

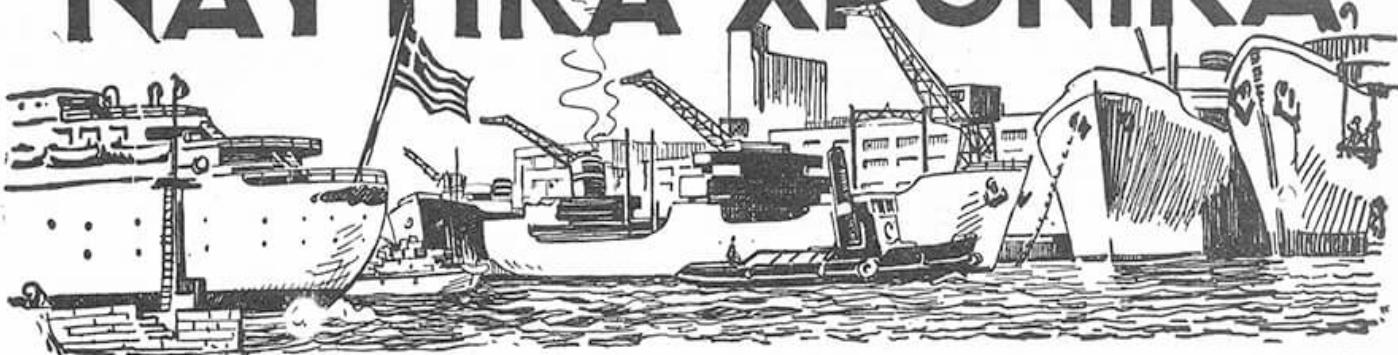
NAYTIKA XRONIKA



1η Νοεμβρίου 1962

Αρ. Φύλλου 658/417

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΙ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 658/417

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1962

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΚΟΥΒΑ

'Από της 23ης Οκτωβρίου ήρχισεν ό αποκλεισμός των πρὸς τὴν Κούβαν καὶ ἀπὸ αὐτὴν μεταφορῶν. Ό κ. Κέννεντυ εἶδεν εἰς τὸ διάγγελμά του: «Ο αὐτοτρόπος ἀποκλεισμός τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν πρὸς τὴν Κούβαν θὰ ἐπεκτοθῇ, ἐάν παραστῇ ἀνάγκη καὶ εἰς ἄλλα εἰδῆ, πλὴν τῶν στρατιωτικῆς φύσεως φορτίων. Δὲν ἀρνούμεθα, ἂλλα τούτοις, τὰς ἀνάγκας διασιώσεως τοῦ λαοῦ τῆς Κούβας».

Εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς μεταφορᾶς πολεμικοῦ ὑλικοῦ περιορίζεται ὁ ἀποκλεισμός. Ισως καὶ τὰ πετρέλαια νὰ περιληφθοῦν τελικῶς εἰς τὸν πίνακα τῶν ἀπαγορευμένων. Εἰσερχόμεθα πάντως εἰς τὴν ἀποσφήνισιν τῆς χώρους καταστάσεως, ὑπὸ τὴν ὅποια τὰς τελευταῖς ἔδομάδας ἔχουσεν ἡ παγκόσμιος ναυτιλία, ιδιαιτέρως δὲ ἡ ἐλληνική. Θὰ ἀποχωρήσουν, πιστεύουμεν, τοῦ προσκήνιον οἱ ἀνεύθυνοι ἐργατοπατέρες τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιονς», διὰ νὰ ἀσκηθῇ πλέον ὁ ἐλεγχός τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν πλοίων ἀπὸ τὰς ὑπευθύνους ἀμερικανικάς ναυτικάς ἀρχάς.

Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ τελοῦν ἐν γνώσει τῶν τεθέντων περιορισμῶν. Υπὸ ιδίων τῶν εἰδόντων θὰ ἀνολαμβάνουν τὰ πρὸς τὴν Κούβαν ταξίδια, πλήρως ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῶν διατυπώσεων καὶ τῶν συνεπειῶν μιᾶς τοι-σύτης ναυλώσεως.

'Απὸ τὰς σχετικάς δηλώσεις ἐκπροσώπου τοῦ Σταίητ Ντηπάρτμεντ ἐγνώσθη, ὅτι ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν σύστημα χορηγήσεως ἀδειῶν ναυσιπλοΐας πρὸς ἀποφυγὴν περιττῆς καθυστερήσεως, νηοφίας κλπ. εἰς ὑπὸ μὴ ἀμερικανικήν σημαίαν πλοία, τὰ ὅποια διέρχονται μέσω τῆς ζώνης ἀποκλεισμοῦ τῆς Κούβας καὶ κατευθύνονται εἰς μὴ κουβανικοὺς λιμένας, ὡς καὶ διὰ τὰ πλέοντα εἰς Κούβαν καὶ μεταφέροντα μὴ ἐπιθετικοῦ ἑξοπλισμοῦ ὑλικού σκάφη. Αἱ σχετικαὶ ἀδειαὶ χορηγούνται — ἀκόμη καὶ εἰς πλοία ἀνήκοντα εἰς τὸν Ἀνατολικὸν Συναστισμὸν — ὑπὸ ἀρμόδιον Ἀμερικανοῦ ὑπαλλήλου, εἰς τὸν τελευταῖον πρὸ τῆς ζώνης ἀποκλεισμοῦ λιμένα. Εἰς ἑσαιρετικάς περιπτώσεις πιθανὸν νὰ ἐφαρμόζεται νηοφία ἡ ἀνακοπή πορείας, πρὸς ἔλεγχον τοῦ φορτίου, ἐστὸν καὶ ἄν τὸ σκάφος εἴναι ἐφωδιασμένον μὲν ἀδειαὶ ναυσιπλοΐας. Σχετικά ἔντυπα παρέχονται ἀπὸ τὰς κατὰ τόπους Πρεσβείας, καὶ Προξενεία τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ περιοριστικά μέτρα θὰ περιλαμβάνουν τὰς κάτωθι προβλέψεις:

1. Κλεισμὸν τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων εἰς ὅλα τὰ σκάφη μιᾶς χώρας, ἐὰν σκάφος τι ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ηθελε κατοληφθῇ εἰς τὸ μέλλον μεταφέροντα ὅπλα καὶ πολεμικὸν ὑλικὸν εἰς τὴν Κούβαν.

2. Τὰ φορτία ἀμερικανικῆς βοηθείας δὲν θὰ φορτώνωνται ἐπὶ πλοίου ξένου, ἐὰν πλοίον τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ ηθελεν ἀπασχοληθῇ εἰς μεταφορὰς μεταξὺ τῶν χωρῶν τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ καὶ τῆς Κούβας.

3. Τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη καὶ τὰ ἀμερικανικὰ πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας θὰ ἀπέχουν πάσης μεταφορᾶς πρὸς τὴν Κούβαν.

4. "Ολοὶ οἱ λιμένες τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν θὰ κλεισθοῦν εἰς τὸ κάθε σκάφος, ὅπερ ἐν συνεχείᾳ τοῦ ταξιδίου του θὰ ἀπτησχολείτο εἰς μεταφορὰς μεταξὺ τοῦ συνεισφέροντος πλοίου καὶ τῆς Κούβας.

Πάντως, θαίσαι σὶ ἔξ Ἀμερικῆς, ἔξ ἐπιστροφῆς την πηγὴν, ἀνακοινώσεις ρητῶν καθορίζουν, ὅτι ὁ ἀποκλεισμός ἀποβλέπει εἰς τὰ πολεμικῆς φύσεως φορτία. Ἀπόδειξις αἱ μέχρι τούδε διενεργηθεῖσαι νηοφίαι. Δύο ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη — τὸ ἐν δεξαμενόπλοιον — ὑπέστησαν τὸν ἔλεγχον τῶν φορτίων των καὶ ἀφέθησαν ἐλεύθερα νὰ χωρήσουν εἰς τὸν προσιστόν των, τὴν Χαδάνων.

'Εκείνοι, πάντως, ποὺ κατεδείχθη ἀπὸ τὴν μέχρι τοῦδε ἔξονυχιστικῆν ἔρευναν ξένων παραπτητῶν, εἴναι τὸ γεγονός ὅτι τὰ Σοδίετ διαθέτουν πλήρως τὰ μέσα, τὰ ἔξασφαλίζοντα τὰς ιδίας των καιρίας μεταφορᾶς. Τὸ πολεμικὸν ὑλικὸν καὶ τὰς στρατηγικῆς σημασίας ὑλας διὰ τῶν σκαφῶν των καὶ μόνον μεταφέρουν. Τὰ ξένα ἀπασχολοῦνται εἰς τὰ νόμιμα φορτία — μεταξὺ αὐτῶν καὶ τὸ πετρέλαιον. Ο ἀπό-

κλεισμός, δηλαδὴ, δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ σοδαράν ἀναταραχὴν εἰς τὰς πρὸς τὴν Κούβαν ρωσικάς μεταφοράς.

Πάντως δὲν ἀπέχομεν ἀπὸ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς περιπλοκῆς.

'Η ἀπειλὴ τοῦ πολέμου ἀπομακρύνεται. Μετὰ τὴν διάλυσιν τῶν βάσεων τῶν πυραύλων, ὁ περαιτέρω ἀποκλεισμός θὰ κριθῇ ἄσκοπος. Πρὸς τὰ ἑκατοντάριαν μέτρα προστατεύεται τὴν θαλάσσην τῆς Κούβας.

ΑΙ ΥΠΕΡΒΑΣΙΑΙ

'Ἐν τῷ μεταξὺ οὔτε αἱ παραστάσεις τῶν πρεσβευτῶν εἰς τὴν Οὐασιτικήν, οὔτε αἱ ἔντονοι διαμαρτυρίαι ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης δὲν φαίνεται, μέχρι τούλαχιστον, τῶν ἐκλογῶν, νὰ χαλιναγγήσουν τοὺς μαινομένους Ἀμερικανούς ἐργατοπατέρας εἰς τὰς ἔκτος κάθε νόμου καὶ λογικῆς ἐπιθέσεως τῶν κατὰ τῶν ξένων πλοίων. Οἱ ἀρχηγοὶ τῶν ἑκμηταλεύονται τὴν υστερίαν, ἥτις δισκοτέχει τὴν ἀμερικανικὴν κοινὴν γνώμην διὰ τὴν θλιβεράν, πράγματι, περιπέτειαν τῆς Κούβας. Υποκαθιστούν αὐτὴν τὴν κυβέρνησιν, ἐφαρμόζοντες κατὰ πλοίων φίλων καὶ συμμάχων κρατῶν μέτρα προκαλοῦντα τὴν ἀγανάκτησιν, τὰς δυσαρεσκείας καὶ τὰς προστριβάς εἰς στιγμὰς τόσον δυσκόλους διὰ τὸν Δυτικὸν Κόσμον. Ο Κάστρο καὶ ὁ Κρούστσεφ ἀσφαλῶς θὰ ἐπιχαίρουν.

Θὰ καταφύγουν, ἃν χρειασθῇ, εἰς τὰ ἀμερικανικά δικαστήρια οἱ πλοιοκτῆται, τὰ σκάφη τῶν ὅποιων ὑπέτησαν ήδη τὸ λιμενεργατικὸν «μπούκοτάζ». Αἱ ἐν ψυχρῷ ἀποφάσεις τῶν δικαστῶν θὰ συγκρατήσουν τὴν ἡδη οἰκτρῶν κατάστασιν ἀπὸ τοὺς νὰ φύσῃσε εἰς τὴν ἀνάρχιαν, τὴν ὅποιαν ἔχουν ἡδη δημιουργήσει διὰ τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν οἱ ἔξωφρενισμοὶ τῶν «γιούνιονς». Απὸ τῆς ἐλληνικῆς πλευρᾶς αἱ ζημίαι ηρχισταν συσσωρευμέναι. Σκάφη ἐλληνικά ύφιστανται τὸ «μπούκοτάζ» καὶ οἷς μόνον τὸ ποσεγγίσαντα εἰς Κούβαν, ἀλλὰ καὶ αὐτὰ τὰ μετασχόντα εἰς μεταφοράς σιτηρῶν διὰ τὸν Κίναν!

Τελοῦμεν ἐν πλήρει γνώσει τῶν δύον διαβημάτων, προφορικῶς καὶ δι' ὑπομνημάτων, προέβη ὁ κ. Αδέρωφ κατὰ τὴν εἰς Νέαν Υόρκην πρόσφατον παραμονὴν του, οχι μόνον διὰ τὸ ὑποδειχθὲν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν γενικὸν μέτρον τῆς ἀποχῆς καὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἀπὸ τὰς μεταφοράς τῆς Κούβας, ἀλλὰ καὶ ιδιαιτέρως διὰ τὴν δυσκόλου θέσιν τῶν προναυλωμένων καὶ χρονοναυλωμένων σκαφῶν. Εναυλώθησαν προτοῦ καν τάρχισῃ ἡ συζήτησις περὶ συστάσεων καὶ μέτρων ἀποχῆς.

Δυνάμεθα, πράγματι, νὰ παράσχωμεν τὴν διαβεβαίωσιν, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ κυβέρνησις διὰ τοῦ ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μὲ τὰς ἀλλὰς ναυτικάς χώρας, ἐπράξει πλήρως τὸ καθῆκον. Καμμίαν δὲν παρέλειψεν ἐνέργειαν. Καὶ ὑπάρχουν δάσιμοι πληροφορίαι, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις μετά τῆς δεούσης προσοχῆς ἔξεταζε ἡδη τὴν περίπτωσιν τῶν προναυλωμένων ἐλληνικῶν σκαφῶν. Πλήρης σχετικὸς κατάλογος θὰ ὑποβληθῇ διὰ τοῦ ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν.

Θέλομεν, ἐν ταυτῷ, νὰ πιστεύωμεν, ὅτι σωφρονέστεραι σκέψεις θὰ ἐπικρατήσουν εἰς τοὺς ιθύνοντας τὰ «γιούνιονς» καὶ ὅτι ἀπὸ τὴν Οὐασιτικήν θὰ προέλθῃ ἡ προστασία τῶν ύφισταμένων τὴν λιμενεργατικήν πίεσιν ξένων πλοίων, ἐν οἷς καὶ τῶν ιδικῶν μας.

Ἡ ύγιης, ἀλλως τε, μερὶς τῆς Ἀμερικανικῆς Κοινῆς Γνώμης, ἥρχισεν ηδη ἀντιδρώσα κατὰ τῶν ὑπερβασίων τῶν «γιούνιονς». Οι «Τάιμς τῆς Νέας Υόρκης» ἐν κυρίῳ τῶν ἄρθρων — πιστὴν μετάφρασιν τοῦ δημοσιεύομενον κατοτέρω — ἡσχολήθησαν εἰς τὸν 10ης Οκτωβρίου μὲ τὸ μπούκοτάζ. Γράφουν:

«Τίς θὰ πρέπει νὰ ὀσκῆ τὴν ἔξωτερην πολιτικὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν; Οἱ ἀμερικανοὶ ἐλέγχουνται, καὶ διορισθεῖσαν κρατικοὶ ἐκπρόσωποι ή ὁ οἰσοδήποτε ιδιωτικὸς ούμπος πολιτών, οἱ οἵοις ἔτυχε νὰ κατέκουν τὴν μιαν ἡ τὴν ἀλλήν νευραλγίκην θέσιν εἰς τὴν οἰκονομίαν μας; Εἴναι πρόκειται νὰ παρθύμωμεν τὴν ὄναρχην εἰς τὰς ἔξωτερικὰς μας σχέσεις, εἴναι προφανές, ὅτι η διαμόρφωσις καὶ ἡ ὄσκησις τῆς ἔξωτερηκής πολιτικῆς θὰ πρέπει νὰ παραμείνει εἰς τὴν κυβέρνησιν, ἥτις οἷς μόνον ἀπὸ τὸ Σύνταγμα εἶναι ἐπιφορτισμένη μὲ τὸ ἔργον τουτοῦ, ἀλλὰ καὶ εἰναι καλύτερον πληροφορημένη ἐπὶ τῶν πολυπλόκων ζητημάτων τῆς ἔξωτερηκής πολιτικῆς, δύον

και ὅτι ὅμιλος τις ιδιωτών δυνατόν νόθηλη νό πιστεύη τὸ ἀντίτετον.
«Πόντα ταῦτα είναι στοιχειωδῶς καὶ οὐσιαστικῶς αὐτόθηλα. 'Ἄλλ' ἀκριδός τὴν
βασικὴν σύτην ὄρχην τὸν νόμον καὶ τὸν θεσμὸν μας προσδόλλουν — ὅχι διὰ πρό-
την φοράν — οἱ ηγέται τῆς «Διεπιθεντούς 'Ενωσεως τῶν 'Ἐργατῶν Λιμενῶν», οἵτινες
καὶ παρακούντιν τὸ μέτη τῆς ἔλογον. 'Ενώσεως, νό ἀρνηθῶν τὴν φορτοκόρτωσιν
φορτίν ἀπό καὶ διὰ τὴν Ρωσίαν καὶ νό «μπούκοτάρουν» πλοία πάσης ἐφοπλιστικῆς
ἐπιχειρήσεως, ἔξυπρετούντα τὴν Κούδαν.

«Καὶ λέγουν οἱ ηγέται αὐτοῖς, ὅτι γνωρίζουν τὰς ὄντας τῆς ὁμερικανικῆς ἔδω-
τερῆς πολιτείας καλύτερον ἀπό διὰ τας γνωρίζει τὸ Κογκρέσον καὶ διὸ Πρόσδρος
'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ὅτι, τέλος, προτίθεται διὰ τῆς μονοπλεύρου ἐνέργειας
των νό διορθώσουν τὰς σοδαράς κατ' οὔτοὺς ἐλεῖσφεις τῶν νόμων καὶ τῶν κανονι-
σμῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Καὶ θὰ ἀπέτελε τοῦτο μάτιον ὄντευντον καὶ ἀλασ-
νικὴν τούλασίστον συμπεριφοράν, ἔνων είναι φανερόν, ὅτι πέραν οὔτης μία τοιαῦτη
τὸ ἐπόπτιον μὲν τὴν 'Αμερικήν είναι ὥδη σούσιδως πειρισμένον διὰ τῶν ἐντεῦθεν
ἔφορμοδουν κανονισμῶν, οἵτινες ἀπαγορεύουν τὴν πλάσμαν στρατηγικῶν εἰδῶν
εἰς τὴν Ρωσίαν. Αἱ ἐξ αὐτῆς εἰσιγάγαι εἰς τὴν 'Αμερικὴν ὄντλον, διὰ τὸ πα-
ρελθόν ἔτος, εἰς 23.3 ἔκατον, δολ., ἔνων αἱ εἰς τὴν Ρωσίαν ὁμερικανικοὶ ἐξαγωγαὶ
ἔφορμον τὰ 42.5 ἔκατον, δολ. Τόσον διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, δοσον καὶ διὰ
τὴν Ρωσίαν, αἱ τοιαῦται ἐμπορικοὶ σχέσεις είναι πόσον σημασίας, καθ' ὅτι ἀπό-
τελον κλάσμα μικρὸν τῆς συνολικῆς ἐμπορικῆς των κινήσεως.

«Ἐξ ἀλλοῦ, τὸ 'κρυπτοκάπτη», όπερε προτίθεται νό ἐπιεικής ἡ «Διεπιθεντούς 'Ενωσεως
Λιμενεργατῶν» κατό των πόδων ποιὸν ὄντλον εἰς ναυτικάς ἐπιχειρήσεις, ἔξυπρε-
τούντας τὴν Κούδαν, διὰ περιέλεκτε τὰς σχέσεις μας καὶ μέ φιλικάς ἐπίσης χώρας.
Οἱ ὥδη προτεινόντες παρε τῆς ὁμερικανικῆς κυβερνήσεως πειρισμού, διὰ ἀποδει-
χθῆται είναι δύσκολον νό ἐφορμοδούν πρὸ τῶν ἀντιρρήσεων πολλῶν συμμαχικῶν
ναυτικῶν χωρῶν, ἐνώ οἱ ηγέται τῶν εγινόντων προτεινούν νό χωρῆσον ἐπι περι-
τέρω. 'Η δυσαρέσκεια, σμός, ηγίτης θηλεί προκλήση ἐκ τῆς ἐπιπούχους ὄσκησεως τοῦ
«μπούκοτάρου» θὰ είναι ἀσφαλῶς πρὸς δύσκολος τοσον τὸν Κάστρο, δοσον καὶ τοῦ
Κρούσταφο.

«Οἱ λιμενεργάται καὶ οἱ ἀρχηγοὶ των — τοὺς συμβουλεύουμεν — ἀς ἀνοθεωρήσουν,
νηφαλιώτερον σκεπτόμενοι, τὴν πρότασιν των.

ΑΙ ΝΗΟΨΙΑΙ

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δύλαιοι αἱ κύδιοι ναυτικαὶ χώραι καὶ αἱ ἀρμό-
διαι ἐφοπλιστικοὶ ὄργανωσίσις μετά δυσφορίας ἡνέχθησαν τὸ μέτρον
τοῦ διπολεισμοῦ, ἐπιβαλλομένου ὑπὸ κατάστασιν εἰρήνης, αἱ πληρο-
φορίαι συγκλίνουν εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ θὰ
δεχθούν τοὺς ἐπιβαλλομένους πειρισμούς καὶ θὰ συμμορφωθοῦν πρὸς
τὴν ῥητὴν ἀπαγόρευσιν τῶν κυβερνήσεων των διὰ τὴν μεταφορᾶν πολε-
μικοῦ ὑλικοῦ καὶ στρατηγικῶν εἰδῶν. «Οσον ἀφορᾷ τὰ διαδίκια πρὸς
τὴν Κούδαν μὲ νόμιμα φορτία ἡ ευθύνη αὐτῶν ἐπαφίσται εἰς τοὺς
πλοιοκτήτας, λαμβανομένων ὑπὸ δύνην τῶν πειριστικῶν μέτρων περι-
μεταφοράς φορτίων ὁμερικανικῆς βοηθείας καὶ ὑπὸ κρατικῆν χρημα-
τοδότησιν.

Χαρακτηριστικὸν τῆς ἀπροθυμίας τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὰ πρὸς
τὴν Κούδαν ταξίδια, είναι τὸ γεγονός, ὅτι οὐδὲ εἰς ἐφοπλιστὴς ἐδέ-
χθη προσφερομένας χρονοναυλάστεις ἀπὸ τοὺς Κινέζους, χωρὶς τὴν
ρητὴν ἔξαρτεσιν τῆς προσεγγίσεως τῶν πλοίων εἰς Κούδαν.

Αἱ διατοχθεῖσαι ἔξ ἀλλοῦ νηφοίσι ἀπὸ μέρους τῶν ὁμερικανικῶν
πολεμικῶν ἐγένοντο καὶ αὐτά ἀποδεκτά. Αἱ δόηγισι λ.χ. πρὸς τὰ
ἀγγλικά πλοία είναι θηταί. Νά συμμορφώνωνται πρὸς τὰς διαταγάς
τῶν περιπολικῶν σκαφῶν.

«Ἡ 'Ελλας ἐδέχθη ἀμέσως διὰ τὰ πλοία τῆς τὴν νηφοίαν. Τὸ ὑπουρ-
γεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλε τὴν νύκτα τῆς 24ης 'Οκτωβρίου
τὴν ἀκόλουθον τηλεγραφικὴν διαταγὴν πρὸς ἀπαντα τὰ ἐν πλῷ εὑρισκό-
μενα παντοπόδα ἐλληνικά πλοία:

«Κατόπιν τῶν ληφθέντων ὑπὸ τῆς ὁμερικανικῆς κυβερνήσεως μέ-
τρων, ἀπαντα τὰ πλοία τὰ πλέοντα πρὸς τὴν Κούδαν, ώς καὶ τὰ δια-
πλέοντα τὰς πέριξ αὐτῆς θαλασσίας πειριχάς, ἐντέλονται ὅπως δέ-
χωται τὸν ἔλεγχον τῶν ὁμερικανικῶν πολεμικῶν σκαφῶν καὶ ἀερο-
σκαφῶν καὶ συμμορφούνται πρὸς τὰς δόηγισι αὐτῶν».

ΤΑ ΠΡΟΝΑΥΛΩΜΕΝΑ

«Ἡ 'Ενωσις τῶν 'Εφοπλιστῶν, ἐν συνεχείᾳ προφορικῶν διαδημάτων
της καὶ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν πειριπέταιν τῆς Κούδας συσκέψεων μὲ
τοὺς ἀρμόδιους ὑπουργοὺς 'Εξωτερικῶν καὶ Ναυτιλίας, ὑπέθαλε πρὸς
αὐτοὺς τὸ κάτωθι ὑπόμνημα. 'Αναφέρεται εἰς τὸ ζῆτημα τῶν προνα-
λωμένων καὶ χρονοναυλωμένων ἐλληνικῶν σκαφῶν.

Κύριοι 'Υπουργοί,

Σχετικῶς πρὸς τὸ ἀνακύψων προσφάτως ζῆτημα τῶν μεταφορῶν τῆς
Κούδας καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν διαβημάτων τῆς ήμετέρας 'Ενωσεως, ἔχο-
μεν τὴν τιμὴν νά ἐπικαλεσθῶμεν τὴν ἀμεσον ὑμέτεραν προσοχὴν ἐπὶ
τῶν κάτωθι:

1) 'Η ἡμετέρα 'Ενωσις, κατ' ἔξαρτεσιν ἀπὸ τὰς ἐφοπλιστικὰς 'Ορ-
γανώσεις ἀλλού ναυτικῶν χωρῶν, συμμορφουμένη πρὸς τὴν ὑπὸ τῆς
Σεβαστῆς Κυβερνήσεως τηρουμένην ἐπὶ τοῦ προκειμένου πολιτικὴν ἐ-
σπευσε νά προδῇ εἰς ἔντονον σύστασιν πρὸς τὰ μέλη της, ὅπως ἀπό-
σχουν τοῦ λοιποῦ διοσχερῶς ἀπὸ τοῦ νό συνάπτουν οἰασδήποτε συμ-

βάσεως μεταφοράς πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Κούδαν διὰ πλοίων ὑπὸ 'Ελληνι-
κῆη σημαίαν.

«Η τοιαύτη ἐνέργεια πρέπει, πιστεύομεν, νά ἐκτιμηθῇ ιδιαιτέρως τό-
σον ὑπὸ τῆς Σεβαστῆς Κυβερνήσεως, δοσον καὶ ὑπὸ τῆς 'Αμερικανικῆς
τοιαύτης, διότι ὑπὸ τάς σημερινάς συνθήκας τῆς σοδούσης μακροχρο-
νίου καὶ διστάτης ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἡ 'Ελληνική ναυτιλία καὶ ὁ
'Ελληνικός ἐφοπλισμός ἔχουν πληγὴ διαρύτερον πάσης ἀλλης ναυτι-
λίας καὶ ἀλλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὅπως ἀποδεικνύει τὸ ηύξη-
μένον ποσοστὸν τῶν παρωπλισμένων καὶ συνεχώς παροπλιζομένων ἐλ-
ληνικῶν πλοίων.

Τούτο ὁφείλεται κυρίως: α) εἰς τὴν κατὰ τὸ μέγιστον μέρος συγ-
κρότησην τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐκ πλοίων ταπιρῆς καὶ δεξα-
μενοπλοίων, τὰ ὅποια υφίστανται τὰς συνεπειάς τῆς κρίσεως, διότι
τὸ συνεχῶς πειριζόμενον κύλον δράσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων λό-
γω τῆς ἀσκουμένης ὑπὸ τῆς προτιμήσεως τῆς ἐθνικῆς των σημασίας εἰς τὰς ἐθνικάς
τῶν μεταφοράς, γ) εἰς τὴν ἀδυναμίαν παροχῆς ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευ-
ρᾶς οἰκονομικῆς ἡ ἀλλης ἀρωγῆς εἰς τὰς ἐλληνικὰς ναυτιλιακὰς ἐπι-
χειρήσεις.

«Ὦς ἔκ τούτου η ἀπώλεια ἐνός ἀξιολόγου τομέως ἔργασίας τῶν ἐλ-
ληνικῶν πλοίων, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἀποτελεῖ πραγματικὴν
θυσίαν ζωτικῶν συμφερόντων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μὲ δυσμε-
νεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς γενικωτέρας οἰκονομίας τῆς χώρας.

«Ἐπὶ τοῦ σημείου, μάλιστα, τούτου θὰ ἔδει, νομίζομεν, νὰ ἐπιστηθῇ
ιδιαιτέρως ἡ προσοχὴ τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια θὰ ἡτο
δυνατὸν νὰ παράσῃ ἀντιστάθμισμά τι εἰς τὴν προσγενομένην ζημίαν
διὰ παροχῆς ἔργασίας εἰς τὰ ἐλληνικά πλοία εἰς τὰς ἀμερικανικὰς
μεταφοράς.

2) Εἰς τὰς μεταφοράς τῆς Κούδας ἀπησχολοῦντο μέχρι τοῦδε καὶ
ἐλληνικά πλοία, ναυλώμενα ὑπὸ νομίμους ἐμπορικάς συνθήκας, ἐφ' ὅ-
σον οὐδεμία ἀπαγόρευσις υφίστατο ἡ οὐδείς εἶχε τεθῆ πειρισμός.

Μόλις κατὰ τὴν 29ην λήξαντος μηνός, διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 75555) 2276 έγγραφου τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας ἐζητήθη τὸ πρῶτον ἀπὸ τὴν ήμετέραν 'Ενωσιν ὥπως προδῆμα εἰς τὸν πρώτην πρόσχον ἐκ τῶν μεταφορῶν τὸ διάστημα της ημέρας της Κούδας.

3) Ὡς είναι γνωστόν, εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς αἱ ναυλώσεις συνάπτονται εἴτε κατὰ ταξίδιον εἴτε δι' ὠρισμένην χρονικήν περιοδον, ἐπιβάλλονται διὰ διαρύτας προσετέλεσαν πλόας πρὸς Κούδαν εἴτε εἰσέκενται πειριστήτας, ἔχοντες τὴν ἐπιτήρησην τῶν ἀνειλημμένων διὰ τῶν σχετικῶν ναυλοσυμφώ-
νων ὑποχρεώσεων.

«Ἀνακύπτει, διθεν, συνάπτονται εἴτε κατὰ ταξίδιον εἴτε δι' ὠρισμένην χρονικήν περιοδον, ἐπιβάλλονται διὰ διαρύτας προσετέλεσαν πλόας πρὸς Κούδαν εἴτε εἰσέκενται πειριστήτας, ἔχοντες τὴν ἐπιτήρησην τῶν ποιούτων πλόων εἴτε εἰναι χρονοναυλωμένα καὶ θὰ διαταχθοῦν, ἔνδεχομένως, ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν, καθ' ὃ ἔχουν οὗτοι δικαίωμα, ὥπως
ἐκτελέσουν τοιαῦτα ταξίδια.

4) Ὁσον αἱ ναυλώσεις τῶν πλοίων τούτων είχον ἐνεργηθῆ εἰς ἐπο-
χῆη ἀνύπτοντο διὰ τοὺς πλοίοις ποιοκτήτας, διότι, ὡς ἀναφέρομεν ἀνωτέρω, μόλις διὰ τοῦ ἀπὸ 29 Σεπτεμβρίου ἐ.ε. έγγραφου τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας ἐτέθη διὰ πρῶτην φοράν θέμα μεταφορῶν πρὸς Κούδαν, είναι ἀναντίρρητον ὅτι αἱ ναυλώσεις αὐταὶ κατ' οὐδένα λόγον δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ώς γενιόμεναι παρὰ τὰ ὑπὸ τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως λαμβανόμενα νό μέτρα ἡ παρὰ τὴν σύστασιν τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ ὡς συνεπαγόμεναι οἰασδήποτε φύσεως συνεπείας καὶ κυρώσεις.

4) Γνωρίζομεν ὅτι ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς δὲν ύφισταται περίπτωσις
ἐπιβολῆς κυρώσεων καὶ ὅτι τὸ δόλον θέμα ἔχει δημιουργηθῆ μονομερῶς
ὑπὸ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς 'Αμερικῆς, ώς δὲ εὐηρεστήθητε νά
μᾶς ἀνακοινώσητε ἔχουν γίνη ἦδη σχετικαὶ ἐνέργειαι πρὸς τὴν 'Αμερι-
κανική Κυβερνήσην ἐπὶ αὐτοῦ.

«Υποδάλλομεν καὶ πάλιν τὴν θερμὴν παράκλησην ὥπως ἔξαντλησθῆτε
πάν δυνατὸν μέσον ὥπως ἡ 'Αμερικανική Κυβερνήσης ἐπιδείξῃ τὴν φει-
λομένην κατανόησιν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζῆτηματος καὶ ἀναγνωρίσῃ
ἄφ' ἔντερου τὴν διοχερεστάτην θέσιν, εἰς ἣν πειράγονται οἱ ἀνδι-
φέρομενοι πλοιοκτήται, οἱ ὅποιοι ἀντιμετωπίζουν σήμερον τὸ διλῆμμα
εἴτε νά ἀποστοῦν τῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων μὲ καταστρεπτικά
δι' αὐτοὺς συνεπείας, ἐφ' ὅσον δὲ δύνανται νὰ ἐπικαλεσθοῦν νόμιμον
δικαιολογίαν, εἴτε νά συμμορφωθοῦν, ώς ὁφείλουν, πρὸς ταύτας, ὅποτε
θέμπεσσον εἰς τὰς 'Αμερικανικάς κυρώσεις. Προβάλλει, ἐπομένως, τὸ
ἐρώτημα, ποιος θὰ ἀναλάβῃ νά πληρώσῃ τὰς προκληθησομένας τερ-
στίας ζημίας, ἐφ' ὅσον οἱ πλοιοκτήται οὐδεμίαν εύθυνην ὑπέχουν ἐπὶ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑ Ι- ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

LONDON E.C. 3

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

τού προκειμένου;

Η έπιλυσις τρύπη προβλήματος τούτου είναι, νομίζομεν, εύχερής, έτσι όπως η αμερικανική πλευράς ή δέουσα λογική και έκτιμηθή κατ' αξίαν ή τηρηθείσα επί τού προκειμένου στάσις έτσι μέρους της Ελληνικής Κυβερνήσεως και τών Ελλήνων έφοπλιστών, οι οποίοι προέβησαν, μόνον ούτοι και έτσι μεγάλη ζημία τών έπιχειρήσεών των, είς ένεργειαν άντιθετον πρός τήν στάσιν τών συναδέψων των τών άλλων ναυτικών χωρών, έναντι τών όποιων εύρισκονται ήδη έκτεθειμένοι.

Δέον νά σημειωθῇ, ότι αἱ περιπτώσεις ανεύλημένων ύποχρεώσεων είναι έλαχιστα έν συγκρίσι με τού προσοχής ή τού δύκον τών μεταφορών τῆς Κούβας, καὶ, ώς έκ τούτου, ούδελλως θα έπρεπεσσον τὸν έφοδισμόν ταύτης, έφ' ὅσον ούτος θὰ έκτεληται ήπο πλοίων άλλων σημαίων, τὰ όποια δεν θὰ δεσμεύωνται ήπο τῶν άμερικανικῶν κυρώσεων.

Θέτοντες τὰ ἀνωτέρω ὑπ' ὄψιν «Υμῶν, Κύριοι 'Υπουργοί, παρακαλούμενοι, δησας δοθῇ ή δέουσα ἄνεμος προσοχή ἐπὶ τοῦ σοδαροῦ τούτου ζητήματος καὶ δησας ἐπιδιωχθῇ ή ταχυτέρα δυνατή ρύθμισις, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ότι οι δεσμευμένοι διὰ ναυλώσεων τῶν πλοίων των πλοιοκήτηται είναι ύποχρεώμενοι δησας ἄνευ ἀναθολῶν ή παρελκύσεων διαθέτουν ταύτα διὰ τὴν έκτελεσιν τῶν πλοίων, δι' οὓς έναυλωθήσαν, άλλως ύποκεινται εἰς θαυματάς ζημίας καὶ κυρώσεων.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Διὰ τὴν "Ε.ω.Σ.Ν. Ελλήνων Έφοπλιστῶν

'Αθῆναι 15 'Οκτωβρίου 1962

B. ΡΟΣΟΛΙΜΟΣ

Τὰ κάτωθι έλληνικά πλοῖα, κατόπιν έρευνής τῆς «Ένσεως τῶν Έφοπλιστῶν», ήτις ὅμως δὲν ἔτερματίσθη εἰσέτη, είναι προσαυλωμένα διὰ τὴν Κούβαν ή χρονοναυλωμένα ἀπὸ χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκο, ὥστε νὰ μὴ ἀποκλείεται νὰ διαταχθοῦν ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς των νὰ πλεύσουν πρὸς τὴν Κούβαν, πρὸς παράδοσιν η παραλαβὴν νομίμου, πάντως, φορτίου.

XRONONAYLWMENA

«Απόλλων»: Ρωσική χρονοναύλωσις διετής ἀπὸ 22 Σεπτεμβρίου 1961. Παρεδόθη τὴν 2 Μαρτίου 1962. Ταξίδια παγκόσμια, έξαιρουμένου τοῦ Ισραήλ, τῆς Φορμόζας, λιμένων Κίνας μεταξὺ Χογκ-Κούκ καὶ Σαγκάκης.

«Νόρθ Εμπρεξ»: Ρωσική χρονοναύλωσις 18/24 μηνῶν διαρκείας, ἀπὸ 8 Σεπτεμβρίου 1961. Νόμιμα φορτία, έξαιρουμένων ἐπικινδύνων.

«Νόρθ Κουρίν»: Ρωσική χρονοναύλωσις 18/24 μηνῶν, συναφθεῖσα ἀπὸ 15 Σεπτεμβρίου 1961. Υπὸ τοὺς αὐτοὺς καὶ τοῦ προηγουμένου ναυλοσυμφώνου όρους.

«Αργονάυτης»: Κινέζοι ναυλωταὶ διὰ 5—8 μηνας. Σύμβασις συναφθεῖσα τὴν 15ην Σεπτεμβρίου 1962, ὅτε καὶ παρεδόθη τὸ σκάφος. Ταξίδια παγκόσμια.

«Παιδεστός»: Ναυλωταὶ τῆς Κούβας. Χρονοναύλωσις ἐτησία ἀπὸ Ιουνίου 1962, διὰ τὴν μεταφορὰν κυρίως ζώων ἀπὸ Καναδᾶν εἰς Κούβαν. Νόμιμα, πάντως, φορτία.

«Παμίτα»: Εἰς χρονοναύλωτὰς τῆς Κούβας, ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὄρους τοῦ «Παιδεστός».

«Καπετάν Πέτρος»: Χρονοναύλωμένον πρὸ τῆς κοίσεως τῆς Κούβας.

«Πρωτεύς» (τάνκερ): Χρονοναύλωμένον εἰς ηωσικὸν δογανισμὸν ἀπὸ 16 Αύγουστου 1960, μέχρι 31 'Οκτωβρίου 1964.

«Περσέν» (τάνκερ): Υπὸ τοὺς αὐτοὺς ως ἄνω όρους.

«Σύριος» καὶ «Άλιντε μπαράν» (τάνκερ): Υπὸ τοὺς αὐτοὺς όρους, ὅπως καὶ διὰ τὰ δύο προηγούμενα σκάφη.

ΑΠΛΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΚΟΥΒΑΝ

«Ανακρέων»: Ρώσοι ναυλωταί, ἀπὸ Λένινγκραντ διὰ Κούβαν. Ναυλοσύμφωνον 14 Σεπτεμβρίου 1962. Εφόρτωσα Λένινγκραντ 17 'Οκτωβρίου 1962.

«Λιμπερέϊτον»: Ρώσοι ναυλωταί. Απὸ Λένινγκραντ διὰ Χαβάνας. Συμβάσιον 14 Αύγουστου 1962. Εφόρτωσε 17 'Οκτωβρίου Λένινγκραντ. (Νόμιμα φορτία).

«Δέσπια»: Απὸ Ιγκάρκα (Σινδηρίας) διὰ Κούβαν. Ναυλοσύμφωνον 8 Ιουλίου 1962. Εξεφόρτωνε Κούβαν 17 'Οκτωβρίου. (Ξυλεία).

«Ιωάννης»: Ταξίδιον ἀπὸ Μοντεβίδεο διὰ Κούβαν (δημητριακά).

«Αγγελος»: Ταξίδιον διὰ Κούβαν. Ισως 4—5 σκάφη νὰ έχουν προναύλωσις καὶ νὰ έκτελούν ήδη ταξίδια πρὸς τὴν Κούβαν ἀπὸ συμμα-

χικάς, οὐδετέρας η καὶ κομμουνιστικά χώρας. Δύο η τρία ἀκόμη πιθανῶν νά είναι χρονοναύλωμένα ἀπὸ Κινέζους, οἵτινες δὲν ἀποκλείεται, καθ' ὃ έχουν δικαίωμα ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου, νά διατάξουν τὰ πλοῖα αὐτά νὰ πλεύσουν εἰς τὴν Κούβαν. Υφίσταται ἐπίσης ἐν ἐκτελέσει συμβόλαιον μεταφορᾶς 50 χιλ., τόννων σάκκων κενῶν ἀπὸ τὸ Πακιστάν διὰ Κούβαν, μὲ σκάφη έλληνικά τῆς τακτικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν 'Ανατολὴν "Οριεντ Μίντ - Ήστ.

Ἐν τῷ μεταξὺ σκάφη έλληνικά, προσαυλωμένα ἔμφορτα πλέουν πρὸς τὴν Κούβαν, ἄλλα δὲ χρονοναύλωμένα εἰς τοὺς Κινέζους καὶ τοὺς Ρώσους δυνατῶν νὰ διαταχθοῦν ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς των νὰ παραλάβουν φορτίον — νόμιμον πάντως — διὰ τὴν Κούβαν η ἀπὸ αὐτήν. Μετὰ τὴν ηνούμιαν θὰ ἐπιτραπῇ νὰ πλεύσουν εἰς τὸν προορισμό των. 'Εξεταστέον ὅμως: Αὐτὰ τὰ σκάφη η καὶ ἄλλα τῶν αὐτῶν ἐφοπλιστῶν θὰ ἀποκλείσθονται — τινὰ ἀπεκλείσθησαν ηδη — ἀπὸ τοὺς Αμερικανούς λιμενεργάτας; Θὰ παραλάβουν ηθὰ ἐκφορτώσουν φορτίον εἰς τοὺς Αμερικανικούς λιμένας;

KAI MIA STATISTIKH

Κατὰ τοὺς ἀνακοινωθέντας ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν «Μαριτάιμ 'Αντιμινιστρέισον» αἱ προσεγγίσεις σκαφῶν, ἄτινα ἔφερον τὰς σημαίας τῶν χωρῶν τοῦ ἐλευθέρου κόσμου διὰ τὸ μέχρι 31ης Αύγουστου ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου τοῦ 1962 χρονικὸν διάστημα, εἰχον ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Άριθ. πλοίων	Άριθ. ταξιδίων
Έλλαδος	97 (22%)	125 (22%)
Αγγλίας	78 (18%)	110 (19%)
Δυτ. Γερμανίας	46 (11%)	50 (9%)
Νορβηγίας	42 (10%)	55 (10%)
Λιβάνου	25	29
Ιταλίας	19	22
Ιαπωνίας	19	20
Δανίας	17	33
Λιβερίας	16	18
Σουηδίας	15	19
Γιουγκοσλαβίας	14	20
Όλλανδίας	12	14
Ίσπανίας	9	30
Παναμᾶ	8	8
Γαλλίας	5	5
Βελγίου	3	3
Φιλανδίας	3	3
Χιλής	1	3
Μαρόκου	1	2
Όνδούρας	1	1
Έλβετίας	1	1
Τουρκίας	1	1
Σύνολον	433	572

META TON APOKLEISMON

Ναυλώνονται σκάφη ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὴν Κούβαν. Καὶ πληρώνονται ναύλοι καλοί. Τὰ ναυλοσύμφωνα ἀναφέρουν τὰ 49/— διὰ γενικὰ ἐμπορεύματα, ἔναντι τῶν 32 πρὸ μηνός. 'Επὶ πλέον ὑπάρχουν πληροφορίαι, ὅτι 10/— κατὰ τόννον παρέχονται ώς «πρέμιον», μὴ ἀναφερόμενον εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον.

Ἐκείσθονται πρὸ ημέρων τοῖα σκάφη. Διὰ λόγους εύνοήτους δὲν κατονούζονται. Τὰ φέροντα τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου ἐπωφελούνται τῆς ἀπροθυμίας τῶν έλληνικῶν σκαφῶν νὰ ναυλωθοῦν.

Οσον ὅμως καὶ ἄν ἀποκρύπτωνται αἱ ναυλώσεις, η κίνησις τῶν πλοίων τῶν διερχομένων τὰ στενά ἐπισταμένως πάρακαλούθεῖται. 'Ελέγχονται αἱ κατευθύνσεις τῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης προερχομένων, εἰδικὴ δὲ ὑπηρεσία πληροφοριῶν δὲν παραλείπει νὰ λαμβάνῃ καὶ φωτογραφίας τῶν διὰ τὴν Κούβαν προοριζόμενων ἔμφορτων σκαφῶν.

Καὶ ἀκόμη: Οι Ρώσοι, ως ἄλλων τε ἀνεμέντο, ζητοῦν νὰ ἀγοράσουν λίμπετος, ἵνα συμπληρώσουν δι' ιδίων πλέον σκαφῶν, τὰς μεταφορικὰς τῶν ἀνάγκας, τὰς πρὸς τὴν Κούβαν κυρίως. Είναι τόσον χαμηλαὶ αἱ κρατούσαι τιμαὶ διὰ τὰ παλαιμετικῆς κατασκευῆς φορτηγὰ σκάφη, ὥστε η ἀγορὰ δέκα τοιούτων σκαφῶν νὰ μὴ είναι ἐγχειρήματα δυσχερές διὰ τὴν Μόδχαν. 'Εξεταστέον: Θὰ υπάρξουν οἱ πωληταί;

Ἄς σημειωθῇ, ότι καὶ οἱ Κινέζοι ηρχισαν ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν πρόσκτησιν σκαφῶν μεταπολεμικῆς, ὅμως, κατασκευῆς.

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. 35

PORT - TEWFICK

(SUEZ)

RASHED STR

P. O. B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

ΑΙ ΝΑΥΤΑΠΟΣΤΟΛΑΙ

Έπαναλαμβάνεται ότι πληροφορία, στην τοπογραφία, στην καταρτισθέντα και δημοσιευθέντα προώθεται πρός την κύρωση μαζί με την ναυταποστολήν πρωθείται πρός την κύρωση μαζί με την εφαρμογήν. «Αν τούτο έχει άκριδειας, τότε υπουργείον παραδίδεται την ρητήν ύποχεστιν, ητις παρεσχέθη πρός τινων ήμερων ἀπό το στόματος του κ. Κωτιάδη εις τους έφοπλιστάς, στην τούτο θέλει έπανασυζητηθῆναι και οτιδήποτε άποψεις θα τύχουν της δεούσης προσοχῆς.

Τὴν πλήρη ἀντίθεσιν των πρὸς τὴν δημοσιεύσην πυρήνων ἀνέργων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεν, διὰ τὴν ναυτολόγησίν των ἐπὶ τῶν ἑκεῖ καταπλέοντων πλοίων, ὑπέδειχαν ἡδη πρὸς τὸ υπουργεῖον οἱ ἔφοπλισταί. Καὶ ἡ ἀντίθεσις αὐτὴ μίαν καὶ μόνην ἔχει τὴν ἀφορμήν: Τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τοῦ συστήματος τῶν ναυταποστολῶν ἀποστερεῖται ὁ ἔφοπλιστής του δικαιώματος τῆς ἔδου ἐπὶ λογίῃς τοῦ πλωρώματος του. Εἰς τὸν λιμέναν τοῦ ἔξωτερικοῦ ὁ προξενικός λιμενάρχης θὰ ἐπιβάλλῃ εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν ἀπόλυτιν τοῦ μὴ προσοντούχου ναύτου ἡ θερμαστοῦ, ἔστω καὶ ἂν ὑπερεπαρκῇ ἔχῃ καὶ εὐδόκιμον ὑπηρεσίαν καὶ τὴν πρόσληψιν τοῦ ἀγάνωστου πτυχιούχου ἐκ τῆς ἀποστολῆς.

Οἱ ἔφοπλισταί, τούναντον, διατίθηνται νὰ δεχθῆ τὴν κανονικὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου του, προσλαμβάνων τὸν οἶνον αὐτὸς θὸς μετακαλέση ἐξ Ἐλλάδος κατάλληλον κατὰ τὴν ἀπόλυτον κρίσιν του προσοντούχον, ἐκ τῶν ἔδω προσφερομένων ἀνέργων.

Ἡ διαφορά, πιστεύομεν, εἶναι μεγάλη. Εἰς τὰς ναυταποστολὰς συχνότατα — τὸ παρελθόν αὐτῷ μᾶς διδάσκει — περιλαμβάνονται οἱ ἐπίτιθειοι, οἱ μὴ εὔκόλως ἀπὸ τὰς ἔδου γραφεῖαν ναυτολογούμενοι, οἱ φίλοι τῶν κρατούντων, τῶν προέδρων κλπ. κλπ. Πολλοὶ ἔξ αὐτῶν εἶναι καὶ ἀνεπιθύμητοι. Διατὶ ἡ πρόσληψις των ἐπὶ τῶν πλοίων νὰ καταστῇ ὑποχρεωτική;

Ἄνεξαρτήτως τῆς ἀνωμαλίας, τὴν ὄποιαν θὰ προκαλέσῃ ἀσφαλῶς ἡ τοιούτη παρέμβασις, προβάλλει καὶ τὸ ζήτημα τῶν δοπανῶν, τῆς ἀσκόπου, ἐπολοΐς, ἔξαντλήσεως τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ τῶν ὅχι ἀπιθάνων σκανδάλων περὶ τὴν διαχείρισιν τῶν σχετικῶν πιστώσεων διὰ τὰς ἀποστολάς.

Παρακαλεῖται ὁ κ. ὑπουργός νὰ δοσανίσῃ τὸ ζήτημα, πρὶν ἡ καταλήξῃ εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἀφορμῆς τοῦ μέτρου. Ἡ ἔκτασις, ἀλλως τε, τῆς ἀνεργίας δὲν δικαιοῦσε ἐνεργείας, αἵτινες μεγαλούτεραν ἀναταραχὴν παρὰ ἀνακούφισιν θὰ προσφέρουν. Ἡ προσοχὴ ἐπιβάλλεται.

