβεβαίωσις τοῦ κ. Δ. Βερνίκου παρηγγέλθη πράγματι καὶ είμεθα δέδιοι ὅτι θὰ τύχωμεν τῶν ἔγκωμαστικῶν σχολίων τοῦ Τύπου, ὅταν οἱ ἐκπρόσωποι του, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ υμεῖς, καλούμενοι θὰ προσέλθητε εἰς τὰ ἔγκαινια τῶν σκαφῶν, ἀτινα ἐλπίζουμεν ὅτι συντόμως θὰ λάβουν χώραν.

Μετὰ τιμῆς

A.N.E. «Ν. Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ»

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ἐπιβεβαιοῦται ἡ ἐνίσχυσις τῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. Τελεία καὶ παῦλα!»

#### ΤΟ ΛΕΥΚΩΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

(Συνέχεια καὶ Τέλος)

Κύριες Διευθυντά,

«Ἄν καὶ οὐδεμίαν ἀνάμιξιν είχον εἰς τὴν ἀλληλογραφίαν περὶ τὸ λευκωμα τοῦ Ν.Α.Τ. οὔτε καὶ εἰς τὰς ἀψιμαχίας μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου κ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ, Γολιάθ, ὡς γνωστόν, περὶ τὰ ναυτικὰ θέματα καὶ τοῦ πλοιάρχου κ. TZAMTZHN, Δαυΐδ, ὡς ἐσεῖς τὸν ἀποκαλύπτετε καὶ μὲ ὄντιθεν ὀποτέλεσμα, ως ἡτο φυσικόν, ἀπὸ τὸν βιθλικὸν ἐκείνον παλαιστικὸν ἀγώνα, ἐπιτρέψατε μου νὰ συναγάγω ὠρισμένα συμπερά- σματα.»

Κατ' ἀρχὴν θεσίας κατακρίνω τὸν κ. TZAMTZHN διὰ τὸ ὑφος τῆς ἐπιστολῆς του, τὸ ὅποιον εἶναι ἀπαράδεκτον δι' ἀνθρωπὸν μορφωμένον καὶ μὲ ἀνεπιτυγμένην τὴν ἰκανότητα τοῦ κρίνειν. «Ἐν συνεχείᾳ, ὅμως, νομίζω δῆτι εἶναι κατακριτέα καὶ ἡ θέσις ποὺ ἔλαβε τὸ περιοδικόν σας, δεδομένου δῆτι πρόκειται περὶ τρίτου παράγοντος, παρεμβαίνοντος εἰς τὴν συζήτησιν καὶ δῆ δημοσιογραφικού ὄργανου. «Ἐχω τὴν γνώμην, δῆτι ἡ στάθμη μορφώσεως τοῦ κ. TZAMTZHN καὶ ἡ ἐρευνα περὶ τῶν προσδότων του δὲν ἐπρεπε νὰ ἀπασχολήσῃ τὸ περιοδικόν, ἀλλὰ τὸν κ. Σιδεράτον, ὁ ὅποιος ἀπαξιών δικαίως, δὲν ἐδωσε συνέχειαν εἰς τὴν συζήτησιν.»

Τὸ ὑφος, μὲ τὸ ὅποιον ἀνεμίχθη ἡ σύνταξις τοῦ περιοδικοῦ εἰς τὸ ἐν λόγῳ θέμα, προδίδει ἔκνευρισμόν, ἡ δὲ δημοσιεύσις τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἐρεύνης πιστεύω δῆτι καλὸν θὰ νὰ είχεν ἀποφευχθῆ. Τὸ δῆτι ἀνεφέρθη καὶ ἐν ὄρθογραφικὸν λάθος ἀκόμη, μὲ ἐστέρηση τῆς ἰκανότητος νὰ ἀμυνθῶ ἐναντίον τοῦ πειρασμοῦ νὰ ἀναφέρω δύο λάθη αὐτῆς τῆς συντάξεως τοῦ περιοδικοῦ ποὺ ὑπέπεσαν εἰς τὴν ἀντιληφτίν μου, δχι δεδίωκαί διὰ νὰ ὑπερασπίσω τὸν κ. TZAMTZHN, ἀλλὰ διὰ διὰ νὰ ὑπενθυμίσω τὸ «οὐδεὶς ἀναμάρτητος».

Καὶ πρῶτον, εἰς ἐπιστολήν μου δημοσιεύθησαν εἰς τὸ περιοδικόν σας τῆς 1ης Αὐγούστου 1962, ἐνῷ ἀνέφερον δῆτι ὁ κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ἀποτελεῖ ἀνεξάρτητον τμῆμα τοῦ μαθήματος «ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ» κατὰ τὰς ἔξετάσεις, ἐπενέθη ἡ σύνταξις καὶ τὸν μετέτρεψεν εἰς τμῆμα τοῦ μαθήματος «Ναυσιπλοία».«

Τοιούτον μαθήμα, ὃσσον τούλαχιστον γνωρίζω, δὲν ὑπάρχει εἰς τὰς ἔξετάσεις μὲ αὐτὸν τὸν τίτλον, παρὰ μόνον μὲ τὸν τίτλον «ΝΑΥΤΙΛΙΑ», δεδομένου δῆτι μόλις πρὸ ἐννεαμήνου διεξῆθων τὰς τελευταῖς ἔξετάσεις τοῦ σταδίου μου, ἐμφανίζομαι ως ἀγνών καὶ τοὺς τίτλους ἀκόμη τῶν μαθημάτων, εἰς τὰς ὅποιας ἀδόκιμάσθη.

Δεύτερον. Εἰς τὸ περιοδικόν σας τῆς 15 Αὐγούστου 1962 εἰς τὴν εἰδησεογραφίαν τοῦ δεκαπενταύρου καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν ναυτικῶν σχολῶν» δημοσιεύετε τὴν πληροφορίαν, δῆτι οἱ ἀποφοιτοὶ τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Ασπροπότερου στρατεύμενοι εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν θὰ λαμβάνουν τὸν βαθμὸν τοῦ Κελευστοῦ καὶ ἀργότε-

#### THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S. P. A.

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΚΑΘ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ  
ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ

ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ  
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΟΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

#### ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ  
ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX 27 046

TELEGRAMS: "ERAMIS,"  
Represented also at: LUBECK KIEL

ρον τοῦ Κελευστοῦ Α'.

Πρόκειται πιθανώς περὶ λάθους. 'Εξ ὅσων γνωρίζω, βαθμὸς Κελευστοῦ Α' δὲν υπάρχει εἰς τὸ B.N. καὶ ἐπομένως θὰ πρόκειται περὶ 'Υποκελευστοῦ Β' καὶ 'Υποκελευστοῦ Α' ἡ περὶ Κελευστοῦ καὶ 'Αρχικελευστοῦ. Νομίζω ὅτι μόνον αὐταὶ αἱ διαδικτυίσεις υπάρχουν.

Παρακαλῶ ὅπως ἡ ἐπιστολὴ μου μὴν ἡλιφθῇ ὡς ὑπέρασπισις τοῦ συναδέλφου κ. TZAMTZH, παρὰ μόνον ὡς ἔνας εἰδος προκαταδολικῆς ἀμύνης ἔναντιν τῆς πιθανότητος νὰ ἴδω ἀπαριθμούμενα ἰδικὰ μοὶ ὁρθογραφικὰ ἡ συντακτικὰ λάθη εἰς ἐπιστολάς μου πρὸς τὴν σύνταξιν τοῦ περιοδικοῦ σας. Φοβούμενος ὅτι εὐκαιρίας πρὸς ἀνέυρεσιν λαθῶν εἰς τὰς ἐπιστολάς μου θὰ ἔχῃ πολλὰς ἡ σύνταξις, θὰ προτιμήσω νὰ μὴν ἐκφράζω τὰς ταπεινάς μου γνώμας, μέσω τοῦ περιοδικοῦ σας δι' ἐπιστολῶν, στερών οὕτω τὸν ἑαυτόν μου δεβαίως τῆς χαρᾶς κάποιας ἐπαφῆς μὲ ἔντυπον τοιούτης δλκῆς ὡς τὰ «NAYTIKA XRONIKA».

Μετὰ τιμῆς

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΟΛΥΜΕΝΑΚΟΣ

'Εν Πλῷ 25 Αύγουστου 1962

S/T «SPYROS NIARCHOS»

Σ.η.μ. «NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ιδιαιτέρως ἔκτιμομεν τὸ περιεχόμενον καὶ τὸ σεμνὸν τοῦ ὑφους τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς καὶ δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον παρακαλούμεν τὸν πλοίαρχον κ. Πολυμενάκον νὰ σημειώσῃ ὅτι οὐδεμία «ἀψιμαχία» μεταξὺ τοῦ συνεργάτου μας κ. Σιδεράτου καὶ τοῦ πλοίαρχου κ. Τζαμτζῆ ἔλασθε χώρων, οὔτε καὶ ἡ σύνταξις μας εἰχει λόγον τινὰ νὰ «έκενευρισθῇ», διότι ἡ μακρά τῆς περία τὴν ἔχει ἀκριβῶς πλουτίσει μὲ τὸ προσὸν τῆς ψυχραίμου καὶ δικαίας κρίσεως παντὸς ἀφορῶντος εἰς τὴν ναυτιλίαν μας καὶ τὸν κόσμον τῆς ζητήματος.

'Ως ἀσφαλῶς θὰ ἔνθυμηται ὁ ἐπιστολογράφος μας, εἰς τὸ τεῦχός μας τῆς Ιουνίου 1962 ἐδημοσιεύθη ἐπιστολὴ τοῦ κ. Τζαμτζῆ, ἐπικρίνουσα τοὺς συντάξαντας τὸ λεύκωμα τῆς ἑκατονταεπτέριδος τοῦ N.A.T. διὰ τὰ «ἀλάθη» σύντο, τὰ προκαλοῦντα τὴν «χλεύην τῶν ξένων», ὡς ἔλεγεν ὁ ἐπιστολογράφος μας.

Εἶναι γνωστόν, διὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ἐν λόγῳ λευκώματος ἐμεριμνήσεων ἐπιτοπῆ διακειμένων προσώπων, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τῆς κυρίας Στρατῆς Ἀνδρεάδη, βοηθούμενης ἀπὸ τὸν γνωστὸν ζωγράφον κ. Βασιλείου, λιμενικοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ ἀπὸ μακροῦ συνταξιουχοὺς γνωστὸν πλοίαρχον ἐκ Γαλαξειδίου, ὑπερτριακονταετίαν ἀναλώσαντα εἰς τὴν διακυβέρνησιν μεγάλων ιστιοφόρων. Τὰ ὄνδματα τῆς ἐπιπρόπετης ἀναφέρονται εἰς τὸ τέλος τοῦ λευκώματος, τὸ ὅποιον ἔτυχε θερμοτάτης ὑποδοχῆς, ὡς δεικνύουν τὰ σχόλια ὅ λοιπὸν τοῦ 'Ελληνικοῦ Τύπου καὶ οἱ εἰς τὸ N.A.T. ἀποσταλεῖσαν ἐπιστολαὶ ἀκαδημαϊκῶν, καθηγητῶν Πανεπιστημίων, διακειμένων μελῶν τοῦ πνευματικοῦ μας κόσμου, ναυάρχων κλπ. τόσον τοῦ ἐστωτερικοῦ, δύον καὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Χωρὶς νὰ ἔχῃ προσωπική τινα ἀνάμειξιν εἰς τὴν ὅλην ὑπόθεσιν τῆς συντάξεως ἡ τῆς ἀκόδοσεως τοῦ ἐν λόγῳ λευκώματος, ὁ συνεργάτης μας κ. Σιδεράτος, γνωρίζων ὅτι τὰ μετασχόντα τῆς ἐν λόγῳ ἀκόδοσεως ὑπερεστικὰ πρόσωπο πρόκειται νὰ ἀντιμετωπίσουν διὰ τοῦ Τύπου τὸ περιεχόμενον τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Τζαμτζῆ, ἀπήντησεν εἰς τὸ τεῦχός μας τῆς 15.6.62, ἀνασκευάζων παράγραφον πρὸς παράγραφον τὸ περιεχόμενον τῆς ἐν λόγῳ ἐπιστολῆς, δάσσει πλήρως τεκμηριώμενων στοιχείων καὶ ἀναφέρων, ὡς εἰχει ὑποχρέωσιν, τὰς πηγὰς ἐπὶ τῶν ὅποιων ἡ ἀνασκευὴ αὐτῆς ἔβασιζετο.

Πιστεύομεν ὅτι ὁ κ. Πολυμενάκος θὰ ἔξειτιμησε τὸ λιτὸν ὑφος καὶ τὴν εὐπρέπειαν τῆς γλώσσης, ποὺ διέκριναν τὴν ἐν λόγῳ ἀνασκευήν, ἐκ τῆς ὅποιας ὁ κ. Τζαμτζῆς ἀντελήθη ἀσφαλῶς, ὅτι δὲν είχον βάσιν οἱ ἐπικρίσεις του.

Τὰ λάθη είναι ἀνθρώπινα καὶ ἔαν ὁ κ. Τζαμτζῆς δὲν ἐπεθύμει νὰ ἀναγνωρίσῃ δημοσίᾳ τὸ ἰδιόν του, δόποτε θὰ προεκάλει τὴν πρὸς αὐ-

τὸν ἐκτίμησιν καὶ συμπάθειαν πάντων, ἡδύνατο, τούλαχιστον, νὰ σιωπήσῃ. 'Αντ' αὐτοῦ, μᾶς ἀπέστειλε τὴν εἰς τὸ τεῦχός μας τῆς Ιουνίου 1962 δημοσιεύθεισαν ἐπιστολὴν τού, τὸ περιεχόμενον τῆς ὅποιας καὶ ὁ κ. Πολυμενάκος κρίνει ὡς «ἀπαράδεκτον δι' ἄνθρωπον μορφωμένον κλπ.», δι' ὁ καὶ ὁ κ. Σιδεράτος ἀπέρυγε νὰ ἀπαντήσῃ, διότι ἀντελήθη ὅτι δὲν ὑπάρχει δυνατότης καλοπίστου ἐπιστημονικῆς συζήτησεως.

'Ανεκριψε τότε ἡ ὑποχρέωσις τῶν στηλῶν αὐτῶν, πρὸς ἀποφυγὴν δημιουργίας ἐσφαλμένων μεταξὺ τῶν ἀναγνωστῶν μας ἐντυπώσεων, νὰ ἀποδείξουν εἰς τὸν κ. Τζαμτζῆν τὸ ἀδικον που είχε καί, ἐφ' ὃ σον ἡμερησητείτο ἐν τῇ ἐπιστολῇ του ἡ ἀρμοδιότης τοῦ συντάξαντος τὴν τεχνικήν μας στήλην κ. Σιδεράτου νὰ ἔχῃ γνώμην, φυσικὸν ἥτο νὰ γίνη μία σύγκρισις τῶν τυπικῶν καὶ οὐσιαστικῶν προσόντων θιγμένου καὶ θίγοντος. Δέν ήτο, ἐπομένως, ὁ ἐκευρισμός, ποὺ ὑπηρόγρευσε τοῦτο, οὔτε πρόθεσις καθ' οἰονδήποτε τρόπον μειώσεως τοῦ ἀρίστου ὡς πλοιάρχου κ. Τζαμτζῆ, ἀλλ' ἀπλῶς νὰ ἀνάγκη ἀνασκευῆς ὑπόπτων ὑπανιγμῶν καὶ ἀποκαταστάσεως τοῦ δικαίου.

"Ἄς είναι, ἐπομένως, δένασθαις ὁ κ. Πολυμενάκος, ὅτι οὐδένα τίνουν διασυρμοῦ διατρέχει ὁ καταφέυων εἰς τὰς στήλας αὐτάς, προκειμένου νὰ ἐκφράσῃ καὶ ἀλοπίστηκε γιανός του καὶ ἀπόδειξις ὅτι δημοσιεύσομεν πάντοτε πλείστας δύσας ἐπιστολὰς τῶν ἀναγνωστῶν μας — ὅχι δένασθαις ὅλας — ἀκόμη καὶ στὸν ριζικῶν διαφωνούμενον πρὸς τὸ περιεχόμενόν των.

"Οσον διὰ τὰ «ἀλάθη» τῆς συντάξεως μας ποὺ ἀναφέρει, καὶ διὰ τὰς ὅποιας τὸν ἔνχαρτοποτύμενον, εἰναι, δυστυχῶς, ἀναπόφευκτα, ἀλλὰ δὲν ὄφελονται εἰς τὴν σύνταξιν, ἀλλ' εἰς τὸ τυπογραφεῖον, ὡς εὐκόλως δύναται ν' ἀντιληφθῇ πᾶς ἔχων δημοσιογραφικὴν πείραν. Πάντως, καὶ χωρὶς νὰ θέλωμεν ν' ἀμφισθήτωμεν ὅτι «Ναυτιλίων» λέγεται τὸ σχετικὸν μάθημα, πληροφορούμεν τὸν κ. Πολυμενάκον διὰ καλὸν θὰ ἥτο, ἀν δρός ἀντικαθιστάτο διὰ τοῦ ὄρθου «ναυσιπλοίοι». Ο δρός «ναυτιλίων» προήλθεν ἐξ ὅπτουν, μᾶλλον, μεταφράσεως τοῦ ἀγγλικοῦ «Navigation», ἐνώ πλέον δόκιμος εἶναι ὁ δρός «ναυσιπλοίοι», διότι, λέγοντες ναυτιλίαν, ἔννοούμεν τὸ σύνολον τῶν συγκροτούντων τὴν βιομηχανίαν τῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν (πλοιών, πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων) καὶ δρί τὸ μάθημα τοῦ «ορθῶν πλέειν».

Καὶ μία περαιτέρω σημείωσις: Θεωρούμεν τὸ θέμα τοῦ λευκώματος τοῦ N.A.T. ὁριστικῶς λῆξαν. Δὲν πρόκειται νὰ ταλαιπωρήσωμεν πλέον τοὺς ἀναγνώστας μας διὰ τῆς συνεχίσεως τῆς σχετικῆς μὲ αὐτὸς ἀληλογραφίας.

#### ANAZHTEITAI O EPISSTOLOGRAPHOΣ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

1. Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1.9.1962 τοῦ ὑμέτερου ἐγκρίτου περιοδικοῦ, ἐδημοσιεύθη ἡ ἀπὸ 12.8.1962 ἐπιστολὴ τοῦ κ. Α. ΤΑΤΣΗ, ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐνημερωμέναι δοσολήψιαί, περιέχουσα παράπονα κατὰ τοῦ N.A.T. δι' ἔλλειψιν ἐνημερότητος, ως πρὸς τὰς ὄφειλὰς πρὸς αὐτὸς πλοίους ὑπὸ λιθεριανή σημαίαν.

2. 'Επειδὴ εἰς τὴν δημοσιεύθεισαν ἐπιστολὴν δὲν περιέχονται στοιχεῖα ταυτότητος τοῦ πλοίου καὶ πλοιοκτητῶν πρὸς ἔλεγχον τῆς ἀκριβείας τῶν παραπόνων, παρακαλούμεν τὸν ἐπιστολογράφον σας δημοσιεύσει, εἴτε ἀπ' εὐθείας πρὸς τὸ N.A.T., εἴτε διὰ τῶν στηλῶν τοῦ ὑμέτερου περιοδικοῦ παράσχῃ συγκεκριμένας πληροφορίας, ίνα τὸ N.A.T. δυνηθῇ νὰ τῷ ἀπαντήσῃ.

Μετὰ τιμῆς

'Ο Διευθυντής

'Αντ)ρχος Λ.Σ. Κ. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιεύς, 17 Σεπτεμβρίου 1962

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύ-  
κτων δηζελοκινήτων πλοιών μὲ χῶρον ψυγείου.

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

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

## ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

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

# HELLENIC SHIPYARDS

## PIRÆUS (Skaramanga)

- ★ MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS • CONVERSIONS • DRY-DOCKING
- ★ CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
- ★ FLOATING DRY-DOCKS

No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.  
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.

No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.  
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

Conveniently situated on the main shipping lanes through the Mediterranean. Fully equipped with the most modern installations for all types of shipbuilding and ship-repair work.

Registered Office :

**HELLENIC SHIPYARDS CO. LTD., 4 Acadimias Street, Athens, Greece.**

Cables: SHIPYARD ATHENS. Telex: ATHENS 123. Telephone: ATHENS 611-141.

Yard: Skaramanga, Eleusis Bay, Near Piraeus, Greece.

Telex: ATHENS 96. Telephone: ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents: HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.I.

Cables: SHIPNIAR LONDON. Telex: LONDON 28561/2. Telephone: MAYfair 8400.

U.S. Agents: TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.

Cables: TROCEANIC NEW YORK. Telex: NEWYORK 4042. Telephone: MURray Hill 8-7070.

## **ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ**

## ΤΟΥ ΜΕΤΑΣΧΟΝΤΟΣ κ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

Την 20ήν Σεπτεμβρίου 1962 ἐτερμάτισε τάς ἑργασίας του τὸ Συνέδριον τῆς Διεθνούς Ἐνώσεως τῶν Θαλασσασφαλιστῶν, εἰς τὸ ὅποιον ἀντεπροσωπεύθησαν 37 χώραι (16 εὐρωπαϊκοί, 6 ἀμερικανικοί, 9 ἀφρικανοσαστικοί καὶ 6 τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου — Γιουγκοσλαβία, Σοβιετικὴ Ρωσία, Τσεχοσλοβακία, Οὐγγαρία, Πολωνία καὶ Βουλγαρία). Μέλη τῆς Διεθνούς Ἐνώσεως τῶν Θαλασσασφαλιστῶν είναι αἱ ἔθνικαι ἀσφαλιστικαὶ ὄργανωσεις ἐκάστης χώρας, αἱ ὅποιαι ἔξεπροσωπήθησαν εἰς τὸ Συνέδριον δι' 125 ἀντιπροσώπων. Παρέστησαν ἐπίστης καὶ 234 «διαπεπιστευμένοι» ἀσφαλισταῖς (accredited underwriters), οἱ ὅποιοι δικαῖοι δὲν συμμετέσχον εἰς τὰς συνεργασίας τοῦ «Συμβουλίου» (Council) καὶ τῶν «Ἐπιτροπῶν, ἀλλὰ μόνον παρευρέθησαν εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῆς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Συνεδρίου. Τὴν Ἑλληνικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγροῦν ἔξεπροσώπησεν εἰς τὸ Συνέδριον ὁ ὑπογραφόμενος, ὃς ἐντεταλμένος ἐκπρόσωπος τῆς Ἐνώσεως τῶν ἐν Ἐλλάδι ἔργαζομένων ἀσφαλιστικῶν ἔταιριών. Παρέστη δικαῖος ὡς «διαπεπιστευμένος ἀσφαλιστής καὶ ὁ κ. Ν. Τοιχαντασφύλλιδης.

Αι ἑργασίαι τοῦ Συνεδρίου διεξήχθησαν εἰς τάς πολυτελεῖς αιθούσας τοῦ Μεγάρου τοῦ Κυρίου τοῦ Βίσμπαντεν. Οἱ Γερμανοὶ ἀσφαλισταὶ ησθάνθησαν ιδιαιτέρων ικανοποίησιν καὶ ἐτόνισε τοῦτο ιδιαιτέρως εἰς τὴν προσφώνησιν του κατὰ τὸ ἐπίσημον δεῖπνον τοῦ Συνεδρίου, ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως τῶν Γερμανῶν Θαλασσοφαλιστῶν κ. φὸν Σλέϋερ, διότι διὰ πρώτην φορὰν μεταπολεμικῶν ὥρισθω ὡς ἔδρα τοῦ Συνεδρίου γερμανικὴ πόλις καὶ διὸ τὸ Βίσμπαντεν, ὃπου εἶχεν ἀρχικῶς κατὰ τὸ 1874 συσταθῆ ἡ Διεθνής Ἐνώσις τῶν Θαλασσοφαλιστῶν καὶ ὅπου διεξήγοντο συχνότατα προπολεμικῶς τὰ συνέδριά της. «Εἴμεθα εὐτυχεῖς, εἴπεν ὁ κ. φὸν Σλέϋερ, διότι ἡ Διεθνής Ἐνώσις τῶν Θαλασσοφαλιστῶν ἐπανῆλθεν, οὕτως εἰπεῖν, εἰς τὸ λίκνον της. Ἡ αἰθουσα, προσέθεσεν, εἰς τὴν ὄποιαν συγγεγματίζουμεν σήμερον, εἶναι ἡ ίδια εἰς τὴν ὄποιαν συνεστήθη καὶ συνεδρίαζεν ἡ Ἐνώσις πρὸ τοῦ τελευταίου πολέμου».

Τά θέματα μὲ τὰ ὅποια ἡ σχολήθη τὸ Συνέδριον ὑπῆρξαν ποικίλα. Μεγάλη συζήτησι διεξήχθη γύρω ἀπὸ τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια δημιουργεῖ διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς ἡ εἰρηνικὴ ἐφαρμογὴ τῆς ἀτομικῆς ἔνεργειας. Αἱ καταστροφαὶ τὰς ὅποιας δύνανται νὰ ἐπιφέρουν τὰ ἀτομικὰ ὅπλα ἐν περιπτώσει ἐκρήξεως πολέμου, δὲν ἀπασχολοῦν τόσον τοὺς ἀσφαλιστὰς. Αὐτοὶ ἔξαρισταν ἀπὸ τὰ θαλασσασφαλιστήρια συμβόλαια τῶν καὶ ἐν περιπτώσει, δὸ μὴ γένοιτο πολέμου, θ' ἀντιμετωπισθῶν ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων κρατῶν. Ἀλλὰ ὑπάρχουν ἐπείγοντα προβλήματα πρὸς λύσιν, τὰ ὅποια ἀνήκουν εἰς τρεῖς γενικάς κατηγορίας, ἥτοι: 1) Ζημίαι προκαλούμεναι εἰς ἡ ἀπὸ ἀτομικού πλοίου Ἀσανάνω, τὸ ὅποιον ἐτέθη ἐν ὑπρεστὶ καὶ διὰ τὸ ὅποιον αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι δι' εἰδικοῦ νόμου, ψηφισθέντος ὑπὸ τοῦ Κογκρέσου, προβλέπουν μέχρι \$ 500.000.000 κάλυψιν εὐθύνης, προκαλούμενής ὑπουρητότητος τοῦ Κόσμου καὶ ἂν μεταβή τούτῳ, εύρισκονται ὑπὸ κατασκευής καὶ ἄλλα ἀτομικά πλοῖα. 2) Ζημίαι προκαλούμεναι εἰς ἡ σφαλισμένα φορτία ἀπὸ ἀτομικούς ἔγκαταστάσεις καὶ ἀντιδραστήρας, ἔγκατεστημένους ἐν τῇ Ἑρρᾳ καὶ 3) Ζημίαι εἰς φορτία ἀτομικῶν ὑλῶν, μεταφερομένων διὰ Ἑρρᾶς, θαλάσσης ἡ ἀρέος, τόσον διὰ τὰς ζημίας τὰς ὅποιας εἶναι δύναντον, νὰ πάθουν αὐτοὶ κατὰ τὴν μεταφοράν των, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς ἐπιδράσεις τὰς ὅποιας ημιποροῦν νὰ ἔχουν αἱ ραδιενέργοι αὐτοὶ ούσιαι εἰς ἄλλα μεταφερόμενα ἐμπορεύματα. "Ολαὶ αὐτά, ἀποτελοῦν ἀσφαλισμοὺς κινδύνους, ἐτόνισεν εἰς ὀδιλίαν του ὁ παλαιμάχος ἀσφαλιστῆς τοῦ Λούδης καὶ ἦδη ἐπίτιμος μέλος τῆς Διεθνοῦς Ἐνωμέως κ. Steward. «Τὸ τονίζω, προσθέτεσεν, ἐπιμόνων ἀπὸ δεκαετίας καὶ ἔγκαλοισθω νὰ ἔχω τὴν ἰδίαν γνώμην. Εἰναι ἀπλῶς ζῆτημα καταλλήλου ἀσφαλιστρου καὶ καθορισμοῦ ἀνωτάτου όριου εὐθύνης».

Αι έκφρασθείσαι άπόψεις έπι τοῦ θέματος διενεμήθησαν εἰς τὰς ἔθνι-

κάκις ασφαλιστικάς 'Ενώσεις των συμμετεχουσών χωρών, και συνεστήθη ειδίκη υποεπιτροπή πρός περαιτέρω μελέτη του ζητήματος. 'Η σύγκρισης θα συνεχισθῇ εἰς τὸ ἐπόμενον ἑπτάσιον Συνέδριον, τὸ ὅποιον ἀπέφασισθή νά γίνη εἰς τάς Κάννας τῆς Γαλλίας τὸ 1963.

"Αλλὰ θέματα, μὲ τὰ ὅποια ἡ σχολήθη τὸ Συνέδριον, ήσαν ἡ κάλυψις πολιτικῶν καὶ κοινωνικῶν κινδύνων, οἱ κίνδυνοι μεταφορᾶς ὑγραερίων ἀπό θαλάσσης, ἡ παρασολὴ τῶν ρητρῶν τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαῖς, ἡ εὐθύνη τῶν πλοιοκτητῶν καὶ μεταφορέων ἐν γένει, αἱ στατιστικαὶ τῶν ζημιῶν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, αἱ μεταφοραὶ διὰ πατρομοπλίων ἐπὶ τοῦ Ρήγου, τὸ θέμα τῶν «καθαρῶν» φορτωτικῶν ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς καὶ τέλος, τὸ θέμα τοῦ ἐλέγχου καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ζημιῶν.

Ἐν τῷ πλαίσιῳ τοῦ τελευταίου τούτου θέματος, ἐπηγένθη ὅλως Ἱδιαιτέρως ἡ πρότασις τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, ἡ ὅποια εἶχεν ἀρχικῶς ὑποβλήθη κατά τὸ περισυνὸν Συνέδριον τῆς Διεθνούς 'Ενώσεως, ὅποτε καὶ πάλιν ὡς ὑποφιανόμενος εἶχεν ἐκπροσωπήσει τὴν 'Ενώσεων ἐν Ἑλλάδι ἐργαζομένων ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων, ὅπως συγκεντρωθοῦν στοιχεῖα ἀφορῶντα εἰς τὰς προθεσμίας παραγραφῆς τῶν ἀπαιτήσεων κατά λιμενικῶν ὄργανων συμμετέχουν εἰς τὴν Διεθνή 'Ενωσιν καὶ αἱ λόγιθεισαι ἀπαντήσεις ἀπό 42 χώρας ἔχεται πρότιθησαν εἰς ειδικὸν ὄγκωδες τεύχος, τὸ δόπιον διενεμήθη εἰς δόλους τοὺς συνέδρους καὶ τὰς ἔθνικὰς 'Ενώσεις ὅλων τῶν συμμετεχουσῶν εἰς τὴν 'Ενωσιν χωρῶν. "Οταν ἥχθη τὸ θέμα πρὸς συζήτησιν ἐνώπιον τῆς Εἰδικῆς 'Επιτροπῆς 'Ελέγχου καὶ Περιορισμοῦ τῶν Ζημιῶν, ὁ προεδρεύων ταύτης 'Αμερικανὸς ἀσφαλιστικὸς κ. Jaekson θέλεισε νὰ πληροφορθῇ «έαν εἶναι ίκανοποιημένη ἡ ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἀπό τὴν γενομένην ἐργασίαν καὶ τί περαιτέρω ὑποδείξεις θὰ εἴχε νὰ κάμῃ». 'Ο ἐκπρόσωπος τῆς ἑλληνικῆς ἀγορᾶς, ἀφού ἔξηρε τὴν γενομένην ἐργασίαν, τὴν ὁποίαν ἔχαρκτήρισεν ὡς ἔξαιρετικῶς λεπτομερῆ καὶ εύσυνειδητον καὶ ὡς ἀποτελοῦσαν πολύτιμουν ἀπόκτημα διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, ἀνέπτυξε τὴν ἀποψίν ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ καταδηλθῇ κάθε προσπάθεια, ὅπως ἔνωποιηθῇ ἡ προθεσμία παραγραφῆς εἰς δόλας τὰς ναυτικὰς χώρας, τῶν ὁποίων οἱ λιμένες διοικοῦνται ἀπό αὐτονόμους ὄργανους, καθοριζομένη γενικῶς εἰς ἔτος.

Δεκαεπτά χώραι ούπεδαλαν διὰ τῶν ἔθνικῶν ἀσφαλιστικῶν ὄργανώσεών των εἰς ειδικὸν Συνέδριον τῆς Ἐνώσεως λεπτομερεῖς ἑκθέοτες περὶ τῆς πρόδου τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔργασιῶν των ἐπὶ τῶν σκαφῶν πλοίων τῆς ἔθνικῆς των σημαίας. Μεταξὺ τούτων καὶ ἡ Τουρκία καὶ ἡ Αἴγυπτος. «Οταν ὁ ἐκπρόσωπος τῆς Ἑλληνικῆς ἀγορᾶς ἥρωτιθή, διατί ἡ Ἑλλάς δὲν ὑπέβαλεν ἕκθεσιν ἐπὶ τῆς ἔθνικῆς της ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς σκαφῶν, εὐρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ δικαιολογησῃ τὴν ἀνύπαρξίαν τοιαύτης ἀγορᾶς, λόγῳ τῆς ἰδιορυθμίας μὲ τὴν ὅποιαν λειτουργεῖ ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός, ὁ ὅποιος δρῶν ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου, ἐσυνήθισε νὰ διοικῇ τὰ πλοία του ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος. «Πιστεύων, προσέθεστο ὁ ὑπογράφων, διὸ δὲν θὰ βραδύνῃ πάντως ἡ συγκρότησις Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἐντὸς τῆς χώρας μας, ἀρτίως ὡρα- μένης καὶ ἔχυπετρούσης τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, ἀνταξίας τοῦ ὅγκου τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ὁ ὅποιος, μὲ 16.000.000 περίπου τόννους ὑπὸ Ἑλληνικὸν ἔλεγχον, ἐπιτρέπει εἰς τὴν Ἑλλάδα γά φέρη

περηφάνιας των τίτλων της τρίτης ναυτικής δυνάμεως του Κοσμου!». Νομίζω ότι δεν ήμπορω να τεμαχίσω καλύτερον την ἀνταπόκρισιν μου αὐτήν, παρά με τὴν ἔκφρασιν τῆς εὐχῆς σπως ἡ πεποίθησίς μου αὐτή, ως βασιδίων, ύπ' ἀποβοῦ πραγματικότης!

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

Βισμπάντεν, Σεπτέμβριος 1962

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

Established 1960

# *Nautilus Shipping Agency Ltd.*

**STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS**

**353 ST. NICHOLAS ST.**

Phone : VI. 9-4563-4

600 ST. JEAN-NAZAIRE ST.  
**MONTRÉAL, CANADA**

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

**IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONIZED SERVICE**

## CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

**GENERAL REPRESENTATIVES**

GEORGE GARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,” ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (HELLENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ 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 ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, 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<sup>O</sup>. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

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

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

ΚΩΝ/ΠΟΛΙΣ : HELLEN 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: Ακτή Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

## ΑΠΟ ΒΟΡΡΑ Ο ΙΣΧΥΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ

## Η ΡΩΣΙΑ ΜΕΓΑΛΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΣ

## ΡΑΓΔΑΙΑ Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΔΙΑΣ ΤΗΣ. — ΔΙΕΥΡΥΝΕΤΑΙ ΟΣΗΜΕΡΑΙ

Λίαν έπικαιρος ή κατωτέρω δημοσιευμένη μελέτη έπι της ρωσικής ναυτιλίας. «Φείλεται είς συνεργάτην της γαλλικής «Journal de la Marine Marchande». Καὶ είναι έπικαιρος, διότι η Ρωσία άνηκθη πλέον εἰς τοὺς ὀκεανούς, διευρύνει τὸ ἔξωτερικόν της ἐμπόριον, τὴν ἔξαγωγὴν τῶν πετρελαίων τῆς ιδιαιτέρως, ἀπέκτησε δὲ καὶ ὑπερπόντιον δυοφόρον, τὴν Κούβαν, τῆς ὅποιας τὸν ἀνεφοδιασμὸν εἰς παντὸς εἴδους ἐμπορεύματα καὶ πολεμικὸν ὄλικὸν τείνει, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ ἀναλάβῃ διὰ τῶν ιδίων τῆς πλοίων.

Ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἔτῶν η Ρωσία θὰ καταστῇ ἀναμφιβόλως αὐτάρκης ναυτιλιακῶς. Θὰ εἰσέλθῃ καὶ εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν, προσφέρουσα διὰ τῶν πλοίων τῆς τάς μεταφορικάς της ὑπηρεσίας πρὸς τρίτους. Μεγάλη δύναμις, χώρα πλουσίας, μὲ σταθερῶς αὐξανομένην διοικητικὴν δραστηριότητα, δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐπιτύχῃ καὶ εἰς τάς ναυτιλιακὰς τῆς ἐπιδιώξεις. Θὰ στοιχίσῃ πολὺ εἰς τὸν ρωσικὸν προϋπολογισμὸν τὸ ἔγχειρημα. Τὸ ἐπιβάλλουν ὅμως λόγοι σκοπομότητος πολιτικῆς καὶ γοήτρου μεγάλης δυνάμεως. Εἶναι ἀναμφιστήτον, ὅτι ἡ διοίκησις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ μεγάλου κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θὰ χωλαίνουν. Τεράστιαι θὰ είναι καὶ οἱ ζημίαι.

Διὰ τὰ πλοία τῶν χωρῶν τοῦ Ἐλευθέρου Κόστου δὲν θὰ τὰς μεταφοράς των ρωσικῶν μεταφορῶν, αἵτινες ὅμως, δὲν ἀπέδιδον καὶ πολλά. Οι Ρώσοι ἐπωφελήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἔτη τῶν χρημάτων ναύλων καὶ ἀπέτυχον τὸ εὐθηνότερον δυνατόν τοῦ κόστου διὰ τὰς μεταφοράς των.

Πάντως, ὁ συναγωνισμός, ἡ ὑπερπροσφορά χωρητικότητος καὶ αἱ διακρίσεις σημαίας θὰ δημιουργήσουν προβλήματα δύστερα εἰς τὰ πλοία τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν. «Οσοι διαθέτουν τάς ίκανότητας εἰς τὴν διασείρισιν καὶ τὴν διακυβέρνησιν τῶν πλοίων, τὴν γνώσιν καὶ τὴν ἐπίδισιν τοῦ ἐμψύχου ὄλικον καὶ τὰ καλύτερα πλοία, αὐτοὶ τέλος, θὰ κατισχύσουν εἰς τὸν στίθιον τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν.

Τὴν ἀπὸ Βορρᾶ ἀπειλήν, ἡμεῖς οἱ «Ἐλληνες, οἱ ἐκ παραδόσεως ναυτίλοι, ιδιαιτέρως θὰ πρέπει νὰ ὑπολογίζωμεν. Εἶναι σοδαρά.

Ο ρόλος τῆς Ρωσίας, ὡς ναυτικῆς χώρας, ὑπῆρξε μέχρι σήμερον στήματος. Παρὰ τὸ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς καὶ τὰς ἐσωτερικὰς ὑδατίνας ὅδους, τὰ προσφόρους εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, ἡ Ρωσία, τόσον ἡ τσαρικὴ σὸν καὶ ἡ σοβιετική, οὐδέποτε ἔξειλίχθη εἰς ὑπολογίσιμον ναυτιλιακὸν δυναμιν. Η Ρωσία κατέχει τὸ 1914, πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 1.750.000 τ. γκρός, καλύπτοντα τὸ 1.5% μόλις τοῦ παγκοσμίου τοννά. Τὸ 1)3 ἔξ αὐτῶν ἀπέτελείτο ἀπὸ ιστιοφόρα καὶ 250 μόλις τοῦ πλοία ησάν χωρητικότητος μείζονος τῶν 1.000 τ. γκρός. «Ἐπὶ τὸ πάρον Νικολάου τοῦ Β' αἱ κυβερνητικαὶ φροντίδες ἀπέβλεπον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου, ἐνῷ τελεία αδιαφορίᾳ ἐπεδεικνύετο διὰ τὴν ναυτιλίαν.

Ἡ ἐπανάστασις ἐδημιούργησεν, ἀναμφιδόλως, ἔνα χάος εἰς ὅλας τὰς μεταφοράς, ἀπὸ τὸ ὅποιον δὲν ἔξεφυγε καὶ τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν. Απὸ τῶν πρώτων δόμως ἡμερῶν τοῦ σοβιετικοῦ καθεστώτος ἔξεδηλώθησαν σοδαραὶ προσπάθειαι ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας, τῆς ὅποιας ἡ δύναμις κατὰ τὸ 1921 εἶχε μειωθῆ ἐις 412.459 τ. γκρός. Παρὰ τὸ γεγονός τούτο, κατὰ τὸ 1937, αἱ διὰ ρωσικῶν πλοίων ἔξαγωγαι ἀντεπροσώπευον τὰ 60% μόνον, ἔναντι τοῦ κατὰ τὸ 1913 ὅγκου τῶν.

Τὰ τρία πενταετή σχέδια, τὰ προηγήθηντα τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου (1928—33, 1933—37, τοῦ τρίτου ἀρχίσαντος τὸ 1938 καὶ διακοπέντος, λόγω τῶν ἔχθροπραξιῶν) προέβλεπον μεταξὺ τῶν σκοπῶν τῶν καὶ τὴν αὔξησιν τῆς δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Δὲν εἶναι ἀκριβῶς γνωσταὶ αἱ ἀφορῶσαι τὰς περιόδους τάυτας στατιστικαί, καθόσον τὰ Σοβιέτη ἀπέφευγον ἐπιμελῶς τὴν δημοσίευσιν ἀριθμῶν δυναμέων νὰ παράσχουν μίαν εἰκόνα τῆς ναυτιλιακῆς τῶν πραγματικότητος. Κατὰ τὸν δρεπανικὸν νηογνώμονα «Λόδούς Ρέτζιστερ», εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936 ἡ Σοβιετική «Ἐνωσις κατέχει 1.217.907 τ. γκρός. Κατὰ τὴν ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον χρονικὴν περίοδον, ἡ Σοβιετική Ρωσία, καλύ-

ψασα τὰς ἀπωλείας τῆς, διότι εἶχε λάβει τὰ πλοῖα τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων καὶ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, βάσει τοῦ νόμου «περὶ ἔκμισθώσεως καὶ δανεισμού», πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 850.000 τ. γκρός, παρημέλησε τὴν ναυτιγήσιν ἐμπορικῶν πλοίων, προτιμήσασα νὰ ἀνασυγκροτήσῃ τὸ πολεμικὸν ναυτικόν της. Πράγματι, ἀπὸ 600.000 τ. τοῦ 1940, ἔφθασε τοῦτο εἰς 1.600.000 τόννων καὶ κατέταξε τὴν Ρωσίαν εἰς τὴν δευτέραν θέσιν, μετὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

## ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

«Ἀπρόσποτοι οἱ μόνιμοι ἀνέκυψαν ἀνάγκαι, τὰς ὅποιας ἡ σοβιετικὴ ναυτιλία δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ἱκανοποιήσῃ πλήρως, ὅταν ἔχειάσθη τὸ 1949 νὰ μεταφερθοῦν σημαντικαὶ ποσότητες ἐμπορευμάτων εἰς τὴν Κίναν καὶ ἐν συνεχείᾳ κατὰ τὸ 1950 εἰς τὴν Κορέαν. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσις» διέθετε 385 μόνιμα πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.280.000 τ. γκρός περίπου, ἐν τῶν ὅποιαν 20 ήσαν δεξιμενόπλοια, 75.000 τ. γκρός. Η ἐλλειψις ἐκείνη εἰς τοννά ἀπέτελεσε μάθημα διὰ τοὺς Ρώσους καὶ συνέτεινεν εἰς μίαν νέαν προσπάθειαν πρὸς αἰσθητὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεων, εἰς τρόπον ὥστε λήγοντος τοῦ 1958, ὁ ρωσικὸς ἐμπορικὸς στόλος περιελάμβανε — κατὰ τὰς πληροφορίας ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ περιοδικοῦ — 826 σκάφη, 2.696.000 τ. γκρός. Η δύναμις αὕτη εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960 εἶχεν αὐξηθῆ εἰς 994 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 3.564.000 τ. γκρός.

«Οταν τὸ 1960 ὑπερχρώθη ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσις» ἡ ἀντιμετωπίση νέας ἀπροβλέπτους μεταφορικάς ἀνάγκας (πετρέλαια καὶ γενικά εἰδῆ διὰ τὴν Κούβαν), ἀντιμετώπισεν διλιγνέας δυσκολίας, ἀπὸ ἐκείνας τοῦ 1949 — 50, τοσούτων μᾶλλον, καθόσον τὴν ἐδόθησαν καὶ αἱ περιστάσεις, διότι ἡ παγκόσμιος ναυλαγορὰ ἐνεφάνιζε περίσσειαν διαθεσίμου χωρητικότητος. «Ἐχρησιμοποιήσεν οὕτω κατ᾽ ἀρχὰς τὴν ίδιαν τῆς χωρητικότητα διὰ μεταφορὰς πρὸς τὴν Κούβαν καὶ ἐναύλωσε ξένα σκάφη πρὸς τὴν Κούβαν καὶ τὸν περιοδικόν τοῦ 1960 εἶχεν αὐξηθῆ εἰς 994 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 3.564.000 τ. γκρός.

## ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑ ΜΙΑΝ ΙΣΧΥΡΑΝ ΝΑΥΤΙΔΙΑΝ

Σήμερον ἡ Ρωσία εύρισκεται εἰς τὸ ημίσυο τοῦ δρόμου διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ἐπταετοῦ σχεδίου τῆς, τοῦ καλύπτοντος τὴν περίοδον 1959 — 65. Τὸ σχέδιον τοῦτο πρέπει εἰς τὸ τέλος τοῦ 1965 νὰ τὴν ἐμφανίσῃ μὲ ναυτιλίαισιν διπλασίαν τῆς τοῦ 1960, ὅπερ σημαίνει ἐπέκτασιν κατὰ 20% μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1960 καὶ 1965. Τοιούτον ποσοστὸν πραγματικῆς αὐξήσεως είναι λίαν ὑψηλόν, ἀλλαγήση ὑπὲρ οφιδιαίας, τοῦ προστάσια κατά τὸ 1961 ήσαν 8%, καὶ 10% ἀντιστοίχως, τῶν διαθέσιοι προστάσιας αὐξήσεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῆς «Ἀγγλίας» καὶ τῆς Νορβηγίας κατὰ τὸ 1961 ήσαν 8% καὶ 10%, ἀντιστοίχως, τῶν διαθέσιοι προστάσιας αὐξήσεως τῶν στόλων τῆς «Ηγαλίας» καὶ τῆς Νορβηγίας κατὰ τὸ 1960 ήσαν 8% καὶ 10%.

Τὸ ἐπταετές σοβιετικὸν σχέδιον θὰ ἀκολουθήσῃ ἔτερον, πενταετές, εἰς τὸ τέλος τοῦ ὅποιου, ητοι κατὰ τὸ 1970, ὁ ρωσικὸς στόλος προβλέπεται νὰ είναι τριπλάσιος, ἔναντι τοῦ 1960. Τέλος, κατὰ τὸ 1980, ὡς ἀνεκοινώθη εἰς τὸ συνελθόν τοῦ Νοέμβριον τοῦ 1981 ἐν Μόσχα 220ν συνεδρίου τοῦ κομμουνιστικοῦ κόμματος, ὁ ρωσικὸς στόλος προβλέπεται ἔξπλαστος, ἔναντι τοῦ 1960. «Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, ἡ ἐξελίξις ἐμφανίζει τὴν κάτωθι εἰκόνα εἰς τόννους γκρός καὶ d.w., ὡς τὴν προβλέπουσαν ἐγκυρα ἀγγλικά περιοδικά:

Κατὰ τὸ «Shipping World»	Κατὰ τὸ «Marine Log»
T. γκρός	T. d.w.
Δύναμις τοῦ 1960 .....	3.564.000
Πρόβλεψις διὰ τὸ 1965	7.128.000
Πρόβλεψις διὰ τὸ 1970	10.692.000
Πρόβλεψις διὰ τὸ 1980	21.384.000

Πρὸς τὸ παρόν ὁ ρωσικὸς στόλος περιελάμβανε τὴν 1ην Μαΐου ἐ.ἔ. — κατὰ τὴν «Nordse Zeitung» — 1.131 πλοῖα, 4.311.000 τόννων γκρός.

«Ο πρόεδρος τῆς κρατικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν σοβιετικῶν ναυτηγήσε-

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

## SHIPPING AGENTS &amp; 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

ων εις δηλώσεις του γενομένας τὸ παρελθόν ἔτος εἶπει, ὅτι ὁ ρωσικὸς στόλος θὰ μεταφέρῃ τὸ 1965 τριπλάσιο ἐμπορεύματα, ἔναντι τοῦ 1958, ὅπερ ἀντίστοιχεῖ πρὸς τὰ ¾ τῶν ἀπὸ θαλάσσης σοδιετικῶν μεταφορῶν, αἵτινες προβλέπονται διὰ τὸν αὐτὸν χρόνον. Εἶναι ἀπὸ τοῦδε θεοῖς ιωμένον, ὅτι κατὰ τὸ 1959 τὰ ρωσικὰ πλοῖα μετέφερον ἐμπορεύματα κατὰ 11.3% περισσότερα, ἔναντι τοῦ 1958 καὶ 30% κατὰ τὸ 1960. Δεδομένου δέ, ὅτι κατὰ τὸ 1938 ἡ Ρωσία ἐξησφάλιζε διὰ τῶν ίδιων τῆς πλοίων τὰ 10% μόνον τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν τῆς, ἔπειται, βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, ὅτι τὸ ἀντίστοιχον διὰ τὸ 1958 ποσοστὸν ὑπερέβη τὰ 58%.

Εἶναι φανερόν, ὅτι ἡ Ρωσία ἀπέκτη σε συνείδησιν τὸ σημαντικοῦ παράγοντος τῆς ναυτιλίας, ἀπὸ πλευρᾶς ἵσχυος ἐν τῷ Κόσμῳ καὶ ἐπιθυμεῖ νὰ καταλάβῃ εἰς τὸ πεδίον τοῦτο μίαν ἐκ τῶν πρώτων θέσεων, ἂν μὴ καὶ τὴν πρώτην.

#### ΑΙ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἡ πραγματοποίησις τῶν ρωσικῶν ἐπιδιώξεων διὰ τὴν ναυτιλίαν ἐμφανίζεται ἀπὸ τοὺς παρατιθέμενους κατωτέρω ἀριθμοὺς ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων. Κατὰ τὸ εἰδησεογραφικὸν πρακτορεῖον «Μαράδζ» οἱ Ρώσοι είχον τὴν Ἰανουαρίου 1962 ὑπὸ ναυπηγήσιν 40 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 815.000 τόνων d.w., 169 φορτηγὰ ἔηροι φορτίου, χωρητικότητος 1.173.000 τόνων d.w., καὶ 17 ἐπιβατηγά ἡ μικτὰ σκάφη, 98.000 τόνων d.w., ἤτοι ἕνα σύνολον ἀπὸ 226 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.086.000 τόνων d.w.

Ἐξ ἄλλου τὸ περιοδικὸν «Marine Engineering Log», κατόπιν ίδιαιτέρως ἔρευνης, κατέληξεν εἰς τοὺς κάτωθι ἀριθμοὺς διὰ τὴν Ἰην Μαΐου 1962: Δεξαμενόπλοια 52, χωρητικότητος 1.012.409 τόνων d.w., 99 φορτηγὰ χωρητικότητος 519.400 τόνων d.w., 55 πλοῖα διαφόρων τύπων 376.600 τόνων, 13 ἐπιβατηγά καὶ μικτὰ σκάφη, χωρητικότητος 67.000 τόνων d.w., ἤτοι ἕνα ὑπὸ ναυπηγήσιν σύνολον ἐκ 219 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.975.400 τόνων d.w.

Οι διδόμενοι ἔναν λεπτομερέα ἀριθμὸν ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ περιοδικοῦ, κατὰ χώραν ναυπηγήσεως, ἔχουν ὡς ἔξις:

Τύπος πλοίων	'Αριθ.	T. d.w.	'Ιπποδ.	Χώρα ναυπηγήσεως
'Επιδ)γά ἡ μικτὰ	13	67.000	150.000	'Ανατ. Γερμανία
Φορτηγά .....	50	100.000	60.000	Τσεχοσλοβακία
» .....	22	150.600	88.000	Φιλλανδία
» .....	18	108.500	61.500	'Ανατ. Γερμανία
» .....	5	103.000	66.500	Σοδιετική "Ενωσις
» .....	3	42.300	35.200	Δανία
» .....	1	15.000	12.000	'Ιαπωνία
	99	519.400		
Πλοῖα διάφορα	22	171.400	113.000	Πολωνία
» .....	12	34.000	26.800	'Ανατ. Γερμανία
» .....	10	52.800	46.800	Φιλλανδία
» .....	5	64.000	30.000	Σοδιετική "Ενωσις
» .....	4	10.400	12.000	Δανία
» .....	2	44.000	20.000	Δυτική Γερμανία
	55	376.600		
Δεξαμενόπλοια	19	95.000	38.000	Φιλλανδία
» .....	14	280.000	126.000	Γιουγκοσλαβία
» .....	9	389.700	136.000	Σοδιετική "Ενωσις
» .....	6	216.000	98.000	'Ιαπωνία
» .....	2	8.500	4.000	Βουλγαρία
» .....	1	19.000	8.000	Πολωνία
» .....	1	4.200	2.900	Σουηδία
	52	1.012.400		

#### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

Προκύπτει ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς, ὅτι τὸ μεγαλύτερον μέρος

τῆς νέας σοδιετικῆς χωρητικότητος ναυπηγεῖται εἰς ἔναντι χώρας τοῦ 'Ελευθέρου Κόσμου ἢ τοῦ σοδιετικοῦ μπλόκου. 'Υπολογίζεται, ὅτι μεταξὺ τῶν ἑπτὼν 1945 — 60 ἡ Σοδιετική Ρωσία κατεσκεύασεν εἰς τὰ φιλλανδικά ναυπηγεῖται σκάφη 330.000 τ. γκρός καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖται τῆς Δύσεως ἔπειτα 480.000 τ. γκρός, ἔναντι 960.000 τ. γκρός, εἰς τὰ ίδια αὐτῆς ναυπηγεῖται. Μολονότι τούτο δὲν προκύπτει σαφῶς ἐκ τῶν στατιστικῶν, φαίνεται ἐν τούτοις, ὅτι ἡ Πολωνία ὑπῆρχεν ἡ χώρα, ἣτις ἐπρομήνευσε μέχρι σήμερον τὴν περισσότερων χωρητικότητα εἰς τὴν Ρωσίαν. Μέχρι τοῦ θανάτου τοῦ Στάλιν, τὰ 90% καὶ πλέον τῶν ἔξαγωγῶν τῶν πολωνικῶν ναυπηγείων προωρίζονται διὰ τὴν Σοδιετικήν "Ενωσιν. 'Υποτίθεται, ὅτι κατὰ τὴν δεκαετίαν τὴν ἀρχομένην ἀπὸ τοῦ 1960 τὸ ήμισυ τῶν εἰς πλοία πολωνικῶν ἔξαγωγῶν θάνατοφέρεται εἰς τὴν Ρωσίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ δεξαμενόπλοια, ἡ Φιλλανδία κατέχει τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν ἔνων προμηθευτῶν χωρῶν. Πράγματι, ἀπὸ τοῦ 1952 παρέδωσε 16 δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια τῶν 3.300 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ἀπὸ τοῦ 1953 ἔπειτα 18, τῶν 1.169 τ. γκρός. Μεταξὺ τῶν ἑπτὼν 1961 — 65, ἡ Φιλλανδία ὀφείλει νὰ παραδώσῃ εἰς τὴν Ρωσίαν 15 δεξαμενόπλοια τῶν 3.300 τ. γκρός καὶ μεταξὺ τῶν ἑπτὼν 1964 — 65 ὀκτώ δεξαμενόπλοια ἀνοικτῆς θαλάσσης. Τὰ μεγαλύτερα σοδιετικά δεξαμενόπλοια ἔνων προηγήθησαν ἡ ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. 'Η Μόσχα ἤγοράσσει τὸ 1960 ἀπὸ τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖται δύο δεξαμενόπλοια τῶν 37.000 τόνων d.w. ἔκαστον καὶ ἔνα τῶν 52.000 τόνων καὶ ταχύτητος 15 μίλιων, ἀπὸ δὲ τὰ γερμανικά ναυπηγεῖται ἔτερον τῆς αὐτῆς περίπου χωρητικότητος. Τὸ 1961 ἤγοράσσειν ἀπὸ τὰς Κάτω Χώρας δύο δεξαμενόπλοια τῶν 25.000 τ. γκρός καὶ ἀπὸ τὴν 'Ιταλίαν ἔνα στροβιλοφόρον τῶν 31.500 τόνων d.w. Μεταξὺ τῶν ἑπτὼν 1963 — 64 ἀφ' ἔτερου, τὰ ίταλικά ναυπηγεῖται ὀφείλουν νὰ παραδώσουν εἰς τὴν Ρωσίαν 6 δεξαμενόπλοια τῶν 48.000 τόνων ἔκαστον.

Ἐφέτος ἡ Ιαπωνία ἔχει ἀναλάβει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ προμηθεύσῃ εἰς τὴν Ρωσίαν 4 δεξαμενόπλοια τῶν 35.000 τόνων d.w., ἐφωδιασμένα μὲν ἐγκατάστασιν κλιματισμού. Τὸ πρώτον ἔξ αὐτῶν, κοστίσσαν δὲ κατοικυρία δολαρίων, παρεδόθη τὸν παρελθόντα 'Ιανουάριον. 'Εν τῷ μεταξὺ ἡ ρωσο-ιαπωνική ἐμπορική συνθήκη τοῦ 1962 προβλέπει τὴν περαιτέρω προμήνειαν δεξαμενοπλοίων μέσουν μεγέθους.

#### ΕΠΩΦΕΛΟΥΝΤΑΙ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΣ ΤΩΝ ΣΕΝΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Δὲν δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι ἡ Σοδιετική "Ενωσις διὰ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν παραγγελιῶν τῆς ήθελησε νὰ μίοθετήσῃ συστηματικῶς μίαν εὔκολον λύσιν. 'Υπερχερώθητον νὰ προσφύγῃ εἰς τὰ ἔνων ναυπηγεῖται, λόγῳ τῆς ἀντιμετωπισθεῖσης καθυστερήσεως εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου καὶ λόγῳ τῆς ἐπιθυμίας τῆς νὰ ψευδῆ ἐντὸς διαστήματος ὀλίγων ἔτων εἰς τὴν τάξιν μιᾶς μεγάλης ναυτικῆς δυνάμεως. 'Αλλως τε, ἡ πολιτική αὕτη ὑπῆρχεν εὐεργετική, διότι ἐπιτρέπει, διὰ τῆς κτωμένης πειράς, νὰ κρίνῃ περὶ τῆς ἀξίας ἔκαστου τύπου κατασκευασθέντος εἰς ἔνων ναυπηγεῖται καὶ νὰ παράσχῃ οὕτω εἰς τὰ σοδιετικά ναυπηγεῖται τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐπωφεληθοῦν ἀπὸ τὰ προκύπτοντα διδάγματα. 'Αξίζει νὰ ἔχεται σθήνανδροικῶν ἡ ἐκτασις τῶν καταδηθεισῶν προσπαθειῶν εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, εἰς τὸν δόποιον τὰ Σοδιέταις ἀποδίδουν ὅλως ίδιαιτέρων σημασίαν.

#### ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ

Τὸ 1949 κατέστρωσεν ἡ Σοδιετική "Ενωσις τὰ σχέδια ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίου τῶν 16.000 τόνων, ὅπερ ἐπρόκειτο νὰ είναι τὸ πρώτον, μετὰ τὸν πόλεμον, μεγάλο πλοίον τῆς. Τοῦτο ἡτο τὸ «Κάζμπεκ», προορίζομενον νὰ μεταφέρῃ ταυτοχρόνως δύο κατηγορίας ύγρων καυσίμων. Συντεληρώθη τὸ 1953.

'Εκ τοῦ ἐν λόγῳ τύπου τοῦ παρελθόντος κατεσκευάσθησαν 60 σκάφη. Τὸ 1960, ἡ Σοδιετική "Ενωσις ἤρχισε νὰ ἐγκαθιστᾷ τελειοποιημένα συστήματα ψύξεως καὶ λιπάνσεως ἐπὶ ἀριθμοῦ ἐκ τῶν δεξαμενοπλοίων τούτων.

Μὲ τὴν καθέλκουσιν τὸ 1954 τοῦ «Λένινγραδ», ἡ Σοδιετική "Ενωσις ἐνεκαινίασε νέαν σειρὰν δεξαμενοπλοίων τῶν 10.000 τόνων, μὲ ἐλίκα καὶ σκάφος ἡλεκτροσυγκεκολλήμενα καὶ προορίζομενα νὰ μεταφέρουν ἓν μόνον εἶδος φορτίου. 'Η ἐπέκτασις τῆς αὐτομάτου ἡ μηματομάτου συγκολλήσεως ἔχει ἡδη πραγματοποιηθῆ ἐπὶ τὰ 65% τῶν σοδιετικῶν ναυπηγείων. Δεκαέξι ἐγκάρσια καὶ δύο διαμήκη διαφράγματα διαιρούν τὰ σκάφη ταῦτα εἰς 33 διαμερίσματα, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 24 χρησιμοποιοῦνται διὰ τὸ φορτίον. Τὸ 1957 είχον ναυπηγήθη 15 πλοῖα τῆς ἐν

## 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

λόγω κλάσεως, ἐξ αὐτῶν δὲ τέσσαρα ἐπωλήθησαν κατόπιν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν.

ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ ΑΝΕΥ ΠΑΝΡΥΜΑΤΟΣ

Η ναυπήγησις σειράς δεξαμενοπλοίων καταλλήλων διά ποταμοπολοίσαν και θαλασσοπολοίσαν ήρχισε το 1955 μέ τό «Ολεγκ-Κοτσεδόύ», πρωισμένουν διά τὴν μεταφορὰν πετρελαϊών εἰς τὴν Καστριν Θάλασσαν. Τὰ σκάφη τοῦ τύπου τούτου, πλήρως ξεμορφά, δύνανται νὰ μεταφέρουν 2.000 τ. εἰς ποτάμια ταξιδία καὶ 4.000 τ. εἰς θαλάσσια τοιωτά. Βελτιωμένην ἔκδοσιν τοῦ ἐν λόγῳ τύπου ἀπετέλεσε τὸ τεθὲν τὸ 1957 ἐν ὑπηρεσίᾳ Ἱντζενέρ Α. Πουστοσίν, διά τὸ ὅπιον καὶ γίνεται ἔκτοτε λόγος. Πρὸ τίνος τὸ σκάφος τὸ τύπου εἰσῆλθεν εἰς ἓντα ναυπηγείον τοῦ Μπακού, προκειμένου νὰ καταστῇ ικανόν, διά πλήρους αὐτοματοποίησεως τῶν ἐγκαταστάσεών του, νὰ πλέῃ εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ἀνέψη πληρώματος, τὸν χειρισμοῦ του διεξαγομένου ἀπὸ ξηρᾶς ἐκ σταθμοῦ ἐκπομπῆς σημάτων. Τὸ γεγονός ἔχαρκτηρισθεὶς ἀρκούντως βάσιμον ἀπὸ τὸν ἀρχηγὸν τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως», τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον δηλωσέων τοι κατ' Ἰανουάριον ἐ. Επος.

Τότε 1955 οι Ρώσοι υπαυτηγοί ήρχισαν καταστρώνοντες σχέδιοι δεξαμενοπλοίου των 25.000 τόνων. Έλλείψει σχετικής πέιρας, ή έργασια αυτή έπειραν θάνατο και τὸ πρώτον δεξαμενοπλοίον τῆς ἐν λόγῳ κλάσεως, τὸ «Πεκίνη» καθειλύκασθη τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1958 καὶ κατέστη η ναυαρχός τοῦ σοδιετικού στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ «Πεκίνη» ἔχει διαστάσεις ὀλίκου μῆκους 221 μέτρων, πλάτους 28 μ., ύψους 14 μ., βύθισμα 34,94 ποδῶν, χωρητικότητα 21.235 τ. γκρός, φορτωτικὴν Ικανότητα 25.000 ἕως 27.000 τόνων, χωρητικότητα I.W. 30.460 τόνων καὶ έκπτωσιμα 39.770 τόνων. Φέρει δύο μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 19.300 ίππων, ἀναπτύσσει υπηρεσιακὴν ταχύτητα 18 κόμβων καὶ ἔχει πλοωματικὰ 55 ἀνδρῶν.

Δεξαμενόπλοια τού τύπου «Πεκίν», γνωστά ως δεξαμενόπλοια τής «σειράς πόλεων» (λόγω τών όνομάτων των) καθειλκύσθησαν μέχρι τούδε τέσσαρα άκομη, τα «Βαρσοβία» (1959), «Βουδαπέστη» (1960), «Πράγα» και «Βουκουρέστι» (1961). Κατεσκευάσθησαν άλιγον έλαφρότερα, χάρις εις την χρησιμοποίησην χάλυβος ίψηλής τάσεως κατά την κατασκευήν του σκάφους. Αι πρωστήριοι μηχαναίντων είναι από μοστρόδιλοι υγραριούσιμενοι, με όδοντώσεις, πιέσεως 44 λιτρών κατά τετραγωνικήν ίντσαν εις τους 880° Φαρενάϊτ, με λέθητας ύψηλής άποδοσεως και ειδικόν σύστημα άνακτησεως θερμότητος. Η κατανάλωσις καυσίμου είναι όλιγον πως άνωτέρα της ήμεσεις άγγιλης λίτρας καθ' ίππον και ώραν. Αύτόματα μηχανήματα έλεγχουν την λειτουργίαν τών μηχανών, αι δέ έργασιαν φορτοεκφράσωσεων είναι τελείως αύτοματοποιημένα. Τα κύτη - δεξαμενοί, διευθετημένα διά την ένδεχομένην μεταφοράν τριών ειδών υγρών καυσίμων, είναι έφωδιασμένα διά δεικτών πληρώσεως, δυναμένων νά έλεγχωνται έξι αποστάσεως, λειτουργούντων διά πεπισμένουν άερος και είναι προκισμένα με αύτόματον έξοπλισμόν καθαρισμού. Η σύστημα χειρισμού υπό φορτίου σύγκειται από τρεις άντλιας. έκαστη τών δύοισιν έχει άποδοσιν 735 κυβ. μέτρων καθ' ώραν.

Τότε δεξιανόπλοιον της «Γιεσεντούκι», χωρητικότης 17.200 τόνων, όπερ καθειλάκυσθη τήν 28η Νοεμβρίου 1959 είς τό Λένινγραδ, ήτο τό πρώτον δεξιανόπλοιον της Σοβιετικής 'Ενώσεως, τό έφωδιασμένον δι' αέριοστραβίλου. Δεύτερον σκάφος της κατηγορίας ταύτης καθειλάκυθη τόν 'Απριλίου 1961. Είς ταύτην ένων σκάφη έφορμόσθησαν αι τελεταιαί πρόδοιοι τής ρωσικής και τής ζένης τεχνικής. Διάτης μηχανοποίησεως και αυτοματοποίησεως πολυασφίζιμων λειτουργιῶν ἐπετεύχθη η μείωσις τού ἀριθμού τῶν ἀνδρῶν τού πληρώματος εἰς 33. 'Η ρυθμιζομένη Ἐλξ κινεῖται ἀπό δύο στροβίλους μὲδινώρφους μειωτήρας στροφῶν.' Ή κατανάλωσις καυσίμου είναι 0.4959 τῆς ἀγγυλίης λίτρας καθ' ἓππον καὶ δῶραν, είς θερμοκρασίαν τοῦ ἀρείου ἐν τῷ θαλάμῳ καύσεως 760° Κελσίου. Τά κύτη είναι διευθετημένα, διά νὸ δύνανται νὸ μεταφέρουν τέσσαρα εἰδῆ ὑγρῶν φορτίων. Διά τὴν ἔργασίαν φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ἀπαιτείται χρονικὸν διάστημα 10 ἔως 12 ὥρων, διά δὲ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν δύο νὸ τρεῖς ἡμέραι. Διά τὸ καθάρισμα χρησιμοποιοῦνται μεταλλικοί κύλινδροι παράγοντες θερμὸν θερμὸν εἰς ποσότητα 24 ἔως 30 τόνων καθ' ὥραν.

KAI TANKEPEΣ TON 45.000 EΩΣ 70.000 TONNON

Τό 1961 ήρχισεν είς τά ναυπηγεία τού Λένινγραδή κατασκευή δύο στροβιλοφόρων δεξαμενοπλοίων τών 45.000 τόνων d.w., δίλικου μήκους 754 ποδῶν, πλάτους 101 π. και έκτοπισμάτος 60.000 τόνων. Ή τα-

χύτης των θά είναι ή τών 18 κόμβων. Κατά τὰ προσεχῆ έτη θά ναυπηγηθούν πλοιά τινά της κλάσεως ταύτης, καθώς και μερικά μεγαλύτερα. Ή έφημερις «Υδάτινοι Μεταφοραί» άνηγγειλεν εἰς τάς ἀρχάς τοῦ τρέπουν, ότι ή Σοβιετική «Εινασίς είναι έτοιμη νὰ ναυπηγήσῃ δεξαμενόπλοια τῶν 70.000 τόνων Δ.Π., μὲ διαστάσεις μήκους 270 μέτρων και πλάτους 35 μέτρων, έφωδιασμένα μὲ μηχανάς δύναμεως 30.000 Ππωνά, άναπτυσσοντα ταχύτητα 18 κόμβων. Τὸ βύθισμα τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν θά είναι 13 μέτρα.