Η ΚΑΜΠΗ

Ὕποχωρεῖ ἡ μᾶλλον κατέπαυσεν ἡ πρὸς τὸν ἀπαναπταρισμὸν στροφὴ τοῦ ἔφοπλιστικοῦ κεφαλαίου. Προβάνομεν εἰς τὴν διαπίστωσιν αὐτήν, τὴν θλιβεράν τῷ ὄντι, χωρὶς πρὸς τὸ παρὸν νὰ μᾶς ἀπασχολήσουν λεπτομερέστερον αἱ ἀφορμαί. Θὰ τὸ πράξωμεν ἐν καιρῷ, καταλογίζοντες, βεβαίως, καὶ τὰς εὐθύνας. Πρὸς τὸ παρὸν ἔχομεν νὰ προειδοποίησωμεν τοὺς «ἔγκεφάλους» καὶ τοὺς «ἀστυνόμους» τοῦ καλοῦ μας ὑπουργείου, διὰ τοὺς οὓσας καὶ σχιζησίας τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τοννάκι πρέπει νὰ πειρίουν, ἔφόσον θὰ ἔξακολουθήσουν ἐπιδεικνύοντες τὴν αὐτήν νοοτροπίαν, τὴν αὐτὴν συμπεριφορὰν πρὸς τὴν ἀπαναπταρισθεῖσαν Ναυτιλίαν. Οἱ ἔφοπλισταὶ ἀρχίζουν πλέον νὰ πειθῶνται, ὅτι τὸ κράτος καὶ τὰ ὄργανά του δὲν ἔφρονηματισθῶσαν ἀπὸ τὸ οἰκτρὸν παρελθόν. Ἔνω δύνανται νὰ παράσχουν εἰς τὸ ἔλληνικὸν πλοίον τητικήν τινα προστοσίαν ἀπὸ τὰ κατ' αὐτὸν ἔκ τοῦ ἔξωτερικοῦ πλήγματα, ἔρχονται ἐξ ἀντιθέτου νὰ ἐπιθάλλουν τὰς ἀμυχολογήτους παρεμβάσεις των, μέτρα ἀνόητα, ἔρχονται τοῦ πλοίου λαμβανόμενα.

Καὶ διερωτῶνται οἱ ἔφοπλισταί: Πρὸς τί ἡ περαιτέρω πρὸς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον στροφή; Πάμπολλαι αἱ ὀχληραὶ γραφειοκρατικαὶ διατυπώσεις, προκλητικὴ τῶν «ἔγκεφάλων» ἡ προδολή («αὐτὸς ἔφο», παρασκηνιακαὶ ἀντιδράσεις κλπ.) παρέμβασις τοῦ ἔργατικοῦ παρά-

γοντος, παντοῦ καὶ πάντοτε, ἔλεγχος ἔφαρμογῆς διατάξεων ἀντικειμένων εἰς τὴν ἡλικινὴν νουτιλιακὴν πραγματικότητα, ἀπροθυμία εἰς τὴν ληφίν καθέ μέτρου, δυναμένου νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ὀμαλότητα ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων (δραπετεύεις, ψευδασθενεῖς, δίκαιοι εἰς τὴν Ἀμερικὴν κλπ.), ἐπὶ πλέον δὲ φορολογία ἐπὶ τῶν ζημιῶν!

Ορθότατα προχθές ἀκομὴ διακεριμένος «Ἐλλήν ἔφοπλιστής — εἴκοσι μεταπολεμικής ναυπηγησίας μεγάλας μονάδας κέκτηται — ἐπίνιες πρὸς ὑπουργόν, χειριζόμενον τὸ θέμα τοῦ ἀποκλεισμοῦ τοῦ ἔλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν Κούδαν, ὅτι δὲν βλέπει τὸν λόγον νὰ φέρο ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ δύο ἀκόμη νεότευκτα σκάφη του, ἀφοῦ ἐκτεθειμένα είναι τὰ ἔλληνικά πλοῖα εἰς τὰς ἔξωθεν ἐπιθέσεις καὶ ἐν ταυτῷ τελεοῦντο παντοειδεῖς ἀστυνομικούς κανονισμούς.

Φάνεται, δυστυχῶς, ὅτι ὁ ἔρτασμὸς τοῦ χιλιοστοῦ πλοίου πάθει παραμείνει εἰς τὰ χρονικά τῆς Ναυτιλίας ὡς σταθμός, ἀπὸ τὸν ὄποιον, ἀντὶ τῆς περαιτέρω ἀνιούσης, ἔξεινησεν ἡ πρὸς τὰ κάτω καμπῆ. Καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν ἀμετακλήτως. Πρὸς ἡμῶν κείνται πρόσφατα τὰ παθήματα...

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΥΚΟΛΟΝ ΔΡΟΜΟΝ

Οἱ «ἐγκέφαλοι» καὶ οἱ ἀστυνόμοι τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ὃς σημειώσουν, ὅτι ἐπὶ ὀκτὸν νεοσγραφασθέντων παρ' Ἐλλήνων καὶ παραθρηφέντων κατὰ τὸ πρώτον 15θήμερον τοῦ 'Οκτωβρίου σκαφῶν ἔν καὶ μόνον ὕψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ αὐτὸς λόγω τῆς ἐντεῦθεν χρηματοδοτήσεως. Τὰ λαϊκά πίκολούθησαν τὸν εύκολον δρόμον πρὸς τὰ νηιολόγια τῆς Βηρυττοῦ, τῆς Μονρόβιας καὶ τοῦ Παναμᾶ. Καὶ ἐπεται συνέχεια...

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ

Ἐπανήλθεν ὁ κ. Ἀνδρεάδης. Παρακαλεῖται αὐτὸς νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν σχετικῶν μὲ τὸ φορολογικὸν ἐντόνων ἐνεργειῶν. Πρέπει τὸ πληρώματος τοῦ οἰκοδομητοῦ τοῦ καταστήματος, δάσαι συγκεκριμένων στοιχείων καὶ τοῦ σχετικοῦ σημειώματος τοῦ οἰκοδομητοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Πρέπει τὸ πλοίον νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν φόρων ἐπὶ τῶν ζημιῶν καὶ τοῦτο νὰ γίνῃ πρὸ τοῦ Ιανουαρίου. Θὰ κληθοῦν τότε οἱ ἔφοπλισταὶ νὰ πιληρώσουν τὸν φόρον. Πολλοὶ διὰ τὸ μὴ ἔχειν θὰ ἀρνηθοῦν, μὲ κίνδυνον ἔστω νὰ ἴσουν τὰ πλοῖα των ἐκποιούμενα, ἐπισπεύσει τοῦ Δημοσίου!

Θὰ ἀφίσωμεν, ὅμως, νὰ φάσῃ μέχρι καὶ τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποιησεως ἡ κατάστασις; Ἐπὶ τέλους, κανεὶς δὲν συγκινεῖται ἀπὸ τὸ ἐκτιλιστόβούνος περὶ τὴν Ναυτιλίαν δράμας; Κανεὶς δὲν θέλει νὰ πιστεύσῃ, ὅτι ὑπάρχουν ἔφοπλιστα ἀντιμετωπίζοντες μὲ δυσκολίαν τὰς ἀμεωτέρας ἀνάγκας τῆς διασιβώσεως των;

Καὶ ὅμως, ἄν ἡ κρίσις ηθελε παραποτῆ ἐπὶ ἐν ἔχαμην ἀκόμη, πολὺ ἀμφιβόλωμεν ἔφοπλιστικαὶ τίνες ἐπιχειρήσεις θὰ ἀποφύγουν τὴν ἐπλειστηρίασιν.

Ἄς ὑποβληθῇ ἐπὶ τέλους συγκεκριμένον τὸ αῖτημα τῆς φορολογικῆς ἀναστολῆς. «Ἄν, παρ' ἐλπίδα, συναντήσῃ τοῦτο τὴν ἄρνησιν, θὰ πιεσθοῦν πλέον καὶ οἱ ἔφοπλισταί, ὅτι ἀπὸ τὸ κράτος αὐτὸν κατανόησιν καὶ προστασίαν δὲν θὰ πρέπει νὰ πειρίμενη ἡ Ναυτιλία.

ΤΟ "ΧΑΡΑΤΣΙ.."

Ἐξητήσαμεν νὰ πληροφορηθῶσαν τὰ ποσὰ ποὺ διετέθησαν ὑπὲρ τῆς κοινωνικῆς προνοίας τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν ἀπὸ τὸ κατεβαλλόμενον εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ τὴν Π.Ν.Ο. χαράτσι. 'Ο ἀνὰ πάσαν ἀλλην περιστασιν λαλίστατος φίλος κ. Πετρουλῆς προκαλούμενος ἐσιώπησε. Καὶ ὅμως τὸ «χαράτσι» ἀπὸ τὰ πλοῖα — ὑπερτριακόσια τὸ ἔλληνικὸν συμφερόντων συμβεβλημένα — ὥπως καὶ ἡ λίρα κατὰ μῆνα ἀπὸ τὰ πληρώματα ἀνελιπτῶς εἰσπράττονται. Ποσά. δηλαδή, σημαντικά. Εἰς κανένα δὲν ἀποδίδεται λογαριασμὸς τῆς διαχειρίσεως των. 'Η προ-

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου.

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

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

ώς όντα νομοσχέδιον του Υ.Ε.Ν., δέν συμβαδίζει πρός τάς έπιδιέζεις του Ν.Ε.Ε., ώς δέ διατυπωται το υπό του Υ.Ε.Ν. νομοσχέδιον προβλέπει απόραδέκτως πρόσληψην διευθυντού σε έπι συμβάσει παραλλήλως πρός τον πρό προπρεσιακόν τοιούτον.

Το Ν.Ε.Ε., λειτουργούν ως Ν.Π.Δ.Δ., είναι όργανοι μόνος, όποιος συντηρείται αποκλειστικώς και μόνον υπό του έφορισμού, προκειμένου δέ να ρυθμισθῇ δι' έκτάκτους άναγκας και επί συμβάσει, διά περιαριμένον χρονικόν διάστημα πρόσληψης μικρού άριθμού υπαλλήλων, δίκαιον είναι νά αφεθῇ εἰς αὐτὸν νά αναζητήσῃ έλευθερώς τα κατάλληλα πρόσωπα, χωρὶς νά δεσμεύεται υπό των προσόντων, ώς έπιδιέζει και το δρόμον τού πάντοι του Υ.Ε.Ν. καταρτισθέντος νομοσχέδιον, και τών οπίουν ή συνδρομής έξασφαλίζει τὴν καταλλότητα τούτων.

Έαν έμμενην το Υ.Ε.Ν. εἰς τὸ διατυπωθέν υπ' αὐτοῦ ἄρθρον 6, τοῦ το κατ' ομόφωνον γνώμην τοῦ Δ.Σ. θά αναγκάσῃ τὸ Ν.Ε.Ε. νά παριθῆται διόριστικῶς τῆς προσέσσως του, δης προσλήψης υπαλλήλους επί συμβάσει, ή δέ μεμονή τῆς Διοικήσεως τοῦ Υ.Ε.Ν. εἰς την νομοθέτησιν προσόντων, ἡ διαθέτει περιωρισμένος κύκλος προσώπων ημένων ήδη καταστημένων σε προσόντων, ώς μη εδει, τροχοπεδή εἰς την δραστηριότητα τούτων.

Χωρὶς θεοῖς νά άμφισθηται τὸ δικαιωμάτων τοῦ Υ.Ε.Ν., ώς αὐτὸν εἰσηγεῖται δος κρίνει ώς ένδεικνυόμενα νομοθετικά μέτρα, τὸ Δ. Συμβούλιον καταληγει θμοφώνως, ώς διατηρήση τὴν αὐτοτέλειαν τού καθαρῶν τούτου έφοριστικού ὑργανισμού, δι' δλων τῶν εἰς τὴν διάστασιν αὐτού νομιμών μέσων, έξουσιοιδετοί δέ τῶν προεδρεύοντος ώς διαθισθάση τὰς άποψεις του εἰς τὸ Υ.Ε.Ν.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΔΙΑ ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ

Η πρωτοβουλία τὴν όποιαν ἔλαβεν ή Ἐθνική Τράπεζα ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς φορολογίας τῶν πλοίων, διὰ τῆς ἀπευθυνθείσης ἐπιστολῆς ὑπὸ τοῦ κ. Χέλμη εἰς τὸν ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν, ἀποδεικνύει τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον τοῦ πρότου πιστωτικού ιδρύματος τῆς χώρας διὰ τὰ καρία προβλήματα τῆς Ναυτιλίας.

Ἀνεξαρτήτως τῶν λεπτομερείων τῆς προτεινόμενης ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος, τὰ ἐν τῇ ἐπιστολῇ τοῦ κ. Χέλμη διαλαμβανόμενα, ἀποδεικνύουν βαθέαν κατανόσιν τῆς δυσχεροῦς θέσεως, εἰς τὴν όποιαν ἔχει περιέλθει ή ναυτιλιακή ἐπιχείρησις κατὰ τὴν παρούσαν κρίσιμον περίοδον. Ἀποδέλπουν εἰς τὴν ἀποτελεσματικὴν συμπαράστασίν της.

Ο διοικήτης τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης εἰς τὴν πρὸς τὸν κ. Θεοτόκην ἐπιστολήν του, προτείνει τὴν παράστασιν τῶν παρεχούμενων ὑπὸ τοῦ οἰκείου νομοθετικοῦ διατάγματος φορολογικῶν διευκολύνσεων.

Ὑποδεικνύει ἐπίσης ὁ κ. Χέλμης, τὴν ἀναστολὴν τῆς καταβολῆς τῶν ὀφειλομένων φόρων, εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν όποιαν ή κυρένησις διὰ λόγους γενικωτέρας σκοπού μότης δὲν προτίθεται νὰ προβῇ εἰς ἄλλας τινὰς ἀπαλλαγάς πρὸς τὴν ἐφοριακήν ἐπιχείρησιν. Η ἀναστολὴ αὐτῇ, θά χορηγήται ἐφ' ὅσον δὲν υπάρχει πρότης έξαιρηνας τοῦ 1962. Ἐξηγούεται νὰ εἰς τὴν περίπτωσιν δελτιώσεων την ναυλαγορᾶς, ὁ διακανονισμὸς τῶν ἐκ τῆς ἀναστολῆς ὀφειλομένων φόρων, θά εδει νά κλιμακωθῇ κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς πραγματικάς δυνατότητας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησεων.

META MIAN TRIETH PΡΟΣΠΑΘΕΙΑΝ

Συμπληροὶ κατ' αὐτὰς τριῶν ἑταῖνων δυσχερῆ, ἀλλ' ἐπιτυχῆ ἐν ταυτῷ, σταδιοδρομίαν ἡ δευτέρᾳ έθνική υπερωκεάνιος γραμμή, ἡ συνδέουσα τακτικῶς τὴν χώραν μας μὲ τοὺς λιμένας τῆς πεμπτῆς ἡπείρου, τῆς Αὔστραλίας. Ο Οἰκος Χανδρῆ, εἰς τὸ δραχὺ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα, παλάτων κατὰ πολῶν καὶ μεγάλων δυσχεριῶν, κατώρθωσε διὰ τῶν δύο ὑποδειγματικῶν υπερωκεάνιων του, νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν τακτικὴν καὶ ἀνετὸν ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν συνεχῶς ἀναπτυσσομένην ἐλληνικὴν παροικίαν τῆς μακρυνῆς αὐτῆς χώρας, νὰ παράσχῃ τὴν δυνατότητα ἐνὸς πολιτισμένου ταξιδίου εἰς τοὺς ἐξ Ελλάδος μετανάστας, νὰ ἀναπτύξῃ τὰς ἐμπορικὰς σχέσεις μετὰ τῆς αὔστραλιανῆς ἀγορᾶς, ήτις τόσον ἐνδιαφέρον ἐμφανίζει διὰ τὰς ἐλληνικὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἔξαγωγὰς, καὶ τέλος, νὰ δημιουργήσῃ ἐκ τοῦ μηδενὸς ἐν συνεχεις ὁγκούμενον τουριστικὸν ρεύμα ἐξ Αὔστραλίας πρὸς τὴν Εὐρώπην, μέσω τῆς Ελλάδος. Αξιόλογον τὸ ἐπίτευγμα.

Το εύφυες καὶ γοητευτικὸν σύνθημα διὰ τοῦ όποιον ἐπραγματοποιήσαν τὴν ἐμφάνισιν των εἰς τὴν πεμπτήν ἡπείρον τὰ ἐλληνικὰ υπερωκεάνια, «τη Εὐρώπη ἀρχίζει ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα», ζεθει τὰς βάσεις διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἐξ Αὔστραλίας, ὁμοῦ,

θεοῖς, μὲ ἓνα σύστημα πολλῶν καὶ ποικίλων ἐξυπηρετήσεων, τὰς ὅποιας ἔξησφαλίσειν ὁ Οἰκος Χανδρῆ διὰ τὸν Αὔστραλὸν τουρίσταν.

Καὶ ὁλόκληρος αὐτὴ ἡ μεθοδική, δύσκολος καὶ πολυδάπανος προσπάθεια, ἀνεπτύχθη ἐν μέσῳ τῶν τεραστίων πράγματι ἀντιδράσεων τῶν ξένων ισχυρῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς νεοσυστάτου ἐλληνικῆς γραμμῆς, ὑπὸ καθεστώς, δηλαδή, ἀπαγορεύεσσας ἐκδόσεως εἰσιτηρίων εἰς τὴν αὔστραλιανὴν ταξιδιωτικὴν ἀγορᾶ, συναναχωρίσεων τῶν ἵταλικῶν καὶ ἀγγλικῶν υπερωκεανίων, πιέσεων ἐπὶ τῶν φορτωτῶν ὥπως μὴ παραδίδουν τὸ φορτία των εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα διὰ τοὺς λιμένας τῆς Εὐρώπης, ὑπὸ τὸν ὅξυταν ἀκόμη ἀνταγωνισμὸν τοῦ ἀεροπλάνου καὶ ὑπὸ τὴν οὐχί πάντοτε φιλικὴν συμπεριφοράν τῆς Διεθνοῦς Ἔπιτροπῆς Μεταναστεύσεως. Οὐδεὶς ἀλλος, μὴ διαθέτων τὴν πίστιν τοῦ κ. Χανδρῆ, τὸν ἐνθουσιασμὸν καὶ τὸν φανατισμὸν του, ἀλλὰ καὶ τὰ ἀφονα οἰκονομικὰ μέσα, θὰ δήνατο νὰ φέρῃ εἰς πέρας τὴν ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν. Η ἐδραίωσις τῆς δευτέρας έθνικῆς υπερωκεανίου γραμμῆς ἀποτελεῖ ἐπιχειρηματικὸν ἀθλὸν καὶ ἐν ταυτῷ θέματι.

Παρὰ ταῦτα, ἡ γραμμὴ Ἐλλάδος — Αὔστραλίας ἀπέχει εἰσέτι πολὺ ἀπὸ τοῦ νάθεορῆται, τρία ἐπὶ τὴν σύστασί της, μία ισχυρά, μὲ εὐρέα περιθώρια ἀποδόσεως καὶ ίκανὰς δυνατότητας περιστέρω ἀναπτύξεως, ἐπιχειρησις. Εἶναι πολλὰ τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζει ἀκόμη, τὰ περισσότερα ἐκπορεύμενα ἐξ αὐτῆς τῆς ιδίας τῆς φύσεως της. Αναφέρεται ἐνδεικτικῶς ἡ μακρὰ ἀποστασίας καὶ αἷς τῆς πολύμερον τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου τῶν δύο ἡληνικῶν υπερωκεανίων, τὸ χαμηλὸν ἐπίσης εἰσιτήριον, ώς καὶ τὸ συνεχίζομενον μπούκοτάς διὰ τὴν μῆσα πασαλιδήν φορτίων.

Δύο μῆναις ἀπάτει τὸ κυκλικὸν ταξίδιον τοῦ «Πατρίξ», ὅπαν εἰς τὸ αὐτὸν διάστημα τὰ υπερωκεανίας εἰς τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος — Βορείου Αμερικῆς πραγματοποιοῦ τούλαχιστον δύο κυκλικὰ ταξίδια, ὑπὸ αἰσθητῶς ψηλότερον μέσον ναύλων. Τὸ ἐξ Ελλάδος πρὸς Αὔστραλίαν μεταναστευτικὸν εἰσιτήριον δὲν καταλείπει ίκανὰ περιθώρια κέρδους, ἐνῷ τὸ ἐξ Αὔστραλίας, χαμηλὸν δι' ὅσα καὶ διὰ τὰ ξένα υπερωκεανία, τὰ κατευθυνόμενα πρὸς τὴν Εὐρώπην, εἶναι διὰ τὸ ἐλληνικὸν ἀκόμη ευθύνοτερον ἐν τῷ προσπάθεια τῆς δημιουργίας μονίμων ἐπιβατικῆς κινήσεως. Ήσαύτως τὸ φορτίον, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ σημαντικὴν ἐνίσχυσιν μιᾶς ἐπὶ τὸν μεγάλης ἀποστάσεως τακτικῆς υπερωκεανίου γραμμῆς, ἔξακολουθεῖ νὰ είναι περιωρισμένον διὰ τὸ ἐλληνικὸν σκάφος, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τελευταῖς ἀνεθάρρησαν οἱ πιεζόμενοι ὑπὸ τῆς οἰκείας «Κόκφερας» Αὔστραλοι φορτωταί, διὰ τὴν συνεργασίαν των μὲ τὴν ἐλληνικὴν γραμμήν. Αλλωστε πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὁ Οἰκος Χανδρῆ συνέστησε καὶ παράλληλον διὰ δύο νεοτευκτῶν φορτηγῶν πλοίων - ψυγείων τακτικὴν γραμμήν, ἡτοις μεταπέτηται διὰ τὴν οὐσιαστικήν την έξασφαλίζει εἰς τοὺς Αὔστραλούς πελάτας τῆς δύο άναχωρήσεις κατ' ἔτος.

Τὰ υποδεικνύομενα διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ τὴν περιστέρω ἀνάπτυξιν τῆς γραμμῆς μέτρα, θὰ ηδύναντο νὰ συνοψισθοῦν ώς ἀκολούθως:

Διασφαλίσις, πάση θυσία, τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Νὰ προστατευθῇ δηλοῦν ἡ έθνικὴ γραμμὴ ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπορικοῦ μέσου καὶ τῶν ξένων, τῶν ἵταλικῶν κυρίων υπερωκεανίων. Νὰ διευρυθοῦν αἱ μετὰ τῆς Αὔστραλίας ἐμπορικαὶ αὐτοταλαγαὶ διὰ νὰ ἔξασφαλισθοῦν ἡ θαυματία αὐξησης τῶν μετοχῶν 'Ελλάδος καὶ τῆς μακρυνῆς ἡ περίοδος διακινουμένων φορτίων. Νὰ αὐξηθῇ τέλος, ώς μελετᾶται ἀλλωστε, ἡ μεταφορὴ ικανότητας τοῦ «Πατρίξ» κατὰ 200 περίπου κλίνας, ὡς τε νὰ ἐξυπηρετήται ἀνά πάσαν περίστασιν, διὸ πολύτερος κατὰ τὸ δυνατότον ἡ ἐλλαδικὸς μεταναστευτικὴ κίνησις διὰ τῶν δύο έθνικῶν πλοίων.

Ἄξιει μεγαλυτέρου ἐνδιαφέρογυς καὶ πλέον ἐνέργοι συμπαραστάσεως ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους ἡ έθνικὴ πρὸς τὴν Αὔστραλιαν γραμμή. Πολλὰ ἀποδίδει καὶ τὰ περισσότερα θὰ ἀποδώσῃ ἀναπτυσσομένη εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Η συμβολὴ της, ἐξ ἄλλου, εἰς τὴν διατήρησιν τῆς πυκνῆς καὶ τακτικῆς ἐπικοινωνίας μὲ τὴν Μητέρα - Πατρίδα τῆς τόσον ὁγκουμένης ἐλληνικῆς παροικίας εἰς τὴν μακρυνήν ἡπείρον, ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν μεγάλης έθνικῆς σημασίας καὶ σκοπιμότητος.

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

Ūπὸ τὴν προσωπικὴν ἐπίβλεψιν τοῦ κ. K. ΚΕΔΡΟΥ

SUB-AGENCIES IN ALL ADRIATIC PORTS

CABLES : AGEMAR TRIESTE

TELEX : INTERNATIONAL 46059

TELEPHONE : 23703 - 29784 - 38262

ΤΟ "ΟΣΕΑΝΙΚ., ΤΗΣ ΧΟΜ ΛΑΪΝ"

'Ανεκοινώθη άρμοδίως, ότι τὸ ναυπηγούμενον διὰ λογαριασμὸν τῆς «Χόμ Λάϊν», τοῦ ἑταίρικοῦ συγκροτήματος τοῦ ἀειμνήστου Εὐγενίδου, ὑπερσύγχρονον ὑπερωκεάνιον, καθελκύεται περὶ τὰ μέσα Δεκεμβρίου ἐκ τῶν ναυπηγείων «Καντιέρι Ριουνιτί» τῆς Τεργέστης.

Χωρητικότητος 33.000 τόνων τὸ νέον σκάφος, ὅπερ θὰ ὄνομασθῇ «Οσεανίκ», ἀναλαμβάνει ὑπηρεσίαν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1963, ἐφ' ὅσον αἱ ἔργασιαὶ διὰ τὴν συμπλήρωσίν του συνεχισθοῦν μὲ τὸν μέχρι τοῦδε κρατήσαντα ρυθμόν. Συγκεκριμένως κατὰ τὸν προσεχῆ χειμῶνα θὰ ἐκτελέσῃ ἀριθμὸν κρουαζιερῶν εἰς τὸν Νέον Κόσμον καὶ ἀκολούθως θὰ δρομολογῇ εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Βορείου Εύρωπος — Βορείου Αμερικῆς διὰ τὴν ὄποιαν, κατὰ κύριον λόγον, προορίζεται.

Τὸ νέον ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπερωκεάνιον, τὸ δεύτερον νεότευκτον μετὰ τὸ «Ολυμπία», ποὺ ἐντάσσεται εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου, θὰ διασθέτῃ ἔνδεκα ἐν συνόλῳ καταστρώματα, 590 θαλαμίστων διὰ 1.650 ἐπιβάτων, ιδιαίτερα διαμερίσματα τύπου «Πέντ Χάουζ», πολυτελεῖς κοινοχρήστους χώρους, τέλειον τεχνικὸν καὶ μηχανικὸν ἔξοπλισμόν. Τὸ πρωστήριον σύστημα ἀτμοστροβίλων δυνάμεως 66.000 ἵππων, θὰ παρέχῃ ταχύτηταν ὑπηρεσιακῆν 27 μιλίων. Προϋπολογισθεν κόστος: 35 ἑκατομμυρία δολαρίων.

Διὰ τῆς ὑπερσυγχρόνου αὐτῆς μονάδος, θεωρεῖται βέβαιον, ότι ἡ «Χόμ Λάϊν», ἡ ἐπὶ μίαν 15ετίαν ὑπόδειγματική ἔξυπητεστούσα τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἀποφασιστικῶς ισχυροποιεῖ τὴν θέσιν της εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ποὺ ὁ ὅρμος ἀταγωνισμὸς τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τῶν πολλῶν καὶ μεγάλων ὑπερωκεανίων τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης δημιουργεῖ, πράγματι, τὸ ἀδιαχώρητον διὰ τὸ ἐστερημένον συναγωνιστικής ίκανότητος ὑπερωκεάνιον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀξιόλογος θεωρεῖται ἡ προγραμματισθείσα δραστηριότης τοῦ ἐνέργειας στόλου τῆς «Χόμ Λάϊν». Τὸ πολυτελές ὑπερωκεάνιον «Ομηρικός», τὸ ὅποιον προορίζεται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» εἰς τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος — Βορείου Αμερικῆς, θὰ ἐκτελέσῃ εἰς τὴν Καραϊβικὴν ὑπερτεσσαράκοντα κρουαζιέρας, τὸ ὑπερωκεάνιον «Ιταλία» θὰ συνεχίσῃ καὶ κατὰ τὸν χειμῶνα τὰς ἔδημοδισίας περιήγησεις τοῦ εἰς τὴν αὐτὴν περιοχὴν, ἐνώ τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» θὰ πραγματοποιήσῃ ἔτερας 20 κρουαζιέρας εἰς τὴν Καραϊβικὴν ἐπίσης.

Ὄσαντα τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» θὰ πραγματοποιήσῃ μίαν ἑδδομαδίαν περιήγησιν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον τὴν 29ην Δεκεμβρίου, ἔγκαινιάς του προπάθειαν διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ παρ' ἡμίν θαλασσίου τουρισμοῦ ὑψηλῆς κλάσεως.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Εἰσερχόμεθα εἰς τὴν χειμερινὴν περίοδον. Μέ πόσην ἀνυπομονησίαν τὴν περιμένουν οἱ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας! 'Η κίνησις τῆς ἀκτοπλοΐας περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον. Τὰ παράπονα καὶ αἱ ἐπικρίσεις καταπαύουν. 'Εκλείπουν αἱ ἀνησυχίαι. 'Ανακτάται ἡ μακαριότης. Μετὰ ἔξαμηνον θὰ ἐπαναρχίσουν αἱ συζητήσεις... περὶ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα.

Χειρότερος δὲν ἔχουν τὴν ἐπίκρισιν αἱ ἀνωμαλίας. 'Εν καιρῷ προειδοποιήσαμεν τοὺς ἀρμοδίους. Καμμία ἀπὸ μέρους των ἀντίδρασις. Πρέπει, ὅμως, φρονματιζόμενον τὸ ὑπουργείον ἀπὸ τοῦδε νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν κίνησιν τοῦ προσεχοῦ ἔτους. Ζωρότερα προβλέπεται. Ιλίαν ἐνδιαφέρονταὶ αἱ πρώται ἐνδείξεις περὶ τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος. Θὰ είναι ὄγκωδεστερον. Μεγαλύτερα σκάφη θὰ πρέπει νὰ διατεθοῦν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς. Καὶ τοιαῦτα σκάφη, ὑπερκατάλληλα, διοικέται ἡ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία. Τὸ πρόβλημα ἔγκειται εἰς τὸ πώς τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ καλύψουν κατὰ τὸ θέρος τὰς ηγεμένας ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοΐας. Δύο αἱ βασικαὶ προϋποθέσεις: Καθορισμὸς τῆς καταλληλότητας τῶν πλοίων κατὰ γραμμὰς καὶ αὐξῆσης τοῦ ναυλοδογίου. Τὰ μεγαλύτερα σκάφη θὰ ἀντικαταστήσουν τὰ μικρότερα. Τὸ ὑψηλότερον ναυλοδογίον — τὸ ισχύον εἶναι πλέον ἀπορράδεκτον — θὰ καλύψῃ τὰς διαπάνας τῶν μεγαλυτέρων πλοίων.

Αἰσθάνονται τοὺς ὥμους των ίκανοντας οἱ τοῦ ὑπουργείου ἀρμόδιοι νὰ εἰσηγηθοῦν τὰ ἀνωτέρω δύο μέτρα; Είναι ὄρθια. 'Έξυπητεστούν τὴν θετικὴν βελτίωσιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Πρέπει νὰ ἀναλά-

βουν τὴν προσπάθειαν.

Οἱ ἐφοπλισταί, ἐξ αὐτοῦ, ἔχουν ὑποχρέωσιν ἀγεπιφυλάκτως νὰ ὑποβοηθήσουν εἰς τὴν ἔξεύρεσιν τῶν μέσων, ποὺ θὰ βελτιώσουν τὴν κατάστασιν. 'Η μέχρι τοῦδε τακτικὴ τῆς σιωπῆς καὶ τῆς ἀδιαφορίας ἐπισύρει τὴν ἐπίκρισιν. 'Οφείλουν συνεργασίαν εἰς τὸ ὑπουργείον τί δέον, τὸ δυνατὸν γενέσθαι. Ποτέ ἄλλοτε ἡ 'Ακτοπλοΐα δὲν είχε περιέλθει εἰς τοιαύτην κατάστασιν.

ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ Ο ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Προσέφερε πολλά — 3.5 ἑκατομ. δολ. κατὰ σκάφος — ὁ κ. Γ. Χρ. Λαιμός διὰ τὰ τρία ἀκτοπλοϊκά - ὁχηματαγωγά. "Αν, πράγματι, ἐναπηγούντο εἰς τὴν 'Ισπανίαν ἡ τὴν Γερμανίαν καὶ ὅσι εἰς τὴν 'Ιταλίαν, πρὸς ἔξοφλησιν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων, τὸ κόστος τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ ἡτο ἀσφαλῶς κατὰ 20% κατώτερον. 'Ητηστο, ὅμως, ὁ κ. Λαιμός, μακρότερον χρόνον χρεωλυτικῆς ἔξοφλησεως καὶ χρηματότερον τόκον — 2% — μὲ προκαταβολὴν ἑκατόν χιλιάδων δολαρίων κατὰ σκάφος, ὥστε νὰ δικαιολογήται πως καὶ τὸ ὑψηλότερον τίμημα. 'Αλλὰ καὶ ἂν ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν αἱ ὄντα πιστωτικαὶ διευκολύνσεις καὶ τὸ μικρὸν τῆς προκαταβολῆς, πάλιν ἡ προσφορά ὑπῆρξε μεγάλη. ('Επιστολὸν τοκοχρεωλύτων κατὰ σκάφος γύρω τῶν 265 χιλιάδων δολ. διὰ 15ετή ἔξοφλησιν).

Δὲν πιστεύομεν, ἐξ αὐτῶν τούλαχιστον ἡμεῖς κατέχομεν στοιχείων, νὰ κερδίσῃ ὁ ἀγοραστής τὸ τοκοχρεωλύτων αὐτὸ ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς, παρὰ τὸ παρεχόμενον προνόμιον — τὸ ἀπραγματοποίητον παντως — τοῦ μεγαλύτερου κατὰ 30% ναύλου, ἔφοσον μάλιστα, δάσει τῆς κειμένης νομοθεσίας τὰ σκάφη θὰ ἡσαν ὑποχρεωμένα νὰ τελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ τὸν χειμῶνα.

Ο διαγωνισμὸς θὰ ἐπαναληφθῇ, ἀλλὰ καὶ ἡ προσφορὰ τῶν 3.5 ἑκατομ. δολ. δὲν παινεὶ νὰ δημιουργή πλέον κατάστασιν. 'Ο 'Οργανισμὸς Τουρισμοῦ δὲν θὰ θελήσῃ νὰ δεχθῇ τίμημα κατώτερον. 'Εδικαιώθη ἐις τὰς προβλέψεις του. Τὰ σκάφη θὰ ἐκποιηθοῦν εἰς συμφέρουσαν διὰ τὸ Δημόσιον τίμην, ὑπὸ τὴν βασικήν, πάντως, προϋπόθεσιν, ὅτι αἰσθητῶς μεγαλούτερα τῶν προσφερθέντων ἑκατὸν χιλ. δολαρίων θὰ είναι καὶ ἡ προκαταβολή. "Αγνωστα, βεβαίως, τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐκπλοεύσεως. Τὰ κέρδη, καθ' ἡμᾶς, ἀποκλείονται. Εὐχόμεθα νὰ διαπευθώμεν.

Ἐκείνο ποὺ πρόεχει, εἴναι ἡ ταχύτερα ἐκποιήσις τῶν σκαφῶν. Θὰ ἀποκτήσουν τὸν νοικοκύρην. Αύτος θὰ ἐποπτεύῃ ἀμεσώτερον εἰς τὴν κατασκευὴν των καὶ θὰ ἐπιζητήσῃ τὴν, κατὰ τὸ δυνατόν, προποιητὴν εἰπὶ τὸ ἀποδοτικότερον τῶν σχεδίων, εἰς τὰ τῆς διαρρυμάτων διὰ τοὺς κοινοχρήστους χώρους, τοῦ γκαράζ καὶ τῶν διαμερισμάτων διὰ τοὺς ἐπιβάτες. Οἱ εἰδότες οὐδείν περὶ τῆς ἀνάγκης τῶν τροποποιήσεων αὐτῶν.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1964 — ὅτε τὰ σκάφη θὰ παραδοθοῦν — νέα κατάστασις πραγμάτων θὰ δημιουργηθῇ εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν. 'Η προσθήτη τῶν τριών νεοτεύκτων σκαφῶν «ἀριστοπλοϊκά» τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μας. Τὰ δώδεκα δρομολόγια ἔδημοδισίων, ποὺ θὰ δύνανται τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ ἐκτελοῦν — πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ναυπηγούντων — θὰ προσδώσουν νέον τὸν πραγδαῖας ἀναπτύξεως εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας. Τὸ κόστος τοῦ ταξιδίου θὰ είναι αἰσθητῶς ὑψηλότερον, ἀλλὰ καὶ τὸ συγκοινωνιακὸν ἀγαθὸν ἀφθονώτερον, ἀνετώτερον. 'Αναποτρέπτως τὸ ναυλοδίγυμον θὰ αὐξηθῇ.

'Άλλ' αἱ μῆτρα προτρέχουν τῶν γεγονότων. Πρὸς τὸ παρὸν τελοῦμεν ἐν ἀναμονή τῶν νέων ὧρων τῆς ἐκποιήσεως τῶν τριών σκαφῶν. Μετ' αὐτήν θὰ ἔχωμεν δόλον τὸν καιρὸν νὰ ἐπανασυζητήσωμεν καὶ ποτὲ... ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα.

* * *

Παρ' ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, διατηρούσης ἀμεσαὶ συμφέροντα καὶ εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἔχηται ηγεμόνησαν προσφορὰ ἀπὸ τὰ μεγάλα γερμανικά ναυπηγεία «Μπλόμ καὶ Φόρς» διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ σκαφούς, παραπλησίων διαστάσεων πρὸς τὰ τρία παραγγελθέντα εἰς τὴν 'Ιταλίαν. Τὰ ναυπηγεία ἔξεπονται τὰ σχέδια τοῦ σκαφούς καὶ συνέταξαν τὰς προδιαγραφάς. Πρὸς ἡμερῶν ἐλήφθησαν ἀπὸ τὸν ἀνδριανόδημον ἐφοπλιστήν. Τὰ κύρια χαρακτηριστικά ἔχουν ώς κάτωθι: Μήκος ὅλικὸν 104 μέτρα. Μήκος μεταξὺ τῶν καθέτων 93 μέτρα. Πλάτος 15, ύψος 8 καὶ βάθισμα 4.02 μέτρα. Γκρός τοννάς 3.500 τόν. Δύναμις μηχανῶν δῆζε τύπου Πηλοτήκ 8.960 ἵππων. Ταχυτής 21 μιλ. κατὰ τὰς δοκιμάς, 19 ὑπηρεσιακή. Καμπίναι μονόκλι-

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor : Eng. Pablo J. More

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

νοι και δίκλινοι 158 διά 328 ένωρ έπιβάτες Αης και Βας θέσεως μετά λουτρού κλπ. Παράδοσις άρχας 1964. Πρώτη τιμή 14 έκατομ. μάρκα. Πιθανή και κάποια έκπτωσις. Πίστωσις 10ετής διά τά 80% της δίξιας του σκάφους.

Έπιδεχεται, μήπως, σύγκρισιν τινα τό ανωτέρω προσφερόμενον σκάφος με τά τρία ίδικά μας; 'Αναμφισβήτητως όχι. Καταφανής ή από πάσης πλευράς διαφορά και διά τόν αδαέστερον.

KINΔΥΝΕΥΕΙ Η ΚΑΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

«Δήλωση», «Στέλλα Μάρις», «Στέλλα Σολάρις», «Ρομάντικα», «...» εν «Μόνας Κουήν», «Άδριατική», «Ρόδος», «Κρήτη», «Αιγαίον», «Σεμίραμις» «Εσπερος», διά αύτα τά σκάφη συγκροτούν πρός τό παρόν τόν στόλον τών τουριστικών μας πλοίων. Είναι προγραμματισμένα διά κρουαζίέρας πρός τήν 'Ανατολικήν Μεσόγειον και τάς έλληνικάς θαλάσσας κατά τήν τουριστικήν περίοδον 1963.

Πλήν τών ανωτέρω και τά πλοία γραμμής άναλαμβάνουν από τον Μαρτίου, ένωρ Βενετίας κυρίως, έκτακτους περιηγητικούς πλόας πρός τάς έλληνικάς νήσους και τήν Νοτιοανατολικήν Μεσόγειον. («Ολυμπιακή Κρουαζιέρα», Τυπάλδος).

Η ιδιωτική πρωτοβουλία εδημητρίγησε καὶ τόν στόλον αύτόν. Είναι μοναδικός εἰς τόν κόσμον. Καμία άλλη χώρα ναυτική δέν κατέχει τόσα πλοία διεσκευασμένα διά τουριστικά ταξίδια. Μέ τήν γνωστήν ικανότητα προσαρμογῆς οι 'Ελληνες έφοπλισται έντος μάς πενταετίας κατώρθωσαν νά συγκροτήσουν μίαν ειδικήν κατηγορίαν σκαφών, έξοχως παραγωγικών διά τήν τουριστικήν και τήν καθόλου οικονομίαν μας. 'Υπερ τά δέκα έκατομμύρια δολλάρια έδαπανήθησαν. Πολλά άκόμη θά δαπανηθούν.

Λίσιαν ικανοποιητική υπήρξεν ή έφετεινή κίνησις. Ζωηρότερα προβλέπεται ή τον 1963. Τά προγράμματα τών ταξίδιων έκοινοποιήθησαν από διμήνου είς τά ταξιδιωτικά γραφεία, έπειτα σ' σοσιαί κρουαζίέραι έκλεισθησαν ήδη από τάς μεγάλας τουριστικάς οργανώσεων τού έξωτερικού, ένω και ή άθροιο κράτησις θέσεων (bookings) προδιαγράφει τήν σημερινή προηγουμένου κάθοδον πρός τάς έλληνικάς θαλάσσας 'Αμερικανών και Εύρωπαίων περιηγητών. Διαθέτομεν, δεδαίως, τά σκάφη. Τινά έξ αύτών είναι από τά καλύτερα τού κόσμου. Παρέχουν είς τήν ξένον έπιβάτην — τόν πλέον άπαιτητικόν — τήν σύγχρονον άνεσιν.

Έχομεν σώμας και τάς έλλειψεις μας και είναι, άτυχως, σοδαράι. Είς τό προσωπικόν τών πλοίων άναγονται. Πρόβλημα δύσκολον άνακυπτει. Τά πλοία είναι πολλά. Λείπει σώμας τό κατάλληλον έμφυχον ύλικον διά νά υποδεχθῇ τούς ξένους έπιβάτες, διά νά παράσχῃ είς αύτούς τάς καλά τού πότερσίας. 'Η κατάρτισις θαλαμηπόλων και ξεναγών γλωσσομαθών είναι ζήτημα χρόνου και η σχετική πρωτοβουλία ούδε καν άνελήθη.

Συζητείται από τριετίας ή σύντασις μάς δημοσίας σχολής διά τούς θαλαμηπόλους και τούς μαγείρους. Συζητείται σώμας και ή συζήτησις, ώς φαίνεται, θά συνεχισθῇ...

'Εν τώ μεταξύ δυσφημείται τό έλληνικόν τουριστικόν πλοίων και κινδυνεύει νά αποτούχη μία καλή προσπάθεια, ήτις πολλά θά μάς άπειδη, άν από πάσης πλευράς ήτο συγκεκροτημένη. 'Απεδείχθη σώμας, ότι δέν είναι. Αύτοι οι έφοπλισται δέν είναι οι όλιγωτερον υπεύθυνοι.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

Μέ τήν υψωσιν τής έλληνικής σημαίας έπι τον νεοαγορασθέντος έπιβατηγού δηξελοπλοίου «Στέλλα Σολάρις» είς τόν λιμένα τού 'Αρμούρου, έ νεοπαγής κλάδος τών τουριστικών μας πλοίων απέκτησε

μίαν άξιόλογον μονάδα.

Σκάφος μικράς ήλικίας, έχει ναυπηγηθῇ τό 1959, ένσωματών τάς τελευταίας έπιτευξεις τής γερμανικής ναυπηγικής, ώς τό άδελφόν του «Δήλωση», τής έταιρίας Νομικού, χωρητικότητος 2.500 τόνων και ταχύτητος 19 μιλών, θά χρησιμοποιηθῇ υπό τής «Σάνα Λάιν» άποκλειστικῶς διά τήν έκτελεσιν έβδομαδιαίων περιηγήσεων είς τήν 'Ελλάδα και είς τήν περιοχήν τής 'Ανατολικής Μεσογείου.

Τά κύρια ιχαρακτηριστικά τού νέου σκάφους μετά τάς μετασκευάς, τάς όποιας θά ύποτηση μέχρι τον Μαρτίου είς τήν 'Ιταλίαν, συνιστούν τόν τύπον τού ύποδειγματικού μεσογειασκού τουριστικού πλοίου και έχουν ώς έξης:

Εύρυτης και πολυτέλεια κοινοχρήστων χώρων, άναπεπταμένα καταστρώματα, μικρός άριθμός — 240 θέσεις — έπιβατών, μεγάλος άριθμός χαρημάτων κλινών και υπερσύγχρονος τεχνικός έξοπλισμός, ώς σύστημα ρυθμιζούμενης θερμοκρασίας υπό τού έπιβάτου, σταθερωτήρες κλπ. Λεπτομερέστερον ή έσωτερική διαρρύθμισις τού «Στέλλα Σολάρις» (ή κατανομή κοινοχρήστων χώρων και θαλάμων έπιβατών είς τά πέντε καταστρώματά του) θά έχη σύτω:

Εις τό ανώτατον κατάστρωμα Α, τό «Μπώσουν ντέκε», ο θάλασμος διακυβερνήσεως και τά διαμερίσματα τού έπιτελείου τής γεφύρας. Εις τό άκολυθον κατάστρωμα, τό «Σάνα ντέκε», κλειστοί και άνοικοι χώροι διά τήν ψυχαγωγίαν τού έπιβάτου, ήτοι ένα εύρυτατον σαλόνι, τό «Ολυμπιακή Χώλη», μία κλειστή βεράντα «Απόλλο Λάντζ», μπάρ και καφετηρία, ώς και άναπεπταμένα καταστρώματα περιπάτου πρύνηθεν.

Εις τό τρίτον κατάστρωμα τού σκάφους, τό «Λίντο ντέκε», διατεταγμέναι είς τάς έσωτερικάς πλευράς, δίκλινοι και τρίκλινοι καμπίναι, μέ τίδιον λουτρόν και τουσλέτταν και έσωτερικήν μεταξύ των έπικοινωνίαν. Εις τό ούτο κατάστρωμα και πρός τήν κατέύθυνσιν τής πρώρας, μεγάλη κολυμβητική δεξαμενή, εύρυν σαλόνι, τό «Αϊτζην Χώλη», ώς και νοσοκομείον.

Τέλος και είς τά έπόμενα δύο καταστρώματα, τό «Στέλλα ντέκε» και τό «Μαίσιν ντέκε», διατεταγμέναι αἱ ύπόλοιποι καμπίναι τού πλοίου, μεταξύ τών όποιων και δύτικά υπερπολυτελείας, ή τραπεζαρία, τό κομμωτήριον, τό κατάστημα διαφόρων ειδών κλπ.

Τό «Στέλλα Σολάρις», όμου μέ τό έπερον σκάφος τής «Σάνα Λάιν», τό «Στέλλα Μάρις» θά έκτελη από τον 'Απριλίου έβδομαδιαίων τουριστικού πλοίου, μέ διεπερίησιν τών Πειραιών και ένδιαμέσους προσεγγίσεις είς Κρήτην, Ρόδον, Νέαν Εφεσον, Κωνσταντινούπολιν, Μύκονον και Δήλον. Μελετάται έξ αλλού ή έκτελεσις διά τού ιδίου πλοίου χειμερινών κρουαζιέρων είς τάς έλληνικάς νήσους και τούς λιμένας τής 'Ανατολικής Μεσογείου.

KAI NEA PONTOPORA ALIEUTIKA

Μέ έντυπωσιακόν ρυθμόν ρύπανεται έσχάτως ο στόλος τών ποντοπόρων άλιευτικών μας, παρά τήν έπισημαινομένην, από τής πλευράς μάλιστα τών ένδιαφερομένων έταιρών, κάμψιν είς τήν άποδοσιν τών άλιευτικών πεδίων τού 'Αλαντικού. Ούτω πέραν τών 17 έν ένεργειας μονάδων και τών τεσσάρων, αϊτίνες τελούν υπό μετασκευήν ή πρόκειται έντος δύλιον νά άρχισουν μετασκευούμεναι, έτεραι δύο μονάδες ήγορασθησαν έσχάτως, ένω ήγγειλθη ή παραγγελία τρίτης είς ναυπηγείον τού Περάματος. Συγκεκριμένων έγγωσθη ή άγορά υπό τού κ. Σαμούρκα τού άτμοκινήτου γερμανικού άλιευτικού «Στράσμπουργκ» και υπό δύα μονάδος έπιχειρηματιών τής μεσογειασκής άλιείσας τού έπισης γερμανικού «Σκόπελμπαγκ». 'Αμφότερα τά σκάφη θά πλεύσουν είς τόν

N. J. GOULANDRIS LTD.

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

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

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

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI
SHIPPING COMPANY
2, II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

Πειραιαῖ, ὅπου θὰ δισκευασθοῦν καὶ θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ σύγχρονα ψυκτικά μηχανήματα.

Ἐγγνώσθη, ἐξ ἄλλου, ὅτι τὰ παρὰ τὸ Πέραμα εἰδίκευμένα εἰς τὴν κατασκευὴν σιδηρῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν ναυπηγεῖσα Ἀναστασιάδη - Τζορτανίδη ἀνέλαβον νὰ ναυπηγήσουν διὰ λογαρισμὸν τῶν κ.κ. Ρουέλα, Πρωτοφάλτη, Καρατζᾶ, ἐπίσης ἐπιχειρηματιῶν τῆς μεσογειακῆς ἀλιείας, ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μῆκους 41,5 μέτρων, τὸ ὅποιον θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ πρωστήριον σύστημα Γουέρκσπορ δυνάμεως 1.100 ἵππων. Τὸ σκάφος αὐτὸν θὰ εἶναι τὸ πρῶτον ἐλληνικῆς κατασκευῆς ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ τὸ δεύτερον, μετὰ τὸ «Εὐαγγελίστρια IV», νεοτεύκτον τοῦ στόλου τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας.

Ἐξ ἄλλου, ὡς προανεφέρθη, τέσσαρα νεοαγορασθέντα ἐπίσης σκάφη, τελοῦν ὑπὸ μετασκευῆς ἡ πρόκειται συντόμως νὰ ἀρχίσουν μετασκευαζόμενα. Ταῦτα εἶναι τὸ «Ζέφυρος IV» τοῦ κ. Δοξιάδη, τὸ γαλλικὸν «Βίκινγκ» τοῦ κ. Σ. Κουμάνταρου, τὸ γερμανικὸν «Βάτημπουργκ» τοῦ κ. Σταθάκη καὶ τὸ γαλλικὸν «Αντζέλιξ», τοῦ ὅποιου ιδιοκτήτρια φέρεται κάποια «Κομπάνια Ναυιέρα».

Οὕτω, μετά τινας μῆνας, τὸ σύνολον τοῦ στόλου τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας, θὰ ἀνέλθῃ εἰς 24 σκάφη, μὲ ἀμεσον συνέπειαν τὴν κατὰ 30 - 40% αὐξησην τῆς παραγωγῆς του, ἐφ' ὅσον, δεδομένης, δὲν ἔνταθη περιτέρω η ἀφορία εἰς τὰ ἀλιπέδων τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Τότε καὶ τὸ πρόδημα τῆς διαθέσεως τοῦ ἀλιεύματος ὅδυ ἀναμένεται νὰ ἀνακύψῃ, ἐφ' ὅσον οὔτε ἡ «ἄλυσος ψύχους» κατέστη πραγματικότης μέχρι σήμερον, οὔτε ἡ στενὴ μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἑταῖριῶν συνεργασία, διὰ τὴν διεύρυνσιν τῆς καταναλώσεως καὶ τὴν προώθησιν τῆς παραγωγῆς των πρὸς τὴν ἐνδοχώραν ἐπετεύχθη.

Δέον νὰ ὑπογραμμισθῇ, ἐξ ἄλλου, ἡ σημειουμένη στροφὴ τῶν παραγόντων τῆς μεσογειακῆς ἀλιείας πρὸς τὴν τὸν ὕκεινον. Χαρακτηρίζεται ὡς ἔγκαιρος ἀναπτροσαρμογή τῆς δραστηριότητος ἐνὸς κλάδου, ὅστις θάττον ἡ δράδιον θὰ ἀντιμετωπίσῃ ἔλλειψιν ἀλιευτικῶν πεδίων, μετὰ τὴν ἔνδιαφέρον τὸ ὅποιον αὐτοὶ ἐπιδεικνύουν διὰ τὴν δημιουργίαν ιδίας ἀλιευτικῆς βιομηχανίας.

ΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΑΙ ΜΑΣ

Πρῶτοι φέρονται οἱ Νορβηγοὶ εἰς τὸν πίνακα τῶν παραγγελιῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων καὶ φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου, τῶν bulk carriers λεγομένων. Καὶ ἡρωτήθησαν ἀπό τὸν Αγγλὸν δημοσιογράφον, προσφάτως ἐπισκεφθέντα τὴν Νορβηγίαν: Πρὸς τί αἱ τόσαι ναυπηγήσεις;

Πράγματι εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1961 ὁ νορβηγικὸς στόλος ἀνήρχετο εἰς 16.750.000 τόν. d.w. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1962 θὰ φθάσῃ τὰ 19.000.000 τόν. καὶ ἡ αὐξησις θέλει συνεχισθῆ ἐπὶ πολλὰ ἀκόμη ἔτη, ἔστω καὶ ἂν δὲν ὑπάρχουν ἐν τῷ μεταξὺ νέαι παραγγελίαι.

Ποικίλλουν αἱ δοθεῖσαι ἀπαντήσεις εἰς τὸ ἔρωτημα τῶν πολλῶν ναυπηγήσεων: «Ομολογοῦν τινες ὅτι αἱ παραγγελίαι τῶν ἀνάγονται εἰς τὴν περίοδον τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ. Θὰ ηγούνται νὰ μὴ τὰς ἔδειπνον ἐκτελουμένας.

Ἄλλοι ἐφοπλισταῖ, σαφῶς ἀναφέρονται εἰς τὰς πολλὰς ἐλληνικὰς ναυπηγήσεις καὶ κατ' ἀκολουθίαν εἰς τὸν κίνδυνον νὰ ὑπερφαλαγγισθοῦν οἱ Νορβηγοὶ εἰς τὴν προέχουσαν θέσιν των. Τὰ μετρίου μεγέθους σκάφη — τὰ δεξαμενόπλοια κυρίως — καθίσταντο διὰ τῶν νέων παραγγελιῶν μεγαλυτέρων σκαφῶν ἀντιοκονομικά. Τούτο καὶ ὑπέχρεω τοὺς Νορβηγοὺς ἐφοπλιστάς νὰ παραγγείλουν καὶ αὐτοὶ τὰ μεγαλύτερα σκάφη, διότι ἄλλως θὰ ὑφείλον νὰ ἀποσυρθοῦν τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως.

Τέλος παρεδέχθησαν τινες τῶν Νορβηγῶν συνομίλητῶν μὲ τὸν Αγγλὸν δημοσιογράφον, ὅτι τὸ φορολογικὸν σύστημα — φθάνει ἡ κλιμαξ τῶν φώρων εἰς τὰ 60% τοῦ εισδόματος — προβλέπει λογικά μειώσεις, ἀν τὰ πρὸ τῆς φορολογίας κέρδη διετίθεντο εἰς νέας παραγγελίας. Κίνητρον ὑπῆρξε τούτῳ ἀσφαλές διὰ τὴν ἐπένδυσιν τῶν κερδῶν εἰς περισσότερα πλοῖα, ἔστω καὶ ἀν κέρδη δὲν ἀνεμένοντο. Άλλως οἱ φόροι θὰ ἀπεδεκάτιον τὰ κέρδη καὶ θὰ καθίστων ἀδύνατον τὴν πολιτικὴν ποιοτικὴν βελτίωσεων τοῦ στόλου.

Δὲν πάύουν ἐπίστης νὰ τονίζουν τινές τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, ὅτι αἱ παραγγελίαι ἐπεβαλλοντο ἐκ τῆς ἀνάγκης τῆς προσαρμογῆς εἰς τὰς ἐπιτελεσθεῖσας τεχνικο - οικονομικά προόδους εἰς τε τὴν ναυπηγήσιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Εξ ἄλλου, τὸ διεύθετης ναυπηγικὸν κόστος ἔχει τόσον ἐκπέσει, λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ, ὥστε ἡ ἀπόκτησις ἐνὸς νεοτεύκτου μεγάλου σκάφους νὰ κρίνεται συμφέ-

ρουστα τοποθέτησις κεφαλαίων.

Φαίνεται, ὅμως, ὅτι ἡ ἀπροσδόκητος ὁξύτης τῆς κρίσεως ἥρχισε δυσχεραίνουσα τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος καὶ τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὰ bulk carriers κυρίως, παρὰ τὴν κρατούσαν εἰσέτι αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς. Αἱ προναλώσεις δὲν ἔχουν κατέληψη εἰπὲ ποσοστὸν τι μικρὸν τοῦ νέου τοντά, ἐνώ αἱ δανειακαὶ ὑποχρεώσεις εἶναι μεγάλαι. Εἰς ἑκαστος ἐφοπλιστής, ἀναλόγως τῆς ιδίας του καταστάσεως ἀντιμετωπίζει τὸ γενικώτερον πρόδημα τῆς Ναυτιλίας, τὸν πληθωρισμὸν τοῦ τοντά. Πρὸ ημερών ὁκύρη σημαίνων Νορβηγὸς ἐφοπλιστής ἔξεφρασε τὴν ἀποψιν τῆς τελικῆς κατισχύσεως τοῦ ισχυροτέρου. «Οἱ ἔχοντες — εἶπε — τα καλὰ πλοῖα καὶ τὰ ικανὰ πληρώματα θὰ ἐπικρατήσουν».

«Ἄλλος, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθελκύσεως ἀναυλώτου bulk carrier, ἐδέχθη κατ' ἄρχη τὴν διεθνή συνεργασίαν πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ πληθωρισμοῦ. Τρίτος, Σουηδός αὐτός, συνέστησε τὴν σύστασιν ἐπιτροπῶν ναυλώσεων κατὰ τομεῖς, πρὸς διοικήσιν τῶν ναύλων εἰς λογικά, ἐπικερδῆ ἐπίπεδα.

Γενικώτερον ἥρχισε κοι μεταξὺ τῶν Σκανδιναύων ἐφοπλιστῶν καλλιεργούμενή ἡ σκέψις τῆς διεθνούς συνεργασίας, ἵνα ἡ Ναυτιλία ἐξέλθῃ τοῦ σημερινοῦ ἀδιεξόδου, τοῦ τόσας προκαλούντος ζημίας. «Ἀγνωστον μέχρι ποιόν σημείον θὰ προχωρήσουν αἱ σχετικαὶ συζητήσεις. Είναι, πάντως, ἔνθαρρυντικὸν τὸ γεγονός, ὅτι τὸ Διεθνές Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον ἐπιλαμβάνεται κοι μαζί πάλι τοῦ ζητήματος.

Πιθανόν, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων, νὰ ἀποδειχθοῦν καὶ οἱ Σκανδιναύοι περισσότερον προσγειωμένοι εἰς αύτά, ἀν καὶ εἰς τελευταῖαν ὄμιλίαν του, ὁ προέδρος τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἐπέμεινε ἀκόμη εἰς τὰς γνωστὰς ἐπιφυλάξεις. «Οἱ Νορβηγοί, εἶπεν, ἐφοπλισταὶ παρακολουθοῦν μετὰ προσογής τὰ προτεινόμενα σχέδια διεθνούς συνεργασίας. Μέχρι τούδε ὅμως ἐπιφυλακτικοὶ δείκνυνται εἰς τὰς

ΣΕ ΔΟΥΛΕΙΑ ΝΑ ΒΡΙΣΚΩΜΑΣΤΕ...

Πολλοὶ ναυτικοί, τῶν ὅποιων αἱ σελίδες τοῦ ναυτικοῦ τῶν φυλλαδίου συνεπληρώθησαν ἀπὸ ἔγγραφάς ναυτολογήσεων καὶ ἀπολύσεων ἡ καὶ ἄλλας σημειώσεις, προσερχόμενοι διὰ τὴν ἐκδοσιν συμπληρωματικοῦ νέου, εὑρίσκονται πρὸ μιᾶς περιέδουγον καὶ ἀπροσόπου καταστάσεως, δραματικῆς πράγματι.

Νόμος τοῦ 1955, ἀποσκοπῶν τὸ νοικούρευμα τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων, περιέλαβεν εἰς τὰ κάπως βασανιστικά μέτρα ἐκδόσεως φυλλαδίου διὰ τοὺς νεοεισερχομένους εἰς τὸ ἐπάγγελμα καὶ κάθε ναυτικοῦ παλαιού, ὁ ὅποιος, δι' οἰονδήποτε λόγου, θὰ ηθελε τὴν ἀνανέωσιν τοῦ φυλλαδίου του.

Τὸ μέτρον, μέχρις ἐνὸς σημείου, ἔχει κάποιο περιεχόμενον σκοπιμότητος. «Ἄξιζε, τέλος πάντων, κάποια βάσανος εἰς τοὺς προσερχομένους εἰς τὴν ναυτικὴν ἔργασιαν. Πρέπει καὶ ἑκὲν τὰ πιστοποιητικὰ Μητρώων κλπ. νὰ είναι πλήρη καὶ σαφή, δηπάρτιος εἰπότες καὶ ἡ ἔξετασίς των ἀπὸ τὴν Ἀνωτάτην Ναυτικὴν Υγειονομικὴν 'Επιτροπήν νὰ γίνεται ἐμπειριστωμένη. Ἐκτὸς τῶν πρωτεισερχομένων, δίκαιον καὶ λογικὸν εἶναι εἰς τὰς ιδίας ὑποχρεώσεις νὰ ὑποβάλλωνται καὶ οἱ παλαιότεροι ναυτικοί, ὅταν ἀποκτοῦν προσόντα προαγωγικά καὶ ζητοῦν πτυχία καὶ διπλάματα. 'Ακόμη καὶ οἱ ισχυρίζομενοι ἀπώλειαν τοῦ παλαιού φυλλαδίου των, δικαιολογημένοι είναι νὰ συμπεριλαμβάνωνται εἰς τὰς ὡς ἄνω ὑποχρεώσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν νέου. 'Ο ισχυρισμὸς τῆς ἀπώλειας τοῦ φυλλαδίου δὲν είναι πάντοτε ἀπήλλαγμένος ὑποφίας. Τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον είναι ή ιστορία του κατόχου του καὶ πλειστάκις ἀπὸ αὐτήν τὴν ἔκπτωσην τῆς ιστορίας ἐντονος είναι ή ἐπίθυμιά της ἀπάλλαγμας.

«Υπάρχει ὅμως καὶ μία ἄλλη περίπτωσις ἀντικαταστάσεως τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου. Είναι αὐτή ἡ ὅποιας αἱ αἴσθηταις εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ παρόντος σημειώματος. 'Οταν, δηλαδή, τὸ παλαιὸν φυλλάδιον συμπληρωθῇ καὶ δὲν ὑπάρχει πλέον θέσις διὰ νέαν ναυτολόγησιν. Τότε, κατὰ τὸν νόμον, ὁ ναυτικὸς αὐτὸς θὰ ὑποβληθῇ εἰς τὰς ιδίας ὑποχρεώσεις ἐκδόσεως πιστοποιητικῶν, εἰς τὰς αὐτὰς ταλαιπωρίας καὶ διαπάντας, καθὼς καὶ εἰς ἐμφάνισιν πρὸ τῆς A.N.Y.E. δι' ἔξετασίν. Σημειωτέον δέ, ὅτι οἱ ναυτικοί αὐτοὶ εἶναι οἱ συνεχῶς ἐργαζόμενοι, δηπάρτιος σημπλήρωμας τοῦ φυλλαδίου των. Είναι ζήτημα δι' αὐτοὺς ή ἀσκησις τοῦ ἐπαγγέλματος θὰ ἐκταθῇ ἀκόμη πέραν τοῦ ἐνὸς ἢ τῶν δύο ἐδών. Θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν σύνταξιν.

Δὲν δύνανται, λοιπόν, αὐτοὶ νὰ ναυτολογηθοῦν χωρὶς τὸ νέον φυλλάδιον, χωρὶς τὰς γραφειοκρατικὰς διατυπώσεις. Χάνουν τὸ πλοίον των

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

Established 1960

Nautilus Shipping Agency Ltd.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone: VI. 9-4563-4

MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

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

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

καὶ τὴν ἑργασίαν των ἀπροσδοκήτως καὶ ἀδικαιολογήτως, ἀφοῦ δὲν θά
ἔχουν τὸ φυλλάδιον. Καὶ ἐνῷ διὰ τοὺς πραγματικὰ ὄρθροδόξους αὐτοὺς
ναυτικούς προβάλλει ἡ φοδερή αὐτὴ παρέμβασις, ἐλεύθερα καὶ εὔκο-
λωτατα ἡμπορεῖ νὰ τοὺς ἀντικαταστήσῃ ἄλλος «ναυτικός», ὁ ὅποιος
στὰ εἰκοσι χρόνια κατοχῆς τοῦ φυλλαδίου του ἔχει μόνο μιὰ - δυὸς ἑγ-
γραφάς ναυτολογήσεων καὶ συνεπώς «παρθένας» τὰς σελίδας του δι'
ἐγγραφάς.

Κάποτε, εἰς τὰ μὲν συμπληρωμένας τὰς σελίδας φυλλάδια, προσετί-
θεντο σελίδες τινές, «Ισως τοῦτο γὰρ ἔδιδε λαδῆν εἰς πλαστότητας καὶ
τὸ μέτρον ἐγκατελεῖθη. Ἀλλὰ ἀπὸ τὸ σημεῖον αὐτὸν μέχρι τοῦ γὰρ χάνη
ἔνας ἡλικιωμένος ναυτικός την ἑργασίαν του, νὰ τρέχῃ διὰ πιστοποιη-
τικά καὶ υγειονομικάς ἔξετάσεις, βασανίζομενος τρεῖς καὶ τέσσαρας
μῆνας καὶ κατόπιν νὰ εἰσέρχεται εἰς τὴν στρατιὰν τῶν ἀνέρων, ἐκ μό-
νης αὐτῆς τῆς αἵτιας, ὑπάρχει μεγάλη διαφορά.

Διὰ τὴν τάξιν αὐτὴν τῶν πλατιών ναυτικών, ἡ ἀντικαταστασίας τοῦ
ναυτικού φυλλαδίου πρέπει νὰ γίνεται ἀμεσος καὶ χωρὶς ἄλλας διατυ-
πώσεις ἀπὸ τὰ Λιμεναρχεία, χωρὶς οὔτε κάν νὰ τὸ ζῆτη ὁ δικαιούχος.
Μὲ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ φυλλαδίου νά ἀκολουθῇ νέον εἰς τὸ ὅποιον νὰ ἐγ-
γράφεται ἡ προηγουμένη ὑπηρεσία ἥ καὶ ἄλλαι, ἀν χρειάζωνται, πα-
ραπρήσεις. Ἐπὶ τέλους, διὰ τὴν ἀξίαν τοῦ ἐντύπου ἥ διὰ τὸν σκοπὸν
τῆς φορολογίας εἰς χαρτόσημον, ὃς γίνη κάποιας οἰκονομικῆς ἐπιβάρυν-
σις. «Οχι δημαρχός ἀπολύτεις. «Οχι ἐμπόδια διὰ κάθε ἀμεσον νέαν ναυτο-
λογιστικῶν καὶ κυρίως δημαρχικῶν ὑποχρεώσεις καὶ τρεχάματα ἀδι-
καιολόγητα πρός ἄτομα, εἰς τὰ ὅποια κάποιος σεβασμός, ἐπὶ πλέον,
είναι ἐκ τῶν πραγμάτων πολὺ δικαιολογημένος.

ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

Κρίνεται ὡς τελείως ἀνεπαρκῆς ἡ χορηγουμένη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου
Ἐθνικῆς Ἀμύνης ἔξαμψης ἀναστολὴ ἀνατάξεως εἰς τὰς ἐνόπλους
δυνάμεις τῶν ἀπόφοιτων τῆς σχολῆς Ἀσυρματιστῶν Ἀσπροπόρου. Δι-
ότι διὰ νὰ λάβῃ τὸ πτυχίον β' τάξεως ὁ ἀπόφοιτος τῆς σχολῆς αὐτῆς,
πρέπει νὰ ἔχῃ συμπληρωθεῖ σὲ μηνῶν ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίου, ητις διὰ
νὰ κτηθῇ, ἀπαίτει εἰς τὴν πραγματικότητα, τούλαχιστον τὸ διάστημα
ἔνος ἔτους. «Ἀλλωστε διὰ τοὺς ἀπόφοιτους τῶν σχολῶν πλοιάρχων:
καὶ μηχανικῶν, οἱ ὅποιοι διὰ νὰ λάβουν τὸ πρώτον πραγματικὸν τῶν
διττῶν μέρων ἔχουν ἀνάγκην 18μήνου προϋπηρεσίας, παρέχεται τριετῆς ἀν-
δολή κατατάξεως, διπλάσιος, δηλαδή, τοῦ τυπικῶν ἀπαίτουμένου χρόνου.

Οὕτω, ἡ λίαν περιωρισμένη χρονικῶς ἀναστολή, τὴν ὅποιαν χορηγεῖ
τὸ ὑπουργείον Ἐθνικῆς Ἀμύνης εἰς τοὺς δοκίμους ἀσυρματιστάς, ἀπο-
δίνει εἰς δάρος τῆς σταδιοδρομίας των, τὴν ὅποιαν οἱ πλείστοι δὲν
θὰ δυνηθοῦν νὰ ἀρχίσουν παρὰ μετά τὴν ἀπόλουσί των ἐκ τῶν τάξεων
τοῦ στρατοῦ. Δίκαιον λοιπὸν τὸ αἴτημα, ὅπως χορηγηθοῦν καὶ εἰς αὐ-
τοὺς τὰ ἀναγκαῖα χρονικὰ περιθώρια, διὰ νὰ λάβουν τὸ διπλωμάτη των,
ὅποτε καὶ θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν, στρατεύμενοι, ὡς ἀξιω-
ματικοί ἀσυρμάτου, εἰς πλέον ὑπευθύνους θέσεις, ίδια ἐν τῷ Βασιλικῷ
Ναυτικῷ.

ΣΤΕΛΕΧΗ ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Μεγάλην ἀνάγκην τῆς ταχέως ἀναπτυσσομένης εἰς τὴν χώραν μας
ναυπηγικής διοικησίας, φιλοδοξεῖ νὰ καλύψῃ ἡ ἄστρι, ιδιωτικὴ πρω-
τοβουλία, συσταθείσα σχολὴ ἐργοδηγῶν καὶ τεχνικῶν δοκίμων ναυπηγῶν
εἰς τὸν Πειραιά. Ἡ συστηματικὴ ἐπὶ μίαν τοιετίαν θεωρητικὴ καὶ πρα-
κτικὴ πρετοιμασία τῶν τεχνικῶν στελεχῶν, θὰ συμβάλῃ ἀποφασι-
τικῶς εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους τῆς διοικησίας ναυτικῶν κατα-
σκεών καὶ ἐπισκευών εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν εὐχερή
ἐπάνδρωσιν τῶν λειτουργούντων σήμερον μεγάλων καὶ μικρῶν συγκρο-
τημάτων, ὡς καὶ ἔκεινων τὰ ὅποια προβλέπεται νὰ συσταθοῦν εἰς τὸ
ἔγγυς μέλλον. Ἡ στοιχειώδης μετεκπαίδευσις τεχνιτῶν εἰς τὸ ἑξωτε-
ρικόν, η τόσας φροντίδας καὶ δαπάνας προσπορίσασα εἰς τὰ «Ἐλ-
ληνικά Ναυπηγεία», δὲν δύναται νὰ ἐπαναληφθῇ εἰς τὴν εύρειαν κλί-
μακα, τὴν ὅποιαν θὰ ἀπαιτήσῃ ἡ ἐπάνδρωσις τῆς ὅλης ναυπηγικῆς
διοικησίας καὶ τῆς νέας ἐπισκευαστικῆς βάσεως, ητις θὰ ιδρυθῇ

ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. Χωρὶς τὴν ὑποδομὴν τοῦ τεχνικοῦ δυναμικοῦ ἡ τοι-
σύτη ταχεία ἐξέλιξις παρ' ἡμῖν τοῦ ναυπηγικοῦ κλάδου, κρίνεται ὡς
ὑπόθεσις ἐπισφαλής.

Ἡ νέα σχολὴ, ὡς μᾶς πληροφοροῦν, διαθέτουσα ἄριστον ἐκπαιδευ-
τικὸν ἐπιτελεῖον ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ καθηγητοῦ τοῦ Πολυτεχνείου
κ. Β. Φραγκούλη, ἐγκατεστάθη εἰς σύγχρονον διδακτήριον καὶ περιέ-
λαβεν εἰς τὸ ἐκπαιδευτικὸν τῆς πρόγραμμα πόλει τὰ ἀναγκαῖα μαθή-
ματα, τὰ ὅποια θὰ ἀποτελέσουν τὴν θεωρητικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν
τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν μαθητῶν της, παραλλήλως μὲ τὴν πολυω-
ρον κατὰ μῆνα πρακτικήν των ἔξαστην, ὑποτροφιῶν διὰ τὴν φοι-
τησιν τῶν καλυτέων μαθητῶν, ὡς καὶ ἡ εὐχερῆς ἀπορρόφησις μετά-
τινα ἔτη, τῶν πρώτων ἀποφοίτων της, θὰ μεταβαίνουν οἱ μαθηταί
διὰ νὰ παρακολουθοῦν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὰς σχετικὰς ἑργασίας κα-
τασκεών καὶ ἐπισκευῶν.

Πέραν ὅμως τῆς αἰτουμένης τοιούτης συμπαραστάσεως τῆς νέας
σχολῆς, ἡ ἀμεσωτέρα παρακολούθησις τοῦ ὑπὸ τῶν οἰκει-
ῶν διοικησίαν, ἡ χορήγησις, ἐνδεχομένως, ὑποτροφιῶν διὰ τὴν φοι-
τησιν τῶν καλυτέων μαθητῶν, ὡς καὶ ἡ εὐχερῆς ἀπορρόφησις μετά-
τινα ἔτη, τῶν πρώτων ἀποφοίτων της, θὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἑδραί-
ωσιν τῆς ἀναληφθείσης σοθαράς πρωτοβουλίας.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΙΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Μὲ τὸν ἐποχικὸν παροπλισμὸν μέρους τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου,
πρόδηλημα κρηπιδωμάτων ἀντιμετωπίζει ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἔξυπερτη-
σιν τῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοίας, τῶν μεσογειακῶν καὶ τῶν ὑπερωκεα-
νίων. Ἀναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ὅτι τὴν 18ην Ὁκτωβρίου, ὅτε τὸ ἀγγλικόν
κατέρρευσεν τοῦ παραδέλτην τοῦ προδηλήτη Βασιλέως
Κωνσταντίνου καὶ δύο ισραηλινά ὑπερωκεανία, ὡς καὶ ἐν τουριστικὸν
μεσογειακὸν κατέλαβον τὰ ὑπόλοιπα κρηπιδωμάτα τὰ διατιθέμενα διὰ
τὸ ἐπιβατηγό πλοία τῶν γραμμῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐν ίδιοκόν μας του-
ριστικόν, τὸ «Στέλλα Μάρις», ἀπεβίθασεν τοὺς ἐπιβάτας του, ξένους
ἀποκλειστικῶν περιηγητάς, ἐγγύς τῆς περιοχῆς τῶν «λεμονάδικων»...

Ἐπιβάλλεται ὁ Ο.Λ.Π. νὰ ἔξεύρῃ νέα ἀγκυροδόλια διὰ τὰ παρο-
πλιζόμενα ἐπιβατηγά σκάφη. Ἡ ἀπόντης ὅπως χρησιμοποιηθῇ πρὸς τὸν
σκοπὸν αὐτῶν διά της διοικησίας τῆς Φρεαττίας, ισχεῖ νὰ ἀποτελῇ μιαν
λύσιν. Ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, θεωρεῖται ὡς εὔησις τὸν Ζέας, θὰ ἀποδειχθῶν
ἴκαναν νὰ προστατεύσουν ἐκ τῶν ἀντιξόων καιρικῶν συνθηκῶν.

Η ΨΗΦΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Συζητουμένου τοῦ σχεδίου Ν.Δ. ἐπερὶ τροποποίησεως καὶ συμπλη-
ρώσεως τῆς ἐκλογικῆς νομοθεσίας ὑπελεύθερη καὶ πάλιν τροπολογία
διὰ τὴν προφορά τῶν ναυτικῶν. Οἱ δουλευταὶ κ.κ. Λ. Μπουριάς καὶ Δ.
Πατέρας τῆς Χίου καὶ Ε. Σκορδίλης τοῦ Πειραιώς τὴν ὑπέδαλον. «Ι-
δούμεν ἀνάγκην δεκτῆ ἀπὸ τὸν κ. οὐπουργὸν τῶν Εσωτερικῶν. «Η
συγκεκριμένη:

Πρὸς τὴν Ειδικὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ δρόμου 35 τοῦ Συντάγματος

Παρό τὰς ἀπὸ ἐτῶν προσποθείσις μας διὰ τὴν παροχὴν εἰς τοὺς ἐργαζομένους
ἐπὶ ἐμπειρικῶν πλοίων «Ἐλληνικὰ ναυτικῶν τῆς διονυσίας τοῦ ἐκλο-
γικούν των δικαιώματος καὶ τὸ νέον σχέδιον ἐκλογικού Νόμου δὲν πειραμάνει διά-
τοξεῖν καὶ οὐταὶ γιλιάδες «Ἐλλήνων ἐργαζομένων, οἵτινες ὡς γωντόν, διὰ τῶν
διοικητῶν τῶν δημιογεγυῶν τὸν κυριωτέρον ἐκ τῶν ὀδηλῶν πόρων της Χώρας θὰ
αἰσθανθῶν καὶ πάλιν τὴν ἀπογεήτευσιν οἵτις η Πολιτεία τοὺς ὀρίεται τὴν σκηνήν
τοῦ λειτουργούντων δικαιώματος τοῦ πολίτη.

Ἡ ἀντίρρησης τῆς Υπερεσίας τοῦ Υπουργείου «Εσωτερικῶν, στρετότυπος πάν-
τος, συνίσταται εἰς τὴν μεγάλην δυσχέρειαν τῆς ἀποτελεσμάτων, ἐφ' οὓς η ψηφοφορία
διάτοξεις τὸν ἀνακήρυξιν τὸν ἔγενετον ἐπὶ τῶν πλοίων, ητις θὰ ἐδημιουργεῖ σοθαράν
καθούσαρσιν εἰς τὴν ἀνάκηρυξιν τῶν ἐπιτυχόντων.

Ἡ κατωτέρω προτεινόμενη διάτοξης αἱρεῖ τὴν ἐκ τῆς καθηγητήσεως δυσχέρειαν,
διότι οἱ ναυτικοὶ θὰ ἀποτελέσουν ἐκ τῶν προτέρων τὰ φηφοδέλτια τῶν εἰς τὸν
Πρόδρομον τῶν Πρωτοδικῶν τῆς πειραιείας τῶν, ὡς ὅποιος τὴν ήμέραν τῆς φηφο-
ρίας — διὰ νὰ τηρηθῇ η Συνταγματικὴ ἐπιταγή περὶ διεξαγωγῆς τῶν ἐκλογῶν κα-
τό την αὐτὴν ημέραν — θὰ τὰ παραδώσῃ εἰς τὸν δικαιοτικὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ
διά τε τῶν ναυτικῶν διοικητῶν ἐκλογικού τμήματος, η δὲ διαλογή τῶν ψηφο-

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, jamboizings, 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 :

NIILAROS 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

δύκτιων τούτων θα γίνη όμως μετό τών λοιπών κατά την λήξην της ψηφφορίας. Κατό τον άρθρον αυτόν και υπό τάς έγγυησης της δικοποίητης 'Άρχης είναι δυνατή η ψηφφορία τῶν προκρόν τῆς Χώρας ευρισκομένων λόγω τού επαγγελμάτως τῶν ναυτικών μας, προμηνύου τού ὄρθρον δὲ τοῦ Συντάγματος περὶ ἀμέσου καθελκίης καὶ μυστικής ψηφφορίας, διότι ἀδιάλητος διό της ἀπ' εὐθείας ἀποστολῆς τού ψηφοδέλτιου τού ἐκλογέων εἰς τὸν ἀρμόδιον Πρόδρομον Πρωτοδικόν.

Διὰ τοὺς ὑπηρετοῦντας εἰς ἐπιβατηγό πλοιοῦ ἡ φορτηγά εύρισκομένα κατά την ἡμέραν τῆς ψηφφορίας εἰς Ἑλληνικούς λιμένας προβλέπομεν ίδιον ἀπλούστερον συστέμα ψηφφορίας.

'Η προτεινόμενη τροπολογία, ητοις δέον να τεθῇ ὡς ἰδόφιον 12 τοῦ ὄρθρου 24 τεῦ ἀνωτέρω σχεδίου N.D. έχει σύνω:

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ

Εἰς τὸ ὄρθρον 24 τοῦ ἀνω σχεδίου N.D. προστίθεται ἰδόφιον 12, ἔχον σύνω:

I. Ἐργάταις θαλασσικούς ναυτικούς, ὑπερετοῦντες ἐπὶ πλοίον ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαῖαν ἔχοντες τὸ δικαιούμενον τοῦ ἐκλεγέντος, ἀσκούσου τοῦτο δι' ἀποστολῆς εἰς τὸν Πρόδρομον τῶν Πρωτοδικῶν τοῦ Δήμου ή Κοινότητος ἐνδέα φέρονται ἐγγεγραμμένοι. Πρότερον τοῦ Ναυπράκτου, πάντες ἡμεράς πρὸ τῶν ἐκλογῶν, τοῦ ψηφοδέλτιου φάκελλος, ἐπὶ τοῦ ὅπου οὗτος ἀναγράφεται ἡ ἐκλογική περιφέρεια τοῦ ἐκλογέων, ητοις Δήμος ή Κοινότης καὶ ὁ Νομός, τοπεπετεῖται ἐντὸς μεγαλύτερου φακέλλου περιχρέας ἐνυπόγραφον σημειώματα ἀναγράφον τὸ ὄνομα, ἐπώνυμον, πατρώνυμον καὶ ἔτες γενέντων τοῦ ἐκλογέων.

II. 'Ο Πρόδρομος ἐξακριβῶν μόνον ὅτι ο περὶ σὺν πρόκειται ναυτικούς εἶναι ἐγγεγραμμένοις εἰς τοὺς ἐκλογικούς καταλόγους ἔγγράτοις τούτον εἰς κατάστασιν τὴν ὅποιαν τὴν ἡμέραν τῆς ψηφφορίας παροδεῖται μετὸ τοῦ φακέλλων τῶν πειρεχόντων τὸν ὄπου φημοδέλτιον εἰς τὸν δικαιοτικὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ διὸ τοὺς ναυτικούς ὀρθοδοξούς ἐκλογικού τημάτος. 'Οι τοιούτους ἐκλογικούς τημάτας φίζεται δι' ἡμέρας τοῦ Ναυπράκτου ἐν ἐκ τῶν ἐκλογικῶν τημάτων τῆς ἔδρας τοῦ Πρωτοδικείου, ἡ Ἐφερετική τοῦ ὅπου εἴσοδον συντὶς; Εἰδον πρωτόκολλον ψηφφορίας ναυτικούς θά κάμη τὴν διαλογήν τῶν ψηφοδέλτιων τῶν ναυτικῶν μετὰ τῶν λοιπῶν ψηφοδέλτιων.

III. Οι ἐκλογεῖς τῶν προηγουμένων παρογράφων ψηφίζενται τοὺς συνδιασμούς η μεμονωμένους ψηφοφίους τῆς ἐκλογικῆς περιφέρειας εἰς ἡνήκει ὁ Δήμος ή η Κοινότης εἰς τὰ μητρά τῶν ὅποιων φέρονται ἐγγεγραμμένοι.

IV. Αἱ διατάξεις τῶν ὄρθρων 43 καὶ 45 τοῦ πορνοτοῦ δὲν ἰσχύουσαν προκειμένου περὶ τῶν ἐκλογῶν τῶν πρεσβυτερίων παρογράφων. Οὕτω δύνανται νό χρησιμοποιήσων ψηφοδέλτιον ὅπεραν οὐδού συντὶς; Εἰδον πρωτόκολλον ψηφφορίας ναυτικούς θά κάμη τὴν διαλογήν τῶν ψηφοδέλτιων τῶν ναυτικῶν μετά τῶν λοιπῶν ψηφοδέλτιων.

Ἐπιμελεῖται τοῦ 'Υπουργείου 'Εσωτερικῶν καταρτίζεται πίναξ περιλαμβάνων τὸ ὄνομα τῶν ἀνακηρυχθέντων ψηφοφίους κατὸ συνδιασμούς ὡς καὶ τῶν μεμονωμένων, κεχωρισμένων, κατ' ἐκλογικήν περιφέρειαν, διάσπαστα τῶν ἀνακηρυχθέντων ὄπεραν πρωτεδικείων.

Ἀντίτυπα τοῦ πινάκου ὀπεστέλλονται εἰς τὰς 'Ἐνώσεις 'Ἐφερετικῶν καὶ τὰς ναυτεργατικῶν ὄργανωσις πρὸς ἀποταλμήν εἰς τὰ πλοία καὶ γύναις τῶν ἐκλογῶν ναυτικῶν. 'Εν τῆς μη πρηστείας τυχὸν τῆς διατάξεως τούτης οὐδεμία ἐπέρχεται ἀκρότητες.

V. 'Εκδογεῖται τοῦ 'Υπουργείου 'Εσωτερικῶν καταρτίζεται πίναξ περιλαμβάνων τὸ ὄνομα τῶν ἀνακηρυχθέντων ψηφοφίους κατὸ συνδιασμούς ὡς καὶ τῶν μεμονωμένων, κεχωρισμένων, κατ' ἐκλογικήν περιφέρειας εἰς ἡνήκει ὁ Δήμος ή η Κοινότης εἰς τὰ μητρά τῶν ὅποιων φέρονται ἐγγεγραμμένοι.

VI. 'Εν 'Αθηναῖς τῇ 29 Οκτωβρίου 1962

Οι προτείνοντες βουλευταί

Α. Μπευριάς, Ε. Σκορδίλης, Δ. Παύτερος

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

'Εν σχέσει μὲ τὰς εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διατυπωθέσισας παραπτοήσεις διὰ τὴν σύντασιν Ἑλληνικῆς Εθαλασσασφαλείας καὶ τὴν ἐντεύθεν καταβαλλούμενην προσπάθειαν ἀπὸ μέρους τοιῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν μᾶς ἀνακοινοῦνται τὰ κάτωθι:

Εἰς ἐπανειλημμένας συσκέψεις μεταξὺ ἑκποσώπων 'Ελληνικῶν 'Ασφαλιστικῶν Έταιριῶν καὶ ἐνὸς τῶν μεγαλύτερων 'Ασφαλιστικῶν Οἰκοών (Brokers) τοῦ Λονδίνου, ἐξητάσθη τὸ θέμα τῆς συμμετοχῆς τούτων εἰς τὰς ἀσφαλιστικές κατὰ διαλασσών τινῶν κινδύνων.

'Η σύντασις ἐν 'Ελλάδι ἐνὸς νέου ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ, διτις ἐπειδελάμβανεν εἰς τοὺς κόλπους αὐτοῦ ὅσην τὸ δυνατόν περισσότερας ἀσφαλιστικάς ἐπιχειρήσεις διὰ νὰ δύνανται μόνος νὰ καλύπτῃ κινδύνους ἐπὶ σωμάτων πλοίων δι' ἵδιον λογαριασμόν, ἐκρίθη ὅχι μόνον ἀδύνατος, ἀλλὰ καὶ ἀσύμφορος. Θὰ ἀπητούντο σημαντικά κεφάλαια, τὰ ὅποια αἱ πορτούς ήμιν ἀσφαλιστικοί εἶται τούτων τῶν ναυτικῶν γίνεται κατὰ τὸ ὄρθρον 54 καὶ ἐπ., τοῦ παρόντος.

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διατυπωθέσισας παραπτοήσεις διὰ τὴν σύντασιν Ἑλληνικῆς Εθαλασσασφαλείας καὶ τὴν ἐντεύθεν καταβαλλούμενην προσπάθειαν ἀπὸ μέρους τοιῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν μᾶς ἀνακοινοῦνται τὰ κάτωθι:

Εὐθύνσιον, ἐπανδρούμενον δὲ μὲ τὸ κατάλληλον προσωπικόν νὰ συμμετέχῃ εἰς ἀσφαλίσεις σκαφῶν ὥρου μετ' ἄλλων ἀσφαλιστῶν. 'Η δραστηριότης τοῦ γραφείου τούτου δὲν θὰ περιωρίζεται εἰς τὰ Ἑλληνικῆς Ἱεροκοινῆς ἡ Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοία, ἀλλὰ θὰ ἔχεται εἰπεὶ τῆς διεθνούς ἀγορᾶς.

'Η συσταθησομένη ἐν Λονδίνῳ ἐταιρίᾳ θὰ είναι ἀναμφιβόλως 'Αγγλική, πλὴν ἡ πλειοψηφία τῶν μετοχῶν αὐτῆς θὰ είναι εἰς χειρας τῶν 'Ἑλληνικῶν 'Ασφαλιστικῶν 'Εταιριῶν, αἵτινες ούσιαστικά θὰ ἔχωσι τὸν ἔλεγχον ἐπὶ τούτης.

'Η ἀνωτέρω ἐταιρίᾳ θὰ δρᾷ αὐτοτελῶς, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου αἱ ἐνταῦθα ἐταιρίαι θὰ διατηρήσουν ἐπίσης τὴν ἀνεξαρτησίαν αὐτῶν, δυνάμεναι νὰ κινῶνται ἀπολύτως ἐλευθέρως διὰ πάσας αὐτῶν τὰς ἐργασίας, ἀντασφαλίσεις κλπ.

'Ο ἐπισκεφθεῖς τὰς 'Ἄσθιας ἐκπρόσωπος τοῦ ἀγγλικοῦ ἀσφαλιστικοῦ οἴκου συνεψώντες ἀπολύτως πρὸς τὰς ἄνω ἀπόφεις καὶ ἐπεφύλαξθη ὅπως, μεταβαίνων εἰς Λονδίνον, κάμη τὴν εἰσήγησίν του πρὸς τὸ συμβούλιον τῆς ἐταιρίας του, μεθ' ὁ θέλει ἐπεξεργασθῆ σχέδιον τῶν λεπτομερειῶν διὰ τὴν ταχείαν ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω προταθέντων.

Ο. Κ. ΣΤΕΦ. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

'Ασχολούμενα τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν με τὸ θέμα τῆς συστάσεως καὶ παρ' ἡμί θαλασσασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ὑπεροχάμισαν τὸ σύμφωνον εἰς τὰς ἀποστηριχθείσας ἀπόφεις καὶ τοῦ κ. Στεφ. Μακρυμιχάλου, διακεκριμένου 'Ελληνος ἀσφαλιστού, εύρυτερον γνωστοῦ εἰς τοὺς διεθνεῖς ἀσφαλιστικούς κύκλους.

'Εκ συζητήσεων τῶν γράφοντος τὰς στήλας αὐτάς, με τὸν κ. Μακρυμιχάλον συνήκηθη τὸ τελικὸν συμπέρασμα, ὅτι μόνον ἡ δημιουργία ἐθνικῆς ἀγορᾶς θὰ ἡδύνατο νὰ προσπορίσῃ θετικάς πλέον λύσεις εἰς τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Κάθε ἀλλή πρωτοβουλία δὲν ἡτο προωρισμένη νὰ ἀπόδωσῃ τι ὑπέρ της ἀπόθεσεώς μας.

Καὶ είναι ὁ κ. Μακρυμιχάλος ἐκ τῶν ἀρμοδιωτέρων παρ' ἡμῖν προσώπων εἰς τὰς της θαλασσασφαλείας. 'Η παρ' αὐτοῦ εἰς τὸ παρελθόν κατεβληθεῖσα καλή προσπάθεια διὰ τὰ ἀσφαλιστικά μας ζητήματα ἐγγυάται καὶ τὴν ὁρίζηται ἐπὶ τοῦ διοίλου προβλήματος.

Κατὰ τὸ 1951 εἰς τὸ Συνέδριον τῆς «Διεθνοῦς 'Ἐνώσεως τῶν Θαλασσασφαλιστῶν», τὸ συνελθόν εἰς Σαΐντ Μόριτς τῆς 'Ελβετίας, ὁ κ. Σ. Μακρυμιχάλος είχε καὶ πάλιν, ὅπως καὶ ἐφέτος, ἀντιπροσωπεύει τὴν 'Ελλάδα. Δι' ἀγρούσεως τοῦ καὶ ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος, τὸ ὄποιον ὑπέβαλεν εἰς τὸ Συνέδριον, ἐπέτυχε τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἀπὸ τὴν ἀτιμωτικὴν ἐπιβάρυσιν τῶν «Ἐπασφαλιστρων σημαίασ». 'Ἐπειδαύροντο μὲ αὐτὰ τὰ πορταρία τὰ παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλος διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένου ἐμπειριστωμένου ὑπομνημάτος τοῦ, ἀπέδειξε τὸ ἀτοπὸν τῆς τοιαύτης διακρίσεως.. 'Η ναυτιλία τώρα διέρχεται μιαν περιόδον εύημερίας. 'Όλα τὰ πλοία είναι εὐπρόσδεκτα καὶ περιζήτητα. Κάποτε, ούως, ὅταν η κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὸν τὸ δικαιώματα καὶ τὸν καταλογισμὸν τῶν ἐπασφαλιστρων σημαίας εἰς τὸν διάρογην καὶ περιζήτητον. Τοῦτο θέλεται μὲ τὴν παρελθόντα καὶ προσερπόμενα διὰ τὸν θέματος κ. Σ. Μακρυμιχάλο

ουσαν «'Επιτροπήν φορτίων», ή όποια παρεδέχθη τάς εισηγήσεις τού Ελλήνος ασφαλιστού και από κοινού με τό Σύνδεσμον «Ασφαλιστών του Λόνδην» έξεδωσαν έγκυκλιον, καταργούσαν τάς έπασφαλίστρα φορτίων.

Η εισήγησης τού κ. Μακρυμιχάλου είχε τύχει εύμενούς υποδοχής έκ μέρους του ναυτιλιακού και ασφαλιστικού Τύπου της Μεγάλης Βρετανίας, άλλα καὶ τών άλλων ναυτικών χωρών. Τάς «Ναυτικά Χρονικά» είς τό τευχός των άριθμ. 395)154 της 15ης Νοεμβρίου 1951, έδημοσίευσαν σχετικώς τά έξης:

«...Ο 'Ημερόποιος Τηλέγραφος» τού Λονδίνου έδημοσίευσε άνταρκτικον έκ Σαιντ Μόριτς περιέχουσαν έκτενή περιληψήν τῆς άνακοινώσεως τού κ. Σ. Μακρυμιχάλου. Το «Λόνδην» αναφερόμενον είς την πρόσαισιν, καταλήγει εἰς τὴν παρατήρησην ὅτι τὸ ζητητά εδεῖ νὰ ἔξετασθη σοδαφάς ἀπὸ τὴν κυριώς ἐνδιαφερομένην ασφαλιστικήν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου. Η «Ἐφορείας τοῦ 'Εμπορίου» τοῦ Λιβερπούλ ἔγραψε σχετικῶς τὰ έξης: «Τὸ θέμα τὸ οποῖον ἀνέπτυζεν ὁ κ. Μακρυμιχάλος δὲν προεδρέπετο εἰς τὴν πιεροποίησιν διάταξιν, ἐκριθή, δύμισ, ἀπὸ τὴν συνελεύσιν ὅτι, κατάλληλος πήτο η εὐκαρία νὰ ἐπιστηθῇ ἀπὸ προσοχῆ τῶν μᾶλλον ἐνδιαφερομένων ασφαλιστικῶν κύκλων ἐπὶ τοῦ ζητήματος». Ο κ. Μακρυμιχάλος ὀνέπιτζε τὸ θέμα του κατὰ τρόπον ὁ οποῖος ἔξπαφλισε τὴν δυνατότητα ἐπιτυχούς λύσεως».

Η «Insurance Broker's Monthly» ἔγραψε τὰ έξης:

«Ο κ. Μακρυμιχάλος ἠγγειρεν ἐνώπιον τῆς Συνελεύσεως τὸ ζήτημα τῆς διακρίσεως διὸ τῆς ἐφαρμογῆς προσθέτων ἀσφαλιστρῶν ἐπὶ ψηροπλίκων ἐλληνικῶν πλοίων καὶ ἐξέφρασε τὴν γνώμων, ὅτι δὲν θὰ ἐπερνεῖν ἡ διακρίσις αὕτη νὰ ἔχῃ ὡς βάσιν τὴν σημαίαν... Ή ἔκθεσις τού κ. Μακρυμιχάλου πικούνιον μετὰ συμπαθείας καὶ παρεπέμφθη πρὸς ἔξετασιν εἰς ἐπιτροπήν».

Τὸ περιοδικὸν «The Review» έδημοσίευσεν ὀλόκληρον τὴν ὄμιλίαν τού κ. Μακρυμιχάλου, τὴν ὅποιαν ἐπιστολής μὲ τὴν παρατήρησιν, ὅτι «τὰς ἐπασφαλίστρα τῶν ἐλληνικῶν πλοίων πιθανὸν νὰ ἥσαν δικαιολογημένα πρὸ πολλῶν ἑταῖρων, ἀλλὰ μὲ τὴν παρούσαν σύνθεσιν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δὲν ἔχουν πλέον καρμίαν δικαιολογίαν...» Ανάλογα ὑπῆρχαν τὰ σχόλια καὶ αἱ παρατήρησις εἰς τὸν λοιπὸν παγκόσμιον ασφαλιστικὸν Τύπον. Σχετικῶς ἔχομεν ὑπ' ὄψιν ἄρθρα καὶ ἀνακοινώσεις δημοσιευθείσας εἰς τὸ «Policy Holder», τοῦ Μάντσεστερ, τὸ «National Underwriter», τοῦ Σικάγου, τὸ «Gjallarhornet» τῆς Στοκχόλμης, τὸ «Dansk Forsikrings Tidende» τῆς Κοπεγχάγης καὶ τὸ «Vereenigde Verzekeringsbedrijf», τῆς Χάγης.

Η σχολήθημεν μὲ τὰ ὅσα ἐπέτυχεν εἰς τὸ παρελθόν ὁ κ. Μακρυμιχάλος διὰ νὰ τονίσωμεν τὴν ἀνάγκην τῆς μελέτης καὶ ἀντιμετωπίσεως τοῦ ασφαλιστικοῦ μας προβλήματος ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τους Ελληνας, τοὺς ἐπὶ μακρού εἰδικευθέντας καὶ γνωρισταντας ἀπὸ πάστης πλευρᾶς τὸ θέμα τῆς ασφαλίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ θαλασσίου κινδύνου. Μία τοιαύτη συνεργασία θετικά θὰ μάς ἀπέδιδεν ἀποτελέσματα. Η καλή θέλησις καὶ ἡ πίστης ἐπὶ τὰς δυνατότητας τῆς ἐπιτυχίας προϋποτίθεται. Καὶ αἱ δυνατότητες αὐταὶ πλήρως ὑφίστανται. Η κινηθοῦν ὅμως οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

ΤΟ ΥΨΙΠΕΤΕΣ ΣΧΕΔΙΟΝ

Καὶ διὰ μὲν τὴν ἀποφασισθείσαν ἀνέγερσιν μεγάρου διὰ τὸν

“TAGAROPULOS CORPORATION,, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS, FRESH FRUITS & VEGETABLES, CANNED FOOD & VEGETABLES, PASTEURISED MILK,
ICE CREAM, JAMS, BUTTER, OILS & FATS OLIVE OIL, GREEK OLIVES SCOTCH WHISKIES, LIQUORS

METAXA BRANDY PAINTS AND DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Socrates Theoktistou and
Panos Kitras in Cristobal and Jose Chirino in Balboa

"POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS"

TAGAROPULOS, S.A.

BOX 443 COLON
TELEPHONES: DAY 1000
NIGHT 1003
CABLE: "TONIO" COLON

TAGAROPULOS, S.A.

PANAMA CITY

P. O. BOX 4583 TELEPHONE: 3/0025 TO 3/0029
INCLUSIVE

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

BOX 277
TELEPHONE: 1315

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIRDAILY, INCLUDING SUNDAYS)
PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

You can receive your seastors, groceries and liquor requirements by transmitting your requisition directly to us.

We will also be happy to dispatch messages to your Agents at any time.

Ο.Λ.Π., οὐδεμία ἀντίρρησις δύναται νὰ ὑπάρξῃ. Αποτελεῖ ἀνάγκην ἀναμφισθῆτον ἡ ὑπὸ τὴν αὐτὴν κατάλληλον στέγην καὶ εἰς ἐπίκινδυνον σημείον τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, συγκέντρωσις ὅλων τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ. Εὔχερέστερον θὰ ἀναδιοργανωθοῦν καὶ καλύτερον 82 ἀποδώσουν αὗται, ἐνῷ παραλλήλως θὰ πραγματοποιηθῇ μία σο-βαρὰ οἰκονομία ἐτησίως, ἐκ τῶν καταβαλλομένων σήμερον ὑφηλῶν κατά κανόνα ἐνοικίων.