Οι Σοδιετικοί μηχανικοί μελετούν έπισής τήν ναυπήγησιν γαιανθρακοφόρου - μεταλλοφόρου, τών 20.000 τόνων d.w., καθώς και διαφόρων τύπων φορτηγών, χωρητικότητος κυμαινομένης μεταξύ 3.000 έως 15.000 τόνων d.w.

**ΣΤΟΛΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ 3.2 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝΝΩΝ**

Κατά τὸν δόκτωρα Σομπότκα, ὁ σοβιετικός στόλος τῶν δεξιαμενοπλίων ὑπέλογοίζετο κατά τὰ τέλη τοῦ 1960 ἀπαρτιζόμενος ἀπὸ 150 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.260.000 τόνων d.w., ἐπὶ τῶν δύοπιν 106 σκάφη, 1.040.000 τόνων d.w. ἐναυπηγήθησαν εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 44, χωρητικότητος 211.000 τόνων, εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1962, ἔδει νὰ περιελάμβανεν 142 δεξαμενόπλοια, 1.501.000 τόνων d.w. και ἄν ληφθοῦν ὑπ' ὅριν ἀμερικανικαὶ πληροφορίαι, ὁ στόλος οὗτος θὰ ἐθέταν τὸ 1965 εἰς μίαν δύναμιν 250 τάκερος, 3.200.000 τόνων d.w.

#### **ΔΑΠΑΝΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ**

Όπις είναι φυσικόν, ή μεγάλη αύτη άναπτυξις τού σοβιετικού στόλου, είχεν ύψηλού βαθμού άντικτυπον είς τὰ ἑγχώρια ναυπηγεία καὶ τὰ ἐργοστάσια ἐπισκευῶν, ἄτινα τελούν ἐν πλήρῃ ἀναπτύξει καὶ δὲν παύουν νὰ συγχρονίζωνται καὶ νὰ ἐπεκτείνωνται. Οἱ Ρώσοι μηχανικοί, οἵ τι προσπαθεῖται τῶν πρὸς ἐπίτευξιν ναυτικῆς ὑπεροχῆς, καταγίνονται ἀνάζητοῦντες ἀκαταπαύστος τελειοποίησεις, ἵνα ἐπιτύχουν οἰκονομίας δι' ἀπλοποιήσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Ἐπιδιώκουν λόγου χάριν, νὰ μειώσουν τὸ κόστος διὰ περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸῦ ὥθουν μέχρι τοῦ μεγίστου ὅριου τὴν αὐτοματοποίησιν τῆς φορτοεκφορτώσεως, εἰς τρόπον ὅστε νὰ μὴ ψύσταται ἀνάγκη, παρὰ μόνον ἔνος προσώπου πρὸς ἐλεγχον τῆς ἐργασίας. Καλύμματα κυτῶν μὲ ίδραυλικὸν κλείσιμο, αὐτοματοποίησις ὄργάνων, ἐλεγχος τῆς ἔξελίξεως τῶν λειτουργιῶν ἐκ θαλάμου τηλεοράσεως, ἐγκατεστημένου εἰς θέσιν ἔνθειν είναι συγκεντρωμένοι οἱ πίνακες διακυρήσεως κλπ., συνθέτον τὴν προσπάθειαν τῶν τεχνικῶν. Η θεσις εἰς λειτουργίαν ἦταν εἰς σύνδεσιν τοῦ πρωστηρίου συστήματος δι' ἀπλῆς πιέσεως ἔνος κομβίου, ἀποτελεῖ ἔνα ἐκ τῶν ἀντικειμένων ἐρεύνης, τῶν μηχανικῶν. Οἱ Σοβιετικοί ἐμπειρογνόμονες φρονοῦν, ὅτι κατὰ τὸ 1980 ή αὐτοματοποίησις θὰ ἔχῃ ἐπιτελέση προδόσους τόσον σημαντικάς, ὅστε νὰ μὴ ἀπέργει μακράν ἡ ήμέρα, καθ' ἣν θὰ δύναται ἔνα πλοίον νὰ ταξιδεύῃ ἀνεύ πληρώματος.

## Η ΒΕΑΤΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

Αἱ ύψηλότεραι ταχύτητες τῶν σοβιετικῶν πλοίων τῆς ἐποχῆς ταύτης θὰ ἀπαιτήσουν πρωστηρίους μηχανάς ἀνωτέρας ἀποδόσεως. Ό στρο-  
βιλος, ὁ ἀεριοστρόβιλος καὶ ὁ δηζελοκινητήρ θὰ είναι τελειοποιημένοι,  
ἀλλ' οι Ρώσοι μηχανικοὶ θὰ στρέψουν ἔξι ίσους τὴν προσοχήν των πρὸς  
εύρυτερους ὄριζοντας καὶ ἐλπίζουν, ὅτι πρὸ τῆς παρελεύσεως εἰκοσα-  
ετίας θὰ είναι εἰς θέσιν νά παράγουν ἡλεκτρικήν ἐνέργειαν κατ' εὐθείαν  
ἐκ τῆς διασπάσεως τοῦ ἀτόμου. Θὰ μεταχειρισθούν ἐπίσης νέας ὑλικά  
διάταξης κατασκευὴν τοῦ σκάφους, ὥστε νὰ καταστῇ τοῦτο ἐλαφρότερον  
καὶ μὲν ὑψηλότερον συντελεστὴν ἀποδόσεως.

И ТУПОПОНЕЗ

Η τυποποίησις, όλως τε, ωρισμένων κατηγοριών πλοίων άποτελεί ήδη μίαν άπό τάς βασικάς άρχας τής σοβιετικής ναυπηγικής παραγωγής, ητις και έπεξετάθη εἰς δλας τάς χώρας τοῦ Σοβιετικού Συναπτισμού. Υιοθετήθησαν, λ.χ., μέτρα συντονισμού τείνοντα εἰς τὴν ειδίκευσιν ταύτης ἡ ἐκείνης τὸς δυρμάφορου χώρας ἐπὶ τινῶν κατασκευών, πρὸς τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τῶν ἐν σειρᾷ ναυπηγήσεων. Οὕτω, ἡ Ἀνατολικὴ Γερμανία ειδικεύθη εἰς τὴν ναυπηγήσιν πολεμικῶν σκαφῶν, μὲ ἀντάλλαγμα προμηθείας ἐμπορικῶν πλοίων ἀπὸ τὴν Σοβιετικήν "Ε-νωσιν. "Αφ' ἔτερου εἰς τὸ συνέδριον τῶν ναυπηγικῶν διομηχανιῶν, τὸ συγκλήθεν κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1961, καθωρίσθησαν κανόνες τυποποίησεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν γεωργίων τοῦ Σοβιετικού Συναπτισμού.

# ATLANTIC BANK OF NEW YORK

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

**MAIN OFFICE  
960 AVENUE OF THE AMERICAS**

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE  
123 WILLIAM STREET

καὶ ὑπεδειχθή ἡ ἀνάγκη μείωσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν τύπων τῶν πλοίων καὶ ἡ ηὐξημένη χρησιμοποίησίς σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως.

#### Η ΝΥΡΗΝΙΚΗ ΠΡΟΣΙΣ

Πολὺ ὄλιγος λόγος ἐγένετο περὶ τῶν ρωσικῶν ἔξελιξεων εἰς τὸν τομέα τῆς ἀτομικῆς πρώσεως μετὰ τὴν ἰδούσον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἀτομοκινήτου παγοθραυστικοῦ «Λένιν». Δέν ὑπάρχει ἐν τούτοις ἀμφιβολία, ὅτι αἱ καταβληθεῖσαι ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου προσπάθειαι ἔξηκολούθησαν στρεφόμεναι ἐπὶ προγράμματος κατασκευῆς πυρηνικῶν ὑποβρυχίων. Πράγματι, ἡ ὑποδρύχιος ναυσιπλοΐα ἀποτελεῖ ἴδεωδη τρόπον διὰ τὰ ἀρκτικὰ ὥδατα καὶ οἱ Σοβιετικοὶ μηχανικοὶ δινειρεύονται νὰ κατασκευάσουν γιγαντιαῖα ἐμπορικά ὑπόβρυχια. «Ἡ «Πράδα» εἰς τὸ φύλλον τῆς τῆς 15ης Ἀπριλίου ἔξ. ἀνέγραψεν, ὅτι ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσις» κατέστρωσε τὰ σχέδια κατασκευῆς πυρηνικοῦ πετρελαιοφόρου πρὸς ἀνεφοδιασμὸν τοῦ φαλαινοθηρικοῦ τῆς στόλου.

Τὸ δὲ αἱ μελέται τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν στρέφονται σοδαρῶν πρὸς τὴν δόδον τῆς ἀτομικῆς πρώσεως εἶναι γεγονός ἐπιβεδαιούμενον ἐκ τῆς παραδόσεως τὸ παρελθόν ἔτος ὑπὸ τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας ἐπτά ὑδραυλικῶν ὄργανων πεδίος 100.000 πίπτων δυνάμεως, ποὺ χρησιμεύουν πρὸς μέτρησιν τῶν ἔξαιρετικῶν δυνάμεων τῶν ὄργάνων πρώσεως. Πάντως, ἡ ναυπήγησις δευτέρου ἀτομοκινήτου παγοθραυστικοῦ, τύπου «Λένιν», θὰ εὑρίσκεται ἡδη, ὡς πιστεύεται, εἰς τὴν ἡμεροήν διάταξιν. Ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσις» μεριμνᾷ πάντοτε νὰ τηρῇ ἀνοικτοὺς τοὺς δορείους λιμένας τῆς, ἵνα ἐπιταχύνῃ τὴν ἔναρξιν ἔκμεταλλεύσεως τοῦ πλούτου τῆς Σιβηρίας.

#### ΔΥΟ ΤΥΠΟΙ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

«Ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσις» ἔχει ἐπίσης ἀνάγκην ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ — ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διεξαγχθεισῶν ἡδη μελετῶν — ἀπεφάσισε τὴν κατασκευὴν δύο τύπων: «Ἐνὸς δι' 700 ἐπιβάτας καὶ ἔτερου διὰ 1.000 ἐπιβάτας. Τὰ δύο πρώτα ἐπιβατηγά τῶν ἐλόγω τύπων εὐρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴν καὶ θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ ναυπήγησις ἐτέρων εἰς σημαντικὰς σειράς. Τὸ πρακτορεῖον «Τάξ» ἀνήγγειλεν ἡδη κατ' Ιανουαρίον τρ. ἔτους, ὅτι ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου ἐπιβατηγοῦ τῶν 1.000 ἐπιβατῶν, ἀνετέθη εἰς τὰ ναυπηγεία Ζαντάρωφ, τοῦ Λένινγραδ, μὲ εὔρειαν ἐφαρμογὴν τοῦ αὐτοματισμοῦ. Διὰ τὴν πρώσων του θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ ἀτμοστροβίλους, σίτινες θὰ παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 27 κόμβων.

#### ΠΡΟΩΔΟΙ ΕΙΣ ΤΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

Εἰς τὸ πεδίον τῶν ἵπταμένων πλοίων οἱ Ρώσοι ἐπετέλεσαν ἀπαράμιλλον πρόσδοσον. Ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσις» διαθέτει σήμερον ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τοὺς ποταμούς της μέγαν ἀριθμοὺς τοιούτων σκαφῶν, ἐκ τῶν διοίων κυριώτεροι τύποι εἶναι τὸ «Ρακέτας», μεταφορικῆς ἱκανότητος 66 ἐπιβατῶν καὶ ταχύτητος 33 κόμβων, τὸ «Μέτεορ», δι' 127 ἐπιβάτας καὶ ταχύτητος 27 κόμβων, δυνάμεων νὰ φέρση εἰς ταχύτητα 38 κόμβων ἐπὶ κυματισμῶν ὕψους 1.50 μέτρων καὶ τὸ «Σπούντικ» διὰ 300 ἐπιβάτας καὶ ταχύτητος 40 κόμβων. Καὶ οἱ τρεῖς οὐτοὶ τύποι ἀπεδείχθησαν τόσον ἱκανοποιητικοί, ὅστε πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν δύοις σκάφη εἰς μεγάλας σειράς. Ὁ ἐπὶ τῶν ποταμών μεταφορῶν Σοβιετικὸς ὑπουργὸς ἐξέφρασε τὴν πρόθεσιν, ὅπως ἀναληφθῇ ἡ κατασκευὴ 85 σκαφῶν τῆς κλάσεως «Μέτεορ» καὶ 200 τῆς κλάσεως «Ρακέτας».

Οἱ κατασκευασταὶ τῶν ἵπταμένων σκαφῶν φρονοῦν, ὅτι θὰ ἐπιτύχουν τὴν λύσην τῶν προβλημάτων, ἀτίνα παρουσιάζει ἡ ναυσιπλοΐα ἀνοικτῆς θαλάσσης. Πρὸς ἀπόκτησιν μείζουσις πείρας θὰ τεθοῦν ὑπὸ δοκιμὴν καὶ ἄλλα πρότυπα. Οὕτω, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχ. ἔτους οἱ

Ρώσοι πειραματίζονται ἐπὶ τριῶν νέων τύπων, τοῦ «Βίχρ» διὰ 200 ἐπιβάτας, τοῦ «Κομέτα» δι' 150 καὶ τοῦ «Στρέλα» δι' 80 ἐπιβάτας. «Οσον ἀφορᾶ τὰ αἰώρούμενα σκάφη ἀνηγγέλθη, ὅτι τὸ πρῶτον τοῦ εἰδούς ἐπρόκειτο νὰ τεθῇ κατὰ τὸ θέρος ἐν ὑπηρεσίᾳ. Θὰ ἡτο ἡ χωρητικότητος 12 τόνων, μὲ διαστάσεις μήκους 17.70 μέτρων καὶ πλάτους 6.40 μέτρων καὶ μὲ ίκανότητα μεταφορᾶς 38 ἐπιβατῶν καθημένων. Τὸ σκάφος θὰ ἴππαται εἰς ὑψος 0.50 ἑως 1 μέτρου ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὑδάτος καὶ — κατὰ τὸν ὑπορρύγον τῶν Ποταμῶν Μεταφορῶν — εἶναι πιθανόν, ὅτι θὰ συναγωνισθῇ ἐπιτυχῶς τὸ ὑδροπλάνον.

#### ΕΠΙΦΟΒΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Κατὰ ταῦτα, ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσις» ἐτοιμάζεται νὰ ἀποδῇ διὰ τὸν Ἐλεύθερον Κόσμον ἐπίφοβος ἀνταγωνιστής εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς, χάρις εἰς τὸ σχέδιον ἐπεκτάσεως τῆς δυνάμεως της, ὑπὸ τὴν κρατικὴν χρηματοδότησιν. Τὸ σοβιετικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν κατέχει στοῖχον ἀποτελούμενον κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ συγχρονισμένα πλοῖα, μεγάλους ἀπόδοσεων, ἡ δὲ ἐπέκτασί του εἶναι τοσούτῳ μᾶλλον πλέον ἐπίφοβος, καθόσον δέον νὰ προστεθῇ καὶ ἡ ναυτιλία τῶν δωρυφόρων χωρῶν. Πράγματι, ἐκάστη τῶν χωρῶν τούτων ἔχει ισοδύναμον σχέδιον πρὸς τὸ ἐπαντεῖς σοβιετικὸν. Τὸ τῆς Πολωνίας προβλέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν χώραν μέχρι τέλους τοῦ 1965, χωρητικής προτάσεως 2.000.000 τόνων d.w., ἐνῷ καὶ ἡ Κίνα, ἐπὶ τὴ βάσει τοῦ ὑπὸ ἐφαρμογὴν πενταετεῖς σχεδίου της, θὰ πλουτισθῇ μὲ 54 σκάφη, τοῦ μεγέθους τῶν 5.000 ἑως 10.000 τόνων.

Κατὰ τοὺς «Ἀγγλους» παραπορτάς, ἡ χωρητικότης τῶν δωρυφόρων χωρῶν κατὰ τὴν Ιην Ιανουαρίου τρ. ἔτους εἶχεν ὡς ἔχης:

	T. d.w.	T. d.w.	
Πολωνία .....	960.000	Βουλγαρία .....	124.000
Κίνα .....	760.000	Ούγγαρια .....	120.000
Ἀν. Γερμανία .....	282.000	Αλβανία .....	24.000
Τσεχοσλοβακία .....	102.000		

«Ἡτοι, σύνολον 2.309.000 τόν. d.w.

Πῶς, τώρα, τόσον μέγας δύκος χωρητικότηος, οἷος προβλέπεται διὰ τὸ 1965 εἰς τὸ σοβιετικὸν πεδίον, πρόκειται νὰ δράσῃ ἐπὶ τῆς προγονίου των ναυλαγορᾶς, ἐγείρει ζήτημα πρωταρχικῆς σπουδαιότηος διὰ τὰς χώρας τοῦ Ἐλεύθερου Κόσμου. «Ἡ ἐν προκειμένῳ ἀπάντησις ἔδοθη παρὰ σοβιετικῆς ναυτικῆς ἐπιθεωρήσεως: «Ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσις» δὲν θέλει νὰ ἔχειται πλέον ἀπὸ τὴν ξένην χωρητικότηα καὶ διὰ τοῦ ἐπιθυμεῖ νὰ δρᾷ ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς».

#### Η ΡΩΣΙΚΗ ΝΑΥΤΙΔΙΑ ΚΑΙ Η ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

«Ἀναμφιδόλως, ἐνώπιον τῆς σοβιετικῆς χωρητικότηος αἱ χώραι τῆς Κοινῆς Αγορᾶς δύνανται νὰ παρατάσουν ἀριθμοὺς ἔξ του ἐντυπωσιακούς, οἵτινες καὶ θὰ καταστοῦν ἐντυπωσιακότεροι, ὅταν εἰσέλθουν εἰς τὴν Κοινὴν Αγορὰν ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἡ Νορβηγία. Δέον δὲον νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν, διὰ τὴν Σοβιετικὴν «Ἐνωσιν» θὰ ὑπάρχῃ στόλος δημιουργηθεὶς μὲ σύστημα καὶ χρησιμοποιούμενος πρακτικῶς πρὸς ἔξυπηρέτησιν καλῶς καθωρισμένων ἀντικειμενικῶν σκοτῶν ἀπὸ μέρους κεντρικῆς ὀρχῆς (τυποποίησις, κατανομὴ τῶν ρόλων μεταξὺ τῶν χωρῶν τοῦ σοβιετικοῦ μπλόκου, κλπ.), ἐνῷ εἰς τὸν Ἐλεύθερον Κόσμον θὰ ύφισταται ὁ κίνδυνος νὰ δρώση μεμονωμένως οἱ ἐφοπλισταί, ἐλλείψει κοινῆς πολιτικῆς, τῆς ὅποιας ὁ καθορισμὸς δὲν φαίνεται νὰ πραγματοποιηθῇ τόσον συντόμως.

## “SLIP” FUEL OIL ADDITIVES

Τὰ «βελτιωτικὰ» «SLIP» ἐμποδίζουν τὸν σχηματισμὸν καταλοίπων καὶ διαλύουν τὰ ὑπάρχοντα τοιαῦτα. «Ἐλαττώισην τὴν ἐπιφανειακὴν τάσιν, βελτιώνουν τὸν φεκασμὸν καὶ αύξανουν τὴν ἀποτελεσματικότηα τοῦ καυσίμου. Είναι τὰ μόνα ποὺ περιέχουν καταλύτην διὰ μίαν τελείαν καύσιν.

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

**DIESLIP F:** Διὰ τὴν τελείαν καύσιν τοῦ πετρελαίου εἰς μηχανὰς Ντήζελ.

**DIESLIP**: Διὰ τὴν τελείαν καύσιν τῶν ἐλαφρῶν πετρελαίων (GASOIL)

### SLIP ΧΗΜΙΚΟΝ ΠΡΟΪΟΝ ΕΞΑΛΕΙΨΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

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

**SLIPCLEAN-M:** Αποτελεσματικὸν γαλάκτωμα διὰ τὸν καθαρισμὸν καταλοίπων πετρελαίου, διὰ χρήσεως τοῦ θερμού (μπότζι) ἐν πλῷ. Δὲν είναι οὔτε τοξικόν, οὔτε καυστικόν, οὔτε εὔφλεκτον.

**SLIPCO 6900:** Δυναμικὸν διασπαστικὸν τῶν καταλοίπων πετρελαίου εἰς δεξαμενάς, διπυθμένους καὶ βαθείας, ρυπαρὰ ρευστὰ διαχωριστήρας καὶ ἀγωγούς.

**SLIPCLEAN-AA:** Διὰ τὸν καθαρισμὸν δεξαμενῶν ἐλασίων, ζωτικῆς, ιχθυϊκῆς καὶ φυτικῆς προελεύσεως. «Ασημον, ἀτοξικόν, ἀφλεκτὸν μη περιέχον καυστικὸν ἀλκοόλ.

**SLIPCLEAN-L:** Διὰ τὸν καθαρισμὸν δεξαμενῶν περιεχουσῶν LATEX

### SLIP GROUP OF COMPANIES

34, GREAT ST. HELEN'S, BISHOPSGATE

LONDON E. C. 3

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

## ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΜΙΑΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΝ

## ΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΝΘΕΣΕΩΣ, ΤΟΥ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΥ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ, ΤΗΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ, ΑΙ ΑΝΑΦΥΟΜΕΝΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ Κ.Λ.Π.

Ο Διευθυντής Έργασίας και Ναυτικής Έκπαιδεύσεως του 'Υπουργείου Ναυτιλίας πλοιάρχος λιμενικός κ. Γ. Δρακόπουλος έπεσκέφθη τελευταίως πρός έπιθεώρησιν τα Προξενικά Λιμεναρχεία των λιμένων του Κόντινεντ, της 'Αμερικής, του Ρόττερνταμ και του 'Αμβούργου. Έπεσκέφθη έν συνεχεία τάς σχολάς ναυτικής έπαγγελματικής έκπαιδεύσεως του κλάδου γενικών υπηρεσιών είς την Ιταλία. Τάς γενικώτεράς έντυπωσεις του κ. Δρακοπούλου, τάς πέραν των συνήθων υπηρεσιακών διαπιστώσεων, δημοσιεύμενον κατωτέρω, παραλαμβάνοντες αυτάς από την πολυσελίδων σχετικήν έκθεσίν του. Είναι λίαν ένδιαφέρουσα. Τό πρώτων μέρους άναφέρεται εἰς τα θέματα της ναυτικής έργασίας. Ήρισμένα κεφάλαια θα μάς άπασχλήσουν. Εις τό έπομενον τεύχος θα δημοσιευθούν αἱ έντυπωσεις, αἱ ἀποκομισθεῖσαι ἐκ τῆς έπισκεψεως τῶν σχολῶν βοηθητικῶν υπηρεσιῶν.

Πολλὰ ἐκ τῶν θιγομένων εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ ἐπιλέκτου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ ζητημάτων καὶ τινες τῶν ἀποκαλυπτομένων ἀνομαλιῶν εἰς τὰ τῆς ναυτικής έργασίας θα πρέπει νὰ προκαλέσουν ἀμέριστον τὴν προσοχὴν τῆς κρατικῆς διοικήσεως καὶ τῶν ένδιαφερομένων. Εὐκταίον θὰ ἦτο τὸ ένδιαιφέρον νὰ φθάσῃ μέχρι καὶ τῆς θεσμοθετήσεως τινῶν ἐκ τῶν προτεινομένων μέτρων.

Ίκανοποιητικαὶ δύμας εἶναι καὶ αἱ διαπιστώσεις περὶ τῆς ἐπικρατούσης εἰς τὰ πλοία μας τάξεως, ἀπόδοτικής διμάλητος εἰς τὰς σχέσεις ἐργοδοσίας καὶ τῆς ἀπουσίας παραπόνων καὶ διαφόρων μὲ τὰ πληρώματα, δυναμένων νὰ προκαλέσουν τὴν παρέβασιν τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχῶν. Ή ὑπαρξίς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων έργασίας συνέβαλε τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνυπαρξίαν τῶν προστριβῶν καὶ τῆς οικτρᾶς ἀντιδικίας τοῦ παρελθόντος.

Τὰ κεφάλαια τῆς μελέτης τοῦ κ. Δρακοπούλου, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰ κύρια θέματα τῆς ναυτικῆς έργασίας, ἔχουν ώς κάτωθι:

## ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Γενικῶς, δύναται νὰ λεχθῇ διτ, ή σύνθεσις τῶν πληρωμάτων τῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς 'Ηπειρωτικῆς Εύρωπης καταπλεόντων ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἶναι ίκανοποιητική. Δυνάμεθα δὲ νὰ καταλήξωμεν εἰς τὸ γενικὸν τοῦτο συμπέρασμα, ἔαν καὶ ἐφ' δοσο:

α) Ληφθῇ ὑπ' διτο τὸ ἔμψυχον ύλικόν, ἐκλήθη νὰ ἐπανδρώσῃ καὶ κινητοποιήσῃ τὴν ἀπίθανον εἰς ἀριθμὸν καὶ χωρητικότητα ἐμπορικήν ἀρμάδαν ἢν ποτε συνεκρότησεν τὸ δαιμόνιον τοῦ "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ.

β) Παραμείνωμεν ἀνεπηρέαστοι ἀπὸ τὰς περὶ τὸ θέμα τῆς συνθέσεως ἀκρότητας τοῦ παρελθόντος δὲ δέν ἥτο ἀσύνθετος γεγονός ἢ καθυστέρησις τοῦ ἀπόπλου πλοίων, δι' ἔλλειψιν ἐνὸς ναύτου ἢ τῶν κατά νόμον προσόντων τοῦ ὑπηρετούμτος ὡς θαλαμηπόλου, καὶ

γ) Λάδωμεν σοδαρῶς ὑπ' διτο τὰς ὑπερδολικὰς μισθολογικὰς ἀξιώσεις, αἴτινες προβάλλονται ἀπὸ μέρους τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν.

Σήμερον εἶναι σύνθετες τὸ φαινόμενον νὰ μήν καλύπτωνται αἱ κατὰ τὰς διατάξεις περὶ συνθέσεως προβλεπόμεναι θέσεις ἀξιωματικῶν ὑπὸ κατόχων ἀναλόγων διπλωμάτων, πλὴν δύμας ἐπὶ τεσσάρων προβλεπόμενών ἀξιωματικῶν, οἱ τερεῖναι διπλωματοῦχοι, χωρὶς δύμας καὶ νὰ κέκτηνται τὸ ἀποτούμενον διὰ τὴν θέσιν ἥτο καταλαμβάνουν διπλωματοῦ, δὲ τέταρτος κέκτηται εἴτε διπλωματοῦ ὑπαξιωματικοῦ (ναυκλήρου, κυβερνήτου, μηχανοδηγοῦ κλπ.) εἴτε ἀναλόγου ἐμπειρίας. Καθ' δοσο ἀφορᾶ τὸ κατωτέρων πλήρωμα η ἔμφανιζομένη ἀναλόγιος ἔλλειψιν, ιδίᾳ δὲ ἀντικανονικότητος εἶναι μὲν μεγαλυτέρα, δύναται δύμας μετὰ δεδιάτητος νὰ λεχθῇ διτ, ὡς ἔκ τῆς ἀντικανονικότητος ἢ τῶν ἔλλειψιν δὲν διακεδεύται ἢ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ἢ τῶν ἐπιβαίνοντων.

Αἱ διαπιστώμεναι εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων ἔλλειψεις, δὲν δόφειλονται εἰς ἥθελημένην πρόθεσιν τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅλα' εἰς ἐπιβληθεῖσαν ἄκ των πραγμάτων κατάστασιν ἀνάγκης, λόγω τῆς ἀποτόμου αὐξήσεως, κατ' ἀριθμὸν καὶ χωρητικότητα, τῶν ἐλληνικῶν καὶ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων. Διότι ἡ ἐλληπίτης καὶ ἀντικανονική σύνθεσις, καθ' δοσο μὲν ἀφορᾶ τὰ κατωτέρω πληρώματα φείλεται κυρίως εἰς πραγματικήν ἔλλειψιν ναυτικῶν καὶ προσπάθειαν τοῦ Κεφαλαίου πρὸς μείωσιν τῶν διπλωμάτων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, καθ' δοσο δὲ ἀφορᾶ τοῦ ἀξιωματικοῦ φείλεται διαστικός καὶ πάλιν εἰς τὴν Βόλιαν ἐπάρκων ἀξιωματικῶν πρὸς κάλυψιν τῶν προβλεπόμενών υπὸ τῆς συνθέσεως ἀντιστοίχων θέσεων καὶ παρεπομένως εἰς τὰς συνυπείκ τῆς ἔλλειψιν προ-

βαλλομένας ἀπὸ μέρους τῶν ἀξιωματικῶν ὑπερβολικὰς μισθολογικὰς ἀξιώσεις.

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω γενικῆς διαπιστώσεως δὲν πρέπει νὰ ἀγεταῖ τις εἰς τὸ συμπέρασμα, διτ, τὰ πάντα καλῶς βαίνουν, ώς ἐπίσης διτ, διάγονοι προσπάθειαι πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς διμάλητης καθ' δοσο ἀφορᾶ τὴν σύνθεσιν.

Ἡ πληρῆς καὶ κανονικὴ σύνθεσις πληρώματος εἶναι μία τῶν βασικῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν διμάλητην τῆς ναυτιλίας μίας χώρας. Ἡ κατὰ τὰς ἐλληνικὰς διατάξεις προβλεπομένη σύνθεσις πληρώματος τῶν ποντοπόρων πλοίων εἶναι γενικῶς συντηρητικὴ καὶ διὰ τὴν διακίνησιν καὶ συντήρησιν, τοῦ ὑπὸ συνετοῦ οἰκογενειάρχου ἐκμεταλλευμένου πλοίου, ἀπαιτουμένη τοιαύτη. Ἐπομένως αἱ προσπάθειαι τῆς 'Υπηρεσίας δὲν νὰ τείνουν βασικῶς καὶ σταθερῶς εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἔμψυχομενών περὶ τὴν σύνθεσιν κενῶν καὶ τὴν ὑπερφαλάγγισιν τῶν τάσεων τῶν διλίγων εὐτύχων κερδοσκόπων ἐκείνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες δι' ἀπαραδέκτων μεθόδουν ἔασι καὶ τῆς ἀδικαιολογήτως ἐλλιπούς η ἀντικανονικῆς συνθέσεως, προσπαθούν νὰ ἐπιτύχουν οἰκονομικῶτεραν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

Ἡ εύδωσις διμάς τῆς ἀπὸ τοῦ προκειμένου προσπάθειας τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔχαρταῖαι ἀπόλυτως ἀπὸ τὴν ἐπιδειχθησμένην κατανόησιν ἀπὸ μέρους τῶν ὄργανωσεων τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν. Τὸ ἐφοπλιστικὸν Κεφαλαίον, διπως καὶ οἰονδήποτε ἐπιχειρηματικὸν Κεφαλαίον, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀναλάβῃ οὐδεμίαν πέραν τῆς ἀνέκτης ἐπιβάρυνσιν εἰς τὸν μισθολογικὸν τομέα δικαιολαύνεσσας τοῦ πλοίου. Πάσα δὲν τοιαύτη ἐπιβάρυνσις ἐπιβαλλομένη εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν δια τῆς αἴτησεως ὑπερδολικῶν ἀποδοχῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀξιωματικῶν φέρ' εἴπειν, εἶναι φυσικὸν νὰ προκαλέσῃ τὰσεις ἀντιρροπήσεως αἴτινες εἰπιτυχάνονται εἰς βάρος τῆς πληρότητος καὶ ιδιαίτερως τῆς κανονικότητος τῆς συνθέσεως, εἰδικότερον δὲ εἰς βάρος τῆς συνθέσεως τῶν κατωτέρων πληρωμάτων δι' ὑποκαταστάσεως τῶν εἰδίκευμένων ναυτικῶν δι' ἀνειδικεύτων τοιούτων.

Εἶναι ἀξία ιδιαίτερα προσοχῆς η κατὰ κατηγορίας πληρώματος ἐπίπτωσις, τῶν μισθολογικῶν διπανῶν ἐπανδρώσεως ἐνὸς πλοίου τύπου LIBERTY, ώς αὐταὶ ἐμφανίζονται εἰς τὸν κατωτέρω παρατιθέμενον πίνακα:

Άξιωματικοί	Αριθμός - υπηρετούντων	Μισθός - ἐπιδόματα	Σύνολον	Μισθός ἐλευθ. ἀγορᾶς	Σύνολον
Πλοιάρχος . . . .	1	145	145	220	220
'Υποπλοιάρχος . . . .	1	78	78	120	120
'Ανθραχος . . . .	2	65	130	80	160
Α' Μηχανικός . . . .	1	104	104	200	200
Β' Μηχανικός . . . .	1	78	78	120	120
Γ' Μηχανικός . . . .	2	65	130	80	160
Ραδιοτηλ.τῆς . . . .	1	78	78	110	110
	9		743		1.090
	= =		= = =		= = =

Κατώτερα πληρώματα					
Ναύκληρος . . . .	1	42,5	42,5	42,5	42,5
Ξύλουργός . . . .	1	42,5	42,5	42,5	42,5
Ναύται . . . .	7	38	266	38	266
Ναυτόπταις . . . .	1	11,5	11,5	11,5	11,5
Δόκ. Μηχανικός	1	15,5	15,5	15,5	15,5
'Αρχιθέρ.στής . . . .	1	44,5	44,5	44,5	44,5
Λιπαντής . . . .	1	42,5	42,5	42,5	42,5
Θερμαστής . . . .	3	40	120	40	120
Καθαριστής . . . .	1	40	40	40	120
Θαλαμ(λ)ος . . . .	1	42,5	42,5	42,5	42,5
Βοηθ. Θαλ(λ)ου . . . .	1	26	26	26	26
Μάγειρος . . . .	1	57	57	57	57
Βοηθ. Μαγείρου	1	26	26	26	26
	21		774,15		774,15
	30		1.517,15		1.864,15
	= =		= = =		= = =

Εἶναι καταφανής η κατὰ τὸ ἐπίσημον μισθολόγιον ύψισταμένη ἀνισότητα περὶ τὴν κατανόησην τῶν διπανῶν μισθοδοσίας μεταξὺ ἀξιωματι-

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

Office 2195  
Night 3084  
3089

FIRST ESTABLISHED 1928  
**SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.**

SHIPPING AGENTS  
IMPORTERS & DISTRIBUTORS  
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office  
30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5. Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

PORT TEWFIK (Suez)



τροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων, οἰκονομικά μέσα. Ὁπου ἐμφανίζονται παράπονα, ταῦτα φειλονται σπανίων εἰς τὸν πλοιάρχον, συνηθέστατα δῆμος εἰς τὴν ἐπαγγελματικήν ἀδειότητα τοῦ μαγείρου καὶ τοῦ θαλαμηπόλον. Ἀκατάρτιστοι ἐπαγγελματικῶν μάγειροι στερούμενοι καὶ στοιχειώδων ἔτι γινώσκεων μαγειρικῆς πολλῷ δὲ μᾶλλον ἐπιτύχουν καὶ οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν βρωσίμων καὶ τοῦ τρόπου ἐμφανίσεως τῶν ἑδεσμάτων, ὡς ἐπίσης ἀκατάρτιστοι ἐπαγγελματικῶν καὶ ἀγράμματοι παντελῶς θαλαμηπόλοι, εἰναι ή κυρία αἵτια τῶν δυσαρεσκειῶν τῶν πληρωμάτων καὶ θετικῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν τροφοδοσίας τοῦ πλοίου.

Τούτων ἔνεκα, ἄγεται τις εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ ἀρτία κατάρτισης μαγείρων καὶ θαλαμηπόλων εἶναι πρωταρχικὸν πρόβλημα διὰ τὴν τάξιν καὶ πειθαρχίαν τῶν πρημωμάτων καὶ ὡς ἐκ τούτου ἡ διέπουσα τοὺς κλάδους τούτους νομοθεσία δέοντας νὰ ἀναπροσαρμοσθῇ εἰς τρόπον ὥστε τούλαχιστον ἐν τῷ μέλλοντι οἱ ἀποκτώντες τὸ πυκνὸν μαγείρους καὶ θαλαμηπόλους νὰ κέκτηνται τὰ ἀναγκαῖα ἐπαγγελματικά ἔρδοις, ἀτίνα ἢ ἔξελιξις καὶ οἱ ἀπαιτήσεις τοῦ συγχρόνου ἐπαγγελματίου ναυτικοῦ ἐπιβάλλουν. Οι ναυτικοὶ στερούμενοι τῶν ἀπόλαυσεων καὶ τῆς ψυχαγωγίας τῶν ἐν τῇ ἡρῷ διαδιούντων, εἰναι φυσικὸν νὰ θεωροῦν ὡς ύψιστην ἀπόλαυσιν τὸ καλὸν φαγητόν. "Ἐλλειψις ἑρεμάτων ἦ καὶ ἀπλῶς κακὴ παρασκευὴ τῶν ἐκλεκτότερων ἐξ αὐτῶν, εἰναι αἰτία βαθείας δυσαρεσκείας τοῦ ναυτικοῦ, ἣτις δὲν ἐντοπίζεται μόνον εἰς τὸ φαγητόν, ἀλλὰ βαθύμοδην ἐπεκτείνεται εἰς τὴν ἐπί τοῦ πλοίου ἐργασίαν του καὶ τάς, μετὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, σχέσεις του.

Τέλος, δένουν νά σημειωθῇ ὅτι θ' ἀπέτελει ἔξαιρετικήν Ικανοποίησιν διὰ τοὺς "Ελληνας ναυτικούς ὁ ἀνεφοδιασμός τῶν πλοίων διὰ προϊόντων εἰς ἄνευ παιδίσθεν ἐθίσμενοι. Ή Ἐλλειψις ἐλαιολάδου, ἐλαῖων καὶ λοιποῦν ἐλληνικῶν προϊόντων εἶναι αἰσθητή καὶ δομολογητέον διὰ ἡ ἀντικατάστασις τῶν εἰδῶν τούτων καὶ διὰ τῶν πλέον ἐκλεκτῶν προϊόντων τῆς ἀλλοδαπῆς, δὲν ικανοποιεῖ τὸν "Ελληνα ναυτικόν. Ξέναι ναυτιλίαι διὰ τὰ ἐμπορικά πλοία δὲν ἔχουν τὴν εὐκαιρίαν νά πλέουν τακτικῶς εἰς ἔθνικὸν λιμένα ὡς λ.χ. ἡ ναυτιλία τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν, ἀπόστελλουν τοιαύτα ἐφόδια εἰς λιμένα τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ οὕτω τὰ πληρώματά των δὲν στεροῦνται τῶν προσφιλῶν μάγτις ἐδεσμάτων.

"Η δημιουργία τοιούτων απόθεμάτων εἰς ξένους λιμένας άπό μέρους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, θ' ἀπετέλει ὁμολογούμενως βαρεῖσαν δι' αὐτοὺς οἰκονομικὴν ἐπιτίταρυνσιν. 'Ο δι' ἐλληνικῶν δημώς προϊόντων ἐφοδιασμὸν τὰν εἰς ἐλληνικούς λιμένας προσφερμέομένων καὶ ἔξ ἐλληνικῶν δάσεων ἀνεφοδιασμὸν εἰς καύσιμα (Πύλων — Ἀγίου Νικολάου Κρήτης) διερχομένων ἐλληνικῶν πλοίων εἶναι οὐ μόνον εὐχερῆς, ἀλλὰ θὰ ἀπετέλει ἐν ταυτῷ μοναδικὴν εὐκαιρίαν διαθέσεως τῶν προϊόντων μας. Θὰ ἔσται οὖν νὰ μελετηθῇ ὁ τρόπος ύποχρεωτικοῦ ἐφοδιασμοῦ εἰς βασικὰ τινὰ ἐλληνικὰ προϊόντα, ίδια τῶν εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας ἀνεφοδιασμοῦ προσεγγιζόντων πλοίων, ὑπὸ τὴν ἀπαράίτητον δημάρα προϋπόθεσιν, διτὶ τὰ προϊόντα ταῦτα θὰ υφίστανται αὐστηρὸν ἀγορανομικὸν ἔλεγχον, τῇ συμπράξει καὶ τῷ Y.E.N., ἵνα μὴ δοθῇ ἡ εὐκαιρία εὐκόλου πλουτισμοῦ εἰς ἀσυνειδήτους προμηθευτὰς καὶ ἀντί τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ παραπλήσιων πρὸς τὴν σοθαρανή οἰκονομικὴν ἐπιτίταρυνσι τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ώς ἐκ τῆς καταδίκης τῶν ἐκ τῶν ἔθοδιν ἀκαταλλήλων, προκληθούν σοθαράπτεραι τῶν ηδη υφισταμένων, δυσαρέσκειαι τῶν πληρωμάτων.

**ΔΙΑΦΟΡΑΙ ΠΛΗΡΥΜΑΤΩΝ ΩΣ ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ  
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Είναι εύχαριστον νά διαπιστωθή τις ὅτι αἱ ἔκ της ναυτικῆς ἐργασίας πηγάζουσαι οἰκονομικῆς φύσεως διαφορὰ μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου, ὃς ἐκπροσώπου τοῦ πλαισιότητου - ἐργοδότου καὶ τῶν πληρωμάτων ἐν γένει, εἶναι λίσιν πεισούσαρμέναι. Είναι ἔτι τοις περισσότερον ικανοποιητικὸν τὸ γεγονός ὅτι ἡ διαπιστωσις αὐτῆς λαμβάνει χώραν οὐχί εἰς περίοδον ἀφθόνου προσφορᾶς ἐργατικῶν χειρῶν ὅτε ἐνδεχομένως ὁ ἐργοδότης δύναται εὐχέρως νά ἐπιβάλῃ τοὺς ὄρους του, ἀλλ' εἰς περίοδον σπάνιος ναυτικῶν χειρῶν, ὅτε αἱ ἀξιώσεις τῶν ἐργαζομένων ἐμφανίζονται ηὕημέναι καὶ τιμετικότεραι.

Δέοντας νά όμοιωσηθῇ δι: ἡ ἐπὶ τοῦ προκειμένου θέματος νομοθετική πρόβλεψις τοῦ Y.E.N., ὁ νόμος 1752) 1953, ὁ Κώδιξ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου παρὰ τὰς ἑκάτην τῶν ὑστέρων ἐπιστημαθείσας παραλειφεις καὶ διαπιστωθέντα κενά καὶ ιδίᾳ ὁ θεσμὸς τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων ὑπῆρχαν μέτρα ἐπιτυχῇ καὶ ἀποδίδουν ἥδη λίσαν ικανοποιητικούς καρπούς.

"Η από τού του έτους 1946 αρχικώς έφερμοισθέσα και προσφάτως συστηματοποιηθέσα τακτική της Διευθύνσεως Ναυτικής Έργασίας Υ.Ε.Ν., καθ' ήν πάσα άναφυμένη ώς έκ της συμβάσεως Ναυτικής Έργασίας και πρό τω λιμενικών 'Αρχών κατ' την Προξενικών Λιμεναρχείων φερομένη πρός επίλυσιν διαφορά, δέον νά φέρεται εἰς γνῶσιν τοι προϊσταμένου Ηπουργείου μετά της έφ' έκάστης περιπτώσεως δοθείσης λύσεως και τέλος, ή επί της διαφοράς και της δοθείσης λύσεως γνωστοποίησης.

σις τῶν ἀπόφεων τῆς Κεντρικῆς 'Υπηρεσίας, ἐδημούργησαν σὺν τῷ χρόνῳ καὶ δημιουργούν παγίδαν διοικητικήν ἔρμην τῶν σημειωθει-σῶν καὶ σημειουμένων ἀφίμασθησεων, μὲ λίαν ικανοποιητικά ἀποτε-λέσματα.

Η τελευταίως έξι άλλου αναληφθείσα υπό τής άρμοδιας Διευθύνσεως προσπάθεια αναδιαρθρώσεως και συμπληρώσεως τών Συλλογικών Συμβάσεων έχουμε την γάμη μη δύνητε ούσιαστικών συμβάσεων εις τὴν κάλυψην ὄλων ἑκείνων τῶν κενῶν, ὡς πρὸς τὰς συνήθως τούλαχιστον ἀπαντωμένας περιπτώσεις, ἀτινα ἔξακολουθοῦ εἰσέτι ψιστάμενα.

Ἡ εἰς ἐνιαῖον κείμενον συγκέντρωσις ὄλων τῶν κατὰ καιροὺς ἐκδοθεισῶν ἐρμηνευτικῶν ἐπὶ τοῦ σοδαρωτάτου τούτου θέματος ἔγκυκλιῶν δι' ὧν ἐκφράζεται ἡ ἐπίσημος διοικητική ἀποφισις καὶ ἐρμηνεία τῶν κειμένων διατάξεων, θά ἀπέτελει σημαντικώτατον διοήθημα διὰ τοὺς Προξενικούς Λιμενάρχας, τοὺς πλοιάρχους τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ τὰ ἐλληνικά πληρώματα. Ἐρμηνευταὶ τοῦ Κώδικος ἔξεδωσαν ἀξιολόγους ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἐργασίας, πλήν ὅμως η εἰς ἐνιαῖον κείμενον ἐκδοσίας τῆς ἐπίσημου διοικητικῆς ἐρμηνείας η ὅποιας ἐν πολλοῖς εἶναι ἀντίθετος τῶν ἀπόφεων τῶν εἰδικῶν σχολιαστῶν καὶ ἐρμηνευτῶν, θ' ἀποτελέσση πολύτιμον διοήθημα διὰ σωρείαν διαφορῶν καὶ ἀμφισβήτησεων ἐφ' ὧν δὲν ἔχει εἰσέτι διοῆθι λύσις, διὰ δικαστικῶν ἀποφάσεων.

Εις τὴν ταχυτέραν καὶ ίκανοποιητικώτεράν ώσπαύτως ἐπίλυσιν τῶν ἔκ τῶν Συλλογικῶν ιδίᾳ Συμβάσεων προκυπτουσῶν διαφορῶν θὰ συνέβαλε σοδαρός ἡ τακτικὴ λειτουργία τῆς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Α.Ν. 3276)1944 «περὶ συλλογικῶν συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ κλπ.» προβλεπομένης «Ἐπιτροπῆς Διαιτηρίας. Ἀτυχῶς ἡ Ἔνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ιδίαιτέρως, δὲν ἔξειται μηδε δεόντως τὸ ἔργον ὅπερ ἡ ὥς ἄνω «Ἐπιτροπῆς Διαιτηρίας θὰ ἡδύνατο νά ἀποδώσῃ καὶ τὴν γενικωτέραν συμβολὴν τῶν ἀποφάσεων τῆς «Ἐπιτροπῆς ταύτης εἰς τὴν καθόλου ἐμπέδωσιν τῆς εύρυθμιας καὶ τάξεως ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, δι' ὃ καὶ δὲν καθίσταται ἐφικτή ἡ τακτικὴ σύγκλησις τῆς «Ἐπιτροπῆς ταύτης.

Παρατηρήσαντες ένταῦθα ὅτι οι Προξενικοὶ ίδια Λιμενάρχαι, λόγω φόρου ἑργασίας, παραλείπουν νὰ ἀναφέρουν λεπτομερῶς τὰς πρὸ αὐτῶν φερομένας διαφοράς, περιοριζόμενοι εἰς τὴν ὑποδολὴν συνυποτικῆς ἀναφορᾶς ἐν ἡ ἀναφέρεται ὅτι αἱ παρουσιασθεῖσαι διαφοραὶ ήσαν συνήθους μορφῆς. Είναι ούχι ἡττον ἀπαραίτητον νὰ ἄγονται μέχρι τοῦ Y.E.N. αἱ πάσης φύσεως διαφοραὶ καὶ αἱ ἐπ' αὐτῶν λύσεις, διότι οὕτω μόνον θὰ ἐπιτευχθῇ τελικῶς ἡ ἀποσαφήνιστα τὸν ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων καὶ τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεον θεοπισθέντων δικαιωμάτων κοι ὑποχρεώσεων τῶν ἐν τοῖς πλοίοις ἔργαζομένων.

Τέλος, δέον νὰ θμολογηθῇ διτὶ ἡ διά του Κώδικος Ἱδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Κιακού ἐπιβληθεῖσα κατάργησις τῆς ἔγγραφου μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων μερῶν — πλοιάρχου καὶ πληρώματος — καταρτίσεως συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, διὰ τὴν ποντοπόρον τούλαχιστον ναυτιλίαν, ὑπῆρξεν ἀτυχής. Ἡ ἔγγραφος κατάρτισις συμβάσεως ἐργασίας ὑπὸ τῶν ἐπί<sup>τ</sup> ἀριστῷ χρόνῳ ἀναλαμβανόντων ἐργασίαν ἐπὶ τῶν πλοίων ἦδει νὰ μὴν εἴχε καταργηθῆ, διότι σύν τῷ χρόνῳ θὰ ἐπεβάλλετο ὡς ἀπαραίτητον συμπλήρωμα τῶν ἔκαστοτε κειμένων διατάξεων καὶ συλλογικῶν συμβάσεων.

Ἐν κατακλεῖδι τοῦ παρόντος καὶ τῶν προηγουμένων δύο ἐπερὶ τροφοδοσίας» καὶ «ώς ἔκ τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἑργασίας» ἀναφορά μένων διαφορών Κεφαλαίων, είναι ἀξιον Ιθιατέρας μνείας ὅτι, τὰ μεγάλα γενικώς ἐφοπλιστικά συγκροτήματα κατά κοινήν δημολογίαν τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχῶν τῶν λιμένων τῆς Ἡπειρωτικῆς Εύρώπης, ἐπιδεικνύουσιν πᾶσαν κατανόησιν ὡς πρὸς τὴν μεταχείρισιν τῶν ἐπιτελείων καὶ Ιθιατέρως τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπ' αὐτῶν διαχειρίζομένων ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν πλοίων. Ἰδιαίτέρων δῷλως μνείαν ἐποιήσαντο οἱ Προξενικοὶ Λιμενάρχαι καὶ τῶν τριάντα λιμένων ὡς πρὸς τὴν ἐν γένει μεθοδικότητα, τὴν ὑγειονομικὴν κατά τε τὴν ναυτολόγησιν καὶ ἀπόλυτιν τῶν ναυτικῶν ἔξετασιν, τὴν ἔλλειψιν προδοῦλης διαφορῶν καὶ τὴν ἄκρως ικανοποιητικὴν τροφοδοσίαν ὑφ' ὧν χαρακτηρίζονται τὰ ὑπὸ τῆς «ORION SHIPPING COMPANY» διγυρούμενα πλοῖα.

Δέν άπολείπουν διασχειρίζομενα πλοιά. Δέν άπολείπουν διασχειρίζομενα πλοιά. Δέν άπολείπουν διασχειρίζομενα πλοιά.

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΚ ΤΟΥ ΕΜΨΥΧΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΑΠΟΚΕΡΔΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΙΣΩΔΗΜΑΤΟΣ — ΤΡΟΠΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ  
ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

ΕΙΝΑΙ ΦΥΣΙΚΩΝ ούτε αραιά χρονικά διαστήματα ψυχαγωγούμενος ναυτικός, νάρα διπλανών διάς την ψυχαγωγία μάς έσπέρας πολὺ μεγαλύτερα ποσά του έν τη Ειρήνη μονίμως διαδιούντος. Αποχώρ. ομως, σπ.

**LOUCAS HAJI IOANNOU**  
P. O. BOX 419  
**JEDDAH (SAUDI ARABIA)**  
**SHIPPING AGENTS**

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS

ΕΠΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ,, & "ΟΛΥΜΠΟΣ,,  
TELEGRAMS LOUCAS JEDDA

μαντικός δριθμός ναυτικών δαπανής πρός ψυχαγωγίαν ποσά πολὺ άνωτερα τῶν οίκονομικῶν του μέσων, γεγονός όπερ δὲν ἀποδείνει μόνον εἰς δάρος αύτῶν τῶν ίδιων ἀλλ' ἔχει γενικώτερον ἀντίκτυπον, διότι τὰ οὕτω ἀλογίστως δαπανόμενα ἐν τῷ ἔξωτερικῷ χρηματικά ποσά, ἀποστέρουνται αἱ ἐν Ἑλλάδι οίκογενειαι αὐτῶν καὶ γενικώτερον ἡ ἑθνική τῶν οίκονομια, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καλεῖται νὰ τὰ ἀναπληρώσῃ ἡ Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία διὰ καταβολῆς, τῶν παρὰ τῶν ναυτικῶν τούτων, αἰτιμένων προσθέτων ἀμοιβῶν.

Εἰς τὴν τοιαύτην διασπάθισιν τῶν χρημάτων των, οἱ "Ἑλληνες ναυτικοὶ δὲν πρασύρονται μόνον ἀπὸ τὰ ποικιλώνυμα ἀλλοδαπά κέντρα τὰ δόποια δὲν ἀπολείπουν ἀπὸ τὸν λιμένας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ διαφόρους συμπατριώτας ἥμών, οἱ δόποιοι ἔγκατεστημένοι μονίμως εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἔχουν ιδρύσει τοιαύτα κέντρα ψυχαγωγίας, τὰ λεγόμενα «Ἑλληνικά», εἰς τὰ δόποια ἐντέχνως ἀπομοζάται, ἐντὸς μιᾶς καὶ μόνον πολλάκις ἐσπέρας, τὸ προϊὸν τῆς τιμίας καὶ κοπιώδους ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ. Εἰς τοὺς λιμένας Ἀμερίκης, Ρότερνταμ καὶ Ἀμβούργου λειτουργοῦν πολλὰ τοιαύτα «Ἑλληνικά» κέντρα ψυχαγωγίας, εἰς τὰ δόποια συναθροίζονται τὰ πληρώματα τῶν προσορμιζομένων εἰς τοὺς λιμένας τούτους Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ οἱ ἐν ἀναμονῇ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ἀπολύτων ναυτικοί.

Αἱ κρατοῦσαι σήμερον ἀντιλήψεις, ὡς πρὸς τὸ δικαίωμα διαθέσεως ὑπὸ παντὸς ἐργαζομένου τοῦ ἐκ τῆς ἐργασίας τοῦ ἀποκερδισμένου εἰσόδηματος, δὲν παρέχουν εὑχέρειαν ἀναβίσεως παλαιοτέρων μέτρων, νόμῳ θεσπισθέντων εἰς ἔξαιρετικάς περιόδους ἐκτάκτου ἀνάγκης, οὐχ ἡτον ὅμως δὲν ἀποκλείεται ὅπως διὰ τῶν ἐλευθέρως συναπτομένων μεταξὺ ἐκπροσώπων τῶν ἔργοδοτῶν - ἐφοπλιστῶν καὶ ἐργαζομένων ναυτικῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων, ἡ θέσπισις διατάξεως καθ' ἦν ὅτι ἐργοδόται θὰ ἀναλάβουν τὴν ὑποχρέωσιν καταβολῆς μέρους τοῦ μισθοῦ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐργαζομένων, εἰς τὰς ἐν Ἑλλάδι μονίμως ἔγκατεστημένων οίκογενειας των. Εἴς δοσῶν ἡδυνήθην νὰ συγκεντρώσω πληροφορίων, τοιαύτης μορφῆς διατάξεις περιλαμβάνονται εἰς τὰς ἐν Ισχύι Συλλογικάς Συμβάσεις Ναυτικῆς Ἐργασίας, Βελγίου, Ολλανδίας, Γερμανίας καὶ Ἰταλίας.

Ἡ θέσπισις ἐνὸς τοιούτου μέτρου παρὰ τὴν δυσαρέσκειαν, ἥν ἐν ἀρχῇ εἶναι φυσικὸν νὰ προκαλέσῃ, θὰ ἀποβῇ σωτηρίᾳ διὰ τὸν "Ἑλληνα ναυτικὸν καὶ θὰ ἀποτρέψῃ πλειστα δοσα οίκογενειακὰ δράματα, τὰ δόποια ὁφείλονται εἰς τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ μὴ συνετοῦ ναυτικοῦ, ἄνευ οἰστρήπτεο οίκονομης, ἔγκαταλεψιν τῆς οίκογενειας του.

Ἀνεξαρτήτως τοῦ ὡς ἀνών μέτρου, δέοντας ἀπαραιτήτως νὰ ὀργανωθῇ ὁ τρόπος ἀποστολῆς τῶν οἰκειοθέλων ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἀποστελλομένων ἐμβασμάτων. Εἶναι γεγονός, ὅτι τὰ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἔδευοντα μεγάλο ἐφοπλιστικό συγκροτήματα, ἀποστέλλουν ἔγκαιρως καὶ κανονικῶς τὰς ὑπὸ τοῦ πλοιούχου διαβιδαζομένας αὐτοῖς ἐντολάς εἰς τοὺς ἐν Ἑλλάδι ἐκπροσώπους των, μέσω τῶν δόποιων ἐνεργεῖται ἡ καταβολὴ τῶν ἐμβαζομένων ποσῶν εἰς τὰς οίκογενειας τῶν ναυτικῶν. Συνήθεις ὅμως εἶναι αἱ περιπτώσεις καθ' ἄκα καθυστερεῖται εἴτε ἡ ἐκκαθάρισις τῆς μισθοδοσίας εἴτε ἡ μεταδιάσις τῆς ἐντολῆς τοῦ πλοιούχου εἴτε ἡ ὑπὸ τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐκπροσώπων καταβολὴ τῶν ἐμβασμάτων.

Τούτου δ' ἔνεκα οὐχὶ σπανίως τὰ πληρώματα ὑποβάλλουν παράπονα εἰς τοὺς Προξενικοὺς Λιμενάρχας διὰ μὴ ἔγκαιρον καταβολὴν τῶν ἐμβασμάτων, ὃ δὲ Προξενικός Λιμενάρχης Ἀμβούργου κατωνόμασεν περίπτωσιν πλοίου, ὅπερ ἡπειρήθη, ὡς ἐκ τοῦ λόγου τούτου νὰ ἔγκαταλεψιθῇ ὑπὸ δλοκλήρου τοῦ πληρώματος του καὶ ἐπεισθῇ νὰ συνεχίσῃ τὸν πλούν μόνον κατόπιν προσωπικῆς αὐτοῦ ἐπεμβάσεως καὶ ὑποσχέσεως τακτοποιήσεως τοῦ θέματος.

Ἐν ὅψει τῶν ἀνωτέρω εἰσηγοῦμαι, ὅπως οἱ Προξενικοὶ Λιμενάρχαι ἐρευνῶνται διατιστῶνους ἀνελπιῶπος τὸν χρόνον καθ' ὃν ἔλαβε χώραν ἐκκαθάρισις τῆς μισθοδοσίας, ἐὰν ὃ χρόνος ἐκκαθαρίσεως ἐμπίπτει ἐντὸς τῶν ὑπὸ τῶν Συμβάσεων προβλεπομένων δριών καὶ θεσπισθῇ νόμῳ ἡ εἰς διαταγὴν τοῦ Ν. Α. Ταμείου ἀποστολὴ τῶν ἐμβασμάτων θὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἀπαραίτητον εὐρύμηταν εἰς κεφαλαιώδους σημασίας θέμα, θὰ δώσῃ εὐκαρίον σφρόνι καὶ συγκεκριμένης διαπιστώσεως τοῦ ὑψοῦ τοῦ ἐκ τῆς ἐργασίας ἐπὶ πλοίων εἰσαγομένου συναλλάγματος καὶ πιθανῶς θὰ θέσῃ τὰς δάσεις ἔξελίξεως τοῦ Ν. Α. Ταμείου εἰς ίδρυμα τραπεζιτικόν.

#### ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΘΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

#### HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139)141 PARK ROAD

183)185 REGENT ROAD

LIVERPOOL 8.

Telephone : ROYAL 4482

24 Hour Service

SALFORD 5, MANCHESTER

Telephone : TRAFFORD PARK 0573

Telegrams : "REPLENISH,, ALL PORIS

Πλήρως κατηρτισμένον 'Ἑλληνικὸν τμῆμα θὰ σᾶς παράσχῃ ἄμεσον καὶ ἄμεμπτον ἔξυπηρέτησιν.

## DECCA X BAND MARINE RADAR

THE

D 11

SERIES

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



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

#### S-BAND RADAR

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

THE FINEST RANGE OF  
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

## ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ",

## Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

1669 ΣΚΑΦΗ 13.160.955 Τ. ΓΚΡΟΣ

Τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ ἔτους ἐνεφάνισε διὰ πρώτην φορᾶν ἀπὸ μακρού χρόνου ἀνάσχεσιν τῆς ἐπεκτατικῆς τάσεως εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας. Ἡ συνεχισθεῖσα ὑφεσις τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς δὲν συνετέλεσε μόνον εἰς τὸν ὄμαδικὸν παροπλισμὸν τῶν δαπανηρᾶς ἐκμεταλλεύσεως σκαφῶν μας πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἀλλὰ κατέστησε καὶ τοὺς πλοιοκτήτας λίαν ἐπιφιλακτικοὺς διὰ τὴν πρόσκτησιν περαιτέρω τοννᾶς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Σχεδὸν κατὰ κανόνα, εἰς περιόδους κρίσεως τῶν ναυλῶν σημειοῦται παράλληλος ὑποχώρησις τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, τῆς ὅποιας ἐπωφελοῦνται, ὡς εἰναι φυσικοῖς, οἱ ἀγορασταῖς, προκειμένου νὰ ἐπαυξήσουν τοὺς στόλους των. Τὸ διαρρεύσαν τρίμηνον ἀπετέλεσεν ἔξαριστον ἀπὸ τοῦ κανόνος τούτου. Ὁλιγότεραι ὑπῆρξαν αἱ καθελκύσεις, ὅλιγότεραι αἱ νέαι ἀγοραὶ μεταχειρισμένων πλοίων καὶ περισσότεραι αἱ παλήσεις εἰς ἔνους ἀγοραστάς, εἰς τρόπον ὥστε ὁ τελικὸς ἀπολογισμὸς ἀπέδωκε καθαράν μείωσιν κατὰ 4 πλοία καὶ 50.783 τ. γκρός, διὰ νὰ κατέληθη οὕτω ἡ δύναμις τοῦ τοννᾶς ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ τὰς ἔξι σημαίας, εἰς 1.669 σκάφη, 13.160.955 τ. γκρός.

Αἱ μεταβολαὶ σκαφῶν ἀπὸ τὰς «σημαίας ἐύκολίας» εἰς τὴν Κυανόλευκον, ἀν καὶ ἐλαφρῶς ηὔξημεναι ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου, ἕκολουθαν πάντως βραδύτατον ρυθμὸν καὶ ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὰς πρώτας μόνον ἔδημάδας τοῦ τριμήνου. Μετ' αὐτάς, ἡ κίνησις πρὸς ἐπαναπατρισμὸν ἀπενεκρώθη. Χαρακτηριστικὸν ἔξι ὄλλου εἰναι, ὅτι αἱ διαλύσεις — παρὰ τὴν ἴσχυρὰν αὐξήσιν τοῦ παρωπλισμένου τοννᾶς καὶ τὰς ὑποστηριγμάτικας τιμὰς τοῦ παλαιοσιδήρου — ησαν περιωρισμέναι, ἀνελθοῦσαι εἰς κάτι πλέον τοῦ ἡμίσεος, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου ἐπιπέδου τοῦ δευτέρου τριμήνου.

Ἀναλυτικώτερον, αἱ καθελκύσεις περιέλαβον 3 σκάφη, 37.020 τ. γκρός (ἔναντι 3 πλοίων, 48.800 τ. γκρός τοῦ β' τριμήνου), αἱ νέαι ἀγοραὶ μεταχειρισμένου τοννᾶς ἀνήλθον εἰς 16 σκάφη (13 φορτηγὰ καὶ 3 δεξαμενόπλοια) 104.906 τ. γκρός (ἔναντι 30 πλοίων, 164.685 τ. γκρός, τοῦ β' τριμήνου), ἐνῷ αἱ παλήσεις εἰς ἀλλοδαπούς περιέλαβον 14 σκάφη (7 φορτηγὰ καὶ 7 δεξαμενόπλοια) συνολικῆς χωρητικότητος 128.306 τ. γκρός (ἔναντι 8 σκαφῶν 83.692 τ. γκρός, τοῦ β' τριμήνου). Καὶ τὰ τρία καθελκυσθέντα φορτηγὰ ἐνεγράφησαν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἐνῷ ἀπὸ τὰ ἀγορασθέντα 16 μεταχειρισμένα φορτηγά, 7 ἐνηλογήθησαν εἰς Ἐλλάδα, 6 εἰς τὸν Λιβανόν καὶ 3 εἰς τὴν Λιβερίαν. Εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα δίδεται ἡ εἰκὼν τῶν μεταβολῶν τοῦ γ' τριμήνου, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ δύο προηγούμενα τρίμηνα:

Διὰ τὸ γ' 3μηνον .....	43	σκάφη	331.048	τ. γκρός
Διὰ τὸ β' 3μηνον .....	52	>	370.373	>
Διὰ τὸ α' 3μηνον .....	68	>	531.054	>

Αἱ μειωμέναι αὗται μεταβολαὶ τοῦ τρίτου τριμήνου, ἀντικατοπτρίζουσαι τὴν ἐφεκτικότητα τῶν πλοιοκτητῶν, ἀνέφεροντο λεπτομερέστερον εἰς τὰς ἔξις περιπτώσεις:

Μεταβολαὶ	Φορτηγὰ	Δεξαμενόπλοια
Καθελκύσεις .....	3 τ. γκρός	37.020 — τ. γκρός —
Μεταφοραὶ εἰς Κυανόλευκον	5 »	33.497 — »
'Αγοραὶ ἔξι ἀλλοδαπῆς ..	13 »	74.394 3 » 30.512
Πωλήσεις εἰς ἔνους .....	7 »	35.447 7 » 92.859
Διαλύσεις .....	5 »	27.319 — »
Σύνολον .....	33 »	207.677 10 » 123.371

'Αφ' ἔτερου, ὡς πρὸς τὴν διακύμανσιν κατὰ σημαίας, ἡ Κυανόλευκος διετήρησεν εἰς τὰς προσθήκας τὴν πρώτην θέσιν, τὴν ὅποιαν κατὰ τὸ β' τρίμηνον είχε κατακτήσει, δῆλως συμπτωματικῶς, ἡ σημαία τοῦ Λιβανού. 'Η Λιβερία καὶ ὁ Παναμᾶς ἐνεφάνισαν περαιτέρω μείωσιν, ὡς δεικνύει ὁ κάτωθι πίναξ, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὸ β' τρίμηνον:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Β' 3μηνον		Γ' 3μηνον	
	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός
'Ελληνική .....	+17	+101.483	+10	+ 72.335
Λιβερίανη .....	— 7	— 47.731	— 13	— 119.710
Παναμᾶς .....	— 3	— 49.108	— 2	— 10.102
Κοσταρίκας .....	—	—	— 2	— 9.789
Λιβανική .....	+19	+115.234	+ 1	+ 6.694
	+26	+119.878	— 6	— 60.572

Προέκυψε δηλαδὴ διὰ τὰς ἔξι σημαίας (ἡ 'Ονδούρα δὲν εἶχε καμμίαν μεταβολὴν), καθαρὰ μείωσις 6 σκαφῶν, χωρητικότητος 60.572 τ. γκρός, δεδομένου ὅτι εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβανού προσετέθησαν 11 σκάφη 79.029 τ. γκρός, ἀπὸ δὲ τὴν Λιβερίανην, τὴν παναματικὴν καὶ τῆς Κοσταρίκας ἀφρέθησαν 17 πλοία, 139.601 τ. γκρός. 'Η δύναμις ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον (διὰ σκάφη 300 τόνων καὶ ἀνω) ηὔξηθη εἰς 1.014 πλοία, 7.152.151 τ. γκρός, χωρὶς δύως καὶ νὰ μεταβληθῇ ἡ θέσις της, ἔναντι τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Διετηρήσαμεν ἀπλῶς τὴν ἔκ την θέσιν, ἐνῷ ὡς πρὸς τὸ σύνολον ὑπὸ τὰς 6 σημαίας κατατασσόμεθα ὡς τετάρτη την ναυτική δύναμις τοῦ Κόσμου, ἔρχομενοι μετὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Μεγ. Βρετανίαν καὶ τὴν

Λιβερίαν, ἵτις ἔξακολουθεῖ νὰ καλύπτῃ σεβαστὴν χωρητικότητα ἀμερικανικῶν συμφερόντων.

## ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEUKON

Εἰναι χαρακτηριστικὴ ἡ ἀποκλειστικὴ προτίμησις τῶν νεοτεύκτων μονάδων πρὸς τὴν Κυανόλευκον, ἐνῷ τὸ προνόμιον τοῦτο μέχρι πρό τινος τὸ εἶχεν η λιβεριανὴ σημαία. Οὕτω, τὰ καθελκυσθέντα κατὰ τὸ τρίμηνον προτηγά την «Λίνδος», «Ντίνα I. Πατέρα» καὶ «Πολύδωρος» ἐνεγράφησαν εἰς τὸ ἔθνικὸν μας νηολόγιον. Εἰς αὐτὸν ἐπίσης προσετέθησαν πέντε φορτηγὰ ὑποστείλαντα τὴν λιβεριανήν, τέσσαρα φορτηγὰ καὶ τὰ τρία δεξαμενόπλοια, ἔξι σῶν μεταχειρισμένων ηγοράσθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Αἱ μεταβολαὶ τοῦ τρίμηνου ἔχουν ως ἔξης:

Έγγραφαὶ .....	19	σκάφη	122.083	τ. γκρός
Διαγραφαὶ .....	9	>	49.748	>
Διαφορὰ .....	+10	>	+72.335	>

Κατὰ κατηγορίας πλοίων αἱ μεταβολαὶ αὗται κατανέμονται ως κάτωθι:

## ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΝΤΑ

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	3	τ. γκρός	37.020
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως .....	7	>	43.025
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως .....	2	>	9.201
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	2	>	20.594
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως .....	1	>	9.918
Διάφορα .....	4	>	2.325
Σύνολον .....	19	>	122.083

## ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	1	τ. γκρός	9.221
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως .....	1	>	7.236
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως .....	3	>	5.919
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	2	>	26.497
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως .....	1	>	725
Διάφορα .....	1	>	150
Σύνολον .....	9	>	49.748

Ο ὀνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνώτερων ἐγγραφῶν καὶ διαγραφῶν, καθὼς καὶ ἡ αἵτια τῆς σημειωθείσης μεταβολῆς, δείκνυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

## ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

## α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
Λίνδος .....	10.500 καθειλκύσθη εἰς 'Οζάκαν
Ντίνα I. Πατέρα .....	14.520 καθειλκύσθη εἰς Ταμίζ
Πολύδωρος .....	12.000 καθειλκύσθη εἰς Μπρεμερχάφεν

## Σκάφη 3 .....

37.020

## β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
'Αλμαρ .....	5.441 ἀγορασθὲν ἔξι 'Αγγλίας
'Απόστολος Κ. ....	1.280 ἀγορασθὲν ἔκ Γερμανίας
Κωστῆς Α. Γεωργιλῆς ..	7.293 ὑποστείλαν τὴν λιβεριανήν
"Ορίεντ Λέικς .....	7.211 ὑποστείλαν τὴν λιβεριανήν
Πρόεδρος Χόφφμαν .....	7.277 ὑποστείλαν τὴν νοτιοαφρικανικὴν
Φλώρας Μ. ....	7.244 ἀγορασθὲν ἔκ Νορθγίας
Χρυσάνθη .....	7.280 ὑποστείλαν τὴν λιβεριανήν

## Σκάφη 7 .....

43.026

## SHIP OWNERS

WE SPECIALISE IN OBTAINING YOUR

## INDIAN FREIGHT TAX REFUND

CONSULT:

JAMES MACKINTOSH & CO. PRIVATE LTD.,  
STEAMSHIP AGENTS - OPERATORS - CHARTERERS - SHIPBROKERS

DARABSHAW HOUSE, BALLARD ESTATE,

(POST BOX 123, BOMBAY - I (INDIA))

TELEPHONES: 26·1686  
26·4598

CABLE: "MACKINTOSH,"  
TELEX: PR 76 BOMBAY.

**γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός	4.436	ύποστείλαν τήν λιθεριανή
Ζίλλυ	4.765	άγορασθέν έκ Νορβηγίας

Καλαμάτα ..... 4.765

Σκάφη 2 ..... 9.201

**δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

'Αφαία	12.283	άγορασθέν έκ Νορβηγίας
Θερμοπύλαι	8.311	άγορασθέν έκ Νορβηγίας

Σκάφη 2 ..... 20.594

**ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

'Ιωάννα	9.918	άγορασθέν έκ Νορβηγίας
Σκάφος 1	9.918	

**στ) ΔΙΑΦΟΡΑ**

Τ. γκρός

"Αγιος Ιωάννης	668	άγορασθέν έξι Αγγλίας
Γεώργιος Βεντούρης	539	άγορασθέν έξι Αγγλίας
Νήσος Σκύρος	383	άγορασθέν έκ Γερμανίας
"Υδρα	735	άγορασθέν έκ Γερμανίας

Σκάφη 4 ..... 2.325

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ****α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

Μαριέττα	9.221	ύφωσαν τήν λιθεριανή
Σκάφος 1	9.221	

**β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

'Αταλάντη	7.236	πωληθὲν ύψωσε τήν λιθεριανή
Σκάφος 1	7.236	

**γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

'Ανθίππη Μιχάλου	2.362	πωληθὲν εἰς Ιταλούς
Δανάη	1.356	πωληθὲν εἰς Αραβας
Λενανίτσα	2.201	ύφωσαν σημαίαν Λιθανού

Σκάφη 3 ..... 5.919

**δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

Γουόρλντ 'Ιντεγκριτο	26.031	πωληθὲν εἰς Χόγκ Κόγκ
Καλαφάτης	466	πωληθὲν εἰς Ελβετούς

Σκάφη 2 ..... 26.497

**ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

Πόρτολος 16	725	πωληθὲν εἰς Ιταλούς διαλυτάς
Σκάφος 1	725	

**στ) ΔΙΑΦΟΡΑ**

Τ. γκρός

"Άνω Σύρος	150	πωληθὲν εἰς Ισλανδούς
Σκάφος 1	150	

'Από τὰς μεταβολὰς ταύτας προέκυψε μία καθαρά προσθήκη ἀπὸ 10 σκάφη καὶ 72.335 τ. γκρός, ἡ δόποια προστιθεμένη εἰς τὴν ύπαρχουσαν τήν 30ήν Ιουνίου δύναμιν, ὡς αὕτη διεμορφώθη μετά τίνας δι-

ορθώσεις, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ύπο τὴν KYANOLEYKON, ἀπό:

**1.014 σ κ α φ η, 7.152.151 τ. γκρός**

'Η δύναμις αὕτη κατά κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	231	τ. γκρός	2.245.709
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	407	>	2.651.731
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	52	>	193.419
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	90	>	1.602.740
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	15	>	96.041
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	13	>	65.215
Υπερωκεάνια	5	>	89.793
'Επιβατηγά	60	>	146.982
Διάφορα	141	>	60.521

**Σ ύ ν ο λ ο ν ..... 1.014 > 7.152.151**

Οι ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀποκαλύπτουν, ὅτι ἡ Κυανόλευκος κυματίζει ἐπὶ 321 σκαφῶν (231 φορτηγῶν καὶ 90 δεξαμενοπλοίων) μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 3.848.449 τόννων γκρός, ἥτις καὶ καλύπτει τὰ 53.7% τῆς δυνάμεως τῆς έθνικῆς μας ναυτιλίας. Τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν δι' ὅλοκληρον τὴν Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς «εσημαίας εὐκολίας», εἶναι 54.1%. Οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἔχουν ὡς ἔξης:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	303	τ. γκρός	2.861.750
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	230	>	4.283.279

**Σ ύ ν ο λ ο ν ..... 533 > 7.145.029**

Τὸ ἀντίστοιχον σύνολον τοῦ δευτέρου τριμήνου ἀνεφέρετο εἰς 535 σκάφη, 7.170.281 τ. γκρός, ἡ δὲ ἡδη προκύπτασσα διαφορά ἐπὶ Ἐλαττον προήλθεν ἀπὸ τὴν πώλησιν εἰς ἀλλοδαπούς ἀριθμοῦ τινος δεξαμενοπλοίων μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως.

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ**

'Η ἀπὸ τοῦ 1959 ἐκδηλωθεῖσα ἐγκαταλείψις τῆς λιθεριανῆς σημαίας ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας συνεχίζεται, ἔκτοτε δὲ καὶ μέχρι σήμερον ἀπεσύρθησαν ἐξ αὐτῆς σκάφη μας συνολικῆς χωρητικότητος 3.046.369 τ. γκρός, κατανεμόμενα ἐπτήσιας ὡς ἔξης:

"Ετος	1959	τ. γκρός	858.259
"Ετος	1960	τ. γκρός	1.412.533
"Ετος	1961	τ. γκρός	502.229
9μην.	1962	τ. γκρός	273.348

**Σ ύ ν ο λ ο ν ..... 3.046.369 >**

Παρατηρεῖται ἐν τούτοις, ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τρίτου τριμήνου, τρία ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀγορασθέντα φορτηγά πολεμικής ναυπη-

**ΘΕΡΜΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ**

Συγχρονισμένης κατασκευῆς καὶ ὑψηλῆς ἀποδόσεως εἰς 1 MW, 3 MW καὶ 6 MW.

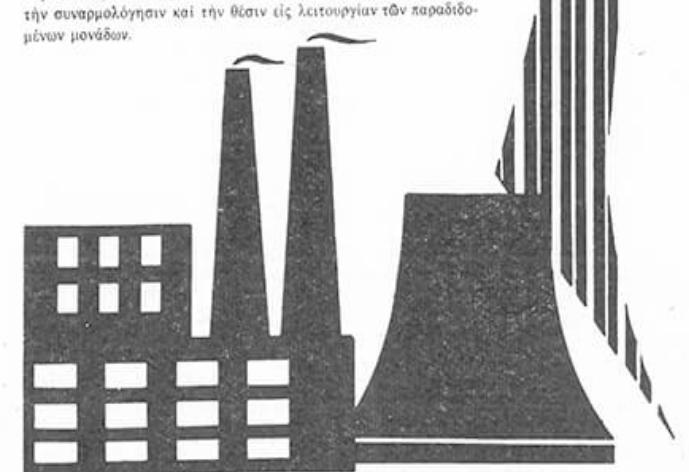


Έφοδισμένα μὲν λίβητος καὶ γεννητρίας ἀποδοτικούς ικανότητος, θερμαινόμενα, διὰ καταναλώσεως καιούσιου Ήλιου (ὑγράς ή άεριον) καὶ μὲν πλήρη αὐτοματισμόν.

'Αμφοτέρισι λιγότεροι ισχύοις 1 MW - 6 MW, μὲν συμπόκωντιν δι' ἀντιστάσεως ἡ ἀντιθέτης, συνεζυγήσιν μὲν γεννητρίας 1 MW - 6 MW συν. φ = 0.8 καὶ διὰ τάσιν 6.3 KV. Αἱ μονάδες τῶν ἀμφοτροβίλων εἶναι διστασμέναι μὲν ὅλα τὰ ἀναγκαῖα ηλεκτρικά δργανα.

**ΕΞΑΓΩΓΕΥΣ:**  
INDUSTRIALEXPORT  
ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ • ΡΟΥΜΑΝΙΑ  
2, RUE GABRIEL PERI • TELEX: 224

Αἱ ἔργασια ζητούσι εξετάσεως, ἡ ἐκπόνησις τῶν σχεδίων καὶ ὁ σχηματισμός τῶν πλαισίων δύνανται νῦ ἀναληρθόδον πρὸ κάθε παραδόσεως. Επίσης δισφαλίζεται καὶ ἡ τεχνικὴ βοήθεια κατὰ τὴν συναρμολόγησιν καὶ τὴν θέσιν εἰς λειτουργίαν τῶν παραδίδομένων μονάδων.



**CULLEN STEVEDORING CO. LTD.**  
Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores  
at  
TORONTO, HAMILTON, PORT WILLIAM, PORT ARTHUR,  
DULUTH, SUPERIOR, MONTREAL, SOREL,  
THREE RIVERS, QUEBEC.  
HEAD OFFICE:  
Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario  
Cable Address: CULSTEVE  
General European Agents:  
SIMPSON, SPENCE & YOUNG  
28 St. Mary Axe LONDON E.C.3.  
TEL. No AVENUE 5200  
CABLES: FALLOSTEVE

γήσεως μετεφέρθησαν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, ἐνῷ καὶ ἔνα φορτηγὸν μεταπολεμικῆς κατασκευῆς μετεγράφῃ ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον εἰς τὸ λιβεριανόν, κατόπιν σημειωθείσης δισφωνίας τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ με τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Y.E.N. ἐπὶ θέματος σχετικοῦ μὲ τὴν ναυτολόγησην ξένου ραδιοτηλεγραφητοῦ. Αἱ διαγραφαὶ ἔξι ἄλλου, ὑπῆρχαν πολλαπλασιαὶ τῶν ἐγγραφῶν, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα:

Διαγραφαὶ .....	17	τ. γκρός	148.784
Ἐγγραφαὶ .....	4	»	29.074
Διαφορὰ .....	—13	»	—119.710

Αἱ προσθῆκαι, ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω, ἀνεφέροντο εἰς 4 φορτηγά, ἐνῷ αἱ διαγραφαὶ, κατὰ κατηγορίας πλοίων, εἶχον τὴν ἔξης σύνθετον:

Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως .....	9	τ. γκρός	60.632
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	5	»	56.369
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως .....	3	»	31.783

Σύνολον .....	17	»	148.784
---------------	----	---	---------

Κυριώτεραι ἀπὸ τὰς διαγραφὰς ὑπῆρχαν αἱ πωλήσεις 5 δεξαμενοπλοίων 56.369 τ. γκρός εἰς τὴν κυβέρνησιν τοῦ Μεξικοῦ καὶ ἐνὸς ἔτερου 10.459 τ. γκρός εἰς ἑφοπλιστὴν τῆς Φορμόζας, ἐνῷ δύο ἄλλα, τὰ τάνκερς «Λύρα» καὶ «Τρίτων» ὑψώσαν τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἀφοῦ προηγουμένως ἐπεμκύνθησαν μετατραπέντα εἰς φορτηγά ἔτρου φορτίου χұμα.

Ο ὀνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐγγραφῶν καὶ διαγραφῶν ἔχει ὡς ἔξης:

### ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

#### α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
Μαριέττα .....	9.221
Σκάφος 1 .....	9.221

#### 6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
'Αλμποράντα .....	7.176
Ούαϊτ Χόρς .....	7.170
Σοκόρρι .....	5.507
Σκάφη 3 .....	19.853

### ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

#### α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
'Αζούρ Κόστ .....	7.201
'Αθηνᾶ .....	3.061
Αίτζιαν Ζέφυρ .....	7.036
'Αλμπουρ .....	7.259
'Οριεντ Λείκς .....	7.211
Τζέροτζιαν Φλέιμ .....	7.055
Τραμπρόδερ .....	7.236
Χρυσάνθη .....	7.280
'Οκεανοπόρος .....	7.293
Σκάφη 9 .....	60.632

#### β) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
'Ατλάντικ 'Ερλ .....	10.758
'Ατλάντικ Μάρτσιονες .....	11.241
'Ατλάντικ Μαρκίς .....	11.248
'Ατλάντικ Βαϊκάουντ .....	11.815
'Ατλάντικ Βαϊκάουντες .....	11.307
Σκάφη 5 .....	56.369

#### γ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
Λύρα .....	10.721
Τρανσάρκτικ .....	10.459
Τρίτων .....	10.603
Σκάφη 3 .....	31.783

Ἄπο τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς προέκυψε καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 13 σκάφη καὶ 119.710 τ. γκρός, ἥτις ἀφαιρούμενή ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ὴν 'Ιουνίου δύναμιν, ἥτις ὑπέστη διορθώσεις τινάς, μᾶς δίδει

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

σημειρινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν, ἀπό:

#### 323 σκάφη, 3.950.091 τ. γκρός

Κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἡ δύναμις αὕτη ἔχει τὴν κάτωθι σύνθετον:	
Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	62 τ. γκρός 552.323
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως .....	77 » 560.890
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως .....	27 » 84.721
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	126 » 2.423.299
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως .....	27 » 285.601
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως .....	3 » 20.287
Υπερωκεάνια .....	1 » 22.970

Σύνολον .....	323 » 3.950.091
---------------	-----------------

Προφανὲς ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς ἀποδιδούντες τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον, ἀπὸ ποιοτικῆς πλευρᾶς, τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς μικρᾶς δημοκρατίας τῆς Μαύρης Ἡπείρου. Σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2.975.622 τ. γκρός (62 φορτηγὰ καὶ 126 δεξαμενόπλοια) εἰναι μεταπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ καλύπτουν τὰ 76.2% περίπου τῆς συνολικῆς τῆς δύναμεως. Η μεταφορά ὅθεν ἐνὸς ικανού τμήματος τῆς ἐλύγης χωρητικότητος εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον τὰ ἐβελτίωνε περαιτέρω τὸ ποσοστόν του εἰς σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Πρὸς τὸ παρόν ἐν τούτοις τοιαύτη μεταφορά δέν προβλέπεται, τούλαχιστον διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Ἐπιβράδυνσις σημειούται εἰς τὸν ἐπαναπατρισμόν.

### ΠΑΝΑΜΑΣ, ΟΝΔΟΥΡΑ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ

Καὶ ἡ παναμαϊκὴ σημαία δραδέως, ἀλλὰ σταθερῶς, καταρρέει διὰ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν. Μετά τὴν γνώριμον ἀκμὴν της κατὰ τὰ πρώτα ἔτη τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, ἡκολούθησεν ἡ παρακμή. 'Υπὸ τὴν ἀσυδοσίαν τῆς εἶχον εὑρεῖ φιλόξενον καταφύγιον τὰ σκάφη μας, ὅταν ἡ πατρίς των εἴχε τὰ κατεδίωκε. Πολύτιμος ὑπῆρξε τότε ἡ προσφορά τοῦ παναμαϊκού νηολογίου διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἀνασυγκρότησιν καὶ ἐπέκτασιν. 'Εν τῷ μεταξὺ δύοις αἱ διεθνεῖς ναυτιλιακαὶ ἔξελιξεις ὑπεχρέωσαν κάποτε τὸν Παναμάν νὰ προσχωρήσῃ εἰς διεθνεῖς συμβάσεις, νὰ προέλθῃ εἰς τὴν χάραξιν ναυτιλιακῆς νομοθεσίας καὶ φραγμὸν νὰ ἔγειρῃ εἰς τὴν ἀσυδοσίαν τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν του σκαφῶν. Αὐτά, σὺν τῇ προσθήκῃ ἀτύχων τινῶν εἰνεργειῶν Παναμέζων διπλωματικῶν ἀντιπροσώπων, παρέσχον ἀφορμὴν ἀπομακρύνσεως τῶν πλοιοκτητῶν μας ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς μικρᾶς δημοκρατίας.

Κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ ἔτους οὐδεμία νηολόγησις πλοίου ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐσημειώθη εἰς τὸν Παναμᾶν, ἐνῷ ἀπὸ τὴν δύναμιν του διεγράφησαν 2 φορτηγά μας πολεμικῆς ναυπηγήσεως, τὰ κάτωθι:

### ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

#### ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
Λάμπυρα .....	7.227 πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς
'Ολκάτ .....	2.875 πωληθὲν εἰς 'Ινδούς

Σκάφη 2 .....	10.102
---------------	--------

Μετά τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἐν λόγῳ διαγραφῶν ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς 30ῆς 'Ιουνίου, παραμένει σημειρινὴ τοιαύτη ὑπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ σημαίαν, ἀπό:

#### 160 σκάφη, 1.117.527 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθετον:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	7 τ. γκρός 51.629
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως .....	81 » 584.369
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως .....	18 » 55.429
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	9 » 169.947
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως .....	14 » 191.185
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως .....	3 » 14.650
Υπερωκεάνια .....	2 » 35.860
Διάφορα .....	26 » 14.458

Σύνολον .....	160 » 1.117.527
---------------	-----------------

Τὴν παναμαϊκὴν ναυτιλίαν μᾶς διακρίνει ἡ παλαιότης τῶν πλοίων. 'Αν ἔξαιρεσθη τις 16 σκάφη (7 φορτηγὰ καὶ 9 τάνκερς) 221.576 τόν. γκρός, πάντα τὰ ἄλλα φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια εἰναι πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς, μὲ λίαν περιωρισμένα τὰ χρονικά δρια περαιτέρω ἐκμεταλλεύσεώς των.

Ἡ ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗ σημαία οὐδεμίαν ἐνέφανε μεταβολὴν καὶ κατὰ τὸ γ' τρίμηνον. Παρέμεινεν ἀναλοίωτος, μέ:

#### 14 σκάφη, 166.480 τ. γκρός

Τὰ σκάφη ταῦτα, κατὰ κατηγορίας, κατανέμονται ὡς ἔξης:

Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως .....	2 τ. γκρός 14.372
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως .....	3 » 26.158
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως .....	5 » 87.293
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως .....	1 » 12.224
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως .....	3 » 26.433

Σύνολον .....	14 » 166.480
---------------	--------------

Διὰ τὴν ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΝΗ ἐσημειώθη ἡ διαγραφὴ τῶν προπολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγῶν «Ναβιγκέϊτορ» καὶ «Τριέστε» 9.789 τ. γκρός,

παρέμεινε δὲ δύναμις, ἀπό:

8 σκάφη, 14.837 τ. γκρός

"Απαντα είναι προπολεμικής κατασκευής και παραπλισμένα, πρέπει δὲ νά θεωρούνται ως δριστικώς καταδικασμένα πρός διάλυσιν.

### Ο ΛΙΒΑΝΟΣ ΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΛΑΝ

"Η έμφανσις τῆς σημαίας τοῦ Λιβάνου χρονολογεῖται διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἀπὸ τοῦ 1958. Αἰσθητῶς ἔκτοτε προοδεύουσα ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος διδίζει ἡδη σταθερῶν πρός τὴν δύναμιν τοῦ 1.000.000 τ. γκρός. Η φιλοδοξία τοῦ Λιβάνου πρὸς ἀπόκτησιν ίδιας ναυτιλίας, ἐκδηλωθεῖσα μὲ τὴν κατάρτισιν Ναυτικοῦ Κώδικος παρέχοντος εὐκολίας εἰς τὰ νηολογούμενα πλοῖα, συνέπεσε μὲ τὴν γνωστὴν πολεμικὴν ἐναντίον τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ ἐφείλκυσε τὴν προσοχὴν τῶν 'Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, οἵτινες διέβλεπον εἰς τὴν σημαίαν τοῦ κέδρου τὴν κάλψιν τῆς ἀσυδοσίας των, ἀνευ δυσμενῶν συνεπειῶν διὰ τὰ συμφέροντά των. Η μεσολαβήσασα ναυτιλιακὴ κρίσις ἐνίσχυσε τὴν στροφὴν πρὸς τὸν Λίβανον, ὅπου αἱ διαπάναι διαχειρίσεως τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας σκαφῶν ἦσαν ἐλαφρότεραι, λόγῳ τῆς ἀνυπαρξίας ἐπιστήμου μισθολογίου καὶ ἐλείφεως περιορισμῶν εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων. Οὕτω, ἡ ἔξελιξις τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν λιβανικὴν σημαίαν ἡκολούθησε τὰ ἔξης στάδια κατὰ τὴν διαρρέυσαν πενταετίαν:

"Ετος	1958	.....	σκάφη	36.112	τ. γκρός
"Ετος	1959	.....	»	202.808	»
"Ετος	1960	.....	»	376.068	»
"Ετος	1961	.....	»	627.967	»
9μην.	1962	.....	»	759.175	»

Αἱ προσθῆκαι κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους ἦσαν ἀσήμαντοι. Πρόκειται δῆμος περὶ περιπτώσεως παροδικῆς καὶ ἐπιφανειακῆς, ἀφ' ἕνδει μὲν διότι ὀλιγώτερα γενικῶς ὑπῆρχαν αἱ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀγορᾶι μεταχειρισμένων πλοίων καὶ ἀφ' ἐτέρου, διότι συνέδη νὰ διαγραφοῦν ἀπὸ τὸ λιβανικὸν νηολόγιον ίστριμα σχεδὸν πρὸς τὰς προσθῆκαι σκάφων. 'Εστημειώθησαν δηλαδὴ δύο ἀπώλειαι ἐκ ναυαγίων καὶ ἀρκεταὶ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν. Οὕτω, αἱ ἔγγραφαι τοῦ τρίτου τριμήνου περιέλασθον:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	5	τ. γκρός	29.886
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	2	»	8.126
Σύνολον	7	»	38.012

"Ἐναντι αὐτῶν ἐπραγματοιήθησαν διαγραφαὶ 6 φορτηγῶν, ἀπάντων προπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 31.318 τόν. γκρός. 'Ο πίναξ τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἔχει ως ἔξης:

### ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

#### α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Θρασύδουλος	.....	7.256	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Κύπρος	.....	7.230	ἀγορασθὲν ἐξ Ολλανδίας
Τρόγιαν	.....	7.230	ἀγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Χελμός	.....	5.236	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Χρυσάνθη Κ.	.....	2.934	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας

Σκάφη 5 ..... 29.886

#### β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Ιλένα	.....	5.925	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Nik	.....	2.201	πωληθ. ὑπέστειλε τὴν Κυανόλευκον

Σκάφη 2 ..... 8.126

### ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

#### α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Δῆμος	.....	6.935	ναυαγήσαν εἰς Ἀπωλοτὴν
"Ελεν	.....	4.931	πωληθὲν εἰς Γιουγκοσλ. διαλυτὰς
"Ἐλπίς	.....	6.157	πωληθὲν εἰς Ἐλληνας διαλυτὰς
Κάπταιν Τζών	.....	4.436	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Νιτζέαν Στάρ	.....	5.969	πωληθὲν "Ελληνας διαλυτὰς
Ούράνα	.....	2.890	ναυαγήσαν εἰς Ἐρυθρὰ Θάλασσαν

Σκάφη 6 ..... 31.318

Προέκυψεν ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας μία καθαρὰ προσθῆκη ἀπὸ ἔνα σκάφος καὶ 6.694 τ. γκρός, ἥτις συνυπολογίζομένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ήν Ιουνίου δύναμιν μᾶς δίδει σημειωνὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ΛΙΒΑΝΟΥ, ἀπό:

150 σκάφη, 759.869 τ. γκρός

"Η δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων εἶχε τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

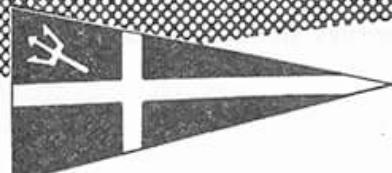
Φορτηγά μεταπολ. (*) ναυπηγήσεως	3	τ. γκρός	12.089
Φορτηγά πολεμικῆς ναυπηγήσεως	91	»	554.030
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	56	»	193.750
Σύνολον	150	»	759.869

Σαφῶς προκύπτει ἀπὸ τὴν ἀνάλυσιν ταύτην, ὅτι δὲν πρόκειται περὶ

(\*) Πρόκειται περὶ 3 φορτηγῶν ναυπηγήσεως 1946 — 49 καὶ οὐχὶ νεοτεύκτων.

# ΕΛΜΕΣ

Ταξίδια μὲ διανεσιν πατ περιποίησιν  
Παράδοσις 33 ἑτάν



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

α/π ΙΩΝΙΑ απ ΜΑΣΣΑΛΙΑ απ ΛΑΥΔΙΑ απ ΜΗΔΙΑ

ΤΑΧΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ

α/π ΕΓΝΑΤΙΑ α/π ΑΠΠΙΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ: ΕΛΜΕΣ - ADRIATICΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Ἀποταθῆτε εἰς τὸν ταξιδιωτικὸν σας Πράκτορα



**ΚΑΤΑ ΤΟ Γ' ΤΡΙΜΗΝΟΝ  
Η ΑΡΓΗΣΑΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ  
223 ΣΚΑΦΗ 1.496.690 τ. ΓΚΡΟΣ**

ναυτιλίας με άξιωσεις. Προσωρινός είναι ό χαρακτήρα της και άνάγκας τών δυσμενών περιστάσεων προώρισται νά καλύψῃ. Αποτελεί προϊόν τών έκαστοτε ναυτιλιακών κρίσεων, καθ' ός πολλοί, έξι σύνοι πλοιοκτήτων έχουν σκάφη μειωμένης συναγωνιστικής ικανότητος, άναζητούν πρός πάσαν κατεύθυνσιν νά έξασφαλίσουν τὴν οικονομικήν αύτῶν διαχείρισιν. Τούτο και καθίσταται έμφανέστερον, δταν ληφθή ύπ' ουν, ότι ούδεις έκ τών μεγάλων έφοπλιστικών μας Οίκων έστραφη πρός τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου.

**Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΥΠΟ ΤΑΣ ΕΞ ΣΗΜΑΙΑΣ**

Ως προκύπτει από τὴν ἀνακεφαλάσσων τῶν ἀνωτέρω πατιστικῶν δεδομένων, ή δύναμις τῆς ἡλληνικῆς πλοιοκτήσιας υπὸ τὰς έξι σημαίας, υπὸ τὰς όποιας ή ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων πραγματοποιεῖται — κυρίως — μὲν ἡλληνικά πληρώματα, υπεχώρησεν ἐλαφρῶς ἔναντι τοῦ β' τριμήνου ἔ.ε. καὶ ἀριθμεῖ ηδη:

1.669 σκάφη, 13.160.955 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὐτῆς κατανέμεται ως ἔξης κατὰ σημαίας:

ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ
Ἐλληνική .....	1014	7.152.151
Λιβεριανή .....	323	3.950.091
Παναμαϊκή .....	160	1.117.527
Λιβανική .....	150	759.869
Όνδουριανή .....	14	166.480
Κοσταρίκας .....	8	14.837
Σύνολον .....	1669	13.160.955

Ἡ δύναμις οὕτως τῆς υπὸ τὴν Κυνανόλευκον Ναυτιλίας μας υπερέχει κατὰ 1.143.347 τ. γκρός, απὸ τὴν δύναμιν τῶν «σημαιῶν εὔκολιάς» διοῦ λαμβανομένων. "Οσον ἀφορᾶ, ἐξ ἀλλοῦ, τὴν σύνθεσιν τῆς ὅλης δυνάμεως τῶν δ σημαιῶν, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, έχει αὐτῆς ὡς ἔξης: Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως .....

303 τ. γκρός 2.861.750  
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως .....

658 > 4.365.392  
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως .....

164 > 568.314  
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως .....

230 > 4.283.279  
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως .....

57 > 584.951  
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως .....

22 > 126.685  
"Υπερωκανία .....

8 > 148.623  
"Επιβατηγά .....

60 > 146.982  
Διάφορα .....

167 > 74.979  
Σύνολον .....

1669 > 13.160.955

Εἰς ἐνδιαφερούσας ἄγουν παρατηρήσεις οἱ ἀνωτέρω τελικοὶ ἀριθμοί. Ἐμφανίζουν τὴν αἰσιόδιον ἀφ' ἐνὸς πλευράν, ότι κατέχομεν 533 σκάφη (303 φορτηγά καὶ 230 δεξαμενόπλοια) μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ συνολικῆς χωρητικότηος 7.145.029 τ. γκρός, καλύπτοντα τὰ 54.1% τῆς συνολικῆς δυνάμεως ὃ πλευράν τὴν ἡλινηκήν πλοιοκτήσιαν, ἔγειρουν δημοσίαν ἀφ' ἐπέρειν καὶ τὸ δύσυλτον πρόβλημα ἐκ τῆς ὑπάρξεως 901 σκαφῶν (φορτηγῶν καὶ τάνκερς), συνολικῆς χωρητικότηος 5.644.342 τ. γκρός, ἄτινα ἔχουν ηδη ἡ ἔγγιζουν νά καταληφθοῦν απὸ τὸ ὄριον τῆς ἡλικίας. Ἡ ὀλοκληρωτική ἀντικατάστασις τῆς παρηλίκου ταύτης χωρητικότηος δὲν συζητεῖται καν. Ἐλλείπουν τὰ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀπαιτούμενα σεβαστοὶ κεφάλαια, ἐνῷ καὶ αἱ ἔξειδεις εύνοούν ηδη τὰ μεγάλα φορτηγά δηροῦ φορτίου χύμα. Ἰκανὸς ἀριθμὸς «μπάλκ - κέρριερ», ἀναμένεται νά προστεθῇ εἰς τὴν δύναμιν μας κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, ἀλλὰ παραλλήλως θα πωληθῇ ἡ θά διασιλθή υπερδιπλάσιος ἀριθμὸς λίμπερτους. "Ισως, ἡ χωρητικότηος νά μη ἐπηρεασθῇ εἰς ὑψηλὸν βαθμόν, λόγῳ τοῦ μεγάλου μεγέθους τῶν υπὸ παραγελίαιν η ναυπηγήσιν μεγάλων φορτηγῶν, ὁ ἀριθμός των δημοσίων μειωθῇ, μὲ ἀποτέλεσμα νά χρειάζωνται διὰ τὴν ἐπάνδρωσίν των ὀλιγάτεροι πως ἀξιωματικοὶ καὶ κατώτερα πληρώματα.

Κατὰ ἀντίθεσιν πρὸς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν, ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενόπλοιών ἐμφανίζεται ἰκανοποιητική. Κατέχομεν 230 τάνκερς μεταπολεμικῆς κατασκευῆς, 4.283.279 τ. γκρός, ἐνῷ, ἀντιστοίχως, τὰ παρηλίκα τῆς πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως ἀνέρχονται μόνον εἰς 79 καὶ καλύπτουν χωρητικότηα 711.636 τ. γκρός. Τῶν τελευταίων τούτων ἡ βαθμαία ἀντικατάστασις δὲν ἐμφανίζει δυσχερείας. Ἡ δειτιωμένη θέσις μας εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν δεξαμενόπλοιών, φειλεταὶ ἀποκλειστικῶν εἰς τὸ διὰ τὰς μεταπολεμικὴν ἡτοί ἡ στροφή τῶν πλοιοκτηῶν μας πρὸς τὰς μεταφορὰς υγρῶν καυσίμων. Εἰς τὸ παρελθόν, ἡ προτίμησις ἐστρέφεται κατὰ κανόνα πρὸς τὸ πατροπαράδον τράπητον. Ἡ τοιούτη μονοπλεύρως σύνθεσις τῆς ναυτιλίας μας ἐκρίθη μειονεκτική, ἀπὸ δὲ τῆς λήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου χρονολογεῖται τὸ ἐνδιαφέρον μας διὰ τὰς τάνκερς. Ἀρχικῶς ἡγοράζοντο «Τ. 2», ἄτινα καὶ ἀπετέλεσαν τὸν πυρήνα τοῦ στόλου. Κατέστη δημοσία ἀντιληπτὸν ἐγκαίρως, ότι ὁ συναγωνισμός ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, ἐπέβαλε τὴν ἀπόκτησιν καινουργῶν μονάδων. Χάρις καὶ εἰς τὰς εύνοιας περιστάσεις πλείσται οἵσαι παραγγελίαι ἐδόθησαν, μὲ ἀποτέλεσμα νά κατέχωμεν σήμερον ἔνα ἀξιόλογον καὶ διεθνῶς υποδογίσιμον στόλον δεξαμενόπλοιών.

**NEPTUNOS**  
AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.  
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING  
NAVAL CONTRACTORS  
TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P.O. BOX 1047

Ship maintenance, Riggers and sailmakers, Labour Contractors, Boiler Scaling,  
Ballast Tanks and Cargo Oil Tanks especially, Carpenter's works undertaken  
by Contract or by day.

Εἰς τὴν στατιστικήν μας τῆς 1ης Ιουλίου ἀνεγράφομεν «ὅτι οἱ ὀρθοὶ μοί τῆς ἀργούσης χωρητικότηος εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου ἐκαλλιέργουν τὴν ἀπαίσιοδιοξίαν διὰ περατέρω δυσμενεῖς ἔξειδεις κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον». Ἡ δυσμενός ἐκείνη πρόβλημα, δασιζομένη εἰς τὴν καταθλιπτικήν εἰκόνα τῆς ναυλαγορᾶς, ἐπηλήθευσε. Ἀλληλοδιαδόχως παρωτίζοντα τὰ φορτηγά μας σκάφη εἰς τοὺς ἔθνους μας λιμένας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερον. Εἰς τὴν Κυνόδουραν, εἰς τὸν Σκαραμαγκάν καὶ εἰς τὸ Ἀμπελάκι συνεπλήρωθησαν δλαι αἱ θέσεις ἀγκυροδολίας καὶ πολλὰ σκάφη μας ἐτράπησαν πρὸς παροπλισμὸν εἰς Σύρον, Χίον, Χαλκίδα, Καλαμάταν, ἔτι δὲ εἰς τὸν κόπον Φούρκερι, τὴν Κέαν, τὴν Πύλον, τὸ Πόρτο Χέλι καὶ ἀλλαχοῦ. Εἶναι ἀξιοσημείωτον, ότι ἡ παρούσα κρίσις ἐπλήξει, κατὰ κύριον λόγον, τὰ σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Ἐπὶ 162 παρωτίσμενών, ὥκεανοπόρων φορτηγῶν μας, συνολικῆς χωρητικότηος 1.098.439 τ. γκρός, τὰ 133, χωρητικότηος 933.710 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην. Τὰ «λίμπερτους» ἐδέχθησαν τὸ καίριον πλήγμα. Αὐτὰ καὶ κατέκλυσαν, κυριοτεκτικῶς, τὰ ἀγκυροδολία τοῦ παροπλισμοῦ. Σκάφη δαπανήρα, μὲ μικράν ταχύτητας καὶ ἀπόρροφορον διά περιόδους τῶν 10.000 τόνων d.w., δὲν ἡδυνήθησαν νά ἀντιμετωπίσουν τὰς χολεπάς συνθήκας τῆς ἀγορᾶς.

"Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ συγχρονισμένα φορτηγά καὶ τὰ νεότευκτα εμπάλκερριερς" ὑπέρηξαν παραγόντες περατέρω επιδεινώσεως τῆς θέσεως τῶν «λίμπερτους». Τὰ σκάφη αὐτά, μὲ τὴν ψηλοτέραν ταχύτητα, τὴν μεγαλύτεραν εἰς d.w. ίκανότηταν καὶ τὰς μικροτέρας δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως, ἀνέλαθον τὴν πρωτοπορίαν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, δεσχόμενα μικροτέρους ναύλους καὶ ἀποκομίζοντα πτωχά, βεβαίως, κέρδη, ἐκεῖ δημοσίου τοῦ λίμπερτους θά ἀπέφερον πραγματικὴν ζημίαν εἰς τοὺς διαχειριστάς των. "Ἐπάναγκες θέμεν κατέστη τὸ ἀποσύρωνται, τὸ ἐν μετὰ τὸ ἄλλο, τὰ λίμπερτους, ἐκ τῆς ὑπερεσίας, διότι ὁ παροπλισμὸς ἀπετέλει τὴν μόνην διέξοδον διὰ τοὺς πλοιοκτήτας των πρὸς ἀποφυγὴν διαρυτέρων ζημιῶν. Πρέπει αἱ ἀκόμη συνεχίζονται. Εἶναι ἀληθές, ότι οἱ κατάπλοιοι προπλισμοὶ συνεχίζονται. Εἶναι ἀληθές, ότι κατὰ μήνα Σεπτέμβριον κατέστησαν ἀραιότεροι, ή ἀμπτωτικοὶ δημοσίες δημοσίες έξακολούθει, χωρὶς ἀκόμη νά διαφαίνεται ἡ παλίρροια. Τὴν φορὰν αὐτὴν ἡ περιπέτεια ἐμφανίζει σοδαρούς κινδύνους. "Ἐλλείπουν τὰ διαθέσιμα ἀποθεματικά κεφάλαια, ἐνῷ πλείσται δσαι ὑποχρέωνται σεβαστοὶ κεφάλαια, καὶ αἱ συμειώσεις προηγουμένων διαρυτέρων ζημιῶν. Πρέπει αἱ ἀκόμη σταθεράν τὴν πρόστιμην προηγουμένων πέντε τριμήνων, ἐμφανίζουν σταθεράν τὴν πρόστιμην πορείαν τοῦ ἀργούντος τονάκ, ὡς δεικνύει ὁ κάτωθι πάναξ:

Διαφοροί γ' 3ημήνου 1962

"Εναντί 6" τριμήνου 1962 .....	τ. γκρός	+ 603.994
"Εναντί α' τριμήνου 1962 .....	>	+ 173.290
"Εναντί δ' τριμήνου 1961 .....	>	+ 494.025
"Εναντί γ' τριμήνου 1961 .....	>	+ 195.654
"Εναντί 6' τριμήνου 1961 .....	>	- 162.240
"Εναντί α' τριμήνου 1961 .....	>	+ 188.230

Μὲ ἔξαριστην τοῦ β' τριμήνου π. τ. ζητού, ότι ἐσημειώθη συμπτωματική υποχρόωσης, ὀφειλομένη εἰς ἀπρόδοπτον, ἀλλὰ προσωρινή, ἀναζωγόνησην τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τάνκερς, δλα τὰς τάνκερς τρίμηνα ἐμφανίζουν αὐξήσιν τοῦ παροπλισμοῦ, διαρυτέρων τὴν κατηγορίαν τῶν τράμπτων φορτηγῶν.

Τὴν 30ην Σεπτέμβριον ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας — καὶ ιδίᾳ εἰς τὴν περιοχὴν Πειραιῶς — 162 σκάφη, 1.036.952 τ. γκρός, εἰς δὲ τὸ ἔξωτερον 61, χωρητικότηος 459.738 τ. γκρός, μὲ συνόλον οὕτω παροπλισμοῦ 223 πλοίων (φορτηγῶν καὶ τάνκερς) συνολικῆς χωρητικότηος 1.496.690 τ. γκρός καὶ μὲ τὴν ἀκόλουθην κατανομήν:

"Υπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν .....	121	τ. γκρός	755.849
"Υπὸ «σημαίας εὔκολιάς» .....	102	>	740.841

Σύνολον .....

223 > 1.496.690

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No 610

Telegram CONTOURA

B E I R A

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS

Τὰ ἐν λόγῳ εἶχον παροπλισθῆ :

Εἰς τὴν Ἑλλάδα .....	162	τ. γκρός	1.036.952
Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν .....	61	»	459.738
Σύνολον .....	223	»	1.496.690
"Οσον ἀφορᾶ τὴν σύνθεσιν της, ἡ παροπλισμένη αὕτη χωρητικότης κατενέμετο εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας σκαφῶν:			
Φορτηγὰ μεταπόλ. ναυπηγήσεως .....	9	τ. γκρός	64.373
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως .....	133	»	933.710
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως .....	21	»	100.346
Φορτηγὰ μεσογειακά .....	26	»	37.576
Δεξαμεν. μεταπόλ. ναυπηγήσεως .....	9	»	116.889
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως .....	20	»	209.627
Δεξαμεν. προπόλ. ναυπηγήσεως .....	5	»	34.169
Σύνολον .....	223	»	1.496.690

"Η σύγκρισις μὲ τὸ προηγούμενον τρίμηνον διεργάται ἀποκλειστικῶς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν καὶ εἰδικῶτερον τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς, τῶν ὅποιων ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης ἐτριπλασίασθη, ἐνῷ ἡ διακύμανσις διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ὑπῆρχεν ἀσήμαντος. Παραστατικώτερον, ἡ μεταξὺ τρίτου καὶ δευτέρου τριμήνου διαφορὰ ἐμφανίζεται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα:

Β' Ζημην.	Γ' Ζημην.	Διαφορὰ				
Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός	Πλοιά T. γκρός				
Φορτ. ὥκεανοπ.	76	502.329	163	1.098.429	+ 87	+ 596.100
Φορτ. μεσογ.	32	46.973	26	37.576	— 6	— 9.397
Δεξαμεν.	30	343.394	34	360.685	+ 4	+ 17.291
Σύνολον	138	892.696	223	1.496.690	+ 85	+ 603.994

Αἱ κατηγορίαι τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων διετηρήθησαν καὶ κατὰ τὰ δύο ὑπὸ σύγκρισιν τρίμηνα γύρω ἀπὸ τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα μὲ διαμάντους αὐξομειώσεις.

Παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα τῆς πορείας τοῦ παροπλισμοῦ κατὰ τὰς διαφόρους μεταπολεμικάς κρίσεις, ιδίᾳ δὲ ἀπὸ τοῦ 1958 καὶ ἐντεῦθεν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔτη 1949 καὶ 1952:

	Δύναμις	Ἀργοῦσα	Ποσ. %
Δεκέμβριος 1949 .....	2.590.906	623.026	24.04
Δεκέμβριος 1952 .....	4.029.667	622.962	15.45
'Απρίλιος 1958 .....	10.929.295	2.772.430	25.36
'Ιούνιος 1958 .....	11.304.125	3.740.163	33.19
Σεπτέμβριος 1958 .....	11.683.031	3.785.586	32.40
Δεκέμβριος 1958 .....	11.899.383	3.344.161	28.94
'Απρίλιος 1959 .....	11.841.963	3.232.561	27.29
'Ιούνιος 1959 .....	12.036.139	3.491.339	29.00
Σεπτέμβριος 1959 .....	12.146.410	3.552.910	29.04
Δεκέμβριος 1959 .....	12.456.159	2.271.962	18.24
'Απρίλιος 1960 .....	12.601.373	1.813.953	14.40
'Ιούνιος 1960 .....	12.592.944	1.685.322	13.41
Σεπτέμβριος 1960 .....	12.535.913	1.445.041	11.70
Δεκέμβριος 1960 .....	12.200.764	793.814	6.50
'Απρίλιος 1961 .....	12.439.756	704.466	5.68
'Ιούνιος 1961 .....	12.558.927	1.054.936	11.91
Σεπτέμβριος 1961 .....	12.691.466	697.042	5.49
Δεκέμβριος 1961 .....	13.036.640	398.671	3.06
'Απρίλιος 1962 .....	13.128.907	719.406	5.47
'Ιούνιος 1962 .....	13.248.785	892.696	6.70
Σεπτέμβριος 1962 .....	13.160.955	1.496.690	11.37

Τὰ ὑψηλότερα ποσοστά παροπλισμοῦ κατὰ τὰς ναυτιλιακάς κρίσεις τῶν ἔτων 1949 καὶ 1952 ἡσαν, ἀντιστοίχως, 24.04 καὶ 15.45, ἐνῷ κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἔτων 1958 — 60 τὸ ἀνώτατον ποσοστὸν ἐσήμειώθη τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1958 μὲ 33.19, ὅπερ ἦτο καὶ τὸ μεγαλύτερον τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου. Ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου 1959 ἤρχισεν ἡ βαθμιαία κάμψη, μὲ ποσοστὸν 29.04, διὰ νὰ μειωθῇ κατὰ Δεκέμβριον 1961 εἰς 3.06, ὅπερ ἦτο τὸ χαμηλότερον ποσοστὸν ἀργίας τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου. "Εκτὸτε ἤρχισεν ἡ νέα ἄνοδος, διὰ νὰ φάσῃ κατὰ Σεπτεμβρίου τρ. ἔτους εἰς τὰ 11.37.

## ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

## ΣΥΡΟΣ

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

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

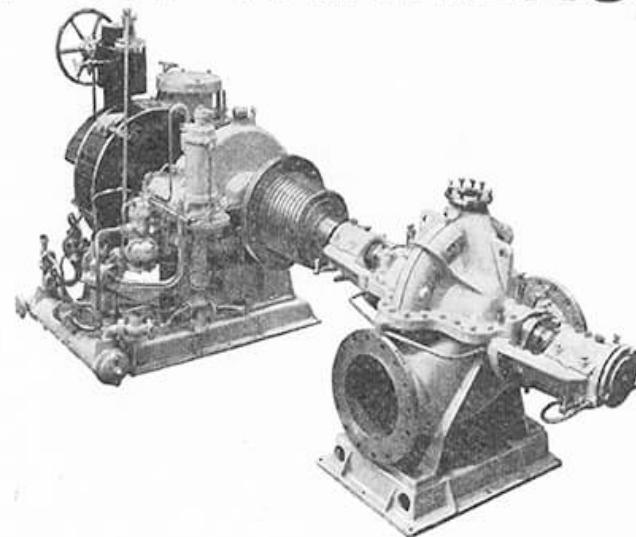
ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΕ 4

Rex Publicity Ltd. DRYSDALE Final Proof CEC21268

DRYSDALE

# CARGO PUMPS FOR TANKERS



Built to the highest design standards for reliability, safety and efficiency the Drysdale range of cargo pumps cover all requirements of capacity and discharge pressure—horizontal and vertical, one and two stage pumps are available.

Pumps are supplied with either electric motor or steam turbine drive. In the case of turbine drives saturated or super-heated steam can be used.

DRYSDALE & CO. LTD.

YOKER - GLASGOW - SCOTLAND

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΕΜΕΙΣ ΟΙ ΥΠΟΑΝΑΠΤΥΚΤΟΙ

Θά γηθελε, ἀλλὰ καὶ θὰ ἔπειτε νὰ σχολιάσῃ, κάπως, καὶ ἡ δικῆ μου στήλη τὸ ἐπεισόδιο τοῦ φορτηγοῦ μας «ΜΑΡΙΕΤΤΑ». Ὁμολογῶ δὲ μόνον εἰναι πολὺ συμπαθής ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις στὴν ὅποια ἀνήκει αὐτὸ τὸ πλοῖο. Τόσο συμπαθής ὡστε δὲν θὰ δυσκολεύσουν καὶ ἀποστάτης νὰ γίνω ἀπὸ τις τάξεις τοῦ, ὡς τώρα, ἐπαγγέλματός μου — ἂν φυσικά μὲ τεῖτε ή λεπτομέρεια τοῦ ἐπεισοδίου — τασσόμενος μὲ τὰς ἀπόφεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ τῆς «ΜΑΡΙΕΤΤΑΣ».

Παραποτύμενος τώρα τόν σχετικὸν σχολίων δὲν νομίζω δὲτι ἐμποδίζομαι νὰ ἀπλώσω τὴ συζήτηση γύρω ἀπὸ τὸ περιέργο φαινόμενο τῆς ἀναζητήσεως, μερικές φορές, ξένων ναυτικῶν στὰ ἑλληνικὰ καράδια. Τὴν δὲ περιέργειὰ μου αὐτὴ τὴν ἰνίσχυε τὸ ἀναμφισβήτητο φαινόμενο, ποὺ δὲ πολὺ καλὸν γνωρίζουμε, δὲτι, ἀντίθετα ἀπὸ αὐτές τις σποραδικὲς ἀναζητήσεις ξένων ναυτικῶν στὰ ἑλληνικὰ πλοῖα, γενικὴ εἶναι ἡ ἀναζητήση καὶ ἡ προτίμηση Ἐλλήνων ναυτικῶν στὶς σοθαρώτερες ξένες ναυτιλίες. Φθάνει δὲ αὐτὴ ἡ προτίμησις σὲ τέτοιο δαβιδό. ὡστε ἄν ἐλειπαν οἱ διάφοροι φραγμοί (συνδικάτα, ἴμιμιγγέρεια, διπλώματα κλπ.) ζήτησα εἰναι ἄν καὶ ἔνας δικός μας ναυτικὸς θὰ ἔμενε διαθέσιμος για τὰ καράδια τῆς σημαίας μας.

Στὰ προπολεμικὰ χρόνια δὲν ὑπῆρχε ἀγγλικὸ καράδι δίχως ἔνα-δύο δικούς μας στὸ πλήρωμά του. «Ἡσαν οι λεγόμενοι «Ἐγγελεζο-ρωμαῖοι». Ἀλλὰ καὶ σήμερα δὲν ὑπάρχει ἀμερικανικὸ πλοῖο χωρὶς τὴν παρουσία ἑκεῖ Ἐλλήνων ναυτικῶν, ποὺ προέρχονται δοῦ μόνο ἀπὸ τὸν κόσμο τῶν ἀπόδημῶν μας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ γηγενεῖς ναυτικούς ἐξ Ἑλλάδος. Οι δὲ θέσεις ποὺ κατέχουν δὲν εἶναι τῆς κατωτάτης ἱεραρχίας. Πλοιάρχοι, μηχανικοί, ὀσυρματισταί, ναύκληροι καὶ μάγειροι. «Ολοι τους δημιουργούν περὶ τὸ ὄνομά τους τιμητικὴ ἀτμόσφαιρα, ποὺ ἀκτινοβολεῖται τιμητικὴ γύρω ἀπὸ δὲ τὸν ἑλληνικὸ ναυτεργατισμό, χαρίζοντας τοῦ ξεχωριστὴ φήμην. Δὲν εἶναι αὐτὰ δικά μου συμπεράσματα. Πρόκειται περὶ θέματος γνωστοῦ σὲ δικούς μας καὶ σὲ ξένους.

«Ως τόσο, ἔμεις μεταξὺ μας κατηγορούμεθα καὶ δὲν δυσκολεύμαστε, σὰν τύχη περισταση, νὰ βγάλομε ἀντίθετα συμπεράσματα.

Κουσούρια ἀρδαίζουμε πρὸς ἑαυτούς καὶ ἀλλήλους. Χωλαίνουμε, λέμε καὶ σὰν ναυτικοί!.. «Υποανάπτυκτοι καὶ πρόχειροι αὐτοκαλούμεθα καὶ σ' αὐτή μας τὴν ἐπίδοση!.. Καὶ κοντὰ σ' ἄλλα, ἔχουμε καὶ... γλώσσα. Προβάλλουμε καὶ ἀξιώσεις!.. Ἔνῳ οἱ ἄλλοι, οἱ ξένοι, ἐκτὸς δὲτι προηγούνται σταθμούς καὶ παρασάγγες στὴν ναυτικὴ τους τὴν τέχνη, ἔχουν καὶ ἕνα σωρὸ συμπληρωματικὲς ἀρέτες. Εἶναι πειθαρχικοί. «Ἔχουν εὐγενικοὺς τρόπους. Δὲν εἶναι παράλογοι στὶς ἀξιώσεις τους καὶ τὸ κυριώτερο, εἶναι κατὰ πολὺ φθινότερο ἀπὸ τὸν δικούς μας.

Φυσικά, ὅλα αὐτὰ ἔγω τὰ ἀκούωντας, κατὰ ποὺ λένε, ὅπως θερεσὲ τὰ ἀκούει καθένας ποὺ ξεύρει καλὰ τὰ πράγματα. Γι' αὐτὸ λοιπὸν τὸ περιστατικὸ τῆς «ΜΑΡΙΕΤΤΑΣ» μόνο μὲ τὸν παράγοντα «πεῖσμα» ἄν τὸ συνδυάσουμε θὰ τὸν δρούμε τὴν ἔξηγηση.

«Ἀλλά, ἀφοῦ τὸ φέρει η κουβέντα, ἀς ρίζουμε μιὰ ματιὰ στὰ συμβαίνοντα σ' αὐτές τις προηγμένες ναυτιλίες καὶ στὰ φερσίματα τῶν ὑποδειγματικῶν αὐτῶν συναδέλφων μας. «Ἴσως μπορέσουμε μὲ τὰ παραδείγματα τους νὰ καταποθισθοῦμε κι' ἔμεις, ὡστε νὰ μπορέσουμε νὰ ἀποδάλουμε καποτε τὰ ἐλαττώματά μας, ξεφεύγοντες ἀπὸ τὸν χαρακτηρισμὸ τῶν «ὑποαναπτύκτων».

Αὐτά ποὺ θὰ πῶ δὲν τρόκειται νὰ τὰ ἀντλήσω ἀπὸ τὶς δικές μου ἀναμηνήσεις καὶ τὶς δικές μου παρατηρήσεις. «Ὕπάρχει, φυσικά πλούσιο τέτοιο ἀρχεῖο στὴ μνήμη μου, ὅπως πλούσια συγκομιδὴ ὑπάρχει καὶ στὴν μνήμη ὅλων τῶν ναυτικῶν. Θὰ περιορισθῶ νὰ ἐπαναλάβω ὅσσα τελευταῖς γράφονται στὸν δικό μας τὸν Τύπο, τὸν ναυτικό, ἀλλὰ καὶ τὸν ἡμερήσιο.

«Ἔχω δύο τέτοια πρόχειρα παραδείγματα, ποὺ δημοσιεύθηκαν πρόσφατα. Τὸ πρώτο ἀναφερόμενο στὴ συμπεριφορὰ Ἀμερικανοῦ ναυτικοῦ, δημοσιεύθηκε στὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τῆς Ιησ. Σεπτεμβρίου ἔ.ε. στὴ σελίδα 32 καὶ στὸ θέμα «ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ».

«Μία τῶν ἡμερῶν — γράφει — κατέπλευσεν εἰς τὸ Τακοράδι, Χρυσῆς Ἀκτῆς τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς, τὸ ἀμερικανικὸ δηζελόπτοιο «ΝΤΕΛ - ΡΙΟ». Ό ἐκ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος του Χέρμαν Χόμης ἔξηλθεν εἰς τὴν ξηράν. «Ἴσως δὲ ἔχων στενοχωρίας, μετέδην νὰ παρακολουθήσῃ θρησκευτικὴ τινὰ συγκέντωσιν. 'Εκεὶ ήκουσε διδασκαλίαν, σύμφωνα μὲ τὴν ὄποιαν, ἀν ἥθελε νὰ διορθωθῶν τὰ πράγματα, ὥφειλε νὰ προῆι εἰς τρεῖς πράξεις: 1) Νὰ ἀναγνώσῃ τὸ 13ον κεφάλαιον τοῦ διδίλιου τοῦ Δανιῆλ καὶ μετά νὰ ἀποκόψῃ τὴν δεξιάν του χειρά. 2) Νὰ ἀναγνώσῃ 13 κεφάλαια τοῦ διδίλιου τῶν Ἐβραίων καὶ κατόπιν νὰ ἀποκόψῃ τὸν ἀριστερόν του πόδα εἰς τὸ ύψος τοῦ γόνατος. Καὶ 3) Νὰ ἀναγνώσῃ τὴν Ἀποκάλυψιν, διὰ τὴν ὅποιαν δῶμας δὲν ἀναφέρεται τί

ἄλλο θὰ ἔπειτε ν' ἀποκόψῃ.

«Ο Χόμης συνεμορφώθη μόνον μὲ τὴν πρώτην ἐντολήν. 'Αλλὰ ἐπειδὴ δὲν ἡ στάθιμη ἀρκετὴν εὐχαρίστησιν, μετενόησε καὶ δὲν ἐπροχώρησε. Νέες δὲ μερικές σκέψεις του, ίσως δὲ καὶ συμδουλές ἄλλων, τὸν ἐπεισοδιον νὰ στραφῇ κατὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας τοῦ πλοιού του ἐπιδιώκων ἀποζημίωσιν, μὲ τὸν ισχυρισμὸν δὲτι ἔξι αἰτίας της ἔγινε ἀνάπτρος!».

«Ἐμάς δὲν μᾶς ἐνδιαφέρει νὰ μάθουμε ἀν κέρδισε ἡ δοχεῖο, δὲ τὸ δική του. 'Η διαγωγὴ του μᾶς συγκινεῖ καὶ τὸ παραδείγμα του θαυμάζουμε. «Ἴσως νὰ ἀξιζῇ νὰ τὸ υιοθετήσουμε καὶ νὰ τὸ μιμηθοῦμε ἀν θέλουμε ν' ἀλλάξουμε τὸ δρόμο τῆς μοίρας μας καὶ νὰ πάνε τὰ πράγματά μας καλύτερα. Τὸ μόνο ποὺ μαραζεῖνει εἶναι τὸ τί σχέση ἔχει ὁ μακαρίτης δὲ τὸν Δανιῆλ μὲ δὴ ἀυτὴ τὴν ιστορία. Στὴν «Αγίᾳ Γραφῇ, ὅπου ἡ περιέργεια μᾶς παρέπεμψε νὰ φωτισθοῦμε, διαβάσαμε τὸ σχετικὸ κεφάλαιο. Τέτοια παραίνεση ἀποκοπῆς χειρῶν, ποδῶν καὶ ἄλλων μελῶν τοῦ σώματος δὲν εἰδάμε πουθενά. 'Ο Δανιῆλ καὶ οι συνεργάτες του, 'Ανανίας, Μισαΐτης καὶ Ἀξαρίας, ἥσαν εὔσεβες νέοι, ποὺ προτίμησαν τὸν θάνατον ἀντὶ νὰ προσκυνήσουν τὴν προσωπικὴ εἰκόνα τοῦ Βασιλικοῦ Ναβούχοδονσόρα. Διέφυγαν δωμάς τὸν θάνατον χάρις στὴν πίστη τους καὶ τὴν ἐπέμβασην 'Αγγέλου ἐξ Οὐρανῶν. 'Ἐτσι δύγκων ἀρτιμελέστατοι ἀπὸ τὴν «Κάμινον τοῦ πυρός» καὶ ἀπὸ τὸν «Λάκκον τῶν λεόντων». Γιατὶ ἀραγεὶς δὲ τὸν Χόμης ἔπειτε νὰ κοψοχειρισθῇ γιὰ ν' ἀποδείξῃ τὴν εὔσεβειά του; 'Αλλὰ αὐτὴ εἶναι δική του δουλειά. Τὸν ἀφίνουμε, λοιπὸν νὰ συνείση τὸν δικαστικὸ ἀγώνα του καὶ προχωρούμε στὸ δεύτερο παραδείγμα. Τὸ ἀντιγράφουμε ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» τῆς 21ης Ιουλίου ἔ.ε., καταχωρημένο μὲ τίτλο «ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΩΝ»:

«ΜΠΡΙΣ ΣΤΟΛ (Ἄγγλιας), 20.— Εἰς δίκην ἡ ὅποιας ἥρχισε χθὲς ἐνταῦθα κατετέθη δὲτι δύο Βρετανοὶ ναυτικοὶ ἔρριψαν σύντροφόν των ὡς βορὰν τῶν καρχαριῶν, εἰς τὰ ὄυατα τῶν Δυτικῶν Ινδιῶν, διότι οὐτοὶς ἀντελθήθη δὲτι οἱ δύο δολοφόνοι προσεπάθουν νὰ ἀποκρύψουν κλαπέντα ύπ' αὐτῶν ἐμπορεύματα. Τὸ πτώμα τοῦ ἀτυχοῦς Βρετανοῦ ναυτικοῦ δὲν ἀνευρέθη. 'Η θαλασσαὶς αὐτὴ τραγωδίας ἐστημειώθη ἐπὶ τὸν 9/100 τόνων δραμάτων θραστού φορτηγοῦ «Καμίντο», 60 περίπου μίλια ἀνοικτά τοῦ λιμένος 'Αντωνίου τῆς Ιαμαϊκῆς. Τὸ θρατανικὸ φορτηγὸν κατηγορούντετο εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Τὸ θύμα, τὸ δόπιον ὄνομαζετο Τζέσε Γκολτινικὶς καὶ ἡτοί λικίας 61 ἑτῶν, ἀφυπνίσθη μίαν νύκτα καὶ καθὼς ἔβγαιος ἀπὸ τὸν θαλασσίσκον του εἰδεῖ τὸν δράστας τὰ προσπάθουν νὰ ἀποκρύψουν κλαπέντα ἐμπορεύματα. Προηγουμένως οἱ δράσται εἴχον ἐπιδιόθη εἰς οἰνοποσίαν. Αὐτὰ ἀνέφερεν εἰς τὸ δικαστήριον ὁ εἰσαγγελέας. Κήπετε Μπάρνς, ὁ ὄποιος προσέθεσεν δὲτι οἱ δύο φονεῖς ἐκτύπησαν τὸ θύμα μὲ μίαν κενήν φιάλην οίνου καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ ἔρριψαν εἰς τὴν θάλασσαν. Εἰς ἑταῖς τῶν κατηγορουμένων ἐδήλωσεν εἰς τοὺς ἀνακριτὰς τὰ ἔχεις: Τὸν εἰδάμε νὰ βυθίζεται καὶ δὲν ἐπανήθε πάλιν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν. 'Οπωδήποτε οἱ καρχαρίαι θὰ τὸν κατεσπάρασσον εὐθὺς ὡς ἐμπύριζον τὸ αἷμα του. Οι δύο δράσται εἶναι οι Μάικελ Κλίκα, λικίας 23 ἑτῶν καὶ Οὐάινταν Κίγκ, 21 ἑτῶν.

«Ἐδώ ποὺ τὰ λέμε καὶ γιὰ νὰ ἐπαναφέρουμε τὴ συζήτηση στὴ σοβαρότητα, πρέπει νὰ παραδεχθοῦμε πώς στὴν ιστορία τῆς δικῆς μας ναυτιλίας καὶ διὰ μέσου τῶν αἰώνων, τετοίες ἀθλιότητες δὲν καταχωρούνται πουθενά. 'Αλλου εἰδους ἀταξίες, ναί. Κάποιες ἀπειθαρχίες, κάποιοι τραμπουκισμοί, κάποιοι κακοκεφαλίες. Σχιζοφρενικὲς δῶμας ἀλιθιότητες καὶ ἀνατριχιαστικὰ ἐγκλήματα, μαζὶ μὲ ἐνδημικὸ καὶ καθολικὸ ἀλκοολισμό, ὄχι. Τέτοιους ζεπεσμούς, οὔτε ἀκούσαμε οὔτε πρόκειται ν' ἀκούσουμε.

Καὶ λέμε γιὰ μιὰ φορὰ ἀκόμη, ὅτι, ὁ καλύτερος εἶνος ναυτικὸς εἶναι κατώτερος ἀπὸ τὸν χειρότερο δικό μας. Εἰπειδὴ δὲ ἡ περίπτωση τοῦ φορτηγοῦ «ΜΑΡΙΕΤΤΑ» προκαλεῖται ἀπὸ ἀσυρματιστήν, πληροφορούμενος τὸν πλοιοκτήτην του δὲτι δολοφόνοι οἱ «Αγγλοι» ἀσυρματισταὶ εὐρίσκουν συνεχῆ ἐργασίας στὰ πλοῖα τῆς πατρίδος τους. «Ολοι δὲ ἀνήκουν στὴν ἀγγλικὴ ἐταιρία ἀσυρμάτου, ἀπόλαυμάντες κλιμακωτές ἀποδοχῆς μὲ ύψος πολὺ ἀνώτερο τῶν δικῶν μας. Μερικοὶ ἀπὸ αὐτούς ἀποπέμπονται, εἴτε ὡς μέθυσοι, εἴτε κατεχόμενοι ἀπὸ πολλὰ ἄλλα ἐλαττώματα, ἀπὸ κείνα, ποὺ μηνυμούνται καὶ δὲν μηνυμούνται. Αὗτοί οἱ «Αγγλοι» παραστοῦνται ἀκάστοτε, ὅταν πρόκειται νὰ ἀνισχυθῇ καὶ ἐξυπηρετηθῇ κάποιο πεῖσμα. Πολυδιόλεμόν εἶναι τὸ θέμα καὶ ίσως νὰ μὴν ἔπειτε νὰ τὸ ξαναφέρουμε στὴ συζήτηση. Πράγματι, πολὺ ἀτυχοῦ εἶναι τὸ ἐπεισόδιο. Περισσότερο δὲ ἀτυχοῦ γιατὶ προσκομίζεται ἀπὸ ἐφοπλιστὴ τῆς ἀνωτερότητος ἐνός κ. Εὔσταθίου.

## ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Ση μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ο συνεργάτης μας εἰς ἓνα διακινόν την σημείων λανθάνεται. Δὲν ὑπάρχουν προσφερόμενοι «Ελλήνες ἀσυρματισταί. Οι πλοιοκτήται ἀναγκάζονται νὰ προσλαμβάνουν τοὺς δῶμας τους. Ση μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,, ΝΟΤΑΡΑ 77.

## ΤΟ "ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ"

Ο ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,, ΝΟΤΑΡΑ 77.

ΟΙ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΟΙ ΤΟΜΟΙ ΔΡΑΧ. 550.—

ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΟΛΩΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕ  
ΠΕΡΙ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΓΑ ΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΝ

## TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

### NEON PANTAR ME AUTOMATON YΠΟΤΥΠΩΣΕΙΝ

Εις τὴν προσπάθειαν της πρὸς τελειοποίησιν τῶν συσκευῶν τῆς, ἡ ἑταῖρις ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων Ντέκκα προσέδη εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ Ραντάρ τύπου 969/ARP, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ συνδυασμὸν τοῦ παλαιότερου τύπου TM 969 μετὰ τῆς νέας συσκευῆς Automatik Relativ Plotter, τύπο 50. Πρόκειται δηλαδὴ περὶ συνδυασμοῦ ραντάρ παρέχοντος τὴν κίνησιν τῶν «ἐν φύει» πλοίων (true motion) μὲν αὐτόματον ὑποτυπωτὴν καί, ἐπομένων, καθίσταται δυνατή ἡ πλήρης ἀξιολόγησις τῶν ἐνδείξεων τῆς συσκευῆς, χωρὶς ὃ ἀξιωματικὸς γεφύρας νὰ ἀπασχολήται μὲ τὴν ὑποτυπωτὴν καὶ χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ὁ φόδος τυχὸν λαθῶν κατ' αὐτήν.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι ἡ ἀξία μιᾶς συσκευῆς ραντάρ ἀποδεικύεται κυρίως ἡ τῆς ἀποδόσεως αὐτῆς ἐντὸς περιῳρισμένων ὑδάτων μὲ μεγάλην κίνησιν πλοίων, ὅτε ἡ ταχύτης μεθ' ἡς δυνάμεθα νὰ ἀρυθῷμεν τὰ περὶ τῆς πορείας καὶ ταχύτητος τῶν περὶ ἡμᾶς πλοίων ἀναγκαιοῦντα στοιχεῖα ἔχει ζωτικήν, πράγματι, σημασίαν.

Ἡ νέα αὔτη συσκευὴ ἐπιτρέπει εἰς ἕνα συνήθους πείρας παρατηρητὴν νὰ λαμβάνῃ πέρον τῶν εἰκοσί στιγμάτων πλοίων κατὰ λεπτόν, πράγμα τὸ ὅποιον θεωρεῖται πλέον ἡ ἐπαρκές διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν καὶ τῶν δυσχερεστέρων ἀκόμη περιπτώσεων, ποὺ εἶναι δυνατὸν ἐν τῷ πράξει νὰ συναντήσῃ τις. Εἰς τὴν πραγματικότητα ἡ συσκευὴ μεταβιβάζει αὐτομάτως τὰ στοιχεῖα διοπτεύσεως καὶ ἀποστάσεως ἐκ τῆς ὀθόνης τοῦ ραντάρ «ἀληθῶν κινήσεως» εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ αὐτομάτου ὑποτυπωτοῦ.