'Απὸ τοῦ σημείου τούτου, ὅμως, μέχρι τῆς ἀνεγέρσεως... ούρανος ξύστου παρὰ τὴν ἀκτὴν Τζελέπη, ὑφίσταται τεραστία καὶ ἐπικίνδυνος ἀπόστασις. Διότι τὸ δωδεκακάροφο κτίριον, «κατακορύφου ὑπερ-μοντέρνας κατασκευῆς», στηριζόμενον ἐπὶ ὑποστυλωμάτων, τὸ ὅποιον ἀπεφασίσθη κατ' ἀρχὴν νὰ ἀνεγερθῇ, ἀποδεικνύεται ὅτι δὲν ἀποτελεῖ προϊόν ἐμπριστατωμένης μελέτης τῶν ἀναγκῶν τοῦ Ο.Λ.Π.. 'Επιδι-κεται καὶ ἀνέγερσις ἐνὸς ούρανοδύστου, ἐνὸς πύργου τοῦ 'Αϊφελ, ὃς προσφέρως ἔτοιμη, μὲ δαπάνην, παρακαλούμεν, 30 ὅλων ἑκατομμυ-ρίων δραχμῶν. Καὶ ὅμως ὁ πύργος αὐτὸς κατὰ σημαντικὸν μέρος θὰ παραμείνη ἀχρησιμοποίητος. Νέα δηλαδὴ περίπτωσις Φαληρικοῦ Δέλτα!

Ίδου τί ἀναφέρει σχετικῶς ἡ ἀρμοδία τεχνικὴ ὑπηρεσία τοῦ 'Οργα-νισμοῦ εἰς ἔγγραφον τῆς πρὸς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον :

«'Υπὸ τὰς πλέον εὐρείας προσποτικάς ἐξυπηρετήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ μὲ ἐνδημόνεντον μελλοντική αὔξησιν τῶν ὑπηρεσιακῶν του ἀναγ-κῶν, δὲν θὰ χρησιμοποιηθοῦν πλέον τῶν 7 - 8 ὄρόφων τοῦ ἀνεγερ-θησμένου μεγάρου, διαστάσεων ἐν κατόψει 20X50 μ. Κατὰ συνέ-πειαν δέον νὰ καθορισθῇ ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιον ἡ χρησι-μότης τῶν ὑπολοιπῶν 4 - 5 ὄρόφων τοῦ διὰ τῆς 1009)62 πράξεως ἀποφασισθέντος δωδεκακάροφου κτίριου».

«Ἄς ἐπίσιωμεν ὅτι ἡ ἐπιτροπή ἐκ τεχνικῶν καὶ ἀρμοδίων ὑπαλλή-λων του 'Οργανισμοῦ, εἴη ἡν θὰ παραπεμφῇ πρὸς μελέτην τὸ ζῆτη-μα, θὰ ἐπιδείξῃ περισσότεραν φρόνησιν, ὑποδεικνύουσα τὴν ἀνεγε-ρσιν ἐνὸς συγχρόνου κτίριου τῶν 6 - 7 ὄρόφων. Θὰ καλύπτῃ ἀνέτως τούτῳ τὰς παρούσας, ἀλλὰ καὶ τὰς αὐριανάς ἀνάγκας τοῦ Ο.Λ.Π., περιοριζομένης καὶ τῆς σχετικῆς δαπάνης εἰς λογικὰ ὄρια.

Πρέπει, δηλαδὴ, νὰ στορρίψῃ ἡ ἐπιτροπὴ τὸ ὑψηπετή σχεδία, συμ-φώνων πρὸς τὰ ὄποια, πέραν τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν στεγαστικῶν ἀναγκῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ, τὸ Μέγαρον τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπιβάλλεται νὰ περιλάβῃ καὶ ἄλλους χώρους, ὡς λεσχῆν ὑπαλλήλων, διδιοιθήκην, αἴ-θουσαν διδασκαλίας, αἴθουσαν συγκεντρώσεων καὶ μελετῶν, καφε-νείου, ἐστιατορίου, χώρους φυσικῆς ἀγωγῆς καὶ κινησιοθεραπείας! Τὴν φοράν αὐτήν, φαίνεται ὅτι ἀπώλεσθη παντελῶς ἡ αἰσθησις τοῦ μέτρου.

Καὶ ἔχει τόσας ἄλλας ἀνάγκας ὁ λιμὴν καὶ τόσων δεῖται κεφα-λίων ἡ ἀνασυγκρότησί του!

Ο. Κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΧΙΟΝ

Τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν γενναιοδωρίαν τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς παιδείας τῆς ιδιαιτέρας του πατρίδος, ἔξαιρει διὰ σει-ρᾶς ἄρθρων της ἡ χιακὴ ἐφημερὶς «Πρόοδος», ἐξ ἀφορμῆς νέας δωρε-

ας τού μεγάλου έφοπλιστού μας έκ 200.000 δρχ. υπέρ τού Γυμνασίου Θηλέων της, νήσου. Διά της δωρεάς αυτής θά καταστή δυνατή ή άνεγεροις νέων αιθουσών διδασκαλίας, ώς και ή έπεκτασις τού προσαλίου τού Γυμνασίου διά την χρησιμοποίησήν του δι' άθλοπαιδίας κλπ.

Είς την αυτήν έφημερίδα άναφέρεται έποισης διά τον Κ. Σταύρος Λιβανός διέθεσεν έφετος και έτέρας 200.000 δρχ. διά τὸν έξοπλισμὸν τού Λιδανείου Ναυτικού Γυμνασίου Καρδαμύλων, ἐνῷ ἀνέθεσε τὴν ἐκπόνησην τῆς διδασκαλίας διά τὴν ἀνέγερσην νέων αιθουσών διδασκαλίας, οἰκοπορείου, καθὼς και κατοικιῶν διά τοὺς καθηγητάς.

Ξέρεται τὸν δωρεῶν αὐτῶν και τοῦ ειδικοῦ ἔνδιαφέροντος τοῦ κ. Λιβανοῦ διά τὴν Μέσην Ἐκπαίδευσιν εἰς τὴν Χίον, τονίζεται μεταξὺ ἄλλων εἰς τὴν έφημερίδα «Πρόσδος», και ή δημοτικὴ Ἐκπαίδευσις ἔχει τύχει τῆς φροντίδος και τῆς ἀξιολόγου οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως ἐκ μέρους τού διακεριμένου Χίου ἐφόπλιστού. Είς πολλὰς χιλιάδας λιρῶν ἀνέρχονται αἱ εἰσφοραὶ τοῦ διά τὴν ἀνέγερσην διδακτήριων εἰς τὴν ὑπαιθρὸν τῆς νήσου. Τὰ διδακτήρια Ἀμόδων, Μελανιούς, Παρπαρίας, Τρυπῶν, Κουρουνίων, Μυρμηγκίου καθὼς και τὸ ὡραῖον διδακτήριον Βολισσοῦ, εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα τῶν δωρεῶν τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ, τοῦ νέου Μακήνα τῆς χιακῆς παιδείας.

Η ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟΝ

Ἡ υπηρεσία Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Κύπρου πληροφορεῖ τὰ ἀκόλουθα, σχετικῶς μὲ τὴν τηλεπικοινωνίαν μὲ τὰ πλοῖα :

1) ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑ. α) Μεσαία συχνότης.

Ο παράκτιος στοθμὸς ἀσυρμάτου (διακριτικὰ κλήσεως «5BA») λειτουργεῖ τῶρα καθ' δόλον τὸ εἰκοσιτετράδωρον, ὡς ἀκόλουθως:

Ἀκροᾶται εἰς τοὺς 500 χιλιούκλους και διαθέτει συχνότητα ἐργασίας 450 χκ), δῆπου και ἐκπέμπει πίνακας κλήσεως (Τράφικ λίστας) εἰς τὰ 48 λεπτά ἐκάστης δωρίσιας, ητοι 00.48, 02.48 κλπ.

β) Υψηλὴ συχνότης (βραχέα κύματα).

Μὲ τὸ ἴδιον χαρακτηριστικὸν κλήσεων («5BA») διαθέτει πομπὸν εἰς συχνότητα 8734 χκ), και ἐκπέμπει πίνακας κλήσεων εἰς τὰ 20 λεπτά ἐκάστης τετραωρίας, ητοι 00.20, 04.20 κλπ.

Ο σταθμὸς ἀκροᾶται εἰς συχνότητα 8354 - 8374 χκ), τὰ δὲ πλοῖα τὰ προτιθέμενα νὰ ἐπιδῶσουν η νὰ λάβουν τηλεγραφήματα πρέπει νὰ ἀπαντοῦν ἐντὸς 20 λεπτῶν μετὰ τὸν πίνακα κλήσεων, δηλαδὴ ἔως τὰς ὥρας 00.40, 04.40 κλπ.

γ) Τὰ τέλη τῶν τηλεγραφημάτων παραμένουν ἀμετάβλητα. (Πίνακες Διεθνεῖς).

2) ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

α) Ὡραι ἐργασίας 06.00 - 16.00. Ο παράκτιος ἀκροᾶται εἰς 2182 χκ) και διαθέτει συχνότητα ἐργασίας εἰς τοὺς 3690 χκ), δῆπου και ἐκπέμπει πίνακας κλήσεων πλοίων κατὰ τὰς ὥρας 06.03, 07.33, 09.33, 11.33, 13.33 και 15.33.

β) Διαθέτει ἐπίσης και ύψηλὴν συχνότητα 4383.8 και 8754.4 χκ), ἀκροῶμενος εἰς τοὺς 4078.8 και 8204.4 χκ), μεταξὺ ὥρων 06.00 - 14.00.

γ) Ἀπὸ ὥραν 16.00 ἔως 06.00, δῆτε τὸ Ραδιοτηλέφωνον δὲν θὰ ἐργάζεται, ὁ δέκτης παραμένει ἀνοικτός εἰς τὴν συχνότητα 2182, δῆπου μὲ μεγάφωνον δύναται νὰ λαμβάνῃ κλήσεις κινδύνου ἐκ τῶν πλοίων.

δ) Τέλη συνδιαλέξεων είναι τὰ ἀκόλουθα :

Τρίλεπτος, λίρερ 1 και 290 χιλιοστά μὲ προσθήκην 430 χιλ. δι' ἐκαστὸν περαιτέρω λεπτὸν τῆς ὥρας. Ἀκυρούμεναι συνδιαλέξεις χρέωνται μὲ 250 χιλιοστά τῆς λίρας.

ε) Διά συνδιαλέξεις μὲ χώρας ἐκτὸς τῆς Κύπρου τὰ τέλη καθορίζονται ὡς ἔξῆς:

1) Τέλη πλοίου.

2) Τέλη παρακτίου, 6 χρυσά φράγκα κατὰ τρίλεπτον.

3) Τέλη καλωδίου μεταξὺ Κύπρου και χώρας συνδιαλέξεως.

ΣΗΜ.: "Ολαι αἱ ἀναφέρομεναι ωραι είναι αἱ τού μέσου χρόνου Γκρήνουΐτς. Η Κυπριακὴ λίρα ἀνταποκρίνεται μὲ 8.60 χρυσά φράγκα.

ΜΙΑ 100ΕΤΗΡΙΣ

Ο τόσον γνωστὸς και εἰς τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς διεθνῆς ἀσφαλιστικὸς οἶκος Frank B. Hall & Co Inc. τῆς Νέας Υόρκης ἔσορτάζει κατ' αὐτὰς τὴν ἐκαπονταεπτήριδα του.

Μικρὸν γραφεῖον ἀσφαλειῶν συνεστήθη πρὸ 100 ἑτῶν και ἔκτοτε ἡ δρᾶσις τοῦ διημεροῦ διὰ συγχωνεύσεων και διὰ τῆς ἀνάπτυξέως τῶν ἐργασιῶν του. Η περὶ τὴν θαλασσασφάλειαν εἰδίκευσις τοῦ Οίκου χρονολογεῖται ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τῆς συστάσεως του.

Μὲ τὴν πάροδον τῶν ἑτῶν σταθερῶς κατεκτήθη τὸ ἔδαφος εἰς τὰς ναυτικὰς ἐργασίας, τριπλασιασθέντος ἀπὸ τοῦ 1945 τοῦ κύκλου τῶν ἐργασιῶν τοῦ Οίκου.

TELEGRAPHIC ADDRESS :

TELEX :

TELEPHONE NO

"NEGRITHEMO"

P R 7 6 B O M B A Y

261686

T. NEGRIS & Co.

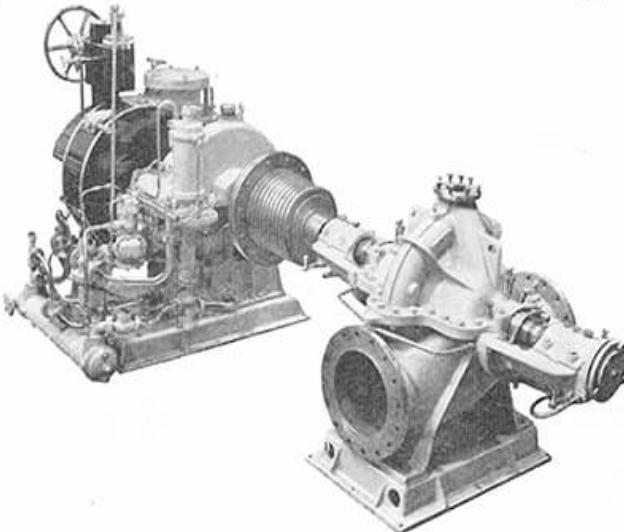
SHIP SUPPLIERS & CONTRACTORS

Darabshaw House, Ballard Road, P.O.Box 123

BOMBAY-INDIA



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.



YOKER · GLASGOW · SCOTLAND

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

ΠΡΩΤΟΦΑΝΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΣΚΑΝΔΑΛΟΝ

ΠΩΣ Η "ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, ΠΑΡΕΛΑΒΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΣΑ ΜΕΝ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ, ΠΛΗΝ ΚΑΤΑΔΙΚΑΖΟΥΣΑ ΤΟΝ ΑΔΙΚΟΥΜΕΝΟΝ!

Περιπέτειαν καταπληκτικήν, άπίστευτον έκ πρώτης όψεως, πρωτοφανή είς τὰ χρονικά τῆς παγκοσμίου ναυπηγικής, θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ ἀφηγηθῶμεν. Θύμα αὐτῆς ἡ 'Αν. 'Εταιρία Ατμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η 'Ελληνική».

'Αναφερόμενοι εἰς τὴν περιπέτειαν αὐτῆν, θέλομεν νὰ ἐπισύρωμεν τὴν προσόχη τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου ἐπὶ τῶν ἔκαστοτε συναπτομένων ναυπηγικῶν συμβολαῖσιν μὲ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα καὶ κυρίως ἐπὶ τῆς δι' αὐτῶν προβλεπομένης ρήτρας περὶ διαιτησίας, μελλούσης νὰ διενεργηθῇ εἰς τὴν Γερμανίαν. Πρόκειται, ἀτυχῶς, περὶ πλεκτάνης, ητις δὲν ἀστοκεῖται πολλὰ νὰ στοιχίσῃ εἰς τὸν προσφεύγοντα ἐφοπλιστήν, ἔστω καὶ ἀν τὸ δίκαιον κείται μὲ τὸ μέρος του. 'Ο, τι ἐπαθεν «Η 'Ελληνική», ἀς γίνη, τούλαχιστον, μάθημα διὰ τοὺς συναδέλφους της. "Ἄς προσέξουν περισσότερον τὰς συμβατικὰς ὑποχρεώσεις, ποὺ ἀναλαμβάνουν ἔναντι αὐτῶν οἱ ναυπηγοί.

Τὰ γεγονότα ἔχουν ως κάτωθι:

Διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ελληνικῆς» παρηγγέλθησαν ἀπὸ τοῦ 1956 εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα Rheinstahl Nordseewerke τοῦ 'Εμδεν τρία δηζελοκίνητα φορτηγά γραμμῆς τῶν 13 χιλ. τόννων. "Ελαδον διὰ τῶν συμβολαῖσιν τοὺς ἀριθμοὺς 313, 314 καὶ 315.

Παρὰ τὴν ἐν τῷ μεταστὶ πτώσιν τῶν τιμῶν καὶ τὸ γεγονός ὅτι πλεῖστον σσα ναυπηγεῖα ἐδέχθησαν ἄλλασ μὲν νὰ ἀκυρώσωσι παραγγελίας, ἄλλα δὲ νὰ ἐλαττώσωσι τὰς τιμὰς τῶν ἀρχικῶν συμβολαῖσιν, τὸ Rheinstahl Nordseewerke ἐπέμεινεν ἀνενδότως εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν συμβολαῖσιν, ως ταῦτα εἶχον ἀρχικῶς συναφθῆ, ὥστε καὶ ἡ «Ελληνικὴ» ἐδέχθη.

"Υπὸ τοιαύτας συνθήκας ἐναυπηγήθη καὶ παρεδόθη τὸ ὑπ' ἀριθ. 313 πλοίον κατ' Ιούνιον τοῦ 1959, τῆς ἀξίας τούτου, ως καὶ τῶν ἔτερων δύο καταβληθείσης τοῖς μετρητοῖς.

"Οταν κατ' Ιούλιον 1959 ἐπρόκειτο νὰ καθελκυσθῇ τὸ ὑπ' ἀριθμὸν 314 σκάφος, ἀπεκαλύφθη, ὅτι οἱ νομεῖς καταστρώματος. Ἐφ' ὧν καὶ ἐδράζονται αὐτὰ τὰ καταστρώματα τοῦ πλοίου ἔφερον ρωγμάς. 'Επι συνολικοῦ μήκους νομέων 3.000 περίπου μέτρων, οἱ φέροντες τὰ ρύματα ἔφθανον τὰ 700 μέτρα! Γεγονός ἀνευ προηγουμένου εἰς τὰ χρονικὰ τῆς ναυπηγικῆς.

Διεπιστώθη διαδύντερον ὅτι, ἐφ' ὅσον οἱ νομεῖς ἡσαν κατεσκευασμένοι ἀπὸ τὸ αὐτὸ χαλύβωργειον, σὺν τῷ χρόνῳ παρόμοιαι ρωγμαὶ θὰ στεκαλύπτοντο καὶ ἐπὶ τῶν λοιπῶν σκαφῶν.

Τὸ ναυπηγεῖον ἡρήνθη οἰανδήποτε συζήτησιν ἐπὶ τοῦ πρωτοφανοῦς αὐτοῦ διὰ σκάφος σύγχρονον κατασκευαστικοῦ ἐλαττώματος. Μὲ ἐλαφρά τὴν συνείδησιν προέτεινε τὴν κάλυψιν τῶν ρηγμάτων δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως.

Οὐδεὶς ἐφόπλιστὴς θὰ ἐδέχετο, δεδοίας, τὴν παραλαβὴν νεοτεύκτου πλοίουν ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας. 'Η μόνη διέξοδος ἡτο ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν προβλεπομένην διὰ τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαῖον διαιτησίαν.

Καὶ ἀπὸ ἐκείνην τὴν στιγμὴν ἀρχίζουν διὰ τοὺς ἐκπροσώπους τῆς «Ελληνικῆς» οἱ ταλαιπωρίαι, ὁ ψυχικὸς κάμπτος, οἱ ἀπρόδλεπτοι τερατοῖς δαπάναι καὶ τέλος, ἡ ἐπιβοᾶθευσις τοῦ ἀδικήσαντος!

"Η διαιτησία διήρκεσεν ἐπὶ μῆνας πολλούς. Διαιτηταὶ ὁδίσθησαν οἱ κ. Arend Wulf καὶ Werner Neuhäuser. 'Επιταιτης ὁ πρόδερος τοῦ 'Εφετείου τοῦ 'Αμβούρου Δόκτωρ Wilhelm Mathiesen. "Ερευναὶ εἰδικῶν ἐπιστημόνων μαρκαρίστικα διεκόπησαν. "Οι διλιγότερον χρόνον ἔκρατησεν ἡ ἀκροαματικὴ διαδικασία. ('Αμοιδὴ διαιτητῶν καὶ δικηγόρων 462.281 μάρκα, ἡτο δολλάρια 115.570!).

"Η ἀπόφασις ἀνεγνώρισεν ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἡ ταττωμένης ἐμπορικῆς ἀξίας καὶ ὅτι καὶ εἰς τὸ μέλλον νέασι ρωγμαὶ ἡ παρούσα σιάζοντο. Καὶ ὅμως, παρὰ τὰς διαιτησίας αὐτὰς ἡ «Ελληνικὴ» ὑπερχρέωθη τελικῶς διὰ διαφόρων ὑπόπτων χειρισμῶν καὶ ὑπολογισμῶν νὰ καταβάλῃ μάρκα 71.199.43 ὑπὲρ τῆς συμφωνηθείσης διὰ τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαῖον ἀξίας καὶ νὰ παραλάβῃ πλοίον ὅμολογυμένης ἡλαττωμένης ἐμπορικῆς ἀξίας, ὑποκείμενον ως παρεδέχθησαν οἱ διαιτηταὶ, εἰς νέας ρωγμάς! Κατὰ τὸ συμβόλαιον οὐδεμία πτροσφυγὴ εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν ἡτο δυνατή.

Εἰς τὸν ἀναγνώστην ἐπαφίεται νὰ κρίνῃ τὸ πώς συμβιβάζεται ἡ ἀναγνώρισις μὲν τοῦ κατασκευαστικοῦ μειονεκτήματος τοῦ σκάφους, ἡ πληρωμὴ ὅμως ὅπε τὸν πλοιοκτήτην δεκάδων χιλιάδων μάρκων ὑπὲρ τὴν συμφωνηθείσαν ἀξίαν. 'Η ἀπόφασις δὲν μᾶς παρέχει τὴν δικαιολογίαν ἐνὸς τοιούτου καταφόρου παραλογισμοῦ. 'Ετιμωρήθη δρά γε ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία, διότι προσέφυγεν εἰς τὴν διαιτησίαν;

* * *

"Άλλ' ως νὰ μὴ ἔφθανεν ἡ ποινὴ αὐτῆ, ἐκλήθη ἡ ἀδικηθείσα «Ελληνικὴ» νὰ πληρώσῃ τὰ 92% τῆς ἀμοιδῆς τῶν διαιτητῶν, ἡτο μάρκα 223.360 καὶ τὰ 92% τῆς ἀμοιδῆς τῶν δικηγόρων, ἡτο μάρκα 201.739.

'Απαίτησις, τέλος, τῆς «Ελληνικῆς», διὰ τὸν διαιτηστώντα κατώτερον κυδισμὸν τοῦ σκάφους κατὰ 28.650 κυδικούς πόδας ἀ περιφθ. Καὶ ἀκόμη ἀπερρίφθη ἡ ἀπαίτησις ἀποζημιώσεως, λόγω καθυστέρησεως παραδόσεως τῶν τριών πλοίων τῆς «Ελληνικῆς» καὶ παρὰ τὴν ὑπόσχεσίν τοῦ ὅτι τὰ πλοία θὰ παρεδίδοντο ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον, συνήψε συμφωνίαν παραδόσεως ἔτερου παρομοίου πλοίου μὲ ἄλλους ἐφοπλιστὰς εἰς ἀνωτέραν τιμὴν, ὑπὸ τὸν ὄρον, ὅτι θὰ παρεδίδετο

τοῦτο πρὸ τῶν πλοίων τῆς «Ελληνικῆς». Τοῦτο καὶ συνέδη.

"Ἐν συνόψει: 'Εὰν ἐπρόκειτο αὐτὴ ἡ Rheinstahl Nordseewerke νὰ εἶχε καταρτίσει τὸ σκεπτικὸν τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως, δὲν θὰ ἤδυνατο ποτὲ νὰ τὴν συντάξῃ κατὰ τρόπον μεροληπτικῶν ὑπὲρ αὐτῆς. Διὰ τῆς ἀποφάσεως ἡ ἔννοια τῆς δικαιούσης κατερράπθη. 'Η τόσον δαπανηρὰ διαιτησία ἀπέτελεσε μίαν πρωτοφανῆ παρωδίαν. Σκανδαλωδῶς εύνοική ὑπὲρ τοῦ γερμανικοῦ ναυπηγείου ὑπῆρξεν ἡ δηλητικότης τῶν ἀναλαβόντων νὰ ἀποδώσουν τὸ δίκαιον. 'Ανεγνώρισαν μὲν τὰ σφάλματα τοῦ ναυπηγείου, ὑπερχρέωσαν δῶμας τὸν ἀδικούμενον νὰ «πληρώσῃ τὴν σπασμένη». Δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ παροραθοῦν ἡ ηθικὴ πλευρὴ τῆς ὅλης αὐτῆς περιπετείας καὶ αἱ ζημίαι, ποὺ ἀσφαλῶς θὰ συνεπαγάγῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Εμδεν καὶ τὸ καλὸν ὄνομα τῆς γερμανικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας ἐν τῷ συνόλῳ της. 'Η ἐπιφύλαξις τῶν ἐφοπλιστῶν δικαιολογημένη θὰ είναι.

Θὰ πρέπει εἰς τὰ ἀνωτέρων νὰ προστεθῇ, ὅτι καὶ διὰ τὸ πρῶτον πλοίον, τὸ ὑπ' ἀριθ. 313 ἔξηκριθεῖσα τόσον ὑπὸ τοῦ ναυπηγείου, ὅσον καὶ ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ὅτι ἡ κατάστασις τῶν νομέων του δὲν ἤτο καλυτέρα τῆς του ὑπ' ἀριθ. 314. 'Επὶ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 315 σκάφους ὁ ἀριθμὸς τῶν νομέων μετὰ ρωγμῶν περιωρίσθη, διότι είχεν ἐν τῷ μετασεχόντευσαν τὸν νομέων τῶν προηγουμένων πλοίων καὶ τὸ ναυπηγεῖον ἔσπευσε νὰ προμηθευθῇ τοὺς ὑποδοπούς νομεῖς ἀπὸ ἄλλο χαλύβωργειον.

Τέλος ἡ «Ελληνικὴ», κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου τῆς 11ης Αύγουστου τρέχ. ἔτους, φοβηθεῖσα πλέον τὴν αὐτὴν σκανδαλωδὴ κακομεταχείρισιν καὶ διὰ τὰς ὑποθέσεις τῶν νομέων δύο πλοίων, ὅπως καὶ τοῦ 314, ἔξεδήλωσε τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ τερματισμοῦ τῆς ἀνίσου αὐτῆς ἀντιδικίας. 'Εδέχθη νὰ κλείσῃ τὰς ὑποθέσεις διὰ τὰς ὑπ' ἀριθ. 313 καὶ 315 σκάφη. Οἱ διαιτηταὶ ὑπέδειξαν τὰ ποσά του συμβιβασμοῦ καὶ ἡ «Ελληνικὴ» μὴ ἔχουσα ἄλλην τινὰ διέξοδον — καταδῆλος ἡ μεροληφία — ήναγκάσθη νὰ τὰ δεχθῇ. 'Αλλος θὰ μετεβάλλεται καὶ πάλι ἀπὸ ἐνάγοντας εἰς ἐναγομένη... Καὶ ἐπλήρωσεν ἡ «Ελληνικὴ» 972.223.38 μάρκα διὰ τὴν ἀμοιδήν τῶν διαιτητῶν καὶ τὸν δικηγόρων!

Δημοσιεύσαν κατωτέρω όμιλίαν τοῦ κ. Περ. Καλλιμανοπούλου ἐνώπιον τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου (συνεδρίασις 11ης Αύγουστου), εἰς τὴν ὑπόστειν τῶν πλοίων 313, 314 καὶ 315 τῆς 'Ελληνικῆς 'Ατμοπλοΐας Λτδ., κατὰ ναυπηγεῖον τῆς Rheinstahl Nordseewerke, 'Εμδεν.

Κύριοι,

Είχον ἡδη τὴν τιμὴν γὰρ παραστῶ εἰς δύο προγρουμένας συνεδρίασες ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν τριών πλοίων, τὰ ὅποια εἰχομεν τὴν ἀτυχίαν νὰ παραγγείλωμεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Rheinstahl Nordseewerke. Σὰς παρακαλῶ ὅπως δεχθῆτε γὰρ μὲ ἀκούσετε, λέγοντα δὲλγά τινὰ ἐν σχέσει πρὸς τὰς τρεῖς αὐτῆς ὑποθέσεις, σύγι: ἀπὸ νομικῆς ἀπόψεως, καθόσον ἡδη ἐπὶ τοῦ νομικοῦ πεδίου καλυπτόμενα ὑπὸ τῶν διεισηγόρων μας, ἀλλὰ ἀπὸ ἐμπορικῆς καὶ ἡθικῆς πλευρᾶς.

"Οταν τὴν 16ην Ιουλίου 1959 — μίαν Ημέρην — ἔξηκριθεῖσαν τὰ ἐλαττωματα ἐπὶ τοῦ πλοίου 314 — ἐλαττωματα ἀνευ προγρουμένου εἰς τὰ ναυπηγικὰ χρονικὰ — παρέστηγ διαιτητούρμενος εἰς τὴν ἡμέραν ἐκείνην καθέλκυσιν τοῦ σκάφους καὶ παρεκάλησα εἰς τὸ καθιερωμένον γεῦμα. Μετ' αὐτῷ ἐπιλησίασα τὸν δρα 'Ομπερχάϊδε, διτσι, ως εἴπεν, εύρισκετο ἐν ἀπολύτῳ ἀγνοίᾳ τῶν ἐλαττωμάτων τούτων. Τῷ ἐξήγησα δημοσίευση τὴν ἐπομένην ἡμέραν, Παρασκευήν, μετὰ μεσημβρίαν εἰς τὸ ἐν Βρέμη ξενοδοχείον μου, συνοδευόμενος ὑπὸ τοῦ τεχνικοῦ ἐπιτελείου του, ἵνα συζητήσωμεν τὴν ὑπόθεσιν καὶ προσπαθήσωμεν γὰρ εὑρισκειν μίαν λύσιν, ἢ ἂν δὲν ἤδυνατο γὰρ ἔλθη, προσεφέρθην γὰρ μεταδῦ ἐγή τὴν ἀκόλουθον ἡμέραν. Σάδεσσον εἰς τὸ ναυπηγείον διὰ τὸν αὐτὸν σκοπόν. 'Ο τεχνικὸς διευθυντής τοῦ ναυπηγείου δρ. Βόλτζ (dr. Voltz) εἰχεν ἀκριβῶς παρατητηθῆ, διὰ λόγους ἀγνώστους εἰς ἐμέ, ίσως δὲ σχετικούς μὲ τὴν ἐλαττωματικὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου 314.

"Ο δρ. 'Ομπερχάϊδε μοῦ εἴπεν, διτι, θὰ μοι εἴδισεν ἀπάντησιν τὴν ἐπομένην ἡμέραν. Μή λαβῶν ἀπάντησην τινὰ παρ' αὐτοῦ ἐκλεξα τὸ ἡμέρατον ἐν τῷ ναυπηγείῳ ἐπιτελείουν ἐπιθεωρήσεως καὶ

έπληροφορήθηκε, πρός μεγάλην μου άπογοήτευσιν, διότι διαχάρασε την θαλαμηγού του διά της απόταξης της Νορβηγίας και διότι θά δύο σειρές περί τὸν ένα μήνα.

Δέν μου έμεινε άλλο παρά νὰ στείλω διὰ τὸν τηλετύπου διαμαρτυρίαν πρός τὸν ναυπηγεῖον, καλῶν αὐτὸν εἰς διαιτησίαν και διορίζων τὸν κ. Βούλφ (Wulf) ως διαιτητὴν ήμιδων.

Δέον γὰ εἶπον διότι διά τὴν οὐπόθεσιν μου εἶπεν, διότι ἀγνοεῖ τὰ τεχνικὰ ναυπηγικὰ ζητήματα και διότι ήτο οὐποχρεωμένος νὰ ἔχῃ, πρὶν γὰ δυνηθῇ γὰ μὲ συμβούλευσῃ ὅτι θὰ ἐπρέπει νὰ συνεχίσω τὸν δικαστικὸν ἀγώνα γὴ μῆν, τὴν γνώμην τεχνικοῦ μεγίστου κύρους.

Ο δρ. Πφλύγκερ συνήγινε πράγματι τὸν φίλον του δρα Σόλτες (Scholtz) πρόεδρον τῶν ναυπηγείων Deutsche Werft, πρόσωπον μεγάλης ύποληψίου μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν κύρων και τότε πρόεδρον τῆς Ένωσεως τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων. Ο δρ. Σόλτες ἀκούστας λεπτομερέστατης τῆς οὐπόθεσιος εἶπεν, διότι κατὰ τὸ διάστημα τοῦ πεντηκονταετοῦ σταδίου του ἐν τῇ ναυπηγικῇ δὲν ἤκουσε παρομοίαν ύποθεσιν και ἔξεφρασε τὴν κατάπληξιν του πώς παρόμοιον περιστατικὸν ἥδυνατο γὰ συμβούλη. Επόντες δὲ ζωγρότατα, διότι τοιούτον περιστατικὸν οὐδέποτε θὰ συνέδαινεν εἰς τὸ ναυπηγεῖον του και διότι τὸ αὐτὸν θὰ πρέπει νὰ ἰσχυειν εἰς πᾶν ὡργανωμένον ναυπηγεῖον, ἔνθα πᾶν τεμάχιον ὑλικοῦ, κομιζόμενον εἰς τὸ ναυπηγεῖον, ἔξετάζεται ἐπικειλῶς και ἀν εὔρεθῇ ἐλάττωμα, τὸ τοιούτον ὑλικὸν ἀπορρίπτεται. Τοιαῦτα δὲ ἐλαττώματα πρέπει ἀσφαλέστατα νὰ είχον διαπιστωθῆ κατὰ τὸν χρόνον τῆς προκατασκευῆς ώπε τὸν ἡλεκτροσυγκολλητῶν και ἀλανθάστως ώπε τὸν ἐπιθεωρητῶν.

Ο δρ. Σόλτες ἐν τέλει εἶπεν, διότι ἀν τυχὸν συνέδαινε τοῦτο — ὅπερ πολὺ ἀπίθανον — εἰς Ἑνναν παρομοίαν κατασκευαζόμενον εἰς τὸ ναυπηγεῖον του και παρόμοια ἐλαττώματα ἔχηκει δύνατον μεταξὺ τῆς ἀποπεράτωσιν τοῦ πλοίου, αὐτὸς δὲν θὰ ἐτόλμα νὰ προσφέρῃ εἰς Ἑνναν πλοιοκτήτην σκάφος εἰς παρομοίαν κατάστασιν, ἀντιτιθεμένην πρὸς συμβόλαιον ναυπηγῆσεως νέου σκάφους.

Ο δρ. Πφλύγκερ ἀνέλαβε μετὰ ταῦτα τὴν οὐπόθεσιν, ἦν και διαχειρίζεται διά νομικός του οίκος. Η οὐπόθεσις αὕτη εὑρίσκετο εἰς χειρας ὑιδῶν ἔκτοτε μέχρι τῆς τελευταίας δριστικῆς ἀποφάσεως.

Διὰ τῆς ἀποφάσεως ἐκείνης, κύριοι, θὰ ἐγδιαφέρεσθε ἵστως γὰ μάθετε και ὑμεῖς τὰ οικονομικὰ ἀποτελέσματα ποὺ ἐπήγιθησαν. Είναι τὰ ἔξι:

Τελικῶς ἐκρίθησεν γὰ πληρώσωμεν 14.050.878,43 γερμανικὰ μάρκα ἀντὶ 13.979.059, τὰ ποιοια θὰ ἐπιληφναμεν τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1959, ἀν τὸ πλοίον μας προσεφέρετο συμφώνως πρὸς τὸ συμβόλαιον μας, ἀγενεῖ ἐλαττώματος και εἰς κατάστασιν ἀποδεκτήν.

Οὗτως ἐκρίθησεν γὰ πληρώσωμεν περὶ πλέον 71.819,43 γερμανικὰ μάρκα, ἀντὶ τῆς ἔξιας σκάφους ἐν καλῇ εὐρισκομένου καταστάσει και συμφώνως πρὸς τὸ συμβόλαιον μας, ἐνῷ σήμερον ἔχομεν σκάφος, ὅπερ ἔχει ἀνάγκην συνεχῶν ἐπιθεωρήσεων και ἐπισκευῶν τῶν προσεχῶν ραγισμάτων και σκάφος ἡλαττωμάνες ἔξιας, λόγῳ τῆς κατασκευαστικῆς του ιστορίας. Θὰ ἔχωμεν ἀκόμη διπάνην ἐκείνουμένην μέχρις 600.000 γερμανικῶν μάρκων διὰ τέλη διαιτησίας και ἀλλας διπάνας διὰ τὰς τρεῖς οὐπόθεσεις.

Κατεδικάσθησεν γὰ πληρώσωμεν ἐπὶ πλέον — πράγμα τὸ διπόλον μοῦ φαίνεται ὡς παράδοξον πόρισμα — τὰ 92% τῶν ἔξιδων διαιτησίας μολονότι, ἀνεγνωρίζητη διότι τὸ πλοίον εἶχε πράγματι οὐσιαστικὴν ἐλαττώματα.

Ἐπιπροσθέτως τῆς λιαν ἀξιοθηγήτου ταύτης ἔξελιξεως, πᾶσαι αἱ ἄλλαι ἀπαιτήσεις ἥμιδων ἀνετράπησαν. Οὐδεμία ἀποζημίωσις ἀνεγνωρίζητη διὰ τὴν μειωμένην τοῦ πλοίου κυδικήν χωρητικότητα, διότι δὲν είχεν ἐκδοθῆ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πλοίου

314 εἰδικῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον πιστοποιητικόν.

Οὐδεμία ἐπίσης ἀποζημίωσις διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου ὥπερ θριμ. 316 — παρομοίου σκάφους — πρὸς τὴν κατασκευῆς τῶν ίδιων μιας πλοίων, πράγμα ὅπερ ἀντίκειται πρὸς δλας τὰς ημικάς και πραγματικὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ναυπηγείου. Εἰς πλείστα ἔντυπα συμβολαίων ναυπηγείων, ὑπάρχει διάταξις καιθ' ἦν ὁ ὄριζόμενος εἰς μίαν παραγγείλαν πλοίου ἀριθμὸς δὲν συνεπάγεται τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ναυπηγείου νὰ κατασκευάσῃ τοιούτον πλοίον συμφώνως πρὸς τὴν προτεραιότητα τοῦ ἀριθμοῦ. Τοιαύτη διάταξις χρησιμοποιεῖται διὰ νὰ προστατεύωνται τὰ ναυπηγεῖα ἀπὸ ἀπαιτήσεις οἷαι αἱ ἥμετεραι. Εἰς τὸ συμβόλαιον μας ὅμως τοιαύτη διάταξις δὲν ὑπάρχει.

Οὐδεμία μᾶς ἐπεδικάσθη ἀποζημίωσις διὰ τὴν μεταξὺ τῆς 10ης Απριλίου και τῆς 5ης Ιουνίου 1961 περίοδον, καιθ' ἦν τὸ ναυπηγεῖον ἔξελεξε διὰ νὰ συγκεντρώσῃ ὅλον τὸ προσωπικόν του ἵνα ἔτοιμάσῃ ἔτερον σκάφος πρὸς παράδοσιν, ἐνῷ ἤμετες κατὰ τὴν περίοδον ταύτην διαρυνόμεθα και μὲ τόκους.

Οὐδεὶς τόκος μᾶς ἀνεγνωρίζητη διὰ τὰς πρὸς τὸ ναυπηγεῖον πληρωμάς μας διὰ τὸ σκάφος ἐκείνο ἀπὸ τοῦ θέρους τοῦ 1956, και οὐδεὶς πρὸς ἡμᾶς τόκος ἐπὶ τοῦ ποσοῦ, τοῦ ἀντιπροσωπεύοντος τὴν μείωσιν 8%, ητοις μᾶς ἀνεγνωρίζητη, ητοις και ὑπελογίσθη ἐπὶ τῆς ἱδιοματικῆς ἐν τῷ συμβόλαιοι ἀξίας τοῦ σκάφους και οὐχὶ ἐπὶ τῆς πραγματικῆς.

Η ἀπόφασίς σας μᾶς ἐπέδιαλεν αὐστηράν τιμωρίαν. Ἀγέλυσα τὴν ἐπὶ τῆς οὐπόθεσιος ἐνέργειάν μας κατ' ἀντικειμενικὸν τρόπον και δὲν εὔρον στοιχεῖον τι ἀδίκου ἀπὸ μέρους μας ἢ ἀστόχου πράξεως τυνος. Παραγγείλαμεν τὰ πλοῖα εἰς τὰς ὑψηλοτάτας ἐν παντὶ χρόνῳ τιμᾶς. Ἀντιθέτως μὲ διὰ τοῦ συνέδην μὲ ἄλλας παραγγείλας, ἐτηρήσαμεν τὰ συμβόλαια, δισοδήποτε και ἀν ἀπεδείχθησαν ἀντιοικονομικά και κατεβάλλομεν ἔγκαιρως ἐκάστοτε διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα χρῆμα σκληρῶς κερδιζόμενον. Δέν εἴμεθα κρατικὸν ἰδρυμα. Εἴμεθα ἔταιρία ἀνευ κρατικῆς τυνος ἐπιχορηγήσεως ἢ δοσιθείας, ἀγωνιζόμενοι μὲ τὴν ἴκανοτητά μας νὰ ἐνώσωμεν τὰς δύο ἀκρας. Όφελοι γὰ σᾶς εἶπο διότι ἡ ἀπόφασίς σας ὑπῆρξε λίαν σκληρὸν και ἀπροσδόκητον πλῆγμα κατὰ τῆς ἔταιρίας μας. Τι κακὸν ἐπράξαμεν διὰ νὰ τιμωρηθῶμεν αὐστηρῶς;

Κύριοι, δὲν θὰ εὔρητε εἰς κανὲν μέρος τοῦ κόσμου ἐφοπλιστὴν γὰ εἶπη, διὰ τὸ παρομοίας περιστάσεις, διαγόνων πλοίον ἐπρεπε νὰ είναι ἀνευ ἐλαττώματος, ως παρηγγέληθη, γὰ προσφερθῆ εἰς τὸ παραγγείλαν αὐτὸν πρόσωπον εἰς κατάστασιν κατασκευῆς, ως ἡ τοῦ πλοίου 314, θὰ πρέπει νὰ γίνῃ τοῦτο ἀποδεκτὸν και νὰ πληρωθῇ ἐξ δλουλήρου. Πλοίον δηλαδὴ μὲ ἐλαττώματα τοιαύτης φύσεως και ἐκτάσεως, οἰα οὐδέποτε ἀνεφέρθησαν εἰς τὰ ναυπηγικὰ χρονικά.

Ἐξηγήσαμεν ἀπὸ τὸν μόνον διευθυντὴν τοῦ ναυπηγείου γὰ συζητήσαμεν μαζὶ μας τὴν ἀπροσδόκητον και ἀνευ προηγουμένου ἔξελιξιν ταύτην. Οὗτος μᾶς ἤγγοντες. Ενώπιον τοιαύτης καταστάσεως προσεψήγαμεν εἰς τὴν διαιτησίαν, πρὸς ὑιδες, κύριοι. Τις ὑπῆρξεν ἡ αὐθαίρετος πρᾶξις ἢ ἡ ἀπρέπεια ἢ διεπράξαιμεν διὰ νὰ μᾶς τιμωρήσητε τόσον σκληρῶς;

Η ἀπόφασίς σας είναι τελικὴ και ὑποχρεωτική. Εἴμεθα ἡγανακμένοι νὰ τὴν δευθύνωμεν. Παρομοία ἔχουσαί σᾶς παρεχωρήθη διὰ τὰ πλοῖα 313 και 315.

Ως γωρίζετε, και ὑπόθεσις αὐται παρακολουθούνται ἐκ τοῦ σύνεγγυς ώπε δλων τῶν τοιέων τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς Κοινότητος, ἀν και μόνον τὴν ἔταιραν μου ἀφοροῦν ἀπ' εὐθείας, οὕτως θατε εὐρεῖται ἀναποφεύκτως θὰ δοθῇ δημιοσιότης εἰς τὰς ἀποφάσεις σας.

Δύναμιμι και ἐπικαλεσθῶ, κύριοι, τὸ ὑιδειλακόν αἰσθημα δικαιούντων τῆς διαιτησίας, ἵνα ἐπιμελῶς ἔξετάσητε τὰς δύο αὐτάς, τοῦ λαχιστού, ὑποθέσεις;

Δύναμιμι και ἐπικαλεσθῶ, κύριοι, τὸ ὑιδειλακόν αἰσθημα δικαιούντων τῆς διαιτησίας, ἵνα ἐπιμελῶς ἔξετάσητε τὰς δύο αὐτάς, τοῦ λαχιστού, ὑποθέσεις;

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

Phones | Office 2195
Night 3084
3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots:

5, Tantah Street
30, Fouad Street
Branch Office
Rached Street
Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΚΥΡΩΤΙΚΟΥ ΤΗΣ ΟΥΑΣΙΓΚΤΩΝΟΣ

ΚΡΙΝΕΤΑΙ Η ΤΥΧΗ ΤΩΝ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ,,

ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΣ Ο ΝΟΜΟΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΓΓΑΙΚΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ

Συνεχίζεται η έκδικασης ένώπιον του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου της Ουασιγκτώνος της ύποθέσεως τών 17 όνδουριανών πλοίων, κατόπιν προσφυγής του «Εθνικού Γραφείου Εργατικών Σχέσεων». Οι οποιασίση το 'Ακυρωτικόν θά αποτελέσῃ νομολογίαν, μέλλουσαν νά κρίνη και τὴν θέσην τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίων. Δέοντας νά σημειωθῇ, ότι ή κυβερνησίς διά τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν της — Πεντάγωνον, Στάιη Ντηπάρτμεντ και ὑπουργείον Δικαιοσύνης — είναι ἀντίθετος πρὸς τὰς ἀπόφεις του «Εθνικού Γραφείου Εργατικών Σχέσεων», ὅπερ ἐν προκειμένῳ ὑποστηρίζει τὰς ἔργατικάς ἐπιδιώξεις. Η ὑπόθεσις είναι γνωστή ἐπροηγυμένων δημοσιευμάτων.

Τὸ 1959 ή «Εθνική Ναυτική «Ενωσίς» (ναυτεργατική ὄργάνωσις), ἐζήτησε παρὰ τῆς Υπηρεσίας Σχέσεων Εργασίας τὴν διεξαγωγὴν δημοψηφίσματος, ἵνα διακριθωθῇ, ἀν οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ τῶν 17 σκαφῶν τῆς εἰσιναίτεντος Φρούτας 'Ονδουριανοὶ ναυτικοὶ ἐπεδύμουν νά ἀντιπροσωπεύωνταν παρ' αὐτῆς. Η ὑπηρεσία κατέληπνε εἰς τὸ συμπέρασμα, ότι τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, συνχὰν προσεγγίζοντα εἰς λιμένας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἀπέτελουν τμῆμα μᾶς καὶ μόνης ἑταῖρας, διευθυνομένης ἐκ τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ ἀπασχολουμένης εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἐμπόριον, ἐντὸς τῆς ἐννοίας τοῦ νόμου 'περὶ διαχειρίσεως σχέσεων ἔργατος», ἔστων καὶ ἄνησαν νηοψηφίσματος εἰς 'Ονδουρανούν.

Τὸ ἀρμόδιον Ἐφετείον ἀπεφάνθη, ἀνατρέπον τὴν πρωτόδικον ἀποφασίν, ότι ή 'Υπηρεσία Σχέσεων Εργασίας δὲν εἶχε δικαιοδοσίαν ἐπὶ σκαφῶν φερόντων τὴν ὄνδουριανήν σημαίαν καὶ διέταξεν, ὅπως ἐκδοθῇ προσωρινὴ ἐντολὴ ἀποτρέπουσα τὴν διενέργειαν τῆς ψηφοφορίας. Τὴν ἀπόφασιν ταύτην ἐφεσίθαλεν ή 'Υπηρεσία, ζητήσασα τὴν ἀναθεώρησίν της ἀπὸ τὸ 'Ανωτάτον Δικαστηρίον.

Ἡ ἀντίθεσις τῆς ὄρμοδιας ἀπέτελεστικῆς κυβερνητικῆς ὑπηρεσίας κατὰ τῆς θέσεως ποὺ ἔλασθεν ή 'Υπηρεσία Σχέσεων Εργασίας, ἔξετέθη εἰς ὑπόμνημα, ὅπερ προστρήθη εἰς τὸ ὑπόμνημα τῆς 'Υπηρεσίας ὑπὸ τοῦ γενικοῦ νομίου συμβούλου τοῦ κράτους κ. 'Αρτσιμπαλτ Κόξ. 'Ο τελευταῖος ὡντος εἶπεν, ότι ἡ κυβερνησίς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν προτίθεται νά καταθέσῃ χωριστὸν ὑπόμνημα, εἰς τὸ ὅποιον θά ἐκτίθεται ἡ κρατικὴ ἀποφίς ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως «Ἐμπρέσσα» (ὄνδουριανά πλοία), καθὼς καὶ ἐπὶ ἔτερας παρομοίας ὑποθέσεως ἐκκρεμούσης ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου.

Ἡ 'Υπηρεσία Σχέσεων Εργασίας δὲν ἀποτελεῖ ἀκτελεστικὸν κρατικὸν ὄργανον καὶ συνεπῶς δικαιοῦται, ἐφ' ὃσον ἡθελεν ἔξουσιοδοτηθῆ, νά καταθέσῃ ἴδιον ὑπόμνημα, μολονότι ἡ ἀποφίς τῆς εἶναι, τὸν, ἀντίθετος πρὸς τὴν κρατικὴν ἀκτελεστικὴν ἔξουσιαν. ᩙ ἀποφίς τῆς ἀκτελεστικῆς ἀρχῆς καθορίσθη, ὡς λέγεται, κατόπιν συσκέψεων ἐπὶ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου, μεταξὺ ὑπουργείων, περιλαμβανομένων τῶν ὑπουργείων 'Εξωτερικών, 'Εθνικῆς 'Αμυνῆς, Δικαιοσύνης, 'Εμπορίου, 'Εργασίας καὶ Γεωργίας, καθὼς καὶ τοῦ Γραφείου ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμού.

Τὸ ὑπουργείον 'Εξωτερικών, ὡς ἐγγνώσθη, ἀνησύχησεν ἐκ τῶν ἐνδεχομένων συνεπειῶν τῆς στάσεως τοῦ «Εθνικού Γραφείου Εργατικών Σχέσεων» ἐπὶ τῶν σχέσεων τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν μὲ ἄλλας χώρας. 'Ετερον ἀναφερθεὶς ἐπιχείρησαν ήτο, ότι ἡ παρὰ τῆς 'Υπηρεσίας διεκδίκησης δικαιοδοσίας, ἔαν ἐπεκυρώνετο, θά ἐστρεφε σκάφη νηοψηφίσματος εἰς Παναμάν, 'Ονδουράν ή Λιθερίαν, πρὸς ὅλας χώρας καὶ κυρίως πρὸς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν 'Ελλάδα, στερούσα οὕτω τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας χωρητικότητος, τὴν ὅποιαν αὔται θά ἔχρειάζοντο ἐν περιπτώσει ἐθνικῆς ἀνάγκης.

Η ΑΓΓΑΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

Ἐίχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας τὴν πληροφορίαν περὶ παρεμβάσεως εἰς τὴν δίκην καὶ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ὡς «φίλης τοῦ δικαστηρίου» διὰ τῆς ὑποθολῆς ὑπομνημάτων, σχετικῶν μὲ τὴν διεγομένην ἐνώπιον τοῦ 'Ακυρωτικοῦ ὑπόθεσιν τῶν 17 ὄνδουριανών πλοίων.