Ο ὑποτυπωτὴς εἶναι μηχανοηλεκτρικός καὶ ἀποτελεῖται ἀπὸ λείαν ἐπιφάνειαν γραφείου, τοποθετημένην ἐπὶ εἰδικῆς βάσεως παραπλέυρως τῆς συσκευῆς ραντάρ. Ἡ ἀνά ἐπιφάνεια τοῦ ὑποτυπωτοῦ ἀποτελεῖται ἀπὸ φύλλον πλαστικῆς ὑάλου, ὑπὸ τὸ ὅποιον τοποθετεῖται τὸ φύλλον χάρτου ὑποτυπώσεως. Ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς ὑάλου εἶναι χαραγμένα εἰς ἀξιομυθικὸς κύκλος διαμέτρου 18 ἵντσων καὶ δίκτυον κύκλων ἀποστάσεως καὶ γραμμῶν διοπτεύσεων ἀπὸ τοῦ κέντρου πρὸς τὴν περιφέρειαν τοῦ κύκλου. Εἰς τὴν ἡλεκτρομηχανικὸς δρασίαις, ἐλεγχόμενος ἐκ τῶν ἐνδείξεων τῆς συσκευῆς τοῦ ραντάρ καὶ ἐκκινῶν ἐκ τοῦ κέντρου τοῦ χάρτου ὑποτυπώσεως, χαράσσει ἐπ' αὐτοῦ τὰ στίγματα καὶ τὴν σχετικὴν πλεύσιν τῶν «ἐν φύει» ἀντικειμένων. Τὰ στίγματα παριστῶνται μὲν μαύρας στιγμάτων, δὲ χρόνος δὲ καθ' ὅν ἐλήφθη ἐκαστὸν στίγμα σημειώνεται παρ' αὐτὸν ἐπίσης αὐτομάτως δι' ἐρυθρῶν ἀριθμῶν, μὲ προσέγγισιν 15 δευτερολέπτων.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἡ ἀληθῆς κίνησις ποὺ δίδεται ἀπὸ τὴν ὀθόνην (P. P. I) τοῦ ραντάρ συμπληρούνται καὶ παραδάλεται πρὸς τὴν σύγχρονον σχετικὴν κίνησιν, ποὺ παρέχει ὁ ὑποτυπωτὴς, τὰ φύλλα τοῦ ὅποιον παρέχουν ἀκόμη καὶ μόνιμον ἀρχεῖον ὅλων τῶν παρατηρηθειῶν διοπτεύσεων καὶ ἀποστάσεων, μὲ τοὺς χρόνους αὐτῶν, ἡ ἀξία τοῦ ὅποιον εἶναι αὐτονότος — Ιδίᾳ εἰς περιπτώσεις ἀτυχημάτων.

Ἡ νέα συσκευὴ ἔχει καὶ ὅλο, μοναδικὸν εἰς τὸ εἶδος του, πλεονέκτημα, τὸν «προβλέπτην» (predictor) ὃς τὸν ἀποκαλοῦν οἱ κατασκευασταὶ του. Ἀποτελεῖται ἀπὸ κινητὴν ἐπιφάνειαν ὑποτυπώσεως, ἐπιτρέπουσαν τὴν ταχείαν καὶ εύκολωτήν ἐπίλυσιν ὀρισμένων ναυτιλιακῶν καὶ ὑποτυπωτικῶν προβλημάτων, Ιδίᾳ τῆς εύρεσεως τοῦ πλησιεστέρου σημείου προσεγγίσεως πάντων τῶν πλοίων, εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν πρόκειται νὰ μεταβάλῃ πλεύσιν τὸ πλοίον τοῦ παρατηρητοῦ, πρὶν ἡ λάβῃ χώραν ἡ μεταβολὴ αὕτη.

Ο κύλινδρος τοῦ χάρτου ὑποτυπώσεως τοῦ προβλέπτου δύναται ν' ἀντικατασταθῇ ἐντὸς δύο λεπτῶν καὶ ἐπαρκεῖ διὰ 50 διαφόρους ὑποτυπώσεων.

Ο προβλέπτης εἶναι τοποθετημένος ἀνωθεν τῆς σταθερᾶς ἐπιφανείας (τῆς ὑαλίνης δηλαδὴ) τοῦ ὑποτυπωτοῦ καὶ ἐπιλύει ἀνυσματικὰ τρίγωνα, δάσει μόνον τοῦ ἀνύσματος τοῦ ίδιου πλοίου.

#### ΒΕΒΑΙΑ Η ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΠΡΟΩΣΕΩΣ

Τὸ ἀτομόπλοιον «Σαβάννα» ἔξετέλεσε τὴν δημοτικὴν Σεπτεμβρίου τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον, πλέυσαν ἐκ Σαβάννας τῆς Γεωργίας εἰς Νόρφολκ τῆς Βιργινίας, πρὸ δὲ λίγων δὲ ἡμερῶν ἀπέπλευσε καὶ ἐκεῖθεν προοριζόμενον διὰ Σηάτλ τῆς Ουάσιγκτωνος, εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Ειρηνικοῦ. Οὐδέν

πλοίον τῆς ἐποχῆς μας ὑπέστη περισσότερας δοκιμὰς καὶ μελέτας ὅσον τὸ σκάφος αὐτὸν, τὸ ὅποιον ἀπέδειξεν ὅτι ἡ εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἔφαρμογή τῆς πυρηνικῆς προώσεως εἶναι πλέον μία πραγματικότης, ἐκ τῆς ὅποιας φυσικὸν ἀνακύπτει τὸ ἐρώτημα: πότε θὰ γενικευθῇ ἡ χρῆσις τοῦ νέου συστήματος προώσεως, καθισταμένου τούτου οἰκονομικῶν συναγωνιστῶν καὶ, ἐπομένως, συμφέροντος;

«Ἀν λάδη τις ὑπ' ὄψιν ὅτι οἱ παλαιοὶ κάτοικοι τῆς Μεσογείου ἔγκατέλειψαν τὰς διήρεις, τὰς τριήρεις καὶ ἀργότερον τὰς γαλέρας τῶν καὶ κατέψυγον εἰς τὰ ιστία, ὅταν ἡρχισαν νὰ δυσκολεύωνται εἰς τὴν ἔξαστησιν σκλάβων διὰ τὰς κώπας τῶν, ἂν ἀκόμη ἐνθυμηθῶμεν, ὅτι ἡ Ἀγγλία ἡρχισε νὰ χρησιμοποιεῖ διὰ τὴν ναυπηγησιν πλοίων τὸν σιδηροναυρούν τοῦ χάλυβα, σ্বαντὶς ἡρχισε νὰ στανίζῃ ἡ ἡδύτης ὅτι ἡ ὅριος ναυτικῆς έχει δρύσεις αὐτομάτως: ὅταν θὰ ἀρχίσῃ νὰ στανίζῃ τὸ πετρέλαιον.

Δὲν εἶναι εὐκολὸν νὰ προβλέψῃ τις πότε αὐτὸς πρόκειται νὰ συμβῇ, διότι ἐνῷ μερικοὶ ἐμπιερογνόμονες πετρελαῖον ὑπολογίζουν ὅτι περὶ τὸ 1975 ἡ Ἀμερικὴ θὰ εἶναι ὑπαγασμένη νὰ εἰσάγῃ πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν εἰς ὑγρὰ καύσιμα ἀναγκῶν της ἐκ τοῦ ἔξωτεροκοῦ, ὅλοι λέγουν ὅτι τὸ χρησιμοποιήσιμον παγκόσμιον ἀπόθεμα πετρελαῖον θὰ ἔχει περιττήθη περὶ τὸ 2050. Σημειώτεον ὅτι περὶ τὸ 1970 — 1975 ὑπολογίζεται ἐπίσης ὅτι θὰ ἔχῃ ἐπιτευχθῆ ἡ κατασκευὴ ναυτικοῦ πυρηνικοῦ ἀντιδραστήρας στοιχίζοντος ὅσον καὶ οἱ ἀντίστοιχοι λέδητες, οἱ καταναλίσκοντες πετρέλαιον.

Βασιζόμενοι ἐπὶ τῶν πρώτων ἀποτελεσμάτων τοῦ ἀντιδραστήρος τοῦ «Σαβάννα», κατασκευῆς Babcock - Wilcox, χρησιμοποιούντος ὑδροπιέσεως καὶ τροφοδοτούντος μὲ ἀτμὸν ἀτμοστρόβιλον μὲ μειωτήρα συνδεδεμένον μὲ μίαν μόνην Ἐλλικα, καταλήγομεν εἰς τὰ κάτωθι οἰκονομικοτεκνικὰ συμπεράσματα, λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν, ὅτι τὸ καύσιμον τοῦ πλοίου αὐτοῦ ἔχει δάρος μόνον 17.000 λιβρῶν.

Μία λίβρα ούρανίου 235 παράγει τὴν αὐτὴν ἐνέργειαν μὲ 2.240.000 λιβρας — ητοι 1.000 τόνους — πετρελαῖον, ἐνῷ ἡ λίβρα αὐτὴ τοῦ U - 235 καταλαμβάνει χῶρον ἐλασφρῶν μεγαλύτερον τῆς μιᾶς κυβικῆς ἵντσας. Ός γνωστὸν, χίλιοι τόνοι πετρελαῖον λεδήτων καταλαμβάνουν χῶρον 278.460 γαλονίων. «Ἄν τώρα ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι μία λίβρα πετρελαῖον παράγει θερμότητα 18.500 βρετανικῶν θερμικῶν μονάδων, διλέπομεν ὅτι ἡ αὐτὴ ποσότης, ητοι μία κυβικὴ ἵντσα περίπου, ούρανίου 235 παράγει θερμότητα 18.500 βρετανικῶν μονάδων, εγαλλυτέραν.

«Υπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις τὸ ἀγγλικὸν ὑπερωκεάνιον «Βασιλίσσα Μαΐρη», 83.000 κόρων, τὸ ὅποιον χρειάζεται 10.000 τόνους πετρελαῖον δι' ἕνα κυκλικὸν ταξίδιον 6.000 μιλίων εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν μὲ ταχύτητα 32 μιλίων, θά ἔχειάζετο πρὸς τοῦτο μόνον 10 λιβρας U - 235. «Ἄν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι ἔν δεξαμενόπλοιον 50.000 τόνων d.w. ἡ ἐν μεταλλοφόρον 25.000 τόνων διαθέτουν ἀντίστοιχως, 15 καὶ 10 τοῖς ἐκατόν τῆς χωρητικότητός των διὰ τὸ ἀναγκαῖον εἰς αὐτὰ καύσιμον, εἶναι προφανῆς ἡ ἐν προκειμένῳ ὑπεροχὴ τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου.

Δεύτερον παράγοντας ὑπὲρ τοῦ πυρηνικοῦ πλοίου ἀποτελεῖται ἡ ἀκτὶς ἐνεργείας αὐτοῦ ὡς πρὸς ὁρισμένην ταχύτητα. «Ἐνῷ, ἐπὶ τὸ παραδείγματι, τὸ «Σαβάννα» δύναται μὲ μίαν «δόσιν» καύσιμου νὰ ταξιδεύῃ ἐπὶ τρία καὶ ἡμίσου ἑπτ., χωρὶς οὐδόλως νὰ μειώσῃ τὴν ἔξ 21 μιλίων ὡριάσιαν του ταχύτητα, ἐν σύνθετες πλοίον ὑπόκειται εἰς τὸν γνωστὸν «ὑόμον τοῦ κύδου» καθ' ὅν, διὰ νὰ αὐξηθῇ ἡ ταχύτης εἰς τὸ διπλάσιον ἀπαιτεῖται αὐξησις τῆς ἴπποδυνάμεως καὶ ἐπομένως τῆς καταναλώσεως, εἰς τὸν λόγων πολλούντος 5.000 ἀξονικῶν ἵππων διὰ τὴν οἰκονομικήν του ταχύτητα τῶν 12,5 μιλίων, χρειάζεται πλέον τῶν 50.000 ἵππων, μὲ ἀνάλογον αὐξησιν τῆς καταναλώσεως, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀνωτάτην ὑπερεσιακὴν ταχύτητα τῶν 22 μιλίων. «Ἄκτις ἐνέργειας τοῦ πλοίου αὐτοῦ εἰς τὸν ἐν λόγῳ ταχύτητα είναι 11.000 μιλία, ἀπαιτεῖται δὲ μείωσις τῆς ταχύτητος κατὰ 7 μιλια, ητοι εἰς τὰ 15 μιλια ὡριάσις, διὰ νὰ αὐξηθῇ ἡ ἀκτὶς ἐνεργείας εἰς τὰ 18.000 μιλια.

Δέον ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι οἱ καταναλίσκοντες πετρέλαιον ἀτμολέδητος ἐφασαν πλέον τὸ υψηλὸν σημείον ἔξελίξεως αὐτῶν, οἰσαόπτοτε δὲ προσπάθειας περιατέρως διελθώσεως, ἐλάχιστα δύναται νὰ στανίζῃ ὑ' αὐξησῆται τὴν ἀπόδοσιν τῶν, ἐνῷ τὸ κόστος κατασκευῆς καθίσταται πλέον αὐτόχρημα ἀπαγορευτικόν. Αἱ δυνατότητες ἐπομένων τῶν πυρηνικῶν πρωθυμένων πλοίων, καθιστοῦν αὐτὰ τόσον ὑπέρτερα τῶν σημερινῶν συνήθεων πλοίων, δῶστε τὸ μέλλον αὐτῶν νὰ είναι πλέον ἡ δέδαιον.

**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

## ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

● Τὸ ραντάρ βοηθητικὸν ὅργανον ναυσιπλοῖας.— Οἱ κανόνες πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως εἰναι ἡ βάσις.— 'Ο πλοῦς ἐν καιρῷ ὁμίχλῃς.

'Η ἐν καιρῷ ὁμίχλῃς ναυσιπλοῖα μὲ τὴν βοήθειαν ραντάρ, ἐνέφανισε πολλὰ ἐπὶ τὸν τεχνικὸν πεδίον ζητήματα. Τὰ δικαστήρια, λ.χ. καλοῦνται νὰ ἐπιλύσουν τὰ δσα προβλήματα ἔγειρει ἡ ἐρμηνεία τῶν πατροπαραδότων Κανόνων πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ἐν τῇ θαλάσσῃ. 'Η Ισχύουσα σήμερον ἀρχὴ συνίσταται εἰς τὸ διὸ δ ἐφοδιασμὸς ἐνὸς πλοίου μὲ συκενὴν ραντάρ οὐδόλως μεταβάλλει τὰς νομικὰς ὑποχρέωσεis τὰς ἐπιβαλλόμενας ὑπὸ τῶν κανονισμῶν ναυσιπλοῖας καὶ μάλιστα ἐν καιρῷ ὁμίχλῃς. Τὸ ραντάρ δὲν ἀποτελεῖ 'ὅργανον ναυσιπλοῖας', ἀλλὰ μέσον ἀποκαλύψεως, κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥπτον, ἀκριβῶς καὶ ἀποτελεσματικῶς τῆς υπάρξεως κινδύνων ἐξ ἐγγὺς εὐρισκομένων ἔτερων πλοίων ἢ ξηρᾶς. 'Η υπαρχὶς δὲν τοῦ ραντάρ δὲν ἀπαλλάσσει τὸν πλοιάρχον ἀπὸ τῆς αὐτόρεας τηρήσεως τῶν κανονισμῶν πλεύσεως.

Τὸ 'Ἐφετεῖον τῶν Παρισίων ἐπεκαλέσθη τὴν ἀρχὴν ταύτην εἰς σημαντικὴν ἀπόφασιν του, ἐκδοθεῖσαν τὴν 24ην 'Ιουνίου 1958. Τὰ δύο πλοῖα ἐπλεον νύκτα εἰς τὸν 'Ἀτλαντικὸν ἐπὶ τῆς γνωστῆς γραμμῆς τῆς λεγομένης 'εγραμμὴ σιδῆρου', ἐξ ἀντίθετων πορειῶν. Τὸ ἔνα πλοῖον ἐπροχώρει ἐντὸς φράγματος ὁμίχλῃς προερχόμενον ἀπὸ Νότου, ἐνῷ τὸ ἔτερον, πρερχόμενον ἀπὸ Βορρᾶ, δὲν εἶχε φθάσει εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ὁμίχλης. Πάντως, τὰ δύο πλοῖα εἶχον ἀντιληφθῆν τὴν παρουσίαν ἀλλήλων εἰς τὸ ραντάρ καὶ εἴχον καταλήξει εἰς τὴν δεნδιαῖτητα — κατὰ τὴν δικαστικὴν ἀπόφασιν — «ὅτι ἐπλεον ἀντίθετους, ὀπωδόποτε, γραμμὰς καὶ διὸ ἔκαστον τούτων εὐρίσκετο κατ' εὐθείαν ἐνώπιον τοῦ ἀλλού. Εἰς τοιάντην κατάστασιν ἀναποδεῖ τὶς τὸν κανόνον 18 (κανὼν πορείας δεξιά). 'Ο κανὼν ὅμοις δὲν ἦτο ἐφαρμόσιμος εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, «διότι ἀνεφέρετο εἰς πλοῖα, ἀτινα τὴν μὲν ἡμέραν ἥσαν ἀμοιβαίς δρατά, τὴν δὲ νύκτα ἥσαν δρατά τὰ φῶτα των». Τὸ 'Ἐφετεῖον ἐν τούτοις ἔκρινεν, διότι ὁ χειρισμὸς πρὸς τὰ δεξιά ἀπεβάλλετο, οὐχὶ δυνάμει τὸν κανόνον 18, ἀλλὰ δυνάμει τοῦ κανόνος 29, τοῦ ὑπαγορεύοντος γενικὴν ὑποχρέωσιν φροντίσεως. «Ἡ στοιχειωδεστέρᾳ φρόνησις — ἐτονίζετο εἰς τὴν ἀπόφασιν — τὴν ὅποιαν ἔδικαιούτοις τις νὰ ἀξιοὶ ἀπὸ τὸν ναυτικὸν, ἡ σταθερὰ πρακτικὴ τῶν ναυτιλούμενων καὶ ἡ πείρα τῆς ναυσιπλοῖας, ἐπέδαλον εἰς τὰ δύο πλοῖα νὰ στρέψουν ἔκαστον πρὸς τὰ δεξιά». 'Εκείνος ὅθεν ἐκ τῶν σκαφῶν, ὅπερ εἶχε κατευθύνθη πρὸς τὰ δεξιά, ἥτο — κατὰ τὸν κανόνα 29 — ὑπεύθυνον σοδαρού σφάλματος προκαλέσαντος τὴν σύγκρουσιν.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τὸ 'Ἐφετεῖον διετύπωσε σαφῶς τὴν ἀποψίν του περὶ τῆς χρήσεως τοῦ ραντάρ. «Ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ραντάρ, ἀν ἀποτελῆ διὰ τὸν ναυτικὸν βοήθειαν ἐν τῇ ναυσιπλοῖα καὶ συμπληρωματικὴν ἀσφάλειαν, διότι τῷ ἐπιτρέπει νὰ ἐπισημάνῃ τὴν παρουσίαν πλοίου, διότι δὲν εἶναι εἰσέπι οὐδότα, ἐν τούτοις κατ' οὐδένα τρόπον τὸν ἀπαλλάσσει τῆς ὑποχρέωσεως, ὅπως λάβῃ τὰς ἀναγκαίας προφυλάξεις καὶ τὰ φυσικὰ μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνου συγκρούσεως. Τούναντίον, ἡ δυνατότης, τὴν ὅποιαν ἔχει, νὰ ἀποκαλύψῃ διὰ τοῦ ραντάρ τὴν παρουσίαν σκάφους πλέοντος ἀντιθέτως, ὁφείλει νὰ τὸν δῆγηστη πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ ἐνδεικυμένου χειρισμοῦ ἀπὸ μεγαλύτερας ἀποτάσσεως». 'Η τελευταία αὐτὴ φράσις εἶναι λίαν σημαντική, διότι ἀντιληφθῆται τις περὶ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ραντάρ ἥδηντο νὰ ἀποδέπτῃ ἐν τῇ πρακτικῇ, διότις ἐπιτραπή χειρισμός, διὰ νὰ κερδηθῇ, λόγου χάριν, χρόνος. Τὸ γεγονός διότι τὸ ἐκ τῶν πλοίων εὐρίσκετο ἐντὸς τῆς ὁμίχλης, τὸ ὑπερχέων νὰ ἀκολουθήσῃ τὸν κανόνον 16 «περὶ ληπτέων προφυλάξεων ἐν ὁμίχλῃ». Συμφώνως πρὸς τὸν ἐλόγων κανόνα «τὸ πλοῖον ὁφείλει νὰ πλέψῃ μὲ μετρίων ταχύτητα καὶ νὰ λαμβάνῃ προσεκτικῶς ὑπ' ὅψιν τὰς ὄψισταμένας περιστάσεις καὶ συνθήκας».

'Η ἐφαρμογὴ τοῦ κανόνος 16 δὲν εἶναι πάντοτε εὔκολος. Τὶ πρέπει: — φέρε' εἶπεν — νὰ ἐνοίηται διὰ τῶν λέξεων 'εμετρία ταχύτης'; Αἱ λέξεις αὗται περιέχουν ἔννοιαν σχετικήν, ἔξαρτωμένην ἐκ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸν αὐτὸν κανόνα περιστάσεων. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὸ ἐπότι, τῆς ὁμίχλης εὐρισκόμενον πλοῖον ἥλαττωσε τὴν ταχύτητά του εἰς 8 κόμβους. Κατὰ τὴν ἀπόφασιν δύμως, ἡ ταχύτης αὕτη ἥτο ὑπερβολική, διότι δὲν ἐπέτρεπεν εἰς τὸ πλοῖον νὰ παραμείνῃ ἐντὸς τῶν εἱρίων τῆς δρατόποτος τού. Τούτῳ εἶναι γενικῆς τὸ κριτήριον, ὅπερ ἔχουν υιοθετήσει τὰ ἀγγλοσαξωνικὰ δικαστήρια. Εἰναι κριτήριον αὐτριόν, ἀλλ' ἐν τῷ συνόλῳ του λογικόν, ἀποτελεσματικὸν καὶ πρὸ πάντων ἐλαστικόν, διότι ἐπιτρέπει νὰ λαμβάνῃ τις ὑπ' ὅψιν δῆλας τὰς περιστάσεις. Αὐτὸ τὸ κριτήριον ἐπέτρεψεν εἰς τὸ 'Ἐφετεῖον, ὅπως καὶ εἰς τὰ Πρωτοδικεῖα ('Ἐμποροδικεῖον Σηκουάνα, 11 Φεβρουαρίου 1957) νὰ ἐπιτρέψουν τὸ ¼ τῆς εὐθύνης εἰς τὸ ἔτερον πλοῖον, διότε, διαπιστώσαν εἰς τὸ ραντάρ τὴν παρουσίαν ἔτερου ἀντιθέτως ἐπερχόμενου, ἐνδέκα λεπτά πρὸ τῆς συγκρούσεως, ἔχειρισε μὲν πρὸς τὰ δεξιά (πρᾶξαν καλῶς), παρέλειψεν δύμως καὶ αὐτὸ νὰ ἐλαττώσῃ τὴν ταχύτητά του, δταν καὶ τοῦτο θὰ εἰστρέπεται εἰς τὸ στρῶμα τῆς ὁμίχλης. Τὰς αὐτὰς ἀρχὰς ἀνευρίσκει τις εἰς διαιτητικὴν ἀπόφασιν τῆς 2ας Μαΐου 1959, καθ' ἓν ἡ χρήσης τοῦ ραντάρ ἀντιπροσωπεύει διὰ τὸν ναυτικὸν βοήθημα εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν του καὶ συμπληρωματικὴν ἐγγύησιν, χωρὶς δύμως κατ' οὐδένα τρόπον νὰ τὸν ἀπαλλάσσῃ τῆς ὑποχρέωσεως, ὅπως λάβῃ τὰς ἀπατουμένας προφυλάξεις διὰ τὴν ἀποφυγὴν ἀτυχήματος.

Οὐδεὶς κανονισμὸς ὑποχρέωνται ἐν πλοῖον νὰ ἀκινητῆσῃ πλήρως, καθ' ὃν χρόνον εὐρίσκεται ἐντὸς ὁμίχλης. Τοῦτο ἔξαρτωμένη νὰ πλέῃ, μὲ μειωμένην δύμως ταχύτητα, δσην ὃ πλοιάρχος θεωρεῖ ταχύτητα ἀσφαλειας καὶ ἐπιβαλλει εἰς τὸν πλοιάρχον νὰ τηρήσῃ τὴν φρόνησιν, τὴν διότιαν προβλέπει ὃ κανὼν 29. Τὸ τελευταίον ἀκινητῆσαν πλοῖον ἐντὸς δύμιχλης ὑπέχει, ἐν περιπτώσει συγκρούσεως, ὀκερείαν τὴν εὐθύνην ἡ μέρος αὐτῆς; Τὸ ἐν λόγω ἐρώτημα ἐτέθη ἐνώπιον τοῦ δικαστήριου Μπαγιέ (ἀπόφασις 4ης Απριλίου 1962, εἰς τὴν ὑπόθεσιν Λ. Καβὲ ἐναντίον τῆς ναυτι-

κῆς ἑταῖρίας 'Αζγάρ). Τὰ δύο πλοῖα εὑρέθησαν ἐντὸς τῆς διμίχλης καὶ ἐξέπεμπον, συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν, τὰ ἡχητικὰ σήματα. Τὸ διένα αὐτῶν ἐσταμάτησε πλήρως ἐπὶ ὁκτὼ λεπτά τῆς ὁμίχλης καὶ αὐτὸ σταμάτησε τὰς μηχανὰς παλέων διά μηχανῶν, πλέον ἐπὶ ὁδῶν διασταυρουμένων, κατὰ τρόπον διμιουργούντα, κίνδυνον συγκρούσεως, τὸ πλοῖον διότε διέπει τὸ ἔτερον πρὸς τὰ δεξιά, ὁφείλει νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ ἄλλου πλοίου. Τὸ δικαστήριον ἐν τούτοις δὲν ἔξεδωκεν ἀπόφασιν, διότι ἐθεώρησεν ἀνεπαρκεῖς τὰς πληροφορίας καὶ διώρισεν ἐμπειρογνώμονα διὰ περαιτέρω ἔρευναν.

Δὲν ὑπάρχει ὑποχρέωσις νὰ ἀκινητησῃ τὸ πλοῖον καὶ κάθε πλοιάρχος εὑρίσκεις διαφοράσιν, διότι ἐδομένη στιγμῇ, νὰ λάθη μίαν ἀπόφασιν, ἐνθα δὲ ἔξαρτωμένη ή μη νὰ προχωρῇ. Εἰς ὑπόθεσην τοῦ δικασθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ πλοιάρχου Γλύκα) τὰ δύο σκάφη ἐπλεον ἐντὸς δύμιχλης εἰς τὰ δύοτα τοῦ ποταμοῦ Σηκουάνα. Οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπειράσισαν νὰ συνεχίσουν τὴν πορείαν τους, ἐμπιστεύμενοι εἰς τὰ διατιθέμενα παρ' αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας καὶ εἰς τὴν ικανότητά των νὰ τὰ θέσουν εἰς ἐνέργειαν. 'Η ἐμπιστοσύνη των αὐτῶν μέσα ναυσιπλοῖας διατηθεῖσαν τὴν 24ην Μαρτίου 1961 παρὰ τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (πλοιάρχος 'Οντιτς κατὰ

διὰ τῆς ἀπὸ 8ης 'Ιουνίου 1962 ἀποφάσεως του, κρίναν διτὶ «τὰ δεδομένα ἐπὶ τῶν ὅποιών τὸ Πρωτοδικείον ἐστήριξε τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεώς του εἶναι αὐτὰ καθ' ἔστα ἀδέδαια καὶ διτὶ δὲν ἀποτελούν πιθανότητας ἐπιτρεπούσας νά ἐπιρριφθῇ ἡ εὐθύνη τῆς συγκρουσεώς εἰς Ἑσπερίδαν, κατὰ μείζονα δὲ λόγον μεταξὺ τῶν δύο συντρεξάντων εἰς τὴν σύγκρουσιν σκαφῶν». Κατὰ τὸ 'Ἐφετεῖον, ἡ σύγκρουσις ἐπέτρεψε νά θεωρηθῇ τυχαία, οὐδεμίαν, ἐντεῦθεν ἢ ἐκείθεν, ἐπισύρουσσα εὐθύνην.

- Θαλασσία μεταφορά.— Ζημία ή βλάβη είς τὸ μεταφέρομενον ἐμπόρευμα.— 'Ανεύθυνον μεταφορέως ἐπὶ κεκρυμμένου ἐλαττώματος τοῦ πλοίου.— "Ενοικ.

Κατά τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Γαλλικού νόμου τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936, δι' οὐ εἰσήχθησαν ἐν Γαλλίᾳ οἱ Κανόνες τῆς Χάγης, ὁ μεταφορεὺς δὲν εὐθύνεται δι' ἀπώλειας, ἀδιαρίας η βλάβης τῶν ἐμπορευμάτων, ἔαν ἀποδεῖξῃ ὅτι οὐδὲν πέποιθονται... 2) εἰς κεκρυμμένον ἐλάττωμα τοῦ πλοίου (Σημ. «Ν. Χ.» πρβλ. παρ' ἡμῖν τὸ ἄρθρον 135 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικού Ναυτικού Δικαίου). Γενικῶς εἴπειν ὅτι κεκρυμμένον ἐλάττωμα εἶναι ἔκεινον ὅπερ διέφυγεν τὴν προσεκτικὴν ἑξῆτασιν ἐμπειρών προσώπων, διαλαθόν τόσον τὴν ἐπιμέλειαν τοῦ πλοιοκτήτου, δύσον καὶ τὸ ἐμπειρὸν δόματα τῶν εἰδικῶν. «Ἐαν ταῦτα πάντα μεταφερθῶσιν ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ δικαίου, τὸ πρόβλημα καθίσταται ζήτημα ἀποδείξεως. Ὁ μεταφορεὺς, παραδούς τὸ ἐμπόρευμα μὲν ζημιάς, δὲν συνεμφορώθη πρὸς τὴν παραχήν αὐτοῦ ἀντικειμενικῶς. Ἰνα τὰπαλλαγὴ τῆς εὐθύνης αὐτοῦ ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ νόμου τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936, δὲν ἀρκεῖ ν' ἀποδείξῃ δότι κατέβαλε πάσαν ἐπιμέλειαν, οὔτε δέν εὑρίσκεται ἐν πταίσματι. Ὁ φειλεὶ ν' ἀποδείξῃ θετικῶς δότι η μὴ ἐκτέλεσις τῆς παροχῆς δι' ὅπερ τὸ αὐτό, δότι οἱ ζημιαὶ τοῦ ἐμπορεύματος ὁφείλονται εἰς γεγονός δι」 δι αὐτὸς δὲν ἔχει εὐθύνην. Οὕτω, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη, τὸ κεκρυμμένον ἐλάττωμα, ισούτω πρὸς τὴν ἀνωτέρων δίαιν, ἀλλὰ πρὸς ἀνωτέρων δίαιν «ἐσωτερικήν», δεδομένου δότι συνήθως η ἀνωτέρων δίαιν είναι «ἔξωτερική», ὁφειλομένη εἰς ἐπέλευσιν γεγονότος ἀκαταπαχήτου καὶ ἀπρόδυτου, κειμένου ἐκτὸς τῆς ἐκτέλεσεως τῆς συμβάσεως. Είναι εὐλογὸν δότι ὁ μεταφορεὺς εὐθύνεται διὸ τὸ εἰς αὐτὸν ἀνήκον ὑλικόν, δπως καὶ διὰ τὸ προσωπικὸν ὅπερ χρησιμοποιεῖ, οὐχὶ δῆμας ἀπεριορίστως. «Υπάρχουν δρις τῆς εὐθύνης ταύτης, ἀτίνα καθώρισεν η νομολογία εἰς πλήθος περιπτώσεων. Εἰς τὰς ἀπλουστέρας τῶν περιπτώσεων, τὸ κεκρυμμένον ἐλάττωμα ἀπαλλάσσει τὸν μεταφορέα, ἔκει δότου τὸ ἐλάττωμα σαφῶς εἶναι κεκρυμμένον, ὑφισταμένης ὀδυναμίας ἀνακαλύψεως αὐτοῦ. Εἰς τινας δῆμας περιπτώσεις, η ἀπαλλαγὴ τοῦ μεταφορέως ἀπὸ τῆς εὐθύνης, είναι μερική. Πρόκειται περὶ τῶν ἀμφιβόλων περιπτώσεων εἰς τὰς δόπιας, τὸ ἐλάττωμα δὲν ἥτο δεβαίνως ἐμφανές, ἡδυνατό δῆμας, κατὰ τὴν κρίσιν τῶν δικαστηρίων, ν' ἀποκαλυψθῇ, δι' ἐντονατέρας ἐπαγρυπνήσεως η πλέον προσεκτικῶν ἔρευνῶν εἴτε ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως (όχυρουμένου συνθήστατα δημιουργίας τῶν Νηογνωμάνων) εἴτε ἐκ μέρους τῶν ἐμπειρογνωμόνων, ητοι πράγματι τῶν ἐκπροσώπων τῶν Νηογνωμάνων.

Ἐξ ἑτέρου, ἡ νομολογία τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων δέχεται μερικήν ἀπολλαγὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης, ὅσάκις ὑφίσταται συνδρομὴ ιδίου ἐλαττώματος τοῦ πλοίου καὶ περιστατικού ἀνωτέρας βίας, ὅσάκις δηλούντι τὸ ἐλάττωμα ἐμφανίζεται κατόπιν ἐκτάκτων συμθηκῶν ἐν τῷ ναυαγιστῶν.

Σημειωτέον ἐπίσης ὅτι ή εὐθύνη, καίτοι ἀποκρουσθεῖσα ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου, λόγῳ κεκρυμμένου ἔλαττώματος, δύναται ν' ἀνακύψῃ λόγῳ ἐμπορικοῦ πταίσματος, ὡς συμβαίνει εἰς τὴν κλασσικὴν περίπτωσιν τῆς διεισδύσεως γλυκέος ή θαλασσίου ὕδατος ή πετρελαίου, εἰς τὰ κύτη.

Τὸ κεκρυμένον ἐλάττωμα δὲν συντρέχει καὶ ἡ εὐθύνη τοῦ θαλασσίου μεταφορέως παραμένει ἀκέραια, διότι τὸ δικαστήριον πεισθῆ ὅτι προσεκτικώτερα ἔξετασις τοῦ πλοίου ήτο δυνατή ἀφ' ἐνός καὶ ἀφ' ἑτέρου ὅτι αὐτῷ θ' ἀπεκάλυψε τὸ ἐλάττωμα.

Η έκτιμησις αυτή των γεγονότων είναι άσπιτο λεπτή και ή διαφοροποίησις τών περιστατικών μεγίστη, ή γενική δύμας τάσις της νομολογίας είναι περιοριστική. Ούτω, έτι φθοράς έλλασματος διατρέπεντος υπὸ δξειδώσεως και ἐπιτρέψαντος της διείσδυσης θάνατος εἰς τὰ κύτη, ἀπεκρύσθη τὸ κεκρυμμένον ἔλάτωμα ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τῶν Παρασίων (24 Οκτωβρίου 1955), ὅπερ ἐδέχθη ὅτι ὁ Νηγονώμων «Βέριτας» ἔχητασε τὸ σκάφος εύσυνειδήτως καὶ κατὰ τοὺς ἐν χρῆσι κανονισμούς, προσεκτικώτερα δύμως ἐπαλήθευσις θὰ διηκρίβων τὴν ἀσυνήθη φθοράν τοῦ ἔλλασματος, ἐφ' ὅσον ἔξωτερικός καὶ ἐσωτερικός ὑπῆρχον σημεῖα δξειδώσεως, ηπιανά ἔδει νὰ ἐπισύρουν τὴν προσοχήν, ἐφ' ὅσον εύρισκοντο ἄνω τῆς Ισάλου γραμμῆς «Ἡ ἀπόφασις αὐτῆς ἐπεκρύθη (10 Νοεμβρίου 1959) ὑπὸ τοῦ Ἀκυρωτικοῦ.

Εις έτεραν άπόφασιν τού 'Έμποροδικέιου Μασσαλίας (5 Απριλίου 1960) έπροκειτο περὶ φορτίου καθε εἰς σάκους, βλαβέντος συνεπειάς ρήξεως σωλήνως ἔξαιρεισμοῦ τῶν ἀπόθηκῶν τῶν καυτίμων. Γενομένης πραγματογνωμοσύνης ἀπεδείχθη διτὶ ὁ σωλὴν ἡτο ἐφθαρμένος καὶ διτὶ τὸ πάχος αὐτοῦ εἶχε μειωθῆ εἰς τὸ τρίτον, εἰς πολλὰ σημεῖα δέ ἐφθανεν να ἔχῃ οὗτος τὸ πάχος χονδροῦ χάρτου.

Δέλτα πάρεδείχθη κεκρυμμένον όλαττωμα — έκρινε τό δικαστήριον — και ή ρήξις τού σωλήνος προκαλέσασα τάς ζημίας, άποδεικνύει διτί δὲν εύρισκε ούτος εἰς κατάστασιν καλής λειτουργίας, τό δὲ πταῖσμα άνηκει έξι δλοκλήρου εἰς τὴν ἔνσαρμένην πλοιοκτήτριαν ἐταίριαν. Εἰς τούς συλλογισμούς τούτους, ἔλλειπε εἰς κρίκοι. Βεβαίως ἀποδείχθηκε κακή κατάστασις τού σωλήνος, ἀλλὰ τό λεπτόν σημείον είναι έαν ή κακή αὕτη κατάστασις τού σωλήνος, ητις διέφυγε τῆς προσοχῆς τού μεταφορέων — ἀφοῦ ἔχειάσθη πραγματογνωμοσύνη ίνα δεναιωθῆ — ἀπέτελει ή οὐ, κεκρυμμένον όλαττωμα. Τό δικαστήριον ἀπάντη διά τού λήμματος, διτί ή κακή αὕτη κατάστασις τῆς λειτουργίας συνιστᾷ πταῖσμα τού μεταφορέων, ὅπερ προδήλως ὑπόδηλο διτί τό όλαττωμα ήτο ἐμφανές και οὐχὶ κεκρυμμένον. «Οθεν δικαστικῶς δὲν ἐπρόκειτο ἐνταῦθα νά δεναιωθῆ πταῖσμα τού μεταφορέων. «Αντιθέτως, δι μεταφορέυς ἔδει νά αποδείξῃ — έαν δύναται — διτί τό όλαττωμα πέπερ τό διέφυγεν, δὲν ήδύνατο κανονικῶς ν' ἀποκαλυφθῇ. Τό δικαστήριον θεωρήσαν διτί τό όλαττωμα ήτο ἐμφανές, ήδύνατο νά περιορισθῇ εἰς τὴν κρίσιν ταῦτην, χωρὶς νά παρίσταται ἀνάγκη ἐπικλήσεως τῆς ἔννοιας τού «πταίσματος». Οι δικασταί φαίνεται διτί ἐμερίμνησαν νά ἐκτίμησουν τὴν ὑποκειμενική συμπεριφοράν τού μεταφορέων. 'Ἐν τῷ αὐτῷ πνεύματι τό 'Εφετείον τῆς Αίξ ἔκρινεν (7 Ιουνίου 1960) ἐπί υποθέσεως ἐφ' ής ου τυχαίος χαρακτήρ τῆς ζημίας δὲν ήμερεθῆτο, διτί τό πρόδηλημα τῆς εύθυνης ήδράζετο ἐπί τῆς συμπεριφορᾶς τού πλοιάρχου, μετά τὴν ἔξαριδωσιν τῆς ζημίας, ἔστις μῇ ἐπειδάς εύθυνς μετά τὴν ἔναρξην τού ἀτυχήματος, διτί ήδύνατο νά περιορισθῶσι λίαν αι συνέπειαι αὐτοῦ, ἐνέποντος παρασκευώντων τού καθηκόντος τού ἐπιβλέμειως. δὲν ὑπάρχει παρασκευή παρασκευώντων τού καθηκόντος τού ἐπιβλέμειως.



**ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.**  
Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ" Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ",  
ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΧΡΙ 31 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1962  
ΔΙΑ ΒΡΙΝΑΝΣΙΟΝ ΒΕΝΕΤΙΑΝ

TETAPTH 10  $\mu$ m

21 Νοεμβρίου

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

TETAPHTH 9 π.μ.

TETAPTH 10 π,μ,

3, 17 Οκτωβρίου

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

10, 24 Οκτωβρίου

ΘΕΛΟΥΣΙΝ ΑΝΑΓΓΕΛΩΝ ΠΡΟΤΕΧΩΣ

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ  
ΤΕΤΑΡΤΗ 12 μεσημέρ.  
10, 24 'Οκτωβρίου  
ΔΙΑ ΑΓΓΑΝΑΡΕΙΑΝ ΚΟΡΤ ΕΑΙΑ ΒΙΒΥΚΤΟΝ ΛΕΜΕΣΟΝ ΑΓΓΑΝΑΡΕΙΑΝ

ΘΕΑΩΣ ΙΝ ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΝ ΔΡΟΣΕΥΩΣ

**ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ:** Οι έπιπλα μας έχουν την δυνατότητα να συνδέσουν το ταξίδι των με τα διεθνή δρομολόγια των πολυτελών αεροπορικών της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ & ΦΟΡΤΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»  
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 27 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 474.492, 477.469, ΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

σκηνες δε τὸν ἔλεγχον αὐτοῦ εἰς τὸ τμῆμα τοῦ πλοίου, ἵνα ἐπιτευχθῇ ἀσφάλεια διὰ τὸ φορτίον, ὅπερ τῷ ἑνεπιστεύθησαν. 'Ἐγένετο οὖτας ὑπάτιος ἐμπροκού πταισμάτος, ὅπερ τῷ ἀποκλείει τὴν εὐχέρειαν νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν ἐν τῷ κοινῷ διατάξεων περὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης. Συνεπῶς δέον νὰ θεωρηθῇ ὑπεύθυνος τῆς εἰς τὸ ἐμπόρευμα ἐπελθούσης βλάβης, ἐφ' ὅσον δὲν ἐπέδειξεν κατὰ τὸν κατάλληλον χρόνον τὴν ἐπιμέλειαν εἰς ἥν ὑπεχρεούτο συμβατικῶς.

Τὸ 'Ακυρωτικὸν διὰ προσφάτου ἀποφάσεώς του (20ῆς Φεβρουαρίου 1962), μᾶς ἐπαναφέρει εἰς τὸ κεκρυμένον ἐλάττωμα. 'Ἐπρόκειτο περὶ ἐλαστώματος εἰς τοὺς σωλήνας ἔμρατος, ἀναγομένου εἰς τὴν ναυτήγησιν τοῦ νεοεύκτου σκάφους. Τὸ ἐλάττωμα ἐνεφανίσθη μετὰ πλούν ὅτῳ ἡμερῶν ἐν θαλασσοταραχῇ, ἐδὲ τοῦ διειδύσαντος θαλασσίου ὕδατος, ἐδλάβῃ τὸ ἐκ σάκκων τιμέντου καὶ λαμαρινοφύλλων ἐμπόρευμα. 'Ο μεταφορεὺς ἐπεκαλέσθη, ὡς εὐνόητον, τὸ κεκρυμένον ἐλάττωμα. Τὸ 'Ἐφετεῖον τῶν Παρισίων (21 Φεβρουαρίου 1957), ἀπέρριψε τὸν ἰσχυρισμὸν τοῦ μεταφορέως, χωρὶς νὰ εἴπῃ διὰ τὸ ἐλάττωμα ἡτο ἐμφανές, ἀλλα' ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ διὰ τὸ μεταφορεὺς ἐπταίσεις μὴ προδάς μετὰ τὴν εἰς αὐτὸν παράδοσιν τοῦ σκάφους, εἰς δοκιμὰς ἐπαρκῶς ἀποδεικνύσσας τὴν καλήν λειτουργίαν, ἐφ' ὅσον αἱ δοκιμαὶ τοῦ Νησιούνομον δὲν ἡδύναντο νὰ θεωρηθῶν πασιδήλως ὡς πειστικά. Τὸ 'Ακυρωτικὸν ἀπέρριψε τὴν κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἀσκηθεῖσαν ἀναίρεσιν.

'Η αὐτήροτης αὕτη ἐμφανίζεται ὑπερβολική, διότι ἄγει εἰς ἄρνησιν τοῦ κεκρυμμένου ἐλαστώματος, ἀπαιτούσας παρά τοῦ πλοιοκτήτου ἐκτάκτους διαπιστώσεις ἐπὶ παντός τιμέντου τοῦ σκάφους, ἀκατανοήτους δὲ ἐφ' ὅσον δὲν ὑφίσταται οὐδέ τὸν πρόσωπον περὶ μὴ καλῆς κατασκευῆς, ἐκτὸς ἔαν ἔδει ν' ἀποσυντεθῇ δλόκληρον τὸ πλοίον, ὅπερ θεβαίως, εἶναι ἀνόητον.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• 'Εργατικὸν ἀτύχημα.— Συμφωνία ἐν ναυτολογίῳ ὁρίζουσα τὴν ἀποζημίωσιν δι' ἀκρωτηριασμόν.— 'Ακυρότης.— Οἱ ναυτικοὶ θεωροῦνται τελοῦντες ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τοῦ δικαστηρίου.— Αἰτιολογίαι τοῦ παλαιού τούτου κανόνου.

Είναι ἔγκυρος ἡ σύμβασις μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ ναυτεργάτου δι' ἣς δρίζεται ἐκ τῶν προτέρων ἡ ἀποζημίωσις δι' ἐργατικὸν ἀτύχημα; Τὸ 'Αμερικανικὸν 'Ἐφετεῖον ἀπῆτησεν ἀρνητικῶς εἰς τὸ ὅντα ἐρώτημα. "Ἄς ἴδωμεν δόμως τὰ πραγματικὰ περιστατικά τῆς ὑπόθεσεως. 'Ισπανὸς ἐργάτης θαλάσσης ἐργάζομενος νὰ νάυτης ἐπὶ λιθεριανοῦ πλοίου, ἐτραυματίσθη εἰς τὰς κνήμας, συνεπεία πτώσεως βαρέος σιδηρού ἔξαρτημάτος τοῦ πλοίου, οὐτινος ἔθραύσθη τὸ ἐλαττωματικὸν ὑποστήριγμα.

'Η δαρύτης τοῦ τραύματος ἐπέδαλεν ἀκρωτηριασμὸν τῆς δεξιᾶς κνήμης. Συνεπεία ἐπιπλοκῶν αἰτινες ἐπιπλούθησαν τὸν τραυματισμὸν καὶ τὸν ἀκρωτηριασμόν, ὁ ναύτης μόνον ὀλίγας ὥρας ἐκάστοτε, δύναται νὰ φέρῃ τεχνήτην κνήμην. Εἰναι ἀνίκανος πρὸς ἀσκήσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ εἰναι λίαν ἀμφίδολον ἂν θὰ δυνηθῇ ν' ἀσκήσῃ ἀλλο τι ἐπαγγελματικόν τοῦ πλοίου, οὐτινος ἔθραύσθη τὸ ἐλαττωματικὸν ὑποστήριγμα.

'Ο ναύτης ἐνήγαγεν τὸ πλοίον εἰς ἀποζημίωσιν, στηρίξας τὴν ἀγωγήν του ἐπὶ τῆς δάσεως τῆς ἀμελείας καὶ τῆς ἀναξιοπλοΐας τοῦ σκάφους. Τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον ἐν συνοπτικῇ διαδικασίᾳ ἐδέχθη τὴν ἀγωγὴν τοῦ ναύτου καὶ τῷ ἐπεδίκασεν 101.809 δολλάρια (ὑπὲρ τὰ 3.000.000 δραχμῶν).

'Ο πλοιοκτήτης ἔξεκάλεσεν τὴν ἀπόφασιν, ισχυριζόμενος διὰ τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον ἔσφαλεν μὴ λαβόν ὑπ' ὅψιν συμφωνίαν ἐμπε-

ριεχομένην ἐν τῷ ναυτολογίῳ, ὅπερ ἀπετέλει καὶ τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως. Κατὰ τὴν συμφωνίαν ταύτην, οἱ συμβαλλόμενοι είχον καθορίσει τὴν ἀποζημίωσιν δι' ἀκρωτηριασμὸν μιάς κνήμης εἰς δολλάρια 1.800.

'Ο Πρόεδρος ἀπαγγέλλων ὁμόφωνον ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου, ἀπέρριψε τὸν ἰσχυρισμὸν τούτου, ἐπικαλεσθεὶς τὸν ἀρχαῖον κανόνα καθ' ὃν οἱ ναυτικοὶ τελοῦσιν ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τοῦ Δικαστηρίου. 'Ἐπεκύρωσεν διθεν τὴν πρωτόδικον ἀπότομον. 'Ἐπεκτείνομενος ἐπὶ τὸν κανόνον τῆς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου ἀσκήσεως κηδεμονίας ἐπὶ τὸν ναυτικὸν παρετήρησεν διὰ τινας οὐδεμίας ἀλλα κατηγορίας μισθωτῶν ἀπολαμβάνει τῆς προστατευτικῆς μερίμνης ἢν τὰ ναυτικὰ δικαστήρια ἐπιδιψίλευσιν, κατὰ παράδοσιν, εἰς τοὺς ναυτικοὺς. Τοὺς λόγους τῆς προστασίας ταύτης ἀνήγαγεν εἰς ὅσα δικαστής Story ἔξεθεον ἐν ἑταίρων 1923. Κατὰ τὸν δικαστηρίου ἐκείνον «θεωροῦνται οὐτοί — οἱ ναυτικοὶ — ὡς τελοῦντες ὑπὸ τὴν ἔξουσιαν καὶ τὴν ἐπιρροὴν ἀνθρώπων οἵτινες ἀπέκτησαν ἔξουσίασιν ἐπ' αὐτῶν καὶ ἐπειδὴ οἱ ναυτικοὶ διαθέτωσι μικρὰν πρόνοιαν καὶ πρόβλεψιν ἐν συγκρίσει πρὸς πρόσωπα ἀλλα μὲ ἀλλας βιοποριστικὰς ἐπιδιώχεις ὀσχολούμενα, ἐγκαθιδύεται ἡ πλέον ἀκαμπτος ἐξασφάλισις ὑπὲρ αὐτῶν δοσον ἀφορὰ τοὺς δρους τῶν συμβάσεων ἐργασίας αὐτῶν. 'Εάν συντρέχῃ ἀήσῃς ἀνιστῆς εἰς τοὺς δρους τούτους, δυσαναλογία τις κατὰ τὴν διαπραγμάτευσιν αὐτῶν, θυσία τις δικαιωμάτων μὴ ἀντιρροπουμένη ὑπὸ ἐκτάκτων ὀφέλημάτων, ἡ δικαστικὴ ἐρμηνεία τῆς δικαιοπραξίας κατατίνεις εἰς τὸ διτὶ ἡ σύμβασις είναι ἀδικος καὶ παράλογος, διτὶ ἐγένετο ἐκμετάλλευσις τοῦ ἀσθενεστέρου τῶν συμβαλλομένων καὶ διτὶ κατὰ τὸ σημεῖον τούτο ἔδει νὰ ἀγνοηθῇ ἡ σύμβασις ὡς ἀνισόνομος.

'Ο αὐτὸς δικαστής Story είχε κρίνει διτὶ τότε ἡδύναντο νὰ πειρισθῶσιν διὰ συμβάσεως τὰ γενικὰ δικαιώματα καὶ εὐεργετήματα τοῦ ναυτικοῦ διτῶν, πρῶτον πλήρως καὶ ἔτιμως ἐπεξηγηθῇ αὐτῷ ἡ φύσις καὶ ἡ λειτουργία τῆς ἡδύνασης πρότραπα καὶ δεύτερον διτῶν προβλέπεται ἐπαρκῆς ἀποζημίωσις, ίση πρὸς τοὺς νέους κινδύνους οὓς συνεπάγεται διὰ τὸν ναυτικὸν ἡ ῥήτρα τῆς συμβάσεως. 'Ο πλοιοκτήτης ἐνταῦθα ισχυρίσθη διὰ τὸ δόγμα τῆς κηδεμονίας τοῦ δικαστηρίου εἰσαχθὲν πρὸ ἐνὸς αἰώνου, ἔδει νὰ μὴ τύχῃ ἐφαρμογῆς. Αἱ συνθήκαι — ὑπεστήριξεν — μετεβλήθησαν καὶ οἱ ναυτικοὶ δὲν ἔχωσι πλέον ἀνάγκην τῆς ἔξαιρετης προστασίας, ηῆτις πρὸς τοὺς δρους ἐπεδαψιλεύετο ἀλλοτε. Εἰς ἀπάντησιν τοῦ ἰσχυρισμοῦ τούτου, τὸ 'Ἐφετεῖον ἡρέθητο νὰ ἀναφερθῇ εἰς τινας τῶν προσφάτων ἀποφάσεων τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου, σχετικὰς πρὸς τὰ δικαιώματα τῶν ναυτικῶν. 'Εκ τῶν ἀποφάσεων τούτων, δὲν προκύπτει οὐδὲν ἡ ἐλάχιστη ἔνδειξης διτὶ τεκμηριούντων πρόθετος ἐγκαταλείφων τῶν ἀρχών τούτων. Αὐτὸ τοῦτο τὸ Κογκρέσον δὲν ἔκρινεν διτὶ ἔδει νὰ ἐπέμβῃ νομοθετικῶς, ἀντιθέτως πρὸς τὴν τοιαύτην ἐρμηνείαν τῶν δικαστηρίων.

'Εν σχέσει πρὸς τὴν ἐν τῷ ναυτολογίῳ συμφωνίαν τῆς προκειμένης δίκης, τὸ 'Ἐφετεῖον ἔκρινεν διτὶ ἡ ἀνιστῆτος αὐτῆς ὑπῆρχεν ἔκδηλος. 'Εναντο τοῦ δικαιώματος καὶ λάβη λόγω ἀποζημίωσεως, ἀσήμαντον τι ποσόν, διὰ τοῦ ναυτικοῦ παρητήρη ποῦ δικαιώματα τῶν ναυτικῶν. 'Εκ τῶν ἀποφάσεων τούτων, δὲν προκύπτει οὐδὲν ἡ ἐλάχιστη ἔνδειξης διτὶ τεκμηριούντων πρόθετος ἐγκαταλείφων τῶν ἀρχών τούτων. Αὐτὸ τοῦτο τὸ Κογκρέσον δὲν ἔκρινεν διτὶ ἔδει νὰ ἐπέμβῃ νομοθετικῶς, ἀντιθέτως πρὸς τὴν τοιαύτην ἐρμηνείαν τῶν δικαστηρίων.

'Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ ἡ συμφωνία αὐτῆς ἡ ἀκυρος νομικῶς λόγω τῆς ἀνιστῆτος τῶν παροχῶν καὶ τοῦτο ἀναδρομῆσις εἰς τὴν νομολογίαν καθ' ἣν πάσας ἀπότομεις πρὸς τὸ πλοιοκτήτου νὰ πειρισθῇ τὴν νομοσίαν τάξεως, εἶναι ἀκυρος αὐτοδικαίως ἐλόγων δημοσίας τάξεως τῆς ἀνιστῆτος τῶν παροχῶν.

'Τέλος, τὸ δικαστήριον ἐπεκύρωσεν καὶ τὸ κατὰ πρῶτον πρώτον δικασθὲν ποσόν ἐκ λόγων ἀναγομένων εἰς τὴν δόδυνην, τὴν κατάθλιψιν κλπ. τοῦ παθόντος, ἀπέρριψε δὲ ὡς ἀναπόδεικτον τὸ ἐπιχείρημα διτὶ τὸ κόστος τῆς ζωῆς ἐν 'Ισπανίᾳ εἶναι κατώτερον.

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

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

ISTANBUL,

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

IZMIR,

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

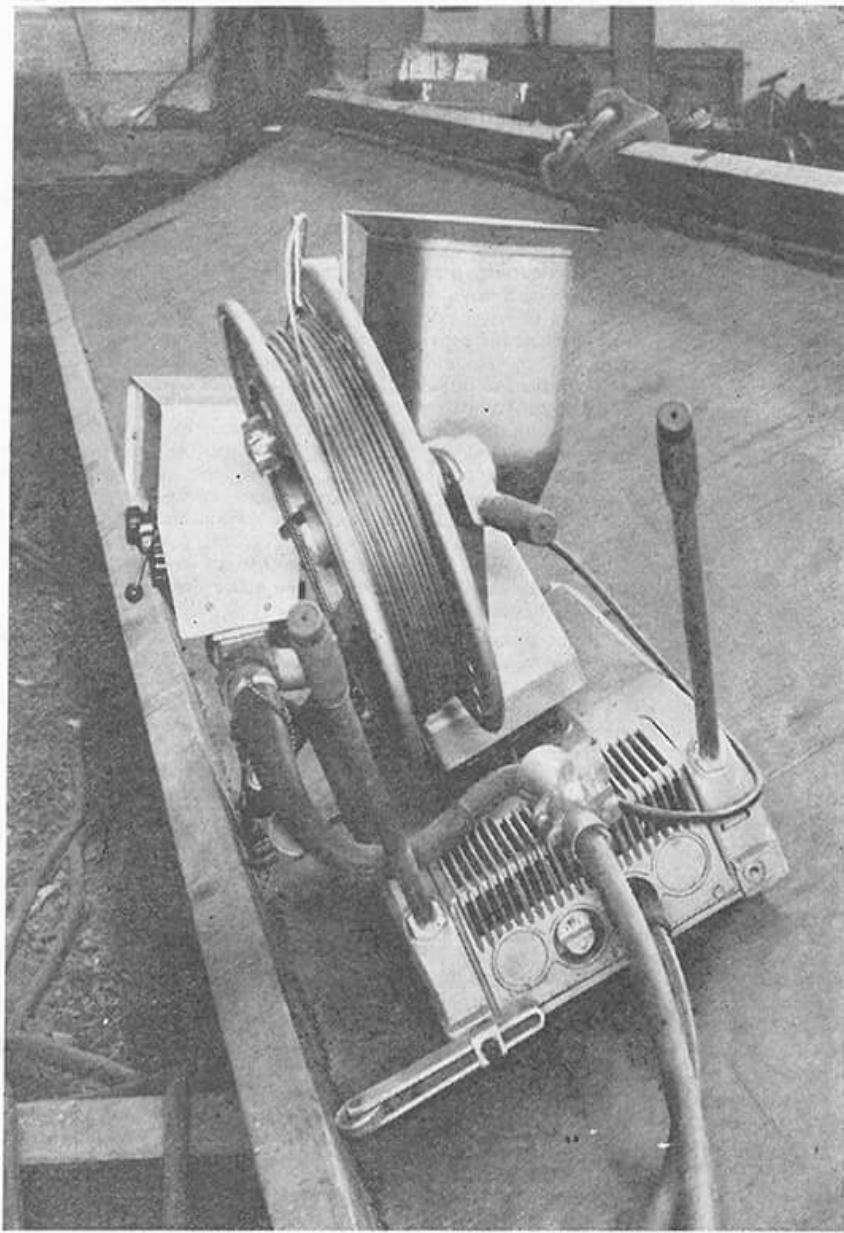
ANTIPROSSOPOI EIS OLOUΣ TOΥΣ TOΥΡΚΙΚΟΥΣ LIMENAS

EIDIKΗ YΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ TRANZITO DIELΕΥΣΕΙΣ TΩΝ STENΩN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑI:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

**NAUTIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ**  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΖΗΣ Α.Τ.Δ.  
ΕΔΡΑΙ  
ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ - ΣΜΥΡΝΗ



**ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΕ ΟΡΘΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΣΚΕΥΗ Α 6—Τ.**

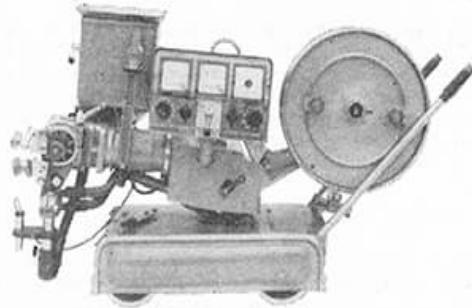
**Α 6—Τ** — Σύστημα ESAB, έξαιρετικά έπιτυχημένο, συναρμολογήσεων αύτομάτων μηχανών ήλεκτροσυγκολλήσεως, βασιζόμενο στήν μαζική παραγωγή τυποποιημένων ύπομονάδων. Μὲ αὐτὸν τὸν τρόπον έπιτυγχάνεται τὸ μοντάρισμα τῆς πιὸ καταλλήλου αύτομάτου μηχανῆς ήλεκτροσυγκολλήσεως γιὰ κάθε εἰδικὴ έργασία ήλεκτροσυγκολλήσεως.

‘Η Α 6—Τ μία ἀπὸ τὶς ποικιλίες ποὺ κατασκευάζεται ἐν σειρᾷ, ἔχει ἐλκύσει ιδιαίτερο ἐνδιαφέρον. ‘Η Α 6—Τ είναι μία αὐτόματη ήλεκτροσυγκόλλησις ποὺ μπορεῖ νὰ τροφοδοτηθῇ ἀπὸ μία παροχὴ ἰσχύος συνεχούς η ἐναλλασσομένου ρεύματος. “Έχει σχεδιασθῆ γιὰ νὰ συγκολλᾶ ἄκρη μὲ ἄκρη, δι’ ἐπικαλύψεως η γωνιακῶς, καὶ καλύπτει ὅλα τὰ καθιερωμένα πρότυπα χρησιμοποιῶντας κουλούρες σύρματος ήλεκτροσυγκολλήσεως διαμέτρων 2 ἔως 7 χιλιοστῶν (14 S.W.G. ἔως 2 S.W.G.).

‘Η Α 6—Τ μπορεῖ νὰ προσαρμοσθῇ γιὰ νὰ συγκολλᾶ μὲ δύο ήλεκτρόδια συνδεδέμενα ἐν παραλλήλῳ, γιὰ ἐπισκληρύνσεις ἐπιφανειῶν, γεφυρώματα μεγάλων ἀνοιγμάτων κλπ. “Έχει σχεδιασθῆ γιὰ νὰ μετακινήται σὲ σιδηροτροχιές, η κατ’ εύθειαν στὸ πρὸς συγκόλλησιν ἀντικείμενον.

Ζητεῖστε νὰ σᾶς ἀποστείλουμε φυλλάδια καὶ λεπτομερεῖς πληροφορίες γιὰ τὶς μηχανὲς Α 6—Τ.

‘Η εἰκόνα δεικνύει τὴν Α 6—Τ κατὰ τὴν συγκόλλησιν μιᾶς δοκοῦ ὅ χρόνος προετοιμασίας ἔχει μειωθῆ σημαντικῶς, δεδομένου ὅτι εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν ἡ χρῆσις εἰδικῶν σιδηροτροχιῶν εἶναι περιττή. ‘Η συσκευὴ κυλίεται κατ’ εύθειαν ἐπὶ τῆς δοκοῦ καὶ ἀκολουθεῖ αὐτομάτως τὴν ἔνωσιν τῆς δοκοῦ, εἰδικῶς κατασκευασθέντων, τροχίσκων· δόηγῶν.



# ESAB

‘Αντιπροσωπεύεται εἰς 58 χῶρες

GÖTEBORG SWEDEN

‘Εργοστάσια εἰς 12 χῶρες

‘Αντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι :

## ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

‘Ακτὴ Γ’ Κονδύλη 28α — Πειραιεὺς — Τηλ. 40.573 — Τηλ. Διεύθυνσις BURWAIN

**ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΩΝ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ,,  
ΚΑΨΙΣ ΣΗΜΕΙΟΥΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΥΝΑΜΙΝ ΤΩΝ  
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

Εις άξιόλογον μελέτην του, δημοσιευμένην εις τὸ δελτίον τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Χάρβαρντ, ὁ δόκτωρ B. A. Μπόκζεν πραγματεύεται τὸ γνωστὸν μας θέμα τῶν «*σημαίων εὐκολίας*». Ήρισμένας περικοπὰς τῆς ἐν δόγμα μελέτης δημοσίευμον κατωτέρω: «Ἡ 5ῃ Δεκεμβρίου 1922 αποτελεῖ, κατὰ τὸν Ἀμερικανὸν καθηγητήν, ἀξιονημόνευτον ἡμέραν διὰ τὴν ιστορίαν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, διότι κατ' αὐτὴν ἐγεννήθη ἡ «*σημαία εὐκολίας*», διταν ὁ Χάρριμαν, τῆς Νέας Υόρκης, μετέφερεν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν διο ἐπιβατηγὰ πλοῖα τῆς «*Ιουνάιτεντ*» Ἀμερικανῶν Λαίδια διὰ ταξιδία ἀναψυχῆς, προκειμένου νὰ ἀτονήσῃ ἐπὶ αὐτῶν ὁ ἀμερικανικὸς νόμος περὶ ποσαπαγορεύσεως. Τὰ ἐπιτευχθέντα τότε οἰκονομικά πλεονεκτήματα ἔκ τῆς δισαιρίσεως τῶν δύο πλοίων — κόστος εὐθηνότερον ἔναντι τοῦ ἀμερικανικοῦ — ἢγαγον εἰς ραγδαίαν αὐξησιν τῶν στόλων ὑπὸ «*σημαίας εὐκολίας*», εἰς τρόπον ὅστε τὸ 1939 ἔφερον τὴν «*Πανονίων*» μὲν δύναμιν 157 σκαφῶν, 800.000 τόνων καὶ τὸ 1959 μὲν 1.627 σκάφη, χωρητικότητος 16.543.000 τόν. γκρός, ηπὶς ἐκάλυπτε τὰ 14% τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς (ἔξαιρέσει τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν «*Ηνωμένων Πολιτειῶν*»).

‘Η τοιάτη αεχήσις τῶν ἐμπορικῶν στόλων χωρῶν, αἵτινες ἔστεροῦντο ναυτικῆς παραδόσεως, προεκάλεσε δυσαρεσκείας τῶν ἑνδιαφερομένων κύκλων καὶ ἐπανειλημμένας προσπαθείας πρὸς ἀνάσχεσιν τῆς περαιώτερον ἀναπτύξεως.

«Σημαῖαι εὐκολίας» ύπήρχον πάντοτε. Εἰς προσφάτως δημοσιευθέν εἰς γαλλικήν ἐπιθεώρησιν ἄρθρον τοῦ πρώπου μεριδού τῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας Λ. Α. Μποστά, ἀναφέρονται περιπτώσεις, καθ' ᾧ οἱ ἔμποροι τοῦ Ἰδου αἰώνος διὰ νὰ καρπούνται τοῦ εὑνεργετήματος τῶν διομολογήσεων, ἔταξισεν εἰς τάς θαλάσσας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου μὲ πλοιοῖς φέροντα τὴν γαλλικήν σημαῖαν καὶ οἱ "Ἄγγλοι, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἡπειρωτικοῦ ἀπόκλεισμοῦ, μὲ γερμανικήν σημαῖαν. 'Ο Κολμπέρ κατηγόρει τοὺς Γάλλους ἐμπόρους, διότι προσέφευγον εἰς τὴν δλανιδικήν σημαῖαν, ὑπὸ τὴν πρόφασιν διαχειρίσεως ὅλιγάτερον ἐπαχθοῦς καὶ ἀποφυγῆς τοῦ κινδύνου ἐπιτάξεως.

“Η σημειωτική προσφυγή είς τὰς σημαίας Πανονολίβ πηγάζει ἀπό τὰς αὐτάς ἀνησυχίας, δεδουμένου λ.χ., διτὶ ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διαχειρίσις δὲν ἐπιτρέπει εἰς τὰ τράμπτις ἡ ἀντιμετωπίσουν τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν. Παρίστατο ἀνάγκη νὰ ἐκλέξῃ ὁ ἐφοπλιστὴς μίαν ἔκ τῶν τριών λύσεων: Τὴν πώλησιν δηλαδὴ τῶν φερόντων τὴν ἀστερόεσσαν φορτηγήσων του ἡ τὴν ἐπέκτασιν, καὶ εἰς τὰ τράμπτις τοῦ συστήματος ἐπιχορηγήσων, ὡς συμβαίνει εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν ἡ, τέλος, τὴν μεταφοράν των ὑπὸ σημαίαν ἐπιτρέπουσαν μίαν ὄλιγώτερον ἐπαχθῆ διαχειρίσιν.

Όπως οι παραπάνω στοιχεία δείχνουν, η Ελλάς έχει μεγάλη ανάπτυξη στην παραγωγή της πετρελαϊκής βιομηχανίας, με την παραγωγή να έχει αυξηθεί κατά 10% την τελευταία δεκαετία. Η παραγωγή πετρελαϊκών προϊόντων από την Ελλάς έχει αυξηθεί κατά 10% την τελευταία δεκαετία.

Ο έναντιον τῶν ἐν λόγῳ σημαῖων πόλεμος ἥρχισε τὸ 1948 ἐκ μέρους τῶν ἀμερικανικῶν ἔργατικῶν συνδικάτων καὶ ἐκ μέρους τοῦ ἐμμένοντος εἰς τὰ πατροπαράδοτα εὐρωπαϊκού ἔφοπλισμού. Ή πρώτη μάχη ἑδόθη ἐπ’ εὐκαιρίᾳ τῆς συστάσεως τοῦ Συμβούλευτικού Ναυτικού ‘Οργανισμοῦ, τῶν ‘Ηνωμένων’ Έθνῶν. Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ νέου τούτου Σώματος ἐπρεπε νὰ περιλάβῃ ἀντιπροσώπους ἀπὸ τάς ἔχουσας τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς ὁκτὼ δυνάμεις. Ή ἐκλογὴ τοῦ Παναμᾶ, κατέχοντος τὴν ἐκτηνή θέσιν κατὰ τὸ 1948, ἐν τῷ παγκοσμίῳ κατατάξι, ἔθεωρείτο δεκαδία. Πρὸς ἀποφυγὴν δώμας τῆς ἐκλογῆς του, οἱ ιδιοφερόμενοι προσέβαλον πλεισταὶ δύσα ἐπιχειρήματα, μεταξὺ τῶν δόποιν καὶ τὸ διτὶ ὁ πόλεμος ἐνόθευσε τὴν παγκόσμιον κατάταξιν καὶ διτὶ διὰ τὴν ὄρθην κατάταξιν ἐπρεπε νὰ ληφθῇ ὡς δάσις τὸ ἔτος 1938 — καὶ οὐχὶ τὸ 1948 — δόπτε ό Παναμᾶς κατεῖχε μόνον ἐκαποντάδα τινὰ πλοίων. Τὸ ἀνακύψαν θέμα ἐκρίθη ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Δικαστηρίου, ὅπερ διὰ τῆς ἀπὸ 87ης ‘Ιουνίου 1949 ἀπόφασεών του ἔθεωρησε ἀρκετὸν τὸ κριτήριον τῆς χωρικότητος. Εἰς τὸν Παναμᾶν δύεν ἀνένησεν μία θέσις εἰς τὸ συμβούλιον. Ἐπειδὴ δῶμας ἡ ἀπόρασις δὲν εἶχεν ὄμεσον ἐκτελεστικὸν χαρακτῆρα, παρέμεινεν ἐν τῇ πράξει ἀνευ ὀξίας καὶ κατά τὴν προσεχῆ ἀνανέωσιν τῶν μελῶν τοῦ Συμβούλου, ό Παναμᾶς, τοῦ δόποιον ἐν τῷ μεταξὺ ὁ στόλος ἐμειώθη, δὲν θά περιλαμβάνεται καὶ πάλιν μεταξὺ τῶν ὁκτὼ κυριωτέρων ναυτικῶν διαιρήσεων τοῦ Κόσμου.

Πρόδηλον τότε κατέστη, διτά πρὸς ἀποκλεισμὸν τῶν «Πανονίζι» σημαῖῶν, ἵτο ἐπάναγκες νὰ τροποποιηθῶν οἱ διεθνεῖς Κανόνες περὶ τῆς ἔθνικότητος τῶν πλοίων. Ἀφοῦ ἀπερρίφθησαν τὰ κριτήρια τῆς πολιτογραφῆσεως, τῆς ἔθνικότητος τοῦ κατασκευαστοῦ, τοῦ πλοιάρχου καὶ ὀλοκλήρου ή μέρους τοῦ πληρώματος ἢ τοῦ πλοιοκτήτου, τὸ δικαιώμα τῆς σημαίας ὑπεβλήθη εἰς τὴν ὑπαρξίν μεταξὺ πλοίου καὶ σημαίας ἐγνησίου δεσμού (genotype link), δρίζουντος, διτά τὸ κράτος ἔχει τὸ ἄμεσον καθῆκον νὰ ἀσκῇ ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν φερόντων τὴν σημαίαν του, πραγματικὸν καὶ ἀποτελεσματικὸν ἔλεγχον ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ, τοῦ κοινωνικοῦ καὶ τοῦ διοικητικοῦ τομέων. Ἐνῷ δῆμος ὁ ἀρξάμενος ἔναντιον τῶν «σημαῖων ἐύκολίας» ἀγύν δὲν ἀπέδωσε θετικὰ ἀποτελέσματα εἰς τὸ τομέα τοῦ δικαστικοῦ διακανονισμοῦ τῆς μεταφορᾶς σημαίας, ἡ διεξαγόνθιστα, τούναντιον, ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν ἔργατικῶν συνδικάτων δρᾶσις

έπι τού πρακτικού πεδίου, ήτις ὀδήγησε, κατά Δεκέμβριον τοῦ 1958, μέχρις ἀποκλεισμοῦ τῶν ἐν λόγῳ σημαιῶν, ὑπῆρξεν ὁπωσδήποτε καρποφόρος.

Οι ναυτικοί, πρός υποστήριξιν τής πολεμικής των, ἐπεκαλέσθησαν τὴν Ἐλλειψιν σεβασμοῦ πρὸς τοὺς κανόνας ἀσφαλείας καὶ τὰς ἀνεπαρκεῖς ἀμοιδὰς τῶν πληρωμάτων. Ἐπὶ τοῦ πρώτου ἐπιχειρήματος παρετηρῆθη, ὅτι οἱ στόλοι τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» περιλαμβάνουν νεότευκτα καὶ ταχύπλοα σκάφη, κατ' ἀναλογίαν μεγαλυτέρα πρὸς τὸν μέσον ὄρον καὶ ὅτι οἱ ἔφοπλισταί των τηροῦν τοὺς διεθνεῖς κανόνας ἀσφαλείας. «Οσον ἀφορᾷ τοὺς μισθώσυς ὑπεστηρίχθη, ὅτι σημειούνται μία προσδευτική ἔξελιξις εἰς τὴν στρατηγικὴν τῶν ἀμερικανικῶν συνδικάτων. Διὰ νὰ ἀντιτάξουν τὰ συνδικάτα πρότοι εἰς τὴν πρόσοδον τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», ἐπεκαλέσθησαν ἀρχικῶς τοὺς προστατευτικοὺς νόμους, ἀλλ' ἐν συνεχείᾳ ἐστηρίχθησαν εἰς τὴν κρατικὴν ἀποφιν περὶ «τελευταίου πλοιοκτήτου τοῦ σκάφους» ύποστηριζόντα ὅτι, ἀν τὸ κράτος ἐνέκρινε τὰς μεταφορὰς σημάσιας καὶ συνέχιζε ἡ ἀσκὴ τὸν ἀποτελεσματικὸν τοῦ ἐλεγχού ἐπὶ τῶν πλοίων «Πλανούλιθ», δὲν ἥδυνατο νὰ ἀντιταχθῇ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀμερικανικῶν νόμων ἐπὶ πλοίοιν, ἀνικόντων πάντοτε εἰς Ἀμερικανούς, ή διασχειρίσις τῶν ὅποιών διενεργεῖται πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας.

Γεγονός είναι, ότι άποφάσεις τινές άνεγνώρισαν, ότι οι προστατευτικοί τών συμφερόντων τών γαυτικών νόμοι δύνανται είς τινας περιπτώσεις νά έφαρμοσθούν και έπι τών πλοίων [Πανονιλίβ], κατά την παραμονή των έντος των άμερικανικών ύδωπων. 'Απόφασις του 1961 έκριξεν έφαρμόσιμον τὸν νόμον ἀπερὶ διαχειρίσεων σχέσεων ἐργασιας ἐπί τῶν πλοίων τῆς ἑταῖριας West India. Τὰ πλοιά τῆς ἑταῖριας ταῦτης ἔχουν λιμένων ἔχοτασμον εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, μολονότι τελούν ὑπὸ τὴν διαχειρίσιοι ξένων, μὴ διαμενόντων ἐπὶ ἀμερικανικοῦ ἔδαφους.

Ο ἄγων κατὰ τῶν ἐσημαίων εὐκολίας ἔξακολουθεῖ νὰ ἀποτελῇ ἀντικείμενον εύρυτάτων συζήτησεων κατὰ τὰ τελευταῖς συνέδρια ἐργατῶν θαλάσσης καὶ λιμενεργαστῶν, τὰ συγκληθέντα εἰς Οὐτρέχτην καὶ Ἐλσίνικ. Ἀπὸ μέρους, ἐν τούτοις, τοῦ πατροπαραδότου ἐφόπλισμοῦ μειούνται ἥδη δλιγάτερα προθυμία, εἴτε διότι οἱ ἐν λόγῳ ἐφόπλισται φοιδούνται τάς ζημιάς ἐκ μιᾶς πολιτικῆς ὑπερβολικῆς παρεμβάσεως, εἴτε διότι τὸ πρόβλημα τῶν ἐσημαίων εὐκολίας, ἐν τῷ πεδίῳ τῶν ἀνήσυχιῶν των, ἔπαυσε νὰ ἀποτελῇ τὸ πρώτον, παραχωρῆσαν τὴν θέσιν του εἰς τὰ προβλήματα τῶν διακρίσεων σημαίας καὶ εἰς τὰ φορολογικά τοιაῦτα.

Δέον νά σημειωθή πρός τούτοις, ότι ή 'Ελλάς, άκολουθούσα ρεαλιστικήν πολιτικήν, έπεισε τοὺς μεγάλους 'Ελληνας έφοπλιστάς νά μεταφέρουν ἀπό τάς «σημαίας εύκολιάς» εἰς τὴν ἐλληνικήν, σημαντικήν χωρητικότητά, εἰς τρόπον ὅστε σήμερον η χώρα αὐτή νά κατέχῃ ἔξακις μεγαλύτεραν χωρητικότητα, ἔναντι τῆς κατεχομένης πρό δεκαετίας. Μεταξύ τῶν ἑταῖρων 1959 — 61, τὰ ἀμερικανικῶν συμφερόντων ὑπὸ «σημαίας εύκολιάς» δεξαμενόπλοιος κατήλθον ἀπὸ 53% εἰς 22% ἐπὶ τῆς δῆλης χωρητικότητος, ἐνῷ ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπὸ σημαίαν ἀγγλικήν ή γαλλικήν, διάνκυνεις παραφύσαδας τῶν ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν πετρελαίων, τείνει νά οὐδεποτί. Κατά τὸ 1961, ἀνά τῶν 300.000 τόνων σκάφη, μετεφέρθησαν ἀπό «σημαίας εύκολιάς» εἰς εύωπατικάς σημαίας, πέραν τῶν εἰς 'Ελλάδα ἐπαναπτυτρισθέντων σκαφῶν.

Ο γραμματεὺς τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφοπλιστικοῦ Κομιτάτου ἐπὶ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἀπέδωκεν, εἰς πρόσφατον συγκέντρωσιν ἐκπροσώπων τοῦ Τύπου, τὴν ἔξελιξιν τοῦ θέματος τὴν δρᾶστιν, κυρίων, τῶν ἐργατικῶν συνδικάτων. Δύναται τις δῆμος να δεσμαθήσῃ, διτὶ ὅφειλεται καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἵτις ἐκαλλιέργησεν εὐνοϊκὸν κλίμα διὰ τὸν ἑπαναπτυρισμόν. Ἐπιρρόην τινα ἐπίσης ἡσκήσαν αἱ αὐξανόμεναι δυσκολίαι εἰς τὴν ἀπασχόλησιν εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ ἡ μείωσις της πρὸς αὐτὰς ἐμπιστοσύνης τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ κράτους, δύσον ἀφορᾶ τὴν ἀποτελεσματικότητα τῶν παρεχούμενων ἔχεγγυῶν ἐλέγχου.

‘Οι παρεπήρησον διό πρόδρος Μποπατέ είς τὸ ἄρθρον του, ἀν δι Παναμάς ταχθῇ ὑπὲρ τῆς πολιτικῆς τοῦ Φιντέλ Κάστρο ἢ ή Λιθερία ὑπὲρ τῆς πολιτικῆς τοῦ Σεκού Τουρέ, ἢ Ἀμερική, ἐν περιπτώσει πολέμου, θὰ συνήντα σοβαράς δυσκολίας, διποτε διαθέσῃ τὸν στόλον ἔκεινον τῶν δύο χωρῶν, τὸν δποτον ἐλέγχει σήμερον. Δέον δθεν νὰ θεωρηθῇ, δτι διά τὰς «εσημαίας εύκολίας» ἐλήξεν ἡ «ερχούτη ἐποκή». Τούτο και ἐπιτρέπει τὸ συμπέρασμα, δτι τίθεται πλέον τέρμα εἰς μίαν ὀχληρὰν διάστασιν γνωμῶν μεταξὺ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν και τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο.

# COSTAS MEGRELIS

MEDITERRANEAN CORPORATION

### **Shipchandlers**

---

a del Campo 13/S

## GENOA

HONES : 202773 - 202687

MEGRELLIS, GEN.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ





## ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Ο Βίλλυ Σλήκερ, διάτοδημιούργητος μεγιστάν της γερμανικής χαλκουργίας και της ναυπηγικής βιομηχανίας, έχει άπό τινος έξαφανισθή από τάς γερμανικάς έργασιας και παρ' διάς τάς προσπαθείας των έμπορικών κύκλων του 'Αμβούργου κατέστη άδυντος νά εύρεθούν έτεροι κεφαλαιούχοι, πρόθυμοι νά στηρίξουν τό κλωνίδμενον ναυπηγείον του κ. Σλήκερ, δύσις πρό τινος έκρυψη εις πτώχευσιν. Τό έτος 3.500 άνδρων προσωπικούν του έτραπε πρός νέας άπασχόλησεις, αι κατασκευαί έσταμάτησαν, το διαθέσιμον ύλικόν κατεσχέθη από τούς προμηθευτάς και πιστωτάς του ναυπηγείου, δύσα δε σκάφη κατεσκευάζοντο παρ' αυτού — εις έκτελεσιν άμερικανικών ίδια, παραγγελιών — άνελαν νά τά συμπληρώσουν τά γειτονικά ναυπηγεία «Μπλόμ και Φός». Έν τῷ μεταξύ ή άποθεσις Σλήκερ έδημοιούργησεν αισθήματα άδειαστητος, δύσον άφορά την θέσιν της γερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας έν γένει και πολλοί διερωτώνται, ἄν ή περίπτωσις Σλήκερ είναι μεμονωμένη ή μήπως άποτελεί σύμπτωμα ήποδοσκούσης κρίσεως, ητις έπαπειλεί δύλκληρον τήν διομηχανίαν.

Τά παράπονα τών Γερμανών ναυπηγών δέν είναι νέα. 'Ηκουσθησαν τό πρώτον κατά τό 1961, δύποτε, ύπο τό κράτος μιάς γενικής ναυπηγικής ύφέτεως, κατόπιν δεκαετούς άκμης, έπηλθε και ή άναπτροσαρμογή τού γερμανικού μάρκου. Τά άποτελέσματά της άπετέλεσαν έκτοτε άντικείμενον συζήτησεων μεταξύ τών γερμανικών βιομηχανικών κύκλων, ούδεμια θμάς χωρεί άμφιβολία, δύτι περισσότερον δύον έθιγησαν ή ναυπηγική βιομηχανία και ή ναυτιλία. Οι δύο ούτοι κλάδοι άντιμετωπίζουν δύνταν διεθνή άνταγωνισμόν και αι παραγγελίαι των βασίζονται σήμερον εις πτωχά περιθώρια κέρδους. Εύθυνς μετά τήν άνατιμησιν τού γερμανικού νομίσματος αι έκ τού έξωτηρικού παραγγελίαι ήρχισαν νά διλγούσθεν και πλείστοι έκ τῶν ξένων πελατῶν ήρνούντο νά δεχθούν τό μάρκον, ώς δάσιν υπολογισμού. 'Επενέθη τότε ή κυδέρνησις τής 'Ομοσπονδίου Γερμανίας και έχοργησεν εις τά ναυπηγεία πιστώσεις 400 έκατομμυρίων μάρκων (περίπου 35 έκατομ. λιρών 'Αγγλιας) με τόκον 5%, ευθηνότερον δηλαδή τού κανονικού κατά 1.5%. Ο άντικειμενικός σκοπός τών πιστώσεων άπειλετεν εις τό νά καταστήση ικανά τά ναυπηγεία, δύσων δέχνωνται ήνεαν παραγγελίαις μή χρηματοδοτούμενάς έν τῶν προτέρων, ώς συνέβαινε κατά τό παρελθόν, έστω και αι παραγγελίαι αύται δέν θα άπειδην άμεσα κέρδη. Πράγματι, ήρχισαν νά προσελκύντωνται συχνότερον παραγγελίαι, αιτίνες θμώς ήσαν κατά 10 έως 20% κάτω τού ναυπηγικού κόστους και έγένοντο δεκταί άπλως και μόνον, ήνα διατηρηθή σταθερά ή άπασχόλησις τής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Κατά τό τέλος τού 1961 ή οικονομική θέσις τής διεγράφετο ζοφερά. Μολονότι αι ναυπηγικαί έργασιαί άνήλθον κατ' άξιαν άπό 2.593 έκατομμύρια μάρκων, τού 1960 εις 2.705 έκατ. μάρκων τό 1961, έν τούτοις δό κύκλος τών έργασιων έτη πλοίων προοριζούμενων δή έξαγωγήν κατέπεσεν άπό 1.564 έκατ. μάρκων, τού 1960, εις 1.275 έκατ. μάρκων, τό 1961. Ο άριθμός τών πρός έξαγωγήν σκαφών έμειώθη άντιστοίχως άπό 116, χωρητικότης 899.000 τ. γκρός, εις 101, χωρητικότης 705.000 τ. γκρός. Μόνον αι περισσότεραι, διάς γερμανικών λογαριασμών, παραγγελίαι απεσόδησαν μείζονα κρίσιν. 'Ανηλθον αύται άπό 93 πλοία, 254.000 τ. γκρός, τού 1960, εις 125 πλοία, 355.000 τόνων γκρός, τό 1961. Η κατάστασις θμώς έπειδεινώθη εις τάς άρχας τού τρέχ. έτους, ζηταν οι μισθοί ήγησθαν κατά 6% περίπου και ή έργασιμος έβδομος περιωρίσθη εις 42½ ώρας. Τούτο είχεν ώς άποτελέσματα έβδομος αυξησιν τών μισθολογικών θαρών μέχρι 10.5%, ένω ή άντιστοιχος αυξησιν εις τάς άνταγωνιστρίας χώρας έκυμαντο μόνον μεταξύ 3 έως 5%.

Άπο τών άρχων έ. έτους αι γερμανικαί παραγγελίαι ένεφάνισαν χαλάρωσιν, διότι ή χαλαρότης τής ναυλαγοράς και ή στενότης τής οίκο-

νομικής καταστάσεως άπέτρεψαν πολλάς ναυτικάς έπιχειρήσεις νά προσούν εις άνανέωσιν τών στόλων των. Κατά τό δωδεκάμηνον Ιης Μαΐου 1961 — 30ής Απριλίου 1962 αι νέαι παραγγελίαι άνηλθον εις κάτι περισσότερον τού ήμισεος τής παραδόσεων, οι δε Γερμανοί ναυπηγοί παραπονούνται, δηι οι ξένοι συνάδελφοι των έπιδοτούνται ύπο τίνα μορφήν, άμεσως ή έμμεσως ύπο τών κυβερνήσεων των.

Μολονότι ή συνθήκη τής Ρώμης άπαιτει, δηις διαθημήδων καταργηθούν αι ναυπηγοί έπιχορηγήσεις, έν τούτοις ή αρχή αυτή ήγονήθη έν τη πράξει, οι δε Γερμανοί ναυπηγοί υποστηρίζουν, δηι οι έπιχορηγήσεις πρός τά ιταλικά ναυπηγεία ήγησθαν κατά τό παρελθόν έτος. Εις τήν Γαλλίαν έξ αλλού, αι πρός τά ναυπηγεία έπιχορηγήσεις έμφανιζονται εις τών κρατικών προϋπολογισμών τού 1962 με κοινόλιον, όπερ άντιστοιχει πρός 21 έκατομ. λιγγικών λιρών. Τά άνωτέρω σημάνουν — κατά τούς Γερμανούς — δηι εις μεν τήν Ιταλίαν τά 27% τού ναυπηγικού κόστους καλύπτονται ύπο τού κράτους, εις δε τήν Γαλλίαν δηι τό άντιστοιχον ποσοστό είναι — κατά μέσον δρον — 23%, δυνάμενον θμώς εις τίνα περιπτώσεις νά φθάση μέχρι 35%. 'Επιπροσθέτως, άλοκληρος δό φόρος κύκλου έργασιν, δό πληρωνόμενος εις τήν Γαλλίαν έπι έξαγωγών, έπιστρέφεται εις τά ναυπηγεία, ένω εις τήν Γερμανίαν έπι άντιστοίχου φόρου 7 έως 7.5%, μόνον τά 3% έπιστρέφονται. 'Έξ τής Εύρωπας οι Κοινότητος ήπάρχων πολλαί έμμεσοι δοθείσι αι πρός τά ναυπηγεία. Εις τήν Ιαπωνίαν, λ.χ., τήν ήδη μεγαλυτέρων ναυπηγικήν χώραν τού Κόσμου, δέν υπάρχει φόρος κύκλου έργασιν, τά 80% των έξαγωγών κερδών ή τά 5% τής άξιας τών έξαγωγών δύνανται νά άφαιρεθούν άπο τό φόρον τών ναυπηγικών έπιχειρήσεων. 'Επιπροσθέτως, οι ναυπηγοί Οίκοι δύνανται νά μετατρέψουν άπλασμένα φόρου τά 35% τών έπιστρεψίων κερδών των εις άποθεματικά κεφάλαια. 'Η Ιαπωνική Τράπεζα έξαγωγών παρέχει εις τά ναυπηγεία πιστώσεις με τόκον 4 έως 5%, ήτοι με τήν ήμισυ τόκου τού έκει κρατούντος. 'Εσχάτως οι Γερμανοί ναυπηγοί ήπειδόντων εις τήν Αργεντίνην προσφοράς ύψηλοτέρας τών Ιαπωνικών κατά 37.4%. Αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι — ένθα τό μισθολόγιον είναι λίαν ύψηλόν — χορηγούν εις τούς άμερικανικούς Οίκους, τούς δίδοντας παραγγελίας εις άμερικανικά ναυπηγεία, έπιχορηγήσεις έξικουνένος μέχρι τών 50% τού ναυπηγικού κόστους. 'Η Μεγάλη Βρετανία δέν έφοροι έργασιν κύκλου έργασιν πρός έπιστροφήν δή μή, χορηγεί θμώς εύθηνοτέρας διομηχανικά πιστώσεις, παρ' δόσον πράττονται τά γερμανικά πιστωτικά ίδρυματα, ένω οι έφοπλισται της άπολαμβάνουν μεγαλυτέρας φορολογικής άνακουφίσεως εις τάς άποσθέσεις, έναντι τών λοιπών διομηχανιών. 'Η περίπτωσις αυτή, θεωρένται άπο τού 'Αμβούργου, χαρακτηρίζεται ως έπιχορηγήσις, δηις άντιστοίχων εις τήν Κλάδο δίδεται ά αυτός χαρακτηρισμός δή' ωρισμένας γερμανικά ένεργειας. 'Οσον άφορά τά Σκανδιναϊκά χώρας, αύται παρέχουν εις τούς ναυπηγούς των εύθηνοτέρας πιστώσεις και γενναιοδώρους άπαλλαγάς έκ τού φόρου εισοδήματος.

'Αν ληφθή ήδη δείκτης 100, τό έτος 1956, τότε ή καθελκυσθείσα κατά τό 1961 χωρητικότης εις τήν Γερμανίαν πρέπει νά σημειωθή με δείκτην 97, εις τήν Ιταλίαν με 92 και εις τήν Γαλλίαν με 150. 'Αντιστοίχως, ή δείκτης διά τήν Μεγ. Βρετανίαν θά ήτο 86. Εν τούτοις, ήν συγκρίνη τις τήν ύπο ναυπηγησιν χωρητικότητα, ή Γερμανία (κατά τήν Ιην 'Ιουλίου έ.ε.) διετήρει την τρίτη θέσιν, με 936.000 τ. γκρός, έρχομένη μετά τήν Ιαπωνίαν (1.491.000 τ. γκρός) και τήν Μεγ. Βρετανίαν (1.292.000 τ. γκρός). Επιποτο τής Γερμανίας ή Συνδημία με 773.000 τ., ή Γαλλία με 674.000 τ., αι Κάτα χώρας με 636.000 τ. και ή Ίταλία με 604.000 τ. γκρός. Αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι σημειώνουνται με ναυπηγήσεις 445.000 τ. μόνον και ή Πολωνία, ήτις είναι ή μεγαλύτερα ναυπηγική χώρα τού 'Ανατολικού Συνασπισμού, με 346.000 τ. γκρός.

Τούς Γερμανούς ναυπηγούς δέν άνησχον τόσον αι σημειώναι συνθήκαι, δηιο ή γενική τάσις ύποχωρήσεως. Κατά τά έτη εύημερίας δόλα τά γερμανικά ναυπηγεία έπειξτενται τήν παραγωγήν των διναυικότητα, είναι δε και σημειώνονται άκομά, άποφασισμένα νά τήν διατηρήσουν, ήντι πάσης θυσίας, άνεπαφον. 'Ο συναγωνισμός, ήχη μόνον εις τήν ναυπηγικήν διομηχανίαν, άλλα και εις τήν ναυλαγοράν κατέστη έξιτερος, με άποτελέσμα νά έπικρατούν εις τήν έργασιαν τά μεγαλύτερα και ταχύτερα σκάφη. Τούτο και συνεπάγεται έπανεξοπλισμόν τών ναυπηγών, έπιδεινούμενός ούτον γενικώς τής οίκονομικής θέσεως τής διομηχανίας. Οι Γερμανοί ναυπηγοί προκρατημένοι άπο τήν χρεωκοπίαν τού Σλήκερ, αισθάνονται πίεσιν άπο τήν παρούσαν κατάστασιν, μολονότι ισχυρίζονται, δηι τό πάθημα Σλήκερ, κρινόμενον έκ πολλών πλευρών, άποτελεί ειδικήν περίπτωσιν και δέν προοιωνίζεται τήν άπαρχην μιάς γενικής καταρρέουσεως.

## RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE:	KHARTOUM PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
P.O.B. 116 TEL. 72.356	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	RIZARI BUILDING TEL. 40175	P.O.B. 266
ALSO IN DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA
P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 312 TEL. 2311
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED	UNDER THE STYLÉ:-	CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS."		P.O.B. 55 TEL. 681

HN. ΠΤΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΥΠΕΡ ΤΩΝ "ΤΡΑΜΠΣ.,

Διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου τῶν ἀμερικανικῶν φορτηγῶν μελετᾶται νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποίου θὰ παρέχεται ἡ ἔξουσιοδότησις εἰς ἀμφοδίαν κρατικήν ἀρχήν πρὸς ἀνταλλαγῆν τῶν λίμπερτυς μὲν μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Προβλέπεται ἀκόμη ἡ παροχὴ χρηματικῆς διοθεσίας διὰ τὸ ἔργον τῆς μετασκευῆς καὶ ἐπισκευῆς τῶν οὕτω παραχωρουμένων σκαφῶν, μὲ ἔξοφλησιν εἰς ὅσον τὸ δυνατὸν μακροτέραν χρονικήν περιοδὸν. Τὰ ἑκατὸν περίπου σκάφη τοῦ στόλου τῶν τράμπυ θὰ ἀνταλλαγοῦν μὲ δύοδηκοντα τοῦ τύπου «A.P.S.» (Βίκτορες), ταχύτητος 17 μιλίων, ἄτινα εἶναι μὲν πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἀλλὰ διατηροῦνται εἰς ἀριστηρή κατάστασιν, διότι δὲν ἔχρησιμοι ἥπιθησαν ειμῇ ἐπὶ ἐλάχιστον χρόνον. Ἡ χωρητικότης τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν δύναται νὰ αὐξηθῇ ἀπὸ 10.800 εἰς 14.200 τόν. Δ.ώ. διὰ μετασκευῆς, ἥτις θὰ κοστίσῃ περὶ τὰ 2 ἑκατομ. δολλαρίων κατὰ σκάφος. Διὰ τῆς παρεχομένης ἐνισχύσεως θὰ καταστῆ τὸ ἀμερικανικὸν τράμπ περισσότερον συναγωνιστικὸν.

ΙΣΡΑΗΛ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Έεδομήκοντα σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 655.000 τόννων η.w., άπαρτιζουν τὴν δύναμιν τῆς Ισραηλίνης ναυτιλίας. Πρόκειται — κυρίως — περὶ φορτηγών γραμμής καὶ ψυγειῶν, 4 δεξαμενοπλοίων 85.500 τόννων καὶ ἀριθμού τίνος «εμπάλι - κέρριερς», τράμπις φορτηγών καὶ ἐπιβατηργών πλοίον. Ἡ ἑταῖρα «Ζίμ» ἐνδιαφέρεται διὰ τὰ 46 σκάφη, χωρητικότητος 400.000 τόννων, ἐνώ τὰ ὑπόλοιπα 24 εἶναι κατανεμημένα μεταξὺ ὅτκων ἄλλων ἔβραϊκών ἑταῖρων.

Τό ναυπηγικόν πρόγραμμά τῆς ἑταῖρίας «Zim» περιλαμβάνει 21 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 188.000 τόνινων, ἐπιφανέστερον δὲ ἔξ αὐτῶν εἰναι τὸ ναυπηγόυμενον εἰς τὴν Γαλλίαν λαίνερ «Σαλόμ» 23.000 τ. γκρός, ὅπερ προορίζεται διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Χάιφας — Νέας Υόρκης. Τὰ ὑπόλοιπα 20 σκάφη εἰναι φορτηγά, ἢτοι 6 τῶν 9.600 τόνινων d.w., 4 τῶν 7.300 τόνινων, δύο τῶν 33.000 τ. d.w. καὶ 8 τῶν 3.300 τόνινων d.w. ἔκσατον.

ITALIA

ΔΥΟ ΝΕΑ ΛΑΪΝΕΡΣ

Από τα ναυπηγεία Ανσάλντο, της Γένοβας και μὲ άναδοχον τήν σύζυγον τού προέδρου τής Ιταλικής δημοκρατίας καθειλκυσθή πρὸ ήμερων τοῦ νέον υπερωκεάνιον «Μιχάηλ Αγγελος» 43.000 τ. γκρός, δηπερ μετὰ τοῦ ἀδελφοῦ σκάφους «Ραφαέλλο» προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν Μεσογείου — Βορείου Αμερικῆς. Τὸ «Ραφαέλλο» θά καθειλκυσθῇ ἀπό τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης τὸν προσεχῆ Ιανουάριον. «Εκαστον τῶν νέων λάινερών, ἔχει μεταφορικὴ ικανότητα διὰ 1.850 ἐπιβάτας, ητοι 530 α' θέσεως, 466 β' καὶ 854 γ' θέσεως. Θά φέρῃ πλήρωμα 720 προσώπων καὶ θά ἀναπτύσσῃ ἀνωτάτην ταχύτητα 29 μιλίων καὶ ὑπηρεσιακὴν τοιάυτην 26 μιλίων.

χαρακτηριστικά τών νεωτέρων τάσεων της ναυπηγικής αι προεξ-  
χουσαι άεροδυναμικά γραμμαι του σκάφους, ή προτεταμένη πρώτα και  
αι πρύμνθεν μέλλουσαι νά τοποθετηθούν δύο καπνοδόχοι. Τό δίλικόν  
μήκος είναι 275 μέτρα, με 31 πλάτος και 21.35 ύψος μέχρι του άνω-  
τάτου καταστρώματος.

НАУТИА КАИ МЕТАФОРА

Κατά τὰς στατιστικάς της Τραπέζης της Ιταλίας, ο ιταλικός έμπορικός στόλος ηγέτηρος το παρελθόντος έτος κατά ποσοστὸν 3%, έναντι αντιστοίχου αύξησης 4%, τούτου τοῦ έτους 1960. Ή μικροτέρα προσθήκη τονώνται φέρεται εἰς τὸ γεγονός, διτελύθησαν, βάσει τοῦ σχετικοῦ νόμου, πεπαλαιωμένου μονάδες συνολικῆς χωρητικότητος 172.000 τόνων, έναντι δισαύξεως κατά τὸ 1960 σκαφῶν 110.000 τόνων. Αἱ εισαγωγαὶ τῆς χώρας ἀπό τὸ ἔξωτερικὸν ἀνήλθον εἰς 68.9 ἑκατομμύρια τόνων, έναντι 59.1 ἑκατομ. τόνων, τοῦ 1960. Εἰς τὴν μεταφορικὴν ταύτην κίνησιν ἡ ιταλικὴ ναυτιλία μετέσχε με 24.8 ἑκατομ. τόνων, έναντι 21.2 ἑκατομ. τόνων, τοῦ έτους 1960, ἐπιτυχοῦσα οὕτω αὔξησην τῆς συμμετοχῆς της κατά 16.8%. Τὰ εἰσαχθέντα πετρέλαια, ἀπό 29.7 ἑκατομ. τόνων, τοῦ 1960, ἀνήλθον τὸ 1961 εἰς 34 ἑκατομ. τόνων, μὲν αὔξησιν 14.4%, οἱ δὲ καταβληθέντες διὰ τὴν μεταφοράν των ναυλῶν ἀνήλθον εἰς 163.2 ἑκατομμύρια δολλαρίων, έναντι 106.5 ἑκατομ. δολ. τοῦ έτους 1960. Αὔξησις εἰς τὴν συμμετοχὴν τοῦ ιταλικοῦ τάνκερ δὲν ἐπομειώθη. Αὔξησιν 14.1% ἐνέφαντε καὶ ἡ κίνησις ἐπίδοτῶν, έναντι αὔξησης 24% τοῦ προσηγουμένου έτους. Κατὰ δύο τρίτα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν προέλευσις καὶ προφορισμὸς ἦτοι ή Μεσόγειος. Τέλος, τὸ παθητικὸν Ισοζύγιον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν διὰ τὰς ἀπό τὴν θαλάσσην μεταφοράς τῆς ιταλικῆς οἰκονομίας ἐμφανίζει ἐλαφρῶν μείωσιν, λόγῳ — κυρίως — τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν διὰ τὰ πετρέλαια.

НОРВЕГИЯ

ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ

‘Ως είναι ηδη γνωστόν, διάφοροι αύτοματισμοί έφελκευτές σήμερον άμειώτων τό ένδιαφέρον των νορβηγικών ναυτικών κύκλων, μολονότι δέν πιστεύουν πάντες είς αὐτόν. ‘Η νορβηγική έφημερις τού ‘Έμποριον και τῆς Ναυτιλίας’ δημοσιεύει, μὲ χαρακτηριστική αμεροληπτική, δηλωσείς έκεινων ἐκ τῶν παραγόντων, οἵτινες δὲν πιστεύουν, δτὶ εἰναι πραγματοποίησις μος διάφοροι αύτοματισμοί εἰς τὰ έμπορικά πλοῖα. Καταδεικνύει εἰς ὅρθρον της, δτὶ δὲν είναι δυνατή ἡ σημαντική μείωσις τῆς δυνάμεως τού πληρώματος ἐνὸς έμπορικού πλοίου καὶ δτὶ, συνεπῶς, διάφοροι αύτοματισμοί δὲν συγκεντρώνει ένδιαφέρον. ‘Ο ὅρθρογράφος ὑπενθυμίζει, δτὶ δλα τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα σπουδαιότητα τινα, είναι ἐκ τού νόμου ὑποχρεωμένα νά ἔχουν τρεις ναυτίλους ἀξιωματικούς δι’ ὀκτώρων ὑπηρεσίαν φυλακῆς. Τού ἀριθμού τούτου δέν είναι δυνατή δι’ μείωσις. Χρειάζονται ἐπίσης τρεις ἄνδρες τού πληρώματος δι’ ὑπηρεσίαν φυλακῆς ἐπί τῆς γρούνας. ‘Αν την

ληφθῇ ὑπὸ διψιν, ὅτι εἰς περίπτωσιν δρατότητος μηδὲν, χρείαζεται καὶ εἰς ἄνηρ φυλακῆς πρύμνηθεν, διαπιστοῦται ὅτι διὰ μόνην τὴν ὑπηρεσίαν φυλακῆς ἀπαιτοῦνται, κατ' ἔλαχιστον ὅριον, δώδεκα ἄνδρες πληρώματος, διὰ μόνην τὴν ὑπηρεσίαν διακυβερνήσεως.

Έπροτάθη ή μείωσις τού προσωπικού φυλακής γεφύρας εἰς ἐνέσα ἐν δῷλον ἄνδρας (ἄξιωματικούς καὶ ἄνδρας κατωτέρου πληρώματος). Ή τοιούτη πρότασις ὅμως — κατὰ τὸν ἀρθρογράφον — ἀποδεικνύει βαθείαν ἔγνοιαν τῆς πραγματικῆς καταστάσεως ἐφ' ἑνὸς πλοίου καὶ σημαίνει ὅτι ὑπὸ τάς συνθήκας αὐτᾶς οὐδέποτε αἱ ἀρχαὶ καὶ τὰ ναυτεργατικά συνδικάτα θὰ δεχθούν μείωσιν θέτουσαν ἐν κινδύνῳ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Πρότασις ἐπίσσης ὑπεβλήθη περὶ ἔγκαταστάσεως ἐπὶ τῆς γεφύρας «θαλάμου ἐλέγχου», ἀπὸ τοῦ ὅποιου ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς θὰ ἐπιβλέπῃ καὶ θὰ διευθύνῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ πρωστηρίου συστήματος, ὅσχολούμενος ταυτοχρόνως καὶ μὲ τὴν ναυσπλοΐαν. Ό προτείνας, οὐδεμίαν φαίνεται νὰ ἔχῃ γνῶσιν τοῦ ἔργου, ὅπερ διαρύνει τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς. Δὲν δύναται οὕτος νὰ είναι μακράν ἀπὸ δεδομένον σημείου τῆς γεφύρας, πρέπει νὰ εὑρίσκεται ἕκεῖ ὅπου απαιτεῖ ή καταστάσις τῆς στιγμῆς καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἔχει ἔγκατασταθῇ τηλέγραφος εἰς τὰ δύο ἀκρού τῆς γεφύρας. «Ἄν μιαν ἡμέραν τὸ πρωστήριον σύστημα παράσχῃ τὴν ἀσφάλειαν λειτουργίας, περὶ τῆς ὅποιας γίνεται λόγος καὶ ηπὶς δέον νὰ ἐπιτρέπῃ τὸν ἐλέγχον τῆς μηχανῆς ἀπὸ τῆς γεφύρας, τότε θὰ χρειασθῇ νὰ ὑπάρχῃ ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ ἀξιωματικὸς - μηχανικός, δι' ὑπερσίαν φυλακῆς. Θὰ χρειασθούν, δηλαδή, πέραν τοῦ ἀρχιμηχανικοῦ καὶ τρεῖς ἀξιωματικοὶ - μηχανικοί.

Προτείνεται, όπως ο ἀρχιμηχανικός αὐτός είναι ὑπέυθυνος, δι' ὅλας τάς ἔργασίας συντηρήσεως, τόσον εἰς τὸ μηχανοστάσιον, δύον καὶ ἐπὶ τῆς γεφύρας. Λαμβανομένου ὅμως ὑπὸ φύει τοῦ περιπλόκου τῶν σημειώνων ἐν ὑπηρεσίᾳ προσωπίων μηχανῶν, ο ἀρχιμηχανικός ἔχει ἀρκετὴν ἐπὶ τοῦ πλακίσιου τούτου ἔργασίαν. Εξ ἀλλοῦ, εἰς ἀρχιμηχανικὸς δένεται τὰς ἀναγκαίας γνώσεις, ἵνα διευθύνῃ τὴν ἐπὶ τῆς γεφύρας συντήρησιν. Ἐπὶ τῶν φορτηγῶν γραμμῆς, λόγου χάριν, τὸ μεγαλύτερον μέρος ἔργασίας τοῦ προσωπικού γεφύρας συνίσταται εἰς τὴν ἀπασχόλησιν συντηρήσεως τῶν φορτοεκφορτωτικῶν μηχανῶν καὶ εἰς τὴν διεύθυνσιν τῶν κυτῶν, τὴν δὲ ἔργασίαν ταύτην γνωρίζει μόνον ο α' ἀξιω-

Τέλος, δεν πρέπει ποτέ νά υποτιμώνται οι κίνδυνοι, τούς όποιους διατρέχει τις ένν θαλάσση, ούτε νά λησμονήται, ότι δύναται τις νά εύρεθη είς τοιαύπην κατάστασιν, ώστε νά άπαιτηται ή άμεσος συμμετοχή διλοκήρου τού πληρώματος, ώς τούτο συντίθεται σήμερον, προκειμένου νά διασωθῇ τό πλοίον καὶ τό φορτίον του. Αποτελεῖ οὖν σφάλμα τό νά δεναιούται, ότι μείσως τού σημερινού πληρώματος δὲν θά δημιουργήσῃ δυσκολίας, ένν περιπτώσει σοδαρού κινδύνου τού πλοίου. «Συμφωνώ — τονίζει ένν κατακλείδι δ' ὄρθρογράφος — ότι είναι δύσκολος δ' ὄρθρολογισμὸς τῶν ἔργασιῶν διατηρῆσεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλ' δ' ὄρθρολογισμὸς ςύτος δὲν πρέπει νά γινῃ εἰπὲ ζῆμις τού πλοίου καὶ τού πληρώματος του. Σήμερον δὲν εύρισκονται ἐπάρκεις ναυτικοὶ διὰ τὰ πλοῖα. Τί θά συμβῇ συνεπώς, δταν ἐγκαταλειφθῇ ή προσπάθεια ἔξευ-ρέσεως προσωπικοῦ ύπὸ τὴν πρόφασιν ὄρθρολογισμοῦ?».

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ "ΜΠΑΛΚ ΚΕΡΡΙΕΡΣ..

Κατά νορθριγικήν στατιστικήν, διαπολούμενης στόλος τών «μπάλκερριερ» ήδη θήτη έντος των τελευταίων 18 μηνών κατά 50% και άπαρτιζεται στημέρων από 681 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 13.152.000 τόνων ελαφριών δ.π.ώ., έκ των πόσιων τα 277, χωρητικότητος 6.059.000 τόνων δ.π.ώ. είναι μεταλλοφόρα. Ή αύξησης τού τό στόλου τούτου άπο της Ιανουαρίου έ.ε. ανήλθεν εις 1.500.000 τ. δ.π.ώ. διά τὸ πρώτων ἔξαμηνον εις τῆς αὐτῆς ἐκτάσεως προβλέπεται καὶ διὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον, εἰς προοπτικήν νὰ συνεχισθῇ μετά τού τού idίου ρυθμού καὶ κατά τὸ 1963, στώ καὶ ἀν δὴ ληφθούν ὑπ' ὅψιν ἐνδεχόμεναι μετατροπαὶ εἰς τὰ ὑπὸ παραγγελίαν δεξαιμενόπλοια. Αἱ μέχρι τούδε πραγματοποιήθεισαι παραγγελίαι, μὲν παράδοσιν κατά τούς προσεχεῖς 24 μῆνας, ἀνέρχονται εἰς 6.500.000 τόνων, δηπερ σημαίνει, διτὶ ἀπό στήμερον καὶ μέχρι τῆς Ιουλίου 1964 ὡς στόλος ούτος τῇδε αὔξηθη περαιτέρω καὶ πάλι 50%, πηγες καὶ ἀποτελεῖ γεγονός μοναδικὸν εἰς τὰ χρονικά τῆς ναυτιλίας.

Η αξέχιστης τού θορυβηγικού στόλου τών μπάλκ - κέρριερς είναι Ιαχυά. "Ανω του ¼ του διού δάσου άριθμού τών υπό ποντήγησην ή παραγγελιαν τακφάδων τού τύπου τούτου προορίζονται διάτη το νορθηγικόν νηολόγιον. Πολλαὶ ἐπίστης ἄλλαι χώραι καὶ πρατίστας ή Ἰταλία, θά ίδουν αξιορέμουν τούς στόλους των εἰς μπάλκ - κέρριερς κατόπιν σηματικήν ἀναογίαν. Η ἐπιτυχία τών πλοίων τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας ἀποτελεῖ σπουδαίον παράγοντα διά τὸ μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τοάμτες.

Τά δάντερων αναφέρονται είς ειδικού τεύχους τον ναυλομεστικού Οί-  
ου Φέρυλευ και Ἡγκαρ, εἰς τὸ δόταιον δίδονται καὶ πολλαὶ ἄλλαι λε-  
τομέρειαι περὶ τῆς σημειωνῆς καὶ πολλούντικῆς συνθέσεως τοῦ παγ-  
σιούντι στόλου τῶν σκαφῶν ἔποιον φορτίου χώμα.

POYMANIA

## Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ

Η δύναμις τοῦ ρουμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ηγήθη κατά τὸ πρώτον ἔξαμνον τοῦ ἔτους διὰ τῆς προσθήκης τεσσάρων νεοτεύκτων φορητῶν, ἣτοι τριών τῶν 4,500 τόνων καὶ ἑνὸς τῶν 10,000 τόνων. Ἐπειδὲ λόγουν προστέθησαν καὶ δύο δεξαμενόπλοια ἀγορασθέντα ἐκ Δανίας ὃντι τιμῆς κυμαινούμενης μεταξὺ 600.000 ἧσας 625.000 λιρῶν κατά κάφος. Πρόκειται περὶ τῶν ἀδελφῶν δεξαμενοπλοίων «Dorothea Bassæ» 2,349 τ. γκρός και «Captain T. Bassæ» 12,446 τ. γκρός ἡ χωρητικότητος 19,020 τόνων δ.ω. και ναυτηγήσεως 1957. Ἀμφότερα παρελήφθησαν καὶ αντανακλήθησαν «Passe» τὸ πρώτον τοῦ Οἰλαντού, ἢ «Eugenio

θησαν και μετανομάσθησαν «Pace» το πρότον και «Oltenie» το έτερον. Αι άνωτέρω προσθήκαι επέτρεψαν εις τον ρουμανικὸν στόλον νῦν με-  
αφέρη κατά τὸ α' δημον τρ. Ἐτούς περισσότερα φορτία, παρ' ὅσα  
ετέφερε εἰς ὀδόκληρον τὸ ἔτος 1959. Ἀναμένεται ηδη ἡ πρόσκτησις  
τὸ τέλος τοῦ ἔτους και νέων σκαφῶν, τῶν ὅποιών ἡ μεταφορικὴ Ικα-  
τέτης θὰ είναι ίση πρὸς δῆλα τὰ φορτηγά, ἄτινα κατεῖχεν ἡ Ρουμανία  
τὸ 1948.

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ ΝΟΤΑΡΑ 77  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΟΥΡΙΣ 76  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ :

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν υπολόγιον, ἐπὶ τῇ δάσαι τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξειν κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Ἄριστον» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιδεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δυομά) 10.277 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Μιραφλόρες», ἀντίροποσπευδομένην ἐν Ἐλλάδι ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Ολυμπιακοὶ Κρουαζιέραι» (διαχείρισις κ. Ἀρ. Ὁνάση).

2.— «Ἄριστοφάνη» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιδεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δυομά) 10.224 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαριτάιμ», ἀντίροποσπευδομένην ἐν Ἐλλάδι ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Ολυμπιακοὶ Κρουαζιέραι» (διαχείρισις κ. Ἀρ. Ὁνάση).

## ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἡ παραγγελία δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 53.000 τόνων d.w. ἔκαστον διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου «N. I. Γουλανδῆς», ἐπραγματοποιήθη εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα. Ἡ σχετικὴ ἄδεια τῆς «Ἐξιπτορ Μιτάν» δὲν ἔξεδόθη εἰσέτι, λόγῳ τῆς ὑπάρξεως ὡρισμένων οἰκονομικῆς φύσεως διαφορῶν, ὃσον ἀφορᾶ τὸν τρόπον τῆς καταβολῆς τῆς ἀξίας τῶν πλοίων. Διὰ τὴν πρώσων τῶν προβλέπονται ἀτμοστρόβιλοι δυνάμεως 16.000 ἵππων. Ἡ παράδοσις τοῦ πρώτου συνεφωνήθη διὰ τὸ τέλος τοῦ 1963 καὶ τοῦ δευτέρου διὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1964. Τιμὴ 111 δολλαρίων κατὰ τόννον d.w., μὲ πληρωμὴν τῶν 20% τῆς ἀξίας μετρητοῖς καὶ τῶν ὑπολοίπων 80% μὲ πίστωσιν μείζονα τῶν ἑπτά ἑτῶν.

— Διεκανονίσθη ἐπίστις τελικῶν καὶ διάνοιας τῆς Ιαπωνίαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Νιάρχου ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 89.000 τόνων d.w. Συνεφωνήθη τιμὴ δολλαρίων 99.84 κατὰ τόννον γκρός, μὲ ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιοκτήτου νὰ προμηθεύσῃ τὸ πρωστήριον σύστημα τοῦ σκάφους.

— Ἀφ' ἔτερου, ἀνακοίνωσις τοῦ Βελγιραδίου ἐπεβεβαίωσε τὴν ἀπὸ μακροῦ γνωστὴν παραγγελίαν τριῶν μπάλκ - κέρριερς τῶν 24.000 τόνων ἔκαστον εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας (ἀριθ. 488, 489 καὶ 490) διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. K. M. Λαιμού. Τὰς τύπου M.A.N. πρωστηρίους δηζελομηχανάς τῶν σκαφῶν, θὰ προμηθεύσῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα ὁ πλοιοκτήτης.

## ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἄγγλικὸν φορτηγὸν μόδορσιτ «Avisbay» 5.270 τ. γκρός, 8.980 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ σερδεῦ 'Ιουλίου τοῦ 1960, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ Οκτωβρίου.

— Τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Polyerown» 7.297 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Trewelland» 7.266 τ. γκρός, 10.850 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγόν μας «Ερμιόνη» 7.247 τ. γκρός, 10.920 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Φοῖνιξ» (τοῦ Πειραιῶς) εἰς 'Ινδοὺς ἀγοραστὰς ὑπὸ τὴν αἵρεσιν παροχῆς ἀδείας τῆς «Μαριτάιμ» Ἀντιμινστρέσιον.

— Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ολκάτα» 2.875 τ. γκρός, 4.700 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς 'Ινδοὺς ἀντὶ τιμῆς 59.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Μίδδλεσμπρο.

— Τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Bittsen» 2.253 τ. γκρός, 3.560 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 26.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς νορβηγικὸν λιμένα.

— Τὸ φορτηγόν μας «Τ. ζ. ον» 7.242 τ. γκρός, 10.750 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ τιμῆς 165.000 δολλαρίων, μὲ 75.000 δολ. τοῖς μετρητοῖς καὶ ἔξοφλησιν τῶν ὑπολοίπων ἐντὸς 2½ ἑτῶν. Παράδοσις Οκτωβρίου εἰς Τορόντο.

## ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ

Παρὰ τοῦ Οίκου Χανδρῆ ἡγοράσθη τὸ ἄγγλικὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος «Mona's Queen» 2.485 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, ὅπερ ἔξετελει ταχεῖαν γραμμήν μεταξὺ Ντόβερ καὶ Καλαί. Ἡδη δὲ μετασκευασθῆ εἰς τουριστικὸν ἑκτάκτου πολυτελείας καὶ διατεθῆ εἰς μεσογειακὰ ταξίδια, ἐνῷ καὶ τὸ πρωστήριον σύστημά του θὰ ἀντικατασταθῇ διὰ μηχανῆς ντζελ. Τὸ σκάφος ἀναπτύσσει ταχύτητα 21 περίπου μιλίων.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν φορτηγὸν «Forcados» 974 τ.

γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς τὸ Λονδίνον ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μπαρμπαλιάς».

— Εἰς τὸ «Οσλο» παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων νορβηγικὸν φορτηγὸν «Bittsen» 2.253 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, τεθὲν δὲ ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου μετωνομάσθη «I. νν α γκ».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς «Ἀπω» Ἀνατολῆς παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Λάμπρος» 7.227 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραδοθὲν εἰς Τόκιον εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του μετωνομάσθη «Cosmos Beverageuse». Ἡ παναμαϊκὴ διετρήθη.

— Τὸ λιδεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ulysses» 15.543 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἀγορασθὲν παρὰ παναμαϊκῆς ἑταῖρίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων παρελήφθη εἰς Παλέρμο καὶ μετωνομάσθη «Φαίδων». Διετρήθη ἡ λιδεριανὴ σημαία.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Greetsiel» 958 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ νέας μηχανᾶς τοῦ 1955, παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ πρώτου 150μηρέου τοῦ Οκτωβρίου εἰς Πειραιὰ καὶ τιθέμενον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν θὰ μετωνομάσθη «Ψαρά». — Εἰς Βενετίαν παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων Ιταλικὸν φορτηγὸν «Panormus» 7.183 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τεθὲν δὲ ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου μετωνομάσθη «Αλχέριος».

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων δελγικὸν φορτηγὸν «Capitanio Heusers» 7.198 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς Αμερικῶν ὑψώσει τὴν λιδανικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Σαΐντ Νητριούς».

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν κόστερ «Donald» 462 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954, παραληφθὲν εἰς Πειραιὰ ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Δημήτριος».

— Τὸ διεριανὸν σημαίαν Λιδάνου μετεπεράπτη εἰς φορτηγὸν ξηρού φορτίου καὶ ἐπεμκύθη ἀποκτήσαν χωρητικότητα 14.462 τ. γκρός, μετωνομάσθη «Southampton» καὶ ὑψώσει τὴν ἀστερόδεσσαν.

## ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ λιδεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Τραϊνσάρκτικο» 10.459 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς Φορμόζας ἀντὶ τιμῆς 230.000 δολαρίων μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς τὴν Σιγκαπούρην, διόπου εὑρίσκεται παραπλισμένον, λόγῳ ζημιῶν, ἀπὸ τῆς Ιησ. Ἀπρίλιού ὁ ἔτος.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου φορτηγὸν «Μανεγκίνια» 7.210 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν, ἀντὶ τιμῆς 36.000 λιρῶν.

— Τὸ ἀργοῦν ἐξ ἀλλοῦ, εἰς Αγιον Φραγκίσκον ἀπὸ τῆς Οκτωβρίου 1960 φορτηγὸν μας «Καλαί μαχαζ» 8.390 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Αμερικανούς διαλυτάς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

## ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸν μῆνα Σεπτεμβρίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ δένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Τρόγιαν», σημαία Λιδάνου, τόνων γκρός 7.230, ἀπὸ 27 Αὐγούστου τοῦ 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Παράσχου, «Ανθάς», σημαία Λιδάνου, τόνων γκρός 7.044, ἀπὸ 15 Αὐγούστου τοῦ 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς Εταιρίας «Αιγαίς», «Νίκ Σ.» Λιδάνου, τόνων γκρός 1.410, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύ. Βαλιδάκη, ἀπὸ 15 Σεπτεμβρίου τοῦ 1962 καὶ «Πέταλον», λιδεριανόν, τόνων γκρός 7.134, ἀπὸ 27 Δεκεμβρίου τοῦ 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Μπενάκη.

«Εξ ουρανού», διεγράφησαν ἐπὸ τὸν κατασκευὴν τῶν ἡσφαλισμένων τὰ πλοῖα: «Ανδρος Χίλλες», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 18.735 καὶ «Άλμπουτο», λιδεριανόν, τόνων γκρός 7.359, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς.

Κατόπιν τούτου τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ δένας σημαίας πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν διόπου τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 554, τόνων γκρός 5.171.795.

## ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ ΚΑΙ ΠΑΛΑΙΝ

Πρόθυμοι καὶ πάλιν ἀγορασταὶ οἱ Ἐλληνες λίμπερτυς καὶ ἄλλων πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν. Αἱ τιμαὶ χαμηλαὶ γύρω τῶν 50.000 λιρῶν διά σκάφη διάνευ σερδεῦ. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ ἀγορὰ ἐνὸς δηζελοκινήτου Ντόξφορδ τοῦ 1941 ἀντὶ 55.000 λιρῶν μὲ σερδεῦ τοῦ 1960. Ἡ ἐπελθοῦσα ἔκπτωσις τῶν τιμῶν καταφίνεται.

## ΕΙΣ ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ης Σεπτεμβρίου ἔξετελεσαν διαφόρους ἐπισκευαζεῖς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα», Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλντ Τρόστ» (ἐλλ. δεξ.) 16.460 τόνων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν), «Γουόρλντ Δέμη» (λιθ. δεξ.) 16.460 τόνων (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν), «Γουόρλντ Γκρατιτούντ» (λιθ. δεξ.) 32.540 τόνων (ἐπιθεώρησις). «Πήγασος» (ἐλλ. φορτ.) 15.900 τόνων (ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Λίμπερτ» (λιθ. δεξ.) 28.352 τόνων (ἐπιθεώρησις). «Άλ- Μαλίκ Σαούδ έλ Αδάλ» (λιθ. δεξ.) 46.550 τόνων (ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Χότο» (λιθ. δεξ.) 24.500 τόνων (ἐπιθεώρησις). «Βασιλόπατος Γκρέις» (λιθ. δεξ.) 32.570 τόνων (ἐπισκευαὶ σκάφους). «Βασιλόπατος Σοφία» (λιθ. δεξ.) 71.282 τόνων (μικροεπισκευαί). «Γουόρλντ Σή» (λιθ. δεξ.) 20.200 τόνων (ἐπιθεώρησις). «Πέργκαμον» (γερμ. φορτ.) 5.050 τόνων (ἐπισκευὴ ἔργατων ἀγκύρας). «Πολυτίμη Ανδρεάδη» (ἐλλ. δεξ.) 16.628 τόνων (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν). «Γουόρλντ Τζάστο» (λιθ. δεξ.) 20.585 τ. γκρός (ἐπιθεώρησις). «Βαπτέλλο» (παν. δεξ.) 30.117 τόνων d.w. (ἐπιθεώρησις). «Βασιλίκη» (ἐλλ. δεξ.) 16.160 τόνων (ἐπισκευὴ κυρίας μηχανῆς). Καὶ «Ατάλαντικ Κόνκεστ» (λιθ. δεξ.) 18.180 τ. γκρός (ἐπιθεώρησις).



Φορητήγων Πλοίων, ἡ σύνθεσις τούτου διεμορφώθη ὡς ἀκολούθως: Οι κ.κ. Πάσσος Μανώλης Πρόεδρος, Συρμαλάκης Κωνσταντίνος Ἀντιπρόεδρος, Βουδούρογλου Νικόλαος Γραμματεὺς καὶ σύμβουλοι οἱ κ.κ. Ἀντωνίου Ἰωάννης, Ἀνδρουλακάκης Ἰωάννης, Θεοδόσης Διονύσιος, Γκατζάνης Ἀχιλλέας.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Σεπτεμβρίου ἔχορηγήθησαν παρὰ τῷ Ναυτικῷ Ἀπομαχικῷ Ταμείῳ συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Παν. Νικ. Παππῆν, μὲν ὑπηρεσίαν 2 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 2.217 μηνιαίων, Κατίναν, χήραν Νικ. Καλλιαρόση, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 1.124 μηνιαίως, Ἐλένην, χήραν Δημ. Νικολαΐδην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.407 μηνιαίως καὶ Εύαγγελιαν, χήραν Νικ. Ἐγγλέζου, πλοιογοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.900 μηνιαίως.

Εἰς μηχανικούς: Σταύρον Ἡλ. Γκιόκαν, μὲν ὑπηρεσίαν 31 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 5.529 μηνιαίως, Ειρήνην, χήραν Δημ. Γεωργούλη, μὲ ὑπηρεσίαν 7 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.307 μηνιαίως, καὶ Ἰσιδ. Ν. Μιαούλην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 7 ἡμερῶν δρχ. 2.912 μηνιαίως.

Εἰς ἀσυρματιστὴν Ἀθαν. Θ. Γκικόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 3.786 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Ἀπόσ. Ν. Καλαράκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 2.210 μηνιαίως, Βασ. Ἰακ. Χαρμολόθωρην, θερμαστὴν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 9 μηνῶν, καὶ 16 ἡμερῶν, δρχ. 1.753 μηνιαίως, Εύάγ. Π. Καρατζᾶν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 36 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 2.364 μηνιαίως, Ἰωάν. Π. Λιάπτην, ναυτόπαιδα, μὲ ὑπηρεσίαν 7 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 625 μηνιαίως, Γεώργ. Θ. Βούλγαρην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 625 μηνιαίως, Φίλιπ. Ἰω. Ρέκκαν, μεμονωμένον ἐργάτην θαλάσσης, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 625 μηνιαίως, Μετ. Θ. Ἀναγνωστίδην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 777 μηνιαίως, Δημ. Κ. Ἀριστον., κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 1.071 μηνιαίως, Βασιλ. Στ. Κατέχην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 625 μηνιαίως, Ἀρισ. Ἐπ. Δάγλαν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.009 μηνιαίως, Τζανῆν Π. Ἀναγνωστάτον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 737 μηνιαίως, Ἀργυρώ, χήραν Ἰω. Λιόντα, μαγείρον, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 840 μηνιαίως, Ἀνασ. Ἡλ. Βελούδην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 830 μηνιαίως, Στυλ. Κ. Σκαρακάκην, ναύτην; μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 1.305 μηνιαίως, Γεώργ. Στ. Λεούσην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 928 μηνιαίως, Ἀθαν. Κ. Τρακόσαν, μεμονωμένον ἐργάτην θαλάσσης, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρχ. 625 μηνιαίως, Ἀθαν. Ἀν. Λευπέσην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 901 μηνιαίως, Ἀνασ. Δ. Ἀναστασίου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.004 μηνιαίως, Μιχ. Δ. Ρούσην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 901 μηνιαίως, Νικ. Ἰω. Ψαρρόν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 920 μηνιαίως, Δημ. Ἀνδ. Τσανάγην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 1.543 μηνιαίως, Ζαχ. Γ. Βεναρδήν, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 1.645 μηνιαίως καὶ Κιμ. Λ. Ρήγον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 987 μηνιαίως.

#### ΠΕΝΩΝ

#### ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΕΑΣ

Κατάκοπος ἦλθεν ἄδω, μετὰ μακράν ἀπουσίαν, νὰ ἀποθάνῃ ὁ πλοίαρχος Κουμανταρέας. Ἡ πρώρος ἀπώλεια τοῦ κατέθλιψεν δόσους τὸν ἔγνώρισταν. Ἡτοῦ ὁ ἐκλεκτός. Μόρφωσις, ἥθος, κατάρτισις ἐπαγγελματική, παράστασις, ὅλα τὰ χαρακτηρίζοντα τὸν κυβερνήτην, κατέχοντο ἐν ὑπερεπαρκεῖται ἀπὸ τὸν ἀλησμόντον πλοιάρχον Κουμανταρέαν. Ἐκαλλιέργησε τὰς τέχνας, τὰ γράμματα μὲ τὸν αὐτὸν ἐνθουσιασμὸν καὶ τὴν ίδιαν γνῶσιν, μὲ τὰ ὅποια ἐκύρενα τὸ ποντοπόρον πλοίον του. Τελευταίως ἀκόμη τὸ περὶ τοῦ Ὁδοσάσεως, τοῦ Ὄμηρικου θαλασσοπόρου πόνημά του, ἐπέσυρε τὸ ἔγκωμιον τῶν δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην. Ἐφυγε πρωρώς ἀπὸ τὴν ζωὴν. Ἡ ἀρθρίτις, ἀπὸ τὴν δύποιαν ἐβασανίζετο, τὸν εἶχε τελευταίως καθηλώσει εἰς τὴν ἀκινησίαν. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀποχαιρετοῦν τὸν καλὸν φίλον.

#### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ» (495 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1912): Ἀπὸ Γαλάτοι διὰ Ρίμινι μὲ φορτίον ξυλείας ἔγκατελείφηθη βυθιζόμενον τὴν 13ην Σεπτεμβρίου πλησίον τῆς Καλιάκρας, συνεπειάς διαρροῆς κλίσεως. Ἐκ τῶν 15 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος του διεσώθησαν οἱ ἔνδεκα, οἱ δὲ ὑπόλοιποι τέσσαρες θεωροῦνται ἀπόλεσθέντες. Οὗτοι εἶναι, ὡς ἀνεκοινώθη ἐκ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, οἱ Π. Χριστοφόρους α' μηχανικός, Ἰω. Κωνσταντόπουλος ἀνεψιός τοῦ πλοιοκτήτου, Χρ. Πάλλης καὶ Γ. Κυριακού.

\*\*\*

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II»: Κατ' ἀναφορὰν τοῦ πλοιάρχου, δτῶν τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς Γκαμλακάρλεμπυ, δορείως τῆς Οὔπιτλας, φορτῶν ξυλείαν δι' Ἀγγλίαν, παρεσύρθη κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας καὶ ἐπεκάθησε λασπώδους βυθοῦ, χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημιάν τινα. Ἀνελκυσθὲν αὐθημερὸν διὰ τῶν ίδιων τοῦ μέσων συνέχισε τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου του. Πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ἔχορηγήθη, μὲ τὴν

ὑποχρέωσιν νέας ἐπιθεωρήσεως κατὰ τὸν προσεχῆ δεξαμενισμὸν του καὶ τινων προσωρινῶν ἐπισκευῶν. (Σεπτ. 13)

«ΑΓΚΝΑ» (Λιθανόν): Ἐμφορτον ἐκ Μπουένος "Αὔρες διὰ Βενετίαν προσήρχεται εἰς τὴν διώρυγα Πούντα Ἰνδιάνα, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην ἀνευ δοηθείας καὶ χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημιάν τινα. (Σεπτ. 13 — 14)

«ΑΘΗΝΑΙ»: Συνεκρούσθη εἰς Μοντεβίδεο μὲ ιαπωνικὸν σκάφος ὑπόσταν ἐλαφράς τινας ζημιάς. Ἐπιθεωρήθην ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ὑπέπλευσε τὴν 20ην Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ. (Σεπτ. 18 — 20)

«ΑΛΧΕΙΛ» (Λιθανόν): Ἀπὸ Νόρφολκ μὲ φορτίον 10.500 τ. γαϊανθράκων προσήρχεται εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος Μπιλπάτο τὴν 8ην Σεπτεμβρίου, ἀφοῦ δὲ ἔξεφόρτωσε τημῆτα τοῦ φορτίου εἰς φορτηγίδας, ἀνειλκύσθη αὐθημερὸν διὰ τῶν ίδιων τοῦ μέσων. Μικρά τινες ζημιάι θεωροῦνται ὡς πιθαναί. (Σεπτ. 8)

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.»: Ἐπειθεωρήθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σασέμπτο διὰ πιθανάς ζημιάς κατὰ τὴν προσάραξιν του τὴν 11ην Αύγουστου εἰς Αγγλικούς. (Σεπτ. 10)

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: Κενὸν ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Γδυνίας προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῶν ὑδατοφρακτῶν τοῦ Χολτενάου, ὑπόσταν ἐλαφράς ζημιάς, ἀλλὰ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. (Σεπτ. 21)

«ΖΕΦΥΡΟΣ» (Λιθανόν): Προερχόμενον ἀπὸ Τουάφ κατέπλευσεν εἰς Κοκούρα κατόπιν ἐλαφράς προσάρεξης, πλησίον τοῦ λιμένος. Ἡ ἀνέλκυσθη ἐπετεύχθη αὐθημερὸν ἄνευ δοηθείας. (Σεπτ. 24)

«ΖΩΔΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ» (Λιθανόν): Κενὸν ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Γδυνίας προσέκρουσεν ἐπὶ τοιχωμάτων τῶν ὑδατοφρακτῶν τοῦ Χολτενάου, ὑπόσταν ἐλαφράς ζημιάς, ἀλλὰ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. (Σεπτ. 18)

«ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ» (τάνκερ): Ἐμφορτον ἀπὸ Λένινγραδ διὰ Κούβαν είχε προσάραξει εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ φιλανδίου κόλπου, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημιάς εἰς τὰ κύτος Νο 3, 4 καὶ 5, εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὸ πηδάλιον καὶ τὴν έλικα. Οἱ λέθητοι του δὲν λειτουργοῦν, τὸ δὲ σκάφος δύναται νὰ πλεύσῃ μόνον ρυμουλκούμενον, εἰς λιμένα πρὸς ἐπισκευήν. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ φορτίον του ἔξεφορτωθῆ. Ὁ ἐπιθεωρητής ὑπέδειξε προσωρινάς ἐπισκευάς εἰς Ταλλίν καὶ είτε νὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς Ἐλσίνκι ἢ Στοκχόλμη δι' ὁριστικάς ἐπισκευάς. Τὸ ψυγεῖον τοῦ σκάφους κατεστράφη καὶ τὸ πλήρωμα ἐστέρηθη τροφῆς. Οἱ ναυαγοσώσται ήγειρον ἀπάτησιν δι' 150 χιλ. δολαρίων. (Σεπτ. 16 — 24)

«ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ» (τάνκερ): Καθ' ὃν χρόνον ἔξετέλει εἰς Πειραιᾶ ἐπισκευάς, ἔξερράγη ἐπ' αὐτοῦ πυρκαϊά, ἥτις καὶ κατέσθετη ἀπὸ τὰ πυροσβεστικά μέσα τοῦ λιμένος. Αἱ ζημιαὶ εἰναι μικραί. (Σεπτ. 25)

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ»: Ἐπεισκεύασεν εἰς Οζάκαν ζημιάς τινὰς ἐκ παλαιοτέρας προσαράξεων του. (Σεπτ. 22)

«ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ»: Ἐπειθεωρήθη εἰς Καλκούταν, λόγω ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας. Ἀνευρέθησαν μικραὶ ζημιαὶ εἰς ἐλάσματα. Τὸ σκάφος ἔδειξαν ζημιάς διὰ τὸ «σπέσιαλ σερβέϋ» του. (Σεπτ. 14)

«ΚΑΤΙΓΚΩ»: Κενὸν ἀπὸ Ρουέν διὰ Γδανσκ, ἐνῷ εἰσήρχετο εἰς Χολτενάου, συνεκρούσθη μὲ τὸ γερμανικὸν «Βιντάρ» ἔμφορτον μὲ κώκ. Διεπιστώθησαν ζημιαὶ εἰς τὴν έλικα. (Σεπτ. 16)

«ΚΙΝΙ»: Ἀπὸ Αμβούργον διὰ Χιούστον ἔξητησε δοηθείαν ρυμουλκού, ἐνῷ εύρισκετο 90 μίλια ἔξωθι τῆς Βρέστης, λόγω θραύσεως τοῦ ἐνδιαιμέσου ἀξονος. Τὸ σκάφος ἔρυμουλκήθη τὴν 14ην Σεπτεμβρίου εἰς τὴν Βρέστην, όπου καὶ ἀντικαταστάθη τὸ μεσαῖον τῆμα τοῦ ἀξονος. (Σεπτ. 13 — 15)

«ΛΩΡΗΣ» (Λιθανόν): Ἀπὸ Κολόμπο ἔφθασεν εἰς Μομπάσαν, ὅπου καὶ ἐπειθεωρήθη. Ὁ δεξιὸς διέρρεε καὶ θάτερες καὶ θάτης ἀπεισκευάζετο. Αὐλοὶ λεδήτων δέν υπήρχον διαθέσιμοι, δι' ὃ καὶ θάτης ἀντικαταστάθησαν εἰς Τολέδο. (Σεπτ. 15 — 18)

«ΝΙΚ» (Λιθανόν): Ἐπεισκεύαι λέθητος, ἀντλίας καὶ ψυγείου, λόγω ζημιῶν ἐκ χρησιμοποίησεως θαλασσίου ὕδατος, ἀντὶ γλυκέος, ηρχισαν τὴν 15ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸ "Άδεν. Δύο ἐδόμαδες θάτης ἀπτοτοῦντο διὰ τὴν διεξαγωγήν των". (Σεπτ. 15 — 18)

«ΟΣΣΑ» (δεξ.): Μετὰ προσωρινάς ἐπισκευάς ρήγματος μήκους 8 ίντσῶν, ἀπέπλευσεν ἐκ Κρίστομπαλ δι' Ἀρούμπαν. (Σεπτ. 12 — 20)

«ΠΗΓΑΣΟΣ»: Προσηραγμένον εἰς Μορμουγάκο, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. Ἡ ἀνέλκυσθη ἐπετεύχθη τὴν 14ην Σεπτεμβρίου. (Σεπτ. 14)

«ΣΟΦΙΑ Κ.»: Συνεπείᾳ προσκρούσεως του ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος εἰς Ντουλούθ, τὴν 2αν Σεπτεμβρίου, παρέστη ἀνάγκη νὰ ἀντικαταστάθη διὰ έλιξ του. Εἴσετελέσθησαν ἐπίσης καὶ τινες ἄλλαι μικροεπισκευαί. (Σεπτ. 2 — 11)

«ΤΖΕΝΝΥ III» (Λιθανόν): Μετὰ τὴν προσάραξιν του εἰς Σεράνα ἐπανεφόρτωσε τὸ ἐκφορτωθέν τμῆμα του φορτίου του, ὅταν ἀνειλκύσθη. Ἀνευρέθη διαρροή εἰς τὸ Νο 1 «ντίπ - τάνκ» πρὸς τὰ δεξιά, καθὼς καὶ ρήγμα μήκους 18 ποδῶν εἰς τὸ μέσον τοῦ ἐπάνω καταστρώματος. Τὸ σκάφος ἔρυμουλκήθη τὴν 22αν Σεπτεμβρίου εἰς Νέαν Όρλεάνην δι' ἐπιθεωρητούς, καὶ ἐπισκευάς.