Θά ἔχῃ, ἀναμφισβήτητως, ἐπιδρασιν σημαντικὴν ἡ παρέμβασις αὐτῆς τῆς μεγαλύτερας ναυτικῆς χώρας τοῦ κόσμου, τῆς δυναμένης, λόγῳ παραδόσεων καὶ γνώσεως θαθείας, τὴν πλέον ἔγκυρον νά ἔχῃ γνόμην καὶ ἐπὶ τοῦ τεθέντος ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ζητήματος. 'Ενδιαφέρεται τούτῳ ὁμεστώπειον καὶ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν. 'Ἡ ἀγγλικὴ κυβερνησίς μὲ ἀδιάστειτα ἐπιχειρήστατα ὑποστηρίζει τὸν «ο μον τὴς σημαίας α». Τὸ ὑπόμνημά της είναι ἄξιον ιδιαιτερας προσοχῆς. Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰ κυριώτερα ἀποστάσματα αὐτοῦ:

Τὸ ὑπόμνημα τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως λεπτομερῶς ἐν ἀρχῇ ἀναφέρεται εἰς τὴν γνωστὴν ὑπόθεσιν τῶν ὄνδουριανών πλοίων τῆς «Γιουνάιτεντ Φρούτα», διὰ τὴν ὅποιαν ἀμερικανικὸν 'Εφετείον ἀπεφάνθη, ότι τὸ «Εθνικὸν Γραφείον Εργατικών Σχέσεων» (National Labour Relations Board) οὐδεμίαν ἔχει δικαιοδοσίαν ἐπεμβάσεως εἰς τὰς σχέσεις

τῶν ἔνων πληρωμάτων μὲ τὴν ἔνην πλοιοκτησίαν. 'Ο νόμος τῆς σημαίας πρέπει νά είναι ὁ ἐλέγχων καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ὅπως εἰς προηγούμενας ὑποθέσεις, ἐφ' ὃν ἀπεφάνθη τὸ 'Ανωτάτον Δικαστηρίον.

Καὶ ἀναφέρεται περαιτέρω εἰς τὸ ὑπόμνημα:

«Σοδαρών ἐνδιαφέρεται ἡ βρετανικὴ κυβερνησίς, ὅποτεδήποτε ἡ νομοθεσία μιᾶς χώρας παραβιάζει ἡ ἀπειλεῖ νά παραβιάσῃ τὴν ἐλεύθεραν ἀσκησιν τοῦ ἐμπορίου μετοῖν φίλων χωρῶν καὶ ὑποδεικνύει, ὅτι προσπάθεια ἐπιδολῆς ἐπὶ πολίτων μὴ ἀμερικανικῆς ἐθνικότητος τοῦ ἔγχωρίου νόμου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, σχετικῶς πρὸς τὰ δικαιώματα ἐργασίας καὶ διαχειρίσεως, είναι πλήρως ἀντίθετος τὸν πρόστιμον τῆς σημαίας ὑπῆρξε τὸ συνδικάτον τῆς 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

»Τὰ ἀγγλόφωνα ἔχουν ἔχουν ἐκ πολλῶν περιπτώσεων διδαχθῆ, ὅτι δὲν είναι πρόσουσα, οὐτε πρακτικὴ ἡ ἐπιβολὴ τῶν ιδίων τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν ἐπὶ τῶν οὐσιαστικῶν ἐσωτερικῶν ὑποθέσεων ἄλλων χωρῶν. Αὔστηρὸς σεβασμὸς τῆς ἀνεξαρτησίας τῶν ἔνων χωρῶν ὑπῆρξε τὸ δικαιότητον τοῦ 'Εθνικού Γραφείου Εργατικών Σχέσεων, καθ' ὃ χώρα, εἰς τὴν ὅποιαν σκάφος τι τύχη νά εὑρεθῇ εἰς δεδομένην στιγμὴν, ἔχει τὸ δικαιόματα νά ὑποκαταστήσῃ τὸν ιδίον αὐτῆς νόμον εἰς τὸν νόμον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ἐπὶ ζητημάτων ἀφορώντων μόνον τὴν ἐσωτερικὴν πειθαρχίαν, ὄργανων τῆς ἔργασίας καὶ τὴν οἰκονομίαν τοῦ πλοίου, είναι ἀντίθετον πρὸς τὰς γενικωτέρας παραδεδεγμένας ἀρχὰς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Η νιοβέτησης τῶν ἀπόφεων τῆς ἐν λόγῳ 'Υπηρεσίας μεγάλως θέλει παρακωλύση τὸ ἔσωτερικὸν ἐμπόριον.

»Ιωσὶς νά είναι λίαν ἀπλή, ἔτι δὲ καὶ ὀσυγχρόνιστος ἡ ἀποφίς, ὅτι ἔνα σκάφος ἀπότελε ἐπέκτασιν τοῦ κράτους, οὐτίνος τοῦ 'Εθνικού Γραφείου Εργατικών Σχέσεων» (Νόμος περὶ «σχέσεων ἐργασίας», τμῆμα I). Τὸ ἐμπόριον ἐν τῷ περιπτώσει τῶν ὄνδουριανών πλοίων συμπεράσμα τοῦ 'Εθνικού Γραφείου Εργατικών Σχέσεων, καθ' ὃ χώρα, εἰς τὴν ὅποιαν σκάφος τι τύχη νά εὑρεθῇ εἰς δεδομένην στιγμὴν, ἔχει τὸ δικαιόματα νά ὑποκαταστήσῃ τὸν ιδίον αὐτῆς νόμον εἰς τὸν νόμον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ἐπὶ ζητημάτων μόνον τὴν ἐσωτερικὴν πειθαρχίαν, ὄργανων τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, είναι ἀντίθετον πρὸς τὰς γενικωτέρας παραδεδεγμένας ἀρχὰς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Η νιοβέτησης τῶν ἀπόφεων τῆς ἐν λόγῳ 'Υπηρεσίας μεγάλως θέλει παρακωλύση τὸ ἔσωτερικὸν ἐμπόριον.

»Κατὰ τὸ διεθνὲς δίκαιον, κράτος χορηγούν τὴν ἐθνικότητα τοῦ εἰς ἐμπορικὸν σκάφος, ἀναλαμβάνει εὐθύνην ἐπὶ τούτου καὶ ἀποκτεῖ ἐπὶ αὐτοῦ δικαιομάτα, εἰς δὲ τὸ σκάφος παραχωρούντα παρ' ἄλλων χωρῶν δικαιομάτα τινα, λόγῳ τῆς σημαίας τοῦ ὅποιαν τούτῳ φέρει. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἔγενετο γενικὸς παραδεκτόν, ὅτι καὶ ἐπὶ τῶν χωρικῶν ὑδάτων δὲν ἀσκεῖται ἔξουσία ἐπὶ ἔνων ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ τοῦ παρακτίου κράτους, εἰς ζητήματα, διὰ τὰ ὅποια πρωταρχικῶν, τὴν εὐθύνην ἔχει τὸ κράτος τῆς σημαίας καὶ μάλιστα, ὅταν πάντα τὰ ζητημάτα πειθαρχίας καὶ πάντα τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου συμβαίνοντα ἔχειν ἀπέτιλον τὴν εἰσήνην καὶ συνάχιν τοῦ παρακτίου κράτους. Αὐτὰ δέον νά ἀφήνωται εἰς τὴν ἔξουσίον τοῦ κράτους τῆς σημαίας. Οἰδηδόποτε ἀνάληψις δικαιοδοσίας, ἔρχομένη εἰς σύγκρουσιν πρὸς τὰς ἀρχὰς ταύτας, δύναται νά θεωρηθῇ ως παρεμποδίζουσα τὴν ἐλευθερίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

»Όπως έται σημείωση τὸ Δικαστήριον, ἡ βρετανικὴ κυβερνησίς κατέθεσεν ἐπίστιμον «φιλικόν» ὑπόμνημα καὶ ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς ἀτμοπλοΐας «Ινκρες» κατὰ τὴν Διεθνοῦς Ναυτεργοτικῆς 'Ενωσεως καὶ ἄλλων. 'Αμφότεραι οἱ ὑποθέσεις ἀναφέρονται εἰς τὴν αὐτὴν ἀρχήν. Εἰναι ἀληθές, ὅτι κατὰ τούτην ἡ εἰς μετοχής πλοιοκτησία τοῦ ὑπὸ δέοντην σημαίαν πλοίου είναι ἀμερικανική. 'Υπεστηρίχθη, ὅτι ἡ εἰς μετοχής πλοιοκτησία δὲν πρέπει νά ἐκτοπίσῃ ἡ εἰς μετοχής πλοιοκτησία τοῦ δόγμα, ὅπερ ἐπὶ τόσον μακρὸν χρόνον διετηρηθῇ καὶ τόσον, ἐσχάτως, ἐπε-

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 44 - ΤΗΛ. 626.411

AΘΗΝΑΙ

κυρώθη ύπό τού δικαστηρίου τούτου. Κατά το έν λόγω δόγμα, είς ζητήματα αναφερόμενα είς τὴν ἐσωτερικὴν πειθαρχίαν καὶ τὴν οἰκονομίαν τοῦ σκάφους ισχύει ὁ νόμος τῆς σημαίας. Είναι θέμα ὑψίστης σπουδαιότητος διὰ τὴν δρεπανικὴν κυβέρνησιν, ὅπως ἡ ἀρχὴ αὐτῆς τοῦ νόμου τῆς σημαίας σαφῶς ὑποστηριχθῇ εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν.

»Ἀναφέρει ἐν συνεχείᾳ, τὸ ὑπόμνημα, ὅτι ἐπὶ ἐκατονταετηρίδας νόμος ἡ τῆς θαλάσσης, ὅπως ἐσωτερικὰ προβλήματα ἀνακύπτοντα μεταξὺ πληρώματος καὶ πλοιοκτήτου, ἐφ' ὅσον δὲν ἔθιγετο ἡ ἔγχωριος, εἰρήνη καὶ ἡσυχία, ἀποτελούντα διεπόμενα ὑπὸ τῶν νόμων τῆς σημαίας τοῦ σκάφους. Εἰς σχετικῶς προσφάτους ἀποφάσεις, τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἀνεγνώρισε τὴν ἀρχὴν ταύτην καὶ ἔκρινε, ὅτι αἱ σχέσεις μεταξὺ ἔνων πλοιοκτητῶν καὶ ἔνων πληρωμάτων δὲν ὑπόκεινται εἰς τοὺς αὐτοὺς νόμους τοὺς διέποντας τὰς σχέσεις μεταξὺ Ἀμερικανῶν πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν.

»Ολίγια χώραι ὑπάρχουν ἐν τῷ κόσμῳ, εἰς τὰς ὅποιας δὲν ὑφίστανται ἀταιρικαὶ παραφαῦδες, συσταθεῖσαι διὰ τῶν νόμων τῶν χωρῶν τούτων, ἀλλ' αἱ ὅποιαι ἀνήκουν ἐξ ὀλοκλήρου εἰς πολίτειαν τῆς Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἥ καὶ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου. Αἱ ἀμερικανικαὶ εἰς τὰς χώρας ἔκεινας ἀταιρικαὶ παραφαῦδες δὲν ἔχουν ὑπαγάγει τὰς συνθῆκας τῆς παρ' αὐταῖς ἐργασίας των ἐλιθερίων, Βενεζουέλας καὶ Βραζιλίας εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς Ἐθνικῆς Ὑπηρεσίας Ἐργατικῶν Σχέσεων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ οὐδεὶς ὅθεν ὑπάρχει λόγος, ὅπως αἱ ἐπενδύσεις ἀμερικανικῶν ἀταιρικῶν εἰς ὄνδουριανήν ἀταιρίαν, πλοιοκτήτων καὶ διαχειρίστων σκαφῶν, ἔχουν — νόμῳ — ἀλλας, παρὰ τὰς ισχουσίας δι' ὅλας τὰς ἀταιρικὰς παραφαῦδες, συνεπείσας.

»Τὸ γεγονός, ὅτι τὰ σκάφη κινοῦνται ἀπὸ τόπου εἰς τόπον, δὲν μειώνει τὴν ἔθνικότητά των, οὔτε τὴν ισχὺν τῶν ἔθνικῶν αὐτῶν νόμων. Εἰς οὐδεμίαν τῶν δύο περιπτώσεων προσήκει εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἥ εἰς οἰανδήποτε ναυτικὴν χώραν νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν δικαιοδοσίαν τῆς ἐπὶ ἄλλων χωρῶν, ἐπὶ διάλουσα εἰς αὐτὰς τοὺς ίδιους τῆς νόμους καὶ τὰ ἴδια αὐτῆς πρότυπα ζωῆς.

»Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἡ εἰς μετοχὰς πλοιοκτησία, ὡς βάσις δικαιοδοσίας, πιθανὸν νὰ ἔδιε λαβὴν εἰς δημιουργίαν σοφαράς ἀσταθείας εἰς τὸ διεβίνες ναυτικὸν ἐμπόριον. Δεδομένου, ὅτι ἡ εἰς μετοχὰς πλοιοκτησία εἰς ἀταιριαὶς ὑποκείται εἰς μεταβολάς, χωρὶς νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μεταβολὴν τῆς συνεταιρικῆς ὑφῆς ἥ τῶν νόμων, εἰς τοὺς ὅποιους ἥ ἀταιριαὶς ὑπόκειται, ἐρωτᾶταις ἡδη ποιὸν ἀποτέλεσμα θὰ ἔχῃ ἥ πωλησις ὀλοκλήρου τοῦ εἰς μετοχὰς ἐνδιαφέροντος ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανῶν κεφαλαιούχου, ἐπὶ τῶν σχέσεων ἐργασίας τῶν σκαφῶν καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ἐὰν δεχθῶμεν, ὅτι ἡ Ἐθνικὴ Ὑπηρεσία Ἐργατικῶν Σχέσεων εἶχε δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῶν ἔκαστοτε ἀναφυούμενων διαφορῶν;

»Οἱ Ὁνδουριανοὶ ἥ ἄλλοι ξένοι ἀγορασταὶ τῶν μετοχῶν ἔνεις ἀταιρίας, διαχειρίζομένης σκάφη ὑπὸ ἔνεις σημαίας, θὰ ὑπέκυπταν εἰς τὰς καθοδηγήσεις τῆς Ἐθνικῆς Ὑπηρεσίας Ἐργατικῶν Σχέσεων; Κατὰ ποιὸν δὲ τρόπον ἥ Ὕπηρεσία αὐτὴ θὰ ἐπέβαλε τὰς ἀποφάσεις τῆς, ἀν τὰ σκάφη εἰργάζοντα εἰς μεταφοράς, αἵτινες δὲν ὅταν ἔφερον εἰς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν; Ἐπίσης καὶ ἔαν ἀκόμη δεχθῆ τις, ὅτι δὲν ὑπάρχει μεταβολὴ τῆς εἰς μετοχὰς πλοιοκτησίας καὶ τὰ δικαστήρια τῆς Ὁνδουράς ἐπρόκειτο νὰ διαπιστώσουν, ὅτι ἐφαρμόζεται ὡς ὄνδουριανός νόμος εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν σχέσεων ἐργασίας ὅλων τῶν φερόντων τὴν ὄνδουριανήν σημαίαν σκαφῶν, τίνος τὰς ὅδηγίας καὶ διατάγας πρέπει νὰ ἀκολουθήσῃ ἥ ὄνδουριανή ἀταιρία;

»Ἡ δρεπανικὴ κυβέρνησις — συνεχίζει τὸ ὑπόμνημα — ὑποστηρίζει, ὅτι ἡ διὰ μετοχῶν πλοιοκτησία δὲν εἴναι σταθερά, ὑφίσταται διακυμάνσεις καὶ δὲν δύναται, ἐν τῇ πράξει, νὰ καλύψῃ ἥ νὰ ἔχεισθενήσῃ τὸν νόμον τῆς σημαίας, στοιχεῖ ἀποτελεῖ τὸ ἀποφασιστικὸν καὶ ισχύον δόγμα διὰ τὴν ἐσωτερικὴν οἰκονομίαν ἐνὸς σκάφους.

»Κατὰ τὸ Ἐφετεῖον, ὡς ὄνδουριανὸς χαρακτὴρ τῆς πλοιοκτηρίας ἀταιρίας «Ἐμπρέσσω», ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτη, ἔχων πέραν τῆς ὄνδουριανής σημαίας: «Ἀνεφέρθησαν ἥ ὄνδουριανή ἔθνικότης τῶν πληρωμάτων, ἥ ναυτολόγησίς τῶν διὰ συμβάσεων συναφεῖσῶν εἰς τὴν Ὁνδουράν, αἱ τακτικαὶ προσεγγίσεις τῶν σκαφῶν τῆς ἀταιρίας εἰς τὸν Ὁνδουράν, ἥ ὄνδουριανή ἀταιρικὴ ταυτότης — πραγματικὴ καὶ οὐχὶ πλαστικὴ — τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἡ ἀπὸ μαρκοῦ σύναψις συμφωνίας μετὰ τῆς ὄνδουριανῆς Ἐργατικῆς Ἐνώσεως καὶ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ὄνδουριανού νόμου, τοῦ ρυθμίζοντος τὰ ἐργατικὰ ζητήματα. Κατὰ τὴν ἀποψίν τοῦ δικαστηρίου «μολονότι τὰ σκάφη εἰργάζοντο

εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, εἰργάζοντο παραλλήλως καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Ὁνδουράς. Αἱ μόναι ἐπαφαὶ μὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, αἱ μὴ ἔχουσαι σχέσιν μὲ τὴν Ὁνδουράν, ησαὶ ἡ εἰς μετοχὰς πλοιοκτησία τῆς «Ιουνάτεντ Φρούτ», ἥ διεύθυνσις τῆς καὶ ἡ ἀπασχόλησης τῶν σκαφῶν. Αὗται, οὐσιαστικῶς ὑπερφαλαγγίζονται, διὰ τὸν ἐν τῷ προκειμένων ζητήματι σκοπόν, ὑπὸ τῶν συμφερόντων τῆς Ὁνδουράς.

»Ἡ δρεπανικὴ κυβέρνησις ὑποστηρίζει, ὅτι αἱ ἐπαφαὶ ἔκειναι δὲν πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπὸ δψιν, διότι ὁ κατ' ἔξοχην δεσπόζων παράγων, ὡς ὑπεστήριξε τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον, εἴναι, ὡς νόμος τῆς σημαίας. Ἡ σύστασις προτύπου συγκειμένου λόγω προσεγγίσεων τῶν σκαφῶν, θὰ μετεβάλλετο, δὲν θὰ ἀπετέλει πρακτικήν εἰς τὴν ἐλευθέραν κίνησιν τοῦ ἐμπορίου. Αἱ ἀρχαὶ δικαίου παραμένουν, τοιαύτη δὲ ἀρχὴ εἰναι ὡς νόμος τῆς σημαίας: Νόμος υγίης.

»Ναυτικοὶ χώραι, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ἀνέπτυξαν ἐπὶ μακράν χρονική περίοδον σύστημα συνήκων ἐργασίας, ὅπερ ἀντικατοπτρίζει τὰς γνώμας ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν ἐφ' ὅλων τῶν ἀπόφεων ἀπασχόλησεως καὶ προβλέπει μεθόδους διευθέτησης τῶν δισφορῶν. Εἰς τὸ συστήματα ταύτα τὸν αὐτανακλῶνται αἱ ἀτομικοὶ συνήθειαι, η κατάστασις τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ τὸ διοικητικὸν ἐπίπεδον ἐκάστης χώρας. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τὸ σύστημα τούτο καὶ αἱ ἐπιμελῶς ἀνοπτυχθείσαι μέθοδοι ἀπεδίχθησαν λίαν ἐπιτυχεῖς, η δὲ ἐνδεχομένη ἐπέμβασις τῆς Ἐθνικῆς «Υπηρεσίας Ἐργατικῶν Σχέσεων εἰς τὴν λειτουργίαν των θά πετέλει κατ' ἀνάγκην ζήτημα μεγάλης ἀνησυχίας εἰς τὴν ἀγγλ.κήν κυβέρνησιν καὶ τὴν Βουλήν, δι' ὅ και παρασκαλεῖ τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον, ὡς ἀσκήση τὴν ἔχουσιαν τοῦ ἐπικυρώνων τὴν ἐφετειακήν ἀπόφασιν εἰς τὴν ὄνδουριανῶν πλοίων.

»Ὕποδεικνύεται ἐπίσης ὡς πρώτη τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον δι' εἰδικοῦ καθορισμοῦ ὑποδειξη εἰς τὰ κατώτατα δικαστήρια τῶν Πολιτειῶν καὶ τὰ Ὀμοιοποιητικὰ καδένας καὶ εἰς τὰς διοικητικὰς ἀρχάς, ὅτι ἔργον αὐτῶν δὲν είναι νὰ ἐπιβάλλουν εἰς μὴ Ἀμερικανούς πολίτας καὶ εἰς μὴ διαμένοντας ἐν Ἀμερική ἐργοδότας καὶ ἐργάτας τὸ ἀμερικανικὸν πρότυπον τῶν σχέσεων ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν καὶ ὅτι ἡ πρακτικὴ ὥρη τοῦ νόμου τῆς σημαίας, τόσον προσφάτως ἐθμηνευθείσας ὑπὸ τοῦ Ἀνώτατον Δικαστηρίου ισχύει ἀκόμη πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς τὸν ἐλεύθερης κινήσεως, δύον καὶ τῆς σταθερότητος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου.

»Τοιαύτη καθοδηγήσις θὰ είχε σημαντικήν ἐπίδρασιν δι' ὅλας τὰς νοούτας καὶ καθοδηγήσεις τῆς Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ητὶς διασύζεται ἐπὶ τῆς πλήθεως πολιτικῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ητὶς διασύζεται τὸν αὐτούς πολιτικής τῶν κυριάρχων κρατῶν καὶ τῆς ἐλευθερίας των ἀπὸ πάσης μοσφῆς ζένης ἐπικυριαρχίας, θὰ ἡ τοιείως μάταιος σκοπὸς τῆς πολ. τικῆς ταύτης, ἔαν κατεβαλλετο προσπάθεια ἐπιβολῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου εἰπὶ ξένων ναυτικῶν ἐταιριῶν, ἔτι δὲ καὶ ἀνίθετος πρὸς τὰς παλαιάς καὶ τὰς προσφάτους ἀποφάσεις τοῦ Ἀνώτατου Δικαστηρίου.

* * *

Πλὴν τῆς δρεπανικῆς καὶ ἡ καναδικὴ κυβέρνησις, ὡς «φίλη τοῦ δικαστηρίου», ὑπέβαλεν ὑπόμνημα εἰς τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ὑπόθεσην τῶν ὄνδουριανῶν πλοίων τῆς ἀταιρίας «Ἐμπρέσσω». Εἰς τὸ ὑπόμνημα ἐφέραται ἡ καναδικὴ κυβέρνησις τὰς αὐτὰς ἀπόφεως, δύον ἀφοσοῦ τὸν σεβασμὸν τοῦ νόμου τῆς σημαίας καὶ ὑπογραμμίζει τὰς ἀνησυχίας τῆς ἀναφορικῶν μὲ τὴν παρέμβασιν τῶν «Ἐργατικῶν Ενώσεων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἄλλων κρατικῶν ὄργανων» εἰς τὰς της ἐσωτερικὰς ὑποθέσεις εἰνων πλοίων, ἐπηνδρωμένων μὲ ξένα πληρώματα.

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΚΑΘ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ

ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΩΝ

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΑ ΕΝΤΥΠΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εις άπαντησιν σχολίου, δημοσιεύθεντος εἰς τὸ φύλλον τῆς Ιης ὁκτωβρίου 1962, τοῦ ἔγκριτου υμῶν περιοδικοῦ καὶ ὑπὸ τίτλον «Τὰ ἔντυπα τοῦ Ν.Α.Τ.», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ ἔξης:

Τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέκοθεν ἐκτυπώνει, δαπάναις του, τὰ ναυτιλιακὰ ἔντυπα, ἔξι ὡν ἄλλα μὲν διανέμονται δωρεάν (πίνακες ὑπόλογισμοῦ εἰσφρῶν κλπ.), ἄλλα δὲ διατίθενται ἐπὶ τιμῇ καθορίζομένη δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἔγκρινομένης ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν.

Ἡ ἀξία τῶν διατετιμημένων ἔντυπων ἀποτελεῖ ἀνέκαθεν πόρον τοῦ Ἰδρύματος (ἀριθμ. 16 παράγρ. 4 Ν. 3170) 1955).

Ως εἶναι γνωστόν, εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. συμμετέχουν ἔξι ἐφοπλισταῖς, οἵτινες προκειμένου περὶ ἐπιθαρύνσεων τῶν πλοίων εἶναι οἱ ἀρμοδιώτεροι νὰ ἀποφαίνωνται.

Ἡ τιμὴ συνεπῶς τῶν διατετιμημένων ἔντυπων καθορίζεται ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῶν ἀμέσως ἔνδιαφερομένων συμβούλων.

Δέον ἔξι ἄλλου νὰ σημειωθῇ διτὶ ἡ ἐπιθαρύνσις διὰ τῆς ἀξίας τῶν ἔντυπων τούτων ἐκάστου πλείσιου ἐτησίως, δὲν εἶναι σοβαρά.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 18 ὁκτωβρίου 1962 'Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ο ἀξιότιμος κ. ὑπουργός δὲν ἀναφέρει καὶ τὸν λόγον τῆς τελευταίας ἀνατιμήσεως τῶν διατετιμημένων ἔντυπων. Τὸν γνωρίζει, δεδομένης, τὸν ἀντιπαρέχεται δῆμος. Θὰ τὸν ἀποκαλύψωμεν ἡμεῖς: 'Ἐκλήθησαν τὰ πλοῖα νὰ πληρώσουν τὴν προκλήθεισαν ζημίαν ἀπὸ τὴν ἐκτύπωσιν τοῦ Λευκώματος τῆς 'Ἐκατονταετηρίδος. Κακός ὑπόλογισμός ἔφερε τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τὸ ὑπουργεῖον εἰς τὴν σημαντικὴν δαπάνην τῆς ἐκδόσεως τοῦ Λευκώματος. Τὰ δαπανήθεντα δὲν δὴ ἐκαλύπτοντο ὀπωδόπτο— καὶ δὲν ἐκαλύφθησαν — ἀπὸ τὴν πωλήσιν τοῦ λευκώματος. Πρῶτοι οἱ ἐφοπλισταῖς — πλὴν μιᾶς η δύο ἔξαιρέσεων — ἐπέδειχαν — ὡς μὴ ὥφειλε — τὴν ἀπροθυμίαν των. 'Αποτέλεσμα: Ζημία σημαντικὴ τοῦ 'Ιδρυματος, ητὶς ἀπεφασίσθη νὰ καλυφθῇ μὲ τὴν ἀνατίμησιν τῶν ἔντυπων.

'Ἄδιασφόρως ἀν καὶ οἱ μετέχοντες τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. ἐφοπλισταῖ, ἐνέκριναν τὴν ἀνατίμησιν, ἔξεταστον: 'Ἡτο η ὄρθοτέρα λύσις; Μήπως θὰ ἔπρεπε πλέον ἐπίμονος νὰ κατεβάλετο ἡ προσπάθεια τῆς πωλήσεως τοῦ λευκώματος;

Καὶ ἀκόμη: Θὰ ἐπανέλθουν τὰ ἔντυπα εἰς τὰς προηγουμένας τῶν τιμάς, ὅταν τὸ Ταμείον θὰ εἰσπράξῃ τὴν ζημίαν του;

Η ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΔΙΕΙΣΙΔΑ

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ ἡτο ἐντελῶς περιττή κάθε ἀπάντησις εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κόμπη, τὴν δημοσιεύθεισαν εἰς τὸ τεύχος σας τῆς 15ης τρέχοντος, ἐὰν οἱ ἀνὰ τὴν 'Υφήλιον 'Ελληνες, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὰ τῆς ναυτιλίας, δὲν ἔτεφον διὰ τὸ περιοδικὸν σας τοιαύτην ἐκτίμησιν, ὥστε τὰ ἐν σύντομον δημοσιεύμενα νὰ θεωροῦνται σοβαρά γνῶμαι μὴ ἀπέχουσαι ποτὲ τῆς πραγματικότητος.

Σᾶς παρακαλούμενοι λοιποί, πρὸς κατατόπισιν τῶν ἀναγνωστῶν σας, νὰ δημοσιεύσητε πρόθεν ὅ κ. Κόμπης τὰς πληροφορίας του σχετικῶς μὲ τὴν ἀπόδοσιν καὶ τὸ κόστος ἐπιχειρήσεων 'Ατλαντικῆς ἀλιείας, ὥστε οἱ ἀνὰ τὸν κόσμον ἀναγνῶσται σας νὰ δυνηθοῦν νὰ δώσουν τὴν πρέπουσαν διαρύτητα εἰς τὴν δριθουσαν ἀνακριθεῶν ἐπιστολὴν του.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ν. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
Πούδερος Διοικητικοῦ Συμβουλίου
«ΑΛΚΥΩΝ Α.Ε.»

Αθῆναι 22 ὁκτωβρίου 1962

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ο κ. Κόμπης αναφέρεται εἰς πλοίον μέσης χωρητικότητος 250-300 τόν. φορτίου. Τὸ πλοίον τοῦ κ. Κουμαντάρου εἶναι χωρητικότητος 500 τόν. καὶ πλέον. Τὰ ἔξοδά του

ἀναμφισθητήτως θὰ εἶναι μεγαλύτερα τῶν ὑπολογισθέντων ἀπὸ τὸν κ. Κόμπην.

ΚΑΙ ΛΛΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης ὁκτωβρίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀνέγνωσα ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κ. Κόμπη, εἰς τὴν ὧποιαν, θεωρητικῶς τούλαχιστον, ἀποδεικνύεται ἡ.. λαμπτρὰ ἐποχὴ τὴν ὧποιαν διέρχεται ἡ ἀτλαντικῆς ἀλιεία, ἀπὸ ἀπόφεως ἀποδόσεων. 'Εμεινα εἰλικρινῶς κατάπληκτος. Εἶναι περίεργος, ἡ εὐκολία μετὰ τῆς ὧποιας ἀγνοεῖται ἡ γνώμη τῶν πλέον ὑφισθιμῶν ἐπὶ αὐτοῦ τοῦ θέματος, ἡτοι τῶν πλοιάρχων τῶν ἀλιευτικῶν τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας. Διότι δοι οἱ πλοιάρχοι γνωρίζουν ἀπὸ τὰς προσωπικάς των στατιστικάς ἐπὶ σειράν ταξιδίων, ὅτι ἡ κάμψη τῶν ἀλιεύδων τῆς Μαυριτανίας εἶναι ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ.

Πρὸ ἐλαχίστου χρόνου τὰ ἀπόδοτικά ἀλίπεδον ἡρχίζαν ἀπὸ τοῦ παραλλήλου τοῦ Cabo Bojador. Οὐδέποτε ἀλιευτικὸν εὑρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ κατέλθῃ νοτίως τοῦ Cabo Blanco, πρὸς πλήρωσιν τῶν κυτῶν του. Σήμερον τοῦ Cabo Bojador ἔχει διαγραφῆ ἀπὸ τὸν κατάλογον τῶν ἀλιευτικῶν τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας. Διότι δοι οἱ πλοιάρχοι γνωρίζουν ἀπὸ τὰς προσωπικάς των στατιστικάς ἐπὶ σειράν ταξιδίων, ὅτι ἡ κάμψη τῶν ἀλιεύδων τῆς Μαυριτανίας εἶναι ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ.

Πρὸ ἐλαχίστου χρόνου τὰ ἀπόδοτικά ἀλίπεδον ἡρχίζαν ἀπὸ τοῦ παραλλήλου τοῦ Cabo Bojador. Οὐδέποτε ἀλιευτικὸν εὑρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ κατέλθῃ νοτίως τοῦ Cabo Blanco, πρὸς πλήρωσιν τῶν κυτῶν του. Σήμερον τοῦ Cabo Bojador ἔχει διαγραφῆ ἀπὸ τὸν κατάλογον τῶν ἀλιευτικῶν τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας. Διότι δοι οἱ πλοιάρχοι γνωρίζουν ἀπὸ τὰς προσωπικάς των στατιστικάς ἐπὶ σειράν ταξιδίων, ὅτι ἡ κάμψη τῶν ἀλιεύδων τῆς Μαυριτανίας εἶναι ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ.

Πρὸ ἐλαχίστου χρόνου τὰ ἀπόδοτικά ἀλίπεδον ἡρχίζαν ἀπὸ τοῦ παραλλήλου τοῦ Cabo Bojador. Οὐδέποτε ἀλιευτικὸν εὑρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ κατέλθῃ νοτίως τοῦ Cabo Blanco, πρὸς πλήρωσιν τῶν κυτῶν του. Σήμερον τοῦ Cabo Bojador ἔχει διαγραφῆ ἀπὸ τὸν κατάλογον τῶν ἀλιευτικῶν τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας. Διότι δοι οἱ πλοιάρχοι γνωρίζουν ἀπὸ τὰς προσωπικάς των στατιστικάς ἐπὶ σειράν ταξιδίων, ὅτι ἡ κάμψη τῶν ἀλιεύδων τῆς Μαυριτανίας εἶναι ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ.

Ἐσον διὰ τὰς περιφήμους ἀνακοινώσεις τοῦ «Office Scientifique des Pêches Maritimes» τῆς Γαλλίας, καὶ τοῦ «Cabinete de Estudos das Pescas» κλπ., κατὰ τὴν τελευταίαν δεκατίαν εἰς οὐδεμίαν ἀξιόλογον ἀλιεύδων ή βοηθητικὴν ἔκδοσιν προέβησαν, αἱ παλαιαὶ δὲ ἔκδοσεις τῶν ὀμιλίων περὶ χιλιάδων ἀστακῶν εἰς ἀλίπεδα, ὅπου ἔχουν ἔξαφανισθη ἀκόμη καὶ οἱ «καρακόλλες», καὶ περὶ δεκάδων τόνων ἐκλεκτοῦ ἀλιεύματος ἑκατόντα πάντας τοῦ ἀλιευτικοῦ ἀνασύρεται κενός.

Τελειώνων ἐπιθυμῶν ἀπόφεων δύο λέξεις διὰ τὸν συνωστισμὸν τῶν ἀλιευτικῶν, ποὺ φάνεται ἀπάραδεκτος, διὰ τὸν κ. ἐπιστολογράφον σας: 'Ἐγώ προσωπικῶς ἐμέτρησα πλησίον τοῦ Bank d'Arguin, τριάντα τέσσαρα (ἀριθμὸς 34) ρωσικά ἀλιευτικά εἰς ἔκτασιν 12 τετραγωνικῶν μιλίων, ἐντὸς μιᾶς ἡμέρας, χωρὶς νὰ ὑπολογίσω τὰ τῶν ἄλλων ἐθνικότητῶν.

Ἐπειδὴ δὲ ἀπόφεις τῶν κ.κ. πλοιοκτηῶν διαμαρφώνονται, βάσει τῶν ἴδικῶν μας πληροφοριῶν καὶ ἀντανακλούντων τὰς ἴδικάς μας ἀπόφεις, θεωρῶ ἀπαράδεκτον τὸ νὰ ἀπορρίπτωνται προχείρως, χωρὶς προηγουμένην μελέτην ἡ τὴν ἐπιτόπιον ἔρευναν.

Φιλικώτατα

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΛΟΥΜΑΝΟΣ

Αθῆναι, 17 ὁκτωβρίου 1962

Πλοιάρχος «ANNAMARIA»

Σ. μ. «ΝΑΥΤ. ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εἰς τὸ σημείωμά του ὁ κ. Κόμπης ὀμιλεῖ μόνον περὶ ἀλιευτικῶν πλοιών-ψυγείων. 'Αναμφισθητήτως τὰ μη ψυγεία εἶναι πολλά.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἐν σχέσει μὲ σχόλιον δημοσιεύθεν εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σας (τεύχος τῆς 15.9.1962), ἀφορῶν τὴν λειτουργίαν τοῦ Συμβουλίου 'Ελεγχού Ναυτικῶν 'Ατυχημάτων, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ ἔξης:

1. Αἱ ἐργασίαι τοῦ Συμβουλίου τούτου καὶ τῆς 'Ανακριτικῆς 'Επιτροπῆς 'Ελεγχου Ναυτικῶν 'Ατυχημάτων παρακολουθοῦνται ἐκ τοῦ σύνεγγυς ὑπὸ τοῦ υπουργείου πρὸς ἐκδίκασιν ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μηνὸς. Κατὰ συνέπειαν, τυχὸν καθαστέρησις πρὸς εἰσπραξὶν ἀσφαλιστικῶν ἀπόζημώσεων, διεκπεραίωσιν συντάξεων ναυτικῶν κλπ. δὲν προέρχεται τούλαχιστον ἀπὸ τὸ Σ.Ε.Ν.Α.

2. Δὲν είναι ἀκριβές, διτὶ εἰς τὸ Σ.Ε.Ν.Α. ἐκκρεμοῦν 200 ὑποθέσεις ὡς εἰς τὸ σχόλιον ἀνόφερεται, ἀλλὰ μόνον αἱ διαδικασίμεναι ἐκάστοτε ὑπὸ τοῦ υπουργείου πρὸς ἐκδίκασιν ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μηνὸς. Κατὰ συνέπειαν, τυχὸν καθαστέρησις πρὸς εἰσπραξὶν ἀσφαλιστικῶν ἀπόζημώσεων, διεκπεραίωσιν συντάξεων ναυτικῶν κλπ. δὲν προέρχεται τούλαχιστον ἀπὸ τῆς έκδίκασης τοῦ Σ.Ε.Ν.Α.

3. 'Η διάρκεια ἐκάστης συνεδριάσεως τοῦ Συμβουλίου ἔξαρταται ἐκάστοτε ἡ τῆς φύσεως τῶν συζητουμένων ὑποθέσεων, αἱ ὧποιαὶ εἶναι συνήθως 4 ἑως 5 κατὰ συνεδρίασιν. 'Εάν αὗται εἶναι ὀπλαῖ, αἱ διεσχίθεισαι ἀνακρίσεις πλήρεις καὶ δὲν ἔγειρονται νομικά η ἄλλο προδῆματα κλπ., συζητοῦνται ταχέως καὶ κατὰ συνέπειαν, ὁ συνολικός χρόνος διαρκείας ἐκάστης συνεδριάσεως δραχύνεται. 'Αντιθέτως, εἰς τὸ

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

θέσεις σοδαράς ή εἰς ἀς ὑπάρχουν διαφωνίαι μεταξὺ τῶν μελών ή ἔγειρονται νομικά ή ἔτερα προβλήματα ή ὑπάρχει παράστασις τῶν ἐνδιαφερομένων, πολλάκις ἀντιδίκων, περιπτώσεις λίαν συνήθεις, αἱ συνεδριάσεις εἰναι μακραὶ καὶ ἔνιοτε πολύωροι. Ός εἰκός, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ προβλεφθῇ ή διάρκεια τῆς συζητήσεως ἐκάστης ὑποθέσεως, ώστε νὰ δρίζωνται κατά δικάσιμον ἀνάλογοι ὑποθέσεις.

4. Αἱ συνεδριάσεις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. ἔχουν ὥρισθη εἰς 15 κατὰ μῆνα, κατὰ τὰς ὁποῖας εἶναι ὑποχρεωτική η προσέλευσις τῶν μελών, δῶλων ἀνωτάτων καὶ ἀνωτέρων λειτουργών τοῦ κράτους πρὸς ἀπόληψιν τῆς νομίμου ἀποζημιώσεως τῶν 100 δρ. Προπολεμικῶς αἱ συνεδριάσεις ήσαν 20 κατὰ μῆνα καὶ ή κατὰ συνεδρίασιν ἀμοιδὴ δρ. 150.

5. Ἡ ἀπασχόλησις τῶν μελών τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὸν καταναλισκόμενον εἰς τὰς συνεδριάσεις χρόνον, διότι ἔκαστον μέλος παραλαμβάνει κατ' οίκου πρὸς μελέτην τὰς πρὸς εἰσήγησην δικογραφίας, ἐν συνεχείᾳ δὲ καὶ μετά τὴν ἐκδίκασιν ἀσχολεῖται καὶ πάλιν οίκοι πρὸς σύνταξιν τῆς δι' ἐκάστην ὑπόθεσιν ἀπαιτούμενης ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου.

6. Καθυστέρησις παρατηρεῖται εἰς τὸ ἔργον τῆς Ἀνακριτικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων, ή ὅποια εὐρίσκεται εἰς ἀδυναμίαν νὰ διεκπεραίσῃ σοβαρῶν ἀριθμῶν ὑποθέσεων, κυρίως διότι δυσχεραίνεται η παρ' αὐτῆς ἀνάκρισις ἐκ τῆς ἀπουσίας οὐσιωδῶν μαρτύρων, κατὰ κανόνα ναυτικῶν, οἵτινες ἀπουσιάζουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Ἐπί πλέον ή ἀλματώδης αὐξησις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη εἶχεν ὡς συνέπειαν καὶ τὴν ἀνάλογον αὐξησιν τὸν ναυτικὸν ἀτυχημάτων καὶ τῶν διαβίσαζομένων εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν πρὸς ἀνάκρισιν ὑποθέσεων, ώστε δὲ δημιουργούμενος φόρτος τῶν ὑποθέσεων νὰ δικαιολογῇ τὴν καθυστέρησιν καὶ ἀνάγκην λήψεως ἔτερων μέτρων, ἀτινα ἦδη μελετῶνται.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ ὑπουργεῖον παρέχον πάσαν τὴν συνδρομὴν διὰ τὴν ἐπίσπευσιν τῆς διεκπεραίσεως τῶν ἐκκρεμούσων ὑποθέσεων, καθίερωσε τελευταῖς τὴν τακτικὴν τῆς κατὰ προτεραιότητα ἀνάκρισεων καὶ ἐκδικάσεως σοβαρῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων πρὸς καθορισμὸν τῶν αἰτίων αὐτῶν καὶ κατανομῆς εύθυνῶν, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν, πρὸς ταχεῖαν ἐπιβολὴν κυρώσεων.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 12 Οκτωβρίου 1962 'Υπουργός Εμπορικῆς Ναυτιλίας

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΤΟ "ΑΙΓΑΙΟΥ.."

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἐπί σχολίου ὑπὸ τὸν τίτλον «ΤΟ ΣΚΑΝΔΑΛΟΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ» δημοσιευθέντος εἰς τὸ φύλλον τῆς 1.10.62 τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ

ὑμῶν, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ ἀκόλουθα:

1. Ὅποτε τοῦ ὑπουργείου, κατόπιν συμφώνου γνώμης τῆς Ἐπιτροπῆς Δρομολογίων, ἐνεκριθῇ ή δρομολόγησις τοῦ ἄπαντα προγράμματος Πατρών — Ζακύνθου — Κεφαλληνίας, ή ὅποια ἀπὸ ἔτους δὲν ἔχετελείτο, μὴ προφερομένου πρὸς τοῦτο πλοίοι.

2. Πασάντως ἐνεκριθῇ ἐπέτειος τῶν ἀνών δρομολογίων μέχρι Βρινθησίου, ὑπὸ τὸν περιορισμὸν ὅτι τὸ πλοίον διὰ τὸ ἔξωτερικὸν δὲν θὰ παραλαμβάνῃ κατὰ τὴν μετάδασιν καὶ ἐπιστροφὴν ἐπιβάτας α' θέσεως, εἰς τοὺς χώρους τῆς ὅποιας θὰ ἐνδιαιτῶνται οἱ ἐπιβάται β' θέσεως. Εἰς τοὺς χαλαμίσκους καὶ χώρους β' θέσεως θὰ ἐνδιαιτῶνται οἱ ἐπιβάται τουριστικῆς θέσεως, οἱ δὲ χωροὶ αὐτῆς θὰ χρησιμοποιούνται ὑπὸ ἐπιβατῶν γ' θέσεως.

3. Χάρις εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦτον, ως καὶ τὰ λοιπὰ μέτρα ληφθέντα παρὰ τῆς Ε.Ε.Π., πρὸς δελτίωσιν τῆς καταστάσεως τοῦ ἀνώπιον ἔχησαν προστασίαν, ὡστε οἱ ἐπιβάται ἔξωτερικοῦ τοῦ ἄπαντα προγράμματος νὰ διακινοῦνται οὐχὶ ὑπὸ δυσμενεστέρας συνθήκας τῶν ἐπιβατῶν ἀνάλογων θέσεων τῶν λοιπῶν πλοίων ἔξωτερικοῦ.

4. Πάντως, τελεῖ ὑπὸ μελέτην καὶ τὸ θέμα τῆς λήψεως νομοθετικῶν μέτρων πρὸς παρεμπόδισιν προσεγγίσεως ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων εἰς λιμένας ὁμόρων κρατών, ἐφ' ὅσον δὲν κρίνονται ταύτα κατάλληλα, ἀπὸ πλευρᾶς παροχῆς μέσων ἀνέτου καὶ συγχρονισμένης διαμονῆς τῶν ἐπιβατῶν.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

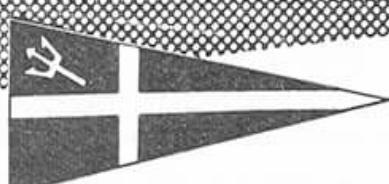
Πειραιεύς, 16 Οκτωβρίου 1962 'Υπουργός Εμπορικῆς Ναυτιλίας

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΦΟΝΙΚΩΝ»: «Ἄν τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολὴν ἀπήγουθεν ὁ κ. ὑπουργὸς πρὸς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας, εὔσχημως θὰ κατώρθωνεν ἵσως νὰ δικαιολογῇ τὴν ἀσχημίαν τῶν δρομολογίων τοῦ «Αἴγευς».

Πρὸς ημᾶς, ὅμως, τοὺς ζῶντας τὰς ἡμέρας τοῦ ἔλληνικοῦ πλοίου, ἔτυχεις, ὃν μή τι ὅλον, εἴναι οἱ προσολλόμενοι ισχυρισμοί. Βορὰ τὸ σκάνδαλον, τὸ ἀπὸ ἔτων συνεχίζομενον, εἰς πείσμα πάσης ἀντιδράσεως τῆς ἐνημερωμένης Κοινῆς Γνώμης.

Χαρίζομεν, λοιπόν, πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας τὸ «Αἴγευς». Τιμᾷ καὶ δοξάζει τὴν Ἑλληνικὴν διοίκησιν εἰς τὰ ὅμματα τῶν ξένων, ἐτῶ καὶ ἄν αὐτοὶ δὲν εἴναι ταξιδιώται πρώτης θέσεως, ἀλλὰ δευτέρας...

Δὲν ἐφόρτιζε, τούλαχιστον, ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου νὰ προσκομίσῃ πρὸς τὸν κ. ὑπουργὸν τὸν ὄγκων φάκελλον τῶν διοικητηρίων καὶ τῆς ἀλληλογραφίας μὲν ξένους καὶ ἡμετέρους ἐπιβάτας τοῦ «Αἴγευς» πρὶν ἡ μάς ἀπευθύνῃ τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολὴν, τὴν κακοποιούσαν τὰ πράγματα, ἀλλὰ καὶ ἐκθέτουσαν τὸν κ. ὑπουργόν;



ΕΑΜΕΣ

Ταξίδια μὲν ἀνεσιν καὶ περιποίησιν
Παράδοσις 33 ἔτῶν

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΣΑΓΔΑ

Α/π ΙΩΝΙΑ Απ ΜΑΣΣΑΛΙΑ Απ ΛΥΔΙΑ Απ ΜΗΔΙΑ

ΤΑΧΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

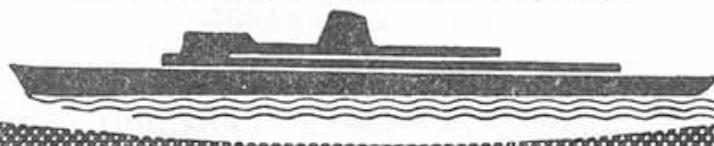
ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ

Α/π ΕΓΝΑΤΙΑ Α/π ΑΠΠΙΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ: ΕΑΜΕΣ - ADRIATIC

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Ἀποταθῆτε εἰς τὸν ταξιδιωτικό σας Πράκτορα



ΟΙ ΔΟΚΙΜΟΙ ΛΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Έπιτρέφατε μου, παρακαλώ, νὰ δώσω ἀπό τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μίαν εἰκόνα τῆς μειονεκτικῆς θέσεως τῶν δοκίμων ραδιοτηλεγραφητῶν εἰς τὰ πλοῖα. Είναι γνωστόν, ὅτι ὄργανική θέσις δοκίμου ραδιοτηλεγραφητοῦ δὲν ὑφίσταται παρ' ἡμίν, ὡς δὲ προβλέπεται ὑπὸ τοῦ νόμου, ναυτολογούνται οὐτοὶ καὶ ἐργάζονται ὡς ναυτόπαιδες. Συνέπεια τοῦ γεγονότος τούτου εἶναι, ὅτι ἡ πρακτικὴ ἔξασκησίς των γίνεται μετὰ τὸ πέρας τῆς ἀπογευματινῆς ἐργασίας. Ἡ πρακτικὴ αὐτὴ ἔξασκησίς εἶναι ἀρκετὰ περιωρισμένη. Ἡ κόπωσις τῶν δοκίμων ἀπό τὴν καθημερινή πολύωρην σκληράν ἐργασίαν των, ὡς ναυτῶν, μειώνει τὴν πνευματικήν των ὀντοχήν διὰ τὸν ἀσύρματον, ἐνῷ παραλλήλως καὶ τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἀσκήσεως των εἶναι ἀρκετὰ βραχὺ καὶ συμπίπτει μὲ τὴν νυκτερινήν φυλακήν τοῦ ραδιοτηλεγραφητοῦ.

Οἱ δόκιμοι πλοίαρχοι καὶ οἱ δόκιμοι μηχανικοὶ ἀπασχολοῦνται ὡς καθ' εἰς ἀποκλειστικῶν εἰς τὴν εἰδικότητά του, εἰς τρόπον ὥστε αἱ πέραν τῆς ἐργασίας των ὥραι ἀπομένουν εἰς αὐτοὺς δι' ἐπὶ πλέον μελέτην. Δὲν συμβαίνει τὸ αὐτὸ καὶ διὰ τοὺς ραδιοτηλεγραφητάς, μολονότι ἡ σύριγνη ἐργασία των θὰ είναι ἔξι ἵσου σημαντικὴ μὲ τὴν τῶν ὀξιωματικῶν ναυσιπλοίας καὶ μηχανῶν. Συμφέρον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου εἶναι ἡ παροχὴ περισσοτέρων ὥρων ἀσκήσεως τῶν δοκίμων εἰς τὸν Ἀσύρματον καὶ εἰ δυνατὸν ἐνὸς πλήρους ὀκταώρου. Τὰ πλοῖα θὰ ἔξυπητεστονται ἀρτιώτερον, ἐνῷ καὶ ἡ κατάρτισις τῶν δοκίμων θὰ είναι πληρεστέρα. "Ἄς ἐλπίσωμεν ἐπὶ τῆς προσοχῆς τοῦ ἀρμοδίου τμήματος τοῦ Y.E.N.