«ΥΠΑΠΑΝΤΗ»: Εξώκειλε τὴν δην Σεπτεμβρίου εἰς πλάτος 8 B. καὶ μήκος 117 A., ἀνειλκύσθη δὲ τὴν 13ην τοῦ ίδιου μηνὸς, χωρὶς ἐμφανεῖς ζημιάς. Η προσάρξις ὠφείλετο εἰς τὸ σκότος, τὴν δροχήν, τὸν Ισχυρὸν ἀνεμόν, καὶ τὴν μὴ λειτουργίαν τοῦ ἑκεῖ φαρποπλοίου. Τὸ σκάφος, ἐπιθεωρήθη εἰς Μανίλαν, ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν τὴν 17ην δι' Εύρωπην, μέσω Σιγκαπούρης, ὅπου θάτεραλάμβανε καύσιμα. Τὸ σκάφος κατέπλευσε τὴν 23ην εἰς Σιγκαπούρην, ὅπου, καθ' ὑπόδειξην τοῦ ἑκεὶ ἐπιθεωρητοῦ, θάτερει λιμενάς ηρχισαν τοῦ κυρίου λεθητούς.

(Σεπτ. 6 — 23)

FRANK B. HALL & CO., INC.

ANNOUNCES **100** YEARS OF SERVICE

BY INTRODUCING...



*a new symbol*

of the pride we take in celebrating the bond of confidence between the clients and staff of Frank B. Hall & Co., Inc.... a bond that has continued to make our success possible since 1862.

*a new symbol*

representing the progressive spirit with which we have done and will continue to do business in the hundred and more years yet to come.

*a new symbol*

in dramatic abstract line, graphically reflecting the strong bridge of trust linking our clients with the many companies, underwriters and markets served through Frank B. Hall & Co., Inc.

FRANK B. HALL & CO., INC. / INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, NEW YORK — CABLE ADDRESS: "HALLCOY" / TELEX: NY 420233 OR 222121

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Άμετάβλητος ή κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγοράν. Διεψεύσθησαν καὶ αἱ ἔπιδεις περὶ δελτιώσεως τῶν ναυλῶν διὰ τὰς φορτώσεις Νοεμβρίου καὶ Δεκεμβρίου. Αἱ κλεισθεῖσαι κατὰ τὸ διαρρέουσαν 150θμερον ναυλώσεις ὑπεδηλώσαν τοιαῦτην τινὰ τάσιν. Εἰς τὰ γνωστὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα καθηλώθησαν. Εἶναι χαρακτηριστικαὶ τῆς κρατούσης εἰς τὴν ἀγοράν ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος καὶ τῆς ἀγωνιώδους σπουδῆς τῶν ἐφοπλιστῶν νάν κλεισθεῖσαν διὰ τὴν ναυλαγοράν.

Καὶ τὸ συμπέρασμα ἔκ τῶν δύος ἔργασιν ἐκλείσθησαν κατὰ τὸ 150θμερον δι' ἀπωτέρας ημερομήνιας: 'Ο χειμὼν δὲν φαίνεται διὰ τὴν φέρη τὴν προσδοκούμενην δελτιώσιν. 'Απὸ τὸν Κόλπον καλὴ ὑπῆρχεν ἡ κίνησις ναυλώσεων, χωρὶς δύμως νὰ συνεπιφέρῃ καὶ τῶν ναυλῶν τὴν ἀνατίμησιν. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἐπληρώνοντο τὰ γνωστὰ 6.90 δολλάρια, διὰ τὴν Βραζιλίαν τὰ 5.70 καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 5.50 δολ. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν ('Ειδονμάυθ) 37/6. Διὰ τὸ Κόντινεντ τέλος, εἰς μεγάλα σκάφη δολ. 3.60, ἀλλὰ καὶ 3.17½ δολλάρια!

Ἄπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας περιωρισμένη ἡ κλεισθεῖσα ἔργασία μὲν ναύλους ἐλαφρῶς πως ηὔξεμένους. Τὰ 6.90, ἀλλὰ καὶ τὰ 6.35 δολλάρια ἐπληρώθησαν ἀναλόγως θέσεως καὶ μεγέθους τοῦ σκάφους καὶ τοῦ εἴδους τῶν σιτηρῶν ποὺ θὰ παρελάμβανε. Διὰ τὴν Δυτικὴν Ἰταλίαν δολ. 7.50 — 7.75. 'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὸ Μπέλφαστ 31/3 ἡ τὸ 'Ειδονμάυθ. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 2.60 — 2.70. Διὰ τὴν Πορτογαλίαν δολ. 3.25. 'Απὸ τὸ Μπαϊ Κομῷ διὰ Πολωνίαν 3.10 — 3.15 εἰς μεγάλα σκάφη. Διὰ τὸ Λονδίνον 20/— μὲ 3.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν. 'Απὸ τὸ Τσάρτσιλ 44/3 διὰ τὸ Λθ. 'Ο χαμηλὸς ναύλος τῶν 2.90 καὶ 3 δολ. ἐπληρώνετο διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ τὸ Χάμπιτον Ρόδος διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. Διὰ τὸ Κόντινεντ 17/6 καὶ 16/3 εἰς σκάφος 23.000 τόν. Διὰ τὸ Δουβλίνον δολ. 3.35 καὶ Βενετίαν δολ. 3.35 ἐπίσης.

Παλαιοὶ σοιδῆρα διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 52.500 καὶ 53.000. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 88.900 δολ. καὶ 93.750 (δάσις τρεῖς λιμένας). 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δολ. 114.000 διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, μὲ συμπλήρωσιν Νόρδερν Ρέιντζ. Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Κούδαν διὰ τὴν Χιλῆν δολ. 6.14 καὶ 6.05. 'Απὸ τὴν Βραζιλίαν δολ. 4.50 διὰ τὴν Βόρ. Αμερικὴν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ), ἀπὸ τὸ Σάν Ντομίγκο δολ. 3.25, τὴν Τζαμάικαν δολ. 4 καὶ Γουαδελούπην δολ. 4.25.

'Απὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν πρωτοφανῶς χαμηλοὶ ναύλοι. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 4.30 — 4.50 δολ. μὲ 7½% προμήθειαν. Διὰ τὴν Πολωνίαν μεγάλα σκάφη δολ. 5.50. Ξύλεια καὶ γενικά διὰ τὴν Ἀγγλίαν δολ. 10 καὶ σκάφος 12.000 τόν. κατ' ἀποκοπὴν 130.000 δολ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 80.000. Παλαιοὶ σίδηρα ἀπὸ τὴν Καλιφορνίαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 52.500.

'Απὸ τὸ Πλάεῖτ χαμηλοὶ οἱ ναύλοι καὶ μικρὰ ἡ κίνησις. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἐπληρώθησαν τὰ 81/6 διὰ τοὺς 71 κυβ. πόδας καὶ τὰ 84/6 διὰ τοὺς 73 κ. πόδας. Διὰ τὴν Βενετίαν εἰς σκάφος 16.000 τόν. 53/— καὶ εἰς λίμπερτο 55/—. Διὰ τὸ Περού εἰς λίμπερτο δολ. 4.75.

'Απραξία εἰς τὴν 'Απω Ανατολήν. 'Απὸ τὴν Αύστραλίαν δὲν ἐγνώσθησαν ναυλώσεις σιτηρῶν καὶ ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ήρεμος ὁ ρυθμὸς τῆς ζητήσεως χωρητικότητος δι' ἀραδόσιτον. Τὰ 51/3 ἀπὸ Κέπιτ Τάουν διὰ Γλασκώνης (Νοέμ. — Δεκέμ.) Τὰ 43/3 διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (τρεῖς λιμένας) ἀπὸ τὸ Λορέντζο Μαρκές καὶ τὰ 48/— ἀπὸ τὴν Μομπάζαν διὰ Βενετίαν ἐπληρώθησαν.

Τὰ κόπρα — τὸ καταφύγιον τῶν ἀναζητούντων τὴν οἰανδήποτε ἐργασίαν ἐπιστροφῆς πλοίων — τὰ 13¾ σέντης ἐπληρώνοντο διὰ σκάφους 701.000 κ. ποδῶν. Ζάχαρις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 5.08. 'Ανθρακίτης ἀπὸ Πόρτ Κάμφα διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 35/— καὶ ἀπὸ τὸ Ντάρμπατ 40/—. 'Ορυζα ἀπὸ τὴν Βιρμανίαν διὰ Μαύρην Θάλασσαν 43/6. 'Απὸ τὴν Ἰαπωνίαν διὰ Γένοβαν χάλυψ εἰς σκάφος 12.000 τόν. κατ' ἀποκοπὴν 72.500 φίο ἔντ στόσουεντ.

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν τσιμέντα διὰ Τακοράντι 43/— καὶ γενικά διὰ τὴν Ινδονησίαν 50/—. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Πότι διὰ Βόρ. Γαλλίαν 26/6. Ζάχαρις εἰς σάκους διὰ Κεύλαντ' 47/9 ('Οκτ. — Νοέμβριος). 'Απὸ τὴν Τουρκίαν διὰ Κόλπον μεταλλεύματα δολ. 5 καὶ 4.30. 'Απὸ τὸ Κόντινεντ χυτοσίδηρος διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 7.65.

## DAWOOD & CO

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

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

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores. Provision

MERCHANTS, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL  
STEAMSHIP COMPANIES

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

'Απραξία καὶ εἰς τὰ τάιμ τούτων. Ταξίδια Βόρ. Εἰρηνικοῦ πρὸς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Β. Αμερικῆς) δολ. 1.45 καὶ 1.50. Οι Κινέζοι ἐπιληρώσαν 12/6 καὶ 12/9 εἰς δηζελοκίνητα σκάφη 15 — 21.000 τόνων, μὲ ἀμεσον παράδοσιν Ἰαπωνίαν.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Χαλαρὰ ἡ ναυλαγορά. 'Ελαφρὰ ἡ αὐξησις τοῦ ὅγκου τῶν ναυλώσεων ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Μέρος σημαντικὸν τοῦ ἐκεῖ προσφερομένου τοννᾶς τέλη Σεπτεμβρίου, ἀρχῶν 'Οκτωβρίου ἀπερροφήθη. Τὰ 45% κάτω τῆς Ἰντερσκέιλ ἐπληρώνοντο. Εἰς σκάφος 44.000 τόν. 47½% διὰ δεύτερον ἡμίσου 'Οκτωβρίου. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν τὰ 43¾ — 45% κάτω τῆς Ἰντερσκέιλ ἐπληρώνοντο.

Λίαν περιωρισμένη ἡ κίνησις ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν. Περὶ τὰ 57½% ἐκμαίνετο ὁ ναύλος διὰ μεγάλα σκάφη καὶ τὰ 45% κάτω τῆς Ἰντερσκέιλ διὰ μέτρια σκάφη πρὸς τὴν Εύρωπην. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ τὰ 50% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. διὰ μέτρια σκάφη καὶ τὰ 57½% διὰ μεγάλα. 'Απραξία διὰ χρονοναυλώσεις.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Αμετάβλητος, ἔναντι τοῦ προηγουμένου δεκαπενθυμέρου παρέμεινεν ἡ θέσις τῆς περιαριθμής ναυλαγοράς. Περισσότεραι πάντας ἡ θέσην αἱ ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγαί, ἀλλ' αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν παρέμειναν στάσιμοι εἰς χαλαρὰ ἐπίπεδα, ἐγίνετο δὲ λόγος περὶ πιθανότητος μεταφορᾶς 100.000 τόνων τσιμέντων ἀπὸ 'Οδησσὸν ἡ Νοεμβρωσίκην εἰς Ἰσπανίαν (περιλαμβανομένων τῶν Βαλεαρίδων) μὲ ναύλον δολ. 3.40 καὶ μὲ φορτώσεις δικαιουμένας ἀπὸ τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς 'Οκτωβρίου μέχρι καὶ τοῦ Μαΐου 1963. Προσφοραὶ ἔξ αὖλου ἐζητούντο διὰ μεταφοράν, κατὰ μῆνα Δεκέμβριου, 400 πτῶν πάντα τὴν Τεργέστην εἰς τὴν Βομβάν. 'Απὸ Κωνσταντζαν (6.000 — 8.000 τ. σιδηρῶν ράβδων) διὰ Γένοβαν ἐπληρώνοντο 25/— καὶ δι' ἀραδόσιτον (5.000 τ.) διὰ Μπέλφαστ 40/—, 'Οκτώβριον. 'Απὸ Βάραν δι' Ακάμπαν, Μασσάβαν καὶ 'Αδεν (4.400 τ. ζαχάρεως) 37/6 δύο τοὺς 40/— τρεῖς λιμένας, 'Οκτώβριον. 'Απὸ Μαύρην Θάλασσαν ὑπῆρχεν ἐργασία τις (σκάφη μέχρι 10.000 τ.) διὰ Βραζιλίαν (γεννήματα) 36/— ἔως 37/— 'Οκτ. ἡ Νοεμβρίου, γενικά εἰδη διὰ Βασάρων 45/— καὶ μικτὰ φορτία (τσιμέντα καὶ ζαχάρεις) δι' ἔνα ἡ δύο λιμένας 'Ερυθρᾶς Θάλασσας 35/—, 'Οκτώβριον. 'Απὸ Λαττάκια εἰδηζητούντο σκάφη 5.000 ἔως 10.000 τ. πρὸς μεταφοράν κριθῆς εἰς λιμένας 'Αδριατικῆς καὶ ἐπληρώνοντο δολ. 3.25, 'Οκτώβριον. Διὰ 5.000 ἔως 7.000 τ. κριθῆς χύμα ἀπὸ Καρθαγένην δι' 'Αλεξανδρείαν 18/—, 'Οκτώβριον. Δι' ἐλληνικὰ μεταλλεύματα ὑπῆρχε μία διαταγὴ ἀπὸ Θεοῦ νίκην (4.500 τ. λευκολίθου) διὰ Βαλτιμόρην εἰς τὰ δολ. 4.25, 'Οκτ.

## Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

'Ο ναυλάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὁ καταρτιζόμενος παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ἐνεφάνισε μίαν δάσημαντον αὐξησιν κατ' Αὔγουστον, ὅτε ἀνήλθεν εἰς 79.4 διὰ τὰ ἀπλά ταξίδια καὶ εἰς 77.4 διὰ τὰ τάιμ τούτων — τούτων, ἔναντι ἀντιστοίχων ἐπιπέδων 78.4 καὶ 81.3 διὰ τὸ μῆνα 'Ιούλιον. Οἱ κατὰ φορτία ἔξ αὖλου δεικταὶ, ἔξ ὃν καὶ ἐμφαίνεται παραστατικώτερον ἡ διακύμανσις τοῦ ναυλαρίθμου, ἔχουν ως ἔξης διὰ τὸν Αὔγουστον, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τοὺς τέσσαρας προηγουμένους μῆνας, καὶ μὲ δάσιν 100 τοῦ ἔτους 1960:

Εἰδη	Άπριλ.	Μάιος	Ιούν.	Ιούλ.	Αὔγ.
Γαιαίθρακες .....	99.2	92.6	75.6	72.0	74.8
Γεννήματα .....	105.6	101.0	84.4	79.1	80.8
Ζαχάρεις .....	105.2	107.6	91.1	86.2	82.5
Μεταλλεύματα .....	86.4	83.8	75.3	69.5	68.8
Λιπάσματα .....	101.8	107.5	95.9	—	—
Ξυλεία .....	88.8	87.2	80.5	80.9	86.6
Θεῖον .....	91.8	—	87.4	—	74.9
	99.4	97.9	84.4	78.4	79.4

## Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

'Η κατὰ τὴν Ιην Σεπτεμβρίου ἀργούσα ἀνὰ τὸν Κόσμον χωρητικότης ἐστημένων, ἔναντι τῆς Ιην Αὔγουστου, διὰ μὲν τὰ φορτηγά αὐξησιν κατὰ 470.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν διοίων τὸ ημίσου ἀνεφέρετο εἰς σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως, διὰ δὲ τὰ δεξαμενόπλοια μείωσιν κατὰ 140.000 τ. γκρός. Οὕτω, τὸ παγκοσμίον παρωπλισμένον τοννᾶς ηὗξητη κατὰ 331.000 τ. γκρός, ἀνέλθων εἰς 3.076.843 τ. γκρός, ἐκ τῶν διοίων 1.693.731 τ. γκρός ἀνεφέροντο εἰς φορτηγά ηηρού φορτίου καὶ 1.383.112 τ. γκρός εἰς δεξαμενόπλοια. 'Απὸ πλευρᾶς ηλικίας τὰ ἀργούσα σκάφη (φορτηγά καὶ τάνκερς) κατενέμοντο εἰς τὰς ἔξης τρεῖς κατηγορίας:

Προπολεμικῆς ναυπηγήσεως .....	99	τ. γκρός	495.977
Πολεμικῆς ναυπηγήσεως .....	237	»	1.804.156
Μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως .....	93	»	776.710
Σύνολον .....	429	»	3.076.843

Πρώτη εἰς παρωπλισμένον τοννᾶς ηῆρχετο ἡ Μεγάλη Βρεταννία μὲ πλοΐα 671.296 τ. γκρός, καλύπτοντα τὰ 3% τῆς δυνάμεως της, δευτέρα ἡ Λιθεριανὴ μὲ 540.913 τ. γκρός (τὰ 5% τῆς δυνάμεως της) καὶ τρίτη ἡ ἐλληνικὴ μὲ 434.696 τ. γκρός (τὰ 7% τῆς δυνάμεως της). Τὸ ἐλληνικὸν ποσοστὸν ὄργιας εἶναι τὸ ὑψηλότερον ἐξ ὅλων τῶν χωρῶν καὶ

υπόκειται είς περαιτέρω αύξησιν, έαν ληφθή ύπ' οφιν ότι ίκανον τμῆμα τής παραπλισμένης λιθεριανῆς χωρητικότητος άναφέρεται είς σκάφη Ελληνικῶν συμφερόντων.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικής καὶ Κανοδᾶ

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβ.) Κόλπον 12.800 τ. γεννημάτων ένα λιμένα Βραζιλίας δολ. 5.50, μὲ 1.000 τόν. έκφόρτωσιν 60 σέντ., Σεπτεμβρίου 15 — 22.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» Αγίου Λαυρέντιου 12.000 τ. γεννημάτων Μπέλφαστ 31/3, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωτικόν, Οκτώβριου 1 — 12.

«ΑΡΓΩ .....» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 6.90, μὲ 1.000 τόν. έλευθερον έκφρτωτικόν, Οκτώβριου 10 — 18.

«ΑΛΟΥΔΙΑΣ» Κόλπον 11.000 τ. γεννημάτων χύμα Βραζιλίαν δολ. 5.50, μὲ 900 τ. έκφ. σιν Ρίον Ιανείρου 750 τ. Σάντος ή έπερν λιμένα, Σεπτεμβρίου 19 — 20.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Αγίου Λαυρέντιου 10.500 τ. γεννημάτων καὶ σόγια 'Ειδονούσιος ή Μπέλφαστ 31/3, μὲ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Οκτώβριου 8 — 25.

«ΠΑΙ.: ΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ» Νέαν Όρλεανην 10.000 τ. άλευρων Κεϋλάνην 90/9, μὲ 1.000 τ. φόρτ. καὶ 750 τ. έλευθ. έκφρτωτικόν, Οκτώβριου 15 Νοεμβρίου 7.

«ΦΩΤΕΙΝΗ ΖΥΛΑΣ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 5.95, μὲ 1.000 τόν. έκφρτωσιν 60 σέντ., Σεπτεμβρίου 20 — Οκτώβριου 3.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.» Αγίου Λαυρέντιου 14.500 τ. γεννημάτων Αμέρεσαν — Ρότερνταμ ή 'Αμεριτράντα δολ. 2.70, μὲ 3.000 τ. έλευθ. έκφ. καν., Οκτ. 3 — 15.

«ΠΟΛΥΚΤΩΡ» Τσαρτσίλα 10.300 τ. γεννημάτων λήρη 44/3, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφρτωτικόν, τέλη Σεπτεμβρίου ἥρχος Οκτώβριου.

«ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 88.900, μὲ 1.000 τόν. έλευθερον έκφρτωτικόν, Οκτώβριου 5 — 25.

«ΘΑΡΡΟΣ» Φιλαδέλφειαν 10.000 τ. γεννημάτων Χούλη 24/6, μὲ 3.000 τ. έλευθ. έκφ. καν., Σεπτεμβρίου 19 — 26.

«ΕΛΛΗΝΟΣ» Χάμπτον ρόδς 14.000 τόν. γειανθράκων Δουβλίνον δολ. 3.35, μὲ 1.000 τόν. έλευθερον έκφρτωτικόν, Σεπτεμβρίου — Οκτώβριου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ» Χάμπτον ρόδς 10.900 τ. γειανθράκων Μπιλμπάο δολ. 3.50 φίο. 2.000 τ. φόρτωσιν, 2.000 τ. έκφρτωσιν, δ.φ.

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λιβ.) Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων Αμέρεσαν — Ρότερνταμ ή 'Αμεριτράντα δολ. 3.25, μὲ 3.000 τ. έλευθ. έκφ. καν., Οκτ. 19 — 31.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ» Κόλπον 11.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 5.50, μὲ 1.000 τ. έκφ. σιν 60 σέντ., Σεπτ. 28 — Οκτ. 10.

«ΝΟΥΤΣΙ» (λιβ.) Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Κύπρου δολ. 5, μὲ 750 τ. έλευθ. έκφρτωτικόν, Σεπτεμβρίου 28 — Οκτώβριου 5.

«ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ» (Λιβάνου) Αγίου Λαυρέντιου 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτ. Ιαπωνίαν δολ. 52.500, φίο - στόσουεν, Σεπτ. 25 — Οκτ. 3.

«ΠΑΤΩΜΟΣ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 6.90, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφρτωτικόν, Οκτώβριου 3 — 15.

«ΜΑΡΟΥΔΙΩ» Κόλπον 3.000 τ. γεννημάτων (τμῆμα φορτίου) Μάντζεστερ 45/—, κυπρέθ - τέρμης, Οκτώβριου 9 — 10.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΙ·ΑΑΝΤ ΕΝΤΖΗΝΙΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 4.30, μὲ 1.000 τ. έλευθερον έκφρτωτικόν, Οκτώβριου 1 — 10.

«ΕΛΟΥΣΥ» Βρετ. Κολομβίαν 10.500 τ. ξυλείας καὶ γενικών ειδών (548.000 κ. π.) Αγγλίαν δολάρια 10, φίο - στόσουεν, Οκτώβριου 10 — 25.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ» Βρετ. Κολομβίαν 20.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 5.50, μὲ 1.300 μετρικούς τόνους έκφρτωσιν, Οκτώβριου 5 — 20.

«ΙΖΟΜΠΕΛΑ» Βόρ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 4.30, δάσιν ένα λιμένα, 1.000 τ. έλευθερον έκφρτωτικόν, Οκτώβριου.

«ΜΠΑΤΗΣ» (λιβ.) άμερικανικούς λιμένας Βόρ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 4.30, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφ. Οκτώβριου — Νοέμβριον.

«ΠΟΛΑΡΙΣ» άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 4.30, μὲ 1.000 τόν. έλευθερον έκφρτωτικόν, Οκτώβριου — Νοέμβριον.

«ΑΡΤΕΜΙΣΙΩΝ» Αγίου Φραγκίσκου — Πόρτλαντ ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 56.000 φίο., Οκτώβριου 1 — 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιβάνου) Βόρ. Ειρηνικού 7.300 τ. γεννημάτων (τμῆμα φορτίου) Γκουεγκούκιαν δολ. 5.20, έλευθ. έκφ. καν., Σεπτεμβρίου 20 — 28.

«ΑΙ·ΑΑΝΤ ΕΝΤΖΗΝΙΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 4.50, μὲ 1.000 τ. έλευθερον έκφο-

τωτικών, Νοεμβρίου 5 — 25.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΕΘΝΟΣ» Ρεσίφ 14.000 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντζ η Κόλπον δολ. 4.40 φίο, 750 τόν. φόρτ., 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15 — 20.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ» Ρεσίφ 13.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντζ η Κόλπον δολ. 4.50 φίο, 750 τόν. φόρτ., 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 20 — 30.

«ΟΡΣΑ» Ροζέριο, συμπλήρωση Μπουνίος 'Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Αιδρόνη ή Νεάπολιν 52/6, Σεπτεμβρίου 25 — Οκτώβριου 6.

«ΑΡΓΩ ΟΛΛΑΝΔΙΑ» Ρεσίφ 13.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντζ δολ. 4.75 φίο, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφρτωσιν, δ.φ.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΚΛΕΑΝΘΗΣ» (λιβ.) 'Αμεριδύρων καὶ Χάρδρην 700.000 κ. π. γενικών ειδών Νέαν Υόρκην δολ. 20.000, φίο - στόσουεν, Σεπτεμβρίου 17 — 19.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλλην.) Φόβεν 1.000 τ. πλούτο Γένοβαν 47/6, Σεπτεμβρίου 20 — 30.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» Δαντσίγκα — Γένοβαν 9.500 τ. τοιμέντων Ακάμπην ή Τζέρραν 41/6 ένα ή 44/— δύο λιμένας, φίο - στόσουεν, Οκτώβριου 20 — Νοεμβρίου 10.

Έκ Μεσογείου καὶ Αδριατικής

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» τουρκικούς λιμένας Μεσογείου 8.000 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντζ δολ. 4.30 φίο, δύο λιμένας φόρτ., δύο έκφ., Σεπτ. 20 — Οκτ. 5.

«ΤΑΣΟΣ» (Λιβάνου) Ριγιέκαν 8.300 τόν. τοιμέντων Καράσι 64/—, δ.φ.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΑΓΑΠΗ» (Λιβάνου) Κωνσταντζαν 10.000 τ. τοιμέντων ένα - τρεῖς λιμένας 'Ισπανίας (περιπλαν. Βαλτικών) δολ. 3.40 φίο - στόσουεν, 1.000 τ. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν, Νοεμβρίου 1 — 15.

«ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ» Μαύρην Θάλασσαν 9.800 τόν. γεννημάτων Ρίον Ιανείρου ή Σάντος 36/—, φίον Σαλαβάδορ ή Ρεσίφ 34/6, φίο, Σεπτεμβρίου.

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (λιβ.) Κωνσταντζαν 8.400 τόν. ζαχάρεως Πόρτο Σουδάν 34/— φίο.

1.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. τοιμέντων 36/— φίο, εν συνδιασμών πρὸς μεταφοράν ἀπό Πόρτο Σουδάν πλήρους φορτίου δαμβοκοπίου εἰς 'Αλεξάνδρειαν 29/—, έναρξης τέλη Σεπτεμβρίου.

«ΜΙΣΙ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» Μπουργκάς 2.500 κ.μ. ζυλείας 'Αλεξάνδρειαν 27/— τό

κ.μ., δ.φ.

«ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ» (Λιβάνου) Τουάφ 9.500 τ. χυτοσιδήρου Ιαπωνίαν 57/— φίο δ.φ.

«ΚΛΕΑΡΧΟΣ» Κωνσταντζαν 1.300 κ.μ. ζυλείας τρεῖς λιμένας Σικελίας 3.000 λιρέττας τό κ.μ., ζυσσος φόρτωσις.

«ΠΟΛΥΖΕΝΗ» Οδησσόν 9.500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους, ένα - δύο λιμένας Κεϋλάνης 47/9, φίο, 750 τ. φόρτ., 750 τ. έκφ. σιν, Οκτώβριου 20 — Νοεμβρίου 5.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΠΕΤΡΑ» (Λιβάνου) Νότι 9.200 τ. χρωμάτων Τσάρλεστων 33/— φίο, 2.500 τ. φόρτωσιν, 1.200 τόν. έκφρτωσιν, έρχος Οκτώβριου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) Τουάφ 10.000 τ. χύτης εις σάκκους Κεϋλάνην 42/6, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. έκφρτωσιν, κοντούλλο 25 Σεπτεμβρίου.

«ΟΙΝΟΥΣΙΟΣ» Ιαπωνίαν 12.000 τόν. σιδήρων ρέδδων Γένοβαν δολ. 72.500 φίο - στόσουεν, Σεπτεμβρίου 25 — Οκτώβριου 10.

Έκ παντοίων ἄλλων ὁγορῶν

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ» Ήστ Λόντον 13.000 τ. ἀραβοσίτου τρεῖς λιμένας

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ  
ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΩΣ"

Έκαστην Δευτέρων ιωρα 9  
ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —  
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.  
Έκαστην Πέμπτην ιωρα 14  
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΩΝ —  
ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"  
Έκαστην Πέμπτην ιωρα 12 ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διά:  
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΝΚΩΝΑ.  
Έκαστην Σάββατον ιωρα 23 ἐκ ΑΝΚΩΝΟΣ διά:  
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ - ΡΟΔΟΝ.

Πληροφορίαι: 'Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς απαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Δ/π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, - "ΚΑΝΑΡΗΣ,,  
"ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,  
Έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

Έκαστην Δευτέρων ιωρα 10: διά ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ.  
Έκαστην Τρίτην ιωρα 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.  
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΝΗΝ.  
18.30: διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.  
Έκαστην Πέμπτην ιωρα 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —  
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.  
» 18.30: διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.  
Έκαστην Σάββατον ιωρα 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΣΑΜΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.  
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Μόλις — Τόκιο ρέιντζ 46/—, ένα λιμένινο δάσιν, 1.000 τ. έλευθ. έκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 30 — 'Οκτωβρίου 10.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» Λένινγραδ 1.200 φάδομις ξυλείας 'Άδριατικήν 182/— τό στάνταρ, Σεπτέμβριον — 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΛΑΜΑΤΑ» (εχ «Τατρα») Βαλτικήν 7.200 τ. μηχανημάτων και γενικών ειδών Κούδαν 32/6, φίο - στόουεντ, Σεπτέμβριον.

«ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» Γουνδελούπην 6.700 τ. ζυχόρεως (τρήμα) Νόρδερν ρέιντζ ή Κόλπων δολ. 4.25 φίο, Σεπτέμβριον.

«ΑΘΗΝΑΣ» (λιβ.) Φιλιππίνες 650.000 κ. π. κόρπος 'Αμβερσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 14 σύντες τό κ. π., όψιδος 701.000 κ. π. 13% σύντες, έσων Μεσόγειον, δολ. 1.500 έξτρα, όψιδος Σκανδινανίας δολ. 2.500 έπι πλέον, Σεπτέμβριον 21 — 30.

«ΦΕΟΔΩΡΑ» 'Αστομπούλα, συμπληρώνων Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοισιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ισπανίας δολ. 114.000 φίο, καντσέλλα 5 'Οκτωβρίου.

«ΕΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (Λιβάνου) Σουεζ 3.100 τ. τοιμέντων 'Άδεν 30/— (τρία συνεχή ταξίδια), έναρξης τέλη Σεπτέμβριον.

«ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗΣ» (εχ «Ελαγκονικής») Πόρτρ 'Ελιζαμπεθ 11.500 τ. μετολευμάτων Ματάνιας δολ. 5.50 φίο, 'Οκτωβρίου 8 — 25.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» Λένινγραδ 1.170 στάνταρτς ξυλείας Ρουέν 145/— τό στάνταρτ, άρχων 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» (β' ταξ.) Λένινγραδ 1.250 στάνταρτς ξυλείας 'Αλεξανδρειας 230/— τό στάνταρτ, τέλη 'Οκτωβρίου.

«ΑΛΚΜΑΝ» Μπάιε Κόμο 12.500 τ. γεννημάτων Λουδίνον 20/—, μέτ. 1.000 τ. έλευθ. έψηδον, Σεπτέμβριον 28 — 'Οκτωβρίου 6.

«ΟΛΥΜΠΟΣ» Ντουλούθ — Σεπτήμβριος 10.000 τ. γεννημάτων Λά Φιτά δολ. 7.50, μέτ. 1.000 τόν. έλευθ. έκφορτωτικών, 'Οκτωβρίου 25 — Νοεμβρίου 10.

### Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ» 15.360 τόνων δ.ω. (734.879 κ. π., 15 — 15½ μιλ., 45 τ. φίο-ύδηλον ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — Εύρωπης δολ. 1.65, παράδοσις Βαγκούρερ — Στόκτον Σεπτέμβριον 25 — 'Οκτωβρίου 3, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» (λιβ.) 12.995 τόνων δ.ω. (620.000 κ. π., 12 — 12½ μιλ., 18

— 19 τ. φίο-ύδηλ και 1 τ. ντηζέλ) τάξη — τοάρτερ ταξίδιον 'Ισπανίας — 'Ινδιας 12/—, παράδοσις λιμένων Νοτίου 'Ισπανίας 20 — 28 Σεπτ., έπανεπιστ. άνωτ. έπι την 'Ινδιας.

«ΓΟΥΟΡΑΠΤ ΤΖΑΣΜΙΝ» (λιβ.) 15.061 τόνων δ.ω. (700.000 κ. π., 14½ μιλ.,

40 — 42 τ. φίο-ύδηλ) ταξίδιον 'Απω 'Ανατολής — Βορ. Ειρηνικού δολ. 1.25, παράδοσις Φιλιππίνες 15 — 30 Σεπτ., έπαναπαράδοσις Καλιφορνίαν.

«ΕΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» 21.000 τόνων δ.ω. (1.008.000 κ. π., 15 μιλ., 28 — 29 τ. φίο-ύδηλ και 2 τ. ντηζέλ) τάξη — τοάρτερ 5 έως 8 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) 12/6, θ.π. 'Ισπανίας.

«ΑΝΤΩΝΥ II» 15.230 τόνων δ.ω. (724.000 κ. π., 14 — 14½ μιλ., 19 — 20

τ. φίο-ύδηλ και 1½ τ. ντηζέλ) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού εις άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 1.50, παράδοσις Βρετ. Κολομβίας Σεπτ. 28 — 'Οκτωβρίου 5, έπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντζ.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ» 15.500 τόνων δ.ω. (756.000 κ. π., 14 — 14½

μιλ., 20 — 21 τ. φίο-ύδηλ και 1½ τ. ντηζέλ) τάξη — τοάρτερ 36 έως 75 ήμέρας 15/—, παράδοσις Χόρνη Κόρκ 20 — 29.

«ΣΟΚΟΡΡΙ» λιβερ. (εχ «Polamhalls») 9.220 τόνων δ.ω. (511.000 κ. π., 12 — 12½ μιλ., μέτ. 12½ τ. ντηζέλ) τάξη — τοάρτερ δολ. 610 ήμερσιας, παράδοσις λιμένης Δυτικής 'Ινδιας — Κεντρώας 'Αμερικής 10 'Οκτ., έπαναπ. 'Ηνωμ. Πολιτειας, άψινοι διί έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν ή 'Αμβερσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 600 ήμερσιων.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ» Καραϊβικήν 39.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν 57½%, έσω Μεσόγειον 62½% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, Σεπτέμβριον 29 — 'Οκτωβρίου 9.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 50.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίαν 60%, έσω Μεσόγειον 65%, έλαττον 'Ινερσκέιλ, 'Οκτωβρίου 2 — 12.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβικήν 31.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο (δύο συνεχή ταξίδια) 42½% έλαττον A.T.R.S., έναρξης 18 Σεπτέμβριον.

«ΟΣΣΑΣ» Περσικόν Κόλπων 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίαν 45% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, 'Οκτωβρίου 12 — 24.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΗΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπων 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 62½% έλαττον άμερικανικού, Σεπτέμβριον 27.

«ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ» Περισκόν Κόλπων 26.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 65% έλαττον άμερικανικού, 'Οκτωβρίου 7.

«ΝΟΣΤΟΣ» Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 55% έλαττον A.T.R.S., Σεπτέμβριον 26.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο (δύο συνεχή ταξίδια) 50% έλαττον A.T.R.S., έναρξης 21 Σεπτέμβριον.

«ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙ-ΙΝΤΕΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπων 38.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Καλιφορνίας 62½% έλαττον A.T.R.S., Σεπτέμβριον 29.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) Περισκόν Ιντερσκέιλ, Σεπτέμβριον 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Παγιάρητος 35% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, έναρξης 16 Σεπτ.

«ΠΕΝΤΕΛΗΣ» Καραϊβικήν 39.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν — Κόντινεντ 57½% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, Σεπτέμβριον 22 — 'Οκτωβρίου 2.

«ΑΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 55% έλαττον A.T.R.S., Σεπτέμβριον 27.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (β' ταξ.) Παγιάρητος 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Τζαμάικαν 8½ σύντες τόν τόνων, Σεπτέμβριον 28.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΛΟΥΝΤ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Τζαμάικαν 10.500, Σεπτέμβριον 16.

«ΙΘΑΚΗΣ» Νότ. Γαλλίαν και η Δυτ. Ηγαλίαν 11.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Λοντόντερντη λίρας 10.400, Σεπτέμβριον 22.

«ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» Περισκόν Κόλπων 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ισπανίαν 64½% έλαττον άμερικανικού, Σεπτέμβριον 25.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 43.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίαν ή Μεσόγειον 45% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, έναρξης 21 Σεπτέμβριον.

«ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΛΑΚΩΝ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 44.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίαν 47½% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, 'Οκτωβρίου 5.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 45% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, 'Οκτ. 30 — Νοεμ. 5.

«ΑΝΤΙΠΟΛΗΣ» 45% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, 'Οκτωβρίου 22 — Νοεμβρίου 1.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (γ' ταξ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 50% έλαττον A.T.R.S., 'Οκτωβρίου 22.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 47½% έλαττον A.T.R.S., 'Οκτωβρίου 2.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίαν 57½%, όψιδος Μεσόγειον 62½% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, 'Οκτωβρ., 8 — 18.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 45% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, 'Οκτωβρίου 22 — Νοεμβρίου 1.

«ΕΠΑΛΚΟΣ» (η Έπερων) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ισπανίαν δολλάριο 4.35, 'Οκτωβρίου 18.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» Περισκόν Κόλπων 23.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Ισπανίαν 64% έλαττον άμερικανικού, 'Οκτωβρίου 12.

«ΑΣΤΡΕΑ» Περισκόν Κόλπων 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 65% έλαττον άμερικανικού, 'Οκτωβρίου 15 — 25.

«ΦΟΙΝΙΞ» Καραϊβικήν 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Βραζιλίαν 42½% έλαττον A.T.R.S., Σεπτέμβριον 28.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» (λιβ.) Σουμάτραν 28.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου Καλιφορνίας 65% έλαττον A.T.R.S., 'Οκτωβρίου 16.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Πόρτλαντ (Μαΐν) 55% έλαττον A.T.R.S., 'Οκτωβρίου 5.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ» Κόλπων 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Τενερίφφαν 55% έλαττον 'Ιντερσκέιλ, Νοεμβρίου 1 — 10.



# 'LINALUX'

# 'DULUX'

# 'STAG'

# 'EPIBEL'

**MARINE PAINTS**

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

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD

PAINTS DIVISION · SLOUGH · BUCKS

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	Γραμμή Ν. Αμερικῆς .....	29	1946	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 19 Σεπτ. διά Βηρυττόν
ΑΓΓΕΛΟΣ .....	έτ. «Ετόλικα» .....	43	7314	διπλής Κων) πολίν 2 Σεπτ. διά Νοθορωϊσκόν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) .....	έτ. «Κάρρυκα Όσεονικα» .....	57	11630	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΓΓΛΙΑ .....	έτ. «Ελληνικὴ Α.Ε.» .....	44	1920	διπλής Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Νιοτρίχτη» .....	43	7228	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	54	6498	άργει Σύρον ἀπό 20 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Λίως» .....	55	8450	έφθ. Βαλτιμόρων 17 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ .....	έτ. «Μαρφουέντος» .....	43	7298	έφθ. Πειραιᾶ 9 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	εἰς Πύλων ἀπό 14 Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	γιοι. Δ. Παντελέοντος .....	11	4248	άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	έτ. «Βισάρμα» .....	43	7228	έφθ. Βομβάν 6 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Ραφ. Μελαχροίνος & γιοι .....	35	1217	άνεχ. Ριγιέκαν 20 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Κάρτζιαν» .....	43	7238	άνεχ. Κολούμπια πίβερ 19 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ .....	Ιλιούσσος .....	19	2285	άνεχ. Ιλιούσσων 21 Σεπτ. διά Χάιφαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	έφθ. Ειβονάμαρθ 21 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	δό. Τσουρινάκη .....	22	988	έφθ. Πειραιᾶ 26 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....	Ν. Βαλμάς .....	29	3963	διπλής Ντόθερ 20 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....	έτ. «Πιουνάτιεντ» .....	43	8434	άνεχ. Μπράκε 19 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Λάιον» .....	44	7150	έφθ. Μη. "Αύρες 18 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο» .....	57	9921	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Σεπτ. διά Λιθερπουλ
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ .....	Γ. Φουτουλάκης - Ν. Νοταράς .....	21	2725	διπλής Κων) πολίν 11 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΓΚΥΡΑ .....	έτ. «Ελληνικὴ Α.Ε.» .....	46	1892	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .....	παναμαϊκή έταιρια .....	35	3724	άνεχ. Άλιριον 16 Σεπτ. διά Σικελίαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7180	άνεχ. Τάμπα 18 Σεπτ. διά Γκάλθεστων
ΑΖΙΑΝ .....	έτ. «Πιανοσεάνικα» .....	42	7255	άνεχ. Πόρτο Άλεγκρε 22 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΘΗΝΑ .....	έτ. «Σέλονταρ» .....	59	8132	άνεχ. Γοκοχάμαν 12 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΘΗΝΑΙ .....	έτ. «Ελληνική» .....	56	2863	άνεχ. Χαδάνι 14 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. .....	'Ελλ. Γραμμή Ν. Άμερ. .....	53	3575	έφθ. Σάντος ρόδς 23 Σεπτ.
ΑΘΛΟΝ .....	έτ. «Πισσιφίκη» .....	42	7227	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 22 Σεπτ.
ΑΘΛΟΣ .....	έτ. «Άγλαος» .....	45	14000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Αύγ. διά Περού
ΑΙΓΑΙΟΤΟΣ .....	έτ. «Λαιμοπρίαν» .....	44	7271	έφθ. Χάιφαν 19 Σεπτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	45	3805	έφθ. Αμδούργον 23 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ .....	έτ. «Ιμπόρτες» .....	43	7197	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Αύγ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	έτ. «Ακουΐλα» .....	57	8184	έφθ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 24 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΙΝ .....	έτ. «Πλόρτο Νάσιοναλ» .....	62	10950	άνεχ. Μπορντών 15 Σεπτ. διά Κ. Μεζικού
ΑΙΤΟΔΙΑ .....	έτ. «Πασιφίκη» .....	56	9080	άνεχ. Μακάι 22 Σεπτ. διά Παναμάν
ΑΚΑΣΤΟΣ .....	έτ. «Σάρονικη» .....	61	14431	άνεχ. Καλούμπια πίβερ 22 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΤΗ .....	έτ. «Απόλλος» .....	46	7331	έφθ. Αρχάγγελον 12 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....	Μ. Καποτάς καὶ Σία .....	30	1775	άνεχ. Γκρά ντον 22 Σεπτ. διά Χούλλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Φιντελίτι» .....	56	10482	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 12 Σεπτ. διά Σαλθαδόρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. .....	έτ. «Αλεμάτη» .....	59	9720	έφθ. Φιλιππίνες 11 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	δό. Τσουρινάκη .....	20	1112	έφθ. Πειραιᾶ 29 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ .....	Στρατής Ανδρεάδης .....	44	7207	άνεχ. Πειραιᾶ ἀπό 14 Αύγ. διά Στρατῶνι
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	έτ. «Ναϊτζιαν» .....	42	7181	έφθ. Πεισσούρι 10 Σεπτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	53	7653	έφθ. Ιλιερπουλ 25 Σεπτ.
ΑΛΚΜΑΝ .....	έτ. «Αλκιμος» .....	43	7037	άργει Πειραιᾶ ἀπό 7 'Ιουλ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ .....	έτ. «Ραιμπόουν» .....	60	9959	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ.
ΑΛΚΥΟΝΙΣ .....	έτ. «Αλμαδίτη» .....	43	7272	έφθ. Καλκούταν 10 Σεπτ.
ΑΛΜΑΡ .....	έτ. «Χερκολίδαν» .....	44	7365	άνεχ. Μπάρι 19 Σεπτ. διά Ραθένναν
ΑΛΤΑ Ι·Ρ. (δ.) .....	παναμαϊκή έταιρια .....	47	5441	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ.
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.) .....	έτ. «Κάνονους» .....	50	10426	διπλής Κων) πολίν 17 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΑΛΦΑ .....	έτ. «Τρανοστλ. Φράύτερ» .....	53	12897	άνεχ. Μάκια Μπλάγκαν 8 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΛΦΕΙΟΣ .....	έτ. «Βέσμωρ» .....	42	7286	άνεχ. Λείνκεντην Χάρμπουρ 18 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΜΑΖΟΝΑ .....	έτ. «Σῆπ Γκάροντιαν» .....	43	8426	έφθ. Σπέτζια 20 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Άμαζώνη» .....	44	7281	διπλής Σουεζ 21 Σεπτ. δι' 'Ερυθράν
ΑΜΟΡΓΟΣ .....	έτ. «Άλτος» .....	44	7104	έφθ. Τεάνταν 18 Σεπτ.
ΑΜΟΙΟΣΑ .....	έτ. «Βιαντόρο» .....	61	15700	άνεχ. Βομβάν 15 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΑΜΟΙΤΡΗ (δ.) .....	έτ. «Νέα Τόχη» .....	44	7258	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 2 Σεπτ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ .....	έτ. «Λεόνια» .....	38	8408	
ΑΝΑΣ .....	έτ. «Κέδωμαρ» .....	44	7359	έφθ. Ιμουίντεν 20 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΤΙΑ IV .....	έτ. «Αναδη» .....	55	8519	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Σεπτ. διά Βομβάν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Ντέρναν» .....	43	7176	έφθ. Ταλκαχούναν 17 Σεπτ.
ΑΝΑΤΟΛΗ .....	Λαμός & Πατέρας .....	42	7177	άργει Φούρκερο ἀπό 1 Αύγ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ .....	έτ. «Λάμβδα» .....	43	7187	εἰς Κυνόσουραν 7 Σεπτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.) .....	έτ. «Αστούριας» .....	42	7132	άργει Κυνόσουραν ἀπό 28 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ .....	έτ. «Πανκρίστο» .....	55	21075	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ. .....	έτ. «Ηρακλήν» .....	19	1320	εἰς Αμπλάκη ἀπό 14 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Βαλέκας» .....	45	7149	εἰς μεταφόρα ἐν 'Ελλάδι
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ. .....	έτ. «Αννίτσα» .....	44	7165	διπλής Σουεζ 9 Σεπτ. διά Τοιτταγκόκ
ΑΝΝΟΥΔΑ Α. .....	έτ. «Σάνι Νικόλαος» .....	38	5016	έφθ. Καλλάδον 11 Σεπτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνονους» .....	57	12113	έφθ. Χούλλ 19 Σεπτ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) .....	έτ. «Κοριάννου» .....	57	12558	έφθ. Βενετίαν 18 Σεπτ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .....	έτ. «Βιαντόρο» .....	62	15160	άνεχ. Μένα ἐλ 'Αχμάντη 11 Σεπτ. διά Κασσιούνγκ
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) .....	έτ. «Μαρσελόζο» .....	59	24716	εἰς Ιαπωνίαν ὑπό ουπλήρωσιν.
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ .....	έτ. «Βιαμάρη» .....	36	2175	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ .....	έτ. «Αίδαλην» .....	43	8717	έφθ. Βαρκελάνην 19 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ .....	έτ. «Βαλενσιάνα» .....	61	12000	άνεχ. Αντεν 23 Σεπτ. δι' 'Ευδεν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	έτ. Αντ. Μιχάλου .....	43	2937	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 24 Σεπτ. διά Βανκούθερ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ. .....	έτ. «Τρικοντίνενταλ» .....	44	7108	άνεχ. Χολτενάου 21 Σεπτ. διά Δάντσικ
ΑΝΤΩΝΥ II .....	έτ. «Νηπαρόντρο» .....	57	11041	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Αύγ.
ΑΞΙΟΣ .....	Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλη .....	43	7253	άνεχ. Μόζι 13 Σεπτ. διά Βανκούθερ
ΑΟΥΡΩΡΑ .....	έτ. «Ηγκλη» .....	44	7249	άνεχ. Γκρεντντζεμάνθ 19 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΠΟΛΛΩΝ .....	έτ. «Αθηνίαν» .....	57	9541	άνεχ. Αγ' Βικέντιουν 14 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΠΟΛΩΝΙΑ .....	έτ. «Βιαλόρκο» .....	61	11127	έφθ. Οδόνον 8 Σεπτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. .....	παναμαϊκή έταιρια .....	40	1280	έφθ. Λός Αντέλες 21 Σεπτ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ .....	έτ. «Σίππι Ντεβελόπεμπτη» .....	58	10392	διπλής Πρόνοιμοποτελ 19 Σεπτ. διά Θεο(ν)ικν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	έτ. «Σίππι Ντεβελόπεμπτη» .....	57	10376	άνεχ. Μπιλμπάν 22 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ .....	έτ. «Σίππι Ντεβελόπεμπτη» .....	58	10391	άνεχ. Αμδούργον 18 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .....	«Δό Θεανθράριγκη» .....	61	13553	άνεχ. Χούστον 9 Σεπτ. διά Φρίπορτ
ΑΡΙΕΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνονους» .....	57	11897	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Σεπτ. διά Βανκούθερ
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	παναμαϊκή έταιρια .....	43	8462	διπλής Σουεζ 18 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ .....	Κ. Χοκιάδ .....	45	3861	άνεχ. Αύγουστο 12 Σεπτ. διά Καραβοστάσι
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	38	10277	έφθ. Ν. Όρλεάνην 17 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ .....	«Ειρηνικός» Α.Ε. .....	44	7243	άργει Φερρόδλ ἀπό 2 Θερ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	Μιχ. Καραγεώργους .....	37	6704	άργει Κυνόσουραν ἀπό 9 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	έτ. «Αριστόρο» .....	43	7254	άνεχ. Σιγκαπούρην 31 Αύγ. διά Χαϊφόγκ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ .....	έτ. «Ασοιτείδης» .....	43	7244	διπλής Ντουλόύ 21 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ὑπερωκ.) .....	έτ. «Μαρτάδημ» .....	40	10224	άργει Φερρόδλ ἀπό 11 Θερ. 1958
ΑΡΜΑΟΙΔΙΑ .....	«Γκρήκη Λάινη» .....	31	20256	άνεχ. Κόμη 20 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΑΡ .....	έτ. «Αλαμέντα» .....	43	7091	έφθ. Λίζαρντ 23 Σεπτ. δι' 'Αμστερνταμ
ΑΡΜΑΡ .....	έτ. «Αστρα» .....	43	8527	έφθ. Αυδέργον 19 Σεπτ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ .....	έτ. «Άρμαρ» .....	46	6951	έφθ. Αμστεργον 20 Σεπτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ .....	έτ. «Ευπρός» .....	43	2905	άνεχ. Βαλτιμόρων 20 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Δουονία» .....	61	9443	έφθ. Πειραιά 13 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΩΝ .....	έτ. «Τούρπις» .....	44	7240	έφθ. Μερμουγκάο 17 Σεπτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. .....	Ίω. Αύγεροινδς κλπ. .....	44	7176	εἰς Χαλκίδα
ΑΡΧΩΝ .....	έτ. «Μαρτίμα» .....	60	10050	άνεχ. Πύλων 19 Σεπτ. διά Ραθένναν
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	έτ. «Πρωτεύσι» .....	45	7260	άνεχ. Ριγιέκαν 20 Σεπτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΑΣΠΙΣ .....	Άσπυ. Γκούμα .....	39	1007	έφθ. Μ. Άρρες 21 Σεπτ.
ΑΣΠΙΣ .....	έτ. «Σκάδη» .....	45	7253	άνεχ. Ντακάρ 18 Σεπτ. διά Ραθένναν
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	έτ. «Αλκαποτής» .....	41	7013	έφθ. Βομβάν 30 Αύγ.
ΑΣΤΕΡΕΑ (δ.) .....	Έκτωρ Βρακούλης .....	43	7176	έφθ. Μερμουγκάο 17 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΕΑ (δ.) .....	έτ. «Πιουνάτιεντ Κρός» .....	58	12624	έφθ. Βομβάν 14 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) .....	έτ. «Άτλαντικ 'Οσεαν» .....	60	20854	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 21 Σεπτ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	21039	άνεχ. Φιλαδέλφειον 13 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10146	άνεχ. Γκάλιθεστων 8 Σεπτ. διά Σάντος
ΑΙΓΑΙΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ ΓΤΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	άνεχ. Τρίνινταν 20 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10145	άνεχ. Πειραιά 6 Σεπτ. διά Κούβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	έφθ. Ήστ Λόντον 25 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΙΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	έφθ. Χαβάναν 6 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 12 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	έφθ. 'Αγ. Θρακιόκον 20 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΛΑΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	διπλήθε Παναμάν 17 Σεπτ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΡΙΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	άνεχ. Βανκουμέρ 13 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Μακαΐ 13 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	διπλήθε Παναμάν 22 Σεπτ. δι' 'Αμερέραν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΑΚΩΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	έφθ. Σάντος 24 Σεπτ.
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Ανάδη»	58	9724	έφθ. Βαρποά 12 Σεπτ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Πρωπάπιλικ»	53	13675	άνεχ. Ρότερντον 23 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λαϊμπ Τρανσατλ.»	60	29741	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Ρότερνταμ
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπινδέρ»	56	10312	άνεχ. Καράτοι 12 Σεπτ. διά Λορ. Μαρκές
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	αργει 'Ελευσίνα από 6 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρούσιέρτε»	43	7235	έφθ. Μη. 'Αύρες 16 Σεπτ.
Ζαχάρης - Βασιλίας	έτ. «Πίτερωτη»	43	988	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.
ΑΦΑΙΑ (δ.)	έτ. «Άλμα»	53	12283	άνεχ. Μπαχρέν 21 Σεπτ. δι' 'Ειδουμάουθ
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	έφθ. Ροζάριο 13 Σεπτ.
ΒΑΡΗ	έτ. «Βάρη»	43	6394	άνεχ. Τολέδο 19 Σεπτ. (διαταγάς)
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οικος Ρεθύμνη	61	10700	έφθ. 'Αμερέραν 30 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέδα Βιστο»	55	10507	έφθ. Πειραιά 18 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	άνεχ. Πειραιά 26 Σεπτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	21215	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 Σεπτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Κων/πολίν 18 Σεπτ.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	έφθ. Κόμπη 12 Σεπτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Σεπτ. δι' 'Ιταλιαν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	έφθ. Χαβάνα 5 Σεπτ.
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρίν 'Ηγκλ»	54	17857	δηλώθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. δι' 'Αλ) δρειαν
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Πειραιά 12 Σεπτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτούμαντε»	52	11547	διπλήθε Παναμάν 17 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει 'Αμπελάκι από 12 'Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	δηλώθε Κων/πολίν 15 Σεπτ. δι' 'Αμδούργον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	44	7258	έφθ. Ρότερνταμ 20 Σεπτ.
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	42	7080	άργει Σύρον από 30 'Ιαν. 1962
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΗ (λάινερ)	έτ. Χανδρή	52	16355	δηλώθε Σουέζ 21 Σεπτ. δι' Αύστραλιαν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Εποξ»	43	7276	άνεχ. Θρημάντι 10 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΓΑΛΑΝΗΝ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Θλώσιγκ 7 Σεπτ. διά Χαβάναν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Κορρούνα 18 Σεπτ. δι' 'Αμδούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόδια»	51	7564	δηλώθε 'Αγ. Βικέντιον 21 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλόν	48	1529	δηλώθε Κων/πολίν 15 Σεπτ. διά 'Ορντού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	αδ. Γρατσού	44	7176	δηλώθε Παναμάν 15 Σεπτ. διά Τόκιο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρικος»	56	6656	εις 'Αμδούργον από 26 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδέρατου	39	10061	άνεχ. Μόντρεαλ 18 Σεπτ. διά Γενοβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεστά»	43	7273	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 17 Σεπτ. διά Τόκιο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίας»	35	5654	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεάδη	43	7176	άργει Πέραμα από 17 'Ιουν.
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντελ Πατοϊκού»	42	7142	άργει Κυνόδουραν από 24 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Τεκιδάπορ»	43	8513	έφθ. Κομψ. Μπαν 20 Σεπτ.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορωνάντο»	43	7067	άνεχ. Πούλια Σαμπού 21 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστουριας»	52	8129	έφθ. Ρεσιφ από 22 Αύγ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Πιούροπα»	43	7265	άργει Καλαμάτα από 16 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φραγκιστά»	43	7132	έφθ. Χαδάνα από 16 Αύγ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατάντικ»	43	7229	δηλώθε Σουέζ 24 Σεπτ. δι' 'Ερυθράν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΑΣ	έτ. «Βίλας Νόβα	57	9173	άνεχ. Κολούμπια πίσερ 12 Σεπτ. διά Βορμάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινόρες»	57	9410	εις Σαιν Ναζαρί υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΑΙΤ	έτ. «Λάιττα Μηπάρ»	62	15300	δηλώθε Σουέζ 9 Σεπτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΕΤ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	62	15300	εις Σαιν Ναζαρί υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	Δ. Πετρόπουλος	45	3825	δηλώθε Σουέζ 9 Σεπτ. διά Κίναν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Γράνοπορτ»	59	9268	δηλώθε Σουέζ 9 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΖ (δ.)	έτ. «Γουέρλαντ Γιούνιτν»	52	20667	δηλώθε Σουέζ 9 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	55	20432	δηλώθε Τζιμπούτι 9 Σεπτ. διά Χάμπιτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέιντ»	52	13262	άνεχ. Πειραιά 15 Σεπτ. διά Νοβορωσίκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γουέρλαντ Γκλέν»	53	13255	έφθ. Ράς Τανούρα 16 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ (δ.)	έτ. «Γουέρλαντ 'Εντερπράζ»	53	21064	έφθ. Μέγαρα 27 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπελόντντ»	57	24883	δηλώθε Σουέζ 19 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΟΔΟΥΣΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κίκι Σούιλ Μπαίν»	57	26031	άνεχ. Τακούγιαμα 10 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπρόντον»	58	24995	άνεχ. φιλαδέλφειαν 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ»	43	12808	άνεχ. Πειραιά 18 Σεπτ. διά Τουάφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝ (δ.)	έτ. «Κονκορντή»	52	20657	άνεχ. Βενετίαν 19 Σεπτ. δι' 'Οδησσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ	έτ. «Γουέρλαντ Μήντη»	53	13459	εις Τάιν από 24 Μαΐου (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΙΑ (δ.)	έτ. «Γουέρλαντ Ντέλι»	52	13220	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ (δ.)	έτ. «Γουέρλαντ Πίτς»	49	10862	έφθ. Βικτωρίαν 9 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάρος»	44	12808	άργει Σκαραμαγκάν από 18 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)	έτ. «Μέριφις»	43	10449	άργει Μέγαρα από 14 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουέρλαντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Μέγαρα από 19 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. 'Οσεάνικ»	44	10172	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	δηλώθε Παναμάν από 20 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΑΡΙΤΥ	Στ. Νιάρχος	43	14000	δηλώθε Μπρόντονποττέλ 7 Σεπτ. διά Γόνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	έτ. «Γουέρλαντ Θρίφτ»	43	12800	δηλώθε Σουέζ 17 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηώνια»	61	15979	δηλώθε Θόρανταν 'Αιλαντ 17 Σεπτ. διά Σιγκαπούρων
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	άνεχ. Πειραιά 26 Σεπτ. διά Λισσαβώνα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	
ΔΑΝΑΗ	έτ. Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	
ΔΑΩΗΝ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	
ΔΕΔΩΙΝ	έτ. «Χίονι»	45	7259	
ΔΕΔΩΙΝ	έτ. «Μάδμεν»	45	7252	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Πάλμα»	44	7255	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πανταλέωνη	44	7265	
ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Σιππιγκ Ντεβελόπεμντη»	61	16349	
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Αίολος»	61	9327	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Ελευθερίου & Σια	29	4524	
ΔΗΜΟΣ	έτ. Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτήν	44	7207	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	60	13335	
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Δίρφων»	43	7280	
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Πιούνταντεντ Κράφ»	52	12523	
ΔΟΣΑ	έτ. «Σπόταν»	43	7176	
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σωδόχος»	44	7249	
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν. - Οσεαν»	25	3297	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 18 Σεπτ.
ΕΦΝΟΣ	έτ. «Ντρέικ»	56	10328	έφθ. Ρεσιφ 17 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗΣ Α.	έτ. «Ελτράνσοπορτ»	56	10530	έφθ. Βορμάν 30 Αύγ.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ		έτ. «Νουέρδο Μόντο»	41	7289	έφθ. Χουέλθα 19 Σεπτ.
ΕΚΑΛΗ		έτ. «Μέρκαντρία»	43	7239	εις Σεμπρούγκε όπο 6 'Ιουλ.
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Μαργκό»	44	7210	άνεχ. Τζιμπουτί 18 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΕΛΕΝΑ		παναμαϊκή έταιρια	43	8371	άνεχ. Τολέδο 19 Σεπτ. (διαταγάς)
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Άνδρεά»	48	8420	άργει Καλαμάτα όπο 22 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ. «Ιασμανία»	43	7213	άργει Κυνόσουραν όπο 3 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Κ.		έτ. «Ελένη»	43	7245	έφθ. Πειραιά 19 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Άνιτα»	33	5432	έφθ. Ραγκούν ρόδς 16 Σεπτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ		Δ. Σταθατος & Σια	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 21 Σεπτ. διά Χούλλ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		Κουμπεριανού - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Άλγεριαν 18 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ		αδ. Μαζαρακή	22	3553	άργει Κυνόσουραν όπο 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	έφθ. Νεάπολιν 19 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ		Γ. Χρ. Λαζαρός	43	7176	άργει Κυνόσουραν όπο 21 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΗΜΝΕΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	62	8730	έφθ. Πόρτ Σουδάν 20 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΟΡΕΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	έφθ. Κοσιν 22 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	έφθ. Ν. 'Υρκην 20 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΑΤΩΝΗΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	62	6660	άνεχ. Ν. 'Υρκην 18 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	60	7297	έφθ. Τσάλαν 22 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		Στ. «Μαρφούντο»	39	5219	άνεχ. Ρόττερνταν 23 Σεπτ. διά Βιομπ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		Στ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Φιλαδέλφειον 23 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	άνεχ. Κοσιν 24 Σεπτ. διά Μαντράς
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Πειραιά 6 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	έφθ. Ντουλούθ 18 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Τσάρλεστον 24 Σεπτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	διπλής Σουέζ 15 Σεπτ. διά Καράτοι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Βίλλα Κονέρος 3 Σεπτ. διά Χούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Βορμάν 20 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλής Πόρτ Σαιδ 18 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Χούστον 21 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		«Ε.Ν.Ε.»	43	7302	έφθ. Καλαμάτα 18 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ		έτ. «Καζοτάμηλ»	44	8541	έφθ. Ντουλούθ 23 Σεπτ.
ΕΛΠΙΣ Π.		έτ. Πρίντεζη	36	2265	άνεχ. 'Αλ' δρειαν 13 Σεπτ. διά Ζυτάνωφ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. «Γκόλφο Άζουλη»	42	7058	άνεχ. Μόντρεαλ 20 Σεπτ. διά Ντουλούθ
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)		έτ. «Ρίο Κάριμπη»	44	10173	άνεχ. Χιροχάτα όπο 24 Αύγ. διά Κοκούμπο
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ (δ.)		έτ. «Εντερπράζ»	45	8404	διπλής Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. διά Βρέστον
ΕΝΤΟΠΙΑΝ		έτ. «Λόγγος»	41	7122	άργει Κυνόσουραν όπο 7 'Ιουλ.
ΕΝΟΤΗΣ		παναμαϊκή έταιρια	56	10486	διπλής Παναμάν 20 Σεπτ. δι' Ειρηνικόν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		«Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7176	εις Σεμπρούγκε όπο 2 Αύγ.
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)		Νευρέν - Σταθατός	58	30332	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		αδ. Σάρδην	41	8557	έφθ. Λιβερπούλ 21 Σεπτ.
ΕΡΕΤΡΙΑ		Εύαγγη. Π. Νομικός	43	7199	άνεχ. Μακαΐδη όπο 9 Αύγ. διά Μπαλμπό
ΕΡΜΗΣ		έτ. «Σάμουοκ»	58	9585	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)		'Ιω. Λάτσης	46	8604	διπλής Κυνόσουραν 11 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΡΜΙΟΝΗ		Οίκος Κουλουκούντη	43	7247	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Σεπτ. διά Κούνταντζαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Σάμουοκ»	59	9584	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 22 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει 'Αμπελάκη όπο 17 Αύγ. 1957
ΕΡΝΑ		έτ. «Σπάρερες»	44	7276	έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 20 Σεπτ.
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Ατλαντις»	57	10689	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		αδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	άνεχ. Φαμαγούκον 21 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Οκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Γκάροτον 21 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		Παπᾶ - 'Ελευθεριάδην	17	3976	έφθ. Ελευσίνα 24 Σεπτ.
ΕΥΒΟΙΑ		«Μαντοβάπορ»	43	8393	έφθ. Ντουλούθ 23 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)		Οίκος Χανδρή	54	11209	άνεχ. Καλκούτταν 21 Σεπτ. διά Βορμάν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.		έτ. «Καλδάζη»	56	10053	άνεχ. Αστόρια 4 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	έφθ. Τεργεόπον 17 Σεπτ.
ΕΥΔΑΙΜΩΝ		Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	εις Πειραιά όπο 19 'Ιουλ.
ΕΥΗ		έτ. «Στάκο»	43	7244	άργει Κυνόσουραν όπο 21 'Ιουν.
ΕΥΞΕΙΝΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 Σεπτ.
ΕΥΡΥΑΔΟΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	εις θέσιν 50.31 Β. - 0.13 Α. Σεπτ. 18 διά Χαδάνα
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	61	9656	έφθ. Χόγκ Κόγκ 19 Σεπτ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	61	9800	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ. διά Ν. 'Υρκην και Λονδίνον
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	άνεχ. Ν. 'Υρκην 16 Σεπτ. διά Κόμπε
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	άνεχ. Ν. 'Υρκην 19 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Μουράρων 6 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Ντώρμπον 11 Σεπτ.
ΕΥΤΥΧΙΑ		Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	έφθ. Σπέτζια 9 Σεπτ.
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. Μαργαρώνης	43	7249	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	56	9975	διπλής Παναμάν 23 Σεπτ. δι' Ειρηνικόν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Ωκλαντηνί	61	10900	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΖΙΛΛΑ		παναμαϊκή έταιρια	24	4436	εις Καλκούτταν όπο 6 'Ιουλ.
ΖΩΗ		έτ. «Ιθάκαμαρ»	43	7214	έφθ. Σαιν Τζών 23 Σεπτ.
ΗΓΚΑ		έτ. «Ρένιες»	30	1565	
ΗΑΙΑΣ Κ.		Γ. Κουρεμένος	45	2125	άργει Ν. 'Ορλεάνην όπο 18 Σεπτ. 1958
ΗΠΕΙΡΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	43	8578	άνεχ. Πειραιάς 25 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΗΡΑ		έτ. «Ναδίερα»	43	7218	άνεχ. Αμβέρσαν 8 Σεπτ. διά Ντουλούθ
ΗΡΩΝ II		Δ. Ν. Κουφόδης	44	1815	διπλής Παναμάν 17 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	εις Πειραιάς 14 Σεπτ.
ΘΑΛΗΣ		έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	έφθ. Ρόττερνταν 18 Σεπτ.
ΘΑΡΡΟΣ		έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Φιλαδέλφειον 20 Σεπτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιονίουν»	44	7198	όπιλης Παναμάν 6 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	άνεχ. Βαλτιμέρην 18 Σεπτ. διά 'Αστορπάτα
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Μητη»	42	6997	έφθ. Αρχάγγελον 6 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Ναϊτζιάνη»	42	7172	άργει Κυνόσουραν όπο 12 'Ιουν.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ		έτ. «Μοντετζούμα»	43	7117	άνεχ. Ντακάρ 4 Σεπτ. διά Μπέρια
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ		Σπ. Πολέμης	43	7188	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Δυτ. 'Ιταλιαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Προθέζα»	42	8205	εις Ν. 'Υρκην όπο 20 'Ιουλ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		έτ. «Πλός Πέρλας»	43	7167	άργει Χαλκίδα όπο 12 Σεπτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		Σπ. Πολέμης	43	7086	έφθ. Λουάντα 12 Σεπτ.
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ		έτ. «Εύτολμιά»	43	7232	εις Τόλλιν ρόδς 10 Σεπτ.
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΙ		έτ. «Εξπορ Κέρριερ»	43	8465	διπλής Μπρόνιμποτελ 15 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)		παναμαϊκή έταιρια	49	8311	άργει Πέραμα όπο 24 Αύγ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		Κ. Διαμαντής	29	2231	εις μεταφοράς Μαύρης Θαλάσσης
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Ναδίερα»	44	7250	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 22 Αύγ. διά Κίναν
ΘΗΡΑ		έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	άνεχ. Μπαχάμας 23 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	έφθ. Ουντεβάλλα 17 Σεπτ.
ΘΡΥΛΟΣ		έτ. «Νίκη»	44	7232	διπλής Γιβραλτάρ όπο 8 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΘΩΜΑΣ Α.		έτ. «Αθανασιάδης	37	1113	διπλής Κωνώπαν 9 Σεπτ. διά Νοβορωσίκην
ΙΖΟΜΠΕΛΑ		έτ. Χανδρή	57	9746	
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)		έτ. «Αντίνα»	52	11289	άνεχ. Κόμπε 21 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Λινάρες»	44	7154	έφθ. Γενόβαν 21 Σεπτ.
ΙΩΛΗ		έτ. «Φράνκο»	38	1333	άνεχ. Χούστον 14 Σεπτ. διά Βέρα Κρούζ
ΙΣΤΡΟΣ II		έτ. «Βέριτας»	43	7275	εις Πειραιάς όπο 5 Θερ. (έπισκευαι)
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ιωάννα»	26	2873	έφθ. Μονφαλκόνε 11 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	διπλής Παναμάν 17 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ		έτ. «Ναυτίλ. Έκμετ (εις)»	45	9918	διπλής Κωνώπαν 17 Σεπτ. διά Τουάφ
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		έτ. «Γκεάτσας»	45	7204	άνεχ. Μουράρων 22 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		Υών Δ. 'Ινγκλέση	42	7035	άνεχ. Πούλο Μπουκούρ 6 Σεπτ. διά Γάνδην
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	έφθ. Μοντεβίδεος 7 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΟΣΙΕΡΑΚΗΣ (δ.)		άδ. Γουλανδρή	44	7277	έφθ. Αμπούργον 23 Σεπτ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)		έτ. «Αθηνᾶ» κλη.	44	10441	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
		έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ. διά Μεσόγειον
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. & άδ. Κ. Χ. Πατέρας	43	7244	έφθ. Γκάροτον 22 Σεπτ.

ΚΑΒΑΛΛΑ .....	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος .....	43	8428	άνεχ. Τζιμπουστί 5 Σεπτ. διά Τοιτταγκόγκ
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ .....	έτ. «Δασούθ 'Ατλαντική» .....	57	10122	άνεχ. Χακοδάπτην 20 Σεπτ. διά Μανιλάν
ΚΑΔΜΟΣ (δ.) .....	έτ. «Χαρπ Τανκερφ» .....	60	14076	έφθ. Άματερτραν 20 Σεπτ.
ΚΑΛΑΜΑΙ .....	έτ. «Ιαντιλάνα» .....	32	4633	διπλήθε Χελαινυποργκ 15 Σεπτ. διά Λένινγκραντ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ .....	έτ. «Μαρφιάντζα» .....	37	4765	άργει 'Αγ. Φραγκίσκον από 12 'Οκτ. 1960
ΚΑΛΑΜΑΣ .....	έτ. «Οσεανικ Ντεβέλ.» .....	43	8390	άνεχ. Μπέρα 19 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ .....	έτ. «Ζεπαγκάσ» .....	57	9092	έφθ. Ραγκούν 29 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ .....	έτ. «Μιχαλίνος» .....	44	7198	έφθ. Γκάροτον 20 Σεπτ.
ΚΑΝΑΡΗΣ .....	έτ. «Κοστα γιτε Μάρφελ» .....	44	7240	έφθ. Οζάκαν 25 Σεπτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ .....	έτ. «Κανοπούς» .....	61	10494	άργει Φούρκερο από 9 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	έτ. «Απηγανος» .....	44	7279	άνεχ. Ντώρμπαν 8 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ .....	έτ. «Τράμπη» .....	55	8798	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 7 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ .....	έτ. «Τραμπ Σαρτεριγκ» .....	54	8003	άνεχ. Μπουένος 'Αρρες 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ .....	Α.Ε. «Πιλαλία» .....	40	5032	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Τακοράντι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ .....	έτ. «Λιμπονό» .....	43	7281	έφθ. Άγ. Φραγκίσκον 6 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....	έτ. «Αγία Καικίλια» .....	60	8717	άργει Καλαμάτα από 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ .....	έτ. «Μαριό» .....	43	7176	έφθ. Καλκούτταν 5 Σεπτ. (έπισκευα)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	44	7123	άνεχ. Τάξανθιλλ 5 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ .....	έτ. «Εσθερμία» .....	58	8961	άνεχ. Περού 22 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΤΟΡΤΖ .....	Α. Παποδάκης .....	43	7189	διπλήθε Ούζαν 21 Σεπτ. διά Σπαλάτον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.) .....	έτ. «Μπράιτ Στάρ» .....	47	9956	έφθ. Άγ. Φραγκίσκον 15 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. .....	έτ. «Ελναθάλ» .....	61	13342	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ .....	έτ. «Κρίνα» .....	57	9460	άνεχ. Περού 22 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ .....	έτ. «Μαρεμπρέσσα» .....	44	7139	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Σεπτ. διά Ταμπικό
ΚΑΡΑΔΑΜΥΛΙΤΗΣ .....	έτ. «Στροδόλι» .....	43	7163	διπλήθε Ούζαν 19 Σεπτ. διά Σπαλάτον
ΚΑΡΟΛΙΝΑ .....	έτ. «Ρεγγίνα» .....	44	7243	άργει Κυνόσουραν 19 Αύγ.
ΚΑΣΟΣ .....	«Κασος» Α.Ε. .....	39	5215	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 31 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ .....	έτ. «Παλμύρα» .....	43	7312	άργει Σύρουν από 15 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	έτ. «Άγιοι Μάντε» .....	51	9956	άργει Κυνόσουραν από 30 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ .....	αδ. Γρατσου .....	44	7198	άνεχ. Πούλο Μπούκορι 1 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΣΤΩΡ .....	έτ. «Κανοπούς» .....	60	10494	έφθ. Χάμπτον ρόδς 11 Σεπτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	έτ. «Μαρούσικούρο» .....	44	7155	άνεχ. Όζακαν 15 Σεπτ. διά Νιού Ουεστμίντερ
ΚΑΤΙΓΚ'ΚΩ .....	έτ. «Πλατιοφίκο» .....	45	7349	εις Πειραιά από 11 'Ιουν.
ΚΑΤΙΝΑ .....	έτ. «Γκουακά» .....	44	7242	άνεχ. Χολενέσιον 16 Σεπτ. διά Δάντοιχ
ΚΕΑ .....	έτ. «Μονφόρτε» .....	58	13921	ανεχ. ολός Αντέλεες 19 Σεπτ. διά Χούλλ
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.) .....	έτ. «Βαλντέρα» .....	58	12193	άνεχ. Αύγουστουν 26 Αύγ. διά Μάλταν
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ .....	έτ. «Σκαρπάνα» .....	42	7265	έφθ. Μόντρεαλ 19 Σεπτ.
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ .....	έτ. «Κάλλαρο» .....	44	7244	εις Μπιλμπού από 17 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ .....	έτ. «Μερίντα» .....	44	7123	άνεχ. Μανιλά 12 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ .....	έτ. «Οσεάνικα» .....	44	7120	άργει Ν. Υόρκην από 13 Φεβρ. 1961
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κάνοπους» .....	62	10494	άνεχ. Λός Αντέλεες από 26 Αύγ. διά Γιοκοχάμων
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Άλγκομπέντας» .....	57	25183	έφθ. Μασάτλαν 3 Σεπτ.
ΚΕΡΤΗΣ .....	έτ. «Στρόβιλο» .....	43	7159	άνεχ. Περού Κόλπον 18 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) .....	έτ. «Πίριμερα» .....	59	24333	άνεχ. Μελδούρων 23 Σεπτ. διά Ούμη Σαιδ
ΚΕΧΡΕΑ .....	Θ. Επιφενείαδης .....	44	7176	άνεχ. Μερίντα 17 Σεπτ. διά Ιταλίαν
ΚΙΓΚ ΑΓΚΑΙΟΥΣ .....	Μ. Νομίκος .....	56	8429	έφθ. Καλαρί 19 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ .....	έτ. «Θοεύς» .....	57	9153	άνεχ. Λός Αντέλεες από 26 Αύγ. διά Γιοκοχάμων
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ .....	Μ. Νομίκος .....	58	11156	έφθ. Μασάτλαν 6 Σεπτ.
ΚΙΣΣΑΒΑΟΣ (δ.) .....	έτ. «Κίνη» .....	43	8432	έφθ. Βρεστον 14 Σεπτ.
ΚΛΑΣΣΙΣΙΚ .....	έτ. «Μαρούσανο» .....	56	23232	άνεχ. Μελδούρων 23 Σεπτ. διά Ούμη Σαιδ
ΚΛΕΑΡΧΟΣ .....	έτ. «Μπελμάρ» .....	44	7190	άνεχ. Μορμούγκαο 17 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.) .....	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	35	946	έφθ. Καλαρί 19 Σεπτ. διά Ρούπερνταν
ΚΟΡΑΗΣ .....	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» .....	58	22129	άνεχ. Περού Κόλπον 19 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΚΟΡΑΗΣ .....	έτ. «Πρωτεύς» .....	43	7207	έφθ. Γένοβαν 19 Σεπτ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III .....	άδ. Γ. Δαμεστίνη .....	28	1595	άνεχ. Φαλαγκούστα 18 Σεπτ.
ΚΟΡΦΩΙ .....	έτ. «Γκόδαμ» .....	43	7242	άνεχ. Αγ. Κικέντιον 20 Σεπτ. διά Γουγκοσαλαΐον
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ .....	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ» .....	43	8685	διπλήθε Μπρόνμποτελ 7 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ .....	έτ. «Πιόρτλαντ» .....	59	10914	άνεχ. Αστόρια 13 Σεπτ. δι' 'Αν. άκτην 'Ιταλίας
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.) .....	έτ. «Χομά» .....	57	30332	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντ 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταν
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ .....	έτ. «Αστρολόυν» .....	44	7250	άνεχ. Κύνόσουραν από 15 Αύγ.
ΚΡΗΤΗ .....	έτ. «Διαμ. Πατέρας» .....	44	7207	άνεχ. Ναγκασάκι 19 Σεπτ. διά Τάουναδιλλ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ .....	έτ. «Σάν Σεοίλιον» .....	57	13909	άνεχ. Ρόττερνταν 20 Σεπτ. (διαταγάς)
ΚΥΘΝΟΣ .....	έτ. «Τάνκερ Θάναντ» .....	44	2902	έφθ. Ράγκουν 12 Σεπτ.
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΩΣΑ .....	έτ. «Κάνοπους» .....	54	10860	άνεχ. Ράς Τανόύρα 20 Σεπτ. διά Μπακόγκ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μαρούσερτε» .....	42	7248	άνεχ. Τάμη 14 Σεπτ. διά Ρεοίφ
ΚΥΜΑ .....	έτ. «Εκούριαλ» .....	44	7292	άνεχ. Γένοβαν από 25 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΚΥΜΟΣ .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	45	3794	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ .....	έτ. «Άύρα» .....	56	9086	άνεχ. Ριγιέκαν 15 Σεπτ. διά Χερσόνα
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΟ .....	έτ. «Μαραφέκτο» .....	44	7310	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταν
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ .....	έτ. «Ολιοφάν» .....	43	6888	διπλήθε Σουέζ 17 Σεπτ. (δι' 'Ερυθράν)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ .....	αδ. Κ. Πατέρα .....	43	7176	άργει Φούρκερο από 16 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	έτ. «Κονκίσταντορ» .....	45	7157	άνεχ. Τοκίο 2 Σεπτ. διά Κορέαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. .....	έτ. «Μπωλάτικ» .....	44	7214	έφθ. Οζάκαν 6 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ .....	έτ. «Μιχαλίνος» .....	57	10044	άνεχ. Τρίνινταντ 21 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	έτ. «Μιχαλίνος» .....	45	7176	έφθ. Αρχάγγελον 20 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ .....	έτ. «Κωστίς» .....	44	7263	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ .....	αδ. Λός .....	56	8474	άνεχ. Αστόρια 19 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΚΩΣΤΗΣ .....	ελληνικό ουμφέροντα .....	39	395	έφθ. Αμβέρσαν 19 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ .....	έτ. «Ωκεανοπόρος» .....	44	7293	άργει Φούρκερο από 22 'Ιουν.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μαροεάνο» .....	59	27462	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.) .....	έτ. «Άττικα» .....	60	14431	άνεχ. Τρίνινταντ 15 Σεπτ. διά Κοντρέκοϋρ
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ .....	έτ. «Ινταστριελ Μαρίν» .....	43	8466	διπλήθε Παναμάν 7 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΜΥΡΕΥΣ .....	έτ. «Πορτού» .....	44	7252	έφθ. Σάντος 24 Σεπτ.
ΛΑΜΨΙΣ .....	έτ. «Καλλάδο» .....	43	7084	άργει 'Αμπελάκι
ΛΑΝΑΠΑΡΟΣ .....	έτ. «Πρωτεύς» .....	43	7229	άνεχ. Γκιζόν από 19 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΛΕΑΝΤΙΟΣ .....	έτ. «Ντισμάντε» .....	62	9500	εις Ριγιέκαν, ύπο ουμπλήρωσιν
ΛΕΡΟΣ .....	Θεόδ. Τεργιάζος .....	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμον 8 Σεπτ. δι' 'Ανατ. άκτην Η.Π.Α.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ .....	έτ. «Βισιδεντούρα» .....	56	10048	έφθ. Ν. Υόρκην 24 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	έτ. «Καμπάνη» .....	43	6766	άνεχ. Κιουρασάο 13 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΛΗΤΩ (δ.) .....	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε. .....	43	7176	έφθ. Μη. Αύρες 15 Σεπτ.
ΛΙΑΗ .....	έτ. «Άργω» .....	11	1459	άνεχ. Μοντεδίδεο 2 Σεπτ. διά Καριμπό
ΛΙΑΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ .....	Λιλή Κ. Μιχάλου .....	43	7291	έφθ. Κούβαν 23 Σεπτ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ .....	έτ. «Ντέλε Κάριμπη» .....	44	7286	διπλήθε Λάδσεντ 11 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΛΙΝΑ (δ.) .....	έτ. «Πόρτολου» .....	44	1339	εις Πειραιά από 8 'Ιουν.
ΛΙΝΤΑ .....	έτ. «Μαρδέντο» .....	60	14302	άνεχ. Κόμπε 24 Σεπτ. διά Σακάϊντε
ΛΟΓΙΝΤΑ .....	έτ. «Ριό Άζουλ» .....	44	8536	άνεχ. Σεμπού από 20 Αύγ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΛΟΝΤΟΝ .....	έτ. «Μαρλόγκρο» .....	38	2588	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Λιθερπουλ
ΛΟΥΔΙΑΣ .....	έτ. «Μάρινερα Τρανσόν.» .....	43	8395	έφθ. Χούστον 20 Σεπτ.
ΛΟΥΚΙΑ .....	έτ. «Ελευθεριάδης» .....	28	2288	άνεχ. Μάρια 12 Σεπτ. διά Ραθένναν
ΛΟΥΚΙΑ .....	έτ. «Μονράδια» .....	57	7583	άνεχ. Κόμπε 22 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΛΥΚΑΙΩΝΤΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μαροεάνο» .....	58	27526	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΛΥΚΑΙΩΝ (δ.) .....	έτ. «Μαροεάνο» .....	58	27466	άνεχ. Κοπεγχάγην 24 Σεπτ. διά Περού Κόλπον
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Λιβανός» Α.Ε. .....	45	7281	άνεχ. Πόρτ Σουήτεγκαν 14 Σεπτ. δι' 'Οδησόδ
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	έτ. «Μονρόβια» .....	60	13742	άνεχ. Γιοκοχάμον 24 Σεπτ. διά Μίρι
ΜΑΝΔΡΑΚΙ .....	έτ. «Μανδράκι» .....	45	7201	άνεχ. Χανιά από 13 Αύγ. (διαταγάς)
ΜΑΝΕΣ .....	Ν. Εύσταθιον .....	55	8526	έφθ. Πόρτ Σουήτεγκαν 21 Σεπτ. (δι' 'Οδησόδ)
ΜΑΝΤΩ .....	έλληνική έταιρισια .....	30	772	άνεχ. Θαμαγκούσταν 15 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΜΑΝΙΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	έτ. «Μιραθάλλες» .....	60	18889	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. δι' 'Αγνούσταν
ΜΑΡΑΦΩΝ (δ.) .....	έτ. «Γιουρόπα» .....	43	10449	εις Εμδεν από 12 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΜΑΡΘΑ .....	έτ. «Μάρθα» .....	34	4162	διπλήθε Μπρόνμποτελ 9 Σεπτ. διά Δάντοιχ
ΜΑΡΙΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	62	9455	έφθ. Λορ. Μαρκές 16 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ .....	έτ. «Μόναγα» .....	44	7272	εις Μαζούρου από 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΑΝΝΑ .....	έτ. «Μαράνα» .....	44	1752	εις Κοπεγχάγην, ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. .....	έτ. «Τρανσοπορτέον» .....	43	7238	διπλήθε Παναμά 23 Σεπτ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	έτ. Μιχαλίδης - Παπαδέλης	44	7254	έφθ. Πόρτ Σουδάν 11 Σεπτ.

ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «Σάμοσοκ»	56	6156	άνεχ. Σεπτυνού 10 Σεπτ. διά 'Οζάμις
ΜΑΡΙΑ Δ.		έτ. «Κοντανιάν»	57	10311	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διά 'Αμερέρσαν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ		έτ. «Μπουρμπούλης	40	886	διπλήθε Σουεζ 19 Σεπτ. διά Μομπάσα
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ		έτ. «Μίχαπλη»	43	7219	διπλήθε Παναμάν από 10 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Πλάρπαντα»	44	7176	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ		έτ. «Μίχαπλη»	43	7217	άνεχ. Κολόμπο 23 Σεπτ. διά Τρινκομαλί
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Κιουρασάο 16 Σεπτ. διά 'Ειδονμάουθ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βεγας»	43	7134	άργει 'Αργοστόλι από 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Πανθιστά»	57	10314	άνεχ. Μόζι 5 Σεπτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (υπερωκ.)		'Ιω. Λατόπη	29	14216	άργει Κυνόδουραν από 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ		έτ. «Νίτζεανι»	40	5237	άργει Κυνόδουραν από 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΩ		έτ. «Νεδάδα»	42	7147	έφθ. Τεργέστην 14 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Πανεύδλιτρα»	61	9221	ίδε «ΜΑΡΙΕΤΤΑ» οπμαία λιβερίας
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)		Μάρκος Νομίκος	54	11577	άνεχ. Ρότερνταμ 24 Σεπτ. διά Φάλμουθ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Άρτενεν»	46	8942	έφθ. Ρότερνταμ 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ		Mix. Καραγεώργης	29	4537	άνεχ. Ιργουελλ 22 Σεπτ. (διαταγάς)
ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Ευκάρριερες»	43	7033	έφθ. Λονδίνον 24 Σεπτ.
ΜΑΡΛΙ (δ.)		έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΜΙΝΑ		N. Γκουμάς	44	2817	εις Πειραιά από 13 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΑΙΟ		έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά 'Λιθερπουλ
ΜΑΡΗΗΣΣΑ		έτ. «Ούνιθέρσαλ»	55	9125	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρεφ»	59	9168	έφθ. Λονδίνον 20 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		άδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Μπάροια 15 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνθια»	57	8906	άνεχ. Κολόμπο 18 Σεπτ. διά Λορ. Μαρκές
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρσλάγκα»	56	7471	άνεχ. Μόζι 24 Σεπτ. διά 'Οζάκαν
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II		έτ. «Ρεάλμα»	43	7282	άνεχ. Μπ. Αύρες 18 Σεπτ. διά 'Ιταλίαν
ΜΑΣΤΡΟΛΙΑΣ		δδ. Ρήγα και Σιά	17	836	εις ταξίδια Μεσογείου
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ	(δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	άργει Ήπερα μά πό 8 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φονάν»	57	9168	διπλήθε Παναμάν 13 Σ επτ. διά Κίναν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρος - Παπάζογλου	16	2081	άνεχ. Πειραιά 20 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΕΛΕΤΗΜΙ		έτ. «Πιουνιθέρσορλ Τράμπι»	42	7252	άνεχ. Κούρε 14 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νούεδα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Μασσάδαν 9 Σεπτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΕΣΟΔΟΓΓΙ		έτ. «Βισταμάρερες»	43	8433	έφθ. Θρίβερς 23 Σεπτ.
ΜΕΣΗΗΝΙΑ		έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Χάμπτον ρόδι 21 Σεπτ.
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Τζιμπούτη 12 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΤΕΡ		'Ιω. Λατόπης	39	1552	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΜΙΤΣΑ		έτ. «Γιούπιτερ»	43	7216	έφθ. Χούστον 8 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ		Χρ. Σαρλής & Σιά	33	1503	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.		έτ. «Ντομίνιον»	44	7249	άργει Κυνόδουραν από 16 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ.		έτ. «Λαδέρα»	56	8046	έφθ. Βομβάν 13 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)		έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 12 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		N. Εύσταθιου	44	7176	άργει Ζεσμπρούγκε από 11 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΗΣ		έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	άνεχ. Λιθερπουλ 18 Σεπτ. διά Ζεσμπρούγκε
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ		Mix. Π. Αγγελός	41	7084	άνεχ. Αρχάγγελον 8 Σεπτ. διά Καλαϊ
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ		έλληνικη έταιρια	45	974	παρελθόντη εις Λονδίνον (διά 'Ελλάδα)
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	διπλήθε Παναμάν 21 Σεπτ. διά Αγγλιαν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ		έτ. «Ελκέρριερες»	44	7190	έφθ. N. 'Υόρκην 23 Σεπτ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ		έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	άργει Αμπελάκι από 9 'Ιουν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΟΦΤΟΥΝΑ		έτ. «Ντιαμάντες»	56	10061	διπλήθε 'Εσκούμαντος 7 Σεπτ. (διαταγάς)
ΜΥΚΗΝΑΙ		Έλλην. Γραμ. N. 'Αμερ.	34	2709	άνεχ. Πειραιά 25 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Ο. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Σεβίλλην 18 Σεπτ. διά Μπ. Αύρες
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. Θαφαλιού	57	9345	άνεχ. Ντώρμπαν 21 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Λορ. Μαρκές 11 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
NANTIN		'Ιω. Δράκος	44	2854	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 18 Σεπτ.
NATA		έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	έφθ. Σεβίλλην 11 Σεπτ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	έφθ. Ρεσιφ 13 Σεπτ.
ΝΑΥΤΙΑΣ		Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Βενετίαν 24 Σεπτ.
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ		έτ. «Εσπέρια»	54	7068	έφθ. Μίδλεσεμπρο 20 Σεπτ.
ΝΗΡΕΥΣ		'Ηλ. Ε. Χατζηπλίας κλπ.	37	5205	άργει Κυνόδουραν από 21 'Ιουλ.
ΝΗΡΙΤΟΣ		Οίκος Δρακούλη	43	8443	διπλήθε Πόρτα Σαΐδ 23 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΝΗΣΙ		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διπλήθε Παναμάν 2 Σεπτ. διά Λά Γκουαίρα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	24	1352	άνεχ. Βρέπτην 21 Σεπτ. διά Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετολ.)		έτ. «Μαρίτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 Σεπτ. διά 'Αμοτερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.		έτ. «Ασσομιώ»	44	7255	διπλήθε Μπρόνπομποτέλ 15 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		K. Πατέρας & Σιά	43	7230	άργει Πειραιά από 17 Μαΐου
ΝΙΚ. ΕΠΙΟΔΑΝΙΑΣΗΣ		Θωμάδης 'Επιφανειάδης	43	7176	εις 'Οδησσον από 20 'Ιουλ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Σιτινά	43	7244	έφθ. Πειραιά 13 Σεπτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III		έτ. «Μιχαλίνδης» Α.Ε.	42	7203	έφθ. Καλκούτταν 20 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 16 Σεπτ. διά Χαινκάνγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εφιλόν»	58	6279	έφθ. Χάμπτον ρόδι 4 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		Τσαθλίρης	44	7278	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 11 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ		έτ. Φραγκίστο	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 12 Σεπτ. διά 'Ιοπανιαν
ΝΙΜΟΣ		έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	άργει Πειραιά από 23 Φεβρ.
ΝΙΝΗ		Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	28651	έφθ. Χάμπτον 23 Σεπτ.
ΝΙΟΒ		έτ. «Θεανίκα»	42	7248	άνεχ. Χάρτελουπ 14 Σεπτ. διά 'Ην. Πολίτειας
ΝΟΡΑ		έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	διπλήθε Παναμάν 28 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΘ ΒΑΐΚΑΟΥΝΤΕΣ		'Αντ. Παπαδάκης	60	10235	έφθ. Ν. Ορλεάνην 21 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	έφθ. Τζακάρταν 18 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)		έτ. «Παλμύρα»	56	12723	άνεχ. Μπαχρέιν 17 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανοκούλατα»	58	10662	άνεχ. Βανκούμερ από 10 Αύγ. διά Κίναν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)		έτ. «Πετρόλερά»	52	12191	εις Φερίλερον 23 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ		'Αντ. Παπαδάκης	60	9341	άνεχ. Σουραμπάιον 19 Σεπτ. διά Κόμπε
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Πρίοιμ»	59	12139	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ		έτ. «Πλάρντο»	59	8630	έφθ. Κίγκωταν (Ζαμ.) 21 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Μόζι από 16 Αύγ. διά Φιλιππίνας
ΝΟΡΘ ΓΕ'ΙΤΖ		έτ. «Παινιώνια»	52	3694	άργει Αμπελάκι από 23 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Πρίντοπε»	61	15200	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 Σεπτ. διά 'Αμβέρσαν
ΝΟΡΘ ΧΑΤΝΕΣ		έτ. «Πρίντοπε»	62	15200	έφθ. Αμέρερσαν 20 Σεπτ.
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ		έτ. «Σίλετ»	42	7251	άργει Κυνόδουραν από 27 Μαΐου
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)		έτ. «Άλμα»	52	12556	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)		έτ. «Γουντιγουαρντ»	58	30235	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διά Σέθεν 'Αίλαντς
ΝΤΙΑ		έτ. «Ούέστερνη»	43	2865	έφθ. Βενετίαν 7 Σεπτ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αρχοντόνησος»	62	14000	εις Βένιον, ύπο συμπληρωμών
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ		έτ. «Παναμένα - Εουρόπιαν»	59	9030	άνεχ. Μόζι 18 Σεπτ. διά N. Ζηλανδίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα»	57	9953	έφθ. Ντάιρεν 10 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	56	8716	έφθ. Ντάιρεν 22 Σεπτ.
ΝΤΟΡΙΚ		έτ. «Πότρικ»	44	7128	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 10 Σεπτ. διά Ρότερνταμ
ΝΤΟΡΣΕΤ		έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Ηλοίδη 16 Σεπτ.
ΝΥΜΦΑΙΑ		έτ. «Γιουν. Σ. Τράνιοπορτ»	43	7276	άνεχ. Κοστζακόλακος 20 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΝΥΜΦΗ		έτ. «Τρανσοτεσενίκα»	54	8291	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 20 Σεπτ. διά Μπέλφαστ
ΞΕΝΟΦΩΝ		έτ. «Βάλια»	42	7120	έφθ. 'Ειδονμάουθ 22 Σεπτ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Μπέργκευκερ από 22 Αύγ. διά Χογιάνγκερ
ΟΘΩΝ		έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Σεπτ. διά Πουσάν
ΟΛΓΑ		Raf. Μελαχρίνος & Υιοί ..	25	996	έφθ. Πουσάν 15 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΟΛΓΑ		έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Σεπτ. διά N. 'Υόρκην
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Μόντρεαλ 22 Σεπτ. διά 'Εμδεν
ΟΛΥΜΠΟΣ		έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άργει Σύρου από 3 'Ιουλ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Καρίμπιαν 'Ατλαντικ»	60	5960	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 19 Σεπτ.
ΟΝΤΙΝ (Φυγείον)		K. Γράσσος .....	45	7258	άνεχ. Λός 'Αντζελες 18 Σεπτ. διά Λά Γκουαίρα
ΟΝΤΡΥ		έτ. «Κόρμος»	43	7211	έφθ. Βομβάν 17 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΚΣ		έτ. «Ορ. Μηντ 'Νοτ» .....	44	9894	έφθ. Τοιταγκόκ 21 Σεπτ.

ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		έτ. «Ορ. Μάντ Ήστ»	45	7861	διπλής Πόρτ Σαΐδ 19 Σεπτ. διά Σικάγον
ΟΡΜΟΣ		έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	διπλής Πόρτ Σαΐδ 15 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΟΡΣΑ		έτ. «Εστέλλα»	43	7152	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 'Ιουλ.
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Γένοβα 13 Σεπτ.
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ουλτραμάρ»	61	5972	άνεχ. Ν. Υόρκην 20 Σεπτ. διά Πόρτ Λιμόν
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		έτ. «Χάννοβερ	41	7251	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπρινγκβιλλ»	43	7210	άργει Κυνόσουραν ἀπό 28 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		έτ. «Ούλτρα»	56	10120	άνεχ. Γιοκοκάμαν 7 Σεπτ. διά Τοιγκτάο
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ		έτ. «Μπλου Μπαίν»	43	7194	άργει Κυνόσουραν ἀπό 26 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	έφθ. Μόζι 21 Σεπτ.
ΟΣΣΑ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	άνεχ. Κριστοπολ 20 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ		έτ. «Ούλυσσες»	42	8570	άνεχ. Σικάγο 18 Σεπτ. διά Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Ούρανια Σ.»	49	1987	άνεχ. Νεάπολιν 17 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Ούρανός»	42	7150	άνεχ. Γένοβαν ἀπό 14 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεχ. Χιροκάτα 19 Σεπτ. διά Σιγκαπούρν
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Φιλοδέλφειαν 21 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΑΜΙΤ		έτ. «Αχ. Χαλκούπης	45	3929	άνεχ. Μόντρεαλ 22 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ		ελληνικά συμφερούτα	43	8474	άνεχ. Μαντρας 7 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΠΑΝΑΓΙΑ		Τσουρινάκης	39	2456	έφθ. Αγκώνα 14 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	διπλής Κων) πολιν 15 Σεπτ. διά Ραβένναν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		έτ. «Άκμες»	57	10720	διπλής Παναμάν 5 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		Α. Καραδίας	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρν ρόδς 12 Σεπτ. διά Πόρτ Ελιζαμπεθ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ		Άφοι Βεντούρη	18	494	διπλής Κων) πολιν 19 Σεπτ. διά Νοδωρωσίακν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Γκονιάντόρο»	44	7251	εις θεσ 50.4 Β. - 2.10 Δ. Σεπτ. 18 διά Γδύνιαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος - X. Πατέρας	43	7176	εις Βόλον 3 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Μπρούτζες 29 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλαίσον»	57	10747	άνεχ. Κεμπέκ 21 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΠΑΝΔΩΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	διπλής Παναμάν 11 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)		έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.		έτ. «Τρανσόπτειον»	43	7254	άνεχ. Αγ. Γραγκιόκον 14 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Φραγκίστα»	43	7149	άνεχ. Ρόττερνταν ἀπό 20 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Κορφίστα»	09	633	άνεχ. Θαμαγκόύταν 18 Σεπτ. διά Λαττάκια
ΠΑΡΑΛΟΣ		έτ. «Πειραικήν» Ν.Ε.	43	1640	διπλής Κων) πολιν 28 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)		έτ. «Πανόρκηπο»	59	23607	διπλής Πόρτ Σαΐδ 22 Σεπτ. διά θιλαδέλφειαν
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρρο»	44	7371	διπλής Λάδεστην 12 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Αλόρα»	61	15156	άνεχ. Σιγκαπούρν ρόδς 7 Σεπτ. διά Μόζι,
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)		έτ. «Στενάκας»	57	12775	έφθ. Ρεσιφ 24 Σεπτ.
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	έφθ. Ν. Ορλέανην 23 Σεπτ.
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Σαμούδην 16 Σεπτ. διά Λισσαθῶνα
ΠΑΤΡΙΣ (Αδνερ)		άδ. Χανδρή	50	18400	άνεχ. Μελδούρην 25 Σεπτ. διά Σιδνεύ
ΠΕΙΡΑΙΕΣ		έτ. «Ηλίος»	56	9972	άνεχ. Γιοκοσούκαν 1 Σεπτ. δι' Ελσίνκι
ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Οθερσ Θράυτερ»	61	10680	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ.
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	διπλής Θιράλταρ 14 Σεπτ. διά θιλαδέλφειαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ		έτ. Βερωντή	43	7176	διπλής Σουεζ 29 Αύγ. διά Νταμάν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		έτ. «Πανκόρημπο»	59	23601	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ		έτ. «Καρό Γκουάκα»	43	7144	άργει Χαλκίδα ἀπό 14 Αύγ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	56	24502	διπλής Σουεζ 19 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΙΟΔΟΣ		έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	άργει Αμπελάκι ἀπό 9 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ		έτ. «Μονρόδια»	60	8472	άνεχ. Μαυρίκιον 10 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ		έτ. «Μονρόδια»	58	8466	έφθ. Μαντράς ρόδς 13 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΜΗΝΗΣ		έτ. «Μονρόδια»	58	8465	άνεχ. "Αντεν 22 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΠΕΡΑ ΣΗ.		έτ. «Μονρόδια»	57	7977	άνεχ. Πούλο Μπούκοψ 8 Σεπτ. διά Σουεζ
ΠΕΡΑ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		Νικ. Λιδανός	62	10025	διπλής Λιζαρντ 13 Σεπτ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ		έτ. «Μονρόδια»	60	8461	άνεχ. Μαυρίκιον 11 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεχ. Πειραιά 22 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	56	15852	διπλής Κων) πολιν 17 Σεπτ. διά Νοδωρωσίακν
ΠΕΤΡΟΣ		Υιοι Π. Γουλανδρή	44	6422	εις Βαλτιμόρην ἀπό 16 Αύγ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Κάνοπους»	57	11089	άνεχ. Μόρφου Μπαιν 13 Σεπτ. δι' Αύγούστον
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. Γουλανδρή	43	7282	εις Μορφουγκό από 21 'Ιουλ.
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Περο. Κόλπον 17 Σεπτ. διά Λάδεντ
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνά»	44	7207	έφθ. Παλέρμοι 19 Σεπτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Πληνέλοπη»	45	6712	διπλής Πούλο Μπούκοι 24 Σεπτ. διά Κόμπε
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Τορκούατο»	61	10072	άνεχ. Βαλενίδα 20 Σεπτ. διά Μη. Αύρες
ΠΗΤΕΡ Λ.		Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης	41	3337	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΙΝΤΑΡ		Ίω. Γ. Π. Λιδανός	61	13379	έφθ. Λ. Γκουλέττ 20 Σεπτ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Κομμέριοια» κλπ.	54	6154	άνεχ. Βρέστον 16 Σεπτ. διά Τοιβαγκτάο
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	άνεχ. Σιγκαπούρν ρόδς 16 Σεπτ. διά Τοιβαγκτάο
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ		έτ. Καρρά	53	12513	άνεχ. Βίλμιγκτων (Ν.Κ.) 17 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΠΛΕΙΤ Η ΚΑΙΠΠΕΡ		έτ. «Π. Β. Παντελής. Λτδ.»	44	7185	άνεχ. Βίλμιγκτων 17 Σεπτ. διά Σάντος
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		Π. Β. Παντελής. Λτδ.»	54	6320	έφθ. Αμβέρον 20 Σεπτ.
ΠΟΛΑ II		έτ. «Π. Β. Παντελής. Λτδ.»	44	7203	διπλής Αγ. Βικέντιον 12 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΑΡΙΣ		Μ. Πυλιόρδα	31	967	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΠΟΛΙ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 15 Σεπτ.
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Παναράς»	54	8825	άνεχ. Καλκούταν 20 Σεπτ. διά Μαυρίκιον
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Σκιρρώνη	43	7258	άργει Αμπελάκι ἀπό 1 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΔΙΠΡΟΣ		έτ. «Κάνοπους»	61	10494	άνεχ. Καλκούταν 11 Σεπτ. διά Τόκιο
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Στροβίλι»	62	10200	εις Γερμανίαν, υπό ουμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΚΤΟΡ		έτ. «Προσπέριτο»	43	7122	άργει Πειραιά ἀπό 14 Αύγ.
ΠΟΛΥΣΣΕΝΗ		Οίκος Δρακούλη	44	8543	άνεχ. Βρέστον 16 Σεπτ. διά Τοωρτοιλλ
ΠΟΛΥΣΣΕΝΗ Κ.		έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Πειραιά 12 Σεπτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		έτ. «Ατλαντό»	57	9797	άνεχ. Αύγουστον 20 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει Ελευσίνα ἀπό 28 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	άνεχ. Καλκούταν 21 Σεπτ. δι' Αντεν
ΠΟΠΗ		έτ. «Μορέλος»	43	7284	άργει Χαλκίδα ἀπό 9 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		παναμ. έταιρια	11	1599	έφθ. Πιαστά 6 Σεπτ.
ΠΟΡΤΟΡΑΘ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Αμπαντόν 21 Σεπτ. (διαταγάς)
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		παναμακή έταιρια	43	8394	διπλής Ντόρερ 22 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΦΑΝ		έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Χαδάνα 2 Σεπτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Σέσουβερν»	43	7277	άνεχ. Όζακαν 14 Σεπτ. δι' Αύγούστον
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		έτ. «Τρανσοσεανίκα»	58	10995	εις Σύρον ἀπό 18 'Ιουλ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ		έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεχ. Τόκιο 19 Σεπτ. δι' Αύστραλιαν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Γουέιτ Αφρικα»	58	8414	έφθ. Κικούα 18 Σεπτ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Αλλαρίζι»	55	16718	έφθ. Λεικ Ταράς 23 Σεπτ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	άνεχ. Μπάρι 14 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΠΥΘΕΑΣ		Ραφ. Μελαχρινός & Yioi	21	1515	έφθ. Σάντος 21 Σεπτ.
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Αρμονιά»	43	7176	έφθ. Σφαρ. 29 Αύγ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Πρωτεύες»	44	7252	
ΡΑΙΧΩΤΗΣ		έτ. «Λαμία»	38	5910	έφθ. Χαδάναν 23 Σεπτ.
ΡΕΑ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άργει Κυνόσουραν ἀπό 18 Μαΐου
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Τρίτων»	44	7153	έφθ. Σουάνον 18 Σεπτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Γένοβαν 18 Σεπτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Κύαμος»	44	7229	έφθ. Σάντος ρόδς 23 Σεπτ.
ΡΙΤΑ		έτ. «Μοντελεδίνις»	44	7131	άνεχ. Μένα Αμπούλλα 13 Σεπτ. διά Μομπάσα
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΟΝΣ		Yioi Σιγάλα	25	1412	άργει Αμπελάκι ἀπό 18 Σεπτ. 1958
ΡΟΓΟ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	άργει Αμπελάκι ἀπό 4 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Ντώρμπαν 23 Σεπτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 20 Σεπτ.
ΡΟΥΘΗ		έτ. «Προύστερν Σπ»	55	21028	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 16 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Ρούθη»	37	2348	διπλής Παναμάν 14 Σεπτ. διά Πειραιά
ΡΥΘΜΟΣ		Μιχ. Καραγεώργης	33	6850	άνεχ. Κόμερικ 5 Σεπτ. διά Μουρμάνοκ
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Γκλόμπε	57	10316	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διά Τόκιο
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Ριο Ιανέριο 21 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ		έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	διπλής Σουεζ 22 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ		έτ. «Μαρπίρισα»	40	6992	έφθ. Βενετίαν 20 Σεπτ.
		έτ. «Μπιοκάου»	44	7176	

ΣΑΜΟΣ						
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ						
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)						
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ						
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ						
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ						
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ						
ΣΑΡΙΖΑ						
ΣΑΡΩΝΙΣ						
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.						
ΣΕΙΡΙΟΣ						
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)						
ΣΕΙΡΙΟΣ						
ΣΕΙΡΡΑΙ						
ΣΙΜΟΣ						
ΣΙΦΩΝΟΣ						
ΣΙΦΩΝΟΣ						
ΣΚΙΑΘΟΣ						
ΣΚΙΑΘΟΣ						
ΣΟΝΙΚ						
ΣΟΥΔΑΙΩΤΗΣ II						
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ						
ΣΟΥΣΑΝΝΑ						
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ						
ΣΟΦΙΑ						
ΣΟΦΙΑ						
ΣΟΦΙΑ III						
ΣΟΦΙΑ Κ.						
ΣΠΑΡΤΙΑ						
ΣΠΕΤΣΑΙ						
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)						
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ						
ΣΤΑΜΟΣ						
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ						
ΣΤΑΥΡΟΣ						
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)						
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ						
ΣΤΡΟΒΙΛΗ						
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ						
ΣΥΡΑ						
ΣΥΡΟΣ						
ΤΑΝΑΓΡΑ						
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ						
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)						
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ						
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ						
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ						
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ						
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ						
ΤΗΝΟΣ						
ΤΟΞΟΝ						
ΤΟΥΡΚΙΑ						
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΔ (δ.)						
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ						
ΤΡΙΚΕΡΙ						
ΤΡΙΝΙΤΥ						
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)						
ΤΡΙΤΟΝ						
ΥΔΡΑΙΟΣ III						
ΥΔΡΟΥΣΣΑ						
ΥΠΑΠΑΝΤΗ						
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)						
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)						
ΦΑΙΑΣ						
ΦΑΛΚΟΝ						
ΦΑΛΚΟΝ						
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ						
ΦΑΡΟΣ						
ΦΛΩΡΑ Μ.						
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ						
ΦΟΙΒΟΣ						
ΦΟΙΝΙΣ (δεξ.)						
ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ						
ΦΩΡΑΓΚΙΣ						
ΦΩΣΙΟΣ (δ.)						
ΦΡΥΤΙΑ						
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ						
ΦΩΣ						
ΦΩΤΕΙΝΗ						
ΦΩΤΕΙΝΗ ΖΥΛΑ						
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ						
ΧΑΔΙΩΤΗΣ						
ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ						
ΧΑΡΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ						
ΧΑΡΡΙΕΡ						
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ						
ΧΙΟΣ						
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ						
ΧΛΟΗ (δ.)						
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ						
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ						
ΧΡΥΣΑΝΘΗ						
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ						
ΨΑΡΑ						
ΨΑΡΑ						
ΟΚΕΑΝΙΣ						
ΥΙΟΙ Δ. Ηγγλέοντ .....	43	7268	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διά Χάιφαν			
έτ. «Σάν Παντελεήμων» .....	44	7282	άργει 'Αμπελάκι από 15 'Ιουλ.			
έτ. «Μερκοντίλε» .....	50	11313	διηλθεί Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ			
έτ. «Κρονος» .....	42	7118	εφθ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ.			
έτ. «Σάντα Καικικία» .....	60	8772	διηλθεί Παναμάν 12 Σεπτ. διά Νοτ. Αφρικήν			
παναμαϊκή έταιρια .....	36	1151	άνεκ. Χάιφαν 21 Σεπτ. διά Κόπερ			
ΥΙΩΝ Σιγάλα .....	43	7176	άνεκ. Μπάνδανγκαρ 13 Σεπτ. διά Μπεντί			
έτ. «Νουεδά Γραναδά» .....	44	7177	άνεκ. Νεάπολιν 19 Σεπτ. διά Βάρναν			
έτ. «Μορανία» .....	45	7293	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ Σεπτ. διά Πακιστάν			
Α. Πριντζέζης .....	28	1660	άνεκ. Πειραιά 18 Σεπτ. διά Μπουργκάς			
έτ. «Διδώ» .....	43	7231	άνεκ. Κολόμπο 22 Σεπτ. διά Μαζουλίπατνάμ			
έτ. «Κάνονπους» .....	55	16241	άνεκ. Πειραιά 26 Σεπτ. διά Τουμπρούκ			
έτ. «Σάν Σεσίλιο» .....	58	13910	άνεκ. Τρίνινταν 25 Σεπτ. διά Σαλβαδόρ			
έτ. «Βισταμορές» .....	43	8501	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Κούνιαν			
Σ. Σικιαρίδης .....	43	7275	έφθ. Πούλον 23 Σεπτ. διά Βαμπόα			
Ν. Βερνίκος - Εγγενίδης .....	62	4500	άνεκ. Λόδς Αντζελές από 29 'Ιουν. διά Περού			
έτ. «Σάν Σεσίλιο» .....	58	13921	άργει Πειραιά από 31 Αύγ.			
έτ. «Βικαλόρδο» .....	44	6725	διηλθεί Ντόρερ 21 Σεπτ. διά Χούλλα			
έτ. «Αρτεμισιόν» .....	44	7252	εις Κόμπη από 23 Αύγ.			
έτ. «Τάγκερ» .....	62	29000	άργει Σύρον από 2 Αύγ.			
έτ. «Αλάδαστρος» .....	44	7176	εφθ. Ιντσόν 25 Αύγ.			
έτ. «Σουνιόν» .....	56	10692	διηλθεί Κων. πολιν 18 Σεπτ. δι' Όδησσον			
έτ. «Κάμαρον» .....	18	849	άνεκ. Μπορώτη 18 Σεπτ. διά Καζαμπλάγκαν			
έτ. «Μαριντρόλ» .....	50	1517	έφθ. Καλκούτταν 16 Σεπτ.			
έτ. «Λέσταμ» .....	29	7030	άργει Σύρον από 9 Μαρτ.			
έτ. «Φιντέλιτας» .....	44	7150	άνεκ. Πειραιά 18 Σεπτ. διά Θεσ)			
παναμαϊκή έταιρια .....	30	739	νίκην			
έτ. «Εξελιορ» .....	57	10398	άνεκ. Μόντρεαλ 20 Σεπτ. δι' Αμερικήν			
έτ. «Σπαρτοί» .....	30	1572	άνεκ. Πύλον 14 Σεπτ. δι' Ιταλίαν			
έτ. «Σπέτσαι» .....	44	7276	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διά Ζεεμπρούγκε			
Ιω. Λάτσης .....	26	5648	άνεκ. Πειραιά 25 Σεπτ. δι' Όδησσον			
έτ. «Σουαρές» .....	59	10801	διηλθεί Μπρόνομποτελ 19 Σεπτ. διά Στεττίνον			
έτ. «Φάραλλον» .....	56	8789	άνεκ. Πούλον Μπούκοι από 18 Αύγ. διά Κίνον			
έτ. «Εντίνα» .....	56	8878	έφθ. Χάμπτον ρόδις 16 Σεπτ.			
έτ. «Κάσος» .....	44	7223	άργει Σύρον από 10 Απρ.			
Σ. Ελευθεριάδης .....	49	8630	άνεκ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Μερινά			
έτ. «Τρανσόπατοφικά» .....	43	7255	άργει Φύροκερο από 8 'Ιουλ.			
έτ. «Στροβίλι» .....	43	7167	διηλθεί Παναμάν 18 Σεπτ. διά Τόκιο			
όδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 7 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν			
έτ. «Σύρα» .....	43	7156	άνεκ. Γκαλδεστον 30 Αύγ. διά Σαντος			
έτ. «Σύραμαρ» .....	42	7176	άργει Σύρον από 9 'Ιουν.			
έτ. «Τρακάνα» .....	59	2847	άνεκ. Τάμπαν 22 Σεπτ. διά Βερμούδας			
Μίχ. Καραγεώργης .....	31	3991	διηλθεί Κων. πολιν 22 Σεπτ. διά Μεσόγειον			
έτ. «Τρανσκονίνενταλ» .....	56	20332	έφθ. Αρούμπα ρόδις 15 Σεπτ.			
έτ. «Τσάτιαμ» .....	44	7184	άνεκ. Τάμπαν 18 Σεπτ. διά Πόρτ Αντώνιο			
έτ. «Βάγκιγκ» .....	42	7513	άνεκ. Λάς Πάλμας 20 Σεπτ. διά Σάντος			
Εύγενίδη Ι. Χανδρή .....	43	10448	άργει Παλέρμο από 2 'Απρ. 1961			
έτ. «Μυρινέλλα» .....	43	6595	άργει Πειραιά από 18 'Απρ.			
Οίκος Δρακούλη .....	43	8479	άνεκ. Μοντεβίδεο 22 Σεπτ. διά Ντώρμπαν			
έτ. «Ντέλ «Εστε» .....	44	7161	άργει Κυνόδουρον από 2 'Ιουλ.			
έτ. «Σκάδη» .....	42	7242	διηλθεί Γαλατάρ 25 Σεπτ. διά Μόντρεαλ (ΕΠΩΛΗΘΗ)			
έτ. «Τρανσόπατοφικ» .....	56	4380	έφθ. Κων. πολιν 17 Σεπτ.			
έτ. «Τρανσόπετρολ» .....	30	9243	άνεκ. Γιαδάστα 16 Σεπτ. διά Μεζικόν			
έτ. «Αίλα» .....	43	7275	άργει Κυνόδουρον από 21 'Ιουλ.			
Ίω. Αύγερινοι κλπ. .....	44	7247	διηλθεί Σουεζ 15 Σεπτ. δι' Ερυθράν			
έτ. «Φιντέλιτη» .....	57	10493	άνεκ. Χάμπταν 22 Σεπτ. δι' Ισπωνίαν			
έτ. «Τρόπικα» .....	54	12131	έφθ. Μπράταρ 24 Σεπτ.			
έδ. Γράτσοι .....	44	7207	άργει Κυνόδουρον από 11 Αύγ.			
έτ. «Ελ. Μές» .....	44	1230	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 14 Σεπτ. διά Μπελαδόνα			
Ζαχάρης - Βασιλίδης .....	43	1106	έφθ. Σαίν Τζών 20 Σεπτ.			
έτ. «Λαϊμπτήριαν» .....	43	7152	έφθ. 'ΑΛ' δρειαν 20 Σεπτ.			
έτ. «Φίντελιτη» .....	57	10493	έφθ. 'ΑΛ' δρειαν 21 Σεπτ.			
έτ. «Σιρικόρι» .....	43	7265	έφθ. Ριο Ιανέριο 18 Σεπτ.			
έτ. «Πλανκρίστο» .....	44	7067	άνεκ. Παλέρμοι 18 Σεπτ.			
έτ. «Κόσος» Α.Ε. ....	45	7240	έφθ. Ρεοίφ 8 Σεπτ.			
έτ. «Ακρε» .....	60	9319	έφθ. Σαδόνα 16 Σεπτ. διά Μόντρεαλ			
Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7239	άνεκ. Σαδόνα 9 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν			
έτ. «Μπάκια Σαλίνας» .....	43	7030	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.			
έτ. «Οσεαν Κάρογκο» .....	56	10735	άνεκ. Χακάτα 22 Σεπτ.			
έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10784	έφθ. Αγ. Φραγκικόν 17 Σεπτ.			
έτ. «Παϊονίρέζ Σίππιγκ» .....	53	8458	έφθ. Σιμίζου 13 Σεπτ. διά Πόρτ Κάμφα			
έτ. «Μάγια» .....	54	16193	διηλθεί Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ. διά Γένοβα			
έτ. «Ντός Έσμάνος» .....	42	2865	έφθ. Σαδόνα 22 Σεπτ.			
όδ. Αγγελόπουλοι .....	44	7193	έφθ. Καλκούτταν 15 Σεπτ.			
έτ. «Σέντραλ» .....	43	7281	διηλθεί Πόρτ Σαιδ 10 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν			
Π. Ποντικός - Ζ. Λαιμόδης	49	7526	έφθ. θιλαδέλφειον 23 Σεπτ.			
έλληνική έταιρια .....	25	958	άνεκ. Πειραιά ύπο παραλαβήν			
έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	άνεκ. Μοντράς 11 Σεπτ. διά Μόντρεαλ			
έτ. «Σαμπινάδη» .....	42	7175	άργει Κυνόδουρον από 26 Μαΐου			
ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ						
ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς» .....	άνεκ. Πούλο Σαμούν από 12 Αύν. διά Βαμπόα			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθίοπ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αγγελίκα» .....	άνεκ. Κων. πολιν 14 Σεπτ. διά Σουλινά			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλα» .....	άνεκει Χάρρουτς από 1 'Ιουλ.			
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	έφθ. Καλλάρα 23 Σεπτ.			
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθίλα» .....	άνεκ. Λούμπεκ 12 Σεπτ. διά Λαμπαλουότο			
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπάλε» .....	άνεκ. Αγ. Λαζαρίδης 17 Σεπτ. διά Λαττάκια			
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	διηλθεί Σουεζ 24 Σεπτ. διά Πέρο. Κόλπον			
ΑΓΓΙΑ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάσσος» .....	άνεκ. Αρχάγγελον 14 Σεπτ. διά Γκριμαμπού			
ΑΓΓΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρ» .....	άργει Πειραιά από 21 Οκτ. 1958			
ΑΓΚΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)					

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος» . . . . .	29	3725	διπλήθε Κων) πολιν 1 Σεπτ. δι' 'Οδησσόν
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βότα» . . . . .	57	20797	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Σεπτ. διά Μεσόρειον
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο» . . . . .	44	7176	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 21 Σεπτ. δι' 'Αμδέροαν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ' (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη» . . . . .	49	3484	άνεχ. Ρότερνταμ 21 Σεπτ. δι' 'Αμδέροαν
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αθαμάς» . . . . .	41	4729	έφθ. Χούλλ 22 Σεπτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	54	18784	έφθ. Ρότερνταμ 16 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πατοιφίκο» . . . . .	43	7267	έφθ. Νεάπολιν 1 Σεπτ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν» . . . . .	58	10018	άνεχ. Μόδι 16 Σεπτ. διά Βανκούθερ
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν» . . . . .	58	10018	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 15 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα» . . . . .	44	2547	άνεχ. Πόρτ Σουητεγκαν 22 Σεπτ. διά Σικάγο
ΑΙΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια» . . . . .	42	7002	έφθ. Ν. Όρλεανην 16 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα» . . . . .	43	7036	έφθ. Σεβίλλην 24 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΩΨ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλαρ» . . . . .	44	7058	έφθ. Οζάκαν 18 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΙΚΑΜΑΣ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζόζέ» . . . . .	45	7285	έφθ. Καλαμάτα 5 Σεπτ.
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια» . . . . .	44	7135	διπλήθε Μπρόνγκοποττελ 16 Σεπτ. διά Δάντοιχ
ΑΙΚΤΙΣ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν» . . . . .	56	20926	άνεχ. Μπόνα 17 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΙΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν» . . . . .	44	7254	έφθ. Βενετίαν 18 Σεπτ.
ΑΙΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ονδάσης» . . . . .	54	29440	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ.
ΑΙΛΕΞ (παν.) . . . . .		έτ. «Άρκτοπούρους» . . . . .	43	6989	διπλήθε Μπρόνγκοποττελ 11 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πιταλέξ» . . . . .	25	2323	έφθ. Άλλ) δρειαν 21 Σεπτ.
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβιδά» . . . . .	44	1413	έφθ. Ν. Όρλεανην 27 Αύγ.
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν» . . . . .	56	20926	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα» . . . . .	18	5555	άργει Πέραμα όπο 30 Αύγ. 1957
ΑΙΛΚΗΣ (λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φάριόν» . . . . .	44	7215	έφθ. Μη. Αύρες 5 Σεπτ.
ΑΙΛΚΥΩΝ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλκινθαδης» . . . . .	42	7066	άργει Χάρρουιτς όπο 31 Αύγ.
ΑΙΛΛΑΝΤΙΝ . . . . .		έτ. «Σάντον Ρίτα» . . . . .	44	7063	έφθ. Πειραιά 23 Σεπτ.
ΑΙΛΜΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τζουλιανίκο» . . . . .	23	1323	άργει Γένοβαν όπο 25 Μαΐου 1961
ΑΙΛΜΠΑΜΑΡ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος» . . . . .	41	7401	διπλήθε Μπρόνγκοποττελ 26 Αύγ. διά Στεττίνον
ΑΙΛΜΠΑΡ		έτ. «Πλάμαρ» . . . . .	44	7259	έφθ. Γένοβαν 12 Σεπτ.
ΑΙΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (λ.) . . . . .		έτ. «Πλάμαρ» . . . . .	44	7175	εις Σπέτζια όπο 3 Αύγ.
ΑΙΛΤΙΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» . . . . .	41	7169	έφθ. Κολόμπο ρόδς 24 Σεπτ.
ΑΙΛΧΕΛΙ (Λιθάνου) . . . . .		έτ. «Σάν Αντώνιο» . . . . .	43	7171	άνεχ. Μπλαμπάδο 15 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΛΧΕΙ-ΠΡ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιος» . . . . .	44	7183	άνεχ. Βενετίαν 9 Σεπτ. διά Κύπρον
ΑΙΑΡΥΛΛΙΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίδια» . . . . .	45	7201	εις Πειραιά όπο 20 Αύγ.
ΑΙΕΛΙΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις» . . . . .	43	10578	άργει Βαλτιμόρων όπο 12 'Απρ. 1958
ΑΙΔΡΕΑΣ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν» . . . . .	56	13262	άνεχ. Ν. Υόρκην 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΙΔΡΩΜΕΔΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	57	11978	άνεχ. Τζάκονδιλ 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΙΑΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» . . . . .	41	7257	άργει Χάρρουιτς όπο 21 Δεκ. 1959
ΑΙΑΡΟΣ ΛΑΙΟΥΡΕΛ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» . . . . .	42	7010	άργει Βαλτιμόρων όπο 5 Σεπτ. 1959
ΑΙΑΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οράς ον» . . . . .	43	7206	άργει Μόμπιλ όπο 21 Αύγ. 1959
ΑΙΑΡΟΣ ΛΑΤΟΝ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» . . . . .	43	7239	άργει Βαλτιμόρων όπο 21 Ιουν. 1959
ΑΙΑΡΟΣ Σ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρ» . . . . .	53	18713	άνεχ. Φόσουλι 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΙΑΡΟΣ ΣΦΑΡΕΡ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» . . . . .	43	7197	άργει Βαλτιμόρων όπο 12 Θερ. 1959
ΑΙΑΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» . . . . .	44	7242	άργει Βαλτιμόρων όπο 24 Σεπτ. 1959
ΑΙΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» . . . . .	43	7224	άργει Βαλτιμόρων όπο 29 Νοεμ. 1957
ΑΙΑΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.) . . . . .		έτ. «Οράιον» . . . . .	43	7233	άνεχ. Σπέτζια 20 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΙΑΡΟΣΑΣ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις» . . . . .	42	7044	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 19 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΙΑΝΑ Κ. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελντόραπτο» . . . . .	57	25441	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 21 Σεπτ.
ΑΙΑΝΑ Ο. (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν» . . . . .	54	6112	άνεχ. Ν. Υόρκην όπο 19 Αύγ. διά Καριπίτο
ΑΙΑΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.) . . . . .		έτ. «Καρρίμπια» . . . . .	45	10708	άργει Σαδάννα όπο 29 'Ιουν. 1959
ΑΙΑΝΙΤΣΑ Α. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο» . . . . .	20	4992	άνεχ. Πειραιά 11 Σεπτ. διά Κούδαν
ΑΙΑΝΙΜΠΕΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαβδού» . . . . .	44	7258	άνεχ. Α'λλ) δρειαν όπο 4 Αύγ. δι' 'Ελλάδα
ΑΙΑΝΙΟΝ . . . . .		έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	41	7061	άνεχ. Βρεμην 11 Σεπτ. διά Τούρτοιλλ
ΑΙΑΝΤΟΡΕΙΟΝ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άντραρες» . . . . .	44	7126	έφθ. Αμδέροαν 20 Σεπτ.
ΑΙΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου) . . . . .		έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ» . . . . .	57	15845	άνεχ. Ν. Όρλεανην 17 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΙΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινιθίλλ» . . . . .	43	7244	άνεχ. Ντακάρα 18 Σεπτ. διά Κέπι Τάουν
ΑΙΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιθάνου)		έτ. «Νταφά» . . . . .	44	1599	άνεχ. Καλαμάτα όπο 15 'Ιουλ.
ΑΙΑΝΤΟΥΡΙΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» . . . . .	43	7154	άνεχ. Πειραιά 25 Σεπτ. διά Τουρκίαν
ΑΙΠΕΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ» . . . . .	42	6706	έφθ. Βαλτιμόρων 24 Σεπτ.
ΑΙΡΑΓΚΟΝ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» . . . . .	56	10180	άνεχ. Βικτωρίαν 19 Σεπτ. διά Βαλτιμόρων
ΑΙΡΓΚΥΛΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέθα» . . . . .	57	10657	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 Σεπτ. διά Σμαλκάλντεν
ΑΙΡΕΤΗ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσιμαν» . . . . .	43	7176	έφθ. Ρούμπιο 18 Σεπτ. δι' 'Οδησσον
ΑΙΡΕΤΗ Σ. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλπιτον» . . . . .	43	7187	άνεχ. Ρότερνταν 19 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΙΡΗΣ (Λιθάνου) . . . . .		έτ. «Άρες» . . . . .	30	4557	άνεχ. Καρταγένα (Κολ.) 6 Σεπτ. διά Λά Γκουαίρα
ΑΙΡΙΕ Χ. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντόφιν» . . . . .	45	7216	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Αύγ. διά Καλιφόρνιαν
ΑΙΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ 'Οίλ» . . . . .	58	23626	άνεχ. Αμδέροαν 11 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΙΡΙΚΑ (λ.) . . . . .		έτ. «Τόλει» . . . . .	19	2395	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. δι' 'Άτλαντικόν
ΑΙΡΙΕΤΕΙΔΗΣ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης» . . . . .	37	4635	έφθ. Σίδεν 21 Σεπτ.
ΑΙΡΙΕΤΕΥΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης» . . . . .	43	7247	άργει Κυνόσουρων όπο 12 'Ιουλ.
ΑΙΡΙΕΤΟΝ (δ. ονδ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αγκυρούριον» . . . . .	44	6995	Ιδε «ΑΙΡΙΣΤΟΝ» ομραία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΙΡΙΕΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μιροφλόρες» . . . . .	38	10277	άργει Κυνόσουρων όπο 4 Αύγ.
ΑΙΡΙΩΝ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	40	10224	διπλήθε Σουέζ 20 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΑΙΡΙΩΝ (Λιθάνου) . . . . .		έτ. «Αριάτε» . . . . .	44	7216	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Σεπτ.
ΑΙΡΙΚΑΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αριών» . . . . .	28	1707	διπλήθε Ούζαν 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΡΙΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάι» . . . . .	44	7159	έφθ. Μαζουλιπατάνη 1 Σεπτ.
ΑΙΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εύθυμιον & Σιά» . . . . .	43	7303	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 Σεπτ. διά Μπάραρον
ΑΙΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Πιούνιον Καιμεράσια» . . . . .	32	3848	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 16 Σεπτ. δι' 'Ειβονιμάουθ
ΑΙΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)		έτ. «Σοράριον» . . . . .	37	2409	άνεχ. Τορόντο 5 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΙΡΡΟΥ (δ. δεξ.) . . . . .		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	48	11379	άνεχ. Γκάροτον 4 Σεπτ. διά Μιραμίτοι
ΑΙΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Σοράγια» . . . . .	26	2903	άργει Φιοκοχάμαν 17 Σεπτ.
ΑΙΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαιμάκι» . . . . .	43	7155	άργει Πέραμον όπο 14 'Ιουν.
ΑΙΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)		έτ. «Κύρινθας» . . . . .	22	1754	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ.
ΑΙΡΧΑΝΑΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμι Ση Τράπον» . . . . .	43	7137	άνεχ. Σεμαίνους 22 Σεπτ. δι' 'Αγγυλιαν
ΑΙΡΧΑΝΑΡΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σοουθατλάντικ» . . . . .	44	7283	άνεχ. Λιβερπουλ 14 Σεπτ. διά Τούρτοιλλ
ΑΙΡΧΙΜΗΔΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγίνο» . . . . .	44	7157	έφθ. Βορμάν 15 Σεπτ.
ΑΙΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ» . . . . .	28	4809	άνεχ. Ρότερνταν 13 Σεπτ. διά Βαλτιμόρων
ΑΙΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΝΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ» . . . . .	44	7176	άνεχ. Ήστχαν 22 Σεπτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΙΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άσθιοι» . . . . .	43	7129	άνεχ. Μοντεβίδεο 12 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΙΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα» . . . . .	53	13415	διπλήθε Παναμάν όπο 25 Αύγ. διά Κόρραλ
ΑΙΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (λ.δ.) . . . . .		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	44	10691	άνεχ. Σειράδη 22 Σεπτ. διά Ιταλίαν
ΑΙΣΤΑΡΤΗ (Λιθάνου) . . . . .		έτ. «Φοίνις» . . . . .	34	1465	άνεχ. Σιμίρια 22 Σεπτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΙΑΛΑΝΤ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φούεμπταντόρ» . . . . .	56	8370	διπλήθε Σουέζ 22 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	49	20451	άνεχ. Σουέζ 22 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	49	17062	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 19 Σεπτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΧ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	49	9869	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 20 Σεπτ. διά Σάντος
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	54	9833	άνεχ. Σαλαβάρ 20 Σεπτ. διά Πόρτο 'Αλλέγκρε
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαν			

ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής .....	58	26566	άνεκ. Περο. Κόλπον 14 Σεπτ. διά Μιζουσίμα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιόγκο» .....	58	11623	άνεκ. Αυδέρσοαν 18 Σεπτ. διά Μαρακάιμπο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βιστα» .....	57	11623	άνεκ. Σίδνευ (N. S.) 22 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	56	8638	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διά Θρή Ρίθερς
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	58	23626	άνεκ. Ράς Τανούρα 30 Αύγ. διά Καλιφόρνιαν
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	42	7286	άνεκ. Μόζι άπο 20 'Ιουλ. διά Μπιντάν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντες» .....	56	9462	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ.
ΓΑΛΗΝΗ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλαι» .....	55	9462	άργει Κυνόσουραν άπο 12 Αύγ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	44	7113	έφθ. Ταρόντο 19 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΕΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7253	άνεκ. Πόρτ Ματαράνι 13 Σεπτ. διά Πιμεντελ
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν» .....	45	7256	άργει Πειραιά άπο 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα» .....	27	5407	άργει Πειραιά άπο 1 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτε Σεγκούρο» .....	53	9149	άνεκ. Ιγκάρκα 14 Σεπτ. διά 'Αμδέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμάνετ' Όιλ» .....	39	3729	διπλή Σουεζ 15 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ» .....	54	18790	άνεκ. Κολόμπο 7 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εδερεστ» .....	35	5028	άνεκ. Βερμόνη 19 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο» .....	43	7166	διπλής Κων. πολιν 23 Σεπτ. διά Χερώνα
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» .....	39	10051	άνεκ. Σπαλάτα 20 Σεπτ. διά Σάντα Κρουζ
ΓΙΟΛΑΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιολάντα» .....	40	7168	προσφράει εις θέσιν 69.52 Β. - 61.10 Α. Σεπτ. 20
ΓΙΩΡΓΗΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηλιαζ» .....	42	7025	διπλής Γιβραλτάρ 11 Σεπτ. διά Τάραντα
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια» .....	45	7240	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. διά Κοδένας
ΓΚΑΝΝΕΤ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	42	7164	διπλής Πόρτ Σαιδ 17 Σεπτ. διά Μεσσήγειον
ΓΚΑΙΓ MENT (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη» .....	27	2766	άνεκ. Αυγούσταν 23 Σεπτ. διά Βαντί Θεύρων
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	44	11873	έφθ. Ν. Ορλέανς 8 Σεπτ.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Νόρτε» .....	56	20668	άνεκ. Σάτ έλ 'Αραμ 12 Σεπτ. διά Αύγούστον
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ» .....	44	10702	έφθ. Χαμίλτων ('Οντ.) 19 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Δ.) .....	(N.A.T.)	όδ. Γουλανδρή .....	57	8884	έφθ. Ντριμπαν 18 Σεπτ.
ΓΛΥΦΑΔΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα» .....	44	7244	άργει Κυνόσουραν άπο 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑ (γερμ. πλήρ.) .....	Στ.	Νιάρχου .....	57	26032	άνεκ. Ράς Τανούρα 5 Σεπτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουρόλην Γλέιντη» .....	54	27812	διπλής Σουεζ 25 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.) .....	έτ. «Γουρόλην Γλέιντη» .....	57	13750	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. διά Κοδένας	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΓΤΑΝΣ (γ. πλήρ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	διπλής Πόρτ Σαιδ 17 Σεπτ. διά Μεσσήγειον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερμ. πλήρ.) .....	έτ. «Πανοσεάνικ» .....	55	25317	άνεκ. Αύγούσταν 23 Σεπτ. διά Βαντί Θεύρων	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (N.A.T.) .....	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	54	20580	διπλής 'Αντεν 24 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής» .....	54	20431	έφθ. Λός Αντζελες 21 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.) .....	Στ.	Νιάρχος .....	57	13750	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....	έτ. «Ομοιοι» .....	61	12700	έφθ. Βιτόρια 14 Σεπτ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.) .....	έτ. «Τσεστός Μπαίν» .....	57	25489	άνεκ. Μπόταν Μπάιν 9 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ .....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	57	25490	άνεκ. Κάρκανη 18 Σεπτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΕΣ (N.A.T.) .....	έτ. «Κίκι Ούλλ Μπαίν» .....	57	26031	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Σεπτ. διά Ντουμάι	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ (N.A.T.) .....	Στ.	Νιάρχου .....	43	10591	έφθ. Μαδουρον 13 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζιον» .....	44	12855	έφθ. Λός Αντζελες 21 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΚΕΡΟΡ .....	έτ. Νιάρχος .....	43	12808	έφθ. Βικτωρίαν 9 Σεπτ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΤΖΙΟΝ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουρόλην Λήτζιον» .....	43	7244	άνεκ. Αγ. Φρανκίοκον 18 Σεπτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΑΚ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουρόλην Λάκ» .....	42	7257	έφθ. Κοκούρα 17 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	43	7176	άνεκ. Λός Αντζελες άπο 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΜΠΕΡΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουρόλην Τάνκερς» .....	49	18226	άνεκ. Περο. Κόλπον 17 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΠΑΝΝΕΡ (N.A.T.) .....	έτ. Νιάρχος .....	58	20546	διπλής Φάσουλη 19 Σεπτ. διά Μάροα έλ Μπρέγκα	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΠΟΥΤΥ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος .....	57	28413	διπλής Πόρτ Σαιδ 18 Σεπτ. διά Μεσσήγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΠΟΥΝ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος .....	57	20533	έφθ. Σκαραμαγκά 4 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΡΙΟΥΡ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	διπλής Λάδεντ 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΝΟΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.) .....	έτ. «Ηοτον» .....	58	11201	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Σεπτ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ (N.A.T.) .....	έτ. Νιάρχος .....	43	12793	άνεκ. Ρίονέρετ (Βασ.) 27 Αύγ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (N.A.T.) .....	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς» .....	55	20165	άργει Σκαραμαγκάν άπο 21 'Απρ. 1961	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πλήρωμα) .....	Στ.	Νιάρχος .....	58	11200	είς Σκαραμαγκάν (μετασκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	άνεκ. Λός Αντζελες 22 Σεπτ. διά Κοκούμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου .....	57	10499	διπλής Πόρτ Σαιδ 18 Σεπτ. διά Νιουπορτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (N.A.T.) .....	έτ. Στ. Νιάρχου .....	58	10499	άνεκ. Φάσουλη 15 'Ιουν. (έπισκευαι)	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.) .....	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20585	διπλής Λάδεντ 22 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ» .....	58	10499	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ .....	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	άνεκ. Περο. Κόλπον 16 Σεπτ. διά Γκρελόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΥ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλω» .....	43	10577	άνεκ. Ρίονέρετ 18 Σεπτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ .....	έτ. Στ. Νιάρχου .....	44	13005	άνεκ. Ούλού 12 Σεπτ. διά Σουεζ	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.) .....	έτ. Νιάρχου .....	59	9171	άνεκ. Κολόμπο 25 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Δ.δ.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	έφθ. Ραούμα 16 Σεπτ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (Δ.δ.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	άνεκ. Κόρδιφ 13 Σεπτ. διά Μαυρικίου	
ΓΟΥΡΙ .....	έτ. «Άτλας» .....	41	6911	άνεκ. Κόρδιφ 13 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ	
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός» .....	44	7282	άνεκ. Κάρδιφ 13 Σεπτ. διά Μοντεθίδεο
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδιο» .....	56	10180	άνεκ. Ν. Υόρκην 9 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΔΕΣΠΟΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7207	έφθ. Κουβεΐτ άπο 19 Αύγ.
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου) .....	έτ. Γ. Θ. Σιγάλας .....	29	2935	έφθ. Ολούνεος 'Αρερες 21 Σεπτ.	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός» .....	44	7259	έφθ. Κολόμπο 8 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα» .....	44	10714	άργει Σύρον άπο 29 Μαϊού
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα» .....	56	10360	άνεκ. Ναγκόγια 12 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα» .....	43	7260	άνεκ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 16 Σεπτ. διά Νιουπορτ
ΔΡΕΠΑΝΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόλδφο» .....	44	7264	άνεκ. Ήρπορτ (Μπάχ) 5 Σεπτ. διά Κάντλα
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	45	12813	άνεκ. Κοκούμπο άπο 25 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΔΥΡΙΕΥΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρηγορούσσα» .....	42	2757	έφθ. Ραούμα 16 Σεπτ.
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς» .....	58	6331	έφθ. Χάμπτον ρόδς άπο 3 Αύγ.
ΕΛΕΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	είς Χάμπτον ρόδς άπο 21 'Ιουν.
ΕΒΕΡΕΣΤ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα» .....	38	5500	έφθ. Κουβεΐτ άπο 19 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιότα Ρίος» .....	36	7820	έφθ. Μπουένος 'Αρερες 21 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. Παπαχροπούδη .....	58	13066	άργει Σύρον άπο 29 Μαϊού
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας» .....	43	2878	άνεκ. Παθέννων 20 Σεπτ. διά Ραθέννων
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπούεσά» .....	44	7051	άνεκ. Ούλού 15 Σεπτ. διά Καλαί
ΕΙΛΕΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλησποντος» .....	44	7189	διπλής Σύρον άπο 29 'Ιουν.
ΕΙΛΕΝΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ» .....	35	4963	άνεκ. Κομπίτη άπο 9 Αύγ. διά Βακαγιάμα
ΕΙΛΕΝΗ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσιών» .....	43	7162	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΙΟ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μόδερ» .....	42	7140	άργει Κυνόσουραν άπο 8 Αύγ.
ΕΙΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο» .....	26	3410	άνεκ. Ριγιέκαν 2 Σεπτ. διά Σέριφον
ΕΙΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναγιά» .....	42	2720	άνεκ. Ούλού 3 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΕΙΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	άνεκ. Σέρα 17 Σεπτ. διά 'Αλγέριον
ΕΙΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφούσεντε» .....	29	4248	άνεκ. Χάρτλεπου 11 Σεπτ. διά 'Αρχαγγέλον
ΕΙΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	άνεκ. Νιού Ουεστμπερ 21 Σεπτ. διά Χούλλ
ΕΙΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ» .....	54	18730	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 17 Σεπτ. διά 'Αμδέρσαν
ΕΙΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς .....	56	30150	έφθ. Τάμεσι 24 Σεπτ.
ΕΙΥΠΛΟΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισο» .....	59	9003	έφθ. Καλκούτα 17 Σεπτ.
ΕΙΥΡΥΔΙΚΗ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	58	14606	άνεκ. Περο. Κόλπον 30 Αύγ. διά Μοντεθίδεο
ΕΦΕΣΟΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέ μαρ» .....	49	17613	άνεκ. Ν. Υόρκην 9 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	διπλής Κων. πολιν 19 Σεπτ. διά Ζυτάνωφ
ΖΕΦΥΡΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ» .....	44	4296	έφθ. Μπέλιζε 22 Σεπτ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα» .....	43	7273	έφθ. Κοκούρα 23 Σεπτ.

ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα» .....	43	7180	εις θέσιν 49.54Β. - 2.6Δ. Σεπτ. 17 διά Μπουένος "Αύρες
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ» .....	44	7250	άργει Μπέρι "Αίλαντ από 23 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλάλ» .....	44	7194	άνεχ. Φράπορ (Μπαχ.) 20 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα» .....	45	7252	έφθ. Βαλτιμόρων από 14 'Ιουλ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντα» .....	38	6529	άργει Κυνόσουραν από 24 'Ιουλ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιντόρα» .....	45	7255	εις Θόττερνταν από 5 Αύγ.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	«Τρανοπαιόφικ, Τ.Κ.» .....	43	7240	άργει Σύρον από 14 'Ιουν.
ΘΟΥΛΑ (π.) .....		έτ. «Ιντερμάρ» .....	43	2015	έφθ. Νεάπολιν 22 Σεπτ.
ΘΡΑΖΥΒΟΥΛΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν» .....	42	7162	έφθ. Ταϊταγκόκ 12 Σεπτ.
ΘΡΑΖΥΒΟΥΛΟΣ (Λιθάνου) .....		παναμαϊκή έταιρια .....	43	7256	εις Πειραιά ύπό παραλαβήν
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια .....	37	5925	εις 'Αγγλιαν, ύπό παραλαβήν
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο» .....	44	12500	άνεχ. Ταϊτοπολ. 14 Σεπτ. (διαταγάς)
ΙΝΝΑΓΚ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	20	2253	άνεχ. "Οόλο 15 Σεπτ. διά Βεντσπίλς
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ» .....	56	10414	άνεχ. Τακόμα 14 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ» .....	44	7176	διπλής Παναμά 22 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΚΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	13555	έφθ. Βομβάν 27 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΦΑΡΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαύφαιρ» .....	56	10422	διπλής Παναμά 10 Σεπτ. διά Χονδούρασο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρονόσεαν» .....	53	15826	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Φιουμιτοίνο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ» .....	44	7198	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΑΣΤΖΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	13485	εις Ν. "Υόρκην από 8 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανούέδα» .....	17	1295	άργει Πέρμα τοπο ιστορία 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	42	7020	εις 'Αμπελάκι
ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» .....	43	7237	διπλής Πόρτ Σαιδ 17 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιέρνες» .....	11	1881	εις Πόρτ Σαιδ από 10 Μαΐου
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	30	2377	διπλής Κων) πολιν. 19 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΚΑΛΛΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνοπορτ» .....	57	8774	έφθ. Ωλώσιγκ 12 Σεπτ. (διά Καναδᾶ)
ΚΑΛΗ Λ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέντερς» .....	44	7255	έφθ. 'Οζάκαν 19 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδίζα» .....	35	5103	έφθ. Βενετίαν 17 Σεπτ.
ΚΑΛΛΑ .....		έτ. «Κάλφα» .....	26	1945	άργει 'Αμβέρσαν από 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκουπα» .....	43	7257	άργει Κυνόσουραν από 10 'Ιουλ.
ΚΑΝΝΟΝΜΠΟΥΡΥ (Λιθάνου) .....		έτ. «Κάννονι» .....	43	2896	έφθ. Πειραιά 15 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ .....		έλληνικά συμφέροντα .....	29	2666	έφθ. Τάιν 21 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ» .....	40	7121	διπλής Πόρτ Σαιδ 18 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάν Κινόλας» .....	21	1498	άνεχ. Τέέδαν 5 Σεπτ. διά Σουέζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Μπάλια» .....	43	1790	διπλής Κων) πολιν. 19 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια» .....	56	10015	έφθ. Γιαβάταν 13 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	N. I. Νομικός .....	07	1075	άνεχ. Πειραιά 11 Σεπτ. διά Πεοκάρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. .....		έτ. «Άγιοι Ανάργυροι» .....	41	2866	άνεχ. Γενοβαν 15 Σεπτ. δι' 'Αρζιου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιθάνου) .....		παναμαϊκή έταιρια .....	43	2874	έφθ. 'Αμπερντήν 18 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Μπτροφάνη» .....	24	2060	διπλής Σουέζ 19 Σεπτ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνισσα» .....	44	7281	άνεχ. Φράπορ (Μπαχ.) 20 Σεπτ. διά Καναδᾶ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ» .....	43	7993	έφθ. Ωλώσιγκ 15 Σεπτ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βολμέντε» .....	46	8147	έφθ. Κοπεγχάγην 20 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ» .....	43	6988	έφθ. Μοντεβίδεο 21 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝΠΑΝΤΕΛΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σομέλκα» .....	38	5199	διπλής Μπρόνωμποττελ 14 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΡΝΕΙΣ ΣΟΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο» .....	29	4884	έφθ. Λενίνγκραντ 11 Σεπτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίταια» .....	43	7033	άνεχ. Μόζι 20 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάρυκο» .....	57	20564	άνεχ. Μόντρεαλ 19 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	29	6749	άνεχ. Πύλον 12 Σεπτ. διά Ρωσίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λδν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτου» .....	43	7144	διπλής Πόρτ Σαιδ 19 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΚΑΤΣΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» .....	43	7238	έφθ. Νιού Ουετερμίνστερ 21 Σεπτ.
ΚΕΙΠ ΠΑΛΛΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ» .....	42	7244	άνεχ. Χούλλ 19 Σεπτ. διά Ζευμπρούκε
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν» .....	56	21131	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών» .....	58	20487	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 Σεπτ. διά Ραβέννα
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης» .....	40	4499	άνεχ. Καζαμπλάκαν 20 Σεπτ. διά Ρουέν
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	27	5411	άργει Κυνόσουραν από 7 Αύγ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ» .....	59	10200	έφθ. Δάντοιχ 12 Σεπτ.
ΚΝΟΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι» .....	43	7248	άνεχ. Λονδίνον 24 Σεπτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΚΝΟΖΑΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια» .....	44	7159	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 20 Σεπτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΚΟΜΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα» .....	43	7250	άνεχ. Μορμουγάνο 18 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΔΩΡ .....		έτ. «Άγκουλλα» .....	19	2949	έφθ. Γένοβαν 8 Σεπτ.
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	44	7299	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 19 Σεπτ.
ΚΟΡΗ (κοστ.) .....		έτ. «Οξιλιαρ» .....	41	5173	διπλής Κείν Βίνσεντ (Ν.Υ.) 14 Σεπτ. διά Σικάγο
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7176	άνεχ. Φρεντρίκοταν 13 Σεπτ. διά Καναδᾶ
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φίγκουέρα» .....	56	10567	έφθ. Μπλέφαστ 16 Σεπτ.
ΚΟΡΣΑΪΤΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	62	14963	διπλής Παναμάν 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛ (N.A.T.)		έτ. «Σίτα» .....	43	7075	διπλής 'Αν. Βικέντιον 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ .....		έτ. «Κοσμοπόλιταν» .....	43	7261	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΡΕΣΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε» .....	43	7135	διπλής Νεάπολιν 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρο» .....	57	24304	άνεχ. Πούλο Σαμπού 8 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΙΣ (π.) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	38	6032	έφθ. Γκάλθες 17 Σεπτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν» .....	56	4031	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 3 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΥΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» .....	56	24305	εις Χαλκίδα από 25 'Ιουν.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια» .....	43	6992	διπλής 'Αγ. Βικέντιον 24 Σεπτ. διά Σάντος
ΚΥΠΡΟΣ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	43	7236	έφθ. Πειραιά 25 Σεπτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....		έτ. «Σάντα Βαρδάρα» .....	21	2294	διπλής Μπρόνωμποττελ 19 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικός» .....	40	2993	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 19 Αύγ.
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρουγ.) .....		έτ. «Ναβ. Κομμέρσιολ» .....	21	1833	εις ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα» .....	53	11262	άνεχ. Αρούμπαν 16 Σεπτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα» .....	56	23880	διπλής Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....		έτ. «Ευετέρι» .....	43	7176	άνεχ. "Αντεν 17 Σεπτ. διά Μασαλιάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» .....	53	13406	διπλής Αίζενχάουερ λός 14 Σεπτ. (διαταγάς)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βήτο» .....	43	7109	άνεχ. Νεάπολιν 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΙΕΡΤΑΝΤ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα» .....	43	7176	άργει Πειραιά από 25 Αύγ.
ΛΟΥΡΙΑ (λ.) .....		έτ. «Μαρβενίντα» .....	43	7118	έφθ. Στυλίδα 7 Σεπτ.
ΛΟΥΣΙΟΣΙΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελθίρια» .....	44	7244	άνεχ. Χάμπον πόδες 7 Σεπτ. δι' 'Ιοπωνίαν
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας» .....	43	7257	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θήατρο» .....	43	10521	άργει Οραντζ από 18 'Ιαν. 1961
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Λώρης» .....	43	2847	έφθ. Μορόπασ 16 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	49	5685	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσσεάνικ Π.Κ.» .....	58	24065	διπλής Σουέζ 15 Σεπτ. διά Χόρ άλ 'Αμαγία
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δίπιτρα» .....	37	4838	200 μ. από Τάιν Σεπτ. 18 διά Χούλλ
ΜΑΙΛΜΕΝ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάστοβλο» .....	18	920	άργει Κυνόσουραν από 3 Σεπτ.
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μακζουμέ» .....	43	7145	διπλής Παναμά 22 Σεπτ. διά Μάντζεστερ
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανδία» .....	43	7210	άνεχ. Ραγκούν 18 Σεπτ. διά Μπάραρ
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Ζονπίς» .....	45	3549	έφθ. Μακόρις 22 Σεπτ.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μόντισον» .....	44	7216	έφθ. Σάντα Μάρτα 15 Σεπτ.
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» .....	43	7255	άργει Κυνόσουραν από 16 'Ιουν.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάσια Σαλίνας» .....	44	7072	διπλής Σουέζ 20 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	άνεχ. Λός "Αντζελες από 11 Αύγ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	57	20564	διπλής Σουέζ 19 Σεπτ. διά Πέρσο. Κόλπον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	32	1595	έφθ. Γένοβαν 19 Αύγ. (έπισκεψαι)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	25	1473	άνεχ. Σαδόνα 11 Σεπτ. διά Πιομπίνο
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Ρούσουσ	27	1554	εις Πειραιά από 9 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός» .....	44	7289	άργει Κυνόσουραν από 24 Αύγ.
ΜΑΡ					

ΜΑΡΙΑΣΜΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7202	άργει Χαλκίδα από 8 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	51	11022	άνεχ. Λιθέρουπλ 20 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	διπλήθε Παναμά 19 Σεπτ. (άπο 'Αρούμπαν)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Πανούλτρα»	61	9221	άνεχ. Βενετίαν 12 Σεπτ. διά Κόλπον Μεσικού
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	άνεχ. Χούλι 21 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. Θραγκίστο	43	7253	άργει Καλαμάτα από 28 'Ιουν.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριψπλάγκα»	44	7279	έφθ. Πόρτ Σουδάν 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1897	διπλήθε Σέρουταν 17 Σεπτ. διά Θεσσαλίαν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριψπλάγκα»	44	7150	άνεχ. Φρυμάντλ 15 Σεπτ. διά Κεύλαννην
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	44	10445	άργει Παλέρμο από 21 Μαρτ. 1961
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άνεχ. Αιμούργον 15 Σεπτ. διά Λένινυκραντ
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7232	άργει Καλαμάτα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	άνεχ. Τεργέσπον 16 Σεπτ. διά Χαλκίδα
ΜΑΡΝΠΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	43	7259	άργει Αλεξάνδρειαν από 6 Αύγ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλλ»	43	7263	διπλήθε Μπρόνσμποττελ 27 Σεπτ. διά Βέντοπιλς
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Ν. Ύρκην 8 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικι»	56	23871	διπλήθε Πίτραλτάρ 22 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπόσα»	54	18763	άνεχ. Χάρκοι Άλπαντ 8 Σεπτ. διά Γιοκκάσιοι
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	2346	διπλήθε Κωνώπολιν 27 Αύγ. διά Βραΐλαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (δυν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέξι»	20	1512	άνεχ. Βουρττόν 12 Σεπτ. διά Βραΐλαν
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ποσίφικ»	43	7176	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 24 Σεπτ.
		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	άνεχ. Μόζι 21 Σεπτ. διά Τόκιο
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7254	
ΜΕΛΙΤΗ (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	άργει Κυνόδουραν από 26 Αύγ.
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	46	3133	διπλήθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Βαλτιμόρων 22 Σεπτ.
ΜΕΡΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Σουέζ 19 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΕΡΣΙΝΙΑΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Γιουρόπα»	41	6728	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 22 Σεπτ. διά Σουέζ
ΜΙΑΝΤΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	διπλήθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Μπάροραν
ΜΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Λόδη Αντζελες 10 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Γάρας Τανούρα 21 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	έφθ. Παναμά 17 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσόνθη»	29	1866	έφθ. Λονδίνον 16 Σεπτ.
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (Δ.)		έτ. «Ιντερνάδιοναλ»	57	12683	διπλήθε Σουέζ 17 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΟΥΣΣΕ (Λιθάνου)		Δ. Θραγκίστας	29	6984	άργει Χαλκίδα από 9 Αύγ.
ΜΠΑΖΙΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΤΙ-Εγκο»	45	7176	έφθ. Ρόττερνταμ από 18 Αύγ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαπέτρος»	44	7070	άνεχ. Βανκούμερ 18 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΜΠΑΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άργει Αιμπελάκι από 5 Αύγ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άνεχ. Τρίνινταντ 8 Σεπτ. διά Σάντος
ΜΠΡΙΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	40	5217	άργει Καλαμάτα από 6 Αύγ.
ΜΠΡΟΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκραγούσιπο»	42	7303	άργει Αιμπελάκι από 8 Δεκ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	16	3528	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Χόγκ Κόνκ 21 Σεπτ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτίμα Γιουνιντάντ»	53	3262	διπλήθε Σαιν Ζάν 6 Σεπτ. (διαταγάς)
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπέντσαι»	28	4778	εις Μονοδία από 9 'Ιουλ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Τακοράντι 21 Σεπτ.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι»	45	3486	έφθ. Οντανς 18 Σεπτ.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7092	έφθ. Κολόμπι 11 Σεπτ.
ΝΑΖΑΡΑ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Ζοζέ»	41	7579	άνεχ. Κολόμπιο 19 Σεπτ. διό Ρόττερνταμ
ΝΑΠΙΠΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 9 Σεπτ. διά Χονολουλού
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	έφθ. Φοσταέζα 20 Σεπτ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	έφθ. Φίλαδελφειαν 24 Σεπτ.
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	42	7227	άνεχ. Σάντος από 21 Αύγ. δι' 'Αρεία Μπράνκα
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Γάνδην 20 Σεπτ. διά Βρέμην
ΝΕΜΕΑ (Δ.)		έτ. «Γιουνινίδερσαλ Τράμπι	42	9730	έφθ. Μίκη 23 Σεπτ.
ΝΕΦΕΛΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολόρι»	58	24256	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ. διά Λά Σαλίνα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρκα»	52	11267	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Λιθόρον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσον»	53	12395	άνεχ. Καμπάνα 20 Σεπτ. δι' 'Αμέρερσον
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	διπλήθε Σουέζ 20 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβόδιά»	43	7121	άρνει Κυνόδουραν από 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μασέαντε»	43	7255	έφθ. Βαρκελώνην 16 Σεπτ.
ΝΙΚΟΣ (Διθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Αύγουστον από 21 Δεκ. 1961
ΝΙΚΟΣ (Διθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Ν. Όρλεάνην 13 Σεπτ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεχ. Αύγουστον 21 Σεπτ. διά Τενερίφε
ΝΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	22	2201	εις Γενόβαν 22 Σεπτ. διά Λιθόρον
ΝΙΚ Σ.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1410	άργει Κυνόδουραν από 2 'Ιουλ.
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λα Πλάμα»	53	9188	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 16 Σεπτ. διά Σάντος
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστερλέλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 19 Σεπτ. διά Σαραθάκ
ΝΙΝΑ (παν.)		παναυακή έταιρια	28	1463	άνεχ. Χάιφον από 27 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΝΙΟΒΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάο»	44	7063	άνεχ. Βομπάν 21 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΝΟΕΔ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	έφθ. Βαρκελώνην 16 Σεπτ.
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	άνεχ. Αύγουστον 21 Σεπτ. διά Τενερίφε
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θρέύτερ»	44	14800	εις Γενόβαν από 21 Δεκ. 1961
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	έφθ. Ν. Όρλεάνην 13 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμ»	52	12029	άνεχ. Μόντρεαλ 21 Σεπτ. διά Μασαλίαν
ΝΟΥΤΣΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Θράιτερ»	44	7061	διπλήθε Βιτκωρίαν 22 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΝΤΕΒΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέβα»	56	10545	άνεχ. Βιτκωρίαν από 19 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΝΤΕΛΙΣ		έλληνικά συμφέροντα	43	7211	διπλήθε Εσκούμαντις 13 Σεπτ. διά Σμαλκάλντεν
ΝΤΕΛΟΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ. Εντερπράϊζ»	58	13545	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Κωνούπολιν
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ. Εντερπράϊζ»	61	15000	άνεχ. Σμίζου 13 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ. Εντερπράϊζ»	59	13545	έφθ. Φραγκίσκον 14 Σεπτ. διά Μαρακαΐμπο
ΝΤΕΡΜΠΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδερρ Σπηγούανι»	58	10396	άνεχ. Φραγκίσκον 22 Σεπτ. διά Κρούζ 16 Σεπτ.
ΝΤΕΡΝΑΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	παναυακή έταιρια	30	996	άνεχ. Φίλαδελφειαν 16 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιγκείτορς»	60	13847	άνεχ. Μένα Αμπτουλά 19 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμύρανια»	58	10483	διπλήθε Σουέζ 22 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Κιουραδάο 14 Σεπτ. διά Μαρακαΐμπο
ΝΤΟΡΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Φραγκίσκον 22 Σεπτ. διά Ιράν
ΝΤΟΡΙΠΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7237	άργει Αιμούργον από 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλουάτ»	56	10486	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	49	17792	άνεχ. Μένα Αμπτουλά 11 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	έφθ. Μπακρέιν 23 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεχ. Ν. Υόρκην 19 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΓ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαμάρι»	54	13665	έφθ. Μπρόνσμποττελ 21 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13652	άνεχ. Χούστον 15 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρι»	54	20453	διπλήθε Βιτκωρίατό 15 Σεπτ. διά Κόλπον Μεσικού
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	14047	άνεχ. Φίλαδελφειαν 19 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Θάνος»	50	27602	εις Ρόττερνταμ από 27 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	53	14221	άνεχ. Μένα Αμπτουλά 19 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14009	διπλήθε Σουέζ 22 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	49	17792	άνεχ. Γκουαγιανίλλα 15 Σεπτ. διά Πούρτο λα Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13665	άνεχ. Μένα Αμπτουλά 11 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνθ Ατλάντικ»	55	18790	έφθ. Μπρόνσμποττελ 21 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ· (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	55	13934	άνεχ. Φίλαδελφειαν 18 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	20595	έφθ. Φίλαδελφειαν 18 Σεπτ. διά Σάν Λορέντζο

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	13665	διπλής Σουεζ 18 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	49	17792	εφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΠ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαμας» .....	54	14047	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	49	17792	άνεχ. Τρίνινταντ 14 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τρανσοπορτ.» .....	59	37958	άνεχ. Μένα Αμπούλλα 13 Σεπτ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» .....	60	37744	άνεχ. Ράτσ Τανούρα 3 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	58	27602	άνεχ. Ράτσ Τανούρα 22 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	50	17791	άνεχ. Ν. Ύδρκην 16 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	13580	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσαάντο» .....	54	20611	εφθ. Ταλκαχούάνο 10 Σεπτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς» .....	43	8195	άνεχ. Πειραιά 20 Σεπτ. διά Χεροώνα
ΟΜΟΝΟΙΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομρούσα» .....	44	7297	διπλής Σουεζ 21 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΠΡΤΟΣΙΟΥΝΤΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλα Ευπρέσσα» .....	56	21090	εφθ. Μοντεβίδεο 17 Σεπτ.
ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάνωμαρ» .....	34	8378	άνεχ. Σάντος 12 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολη» .....	58	12667	εφθ. Βενετίαν 18 Σεπτ.
ΟΡΟΜΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερεν Στάρ» .....	44	7254	έφθ. Βενετίαν 18 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς» .....	53	12065	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ» .....	43	8615	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Σεπτ. διά Ντεμεράρα
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκούνφρ Θράύτερι» .....	44	7176	εφθ. Τζάκονθιλ 13 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΘΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίθφερ» .....	36	3891	άνεχ. Τάμπην 8 Σεπτ. διά Σάντα Μάρτα
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ» .....	45	7211	άργει Κυνόδουρων από 22 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	52	11349	εις Μασσαλίων από 30 Δεκ. (επισκευα)
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεανι» .....	42	7192	εφθ. Ν. Ύδρκην 11 Σεπτ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΑΟΥΝΤ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 21 Σεπτ. διά Πόρτλαντ («Op.»)
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ» .....	43	7176	εφθ. Βανκούβερ 24 Σεπτ.
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός» .....	43	7170	εφθ. Χάμπτον ρόδς 13 Σεπτ.
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7176	άνεχ. Πόρτ. Αλμπέρνι 19 Σεπτ. διά Μάντζεστερ
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Σή» .....	43	7167	εφθ. Αγ. Φραγκίσκον 12 Σεπτ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ» .....	44	7248	άνεχ. Λός Αντζελες 8 Σεπτ. διά Τόκιο
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια .....	43	7170	εφθ. Βενετίαν 6 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάταια» .....	43	7265	άργει Χαλκίδα από 18 Μαΐου
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα» .....	43	7228	εφθ. Όζάκαν 8 Σεπτ.
ΠΑΛΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλος» .....	43	8184	εφθ. Ρίο Ιανέιρο 28 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΣΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασσάνια» .....	58	10659	διπλής Παναμά 20 Σεπτ. διά Ν. Ύδρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	2742	άνεχ. Μομπάσα 17 Σεπτ. διά Ντάρθιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος» .....	44	7253	εις θέσιν 50.44Β. — 0.38Α. Σεπτ. 10 διά Χαδάνα
ΠΑΝΑΓΟΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλευ» .....	45	7133	εφθ. Ρόττερνταμ 4 Σεπτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.) .....		έτ. «Έπος» .....	30	2861	εφθ. Σάντος 7 Σεπτ.
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ (δ.) .....		παναμακή έταιρια .....	44	10710	εις Άμβούργον 3 Σεπτ. (επισκευα)
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (λιθάνου) .....		έτ. «Στύλια» .....	36	1974	άνεχ. Μομπάσα 9 Σεπτ. διά Κιομαγιού
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (·) .....		έτ. «Παρδαλίνα» .....	43	7257	άργει Χάμπτον ρόδς από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνο» .....	43	6721	εφθ. Τόκιο 17 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.) .....		έτ. «Πασιοϊκ Γιούνιον» .....	44	10297	διπλής Παναμά 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Πιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.» .....	25	6605	άνεχ. Πενάγκ 22 Σεπτ. διά Τοιμπά
ΠΑΥΛΟΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» .....	43	2881	άνεχ. Τρινκομάλι 8 Σεπτ. διά Σαφάγκα
ΠΕΛΛΑ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7081	διπλής Ντόρερ 19 Σεπτ. διά Λένινγκραντ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας» .....	43	5221	εφθ. Τρίπολιν (λιθάνου) 10 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΑΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7139	εις Ρόττερνταμ από 4 Ιουλ. (επισκευα)
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	58	13581	άνεχ. Βομβάν 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	56	8001	άργει Χαλκίδα από 24 Μαΐου
ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα» .....	43	7134	εφθ. Μορμουγκάο 15 Σεπτ.
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ "Εστε"» .....	44	7190	εφθ. Τοώρτοιλ 21 Σεπτ.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορέας» .....	43	7228	διπλής Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Δάντοιχ
ΠΛΟΒΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπόχια Σαλίνας» .....	45	7067	άνεχ. Τορόντο 13 Σεπτ. διά Τολέδο
ΠΟΛΥΣΕΨΗΝ Γ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κουμπάρε» .....	57	8549	εφθ. Αμβούργον 20 Σεπτ.
ΠΟΠΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίτης» .....	38	2561	εφθ. Πειραιά 7 Σεπτ.
ΠΟΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα» .....	43	7273	εφθ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο» .....	59	13116	εφθ. Χάμπτον ρόδς 17 Σεπτ.
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος» .....	43	7230	εφθ. Χάμπτον ρόδς 17 Σεπτ.
ΡΑΓΚΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ "Εστε"» .....	44	7192	άνεχ. Εμδεν 4 Σεπτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκουε» .....	57	23693	εφθ. Αίλ οφ Γκραίν 23 Σεπτ. διά Πειραιά
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα» .....	59	13918	εφθ. Κόμω Μπαιν 20 Σεπτ.
ΡΙΝΤΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	17	1293	εις Τρίπολιν (λιθάνου) από 16 Ιουλ. (επισκευα)
ΡΙΟ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα» .....	44	7194	εφθ. Ρεούτιον 15 Σεπτ.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ» .....	43	6993	άνεχ. Πειραιάδ 22 Σεπτ. διά Χάιφαν
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ» .....	45	7217	εφθ. Ταμπικο 16 Σεπτ.
ΡΟΔΟΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ» .....	43	7244	εφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΡΟΝΤΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιολ Έξπρεσσο» .....	11	1538	άνεχ. Βιρυτόν 17 Σεπτ. διά Συμύρων
ΡΟΥΜΕΛΗ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα» .....	41	7111	άνεχ. Τρίνινταντ 17 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ» .....	44	7176	άργει Κυνόδουρων από 31 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ "Άντωνυ» .....	40	5349	διπλής Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. δι' Ειθονμάουθ
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	45	7198	εις Αμβέρσαν υπό παραλαθήν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζ» .....	42	7165	άνεχ. Λάς Πάλμας 10 Σεπτ. διά Ναγκασάκι
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ-ΙΜΣ		έτ. «Σαιν Τζέ-Ιμς» .....	42	7243	διπλής Παναμά 19 Σεπτ. διά Ναγκασάκι
ΣΑΙΝΤ ΖΩΡΤΖ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊδόσια» .....	36	5129	άνεχ. Τάραντα 15 Σεπτ. διά Μαύρων Θάλασσαν
ΣΑΙΝΑ ΛΑΜΑΝΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιχλλ» .....	45	2780	διπλής Τρίνινταντ 20 Σεπτ. διά Σμαλκάλντεν
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσατο» .....	50	2736	εφθ. Βαρκελώνην 15 Σεπτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....		έτ. «Γιασιζία» .....	23	5372	άργει Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολιότιμη» .....	43	7260	διπλής Νίτον 20 Σεπτ. διά Λάγκος
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βασιποτής» .....	43	7267	άνεχ. Ιμψιχου 13 Σεπτ. διά Τοώρτοιλλ
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα» .....	40	5192	εφθ. Καλκούταν 20 Σεπτ.
ΣΑΝΕΣΣΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτο» .....	44	7238	εφθ. Οζάκαν 10 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Μαρίτιμα» .....	44	7210	άνεχ. Τρίνινταντ 20 Σεπτ. διά Τζάκονθιλ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία» .....	56	9966	άνεχ. Σαβάννα 20 Σεπτ. διά Τζάκονθιλ
ΣΑΝΝΙΠΗΜ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια» .....	43	7179	άνεχ. Σαβάννα 20 Σεπτ. διά Τζάκονθιλ
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη» .....	45	12723	εφθ. Λαττακία 15 Σεπτ.
ΣΑΛΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη» .....	36	1988	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΣΑΠΟΦ .....		έτ. «Τέρμαρ» .....	44	7200	διπλής Παναμά 22 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σάύρ» .....	31	4704	άνεχ. Μασαλίαν 21 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλαϊφίκα Μαρίνα» .....	45	10567	άργει Κυνόδουρων από 16 Απρ. 1960
ΣΕΝΙΟΡ (λιθάνου) .....		έτ. «Τζάντονιρ» .....	22	3084	άργει Τρίπολιν (λιθάνου) από 22 Αύγ.
ΣΙΓΑΡΗΣΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα» .....	43	7275	άργει Κυνόδουρων από 15 Ιουλ. (επισκευα)
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο» .....	43	7131	εις Τεργεντών από 15 Ιουλ. (επισκευα)
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθάνου) .....		παναμακή έταιρια .....	46	1059	άργει Κυνόδουρων από 22 Αύγ.
ΣΙΚΟΡΡΙ (λ.) .....		έτ. «Σούκοα» .....	50	5507	εις Λονδίνον 5 Σεπτ. (διά Τοώρτοιλλ)
ΣΟΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σούλορ» .....	49	10259	άργει Φουρκέρο από 5 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη» .....	30	2117	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙΑΙ ΑΓΛΑΝΤ (κούτ.) .....		έτ. «Ισόλα Σπέτσαι» .....	27	4966	εις Λάγκος από 26 Ιουν.
ΣΠΕΤΣΑΙΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥ (λ.) .....		έτ. «Ισόλα Σπέτσαι» .....	30	4698	άνεχ. Λός Αντζελες 13 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζόθικη» .....	57	20683	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς» .....	56	30159	άνεχ. Λουέλα 20 Σεπτ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα» .....	43	7290	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	44	7162	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 18 Σεπτ. δι' Ειθονμάουθ
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (λ.) .....	(N.A.T.)</td				

ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκο» .....	44	7045	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 Αύγ.
ΤΖΕΓΓΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκέρριερς» .....	43	7231	άνεχ. Όζακαν ἀπό 21 Ιουλ. διὰ Φουζίκι
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανική» .....	43	7040	εἰς Σύρον 22 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανική» .....	43	7026	άργει Ελευσίνα ἀπό 14 Αύγ.
ΤΖΕΝΝΗ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» .....	44	7176	άνεχ. Σεράνη Μπάνκ 17 Σεπτ. διὰ Ν. Όρλεάνην
ΤΖΩΝ Γ. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπδος» .....	43	7251	άνεχ. Μπαχρέιν 23 Σεπτ. διὰ Ούμη Σαιδ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμόπα» .....	54	18717	άνεχ. Μπαχρέιν 23 Σεπτ. διὰ Κωνσταντζαν
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμι» .....	30	2047	έφθ. Ράς Τανούρα 19 Σεπτ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΖΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτς» .....	53	27853	άνεχ. Μπουένος Άιρες 21 Σεπτ.
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα» .....	44	7254	άνεχ. Αμβούργον ἀπό 14 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολότιμη» .....	37	4542	άργει Σιγκαπούρην ρόδις ἀπό 14 Αύγ.
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα» .....	43	7191	
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	27	2758	διῆλθε Ελασίνηρ 19 Σεπτ. διὰ Ρίγον
ΤΟΥΣΚΑΝΥ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα .....	44	7207	εἰς Τζακάρταν ἀπό 7 Αύγ.
ΤΡΑΜΠΟΡΕΒ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα .....	43	7230	διῆλθε Παναμά 17 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Ρίκο
ΤΡΑΝΣΙΚΟΥΛΑ (λ.δ.)		έτ. «Τρανσόδιλ» .....	57	24027	έφθ. Ούμη Σαιδ 22 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκσον» .....	44	8597	έφθ. Ρόττερνταν 19 Σεπτ.
ΤΡΕΙΓΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7091	άνεχ. Μορμούγκαο 15 Σεπτ. διὰ Τζιμπούτι
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινοσάνα» .....	27	2457	άνεχ. Αντεν 18 Σεπτ. διὰ Μπαντάρ Μασσούρ
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	27	5011	εἰς Ριγκεκών ἀπό 29 Ιουν.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρος Νόστρουμ» .....	44	7165	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 9 Σεπτ. διὰ Κόντινεντ
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια .....	42	7230	έφθ. Κέμι 16 Σεπτ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού .....	18	5285	άνεχ. Πύλον 6 Σεπτ. διὰ Βαλτικήν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα» .....	55	21088	
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα .....	44	7251	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 Σεπτ. δι' Αμμουδιάν Μπαΐν
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λι.δ.)		έτ. «Πεγκουΐν» .....	47	15543	άργει Φάλλουθ
ΦΑΝΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐνη» .....	57	21910	άνεχ. Παλέρω 23 Σεπτ. διὰ Σιδώνα
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα» .....	45	7181	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΦΑΡΟ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα .....	42	7231	έφθ. Ν. Υόρκην 20 Σεπτ.
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιον Κομμέρσιαλ» .....	29	3958	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Σεπτ.
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	45	10704	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 16 Σεπτ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΦΙΟΙΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προκρέσσο» .....	44	7208	εἰς Αμβούργον ἀπό 30 Μαΐου
ΦΙΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς» .....	36	2642	άνεχ. Ταύρεστων 22 Σεπτ. διὰ Κρίστομπαλ
ΦΙΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	T. Αθανασιάδης .....	36	1400	διῆλθε Λάδοεντ 20 Σεπτ. διὰ Σουνδίαν
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	44	7022	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας» .....	45	7224	άργει Κυνόδουραν ἀπό 28 Αύγ.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίτ. Σηγουαίν» .....	36	1965	διῆλθε Κυνόδουραν ἀπό 3 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.» .....	45	7255	
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ» .....	57	23664	άνεχ. Βιρτζίνια 23 Σεπτ. διὰ Λαττάκια
ΧΕΛΑΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χελμός» .....	41	5236	άνεχ. Λόδις Αντζελες 23 Σεπτ. διὰ Λίθερπούλ
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένερολλ» .....	19	2559	άνεχ. Πόρταρολ 16 Σεπτ. διὰ Κόλπον
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ» .....	38	9403	διῆλθε Κάνων πολιν 17 Σεπτ. διὰ Ζντάνωφ
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε» .....	43	7127	άργει Κωνύπολιν 18 Σεπτ. διὰ Μεσόγειον
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμουρινάδη» .....	42	2873	άνεχ. Κυνόδουραν ἀπό 8 Αύγ.
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Γκράουν» .....	43	7258	άργει Κυνόδουραν ἀπό 7 Σεπτ. διὰ Πάλεμπαγκ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάνου)		παναμαϊκή έταιρια .....	41	2934	διῆλθε Παναμά 12 Σεπτ. διὰ Λαδοσεντ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίππερρ» .....	55	23930	άνεχ. Χούστον 23 Σεπτ. διὰ Γκάλβεστων
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18732	έφθ. Χάμπτον ρόδις 13 Σεπτ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐν» .....	44	7256	

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

•

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51Β ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
 ΤΗΛΕΤΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΤΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,  
 ΉΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΙΓΑΛΙΑΝ,  
 ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,  
 NOT. & BOP. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 48.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1st OCTOBER 1962

#### OUR PRESENT STRENGTH 1,669 SHIPS · 13,160,955 GROSS TONS

The figures for our total strength during the third quarter of 1962 showed an easing off in the upward trend that had been their feature for many years.

The current slump has not only been responsible for the layup of warbuilt ships but it has also made our shipowners extremely cautious in making new purchases or ordering new buildings.

It is generally the rule for ship prices to drop at a time of crisis and for shipowners to make purchases at such periods if they intend to expand their fleets.

The past three months have been an exception to this rule. New launchings and new purchases of second hand ships were far less than sales to foreign buyers in such a way that there was a net reduction of four ships and 50,783 grt. in our total strength. Our total strength under the six flags is now 1,669 ships or 13,160,055 grt.

The transfer of Greek-owned foreign-flag ships to Greek registry was slightly higher than during the preceding quarter although such transfers were still being made at a relatively slow rate during the first weeks of June. Later, the rate of transfer came to a standstill.

As far as scrapping is concerned there was also a decline of 50% in the disposal of ships by this method as compared to the preceding quarter in spite of the large number of vessels laid up and the relatively good prices being paid for scrapiron.

#### THE GREEK FLAG

It is interesting to note that new launchings are all hoisting the Greek flag where once the Liberian flag was the rule. Thus, three new-built vessels hoisted the Greek flag during the past quarter while another five were transferred from Liberian registry. In addition, four dry cargo vessels and three tankers bought from foreign sources were registered in Greece.

The following table lists the Greek-flag fleet in terms of type and vintage as it stands at the end of the third quarter of 1962:

Type of ship	No. of ships	Gross tons
Postwar cargo .....	231	2,245,709
Warbuilt cargo .....	407	2,651,731
Prewar cargo .....	52	193,419
Postwar tanker .....	90	1,602,740
Warbuilt tanker .....	15	96,041
Prewar tanker .....	13	65,215
Ocean liners .....	5	89,793
Passenger ships .....	60	146,982
Various .....	141	60,521
Total .....	1,014	7,152,151

Thus the number of postwar vessels is 321 (231 dry cargo ships and 90 tankers) totalling 3,848,449 grt. and representing 53.7% of our total Greek-flag strength. The corresponding percentage for Greek-owned ships is 54.1%.

#### THE LIBERIAN FLAG

The decline in Liberian registries of Greek-owned ships that began in 1959 continues. So far, 3,046,369 grt. worth of shipping has been transferred to Greek registry.

It is to be noted, that during the third quarter of 1962 three ships bought from foreign sources were transferred to Liberian registry while one Greek-flag vessel was transferred to Liberian registry following a

dispute between the owner and the Ministry of Mercantile Marine.

Nevertheless, a total of 17 ships totalling 148,784 grt. was removed from Liberian registry while four, as mentioned above, were added making for a total reduction of 13 ships grossing 119,710 grt.

Greek-owned Liberian-flag vessels in terms of type and vintage stood as follows at the end of the third quarter of 1962:

Type of ship	No. of ships	Gross tons
Postwar cargo .....	62	552,323
Warbuilt cargo .....	77	560,890
Prewar cargo .....	27	84,721
Postwar tanker .....	126	2,423,299
Warbuilt tanker .....	27	285,601
Prewar tanker .....	3	20,287
Ocean liner .....	1	22,970
Total .....	323	3,950,091

Thus, 188 vessels are of postwar construction, grossing 2,975,622 tons and representing 76.2% of total Greek-owned tonnage under the Liberian flag. The transfer of a further sizable number of these ships to Greek registry would considerably improve the percentage of Greek-flag ships of postwar construction. For the time being, there seem to be few signs that any such "repatriation" is contemplated.

#### PANAMA, HONDURAS AND COSTA RICA

Two Greek-owned Panamanian-flag ships were sold during the third quarter of 1962 leaving the total at 160 ships grossing 1,117,527 grt. Most of these are warbuilt and prewar vessels that are not really worth transferring to Greek registry as their usefulness is limited and their days numbered.

There was no change in Greek-owned shipping registered in Honduras which stood at 14 ships totalling 166,480 grt. As for Costa Rica, Greek-owned shipping registered in that Central American country has now dwindled to 8 ships grossing 14,837 tons. They are all prewar vessels, all laid up and all due for the breaker's yard.

#### THE LEBANESE FLAG

The Lebanese flag became popular with Greek shipowners in 1958. Since then, the total of Greek-owned ships registered in that Middle Eastern country has risen steadily to reach, at the end of the third quarter of 1962, the total of 150 ships totalling 759,869 grt.

Only three of these are of postwar construction while the rest are all warbuilt and prewar ships. The Lebanese flag is not one that should cause any serious anxiety since it is used mainly by small shipowners as a means to tide over the current slump or to make a quick killing with ships that will not last very long before they become due for scrapping.

#### UNDER THE SIX FLAGS

At the end of the third quarter of 1962, Greek-owned shipping under the six flags stood as follows:

Flag	No. of ships	Gross tons
Greek .....	1,014	7,152,151
Liberian .....	323	3,950,091
Panamanian .....	160	1,117,527
Lebanese .....	150	759,869
Honduran .....	14	166,480
Costa Rican .....	8	14,837
Total .....	1,669	13,160,955

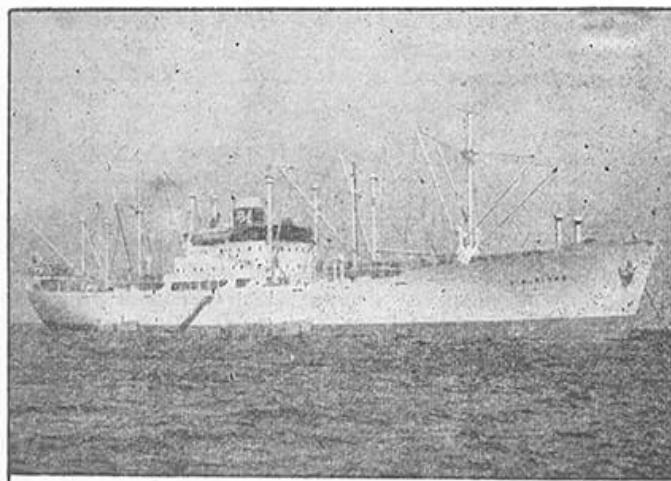
In terms of type and vintage, this Greek-owned fleet is made up

as follows:

Type of ship	No. of ships	Gross tons
Postwar cargo .....	303	2,861,750
Warbuilt cargo .....	658	4,365,392
Prewar cargo .....	164	568,314
Postwar tanker .....	230	4,283,279
Warbuilt tanker .....	57	584,951
Prewar tanker .....	22	126,685
Ocean liner .....	8	148,623
Passenger ship .....	60	146,982
Various .....	167	74,979
Total .....	1,669	13,160,955

These figures are encouraging insofar as they show a total 533 ships of postwar construction totalling 7,145,029 grt. or 54.1% of our total strength. They are discouraging, however, when we note there are 901 ships of wartime and prewar construction totalling 5,644,342 that are nearing the end of their days.

To replace all of these ships with new ones is out of the question. The capital is not available and, besides, the fashion now is for jumbo-sized bulk carriers. Greek owners will shortly acquire a sizable fleet of such vessels and more than double the number of Liberty ships will be



**SOL**  
*Always at  
your service*

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

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

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

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

sold or scrapped in compensation. Thus, although the Greek-owned fleet may be reduced insofar as the number of ships is concerned, the total tonnage may not be greatly affected.

The tanker situation is not as bad as it is for dry cargo ships. There are 230 Greek-owned tankers of postwar construction totalling 4,283,279 grt. and only 79 totalling 711,636 grt. of wartime and prewar construction. It should not be difficult to replace these with new buildings in due course.

## LAID-UP SHIPPING

### 233 VESSELS • 1,496,690 GROSS TONS

The rate of lay-up increased so rapidly during the third quarter of 1962 that the anchorages at Kynosoura, Scaramanga and Ambelaki were quickly filled and ships had to go to such places as Syros, Chios, Chalkis, Kalamata, etc. to find layup haven. Liberty ships were the hardest hit by the current slump and where more modern, more economical and faster ships with greater cargo capacities were able to turn a small profit with the low freight rates now being offered, Liberty ships could only be run at a loss.

As a result, of 162 Greek-owned dry cargo vessels laid up in Greece at the end of the third quarter of 1962, 133 were Liberty ships.

Although layups were less frequent in September than during the two previous months, the situation is still black as ever and many ship-owners may not be able to pull through this time without falling foul of creditors and facing ultimate bankruptcy.

On September 30, 1962, there were 162 ships totalling 1,036,952 grt. laid up in Greece and another 61 ships totalling 459,738 grt. laid up abroad making for a grand total of 223 ships totalling 1,496,690 grt. of which 121 totalling 755,849 grt. were Greek-flag vessels and 102 totalling 740,841 grt. were foreign-flag ships.

In terms of type and vintage, ships laid up at the end of the third quarter of 1962 stood as follows:

Type of ship	No. of ships	Gross tons
Postwar cargo .....	9	64,373
Warbuilt cargo .....	133	933,710
Prewar cargo .....	21	100,346
Mediterranean cargo .....	26	37,576
Postwar tanker .....	9	116,889
Warbuilt tanker .....	20	209,627
Prewar tanker .....	5	34,169
Total .....	223	1,496,690

The following table shows layup fluctuations from 1949 to the present day:

	Total strength	Laid-up tonnage	Percent
Dec. 1949 .....	2,590,906	623,026	24.04
Dec. 1952 .....	4,029,667	662,962	15.45
Apr. 1958 .....	10,929,295	2,772,430	25.36
Jun. 1958 .....	11,304,125	3,740,163	33.19
Sept. 1958 .....	11,683,031	3,785,586	32.40
Dec. 1958 .....	11,899,383	3,344,161	28.94
Apr. 1959 .....	11,841,963	3,232,561	27.29
Jun. 1959 .....	12,036,139	3,491,339	29.00
Sept. 1959 .....	12,146,410	3,552,910	29.04
Dec. 1959 .....	12,456,159	2,271,962	18.24
Apr. 1960 .....	12,601,373	1,813,953	14.40
Jun. 1960 .....	12,592,944	1,685,322	13.41
Sept. 1960 .....	12,535,913	1,445,041	11.70
Dec. 1960 .....	12,200,764	793,814	6.50
Apr. 1961 .....	12,439,756	704,466	5.68
Jun. 1961 .....	12,558,927	1,054,936	11.91
Sept. 1961 .....	12,691,466	697,042	5.49
Dec. 1961 .....	13,036,640	398,671	3.06
Apr. 1962 .....	13,128,907	719,406	5.47
Jun. 1962 .....	13,248,785	892,696	6.70
Sept. 1962 .....	13,160,955	1,496,690	11.37

The highest percentages of layup were marked in 1949 and 1952 with 24.04% and 15.45% while during the 1958-60 depression the highest point was reached in June, 1958, with 33.19% which was also the highest layup percentage in the postwar period. The curve is on the upswing again and the end is not yet in sight.

## The slump

Things are going from bad to worse on the freight market. Hopes that there should be an improvement in the freight rates with the coming of winter have been dashed to the ground. It now looks as if this winter will even be worse for tramp freighters than anything experienced between 1930 and 1939. Not only the uneconomical Liberty ships but the larger freighters of postwar construction are heading for layup berths for lack of employment.

The trade slump itself is indeed hard to explain. A great many vessels have already been laid up and the number of tankers employed as grain carriers is now limited. Yet there is not enough trade to keep the newer postwar tramp ships employed even at low rates.

Bumper harvests in Europe leave little hope that there will be any significant movement of grain cargoes from other continents.

China's harvest, too, is not expected to be as bad as it was in 1960 and 1961. Even though China is still in urgent need of imports, charters are not expected to reach the scale of the two previous years.

Japan still maintains a curb on imports of raw materials even though an improvement in its payments balance position had given rise to hopes that restrictions would be removed.

The demand of other bulk cargoes such as coal, ores and other raw materials of industry has not ceased. The industries of the United States, Western Europe and Japan still need large quantities of these cargoes. But they are now carried by large, pre-chartered bulk carriers. More such charters are even now being negotiated for long periods ahead. These charters, however, have a negligible effect on the market.

There is a tendency for some shipowners to accept the low rate offered for a long-term charter of this type and, on the basis of it, to borrow the capital to build suitable ships for this kind of trading. will be handled by a small number of shipowners with the means and organizational set-up to operate a sizable number of large bulk carriers.

The medium-sized tramp ship will therefore be denied bulk cargoes in future and, by medium-sized, we do not mean the Liberty ship but the diesel-powered postwar-built 12,000 and 13,000-ton vessel.

Everybody is now finally coming round to the idea — even the British shipowners who steadfastly refused to admit it — that something must be done to get the obsolete and uneconomical ships out of the way. This is by no means as easy as it may sound. No owner of a war-built tramp ship will scrap it merely to make things easier for a colleague with a postwar vessel. Some kind of compensation will have to be offered and if the market maintains its present levels, discussions are bound to start on this score.

For the time being, more and more ships are being laid up.

## The Ministry's measures

Ministry of Mercantile Marine officials who have been studying ways and means to deal with the current shipping slump have come up with the following proposals:

1. To absolve warbuilt and prewar ships from taxes for a period of three years or to reduce the taxation by half.

2. If the second course is followed, it is proposed that the taxable percentage on gross freight be reduced from 2.5% to 1.25%.

3. This, together with the reduced crew complement will ease the burden on obsolete vessels and permit owners to keep them running until the crisis is over.

It should be explained here that by reducing the complement of an ocean-going freighter to 25 officers and men, which is the number required by such countries as Britain, Norway and others, instead of 30, on some 700 ships, 3,500 seamen may be temporarily put out of work but another 21,000 will keep their jobs since the owners concerned will be able to keep the ships running.

Another proposal made by the Ministry officials is a re-examination of shipping credit not only on a banker's basis but as a state subsidy. The Economic Development Fund Organization could set aside some of the 22 billion drachmas it invests every year to support small shipping enterprises which cannot raise the capital they need on the international market.

More specifically, E.D.F.O. assistance could consist of eighty to a hundred million drachmas per year in the form of loans covering fifty to seventy percent of the value of newbuilt, modern vessels, at 6% interest instead of the prevailing 10% and over a period of at least seven years. This could well form the basis of the overall effort to replace obsolete tonnage with new ships.

The benefits to the national economy are obvious and, furthermore, this type of subsidy would draw shipping closer to home and put the whole "repatriation" effort on a sounder basis.

All we can say about these proposals is that they are too little and

too late. The proposed measures to keep obsolete ships running are not enough. A Liberty's ship daily costs must come down to 135 pounds from the present level of 185 or more. The measures proposed by the Ministry are hardly sufficient to cover the difference.

As for the financing by E.D.F.O., four times the amounts proposed would be insufficient to cover the needs of such an ambitious programme and then only to renew the old ships with younger ones, not with new-built vessels. For new buildings, foreign shipyards can offer up to 80% of the value in loans at interest rates of less than 6%.

## Greek seamen under foreign flags

More than three hundred Greek seamen of all types, even licensed shipmasters, are serving on Norwegian vessels. From firsthand reports received here it would seem that these Greeks are giving every satisfaction to their employers. This only goes to prove the truth of the claim that Greeks always work better outside their own country or when they serve foreign masters. Greek seamen are well paid on Norwegian ships. An able seaman, with overtime and allowances can earn as much as 55 pounds per month. He is not insured, however, for his old age. He pays nothing towards his pension and, later, it will be difficult for him to fill the gap.

P.N.O. and the Ministry of Mercantile Marine will have to take measures to make it possible for Greek seamen working on Norwegian ships to be insured with N.A.T.

Foreign seamen working on foreign ships are covered by their national insurance schemes and there is no reason why Greeks should not be as well.

With more and more Greek-owned tonnage being laid up, Greeks are bound to seek employment on foreign-flag vessels. They will be much sought after, moreover, since their qualities as seamen are held in high esteem. It is not fair that they should lose their insurance privileges when thus employed.

The Israelis are short of trained and experienced seamen and young Jews are not interested in sea careers. Their aim to acquire a merchant fleet of one million tons is made difficult by the lack of personnel to man it. Greeks are called upon not only to fill the gap but to teach their skills to Jewish crews as well. The Norwegians were successful in increasing their tonnage to about 13 million gross tons without, at the same time, increasing their manpower. Italians, Spaniards, Greeks and refugees from the Baltic states make up for the shortage of Norwegian crews. Moreover, the opportunities offered by shore-based industries in Norway are attracting more and more of the youngsters who might have picked sea careers. The same thing is happening more or less everywhere in Western Europe.

The Mediterranean people, with more hands available, will be called upon to man the fleets of Northern Europe.

The question arises whether it is advisable for us to allow our good seamen to emigrate to foreign fleets that compete with us, or whether it would be better for us to acquire more tonnage and widen our activities in the maritime field, retaining for ourselves the skills and qualities of our men? The matter needs further study.

## Greek crews and "Zim"

Some three hundred Greek seamen are employed on Zim Line vessels. Their terms of employment are governed by Israeli regulations and it must be admitted that these are no less favourable than the working conditions laid down by the greater maritime nations of Western Europe. Greek seamen working for the Israelis are happy but they are not insured with the Greek Seamen's Pension Fund (N.A.T.).

The Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.) has already asked the Israeli Government to do something about this. This matter, as well as the recruitment of Greek crews on Israeli ships, is shortly to be negotiated by the Greek labour organizations with the Zim management.

It is felt that Greek seamen employed on Israeli ships should receive welfare and other benefits as provided for by Greek law and this is a detail that could easily be solved by agreement between P.N.O. and the Israeli employers concerned.

## Greek ships and Greek exports

The export of Greek grapes by sea will exceed 30,000 tons this year. The grapes will be loaded at such ports as Heraklion, Katakolon and Aighion. Cargo liners with reefer space have already begun calling at Heraklion to load grapes for the U.K., Germany and the Scandinavian countries. Swedish, Danish, British and Dutch ships are getting the lion's share of this cargo. Greek ships (Hellenic Lines) are loading comparatively small quantities. Recently, the "Siphnos", a newbuilt freighter

belonging to Mr. N. Vernicos-Eugenides, has engaged in this trade.

With one third the world's cargo tonnage under our control, we Greeks are still an underdeveloped nation as far as the transport of our own cargoes is concerned.

The freight rate for grapes is not a low one. It is 22 pounds per ton. It could be even smaller. Greek grapes would then be cheaper.

The only consolation that can be drawn from this situation is that even though small, Greek participation is there with ships that can take reefer cargoes. Hellenic Lines runs newbuilt vessels of this type. To them, the "Siphnos" has been added, shortly to be joined by a sister-ship now under construction. It is a good start.

The transport of perishable cargoes from the Eastern Mediterranean and from Greece in particular, is ever on the increase. Modern means of transport are needed. Israel has already become aware of this need. Zim has ordered eight small reefer ships in Holland for this trade. The Israelis will succeed where we have failed. They will capture the market with fast, modern ships built to serve a specific trade, while all we do is sit back and watch our cargoes being carried by foreign-flag vessels in our own back yards.

## Greek ships to Cuba

American public opinion is concerned about Soviet cargoes to Cuba carried in foreign bottoms. The cry has been raised that allied ships should be barred from this trade. The State Department has made representations on the subject and Greece has been included in the list of allied maritime powers thus approached by the U. S. Government.

We expressed our views on the subject in our last issue. To insist, at a time of crisis, that Greek ships refrain from carrying lawful cargoes from the Soviet Union to Cuba and returning with sugar is to condemn these ships to certain layup and thousands of Greek seamen and their families, with no other means of support, to unemployment and destitution.

The Greek, as well as the other allied Governments, rejected the American representations explaining that it would be difficult for them to restrict the movements of non-subsidised merchant vessels engaged in lawful trading and provided they did not engage in the transport of war material.

It would seem that something akin to panic has gripped our American friends. Irresponsible elements among them, too, have even gone as far as to recommend a longshoremen's boycott of ships carrying cargoes to Cuba and the blacklisting of ships and shipowners engaged in the Cuban trade.

The sad spectre of Senator McCarthy and his tirades against trade with Red China come to mind. It is not unlikely that another demagogue in Congress will rise up and follow the late Senator's example. The situation needs careful watching.

The muckraking "New York Journal-American" for instance, recently filled a leading article with vituperative references to Greek shipowners who, it claims disregard their obligations to the country that protected them from communism, made them rich and allows them to disport themselves with their yachts on the French Riviera.

Mr. Joseph Curran is also making hay while the sun shines. This American labour boss considers that all cargoes for Cuba should be boycotted and has asked the I.T.F. to enforce such a boycott. "We should not allow ships to be chartered by the Soviets!" he declares, adding that the governments of the free world should see to it that these charters are stopped.

Finally, Mr. Curran recommends that all cargoes to Cuba, food cargoes included, should be blocked.

Meanwhile, Congress has decided that foreign aid to countries whose ships trade with Cuba should be stopped.

All this fuss has had a certain effect on some shipowners who have decided that it is probably safer to lay up a ship than accept a Cuban charter, which isn't such a profitable proposition anyway. We have specific cases in mind.

## Sponge fishing

1962 has been a successful year for sponge-fishers, particularly off the coast of North Africa, according to reports received by the Ministry of Industry.

The quality of the sponges is excellent and the catch is of such size that production by the end of August will more than cover running expenses for the whole year.

Meanwhile, the sponge-fishing industry is planning several reforms to cope with the dwindling supply of sponges brought about both by depletion of the fishing beds and nationalistic tendencies on the part of

the North African countries off whose shores the beds lie.

Thus, Greek sponge fishers have decided to participate in local concerns, such as the one at Cyrenaica, which are being reorganised and which will go into production next year. Greek participation will amount to 49% of a share capital of 10,000 Libyan pounds to start with.

The Cyprus Government, also, which has refused permission to Greek fleets to fish for sponges off the coasts of Cyprus, is reportedly negotiating contracts with Lebanese fleets for exclusive rights at fifty pounds per vessel per month and a ten percent cut of the total catch.

Although this report is unconfirmed, the above measure is understood to have been dictated by the desire of the Cypriots to deny permission to Turkish sponge fishers to fish in Cypriot waters. They could not in fairness do this without denying the same right to the Greeks as well.

## Indian-Greek cooperation

The sale by Court Line of five 11,000-ton cargo vessels built between 1952 and 1956 to an Indian firm for one and a half million pounds caused a minor sensation in London and international shipping circles.

Building cost of these ships is estimated at six million pounds. It is to be noted that the Indian firm in question is one quarter owned by Messrs. Kulukundis who have already transferred seven Liberty ships to this firm in exchange for their 25% participation in it. Meanwhile, with a loan from the Indian Government, this same firm has ordered eight motorships of 32,500 tons each to be used as bulk carriers from Mitsubishi in Japan.

## Shipping exchange

According to Bank of Greece statistics, shipping exchange earnings between January and end July, 1962 amounted to \$ 61,923,000 as against \$ 57,654,000 during the same period in 1961. This represents an increase of \$ 4,269,000 or 7.4%.

This total can be broken down as follows: Freight and passage fares: \$ 7,586,000. Crew remittances: \$ 20,982,000. Shipowners' remittances: \$ 30,337,000. Ships' stores and repairs: \$ 1,134,000. Contributions to pension funds: \$ 713,000. Taxation: \$ 1,171,000.

The most important increase was in shipowners' remittances as compared to the figure for the previous year which was \$ 25,259,000. Thus, in 1962, there was an increase of \$ 5,770,000 or 20.1%. Crew remittances, on the other hand, increased only by \$ 1,051,000 or 5.27%. The increase in shipowners' remittances, according to a view expressed by the Ministry of Mercantile Marine, is also due to the fact that part of the wages of their crews are paid locally by means of drafts sent to Greece by shipowners for this purpose.

This accounts for the smaller increase in crew remittances in spite of the fact that employment and the number of Greek ships in service have been increasing steadily during the past years.

Another reason for the increase in shipowners' remittances is the extensive "repatriation" of Greek-owned ships to the Greek flag which calls for greater exchanges between Greek shipowners and their home country, the setting up of offices in Greece, longer stays by Greek shipowners in Greece and investments by shipowners in other shore-based concerns.

Shipping income was derived from the following sources: United States: \$ 13,848,000. United Kingdom: \$ 39,903,000. EEC countries: \$ 1,982,000. OEEC countries: \$ 1,032,000. Soviet bloc countries: \$ 3,461,000. Other European countries: \$ 796,000. Middle East countries: \$ 540,000. Other countries: \$ 361,000.

During the same period, earnings from tourism amounted to \$ 40,260,000 as against \$ 31,230,000 in 1961. Earnings from emigrants' remittances amounted to \$ 66,980,000 as against \$ 54,935,000 in 1961.

## New buildings

— Messrs. N. I. Goulandris have ordered two 53,000-ton tankers in Japan. They will be equipped with 16,000 hp turbines. The first will be delivered at the end of 1963 and the second in early 1964. The price is \$ 111 per dwt, with 20% cash and the balance on credit for more than seven years.

— The Niarchos Group has also ordered an 89,000-ton tanker in Japan at the price of \$ 99.84 per ton gross, with propulsion machinery to be supplied by owners.

— Confirmation has also been received from Belgrade regarding the order of three 24,000-ton bulk carriers at Rijeka by Mr. C. M. Lemos, the M.A.N. diesel engines for these ships to be supplied by owners.