Μετὰ τιμῆς

ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΚΟΥΚΙΑΔΗΣ

δόκ. ραδ. μ)ς «Νικήτας Ρούσσος»

"Αμπτερνταμ, 29 Σεπτεμβρίου 1962

ΑΙ ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Μετ' ἔκπληξεως, ἡτις μετ' οὐ πολὺ μετεβλήθη εἰς ἀγανάκτησιν, ἀνέγνωσα εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 656)415 τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὴν ἀπό 12 Σεπτεμβρίου 1962 ἐπιστολὴν τοῦ κ. Ἀν. Τάτση (μήπως πρόκειται περὶ τοῦ κ. Ἀναστ. Καραβία). Καὶ ἐδοκίμασα ἐκπληξιν, διότι οὐδέποτε ἐφανταζόμην ὅτι θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ δημοσιεύθων ἀπό τῶν στηλῶν τοῦ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικοῦ τοιάντων καὶ τοσαῦται ἐπικρίσεις εἰς δάρος ναυτικοῦ, ἐξ ἀφορμῆς μᾶς δικαιοτικῆς ἀποφάσεως, τῆς ὅποιας, παρὰ τὴν μακράν παράδοσιν ὑμῶν, δὲν δημοσιεύετε, τὸ πλήρες κείμενον, ἀλλὰ μόνον τὸ τυπικὸν μέρος αὐτῆς καὶ δὴ τὸ δόνομα τοῦ ἔναγοντος καὶ τῆς ἐναγομένης.

Πόλες ὅμως, κύριε διευθυντά, ἐπετρέψατε νὰ παραποιηθῇ, καθ' ὃν τρόπον παρεποιήθῃ, ἡ ἀλήθεια; Δύναται ὁ οἰσοδήποτε, ἔστω καὶ ὡς ἐκπρόσωπος πλοιοκτήτων, νὰ κρίνῃ τὰς ἀποφάσεις τῶν δικαιστηρίων μας, χωρὶς νὰ σᾶς παρουσιάζῃ κεκυρωμένον ἀντίγραφον αὐτῶν, καὶ νὰ παραποιῇ οὕτω τὴν ἀλήθειαν; Παρεποιήστε δὲ ὁ κ. Τάτσης τὴν ἀλήθειαν:

1) Διάτι διὰ τὴν κατάστασην τοῦ ἀπ' «ΖΩΗ» δὲν ἔδοθη ἀδειά τοῦ δικαιοστηρίου, ως ἐσφαλμένως ἀναφέρει ὁ κ. Τάτσης, ἀλλὰ ἔξεδόθη ἡ ὑπ' ἀριθμ. 794)8.6.1962 ἀπόφασις τοῦ κ. ἐργατοδικού Πειραιώς, μετὰ συζήτησης καθ' ἡν παρέστη καὶ ὁ πληρεξούσιος τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρος δικηγόρος.

2) Τὸ ἐπιδικασθὲν ποσόν, δι' ὁ καὶ ἡ κατάσχεσις, δὲν ἥτο, ὡς ἐσφαλμένως ἀναφέρει ὁ κ. Τάτσης, Λ.Α. 57.00.00, ἀλλὰ Λ.Α. 90.02.08.

3) Τὸ ποσόν τούτο τῶν Λ.Α. 90.02.08 δὲν ἥτο μόνον ἀποζημιώσις, δι' ἀπόλυτην, περὶ τῆς ὅποιας διαφωνῆς ὁ κ. Τάτσης, ἀλλὰ καὶ μισθοὶ ἀσθενείας, περὶ τῶν ὅποιών δενδαίων δὲν ἥτο διαφωνή, καὶ δὴ Λ.Α. 57.00.00 ἀποζημιώσις καὶ Λ.Α. 33.02.08 μισθοὶ ἀσθενείας.

4) Ἡ κατάσχεσις τοῦ ἀπ' «ΖΩΗ» δὲν ἀπεφεύχθη μόνον χάρις εἰς τὰς προσπαθείας τοῦ κ. Ρεδιάδη, ἀλλὰ χάρις καὶ εἰς τὴν καλὴν ἔμοι θέλησιν, διότι τηλεφωνικῶς ἐσπεύσα νὰ ἀνακαλέσω τὴν ἐντολὴν κατασχέσεως, ὅπερ δῆμος ἡδυνάμητος καὶ νὰ μὴν πράξω.

Ταῦτα, κ. διευθυντά, διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς σκληρῶς δοκιμασθείσης ἐν τῇ ἐπιστολῇ τοῦ κ. Τάτση ἀληθείας. Ἐπειδὴ ὅμως καὶ ὁ κ. Τάτσης καὶ ὑμεῖς προχωρεῖτε καὶ εἰς κρίσεις ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν τοῦ πελάτου μου, ἐπιτρέψατε μου νὰ πράξω καὶ ἔγω τὸ ᾄδιον.

Καὶ κατ' ἀρχῆν, ἐφ' ὅσον ὁ κ. Τάτσης δὲν ἀμφισθεῖ τὴν ὄρθοτητὰ τῶν νόμων μας, οὔτε τὴν δικαιότητὰν μας κρίσιν, διατί ἐδράδυνε τόσον πολύ, μόλις τὴν 12 Σεπτεμβρίου 1962, νὰ σκεφθῇ τί θὰ ἐστοίχιζεν εἰς τὸ πλοῖον ἡ θιλιερά αὐτὴ ὑπόθεσις καὶ δὲν τὸ ἐσκέφθη ἀπὸ τῆς 11ης Ιουλίου 1962, δὲτοῦ ἐκοινωνίσας ἀντίγραφον ἐξ ἀπογράφου τῆς ἀποφάσεως τοῦ δικαιοστηρίου, μετ' ἐπιταγῆς πρὸς πληρωμήν;

Κύριε διευθυντά, δὲν πρόκειται ὁ ᾄδιος νὰ μᾶς ἀπαντήσῃ, γνωρίζετε ὅμως καὶ ὑμεῖς ὅτι δὲν κατέβαλε τὸ ἐπιδικασθὲν ποσόν, διότι ἐπίστευεν ὅτι δὲν θὰ εἰχομεν τὴν ὑπομονήν νὰ παρακολουθῶμεν τὸ πλοῖον ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα (Μπρισμπάϊν — Σιγκαπούρη — Καντάλ) μέχρις ὅτου καταπέλευση εἰς Πύλον, δημοτὸν νὰ χρησιμοποιήσωμεν τὸ τελευταῖον μέσον, τὸ ὅποιον ὁ νόμος μᾶς παραχωρεῖ κατὰ τῶν κακοπίστων ὄφειλετῶν. Ἐξ ἄλλου, ἀπὸ πότε ἡ διεκδίκησις τῶν ὑπὸ τοῦ νόμου ἀπονεμένων δικαιωμάτων ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν θιλιεράν; Καὶ μάλιστα, δημοτείται περὶ τῶν δικαιωμάτων ἀσθενήσας μετὰ ὑπηρεσίων 18 μηνῶν ἐν τῷ πλοίῳ ναυτικού; Ἡ ὑπόθεσις μετεβλήθη εἰς θιλιεράν, ἀφ' ἣς οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ ἄπ' «ΖΩΗ» ἡρνήθησαν νὰ καταβάλωσι τὰ ὑπὸ τοῦ δικαιοστηρίου ἐπιδικασθέντα.

Καὶ ἔκτός τούτων, ἐφ' ὅσον ὁ κ. Τάτσης καὶ ὑμεῖς ἐπιθυμεῖτε νὰ χαρακτηρίζετε τὴν διεκδίκησιν τῶν κατὰ νόμον δικαιωμάτων ὡς θιλιεράς ἐνεργείας τοῦ πελάτου μου, πῶς πρέπει καὶ ἡμεῖς νὰ χαρακτηρίσωμεν τὰς ἐνεργείας τοῦ κ. Τάτση, διότι διστηνέων ὡς πρὸς τὴν καταβολὴν παραλλήλως καὶ ἀθροιστικῶς, τῆς ἐνεκεν ἀπολύσεως ἀποζημιώσεως δὲν καταβάλλει οὐδὲ καὶ τοὺς μισθοὺς ἀσθενείας, περὶ τῆς καταβολῆς τῶν ὅποιών δὲν νομίζω, κ. διευθυντά, διότι δύνασθε νὰ διαφωνήτε; Ἐφ' ὅσον εἰς τὸ κ. Τάτσης συλλογίζεται τί θὰ ήδυντο νὰ στοιχίσῃ εἰς τὸ πλοῖον ἡ θιλιερά αὐτὴ ὑπόθεσις, ἀς φαντασθῇ τί δὲ ἐστοίχιζεν εἰς τὸν κατ' ἀνάγκην παραμένοντα ἐπὶ διμηνῶν δόνερων δόκιμων πλοιαρχον, ἐάν τὸ πλοῖον δὲν προσγγιζεν εἰς Πύλον. Ὅμεις, κ. διευθυντά, τὸ φαντάζεσθε; Διατί δὲν τὸ κρίνετε;

Καὶ ἑρώω τὸν κ. Τάτσην καὶ ὑμᾶς κ. διευθυντά: Διὰ ποιὸν λόγον ἡ διὰ πρώτην φοράν δημοσιεύεται τοῦ ὄντως τοῦ ἔναγοντος ναυτικοῦ καὶ δὴ διὰ τρόπου τοιούτου, ὥστε νὰ γίνηται ἔμφασις περὶ αὐτοῦ; Τὸν λόγον τὸν γνωρίζετε καὶ ὑμεῖς, τὸν γνωρίζει καὶ ὁ κ. Τάτσης, τὸν γνωρίζομεν καὶ ἡμεῖς, θὰ τὸν γνωρίσουμεν καὶ οἱ δικαιοτάτοι εἰς τῶν ὅποιων τὴν μὴ ἀμφισθητούμενην ὑπὸ τοῦ κ. Τάτση δικαιότηταν κρίσιν θέλομεν καταφύγει.

Καὶ κάτι αᾶλο: Διατί, κ. διευθυντά, ἀποφεύγετε ἐν τῇ ὑμέτερᾳ σημειώσει νὰ ἀναφέρητε τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὅποιους δὲν ἀρχίζει ὁ δόκιμος πλοιαρχὸς τῆς Σχολῆς τῆς Υδρας ὑπὸ οἰώνον αἰσιούς τὴν σταδιοδρομίαν του; Διὰ νὰ μὴ πέσῃ ὁ πέπλος;

Εύχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν,

Μετὰ τιμῆς

Γ. ΚΑΝΕΛΛΗΣ

Δικηγόρος

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τὸ καθ' ἡμᾶς, οὐδὲν ἄλλο ἐσχολάσσαμεν εἰμὴ μόνον τὸ ἀθροιστικὸν τῆς ἀποζημιώσεως. Κρίνεται, κατὰ τὸν ἀξιότητον ἐπιστολογράφον μας, νόμως. Καὶ ἂν ἔστω ὁ νόμος ἐρμηνεύεται, ως προβλέπων ἀθροιστικὰς ἀποζημιώσεις, είναι μήπως ἀπροσμάχητος ἡ ἐρμηνεία, μὴ ἐπιδεχομένη τὴν ἀντίρρησιν;

**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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

'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.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

«VOICE OF AMERICA»

Τό περασμένο δεκαπενθήμερο δύοτης μιά διάλεξη στὸ 'Ελληνοαμερικανικό 'Ινστιτούτο τῶν Ἀθηνῶν μὲ διμήτη τὸν κ. Ὁρφέα Καραδία καὶ μὲ θέμα τὴ ζωὴ τῆς διμογενείας μας στὸν Νέο Κόσμο καὶ τὶς ἑλληνοαμερικανικές σχέσεις.

Πολὺ λυπήθηκα, ποὺ δὲν κατώρθωσα ν' ἀκούσω αὐτὴ τὴν διμιλία, γιατὶ τὴν πληροφορία τὴν πρόσεξα σὲ ἐφημερίδα περασμένης δημορημίας, ποὺ τυχαία ἔπεσε στὰ χέρια μου. «Ομας πολὺ θὰ τὸ ηθελα ν' ἀκούσω καὶ νὰ γνωρίσω ἀπὸ κοντά τὸν καλὸ αὐτὸν» Ἐλληνα καὶ λογοτέχνη, ποὺ χρόνια καὶ χρόνια τώρα, δῆλοι οἱ ναυτικοὶ ἀκούνε ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸ ραδιόφωνο.

Ἀνήκει στὸ ἐπιτελεῖο τῆς «Φωνῆς τῆς Ἀμερικῆς», ποὺ μαζὶ μὲ τὰ διεθνῆ τῆς προγράμματα, περιλαμβάνει καὶ διπλῆ δημορημία ἐκπομπὴ στὴ γλώσσα μας μὲ πολὺ ἐνδιαφέρον περιεχόμενο γιὰ τὸν Ἐλληνα ναυτικό. Δυὸς - τρεῖς φορές τὴν ἔβδομάδα, ὁ κ. Καραδίας δίδει τὸ «χρονικό» του, μὲ τὸ ὄποις σχολιάζει κάθε ἐπίκαιρο θέμα, ἀπὸ τὴν πολιτικὴν κατάσταση, ὡς τὴ διοικησινή πρόσδο, τὶς κατακτήσεις τοῦ διαστήματος καὶ τὴ συνδικαλιστικὴ κίνηση σ' ὅλο τὸν κόσμο.

Δὲν ξέρω ἂν ὁ κ. Καραδίας ἔχῃ στὸ αἷμα του καὶ αἷμα προερχόμενο ἀπὸ πηγές ναυτικές — δῆλος τούλαχιστο μαρτυρεῖ τὸ ὄνομά του — γιατὶ τὰ περιστότερα ἀπὸ τὰ θέματά του πολὺ σχετίζονται μὲ τὴ ζωὴ τῶν ναυτιλομένων καὶ γενικὸ μὲ τὴν Ναυτιλία. Καὶ εἶναι πάντα εὐχάριστα τὰ κείμενα τῶν «χρονικῶν» του, μὲ θενικὸ παλμὸ καὶ μὲ ὠλοκληρωμένη εἰλικρίνεια στὰ ἐπιχειρήματα.

Ἐκεὶ στὴν καρδιὰ τῶν ὥκεανῶν, μὲ τὴ στέρηση κάθε πληροφορίας ἀπὸ τὰ συμβιαίνοντα στὸν κόσμο, καὶ στὴν πατρίδα μας ἰδιαίτερα, φθάνει γιὰ λίγα λεπτά τὸ κύμα τοῦ ἀμερικανικοῦ ραδιοφωνοῦ γιὰ νὰ μᾶς προσφέρει κάποια ἀναλαπτήρια ἐνημερώσεως. Φθάνει ἡ φωνὴ τοῦ κ. Καραδία, γιὰ νὰ μᾶς δεσμασθῇ πῶς καὶ ὁ ναυτικὸς ἀγωνιστὴς δὲν ἔχαστηκε καὶ δὲν εἶναι διαγραμμένος ἀπὸ τὰ κιτάπια τῆς κοινωνίας. «Ἐνο τέταρτο τῆς ὥρας κρατεῖ τὸ κάθε ἐλληνικὸ πρόγραμμα τῆς «Φωνῆς τῆς Ἀμερικῆς». Ἀλλὰ μέσα σ' αὐτὰ τὰ δέκα - πέντε λεπτά τῆς ὥρας, ὁ κ. Καραδίας καὶ οἱ ἄλλοι συνεργάτες του προσφέρουν τόσα, δῆσα τὸ ἐλληνικὸ κράτος καὶ ἡ ἐλληνικὴ κοινωνία ἐπιμόνως ἀρνοῦνται νὰ ἀναγνωρίσουν στοὺς περιπλανωμένους ναυτικούς των.

Φυσικά, καὶ τὸ ἀμερικανικὸ ραδιόφωνο τὴ δουλειά του κάνει. Προπαγάνδα τοῦ τόπου του ἔξυπηρτει, ἀπευθυνόμενο ἀδιάκοπα σ' ὅλους τοὺς λαοὺς καὶ μ' ὅλες τὶς γλώσσες. Ἀλλὰ ἡ φωνὴ του εἶναι ἡ μόνη, ποὺ φθάνει πραγματικὰ φιλικὴ καὶ πραγματικὰ καλόπιστη. Εἶναι ἡ μόνη ποὺ κερδίζει τὴν ἐμπιστοσύνη, σ' αὐτὰ τὰ πολυταραγμένα καὶ πονηρὰ χρόνια μας.

Ἐλληνικές φωνὲς ἀκούνται καὶ πολλὲς ἄλλες στοὺς ὥκεανους, ἀπὸ πολλὲς καὶ διάφορες πηγές. «Ολοι ἐπωφελοῦνται ἀπὸ τὴν ἀποστολὴν τῆς Ἑλληνικοῦ ραδιοφωνοῦ καὶ σπέουν νὰ τὸ ἀναπληρώσουν, μὲ τὸν ἰδιαίτερο, καθένας, τρόπο του καὶ σκοπὸ του. Εἶναι τὸ Λονδίνο, τὸ Παρίσι, ἡ Ρώμη, ἡ Ἀγκυρα καὶ ὅλη τὰ κέντρα τοῦ... Παραπετάσματος.

«Ἄν αφίσουμε ὁσχολίαστες τὶς τελευταίες καὶ μιλήσουμε γιὰ τὶς ἄλλες, τὶς φιλικές, λεγόμενες, ἐκπομπές, πάλι πολὺ θὰ δυσκολευθοῦμε νέ: δεσμασθοῦμε πῶς στὴν προσφορά τους ὑπάρχει ἡ καλόπιστη διάθεση νὰ ἔξυπηρτηθῇ εἰλικρινὰ ὃ ἀκροστή, ὃ κάθε ἀκροστή, γιατὶ ἔ-

νας σκοπός καὶ μιὰ γραμμὴ ὡμὰ ἀκολουθεῖται: 'Η καθαρὴ καὶ κάποτε ἔξτιπωτη προπαγάνδα. Τὰ ἐπιχειρήματα καὶ συνηθέστατα οἱ δικολαδίσμοι γύρω ἀπὸ τὶς ἐπιδιώξεις καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ τόπου, στὸν ὅποιο ἀνήκει ὁ ραδιοφωνικὸς σταθμός.

Μὲ τὴ «Φωνὴ τῆς Ἀμερικῆς» δὲν συμβαίνουν αὐτά. «Ἡ καὶ ἄν συμβαίνουν, στολίζονται πολὺ τεχνικά, καιμουφλάρονται ὀριστοτεχνικὰ — γιὰ νὰ μεταχειρισθοῦμε τὴ λέξη τῆς ἐποχῆς — ὅπετε ἀποτρέπουν τὸν ἀκροστὴ νὰ κυριεύεται ἀπὸ τὶς αἰσθήματα δυσπιστίας καὶ κάποτε ἀγανακτῆσεως.

Σάν ἔθνικο ραδιόφωνο θεωρεῖται καὶ πρέπει νὰ θεωρήται τὸ ἀμερικανικὸ ραδιόφωνο. «Ἡ εἰλικρίνεια του εἶναι τόσο ἔκεκάθαρη, ποὺ πλείστες φορὲς προκαλεῖ ἰδιαίτερα σχόλια καὶ εἰρωνείες εἰς δάρος τοῦ τόπου καὶ τῆς πολιτικῆς του. Ἡ κριτική του γιὰ τοὺς ἄλλους, ἀλλὰ καὶ ἡ αὐτοκριτική εἶναι ἀμείλικτα εἰλικρινεῖς. Τὰ ὄμολογούν καὶ τὰ «εκαριζούν δύλα» οἱ Ἀμερικανοί, πρὶν τ' ἀκούσουν ἀπὸ τοὺς ἄλλους.

Ἐθνικό μας λοιπὸν τὸ νομίζουμε τὸ ἀμερικανικὸ ραδιόφωνο, ὅπετε δυνατή καὶ κακά σκέψη εἶναι καὶ ἡ χώρα ποὺ τὸ χρησιμοποιεῖ.

Ἔτοι στὸ ραδιόφωνο στοὺς παρακολουθούσαμε κάποτε καὶ τὸ Λονδίνο. Ποιός δὲν θυμάται μὲ πόση θρησκευτικὴ εὐλάβεια τὸ παρακολουθούσαμε στὶς ἡρώικες μέρες τοῦ πολέμου καὶ στὰ μάυρα χρόνια τῆς Κατοχῆς! «Ολοι στὸ κύμα του ἔντοπιζαμε αὐτὴ τὴν ἴδια τὴν ψυχὴ τῆς σκλαβωμένης μας πατρίδας καὶ κάθε του λέξη ήταν καὶ ἀπὸ ἓντα λιθάρι ἀπὸ τὸ λατομεῖον τῶν ὑποσχέσων, ποὺ διειροπολούσαμε νὰ ἀνοικοδημήσουμε τὴ ρημαγμένη μας χώρα. «Ομας, δὲν ἄργησε νὰ δοθῇ ἡ διαπιστώση τῆς πλάνης μας. Ἀχαρι τὸ ξύπνημά μας, μᾶς κληροδότησε μόνο τὴ δυσπιστία στὴν ὄποια, ἀλλὰ μεταγενέστερα γεγονότα, ὅπως τὸ Κυπριακό, προσέσθεσαν τὴν δύλιοτηρωτικὴ ἀποξένωση ἣν οἷς καὶ ποιοια ἔχθρότας. Ποιός προσέσθεσαν τόρα «ἔδει Λονδίνου»;

Τέτοια παραστρατήματα δὲν συμβαίνουν οὔτε πρόκειται νὰ συμβοῦν μὲ τὸ ἀμερικανικὸ ραδιόφωνο, γιατὶ εἶναι προϊόντα ποὺ δὲν εύδοκιμούν στὴ μεγάλη καὶ ἀληθινὰ δημοκρατικὴ καὶ φιλελεύθερη χώρα του.

«Ἔτοι καὶ ὁ κ. Καραδίας καὶ τὸ ἐκλεκτὸ ἐπιτελεῖο τῶν ἐλληνικῶν προγραμμάτων τοῦ ἀμερικανικοῦ ραδιοφωνοῦ, δρῆκαν τὸ κατάλληλο δῆμο καὶ τὶς κατάλληλες εὐκαιρίες νὰ ἔξυπηρτεσούν τὸν Ἐλληνα ἀκροστὴ, ἀλλὰ ἰδιαίτερα τὸν ποντοπόλιο «Ἐλληνα ναυτικό, ἀποτρέποντάς τον κατὰ τὸ δυνατὸ νὰ πλανᾶται καὶ νὰ τροφοδοτήται μὲ κακοπίστες πληροφορίες ποὺ ἀποσκοπούν νὰ τὸν ἀπογοητεύσουν.

«Ἡ «Φωνὴ τῆς Ἀμερικῆς» ἀναμεταδίδεται ἀπὸ τὸ ἀθηναϊκὸ ραδιόφωνο σ' ἔνα πρόγραμμα βραδυνό. Ἐδῶ δῆμος παρέρχεται συνήθως ἀπαρατήρητο. Ποιός ἐνδιαφέρεται εἴδω γιὰ ἐλληνικὰ νέα, προερχόμενα ἀπὸ τὴν... Ἀμερική!.. Ἀλλὰ στοὺς ὥκεανους;

Γι' αὐτὸ τὸ νόμα τοῦ ἱεραποστόλου τῶν ὥκεανῶν, τοῦ Ὁρφέα Καραδία, μᾶς εἶναι γνωστό, πολὺ γνωστό καὶ γι' αὐτὸ πολὺ λυπηρήκα ποὺ δὲν μπόρεσα νὰ παρακολουθήσω καὶ τὴ διάλεξη του στὸ 'Ελληνοαμερικανικὸ 'Επιμορφωτικὸ 'Ινστιτούτο τῶν Ἀθηνῶν. Θά μού ξανθύμιζα τόσες καὶ τόσες νοσταλγικές μέρες τῶν ὥκεανῶν, ποὺ στὰ «Χρονικὰ τῆς ἡμέρας» του ἔρισκα πολλὴ εὐχαρίστηση. Θά μού θύμιζε — χωρὶς νὰ τὸ ὑποπτεύεται — δτι μὲ τὴ συνεργασία του καὶ μὲ πολλὴ δική του ὑλη, ἀλλὰ καὶ μὲ πληροφορίες ἀπὸ τὴ «Voice of America» συνέτασσα τὰ δελτία τῶν ἐλληνικῶν ἡμερησίων νέων τοῦ ὑπερωκεανίου «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», ὅπα, ναυτικός κι' ἔγω ταξιδεύει στοὺς ὥκεανους.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ
ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ..

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 17.00 ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ
ΠΑΤΡΑΣ — ΣΑΜΗΝ — ΙΘΑΚΗΝ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ —
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 23.00 ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ διὰ
ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΙΘΑΚΗΝ — ΣΑΜΗΝ — ΠΑΤΡΑΣ —
ΠΕΙΡΑΙΑ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

30.10.1962 ἕως 12.4.1963

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ., "ΚΑΝΑΡΗΣ.,
"ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ.,

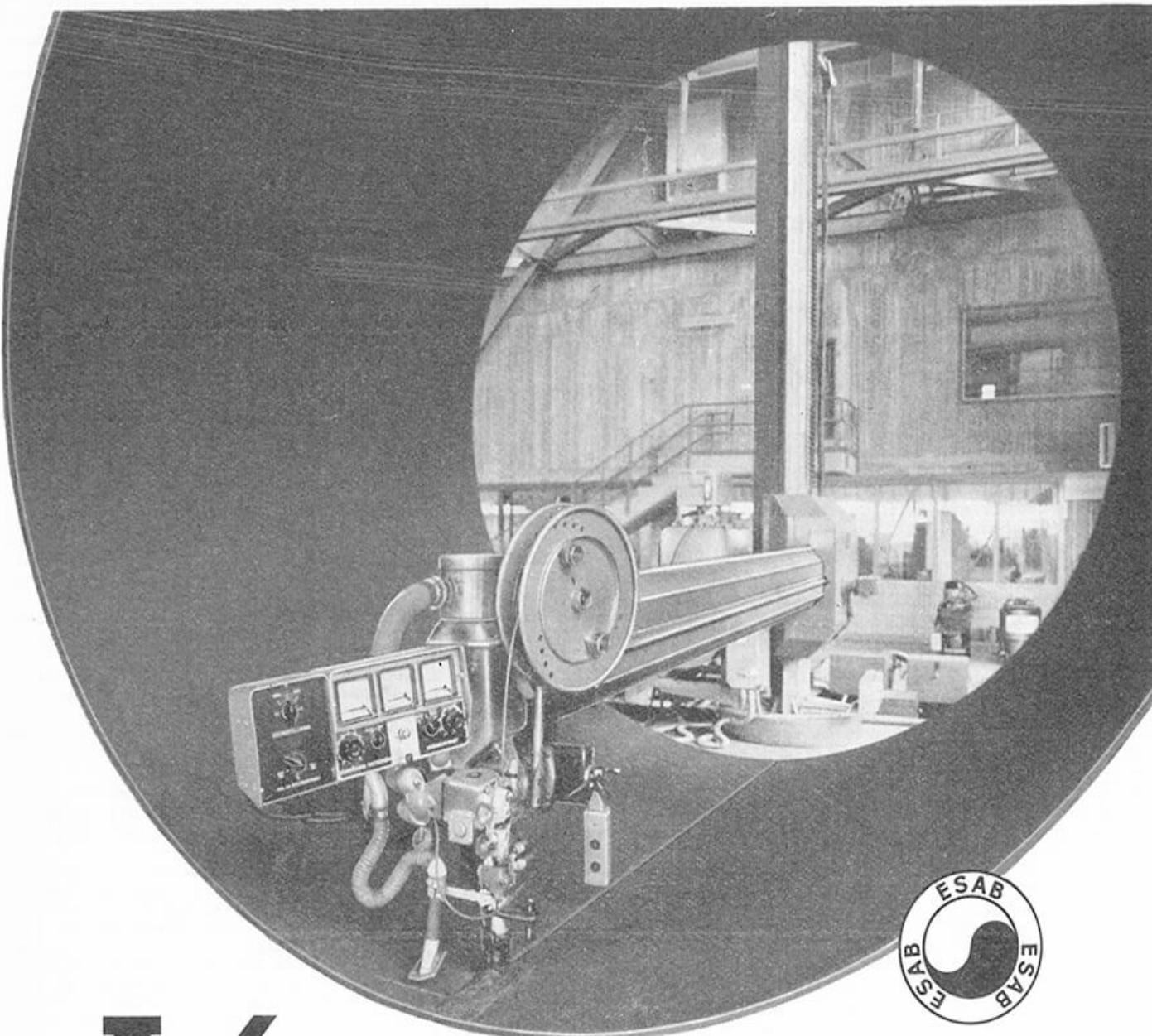
Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ:
» 13.00 διὰ ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ
» 18.00 » ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ
» 18.30 » ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ:
» 13.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ
» 18.30 » ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ:
» 14.00 διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΣΑΜΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ
» 18.00 » ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ

Πληροφορία: 'Άκτη Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἀπαντά τὰ γραφεῖα ταξιδίων.



Α6

Η φωτογραφία είκονίζει την έργασίαν ήλεκτροσυγκολλήσεως μιάς δεξιαμενής σε συνδυασμόν μιάς Α6-S και μιάς δοκού μετά δραχίονος ESAB MAK.

ΕΝΑ ΕΥΣΤΡΟΦΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΣΕΩΣ ΔΙΑ ΠΟΛΛΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Η συσκευή Α6 συγκολλά τρελλούς άφαλούς τροχών μοτοποδηλάτων. Η Α6 συγκολλά τροχούς. Η Α6 συγκολλά ράουλα μεταφορικών ταινιών. Αύτα, είναι έλαχιστα ποραδείγματα από την μεγάλην ποικιλίαν άντικειμένων που καθημερινώς συγκολλούνται μὲ τὸ σύστημα Α6.

Α6—Σύστημα **ESAB**, έξαιρετικά έπιτυχημένον, συναρμολογήσεων αύτομάτων μηχανών ήλεκτροσυγκολλήσεως — θασιζόμενον εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τυπωποιημένων ύπομονάδων. Μὲ αὐτὸ έπιτυγχάνεται τὸ μοντάρισμα μιᾶς καταλλήλου αύτομάτου μηχανῆς διὰ μίαν ώρισμένην έργασίαν ήλεκτροσυγκολλήσεως.

Αἱ μηχαναὶ Α6 αὐξάνουν τὴν παραγωγικὴν δραστηριότητα καὶ καθιστοῦν τὴν ηλεκτροσυγκόλλησιν πιὸ ἀποδοτικήν.

Ἐπικοινωνήσατε μαζί μας, καὶ ζητήσατε νὰ σᾶς ὑποδείξωμεν, πῶς μία αὐτόματος ήλεκτροσυγκόλλησις ἡμπορεῖ νὰ βοηθήσῃ εἰς τὴν ὄρθιολογικὴν ἀντιμετώπισιν ἐνὸς ώρισμένου προβλήματος παραγωγῆς σας.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ :

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 40-573 — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ BURWAIN

ESAB

GOTEBORG, SWEDEN

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΠΡΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΣΟΥΗΔΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΔΡΟΣ S. EKLUND

Κατά την πρώτην συνεστίασιν τής παρούσης περιόδου του Propeller Club εις το ξενοδοχείον της «Μεγάλης Βρετανίας» της 24ης Οκτωβρίου 1962, δημιήτης της ήμέρας ήτο ό Γενικός Διευθυντής του Διεθνούς Όργανου μουσικής Ατομικής Ενεργείας, γνωστός Σουηδός έπιστημαν Δρ. Singsvard Eklund, άναπτύξας τάς άποψεις του έπι της πυρηνικής προώσεως τών πλοιών.

Τὴν ἐν λόγῳ ὁμιλίαν παρηκολούθησαν ὅλοι οἱ ἐν Ἑλλάδι τεχνικοὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, οἱ ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας "Ἑλλήνες ὄρδιμοιοι, ὁ ὑπουρογός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδης, ἀναπτύξας μετὰ τὸ πέρας τῆς ὁμιλίας τοῦ Σουηδοῦ ἐπιστήμονας τὰς ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόφεις τοῦ λίαν πιτυχών, ὁ γεν. γραμματεὺς τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Ζέππος, ὁ ἀρχηγός τοῦ λιμενικοῦ σώματος ναύαρχος κ. Θεοχάρης και πολλοὶ λιμενικοὶ ἀξιωματικοί.

Θά διαπιστώσουν οι άναγνωσται τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ότι ἡ στήλη αὕτη ἔχει ἀναλύσει, τόσον ἀπὸ τεχνικῆς, ὃσον καὶ ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως, τὸ θέμα τοῦτο ἐπανειλημμένως εἰς τὸ παρελθόν ἐπί τῶν αὐτών ἀκριβῶν γραμμῶν ποὺ ἀνέπτυξεν ὁ Δρ. Eklund εἰς τὴν διμιλίαν του. Ἐπειδὴ δῆμος τὸ θέμα εἶναι πάντοτε ἐπίκαιορον καὶ λόγω τοῦ τεραστού διεθνούς κύρους τοῦ ὄμηλητον, δημοσιεύομεν ἐν Ἑλληνικῇ μεταφράσιει διλόκητον τὸ κείμενον τῆς ἐν λόγῳ ὅμιλιας, πρὸς ἐνημέρωσιν τοῦ ἀναγνωστικοῦ μας κοινοῦ:

Ἐπιτρέψατε μοι νὰ ἔκφράσω πρώτον τὰς εἰλικρινεῖς εὐχαριστίας μου πρὸς τὸ «Προπέλλερ Κλάμπτ» διὰ τὴν πρόσκλησίν του. Αἰσθάνομαι μεγάλην τιμὴν, καὶ μέρους τοῦ Διεθνούς «Οργανισμοῦ Ατομικῆς Ενεργείας, διότι μοῦ δίδεται ἡ εὐκαρία νὰ σᾶς όμιλθσω, καίτοι τὸ θέμα μου, η διὰ πυρηνικῆς ἐνεργείας κίνησις τῶν πλοιών, ἀπότελετ εἰσέτι ἀντικείμενον ἀμφισθητήσεων.

Θά ηθελαίς έν αρχῇ νὰ σᾶς ύπενθυμίσω, διτὶ τὰ πλειά, τὰ κινούμενα διά πυρηνικής ένεργειάς, παρουσιάζουν δύο έξαιρετικά πλεονεκτήματα εναντί τῶν διά συμβατικῶν μέσων κινούμενών τοιούτων. Πρώτων, διά τὸ αὐτό δύρος καυσίμων ἡ ἐκ τῶν πυρηνικῶν καυσίμων παραγόμενη ένέργεια είναι περισσοτέρα ἀπό ἑκείνην τῶν συμβατικῶν καυσίμων. Τὸ πλεονέκτημα τοῦτο έξουδετερούται ἐν τινὶ μέτρῳ ἐκ τῆς ὄγκωδους καὶ βαρείας θωρακίσεως, τῆς ἀπαιτούμενής εἰς τὰ πυρηνικά πλοία πρὸς προστασίαν κατὰ τῶν ἀκτινοβολίων καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν διαφυγῆς ραδιενέργειας κατά τι ἀτύχημα. Τὸ δεύτερον κύριον πλεονέκτημα είναι διτὶ ἐν διά πυρηνικῆς ένεργειάς κινούμενον πλοίον είναι εἰς θέσιν νὰ ταξιδεύῃ ἐπὶ μεγάλα χρονικά διαστήματα ἀνεψιδιασμού, διτὶ δὲν ἔχει ἀνάγκην νὰ μεταφέρῃ βοηθητικά υλικά, ὡς π. χ. ὁξυγόνον διά τὰς ἡλεκτρογεννητρίας του—πράγμα τὸ ὅποιον ἔχει βεβαίως σημασίαν μόνον προκειμένου περὶ ὑπερβρυχίων.

Είναι φανερόν ὅτι τά πλεονεκτήματα αύτά καθιστούν τὰ διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας κινουμένα πλοία καταλληλότατα ὡς πολεμικά μέσα, δι' αὐτὸύ καὶ τὸ πρώτων πυρηνικὸν πλοίον, τὸ οποῖον ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ ἥπτο τὸ ἀμερικανικὸν ὑποβρύχιον «Ναυτίλος», τὸ οποῖον εὑρίσκεται ἐν ἐνέργειᾳ ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ 1955. Τὸ ναυτικόν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν μόνον, διαθέτει τώρα 25 πυρηνικά ὑποβρύχια ἐν ἐνέργειᾳ (ἔτερα 25 περίπου εὑρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν), ἐν καταδρομικόν, ἐν ἀεροπλανοφόρον καὶ ἐν ἀντιτορπιλικόν, τὸ οποῖον ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ μολίς πρὸ τριῶν ἔθδομάδων. Ήδη ἦτο ἐνδιαφέρουσα μία ἐπισκόπησις τῆς τεχνικῆς ἔξελιξεως, ἡ οποία ἔχει πραγματοποιηθῆ ἀπὸ τῆς ναυπηγίσεως τοῦ «Ναυτίλου», ἔκτοπισματος 3.180 τόννων, κινουμένου δι' ἀντιδραστήρος παρέχοντας ἵπποδύναμον 13400 ἀξονικῶν ἵππων, καὶ τοῦ ἀεροπλανοφόρου «Ἐντερπράϊζ», ἔκτοπισματος 86.500 τόννων, μὲ δόκτῳ ὄντιδραστήρας παρέχοντας ἵπποδύναμον 300.000 ἀξονικῶν ἵππων εἰς 4 Ἐλικας.

Τό πρώτον μή πολεμικόν πλοίον, κινούμενον διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας, ήτο τὸ ρωσικὸν παγοθραυστικὸν «Λένιν», 16.000 τόνων, ἵπποδυνάμεως 44.000 ἀξονικῶν ἵππων, τὸ ὅποιον ἀπὸ τοῦ παρθενικοῦ του ταξιδίου τὸ 1959, εὐρίσκεται ἐν ὑπερεσιάς εἰς τὸν Ἀρκτικὸν Ὄκεανον. Τὸ «Λένιν», παγοθραυστικόν, κατεύθεισαμένον διὰ τὸ εἰδος τοῦτο τῆς ἔξαιρετικῶν δυσκόλου ἔργασίας, ἔκμεταλλεύεται πολὺ καλά τὰ κύρια πλεονεκτήματα τῆς διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας προώσεως. Μία μικρὰ τεχνικὴ λεπτομέρεια τούτου είναι τὸ θερμόν ὄνδωρ, τὸ ὅποιον θερμαίνεται διὰ τῶν ἀντιδραστήρων καὶ βοηθεῖ τὸ σκάφος να εἰσάρθρῃ εἰς πάγους πάχους πολλῶν μέτρων. Κατὰ τὴν γενικὴν σύνοδον τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Απομικῆς Ἐνέργειας τοῦ παρελθόντος Συμπεριφρόνιος, ἀνέκοινη ὅστι τὸ ἐλόγω παγοθραυστικὸν ἀπεδείχθη «ἀπόλυτος τεχνικὴ ἐπιτυχία».

“Όλα δώμας τά άνωτέρω παραδείγματα άναφέρονται είς περιπτώσεις σκαφών, είς τάς όποιας οι οίκονομικοί παράγοντες ήσαν δευτερευόσης ή ανέυ σημασίας. Τό άμερικανικόν Π)Π «Σαδάννα» (22.000 τόνων, 60 έπιβάτων, 22.000 ίπποδύναμις), τό όποιον, ως γνωρίζετε, έκτελεί τώρα τό πράτων του ταξιδίου, είναι τό πράτων πραγματικός έμπορικόν πυρηνικόν πλοίον. Δέν είναι όπωδεή ποτε οι βραχυπρόθεσμοι οίκονομικοί παράγοντες πού ώδηγησαν είς τήν ναυπήγησιν τού «Σαδάννα». Τό πλοίον τούτο άποτελεί έν πλωτών έργαστρων, είς τό όποιον δοκιμάζονται αἱ τεχνολογικαὶ ἔξελιξεις είς τήν πυρηνικήν κίνησιν τῶν πλοίων, ώς ἐπίσης άποτελεῖ καὶ τό πρότυπον πρός άποδεξιν τού πραγματοποιήσιμου τῆς διὰ πυρηνικῆς ἔνεργειας κινήσεως τῶν πλοίων. Δέν δύναται οίκονομικώς νά συναγωνισθῇ τό ἄλλα πλοίο, ἔστω καὶ ἐν δέν θά χρειασθῇ ἀνεφοδιασμὸν είς καύσιμα πρό τῆς παρελεύσεως 3 τῶν ταν καὶ ἀφού διανύσῃ περὶ τάς 350.000 μιλλίων. Ή αστία θεσίας είναι τό υψηλὸν κόστος λειτουργίας καὶ ή μεγάλη οίκονομικὴ ἐπένδυση

σις, ή απατουμένη διά τὴν κατασκευὴν οἰούμητο πυρηνικοῦ σκάφους. Ἡ ὑπαρξίς ηδη μεγάλου πυρηνικοῦ στόλου ἀποδεικνύει ὅτι τὰ τεχνικά προβλήματα τῆς διά πυρηνικῆς ἐνέργειας κινήσεως τῶν πλοίων δύνανται νὰ λυθοῦν. Δέοντος εἶναι τονισθῆ ἡ ἔξαιρετη μέρι τούδε συμπεριφόρα τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας. Ἐν οὐδὲμιᾷ περιπτώσει οἱ πυρηνικοὶ ἀντιδραστήρες ἐδημιούργησαν ἐπικίνδυνον κατάστασιν ἢ ἐπροκάλεσαν ζημίαν. Τὸ γεγονός αὐτὸ ἀντικατοπτρίζει ἀπλῶς τὴν κατάστασιν δλοκλήρου τῆς πυρηνικῆς βιομηχανίας, ἡ ὁποία δικαιοῦται νὰ ὑπερηφανεύεται διά τὸ πολὺ ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας ποὺ ἐπέτυχε.

Κατά τὰ τέλη του' 1960 ὁ Διεθνής 'Οργανισμός 'Ατομικής 'Ενεργείας ώργανωσε συμπόσιον ἐπὶ τῆς πυρηνικής κινήσεως τῶν πλοίων. Εἰς αὐτὸ κατεδείχθη σαφῶς, ὅτι, ἐπὶ τοῦ παρόντος, ἡ κατασκευὴ πλοίου κινουμένου διὰ πυρηνικών ἀντιδραστήρων είναι μὲν τεχνικής ἐφικτή, οἰκονομικῶς ὅμως ἀσύμφορος. Τούτῳ ἐπιβεβαίουται καὶ ἔκ του σημείου, εἰς τὸ ὅποιον εὐρίσκεται ἡ ειδική αὐτῆς τεχνολογία εἰς τάς ναυτικάς χώρας δόλοκλήρου τοῦ κόσμου. Εἰς πολλάς χώρας διεξάγονται μελέται ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πυρηνικῶν σκαφῶν.

Αι περισσότεραι τών μελετών σύτων άναφέρονται εις σχέδιον κατασκευής πυρηνικού δεξαμενοπλοίου. Αύτό φαίνεται τώρα τό πιθανώτερον προσεχές δῆμα και τὸ πρώτον οίκονομικῶν συμφέρουν, καίτοι εἰς μίαν περίπτωσιν ἀντεμπάσθη σοδαρῶς τὸ θέμα ναυπηγήσεως φορτηγού πλοίου. 'Η συγκέντρωσις ὅμως τῶν προσπαθειῶν εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων ἐνδιαφέρει τὴν Ἑλλάδα, δοθέντος διτο μέγια προστόν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔμπορικοῦ στόλου ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτήν. Τὰ αιτία είναι κυρίως οίκονομικά—ἡ σχέσις μεταξύ βάρους καυσίμων και μηχανής ἔχει σημασίαν—δοθέντος διτο τὰ δεξαμενοπλοία τα ξειδεύουν ἐπὶ μακρά χρονικά διαστήματα ἀνεύ ἀνεφοδιασμοῦ. Τὸ γεγονός διτο ἡ μηχανή ἐνός δεξαμενοπλοίου χρησιμοποιεῖται κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ ἔτους, σημαίνει ἐπίσης διτο ἡ ἀπαιτουμένη υψηλὴ ἐπένδυσις εἰς τὰς πυρηνικὰς μονάδας δύναται νὰ ἀντισταθμισθῇ μερικῶς ἐκ τοῦ χαρητότερου κόστους λειτουργίας και τέλος, ὁ πλοῦς θά είναι συντομώτερος, ἐφ' δισον ἐν πυρηνικόν πλοίον δὲν χρειάζεται ἀνεφοδιασμόν εἰς καύσιμα παρά μόνον κάθε δύο ἔτη.

Οφείλω, εν τούτοις, νά τονίσω, ότι αἱ μελέται αὐταὶ ἀντιπροσωπεύουσαν σχέδια ἐπὶ τοῦ χάρτου καὶ ὅτι, ἐπὶ τοῦ παρόντος, δὲν ὑπάρχουν περαιτέρω συγκεκριμέναι προτάσεις διὰ τὴν ναυπηγήσιν πυρηνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Οφείλω ἐπίσης νά τονίσω, ὅτι ἀκόμη καὶ τὰ σχέδια ἀναφέρονται μόνον εἰς σκάφη, τὰ ὅποια ἀπαιτοῦν μεγάλης ισχύος μηχανάς. Ή μικρὰ οἰκονομική πυρηνική μηχανή εἶναι θέμα τοῦ ἀπωτέρου μέλλοντος.

Τά έμπόδια, τά όποια παρεμβάλλονται είς την πυρηνική κίνησιν πλούτων, δέν είναι οίκονομικής μάρνη φύσεως. Είς τους άντιδραστήρας ισχύος συγκεντρώνυται μία τεραστία ποσότης ραδιενέργων καταλοίπων, όταν τὸ οὐράνιον καίεται, τούτο δὲ άποτελεῖ ένδεχομένον κίνδυνον διὰ τὸ περιβάλλον, είς ήν περίπτωσιν θά συνέβαινε κάτι εἰς τὸν άντιδραστήρα, τὸ όποιον θά προεκάλει διάχυσιν αύτῆς τῆς ραδιενέργειας. Αύτός είναι ὁ λόγος, διὰ τὸν όποιον οἱ άντιδραστήρες ισχύος εἰς τὴν ξηράν ἐγκαθίστανται συχνά εἰς ἀπομεμάκρυσμένας η ἀραιοκατηκτημένας περιοχάς. Αντιθέως, ἔνα πυρηνικήντον έμπορικὸν σκάφος δὲ εύρισκεται ἀκριβῶς εἰς τὸ μέσον ή πλησίον πυκνοκατωκημένης περιοχῆς όταν εἰσπλέῃ εἰς λιμένας.

Σύγκρουσις ἐντός λιμένος π. χ. θὰ ἡγείρεν ἔξαιρετικῶν σοθαρά προ-
δήληματα ἀπόζημωσεως ἔναντι τρίτων, λόγῳ τῶν σοθαρών ζημιῶν, αἱ
ὅποιαι ἐνδέχεται νὰ προκληθοῦν, καίτοι, ὑπὸ τὸ φῶς τοῦ καλοῦ ἐπιπέ-
δου ἀσφαλείας τῶν πυρηνικῶν ἀντιδραστήρων, τοιούτον δυστύχημα εἰ-
ναι λίαν ἀπίθανον.

'Ο Διεθνής 'Οργανισμός 'Ατομικής Ενέργειας άφιέρωσε, κατά συ-
έπειαν, σημαντικήν έργασίαν εις τὰ νομικά προβλήματα, τὰ ἀναφε-
δόμενα εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν πυρηνικῶν πλοίων. 'Απόρροια τῆς έρ-
γασίας αὐτῆς ήτο μία σύμβασις ἐπὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἐκμεταλλεύο-
μενών πυρηνικά πλοία, ἡ ὅποια ἔγενετο δεκτή τὴν παρελθόνταν ἀνοιξιν
εἰς Βρυξέλλας. 'Η σύμβασις αὕτη καθιερώνει, ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέ-
δου, ωρισμένους βασικούς νομικούς κανόνας ἐπὶ τῆς εὐθύνης αὐτῆς.

Θά αναφέρω έδω μερικάς μόνον άπό τας σημαντικωτέρας άρχας, αι
πεποιησίαι εγένοντο δεκταί ύπο τής συμβάσεως: 'Εν πρώτοις έχομεν τήν

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



"Ο ΔΙΑΓΟΡΑΣ,,

Μὲ ιδιόκτητα ὑπερπολυτελῆ

αφορεία ΠΟΥΛΗ

'Αναλαμβάνομεν

Πλοιοκτήται, ἐμπιστευθείτε τὰς μεταφορὰς τῶν πληρωμάτων σας στὸ Γασφεῖον μας.

Ασφάλεια, Οικονομία, Ταχύτης.

ΟΔΟΣ Γ' ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 18 — ΑΘΗΝΑΙ

ΤΗΛΕΦ. 536.357

άρχην, καθ' ήν ό εφοπλιστής τού πλοίου φέρει άκεραίαν τήν ευθύνην διά ζημίαν όφειλομένην εἰς πυρηνικό διάγημα, άδιαιφόρως τού ἄν διεπράχθη ή δοχι σφάλμαν ύπο οιούδηποτε.

Η άρχη αύτή συνεπάγεται περιορισμὸν τῆς ευθύνης εἰς ἔν μόνον πρόσωπον, τὸν ἐφοπλιστὴν τού πλοίου, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἀνάγκης ὅπως ἄλλο μέρη καλυφθοῦν διά πολυδαπάνου ἀσφαλίσεως. 'Ο ἐφοπλιστὴς δὲν εἶναι ἀπαραίτητος καὶ ὁ πλοιοκτήτης, ἀλλ' εἶναι ἐπὸ πρόσωπον τὸ ἑξουσιοδοτημένον παρὰ τού χορηγοῦντος τῆς ἀδειῶν λειτουργίας Κράτους, ὃπως διαχειρίζεται πυρηνικὸν πλοίον'. Η ευθύνη, ἔξ ἄλλου, καθορίζεται εἰς 100 ἑκατομμύρια δολαρίων κατ' ἀνώτατον δριον κατὰ ἀτύχημα. Τὸ χορηγοῦν τῆς ἀδειῶν Κράτος ὑποχρεοῦται ὅπως καλύψῃ τῆς ικανοποίησην ἀπαίτησεων, αἱ ὅποιαι ὑπερβαίνουν τὰ ποσὰ τὰ ὅποια ὁ ἴδιος ὁ διαχειριστὴς δύναται νὰ ἐπιτύχῃ ἐκ τῆς ἀσφαλίσεις ἡ ἄλλης καλύψεως, καὶ μέχρι τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ. 'Απαίτησεις δι' ἀποζημίωσιν παραγράφονται μετὰ πάροδον δέκα ἑτάν, ἀμφόδια δὲ ἐπὶ τοῦ θέματος δικαστήρια εἶναι τὰ τοῦ χορηγοῦντος τῆς ἀδειῶν Κράτους, εἴτε τὰ τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὅποιον ἐπημειώθη ἡ ζημία.

Είναι φανερὸν διτὶ διὰ πολλὰ Κράτη θὰ εἶναι δύσκολον νὰ καλύψουν ἀπαίτησεις μέχρι ποσοῦ 100 ἑκατομμ. δολλ. Δέον, ἐπομένως, νὰ καταβληθῇ προσπάθεια διὰ διεθνοῦς συνεργασίας πρὸς ἔξειρεσιν τῶν ἀπαίτουμενῶν πόρων εἰς τῆς περίπτωσιν, κατὰ τὴν ὅποιαν αἱ πρὸς κάλυψιν ἀπαίτησεις ὑπερβαίνουν τὰς οἰκονομικὰς δυνατότητας μιᾶς χώρας. 'Η Ἑλληνικὴ ἀντίπροσωπεία εἰς τὴν Διπλωματικὴν Διάσκεψιν ἐπὶ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς Βρυξέλλας τὸ 1961 καὶ τὸ 1962 ἡγειρε τὸ πρόβλημα τούτο καὶ ἀνέπτυξε λίαν ἐνδιαφερούσας προτάσεις πρὸς ἔξειρεσιν πιθανῆς λύσεως τοῦ προβλήματος τούτου. Αἱ Ἑλληνικαὶ προτάσεις ἔξητάσθησαν μὲ κατανόησιν καὶ ὑπεστηρίχθησαν ὑπὸ πολλῶν Κρατῶν, ὡς π. χ. ὁ Καναδᾶς. 'Ἐν τούτῳ, ή ἰδρυστης ἐνὸς διεθνοῦς ταμείου ἐγγυήσεως, ὡς ἡ ἀντίπροσωπεία σας ἐπρότεινε, ἔγειρε ἀριθμὸν προβλημάτων, διὰ τὰ ὅποια ἡ Διάσκεψις δὲν ἥδυνθη νὰ ἔξειρη λύσιν λόγω τοῦ περιωρισμένου χρόνου. Δὲν περιελήφθη, κατὰ συνέπειαν, τοιούτων ἀριθμῶν εἰς τῆς σύμβασιν κατὰ τὸ στάδιον ἐκεῖνο. 'Αντ' αὐτοῦ, ἡ Διάσκεψις ἔνεκρινε διόφονων πρότασιν, διὰ τῆς ὅποιας ἰδρυθη μόνιμος ἐπιτροπή, ἡ ὅποια ἀνέλαβε νὰ μελετήσῃ τὸ θέμα καὶ νὰ ὑποβάλῃ προτάσεις. 'Ο Δ.Ο.Α.Ε., ὁ ὅποιος ἔνδιεφέρθη ηδη διὰ τὰ προβλήματα αὐτά, θὰ προετοιμάσῃ, ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς, τὸ ἔργον τῆς ὡς ἀνών Μονίμου Ἐπιτροπῆς, ἐπίζεται δὲ διτὶ θὰ ἔξειρεθῇ λύσις ἐπιτρέπουσα ἀκόμη καὶ εἰς τὰ μικρὰ Κράτη νὰ μετάσχουν πλήρως εἰς τῆς ἀνάπτυξιν τῆς πυρηνικῆς ναυτιλίας.

Ἐτέρα σημαντικὴ ἀποφις τοῦ προβλήματος τῆς ἀστικῆς εὐθύνης εἶναι ἡ ἔξακριβωσις τοῦ ἄν εἰς λιμὴν εἶναι κατάλληλος καὶ δύναται ἀκινδύνως νὰ δεχθῇ πυρηνικὰ πλοῖα. Συγκρίσεις δέν νὰ γίνουν μεταξὺ τῶν διαφόρων πιθανῶν λιμένων προσεγγίσεως τοιούτων πλοίων, ὁ δὲ καθορισμός μεθόδων ἐκτιμήσεως τῶν λιμένων θὰ ἀπαίτησῃ εὑρεῖσαν διεθνῆ συμφωνίαν. Οἱ διεθνεῖς ὄργανοι μεταξὺ τῶν σημαντικῶν συμβουλευτικῶν μέρος εἰς τὸ θέμα τῆς χρησιμοποιήσεως συγκεκριμένων λιμένων ὑπὸ πυρηνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Αὐτή, ὡς καὶ ἄλλαι νομικαὶ καὶ διεθνεῖς ἀπόφεις τοῦ προβλήματος τῆς πυρηνικῆς ναυτιλίας περιπλέκονται ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ τὰ πλείστα τῶν ἐνέργεια, σήμερον, πυρηνικῶν πλοίων εἶναι πολεμικά.

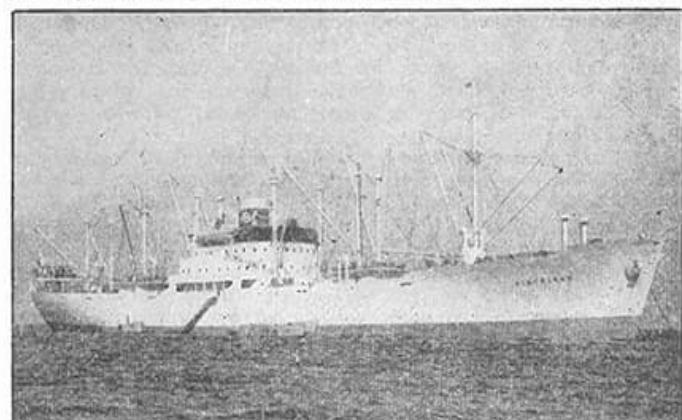
Ἄν ἐπεξετάσῃς ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν κινδύνων τῆς ἀστικῆς εὐθύνης κλπ., εἶναι διότι τώρα εἶναι ή καλύτερα στιγμή, διτος οι διεθνεῖς ναυτιλιακοὶ κύκλοι μελετήσουν τὸ θέμα καὶ ὅχι διότι τοιαῦτα ἀτυχήματα εἶναι πιθανά. 'Αντιθέτως, τὰ πάντα δεικνύουν, διτὶ σοδαρὸν πυρηνικὸν ναυτικὸν δυστύχημα εἶναι ἄκρως ἀπίθανον. Πρέπει, ὅμως, νὰ λογιζώμεθα εύτυχεῖς, διότι ἔχομεν τὸν καιρὸν νὰ μελετήσωμεν τὸ πρόβλημα τούτο ὑφ' ὅλας του τάς ἀπόψεις, νὰ προετοιμάσωμεν τοὺς ἀναγκαῖους κανονισμούς ἀσφαλίσεις καὶ νὰ λάβωμεν τὰ ἀναγκαῖα προληπτικὰ μέτρα, προτοῦ ἡ πυρηνικὴ ναυτιλία ἀναπτυχθῇ παγκοσμίως.

Ζώμεν εἰς τὴν περίοδον τῶν πλέον ἐκπληκτικῶν τεχνικῶν ἔξειλίξεων. 'Η σημερινὴ ἀντίληψί μας περὶ πυρηνικήτων ἐμπορικῶν πλοίων πιθανὸν ταχύτατα νὰ ἀποδειχθῇ ἀπηρχαιωμένη. 'Η ἔρευνα πιθανὸν νὰ μᾶς παρουσιάσῃ νέους, ριζικῶς διαφορετικούς, τύπους σκάφους, οἱ διποῖοι νὰ ἐπιτρέπουσι τὴν χρησιμοποίησιν ἐπαναστατικῶν τύπων ἐλίκων ή καὶ τὴν πλήρη ἀντικατάστασιν τῆς ἐλίκος, ὀφειλούμεν δὲ ἐπίσης νὰ

ἔχωμεν ὑπὸ δικαιούντων τῶν ἵπταμένων πλοίων καὶ τῶν hovercrafts. Φορτηγὰ ὑποδρύχια καὶ ἀκόμη ὑποδρύχια ρυμουλκά, θὰ ἡδύναντο νὰ καταστήσουν τῆς ναυσιπλοΐαν τελείων ἀνεξάρτητον τῶν συνθηκῶν ποὺ ἐπικρατοῦν εἰς τῆς θαλάσσης καὶ νὰ ἀνοίξουν νέας θαλασσίας ὀδούς. Τοιούτοις ριζικῶς νέοι τύποι θὰ ἡδύναντο νὰ χρησιμοποιοῦνται πυρηνικούς ἀντιδραστήρας ὡς πηγὰς ἐνεργειας ἀποτελεσματικῶν πλοίων. Τούτο θὰ ἔφερε πλησιέστερον τὴν ἡμέραν τῆς οἰκονομικῶν συμφερούσης πυρηνικῆς κινήσεως τῶν πλοίων. Αἱ ἀντιληφεις αὐταὶ πιθανὸν νὰ φαίνωνται προϊόντα φαντασίας, διαρρώματαν τῆς οἰκονομικῶν πλοίων, ἀλλὰ μᾶλλον διὰ νὰ ἀποδείξη στοιχείο τούτου τοῦ ἀνέμου δικαίωμας.

Ούδεις διδύνατο νὰ προβλέψῃ ποὺ θὰ ὀδηγεῖτο διὰ κόσμους διὰ τῶν πρώτων πειραμάτων τοῦ Φούλτον τὸ 1807 πρὸς δημιουργίαν τακτικῆς ἀτμόπλοικῆς συγκοινωνίας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Χάντσον. Θὰ ἐνθυμηθῆ ἐπίσης διτὶ τὸ πρώτον ἀτμόπλοιον «Σαβάννα» ἔχρησιμοποίησε τὴν ἀτμομηχανήν του ἐπὶ 85 δραστικῶν διάπλους τοῦ 'Ατλαντικοῦ, διτὶ διότι ήτο τούτο οἰκονομικῶν πλοίων, ἀλλὰ μᾶλλον διὰ νὰ ἀποδείξη στοιχείο τούτου τοῦ ἀνέμου δικαίωμας.

Ἐστο καὶ ἀνεύ ριζικῶν νεωτερισμῶν, διὰ πυρηνικὴ κίνησης τῶν πλοίων ἐνδέχεται νὰ ἀποδημήσῃ οἰκονομικῶν συναγωνίστης εἰς δικαίωμαν πακρυνὸν μέλλον, λόγω τῶν σταθερῶν βελτιώσεων εἰς τὸν τομέα τῆς τεχνολογίας πυρηνικῶν ἀντιδραστήρων. 'Η ἔξειλιξ τῆς πυρηνικῆς ἐνεργειας εἶναι, ὡς εἶπον, μία μόνον ἀποφις τῆς γενικῆς ἔξειλίσεως, ἀλλὰ οὐσιώδης τοιαῦτη. 'Ως εἰς διλούς τούτου κλάδους τῆς ἐπιστήμης, ὀφειλούμεν νὲ ἀρχίσωμεν μὲ ἐργαστήρια διὰ βασικὴν ἔρευναν—εἰς τῆς περίπτωσιν αὐτὴν μὲ μικροὺς ἀντιδραστήρας, οἱ διποῖοι δὲν φαίνωνται νὰ ἔχουν τίποτε τὸ κοινόν μὲ τὰς πυρηνικὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ μέλλοντος. Εἰς αὐτά, ἐν τούτοις, τὰ ἐργαστήρια ἀνεπτύξαμεν τὰς γνώσεις καὶ τὰς ἀκανότητας, αἱ διποῖοι μᾶς χρειάζονται διὰ τὰς πρακτικὰς ἐ-



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

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

Σ Υ Ρ Ο Σ

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

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

φαρμογάς του μέλλοντος.

Η πραγματικώς νέα αποφις της πυρηνικής έξελίξεως είναι ίσως το γεγονός, ότι είναι άπειρως δαπανηροτέρα οιασδήποτε άλλης έρευνητικής έργασίας, ή όποια άνελήθη πρό τριάκοντα μόλις έτών. Δαπανηροτέρα τόσον ως πρό τας άρχικάς έπενδυσεις είς έρευνητικά κέντρα, ώς και είς έξοδα λειτουργίας. Τούτο καθιστά δυσκολωτέραν την συμμετοχήν μικρών κρατών είς τό έργον άναπτυξεως, ή συνεργασίας δύμως έντος τών πλαισίων διεισιδών προσφέρει μερικήν λόσιν του προβλήματος. Έπι πλέον, παρά τάς άπαιτουμένας μεγάλας δαπάνας, πολλαὶ χώραι εκρινον άπολύτων άπαραιτητον μιαν άρχικην έπενδυσιν εις την πυρηνικήν έρευναν, διότι άπλως δὲν τοὺς συμφέρει νὰ μὴ διαθέτουν ίδιας γνώσεις έπι τοῦ θέματος τούτου, τὸ όποιον δύναται νὰ σημαίνῃ τόσον πολλά εἰς τὸ μέλλον.

Η σύλληψις τῆς ίδεας τοῦ άτομου συνδέεται ιστορικῶς μὲ τὴν Ἑλλάδα. Η Ἑλλάς ἐπίσης κατέχει σήμερον μίαν τῶν σημαντικότερων θέσεων εις τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Αἱσιοσημείωτον εἶναι διτὶ ή Ἑλλάς ήτο η πρώτη χώρα, ή όποια συνήψει συμφωνίαν μετὰ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν ἐπὶ τῆς εἰσόδου τοῦ πυρηνικοῦ πλοίου «Σαβάννα» εἰς τὰ ἐλληνικὰ Ίσθατα καὶ τοὺς λιμένας τῆς χώρας αὐτῆς.

Ο τύπος ἀντιδραστήρος, διόποιος ἐπελέγη διὰ τὰ μέχρι τοῦδε ναυπηγηθέντα πλοῖα, τὰ κινούμενα διὰ πυρηνικής ἐνέργειας, είναι διὸ τοῦ ἀντιδραστήρος ἔλαφρον Ίσθατος πιέσεως. Οι Ἀμερικανοὶ ἐπέλεξαν τὸν ἀντιδραστήρα αὐτὸν λόγῳ τῆς πολὺ καλής πείρας, τὴν όποιαν είχον εις τοὺς ἀντιδραστήρας ΜΤΚ, ἀνάλογος τῶν ὅποιων εἶναι καὶ διὰ τὸν κέντρον πυρηνικῶν έρευνῶν «Δημόκριτος». Ἐλπίζω διὸ ναυάρχος Σπανίδης νὰ μοῦ ἐπιτρέψῃ νὰ ἐκφράσω, ως προσωπικὴν γνώμην, τὴν ίδεαν, διτὶ ἐν πρότον Ελληνικὸν δῆμον πρὸ τὴν διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας κινήσιν τῶν πλοίων θὰ ἥτο η κατασκευὴ ἐπὶ τῆς Ἑράδας ἐνὸς μετρίου μεγέθους ἀντιδραστήρος ίσχυος, ἔλαφρον Ίσθατος, πιέσεως ή ζέοντος. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου θὰ ἀπέκτατο πολύτιμος πείρα εἰς τὴν λειτουργίαν τοιούτου ἀντιδραστήρος διὰ μεταγενέστερα σχέδια ἐνὸς κινούμενου διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας πλοίου. Τοιούτος ἀντιδραστήρα ίσχυος θὰ ἐνδιέφερεν, ἐπομένως, σχι μόνον τὴν ἡλεκτροπαραγωγήν, ἀλλὰ καὶ τὴν ναυτιλίαν. Πρόκειται περὶ μακροπρόθεμους ἐπενδύσεως, ή οικονομικὴ ἀπόδοσις τῆς όποιας δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀναμένεται διὰ τὸ ἄμεσον μέλλον, ή όποια δύμως θὰ εἶναι τεραστίας σημασίας διὰ τὸ ἄπωτερον.

Περαιτέρων, θὰ ἐπεθύμουν νὰ ἐκφράσω τὴν εἰλικρινή μου ἐλπίδα, διτὶ ή ἀνθεύσα ναυτιλία τῆς Ἑλλάδος θὰ ὑποστηρίξῃ ἐπίσης οἰκονομικῶς τὴν ἀτομικὴν ἐπιστήμην καὶ τεχνολογίαν ἐν τῇ χώρᾳ ταύτη, ὅποτε νὰ πλουτισθῇ μὲ τὰ ἀναγκαιούντα μέσα τὸ Ελληνικὸν κέντρον πυρηνικῶν έρευνῶν «Δημόκριτος».

Η ΠΡΩΤΗ ΠΕΙΡΑ ΑΠΟ ΤΟ "ΧΟΒΕΡΚΡΑΦΤ.."

Τὸ πρώτον εἰς τὸν κόσμον «Χοβερκράφτ», ποὺ ἐτέθη εἰς τακτικὸν δρομολόγιον εἰς Ἀγγλίαν μεταξὺ Hoylake καὶ Rlyl τὸ παρελθόν θέρος, ἀπεγοήτευσε μᾶλλον τοὺς κατασκευαστάς του, ἀν καὶ φαίνεται διτὶ τὰ ἀλττόματα ποὺ παρουσίασε δὲν εἶναι ἀσυνθήτη διὰ μίαν νέαν ίδεαν, τὸ πρώτον ἐφαρμοζούμενόν.

Ἐκ τῶν 57 ἡμερῶν, καθ' ἄς είχον προγραμματισθή τὰ τακτικὰ δρομολόγια τοῦ σκάφους VA - 3, κατασκευασθέντος ἀπὸ τὴν Βίκερς καὶ κινούμενον ὑπὸ τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς British United Airways, αἱ 14 ἀπώλεσθαι συνεπείᾳ ἀργίας τοῦ πλοίου, λόγω κακοκαιρίας καὶ ἀλλαὶ 18 συνεπείᾳ ἀργίας αὐτοῦ, λόγω ἐπισκευῶν, οὕτω δὲ εἰργάσθη τοῦτο πολὺ διλογερέας ἀπὸ τὰς ἡμισείας τῶν ἡμερῶν τῶν προγραμματισθέντων δρομολογίων του.

Οι τέσσαρες μικροὶ ἀεριοστρόβιλοι τοῦ πλοίου, τύπου Blackburn Turbo 603, ἐπιλεγέντες λόγω τοῦ μικροῦ δάρουσ αὐτῶν, ἀν καὶ λίαν ὀξιόπτοι εἰς τὰ ἀεροσκάφη, ἀπεδείχθησαν μᾶλλον ἀκατάλληλοι διὰ τὰ «Χοβερκράφτ», δοθέντος διτὶ αὐτά εἶναι κυρίως πλοία καὶ κατὰ ἐλάχιστον ποσοστὸν ἀεροσκάφη. Τὸ έργον, ἐπομένως, ποὺ ἀνετέθη εἰς τὰς μηχανάς αὐτάς ήτο διαρύνοντας τὸ μεγέθος των, ἔξ οὐ καὶ αἱ 18 ἡμέραι ἀργίας τοῦ πλοίου διὰ νὰ ἀπισκευάζωνται αἱ βλάβαι ποὺ ἐκάποτε παρουσιάζοντα εἰς τὰς μηχανάς, ἀποδείχθηντο διτὶ καταλληλότεροι διὰ τοιαύτα σκάφη εἶναι αἱ ναυτικαὶ μηχαναὶ ταχέων σκαφῶν.

Παρόμοια, ἀλλως τε, ἀλαττώματα παρουσίασε καὶ τὸ «Χοβερκράφτ» τῆς Saunders - Roe, ἀπασχολούμενον εἰς δοκιμαστικοὺς πλόας εἰς τὸ Solent, ἐνῷ τὸ ἀνάλογον δοκιμαστικὸν σκάφος τῆς Denby, κινούμενον διὰ δηλομηχανῶν, ἀπεδείχθη ἐπιτυχέστερον.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικνύεται, διτὶ παρὰ τὰ ἔκ πρώτης δύνεως ἀπογοητευτικὰ ἀποτελέσματα τῶν πρώτων ἐφαρμογῶν τῶν «αἰλαρουμένων πλοίων», ὑπάρχουν πολλαὶ δυνατότητες βελτιώσεων, αἱ όποιαι ίσως

καταστήσουν τὰ σκάφη αὐτὰ μίαν μελλοντικὴν πραγματικότητα. Χρειάζονται περαιτέρω μελέται καὶ περισσότερα πειράματα, βασιζόμενα κυρίως ἐπὶ τῆς πείρας τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ εἰς πολὺ μικράν έκτασιν ἐπὶ τῶν ἀεροπορικῶν τοιούτων, ἐνῷ μέχρι σήμερον συνέβασιν τὸ ἀντίθετον.

Η ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΠΛΟΗΓΗΣΙΣ

«Ἐν αεριωθούμενον ἀεροσκάφος τύπου Μπότιγκ 707 τῆς T.W.A. ὑπερέπη τὴν νύκτα τῆς Δευτέρας, Ιησοῦς Οκτωβρίου τὸν Ἀτλαντικὸν ὑπὸ πλήρη αὐτόματον καθοδηγησιν, χωρὶς τὸ προσωπικὸν τοῦ σκάφους ν' ἀναμιχθῇ καθ'». οιονδήποτε τρόπον εἰς τὴν διακυβέρνησίν του καθ' διον τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἀπογειώσεως.

Ἐργοσημοποιήθη πρὸς τοῦτο τὸ σύστημα ραντάρ Dorriger, ἦτοι ἐν νέον σύστημα ἀεροναυσιπλοΐας, πλήρως αὐταρκεῖ, πλήρως αὐτοματοποιημένον καὶ ἀνεξάρτητον ἀπὸ ραδιοναυτιλιακὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ ἔδαφου. Εἰς τὸ σύστημα αὐτὸν οἱ ἐκτεμπόμενοι ἀπὸ τὸ ραντάρ τοῦ ἀεροσκάφους προσπταλμοὶ ἀνακλῶνται ἐπὶ τῆς ἡγήσιμης πορείας τοῦ πλοίου.

Ο ἡλεκτρονικὸς ὑπολογιστής προσθίανε αὐτομάτως εἰς τὸν πλοίον μεγάλην πορείαν τοῦ πλοίου πλοηγήσεως τοῦ μηχανήματος πλοηγήσεως τοῦ σκάφους κατὰ τὸ δάφορα κυκλώματος τοῦ ἡλεκτρονικοῦ ύπολογιστοῦ τοῦ συστήματος, συνδέομενα ἐπίσης καὶ μὲ δῆλους τοὺς ἐνδείκτας τῶν διαφόρων ὄργανων καὶ μηχανημάτων τοῦ ἀεροσκάφους τοὺς εύρισκομένους ἐπὶ τῷ πινακοτάβλῳ διακυβερνήσεως αὐτοῦ.

ΕΠΙ ΜΑΤΑΙΩ Η ΤΟΣΗ ΔΑΠΑΝΗ:

Εἰς τὴν ἐσχάραν διασλύσεως πλοίων τοῦ Μπλάϋθ ἀνήλθε τὸν παρελθόντον Σεπτέμβριον καὶ δῆλη εύρισκεται εἰς τὸ τελευταίον στάδιον διαλύσεως τὸ δεξαιμενόπλοιον τῆς Σέλλα «Αουρίς», τὸ ὄποιον, ἀναμφιδόλως, θὰ κρατήσῃ μίαν ἐνδιαφέρουσαν σελίδα τῆς ιστορίας τῆς ναυτικῆς πρώσεως, δῆπας καὶ δημιουργός τοῦ πλοίου αὐτοῦ, διείμηστος ἀρχιμηχανικός τῆς Σέλλα Τζών Λέμπτ.

Εἶναι δύσκολον νὰ εἴπῃ τις ποιὸς ήτο τοῦ τεχνητούρος, ή Σέλλα ποὺ εἶχε τὸ προνόμιον νὰ ἔχασφαλίσῃ τὰς ὑπηρεσίας τῆς φωτεινῆς ἐκείνης διανοίας τῆς ναυτικῆς μηχανολογίας, ή δέ λέμπτ, εἰς δὲν ἔχειασθαι προβλεπτικότητας τοῦ οἰκονομικοῦ αὐτοῦ κολοσσοῦ παρείχε εύρη πεδίον πειραματισμοῦ καὶ ἐφαρμογῆς δῆλων τῶν ίδεων του, ίδια κατὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ πλοίου τοῦ σκάφους κατὰ τὸ πρότον τελειότερον, διότι τὰ ίδεαν τὸν λόγον τοῦ πλοίου τοῦ σκάφους τοῦ πλοίου τοῦ Λέμπτ, ἀντικατέστησε τῷ τοῦ ίδεων τοῦ σκάφους δηζελοεναλλακτήρας 1.100 B.H.P., κατασκευασθέντος τῆς Σέλλας τοῦ 1950 τὸν ίδεων δηζελοεναλλακτήρας 1.100 B.H.P., κατασκευασθέντος τῆς Σέλλας τοῦ 1952 τὸ πλοίον διέπλευσε τὸν Ἀτλαντικὸν εἰς ταξίδιον ἔξ Αγγλίας πρὸς Καραϊβικήν, χρησιμοποιήσαν μόνον τὴν μικράν αὐτήν μονάδα τοῦ αεριοστροβίλου. Κατέστη σύτον τὸ πρώτον πλοίον εἰς τὸν κόσμον, ποὺ ἐχρησιμοποίησε τὸ μέσον αὐτὸν τῆς πρώσεως. Απὸ τοῦ 1950, διότε ἐγκατεστάθη ἐπὶ τοῦ πλοίου, μέχρι τοῦ 1955 ὁ αεριοστρόβιλος

ANAKOINΩΣΙΣ

1.— Δύο καινουργεῖς ναυτικαὶ μηχαναὶ Δῆζελ τοῦ Γερμανικοῦ Ἐργοστασίου BUCKAU - WOLF, τετράχρονοι ἔξακύλινδροι, 300 ἵππων εἰς 500 στρ./λ., ρυθμισμέναι εἰς 248 HP μὲ 372 στρ./λ., ἀπ' εύθειας ἀναστρεφόμεναι, διατίθενται σχεδὸν ἐτοιμοπαράδοτοι μὲ πολλὰ ἀμοιβά, ὄργανα, κλπ., εἰς συμφέρουσαν τιμὴν καὶ μὲ εύκολίας πληρωμῆς.

2.— Μηχαναὶ Δῆζελ 14 - 53 ἵππων Ἀνατολικῆς Γερμανίας, τετράχρονοι, ύδροψυκτοι, κατάλληλοι διὰ κίνησιν ἡλεκτρογεννητριῶν, δοκιμαὶς κατασκευάς, ἀγροτικάς ἐγκαταστάσεις καὶ ὡς κινητήριοι μικρῶν σκαφῶν (μὲ ἀναστροφέα) διατίθενται σχεδὸν ἐτοιμοπαράδοτοι εἰς συμφέρουσαν τιμὴν καὶ ὄρους πληρωμῆς.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

K. ΑΛΕΞ. ΜΙΧΟΠΟΥΛΟΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΑ — ΤΗΛ. 40-790

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.

αύτός ειργάσθη 20.510 ώρας, έκ των όποιων 6.649 κατηνάλισκε μαζούντ.

Ένθαρρυνθείς από τὰ ἀποτελέσματα αὐτὰ ὁ Λέμπ, ἀντικατέστησε τὴν ὅλην δηξελο - αεριο - στροβίλο - ηλεκτρικήν πρωστήριον μονάδα μὲ ἕνα ἀεριοστρόβιλον 5.500 Β.Η.Ρ. κατασκευῆς τῶν Τόμσον Χούστον καὶ Κάμμελ Λαίροντ. Ἡ ἑταῖρία Παμετράντα κατεσκεύασε εἰδικὸν ὑδραυλικὸν συμπλέκτην καὶ ἔνα νέον τύπον «εἰκωνιών ταχυτήτων» διὰ τοῦ ὅποιου ἐρρυθμίζετο ἡ εἰς τὸ πρόσω πὴ τὸ ἀνάποδα κίνησις τοῦ πλοίου. Ἀπὸ τοῦ 1956, ὅτε παρωπλίσθη τὸ πλοίον, ὁ ἀεριοστρόβιλος εἰργάσθη ἀπολύτως ικανοποιητικῶς καὶ τὸ πλοίον ἀνέπτυσσε ταχυτήτα κατὰ 2 μίλια ἀνωτέραν τῆς ἀρχικῆς του, μὲ κατανάλωσιν περίπου ἵση πρὸς ἔνα δόμιος δυνάμεως ἀτμοστρόβιλον ἀλλά, φυσικά, πολὺ ἀνωτέραν τοῦ δηξελοηλεκτρικοῦ συστήματος ποὺ εἶχε προηγουμένως.

Ἡ ἐνδεκαετία τῶν πειραμάτων τῆς Σέλλη μὲ τὸ πλοίον αὐτὸ τῆς ἐστοίχισε δύο δόλικηρα ἑκατομμύρια λιρῶν, οὐδεὶς δῆμος δύναται νὰ ὑποστηρίξῃ, ὅτι τὸ ποσὸν αὐτὸ ἐσπαταλῆθη ἐπὶ ματαίῳ, διότι ἀπεδειχθῆ, ὅτι ὁ ἀεριοστρόβιλος ἀποτελεῖ μίαν λίαν ἀξιόπιστον μηχανὴν διὰ τὴν ναυτικὴν χρῆσιν, διὰ τὴν τελειοπόίησην τῆς ὅποιας μέχρις ὥριαν ποὺ νὰ τὴν καθιστῶν οἰκονομικῶς συμφέρουσαν, τὸ «Ἀουρίς» ἔδωσε πολύτιμα στοιχεῖα, ἀναγνωριζόμενα ἀπὸ δῆμους τοὺς ἀσχολούμενους μὲ τὴν ναυτικὴν πρώσιν.

Ο Λέμπ ἀπέδισε τὸν Αὔγουστον τοῦ 1958 καὶ δὲν ἡδυνήθη νὰ μελετήσῃ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἑκμεταλλεύσεως του «Ἀουρίς», παρὰ τοῦ ποσὸν ναὶ μὲν ἐκ πρώτης ὅφεως κρίνεται ὡς οἰκονομικὴ ἀποτυχία, ἀπὸ τεχνικῆς δῆμος πλευρᾶς, ἀπετέλεσε μίαν σταθερά ἐπιτυχίαν. Δυστυχώς διὰ τὸν ἀεριοστρόβιλον, ἡ ταχεία ἀνάπτυξης τῆς δηξελομηχανῆς κατὰ τὰ ἀκόλουθησαντα τὸν πόλεμον ἦτη καὶ οἱ ἐπικρατήσαντες οἰκονομικοὶ τύποι αὐτῆς, ἀνέκοψαν τὴν περαιτέρω ἐπὶ αὐτοῦ ἔρευναν, πιθανῶς δῆμος τὸ μέλλον νὰ ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ἐπὶ τοῦ «Ἀουρίς» δαπάνη τῆς Σέλλη δὲν ἀπέδη ἐπὶ ματαίῳ.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

Οι ἐφοπλισταὶ σκαφῶν διὰ χύμα φορτία, πολλὰς ήδη ἐναυτήγησαν καὶ ναυπηγούν μονάδας, αἵτινες ἐλαχιστὴ παρουσίαζουν ὁμοιότηταν πρὸς τὰς γνωστὰ τράμπτες. Αἱ μεταβολαὶ ἐπεταχύνθησαν ἀπὸ τὰς ἑκάστοτε ὑφέσεις τῶν ἔργασιῶν τῆς ναυτιλίας καὶ ἀπὸ τὰς ἔξ αὐτῶν δημιουργηθείχας ἀνάγκας διὰ πλοίων δυνάμεων νὰ μεταφέρουν οἰκονομικῶτερον χύμα φορτία, στερεά ἡ ύγρα. Αἱ νέαι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἀντιλήφεις προσήρχοντο ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς πλοιοκτήτας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰς διομηχανίας, τὰς ὑποχρεωμένας νὰ μεταφέρουν σημαντικὸν δύκον πρώτων ύλων ἀπὸ μακρινὰ κέντρα φορτώσεων.

Ο πλοιοκτήτης, δῆστις ἔξαρταται διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν σκαφῶν του ἀπὸ ποικιλίαν φορτίων, τείνει νὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς σημερινὰς καὶ τὰς αύριανάς μεταφορικάς ἀνάγκας. Θά πρέπει τὸ πλοίον του νὰ είναι ικανὸν δῆμας μεταφέρῃ, κατὰ τὸ δυνατόν οἰκονομικῶτερον, διάφορα εἰδὴ φορτίου, ως λ. χ. γαιάνθρακας, μεταλλεύματα, χυλείαν, πα-

λαιοσιδῆρα καὶ λιπάσματα. Ὁ διομήχανος, τούναντίου, ἀναζητεῖ τὸ μέσον διὰ τὴν μεταφορὰν ὡρισμένου εἴδους φορτίου καὶ συχνὰ ἀποφασίζει νὰ τὸ παραγγείλῃ διὰ λογαριασμὸν του.

Ἡδη, τὰ νέα τράμπτες, χωρητικότητος 20.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω, βασικῶς διαφέρουν εἰς τὸ σχέδιον των ἀπὸ τὰ λίμπερτυς. «Ἔχουν ἐγκατεστημένας πρύμνηθεν τὰς μηχανάς, τὰς γεφύρας καὶ τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος, ἀρκετά δ' ἐξ αὐτῶν ἐμφανίζουν χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς ἀκρως διάφορα. «Υπάρχει λ. χ. ἡμιτυποποιηθέν σχέδιον, Ἰνθα ὁ χώρος κυτῶν διαιρείται κατὰ τοισύτου τρόπον, ὥστε νὰ είναι δυνατή ἡ μεταφορὰ ποικιλῶν εἰς πυκνότητα καὶ βάρος φορτίων. Είναι οὕτω εἰς θέσιν τὸ πλοίον νὰ δεχθῇ φορτίου σιτηρῶν ἐκ Κόλπου διὰ Κόντινεντ, γαιάνθρακας ἀπὸ Χάμπτον ρόδος διὰ Δυτικήν Εὐρώπην ἡ μεταλλεύματα ἀπὸ Νότιον Ἀμερικήν δι' ἀμερικανικοὺς λιμένας Ἀτλαντικοῦ. Δύναται ἔνα τοισύτου πλοίον νὰ καλύπτῃ τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεώς του ὑπὸ κατάστασιν κρίσεως, ὅπως ἡ σημερινή, ἐνῷ τὰ γνωστῶν τύπων τράμπτες θὰ ζημιώνουν.

Τὰ περισσότερα ἀπὸ τὰ νέα σκάφη, τὰ προοριζόμενα διὰ τράμπτες μεταφορὰς χύμα φορτίων, μὲ τὰς μηχανάς καὶ τὴν γέφυραν πρύμνηθεν, διαθέτουν τὸν χώρον τοῦ μεσαίου τμήματος μεγίστης κυβικῆς χωρητικότητος, δῆστις καὶ χρησιμοποιεῖται ἐπικερδῶς, ἐνῷ μέχρι τοῦδε κατελαμβάνετο ἀπὸ τὸ μηχανοστάσιον. Τὰ πλοία τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἀπὸ 20.000 ἐως 40.000 τόνων, κινούνται ἀνετώτερον τῶν νεοτεύκτων τοῦ γνωστοῦ τύπου πηγῶν τράμπτες. Πολλάκις τὰ μηχανήματα χειρισμοῦ τῶν φορτίων παραπλείστονται, διότι οἱ λιμένες φορτώσεως καὶ ἔκφωσεως τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν είναι καταλλήλως ἔξωπλισμένοι. Τὰ στόμια τῶν κυτῶν είναι εύρυτερα καὶ γίνεται εἰς αὐτὰ χρήσις αὐτομάτως κινουμένων καλυμμάτων.

Αἱ τάσεις ἀφ' ἐτέρου εἰς τὰ σχέδια τῶν δεξαμενοπλοίων στρέφονται ἐκδήλως πρὸς αὔξησιν μᾶλλον τῆς μεταφορικῆς των ικανότητος, παρὰ εἰς ριζικάς μεταβολάς τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν, ἀντλιῶν κ.λ.π. «Οπως τὸ «λίμπερτυς» διὰ τὰς μεταφορὰς ξηροῦ φορτίου, οὕτω καὶ τὸ τάνκερ «T.2» τῶν 16.000 τόνων l.w., ὅπερ ἐχρησίμευεν ὡς μονάς μετρήσεως διὰ τὰς μεταφορὰς πετρελαίων, ἐκτοπίζεται ἡδη σταθερώς ἀπὸ τὰ σκάφη τριπλασίας καὶ πλέον χωρητικότητος.

Εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, ἔνθα σημειώνεται ἐπίσης μεταφορὰ οἰνων καὶ χυμῶν νωπῶν όπωρῶν, ἔνα ἑσχάτως καθελκυσθέν σούπερ-τάνκερ μεγάλης ἑταῖριας πετρελαίων. Πολλὰ δεξαμενόπλοια τῶν 80.000 τόνων l.w., ἀνήκοντα κατ' ίδιοκτησίαν εἰς Ἀμερικανούς, «Ἐλλήνας» καὶ Νορδηγούς, τελούν ἡδη ὑπὸ ναυτήγησιν, ἐνῷ ἐν δεξαμενόπλοιον τῶν 132.000 τόνων εύρισκεται ἡδη ἐν ὑπερποντίων μεταφορῶν.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

S. A. D. E. P.
SOCIETE 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 ΑΟΝΔΙΝΩ:

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

**ΠΩΣ ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ
ΑΙ ΙΤΑΛΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ ΚΑΙ ΜΑΓΕΙΡΩΝ**

Δημοσιεύμεν κατωτέρω τὸ δεύτερον μέρος τῆς ἐκθέσεως τοῦ Διευθυντοῦ Ἐργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Γ. Δρακοπούλου. Ἀναφέρεται εἰς τὰ τῆς ὄργανων σκολῶν διὰ τὸ προσωπικὸν γενικὸν ὑπερστατῶν τῶν ἐπιβατηγών πλοίων.

Είναι τόσον ἐπιτακτική ἡ ἀνάγκη τῆς συστάσεως καὶ παρ' ἥμιν
μιᾶς ἔστω σχολῆς θαλαμηπόλων καὶ μαγείρων, ὥστε νὰ πιστεύωμεν,
ὅτι θὰ τύχουν τῆς δεύοντος προσοχῆς ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν ἐνδιαφε-
ρομένων αἱ λίαν εὐδιοφέρουσαι διαπιστώσεις τοῦ κ. Δρακοπούλου,
διὰ τὰ κρατούντα εἰς τὴν γείτονα χώραν, τὴν προβοδίζουσαν, βεβαι-
ως, εἰς τὰ τῆς ἔκμεταλλεύσεως τῶν ἐπιθατηγῶν σκαφῶν.

ἀναγραφόμενα τμήματα είδικεύσεως:

Τμῆμα μαγειρείου. Φοίτησις διετής. Τμῆμα τραπεζαρίας - κυλικείου. Φοίτησις τριετής. Τμῆμα θυρωρείου. Φοίτησις τριετής. Τμῆμα γραμματείας - διοικήσεως. Φοίτησις τετραετής. Τμῆμα ένδιαιτήσεως - βεστιάριου. Φοίτησις διετής.

Οι εύδοκιμως ἀποφοιτούντες ἐκ τῶν τημάτων εἰδικεύσεως τραπεζαρίας - κυλικέου, ἐνδιαιτήσεως - βεστιαρίου καὶ μαγειρείου, κρινόμενοι ἵκανοι διὰ τὸ ιαυτικὸν ἐπάγγελμα ὑπὸ τῆς ὑγείουνομικῆς ὑπέρτερίας λιμένος Γενούν, μετὰ ἔτηριαν περιστέρων εἰδίκευσιν, δύνανται νὰ τύχουν εἰδικοῦ διπλώματος διὰ τὴν ἐπὶ πλοίων ἄσκησιν τῶν ἀντιστοίχων εἰδικοτήτων. Κατ' ἀκολουθίαν, κατὰ τὰ ἐν Ἰταλίᾳ ισχύοντα, οἱ ἐκ σχολῶν προερχόμενοι διὰ τὴν ἐπὶ τοῖς πλοίοις ἄσκησιν τῆς εἰδικότητος τοῦ μαγείρου καὶ θαλαμητόλου, δέοντες τύχουν τριετούς συνολικῶν εἰδικεύσεως εἰς κρατικὸν ἴνστιτούντος ξενοδοχειακῶν ἐπαγγελμάτων, διὰ δὲ τὴν ἄσκησιν τῆς εἰδικότητος τοῦ τραπεζούνων. τετραετούς τοιαύτης.

Εις τὴν πρώτην τόξινὴν τῶν ὡς ἄνω τημῆτάν εἰδίκευσεως γίνονται δεκτοὶ πρὸς φόιτησιν νέοι κεκτημένοι ἀπόλυτηρίου σχολῆς Μέστης 'Εκπαιδεύσεως ἢ σχολῆς ἐπαγγελματικῆς κατευθύνσεως οἱουδήποτε τύπου. 'Ἐξαιρετικῶς εἰς τὰ τημῆτα εἰδίκευσεως θυρωρεῖον καὶ γραμματείας -διοικήσεως, γίνονται δεκτοί, μετὰ συμπλήρωσιν τοῦ 14ου ἔτους τῆς ἥλικιάς των, νέοι μὴ κεκτημένοι μὲν ἀπόλυτηρίου σχολῆς Μέστης 'Εκπαιδεύσεως ἢ σχολῆς ἐπαγγελματικῆς κατευθύνσεως, ἀλλὰ ἐπιτυγχάνοντες εἰς γραπτᾶς ἔξετάσεις πρὸς διαπίστωσιν τῶν γνώσεών των εἰς τὴν ἴταλικὴν καὶ γαλικὴν γλώσσαν, τὴν λογιστικὴν καὶ τὴν ἐμπορικὴν ἀλληλογραφίαν, ὡς ἐπίστης εἰς εἰδίκην δοκιμασίαν (τέστ) πρὸς διαπίστωσιν τῆς γενικῆς αὐτῶν καταστήσεως καὶ πνευματικῆς δώριμότητος.

τελος, δια την εισαγωγην εις οιουδηποτε τημημα ειδικευσεως των έν λόγω κρατικων ινστιτούων, οι υποψηφιοι δέον να κέκτηνται τα δια την ασκησιν του ξενεδωχειακου έπαγγελματος άπαραίτητα ειδικά προ σοντα, ητοι καλην έμφασιν και παράστασιν, εύκινησιαν και φυσικην άντοχην. Πρός τὸν σκοπὸν τοῦτον, μερίμνη τοῦ ινστιτούου, οι πρὸς εισαγωγὴν υποψηφιοι υφίστανται ἐπισταμένη γενικήν ιατρικήν ἔξετα σιν και ειδικην ἔξετασιν τοῦ ψυχονευρικοι αὐτῶν συστήματος.

Γ! ΜΕΣΑ ΕΠΙΤΕΥΞΕΩΣ ΕΠΙΔΙΚΩΜΕΝΩΝ ΥΠΟ ΤΩΝ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΣΚΟΠΩΝ

c) Ἐγκατάστασις

**ΣΧΟΛΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ
ΕΙΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΕΝ ΙΤΑΛΙΑ
ΑΙ ΜΟΡΦΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΧΟΛΩΝ**

Ιδιαιτέρα ἐν Ἱταλίᾳ ἀπόδιεται σημασία εἰς τὴν γενικωτέραν ἐπαγγελματικήν ἑκπαίδευσιν. Θ' ἀπετέλει οὐχ ἡττον πραγματικήν διά τὸν μελετητὴν τῶν θεμάτων τῆς ἐπαγγελματικῆς ἑκπαίδευσεως ἑκπληξίν, ἢ ὅλας ιδιάζουσα σημασία, ηπειρ ἔχει δοθῆ ὥστε πρὸς τὴν ὄργανον συχνῶλαν ἑκπαίδευσιν εἰς τὰ ξενιδύοντα καὶ ἐπαγγέλματα, ἃν δὲν ἦτο γνωστὴ ἡ μακαριώτερη τουριστική πασοάδοσις τῆς χώρας ταύτης.

Αι περί όλων αι άνωτέρω σχολαί λειτουργούν ως ειδικά κρατικά ίνστιτούτα ξενοδοχειακών έπαγγελμάτων (Instituti Professionali Alberghieri di Stato), υπαγόμενα διοικητικώς εις τήν Γενικήν Διεύθυνσιν τεχνικής έκπαιδεύσεως του ύπουλου εργού Δημοσίας 'Έκπαιδεύσεως, τινά τών όποιων λειτουργούν ως σχολαὶ ἔξωτερικῆς, ἐνδό τα πλείστα τούτων ἔσωτερικῆς φοιτήσεως σχολαῖ. 'Εκ τῆς μέχρι τούτης λειτουργίας των ἐν λόγῳ σχολῶν, οἱ ἀρμόδιοι ἐν Ἰταλίᾳ παράγοντες ἀπόληγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι αἱ σχολαὶ ξενοδοχειακῶν έπαγγελμάτων δὲν δύνανται ν' ἀνταποκριθῶσιν εἰς τὸν προσρύσμαν των εἰμὶ ἡδαὶ ἔσωτερικῆς φοιτήσεως τοιαῦται, δι' ὃ καὶ αἱ ἧδη λειτουργούσαι ως ἔξωτερικῆς φοιτήσεως σχολαῖ, συμπληροῦνται διὰ τῆς ὄργανώσεως οἰκοτροφείου.

Τά κρατικά ίνστιτούτα ξενοδοχειακών έπαγγελμάτων λειτουργούν ώς αύτοδιοικούμεναι σχολαί, ύπό την ψηφιλήν τού ἄρμοδιού ὑπουργείου ἐπόπειαν. Διοικητικὸν συμβούλιον συγκροτούμενον ἀπό ἐπιλέκτους τοπικούς πάραγοντας, σχέσιν ἔχοντας μὲ τὰς ξενοδοχειακάς ἐπιχειρήσεις, τὴν ναυτιλίαν, τὸν τουρισμὸν κλπ. Διοικεῖ τὴν σχολὴν διὰ τοῦ διευθυντοῦ, δστις εἶναι δημόσιος ὑπάλληλος καὶ διορίζεται ύπό τοῦ ὑπουργείου. Οὕτω τὸ διοικητικὸν συμβούλιον ἀναζητεῖ καὶ διορίζει τὸ κατάλληλον διδακτικὸν καὶ διοικητικὸν προσωπικόν, ὥριζει τὰ τῆς ἀντιμισθίας αὐτοῦ καὶ ἐπιμελεῖται τῆς ρυθμίσεως παντὸς συναφοῦς μὲ τὴν λειτουργίαν τῆς σχολῆς θέματος, ἐντὸς τῶν χορηγουμένων ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν μέσων καὶ τῶν προδιαγεγραμμένων γενικωτάτων ἐκπαιδευτικῶν πλαισίων. Εἰς τὸ τέλος ἐκάστου ἔτους ἄρμοδιος ἐκπαιδευτικὸς ἐπιθεωρήτης, ἐλέγχει τὰ τῆς λειτουργίας τῆς σχολῆς, τόσον ἀπό πλευρᾶς ἐκπαιδευτικῆς ὅσον καὶ διαχειριστικῆς τοιαύτης καὶ ὑπόβαλλει τὰς διὰ τὸ λήξιν ἐκπαιδευτικὸν ἔτος παρατηρήσεις του εἰς τὸ ἄμωδιον ὑπουργείον.

Β! ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ.— ΠΤΥΧΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΟΣ.— ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΟΓΗΝ ΠΡΟΣΩΝΤΑ

Ο σκοπός τών σχολών τούτων είναι διπλός. Η δημιουργία ειδικευμένου προσωπικού, άφ' ένδος μὲν διά τάς ξενοδοχειακάς «διοιμηχανίας», ώς χαρακτηριστικώς ἀποδίδουν οι Ιταλοί την σημερινήν μορφὴν τῆς ξενοδοχειακής επιχείρησεως καὶ άφ' ἔτερου διά τὰς γενικάς ὑπηρεσίας καλλιθεαί θαλασσιπόλεων καὶ τραπεζοκόμων τῶν ἐπιβατηγούν πόλεων.

Αι σχολή διατρέπονται εις τημάτα ειδικότερων. Το ἐν Γενούῃ λει-
τουργοῦν καστικῶν ἱντιτούτον «Μάρκο Πόλος» διασφέτε τὰ κατατέθε-

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

κώτερον, ἐπιπλωμένοι ώς θά λησαν οἱ ἀνάλογοι χῶροι ὑπερπολυτελοῦς ξενοδοχείου. Ἀναλόγου ἑκουγχρονισμένης πληρότητος είναι ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμὸς τῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ εἰς τὸ ἡμιύπόγειον διαμέρισμα τῆς σχολῆς, ἔγκατετομένου μαγειρείου. Εὐκόλως δύναται τις νὰ συλλάβῃ τὴν ἔκτασιν τῆς μερίμνης καὶ ἐπιμελεῖς τῶν Ἰταλῶν περὶ τὴν ὄργανων τῶν σχολῶν τούτων, ἔναν ἀναφερθῆ ἐνταῦθα, δῖτι εἰς τὴν περιβάλλουσαν τὴν σχολὴν εύρυτάτην ἔκτασιν καλλιεργοῦνται εἰδικὰ δυσεύρετα φυτά - καρυκεύματα, ὡν ἡ χρῆσις, διὰ τὴν καλυτέραν παρασκευὴν τῶν φαγητῶν, διδίσκεται εἰς τοὺς μαθητευομένους μαγείρους, ώς ἐπίσης δῖτι εἰς ἀνοικτὸν χῶρον καὶ εἰς θερμοκήπιον καλλιεργοῦνται ποικίλα ἄνθη, τῶν ὅποιων τὴν κατάλληλον χρῆσιν, πρὸς διακόσμησιν τῆς τραπέζης διδίσκονται οἱ διὰ τὴν τραπεζαρίαν καὶ τὸ κυλικεῖον μέλλοντες νὰ εἰδικευθοῦν μαθηταῖ.

β) Βάσεις ἐκ πατερικοῦ εἰδεύσεως — Θεωρητική, πρακτική ἐκ πατερικοῦ εἰδεύσεως καὶ ἐξ ασκήσεως.

Ἡ ἔκπαιδευσις διστίζεται εἰς προσπάθειαν γενικωτέρας πνευματικῆς καταρτίσεως καὶ εἰδικῆς θεωρητικῆς ἐπαγγελματικῆς μορφώσεως τῶν μαθητῶν, ἡ ὅποια συμπληρούται διὰ καθημερινῆς πρακτικῆς ἔκπαιδευσεως εἰς τὰ ἔργαστηρα τῶν ίνστιτούτων καὶ περαιτέρω διὰ πρακτικῆς ἔξασκησεως, ἡ ὅποια λαμβάνει χῶραν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διακοπῶν εἰς πρώτης κατηγορίας ξενοδοχεῖα τῆς Ἰταλίας καὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Εἰς τὰς σχολὰς καὶ τὰ τμῆματα εἰδικεύσεως, ὠργανωμένας κατὰ τὰς συγχρόνους ἔκπαιδευτικάς ἀντιλήψεις, τὴν θεωρητικὴν διδασκαλίαν ἀκολουθεῖ ἀμέσως πρακτικὴν ἐφαρμογὴν ἐπὶ ἑκουγχρονισμένου ξενοδοχειακοῦ ἔξοπλισμοῦ, διασκοτικοῦ καὶ κυρίου χαρακτηριστικοῦ τῶν ἔργαστηρίων, τῶν αιθουσῶν ὑπόδοχης καὶ ἐστιάσεως καὶ ώς προελέχη, τῆς δῆλης ἔσωτερικῆς διαρρυθμίσεως τῶν ίνστιτούτων.

Ἡ πρακτικὴ ἔκπαιδευσις λαμβάνει χῶραν ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν δοκίμων καὶ πεπειραμένων τεχνικῶν, οἱ ὅποια ἐπὶ μακρὰ ἔτη ἔχονται ἔργασθη εἰς ξενοδοχεῖα πολυτελείας καὶ ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἀνάγεται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μαγειρείου, ἀπόδημης τροφίμων, ἐφοδίων τροφοδοσίας, κυλικείου, ἐστιατορίου, πλυντηρίου, σιδηρωτηρίου, θυρωρείου, τηλεφωνικοῦ κέντρου, ὑπόδοχης, γραμματείας - διοικήσεως, προθαλάμου, αιθουσῶν γραφείου καὶ διδιλοθήκης κλπ.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν θεωρητικῶν διακοπῶν οἱ μαθηταὶ ἀποστέλλονται εἰς ξενοδοχεῖα κλάσεως λειτουργοῦντα ἐν Ἰταλίᾳ καὶ τῷ ἔξωτερικῷ πρὸς ἐφαρμογὴν προδιαγεγραμμένης πρακτικῆς ἀσκήσεως. Οἱ δροὶ ύψος οὓς οἱ μαθηταὶ ὑπηρετοῦν εἰς τὰ ἐν λόγῳ ξενοδοχεῖα ρυθμίζονται ἀπὸ τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς σχολῆς, διὰ συμβάσεων αἱ ὅποιαι συνάπτονται μεταξὺ τῆς σχολῆς καὶ τῶν ἐν Ἰταλίᾳ ἡ εἰς τὸ ἔσωτερικὸν (συνήθως ἐν Γαλλίᾳ, Ἀγγλίᾳ καὶ Ἐλβετίᾳ) λειτουργοῦντων ξενοδοχείων.

Οἱ μαθηταὶ τοῦ τελευταίου σχολικοῦ ἔτους τῶν τμημάτων μαγειρείου, τραπεζαρίας, κυλικείου καὶ ἐνδιαίτησεως - δεστιαρίου, οἱ ὅποιοι προτίθενται νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ πλοίων, ἐφοδίων, ἀσκήσεων διὰ ναυτικοῦ φυλλαδίου, ναυτολογοῦνται ώς μαθητευόμενοι ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων ὑπερποντίους πλόας.

γ) Διαμόρφωσις χαρακτηρούς καὶ ἡθους

Καὶ αὐτοὶ ἔτι οἱ εἰς τὰ ἔσωτερικῆς φοιτήσεως ίνστιτούτα μαθητεῦοντες, ώς ἐκ τῆς θεωρητικῆς διδασκαλίας, τῶν πρακτικῶν ἀσκήσεων καὶ τῶν ὠρῶν μελέτης εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ διέρχωνται δόλκηρον σχεδὸν τὴν ἡμέραν ἐντὸς τῆς σχολῆς. Τούτου ἐνεκα τελοῦν ὑπὸ πραγματικῆς πειθαρχίας καὶ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ περιβάλλοντος, στοιχεῖα, τὰ ὅποια ἀργά μέν, ἀλλ' ἀσφαλῶς, τοὺς καθιστοῦν ικανούς νὰ ἐνστερνισθῶν τὴν ήθηκην καὶ ἐκπολιτιστικὴν διαπαιδαγάγησιν, τὴν ὅποιαν ἀπαιτεῖ ἡ μελλοντικὴ ἐπαγγελματικὴ αὐτῶν ἀπασχόλησις. Ὁ ἀνωτέρω σκοπός ἐπιτυγχάνεται ἀπολύτως καὶ πλέον ἀκόπως εἰς τὰ ἔσωτερικῆς φοιτήσεως ίνστιτούτα.

δ) Σχολικὸν ἔτος — Προσαγωγικαὶ καὶ διπλωματικαὶ ἐξετάσεις

Τὸ σχολικὸν ἔτος ἀρχεται τὸ δεύτερον 150ήμερον τοῦ μηνὸς Ὁκτωβρίου καὶ περατοῦται περὶ τὰ τέλη Μαΐου.

Εἰς τὸ τέλος ἔκάστου σχολικοῦ ἔτους, τὸ συμβούλιον τῶν καθηγητῶν, ἔκτιμον τὴν ἐπίδοσιν καὶ τὴν ἀπὸ μέρους ἐνὸς ἔκάστου μαθητοῦ ἐπίδειχθεῖσαν προθυμίαν πρὸς παρακολούθησιν τῆς διδαχθείσης ὑλῆς, ἀπόφασίζει ἐπὶ τὴν προσαγωγῆ ἡ τῆς ἀπόρριψεως τοῦ μαθητοῦ. Μόνον εἰς ὅλως ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις, τὸ συμβούλιον τῶν καθηγητῶν δύναται νὰ ἀποφασίσῃ τὴν εἰς τὴν αὐτὴν τάξιν παραμονὴν τοῦ μαθητοῦ ἢ τὴν μεταγραφὴν τούτου εἰς ἔτερον τμῆμα εἰδικεύσεως.

Ἐπὶ τῇ συμπληρώσει τοῦ κύκλου σπουδῶν ἔκάστου τμῆματος εἰδικεύσεως, οἱ μαθηταὶ παραπέμπονται εἰς εἰδικὴν δοκιμασίαν πρὸς ἀπόκτην διπλώματος εἰδικεύσεως, μόνον κατόπιν συμφώνου εὐνοϊκῆς προτάσεως τοῦ συμβούλου καθηγητῶν.

Αἱ ἐπὶ διπλώματι ἔξετάσεις ἐνέργομεναι ἀπαξί μόνον τοῦ ἔτους, ἐνώπιον εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, εἰς ἥν μετέχουν καὶ ἐκπρόσωποι τῶν ἐν-

διαφερομένων εἰδικοτήτων, περιλαμβάνουν γραπτὰς ἡ προφορικὰς πρακτικὰς δοκιμασίας. Οἱ ἀπορριπτόμενοι δικαιούνται νὰ ἐπανεξετασθοῦσι κατὰ τὴν ἐπόμενην ἐτησίαν ἔξεταστην περίοδον.

ε) Τὰ κατὰ τὴν μαθητικὴν ἐπίσημην ἔξεταστην περίοδον.

I.—ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΩΣ ΚΛΑΔΟΥ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ὄραι διδασκαλίας καθ' ἔβδομάδα

1) Ἀγωγὴ Πολίτου. Γενικωτέρα κατάρτισις	4
2) Ἰστορία τῆς Τέχνης — Τουριστική Γεωγραφία	2
3) Ξενοδοχειακή τεχνικὴ ὑπηρεσίας πλοίων	4
4) Ναυτική κατάρτισις	2
5) Γαλλικά	4
6) Ἀγγλικά	6
7) Ἰσπανικά	4
8) Κωπηλασία — Κολύμβησις — Σήματα	2
9) Πρακτικαὶ ἀσκήσεις ἐπὶ πλοίου εἰν λιμένι ἢ ἐν πλά	12
Σύνολον	40

II.—ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΩΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ — ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

Ὄραι διδασκαλίας καθ' ἔβδομάδα

Διδασκόμενα μαθήματα	1ον έτος	2ον έτος	3ον έτος	4ον έτος	Σύνολον ὥρων διδασκαλίας
1) Θρησκευτικά	1	1	1	1	140
2) Ἀγωγὴ Πολίτου. Γενικωτέρα κατάρτισις	3	3	3	3	400
3) Ἐπαγγελματική, τεχνική, τουριστική ὑργάνωσις	3	3	4	4	430
4) Λογιστική — Εμπορική ἀλληλογραφία	3	4	—	—	240
5) Ξενοδοχειακή ὑργάνωσις διοίκησις	3	3	5	5	540
6) Ἐμπορευματολογία	2	1	—	—	100
7) Ὑγιεινή	1	1	—	—	70
8) Τουριστική Γεωγραφία	1	1	—	—	70
9) Γαλλικά	5	4	4	4	610
10) Ἀγγλικά	5	4	4	4	610
11) Γερμανικά ἢ Ἰσπανικά (κατ' ἐπιλογὴν)	5	4	4	4	610
12) Δακτυλογραφία	2	2	1	1	200
13) Πρακτικαὶ ἀσκήσεις	4	4	12	12	1100
14) Γυμναστική — Αθλοπαιδιάτι	2	2	2	2	270
Σύνολον	40	40	40	40	5440
15) Τετάρτη ξένη γλώσσα (προαιρετικώς)	4	4	4	4	—

III.—ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΩΣ ΘΥΡΩΡΕΙΟΥ

Ὄραι διδασκαλίας καθ' ἔβδομάδα

Διδασκόμενα μαθήματα	1ον έτος	2ον έτος	3ον έτος	Σύνολον ὥρων διδασκαλίας
1) Θρησκευτικά	1	1	1	100
2) Ἀγωγὴ Πολίτου. Γενικωτέρα κατάρτισις	3	3	3	300
3) Ἐπαγγελματική, τεχνική — τουριστική ὑργάνωσις	4	4	5	440
4) Ἐμπορική ἀλληλογραφία	2	2	2	200
5) Ὑγιεινή	1	1	—	70
6) Τουριστική Γεωγραφία	1	1	1	100
7) Γαλλικά	5	5	5	500
8) Ἀγγλικά	5	5	5	500
9) Γερμανικά ἢ Ἰσπανικά (κατ' ἐπιλογὴν)	5	5	5	500
10) Δακτυλογραφία	2	2	2	200
11) Πρακτικαὶ ἀσκήσεις	9	9	9	970
12) Γυμναστική — Αθλοπαιδιάτι	2	2	2	200
Σύνολον	40	40	40	4080
13) Τετάρτη ξένη γλώσσα (προαιρετικώς)	4	4	4	—

IV.—ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΩΣ ΤΡΑΠΕΖΑΡΙΑΣ — ΚΥΑΛΙΚΕΙΟΥ

Ὄραι διδασκαλίας καθ' ἔβδομάδα

Διδασκόμενα μαθήματα	1ον έτος	2ον έτος	Σύνολον ὥρων διδασκαλίας
1) Θρησκευτικά	1	1	70
2) Ἀγωγὴ Πολίτ., Γενικωτέρα κατάρτισις	4	3	240
3) Ἐπαγγελματική τεχνική	3	3	200
4) Ἐμπορική ἀλληλογραφία	2	2	140
5) Ἐμπορευματολογία-Οἰνολογία	2	2	140
6) Ὑγιεινή	1	1	70
7) Γαλλικά	5	5	340
8) Ἀγγλικά	6	6	410
9) Δακτυλογραφία	2	2	140
10) Πρακτικαὶ ἀσκήσεις	20	20	1350
11) Γυμναστική — Αθλοπαιδιάτι	2	2	140
Σύνολον	48	47	3240
12) Γερμανικά ἢ Ἰσπανικά (προαιρετικώς)	6	6	—

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
GROOTHANDELSGEBOUW A 4
STATIONSPLEIN 45
TEL.: 113994 - 113984 - 124510
TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON AMSTERDAM
SHIPBROKERS & AGENTS
DAM RAK 89
TEL.: 40115

**Υ.—ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΩΣ
ΜΑΓΕΙΡΕΙΟΥ**

Διδασκόμενα μαθήματα	Όραι διδασκαλίας καθ' έβδομάδα		Σύνολον ώρών διδασκαλίας
	Ιαν Έτος	Ζον Έτος	
1) Θρησκευτικά	1	1	70
2) Αγωγή Πολιτ. Γενικωτέρα κατάρτισις	4	3	240
3) Έπαγγελματική τεχνική	4	4	270
4) Εμπορική άλληλογραφία	2	2	140
5) Στοιχεία έμπορευματολογίας	2	2	140
6) Υγειεινή	1	1	70
7) Γαλλικά	5	5	340
8) Δακτυλογραφία	2	2	140
9) Πρακτικαὶ σάκησις	22	24	1520
10) Γυμναστική - Αθλοπαιδιά	2	2	140
Σύνολον	45	45	3070
11) Αγγλικά (προσιτετικάς)	6	6	

**VI.—ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΩΣ
ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ — ΒΕΣΤΙΑΡΙΟΥ**

Διδασκόμενα μαθήματα	Όραι διδασκαλίας καθ' έβδομάδα		Σύνολον ώρών διδασκαλίας
	Ιαν Έτος	Ζον Έτος	
1) Θρησκευτικά	1	1	70
2) Αγωγή Πολιτ. Γενικωτέρα κατάρτισις	4	3	240
3) Έπαγγελματική τεχνική	3	3	200
4) Εμπορική άλληλογραφία	2	2	140
5) Εμπορευματολογία	2	2	140
6) Υγειεινή	1	1	70
7) Γαλλικά	5	5	340
8) Αγγλικά	6	6	410
9) Δακτυλογραφία	2	2	140
10) Πρακτικαὶ σάκησις	20	20	1350
11) Γυμναστική - Αθλοπαιδιά	2	2	140
Σύνολον	48	47	3240
12) Γερμανικά ή Ισπανικά (προσιτετικάς)	6	6	

Δ! ΔΑΠΑΝΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΧΟΛΩΝ — ΔΙΔΑΚΤΡΑ ΚΑΙ ΤΕΛΗ

Αἱ διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν σχολῶν δαπάναι διαρύνουν τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν καὶ εἰναι ἀνάλογοι πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς δραστηριότητος μιᾶς ἐκάστης σχολῆς. Οἱ μαθηταὶ διαρύνονται, πλὴν τῶν τροφίων δι' ὅσας ἐκ τῶν σχολῶν λειτουργοῦν ὡς ἐσωτερικά, διὰ μικρῶν σχετικῶν ποσῶν δι' ἐκαστὸν ἔτος φοιτήσεως. Μέρος τῶν διαρυνουσῶν τοὺς φοιτοῦντας δαπανῶν κατατίθεται εἰς τὸ Δημόσιον Ταμεῖον, ἐνώ μικρότερα ποσά κατοτίθενται ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ ταμεῖον τῆς σχολῆς πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀτομικῶν τῶν μαθητῶν ἐσωστολικῶν δαπανῶν. Οὕτω.

Κατατίθενται ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ Δημόσιον Ταμεῖον:

- α) Διὰ δικαίωμα εἰσαγωγῆς εἰς τὴν Σχολὴν ἐγγραφῆς δραχμαὶ 75
- β) Δι' ἑτήσια διδακτρα
- γ) Διὰ τέλη διπλωματικῶν ἔξετάσεων
- δ) Διὰ τέλη διπλώματος εἰδικεύσεως

Κατατίθενται ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ Σχολικὸν Ταμεῖον:

- α) Διὰ τέλη ἐγγραφῆς, ιατρικῶν ἔξετάσεων, ἀσφάλισιν κατ' ἀτυχημάτων, ἀθλοπαιδιάς, Σχολικὸν Ταμεῖον κλπ.
- β) Διὰ συμμετοχῆς εἰς δαπάνας πρακτικῶν ἀσκήσεων
- γ) Δι' ἔξεταστρα, διὰ τοὺς στερουμένους τίτλου σπουδῶν

Οἱ μαθηταὶ ὑποχρεούνται ὡσαύτως, ὅπως δαπάναις τῶν ἐφοδιάζωνται διὰ δύο πλήρων στολῶν καὶ ἴματιδίου ἐργασίας.

Εἰς ὅσας ἐκ τῶν σχολῶν λειτουργοῦν ὡς ἐσωτερικά, οἱ μαθηταὶ διαρύνονται διὰ τῶν τροφίων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ὡς ἐξωτερικὰς λειτουργούσας, τὸ γεῦμα, παρασκευαζόμενον εἰς τὸ μαγειρεῖον τῆς σχολῆς, παρατίθεται ἐντὸς αὐτῆς, ἡ δὲ δαπάνη παρασκευῆς διαρύνεται κατ' ισομιρίαν τοὺς σιτιζομένους.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοϊάρχος - Λιμενικός

PROMINENTLY THE FRESH FOODS FROM OUR HOUSE

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139)141 PARK ROAD

183)185 REGENT ROAD

LIVERPOOL 8.

SALFORD 5, MANCHESTER

Telephone : ROYAL 4482

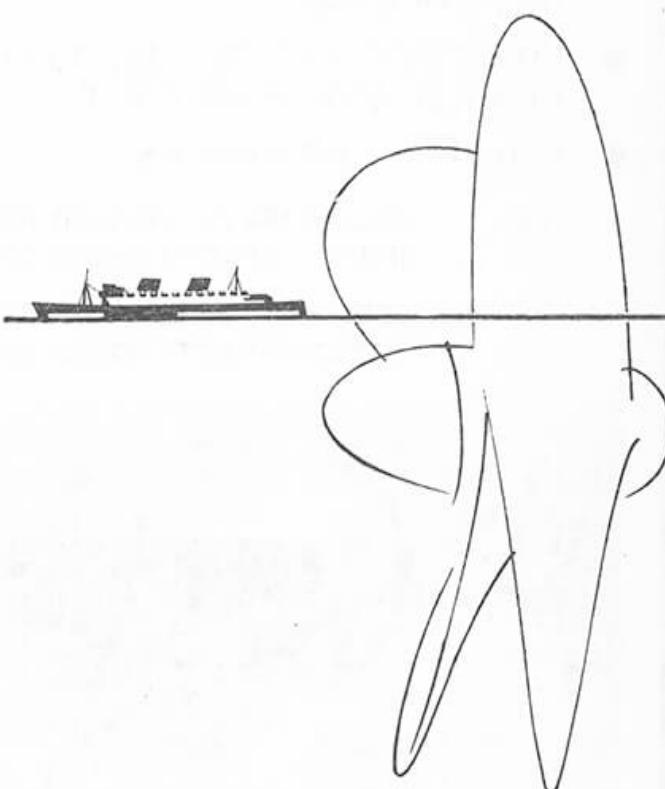
Telephone : TRAFFORD PARK 0573

24 Hour Service

Telegrams : "REPLENISH,, ALL PORTS

Πλήρως κατηρτισμένον Ελληνικὸν τμῆμα θὰ σᾶς παράσχῃ ἄμεσον καὶ ἀμεμπτον ἐξυπηρέτησιν.

γράφει



**SHIP'S
PROPELLERS**

Suppliers of propellers to HELISTON and SCIMITAR designs in Bronze, Nikalium and Novoston alloys

**STONE-MANGANESE
MARINE LIMITED**

28, ST. JAMES'S SQUARE, LONDON, S. W. 1

Telephone: Whitehall 6046, Cables: Shipsprop London Telex.24.259

AGENTS FOR GREECE EGYPT AND SYRIA

PANOS S. SAVIDES S. A.

1, Boulevard Alexandras- Savides Bldg.

Telephones: 815.190 and 817.979

Cables Address: PASAVID ATHENS

Telex: PASAVID-ATHENS 261

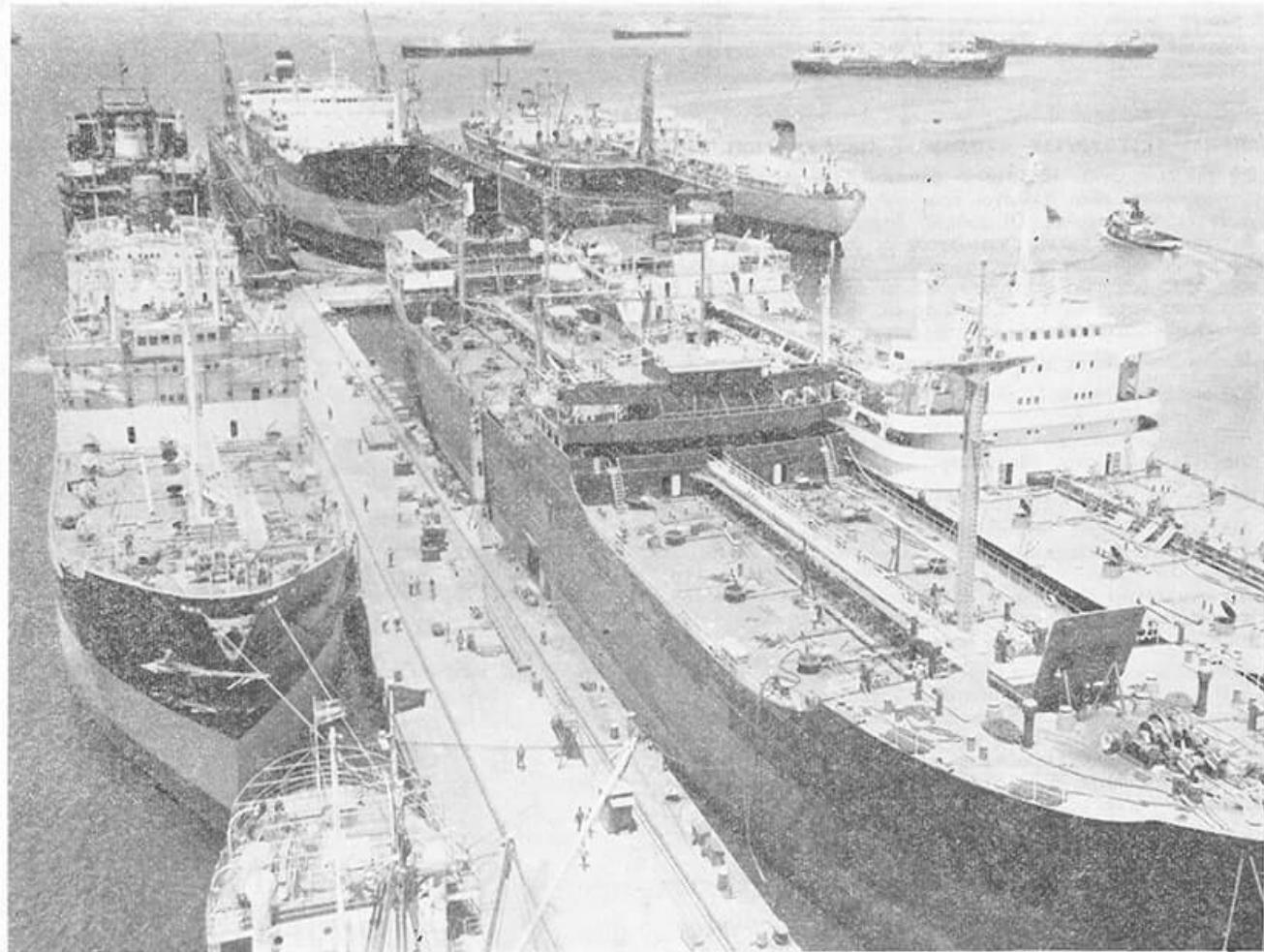
HELLENIC SHIPYARDS

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.

ΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΤΑ ΜΟΝΟΠΩΛΙΑ ΤΩΝ "ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ.."

ΣΚΛΗΡΟΣ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΟΙ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΚΤΟΣ "ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ,, - ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ. - ΥΠΟΤΙΜΗΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Τό σύστημα τών κατά γραμμάς «Κόμφερανς», όπερ εδέσποιζε τών υπερποντίων άνα τὸν κόσμον μεταφορών ἐπὶ μίαν περίπου ἑκατονταετίαν, δάλλεται ήδη ἀπὸ τὰ ἔκτος τῶν Διασκέψεων πλοῖα, τὰ ἑκτελουντα τακτικάς καὶ αὐτὰ γραμμάς. Ἐφοπλισταὶ μὲν μακρά παράδοσιν εἰς τὴν ἔργασίαν τακτικῶν γραμμῶν ἐπετύγχανον διὰ τῶν Διασκέψεων τὸ καθορισμὸν κοινῶν ναυλολογίων καὶ ἐν ταῦτῃ ἀπέφευγον τὸν συναγωνισμόν. Μέχρις ἐπ' ἐσχάτων τὰ «ποὺλα» καὶ τὰ «τράπατα», ποὺ συνιστώντων, δὲν ἐβίγιοντο ἀπὸ τὴν κατὰ χώρας καὶ τὴν διειθῆ νομοθεσίαν. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ὅμως, ἀνεξάρτητοι, ἔκτος «Κόμφερανς» ἐφοπλισταὶ ἐφόρμοσαν προκλητικήν τακτικήν ἔναντι τῶν «Κόμφερανς», ἀρχὴν ποιῆσαντες ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν «Ηνωμένων» Πολιτειῶν. Περὶ τὰ τέλη τοῦ θέρους, ἡ πολεμικὴ ἑξεδηλώθη εἰς τὸν τομέα τῆς Βορ. Ἀμερικῆς — Ειρηνικού καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ Ὁκτωβρίου μέλη τῆς Διασκέψεως ἡναγκάσθησαν νὰ προσθῶνται περιποτάς τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν κατὰ 10% καὶ 50%, πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἔκτος τῆς Διασκέψεως πλοίων.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΑ: 'Αμφότερα τὰ μέρη, ἐμπλακέντα ἡδη εἰς τὴν μάχην, παρατάσσουν ἐντυπωσιακά ἐπιχειρήματα. Εἰς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων διαχειριστῶν πλοίων εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας ἑδηλώσεις προσφάτως: «Ἐάν οἱ φορτωταὶ δὲν ἔχειαζοντο τὰς Διασκέψεις, δὲν θὰ ὑπῆρχε καμία. Η Διασκέψεις ἐπιτρέπουν τὴν τήρησιν σταθερῶν τιμῶν ναυλῶν καὶ τακτικά δρομολόγια, εἰς τρόπον ὥστε οἱ φορτωταὶ δύνανται νὰ καταστρώνουν τὰ σχέδια τῶν πρὸ μηνῶν».

Σφοδρὸς ἀντίπαλος ὄρθουται εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἡ ναυτικὴ ἑταῖρια «Σάμπρ». Αὐτὴ καὶ ἡγετεῖ τῆς μάχης ἔναντι τοῦ συστήματος τῶν «Διασκέψεων» εἰς τὸν Ειρηνικόν. Κατὰ αὐτήν, «εἰς τὸ παρελθόν ἡδηνάντο, πράγματι, οἱ ἐφοπλισταὶ τακτικῶν γραμμῶν νὰ ὑπαγορεύουν τοὺς δῆρους τῶν εἰς τοὺς ἔξαγωγες. Σήμερον ἡ ναυτιλία ὑπόκειται εἰς τὴν διάδεσιν τῶν φορτωτῶν. Η πρωτοβουλία περιῆλθεν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλισταὶς εἰς τοὺς ἔξαγωγες η τοὺς ἐμπόρους».

Τὸ σύστημα τῶν «Κόνφερανς» καταρρέει, ἀπλῶς καὶ μόνον, διότι οικονομικαὶ δυνάμεις ὑπενόμευσαν τὰ θεμέλια, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐστηρίζετο ἡ ἔκμετάλλευσις τῶν πλοίων.

ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑ: 'Ο κύριος παράγων τῆς σημερινῆς καταπτώσεως τοῦ συστήματος τῶν «Διασκέψεων» εἶναι ἡ αὔξουσα πίεσις ἀπὸ τὴν υπερπροσφοράν χωρητικότητος.

Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1955 καὶ 1960 ὁ ἐμπορικὸς στόλος ηγέθη ἀπὸ 100 ἑκατομμύρια τόνων γκρός εἰς 135 ἑκατομ. τόν. γκρός, χωρὶς νὰ σημειωθῇ ἀνάλογος αὔξησις εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφοράς. 'Η πλεονάζουσα χωρητικότης ἐνισχύθη περαιτέρω δι' αὔξησεως τῆς ταχύτητος τῶν νέων πλοίων — ἔκαστον τούτων δύνανται νὰ μεταφέρῃ κατ' ἔτος περισσότερον φορτίον — καὶ διὰ τῆς αὔξησεως τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως εἰς τοὺς λιμένας, ποὺ ἐπιτρέπουν μικροτέραν παραμονὴν τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας.

Οἱ ἀνεξάρτητοι ἐφοπλισταὶ — ἔκτος «Κόνφερανς» — ἐπωφελούμενοι ἀπὸ τὴν περίσσειαν χωρητικότητος ναυλῶν σκάφη εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα τιμῶν καὶ ρυθμίζουν ἀνάλογα τὰ ναυλολογία τῶν. Ἐπὶ πολλῶν φορτίων οἱ ἐφοπλισταὶ οὗτοι κατώρθωσαν νὰ περικόψουν τοὺς ναυλους τῶν κατὰ 15% ἔως 25% καὶ συγχρόνως νὰ κερδίσουν. Προστατεύουσαν ἔαυτας αἱ «Διασκέψεις» προσέδουν εἰς ἀγρίας περικοπάς τῶν ιδικῶν τῶν ναυλολογίων, χωρὶς δῆμως ἡ χειρονομία τῶν αὐτῆς νὰ ἀνακόψῃ τὴν ροήν τῶν μεταφορῶν πρὸς τοὺς ἀνεξάρτητους.

ΚΕΡΔΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ: Πρὸ τριετίας ἡ Διασκέψεις ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν πρὸς τὴν Γουιάναν καὶ τὰς νῆσους Γουϊντγουάρντην εἶχε μέλη τῆς τέσσαρας ναυτικάς ἑταῖριας, ἔναντι τεσσάρων συναγωνιστῶν ἔκτος τῆς Διασκέψεως. 'Ηδην, ἡ Διασκέψεις ἔχει ἀκόμη τέσσαρα μέλη, ἀλλ' ἡ δῆμας τῶν ἀνεξάρτητων ἀνῆλθεν εἰς 16. Τὸ αὐτὸ συνέδη καὶ μὲ τὴν Διασκέψεις «Ισπανίας — Βορείου Ατλαντικού: Τὰ ἔναντι αὐτῆς ἀνεξάρτητα μέλη, ἀτινα τὴν συναγωνίζονται, ηγέθησαν κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη ἀπὸ 2 εἰς 11.

Τὴν τάσις αὐτῆς ὑποσκάπτει τὸν θεσμὸν τῶν Διασκέψεων ἀνά τὸν Κόσμον. Τὸ 1959 ὑπῆρχον 110 «Διασκέψεις» καλύπτουσαν τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν». Ἐκτοτε, συνεπείδη τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἀνεξάρτητων, διελύθησαν διλογχερῶς 14 Διασκέψεις, ἐνῷ ὁ ἀριθμὸς τῶν Διασκέψεων, τῶν ἀπηλαγμένων ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἀνεξάρτητων κατῆλθεν ἀπὸ 47 εἰς 7 μόνον. 'Εκ τῶν Διασκέψεων μὲ ὄν-

μαστικὸν μόνον συναγωνισμόν, αἱ 32 ἐξ αὐτῶν ἀντιμετωπίζουν ἡδη κατάστασιν, καθ' ἦν τὸ 1/3 τῶν γραμμῶν εύρισκεται εἰς χεῖρας ἀνεξάρτητων.

ΟΙ ΨΡΩΤΟΠΟΡΟΙ: Εἰς δᾶς σχεδὸν τὰς περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὁποίας οἱ ἀνεξάρτητοι ἀντιμετωπίζουν ἀρκετὰ μεγάλο τῆμα τῆς ἀγορᾶς, κατευθύνονται ὑπὸ τῶν πρωτοπόρων εἰς τὴν ἀνεξάρτησιαν αὐτῶν. Εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, ἡ Μέγερ Λάιν ἔχει χωρίσει πρὸς τὰς ἐπάλξεις τοῦ ἀγώνος, ἐνῷ εἰς τὸν Ειρηνικὸν ἡ ἀμερικανικής πλοιοκτησίας ἔταιρίσας Σάμπρ εἶναι ἡ προβαδίζουσα. 'Η μάχη τῶν ναυλῶν εἰς τὸν Ειρηνικὸν ἔξειλχθη ἐπὶ μακρότερον χρόνον ἔναντι πάσης ἀλλης.

Ἡ ἑταῖρια Σάμπρ καὶ ἡ δύναμις παραφαύας τῆς διαχειρίζονται πλοία συνολικῆς χωρητικότηος 250.000 τόνων περίπου. Κλείς τῆς ἐπιτυχίας τῶν εἰναι οἱ χαμηλοί ναυλοί, εἰς τοὺς ὅποιους δύνανται νὰ χρονοναυλῶνον φορτηγά σκάφη καὶ μολονότι ταῦτα διενεργοῦν σημαντικά μεταφοράς διὰ χῶμα φορτία, ὡς τράπτης, αἱ μεγαλύτεραι, ἐν τούτοις, εἰσπράξεις τῶν, προέρχονται ἀπὸ τὰς μεταφοράς διομηχανοποιημένων προϊόντων εἰς τακτικά γραμμάς.

Πρὸ τριῶν ἑτῶν, ὅτε ἡ Σάμπρ τὸ πρώτον ἐπελήφθη σοθαρῶς τῶν τακτικῶν γραμμῶν, οἱ ναυλοί ὠκεανοποτῶν φορτηγῶν ἡσαν χαμηλοί, κυμανόμενοι πολὺ κάτω τῶν 3 δολλαρίων κατὰ τόννον d.w. μηνιαίως. Οὕτω, φορτηγῶν τῶν 12.500 τόνων d.w. ἐκόστιζεν εἰς αὐτὴν κάτω τῶν 36.000 δολ. μηνιαίως ἢ 430.000 δολ. ἐτησίως. 'Ο ναυλος διὰ ναυλώσεις διαρκείας δύο, τριῶν η τεσσάρων ἑτῶν ἡτο ἐλαφρῶν ύψηλότερος. Κατὰ κανόνα, αἱ ναυλώσεις περιλαμβάνουν τὸ κόστος ἐπανδρώσεως, ἀσφαλίστρων, δαπανῶν συντηρήσεως κλπ., ούχι δῆμως τὰ καύσιμα καὶ τὰς δαπάνας διαχειρίσεως.

Ἡ Σάμπρ, διὰ τῶν τοιούτων χρονοναυλώσεων, ἐπέτυχε νὰ περικόψῃ τοὺς ναυλους ἐπὶ 84 εἰδῶν φορτίων, κατὰ 20 ἔως καὶ 30%. 'Ο πρόδρος αὐτῆς κ. Νταΐνιν ἀπεκάλυψεν, ὅτι αἱ περικοπαὶ αύται τῷ ἐπέτρεψαν ὡν φορτώσαν ἀνά τοῦ μήσεος ἑκατομμυρίου τόνων ἐπορεύματα ἑτησίως, μεταξις ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Ἰαπωνίας. Τὸ πλείστον τῆς ἔργασίας ταύτης ἀπέβη ἐπὶ ζημιὰς τῶν 20 ἑταῖρων τῆς «Ισπανία - Ατλαντικής» Διασκέψεως καὶ τῆς τῶν φορτίων τοῦ Κόλπου, ἡτο ρυθμίζει τὴν τιμὴν τῶν ναυλῶν διὰ τὰς μεταφοράς ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν πρὸς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας, μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ.

ΑΝ ΥΨΩΘΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ; Πόλλοι ἐν τούτοις πλοιοκτήται, οἵτις μετέχουν Διασκέψεων, ὅτι αἱ ἐπιτυχίαι τῆς Σάμπρ πρηγάζουν ἀπὸ τὰς ιδιοτροπίας τῆς ναυλαγορᾶς. «Οἱ ἀνεξάρτητοι — ὡς εἰναι ἡ Σάμπρ — θὰ εὐρεθοῦν ἐντὸς ἐνὸς λεπτοῦ ἔξω τῶν ἔργασιῶν, ἀν οἱ ναυλοὶ τῶν χρονοναυλώσεων αὐξηθοῦν εἰς 5 δολλαρία τὸν τόννον d.w. μηνιαίως, ἐτόντος ὡν πρόδρος μιᾶς πρὸ μακρού χρόνου συσταθείσης ἑτηρίας. Οἱ ναυλοὶ ηγέθησαν πεντάκις ἡ ἔξακτις κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ, ἡμεὶς δῆμως κατωρθώσαμεν νὰ παραμεινωμέν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ νὰ διατηρήσωμεν σταθεράς τιμὰς ναυλῶν, διότι οἱ ἐλαφρῶς ύψηλότεροι ναυλοὶ τῶν «Κόνφερανς» ἐπιτρέπουν τὸν προγραμματισμὸν καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν καὶ δυσκόλων ἐκτάκτων περιστάσεων».

Τὰ ἀνώτερα ἀπήχουν τὰς ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν τακτικῶν γραμμῶν. «Οἱ ἀνεξάρτητοι εἶναι παῖκται, τοποθετούντες χρῆμα ἐπὶ καλῆς δάσεως. 'Οταν τὰ πράγματα γίνουν δύσκολα, δὲν θὰ εὔρετε ἐτοίμους τοὺς ἀνεξάρτητους, διὰ νὰ μεταφέρουν τὸ φορτίον σας».

Διαφωνούν δῆμως οἱ ἔκτος «Κόνφερανς»: «Προσωπικῶς — εἴπεν εἰς ἀνεξάρτητος ἐφοπλιστής — δὲν νοίζω, ὅτι η ναυλαγορά εἶναι δυνατὸν ἀνάλαβη, πρὶν ἡ παρέλθη μακρὸν ἀκόμη χρονικὸν διάστημα».

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΡΙΣΕΩΣ: 'Υποστηρίζουν οἱ ἔκτος «Κόνφερανς», ὅτι η ἀνεξάρτητος ἐπιχειρησίας θὰ ἡδηντο νὰ ὠφεληθῇ μόνον ἀπὸ μίαν παγκόσμιον ἀναταραχήν, ὡς ἐκείνην τοῦ Σουέζ ἢ τῆς Κορέας. «Τότε πιθανώς θὰ ἐκερδίζαμεν περιστότερα χρήματα. Τὸ μόνον που θὰ ἡδηντο ὡν διλάψη τοὺς ἀνεξάρτητος ἐφοπλιστὰς ἔγκειται εἰς τὸ θὰ ὑφεσίσις ἐν τὴν ναυτιλία καταστῆ χειρότερα, ὥστε νὰ προκαλέσῃ ἀθρόους παροπλισμούς. 'Ισως τότε νὰ προκυψῃ αὔξησις τῶν ναυλῶν εἰς μεγάλην κλίμακα».

«Ἄς σημειωθῇ, ὅτι μεταξὺ Ιουνίου καὶ Ιουλίου τρ. ἔ, αἱ τιμαὶ ναυλώσεων πλοίων ὑπεχωρήσαν ἀπὸ 3 εἰς 2.25 δολλάρια καὶ κάτω διὰ δηζελοκίνητα καλὰ πλοία.

Ἐν εύθυγραμμίσει πρὸς τὴν πρόσφατον μείωσιν τῶν ναυλῶν, ἡ Σάμπρ Λάιν ἀνήγγειλε τὴν 20ην Αύγουστου, περαιτέρω περικοπάς τοῦ ναυλολογίου τῆς, κατώ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναυλῶν τῆς Διασκέψεως. Μετά τέσ-

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

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

σαρας ήμέρας περιέκοψε και ή Διάσκεψις τὸ ναυλολόγιον της, εῖς τινας δὲ περιπτώσεις καὶ κάτω τῶν τιμῶν τῆς «Σάμπρ». Ἡ μάχη ἔσακολουθεῖ.

Παρομοία παράταξις πρὸς μάχην σημειοῦται καὶ ἀλλαχοῦ. Πρὸ ἡμέρων ἡ Διάσκεψις φορτίων Κόντινεντ — Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἐργαζομένη μεταξὺ Ἀμερικής, Ρόττερνταμ, Βρέμης καὶ Ἀμβούργου πρὸς τοὺς λιμένας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ περιέκοψε τὸ ναυλολόγιον τῆς κατὰ 10% ἥως 50%, διὰ νὰ εὐθυγραμμισθῇ μὲ τὴν ἀνεξάρτητον Μέγερ Λάιν.

ΜΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: Μολονότι διελύθησαν 14 Διασκέψεις ὑπὸ τὴν τίεσιν τῶν ἀνεξάρτητων, ὑπάρχει ἀκόμη ἕνα μίγμα ναυτιλίας Διασκέψεων καὶ μὴ Διασκέψεων ἐπὶ πλείστων ὅσων γραμμῶν. Τὴν κατάστασιν αὐτὴν τὴν διέπει εὐχαρίστως ἡ ἀμερικανικὴ «Μαριτάιμ Κομμίσιον» μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι ὁ συναγωνισμὸς δύναται νὰ ἀποδῇ ρυθμιστῆς τῶν ναύλων. Ἀποδέλπει ἡ «Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» εἰς τὴν διατήρησιν — ὅπου τοῦτο εἶναι δυνατόν — τοῦ εὐαίσθητου ἰσοζυγίου. Κύριον ὄργανον ἐπιτεύξεως τούτου εἶναι ἡ ὑπὸ τοῦ νόμου Μπόνινερ τροποποίησις τοῦ «περὶ Ναυτιλίας νόμου» τοῦ 1916, κατ' Ὁκτώβριον π. ἔτους. Δι' αὐτῆς παρέχεται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τὸ δικαίωμα νὰ ἀπορρίπτῃ, ἀκυρώῃ ἡ τροποποιητὴ παραλόγους ὑψηλὰς ἡ χαμηλὰς τιμὰς ναύλων, ἐπιβαλλομένας διὰ συμφωνίας ὑπὸ Διασκέψεων καὶ ἐνδιαφερούσας τὸ ἀπόριον τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Μέχρι σήμερον ἡ τροποποίησις ἐπεκρίθη ὑπὸ πολλῶν ἑνώνεων ἐφοπλιστῶν, ὡς πολυτραγμούνη. Δυνατόν, πάντως, νὰ ὑποθάλψῃ τὸν ἀνεξάρτητον συναγωνισμὸν διὰ χαλινωγωγήσεως τῆς προτιμήσεως τῶν Διασκέψεων.

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟΝ ΤΩΝ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ:

Τὸ σύστημα, πρὸς τὸ ὅποιον στρέφεται ἡ τροποποίησις Μπόνινερ ἥρχισε μὲ τὴν σύστασιν τῆς πρώτης Διασκέψεως παρ' ὅμιλον βρετανικῶν ἑταῖρων τὸ 1875, κατόπιν τοῦ σφοδροῦ συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῆς γραμμῆς Καλκούττας-Λονδίνου. Πρὸ τῆς Διασκέψεως, οἱ πράκτορες περιέκοπτον συχνάκις τοὺς ναύλους κάτω τοῦ κόστους τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, διὰ νὰ προσεκύσουν φορτίον. Ἐπειτα, ὅτα δὲν ὑπῆρχεν εἰς τὸν λιμένα ἔτερον πλοίον πρὸς συναγωνισμόν, ἀπεξημιώνοντα διὰ τῆς μεγάλης ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων. Ἡ τακτικὴ αὐτῆς πολλάκις, ήτοι αὐθαίρετος, δταὶ αἱ πράτηται Διασκέψεις ἥρχισαν τὴν μάχην ἐπικρατήσεως. «Ἄν η Διάσκεψις ἀπετύγχανε νὰ δοῦγησῃ τὸν ἀνεξάρτητον συναγωνιστὴν τῆς εἰς χρεωκοπίαν, διὰ τῆς προσωρινῆς περικοπῆς τῶν ναύλων, τότε κατέφευγεν εἰς τὴν χρῆσιν τῶν «μαχομένων πλοίων». Τὰ σκάφη ταῦτα ἔδει νὰ παρακολουθοῦν τὰ ἀνεξάρτητα καὶ νὰ ἀποστοῦν ἐξ αὐτῶν ἐργασίαν δι' ἀγρίας περικοπῆς τῶν ναύλων εἰς κάθε λιμένα προσεγγίσεως. Τὸ σύστημα τῶν «μαχομένων πλοίων» ἔξηρθρώθη, βάσει ειδικοῦ νόμου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ἀλλ' οἱ νεώτεραι Διασκέψεις ἔκαμπναν συχνὰ χρῆσιν τοιαύτης τακτικῆς, διὰ νὰ συντρίψουν τοὺς ἀνεξάρτητους.

Τὸ 1958, συμφώνων πρὸς ἀποδείξεις συγκεντρωθείσας ἀπὸ τὴν ἐναντίον τῶν «πράστατος» ἐπιτροπὴν τοῦ Κογκρέσου, ἡ ἀνεξάρτητος «Ναυτικὰ Λάιν» ὑπερεώθη νὰ διακόψῃ ἐργασίας τῆς — κατόπιν τῆς συστάσεως «ἐπιτροπῶν ἀμύνης» εἰς τὴν Ἀμερικήν καὶ ἄλλους εὐρωπαϊκούς λιμένας. Αἱ ἐπιτροπαὶ αὐταὶ περιέκοπτον τοὺς ναύλους ἐπὶ ζωτικῶν φορτίων, ὅπουδήποτε προσήγγιζαν τὰ σκάφη τῆς «Ναυτικὰ Λάιν» πρὸς ἀναζήτησιν ναύλου.

ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ: Συχνὰ αἱ Διασκέψεις ὀργανώνουν μπούκοτάζ, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς «Μάμενικ Λάιν» (τῆς Νικαράγουας), τῆς ὁποίας τὰ σκάφη ἐργάζονται εἰς τὸν Νότιον Ἀτλαντικόν. Ἀντιπρόσωπος τῆς Διασκέψεως προσέφερεν εἰς ἔχαγωγεῖς προϊόντων χυλείας σημαντικῆς ἐκπτώσιας ναύλων εἰς ἀντάλλαγμα ἀποκλεισμοῦ παρ' αὐτῶν τῶν σκαφῶν, ἄτινα δὲν ἀνήκουν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Διασκέψεως.

Προμήθεια καὶ φορτώσεις μετὰ χρόνου καταβάλλομεναι, ὅπως καὶ δυαδικά (diuoi raties) συστήματα ναύλων δι' ἀποκλειστικοῦ συμβόλαιο φορτώσεως εἶναι τὰ λεπτότερα μέσα πρὸς διατήρησιν τῆς νομιμοφρούνης τῶν φορτών πρὸς μίαν Διασκέψιν. Ἡ ἀποτελεσματικότης, ἐν τούτῳ, δῆλων αὐτῶν τῶν δυνάμεων ὑπόκειται εἰς ἄμεσον ἀντιμετώπισιν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς εὐρισκομένους εἰς κατάστασιν πολέμου ἀνὰ τοὺς ὡκεανούς. Εἶναι πρόδωρον ἀκόμη νὰ εἴπῃ τις, ἂν δὲ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν δύναται νὰ κινήται ἀσφαλῶς μεταξὺ τῆς διπλῆς ἀπειλῆς ἐνός πλήρους, ἀφ' ἐνός, μονωπαλίου καὶ τοῦ χάσους, ἀφ' ἔτερου, τοῦ προερχομένου ἐκ τοῦ ποδέμου εἰς τοὺς ναύλους.

COSTAS MEGRELIS MEDITERRANEAN CORPORATION

Shipchandlers

Via del Campo 13/9

GENOA

PHONES : 202773 - 202687

CABLES : MEGRELIS, GENOA

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

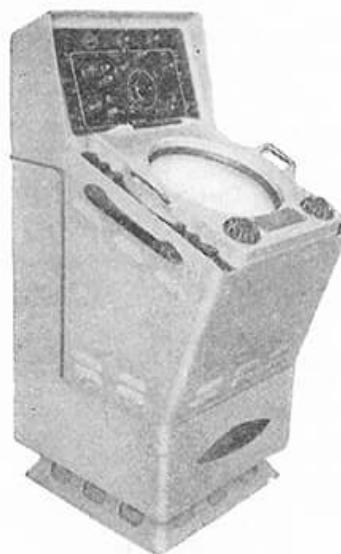
“ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ”

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

NOMIKA THEMATA

H NOMIKH PLEURA TOY APOKLEISMOY

Γράφει ο διπλωματικός συνεργάτης των «Τάιμς» του Λονδίνου, έν σχέση με τὸν ἀποκλεισμὸν τῆς Κούδας:

«Συνήθως ὁ ἀποκλεισμὸς εἶναι μέσον διενεργείας τοῦ πολέμου καὶ ἀκόμη εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Ἰσραήλ, κατὰ τὸ ὅποιον ὁ ναυτικὸς ἀποκλεισμὸς ἐπεβλήθη ἀπὸ τὴν Ἡνωμένην Ἀραβικὴν Δημοκρατίαν, η κατάστασις πολέμου διατηρεῖται μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, ἔστω καὶ ἀν τελοῦν ὑπὸ ἀνακωχῆν.

»Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Κούδας, ἐφ' ὅσον δὲν κηρυχθῇ πόλεμος, ὁ ἀποκλεισμὸς θὰ ἀσκήται ὑπὸ κατάστασιν εἰρήνης. Ἡ τοιαύτη, δῆμος, τακτικὴ τοῦ ἐν εἰρήνῃ ἀποκλεισμοῦ τὸ πρώτον ἐστημένη κατὰ τὸ δεύτερον τέταρτον τοῦ παρελθόντος αἰώνος, ὡς μέσον δίας πρὸς ἐπίλυσιν διεθνοῦς διαφορᾶς. Ο πρώτος ἀποκλεισμὸς ἦλθε χώραν κατὰ τὸ 1927 καὶ κατ' εἰρωνείαν τῆς τύχης ἐφημόσθη ἀπὸ τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ρωσίαν, κατὰ τὰ Ἐπτή τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπαναστάσεως. Παρενέθησαν τότε αἱ Μεγάλαι Δυνάμεις πρὸς ὑποστήριξιν τῆς Ἑλληνικῆς ἀνεξαρτησίας καὶ ἀπέκλεισαν μέρος τῶν ἑλληνικῶν ἀκτῶν, κατεχομένων ἀπὸ τοὺς Τούρκους.

»Οἱ μὲν διεθνὲς δίκαιοι ἀσχολούμενοι δὲν συμφωνοῦν ὃν οἱ ἐν εἰρήνῃ ἀποκλεισμοὶ εἶναι παραδεῖτοι βάσις τῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου. Πλείσται δῆμος περιπτώσεις κατὰ τὸν 19ον αἰώνα καὶ ἐφ' ὅσον σιωπηρῶς ἔγενοντο δεκτοὶ ἀπὸ τὰ κράτη, συνιστοῦν τὴν ἀποδοχὴν τῶν ἀποκλεισμῶν διὰ τὴν ἐπίλυσιν πολιτικῶν καὶ νομικῶν διεθνῶν διαφορῶν.

»Ολοὶ δῆμοι οἱ μελετηταὶ τοῦ διεθνοῦς δικαίου συμφωνοῦν διὰ τὸ διενεργοῦν τὸν ἀποκλεισμὸν κράτους δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς καταλήψεως καὶ κατασχέσεως πλοίων τρίτης τινὸς χώρας, διότι ἐπειράθησαν νὰ διασπάσουν τὸν εἰρηνικὸν ἀποκλεισμόν. Συγγραφεῖς δῆμος τινὲς ὑποστηρίζουν διὰ πλοία τρίτων κρατῶν ὄφειλουν νὰ σέβωνται τὸν ἀποκλεισμὸν καὶ τὸ ἀποκλεισμὸν κράτους ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ διατάξῃ τὴν ἀστολὴν τοῦ ταξιδίου ἐνὸς πλοίου, σπερ γὰρ ἐπειράτῳ νὰ διασπάσῃ τὸν ἀποκλεισμόν, ἀν καὶ συγγραφεῖς τινὲς δὲν παραδέχονται τὸ ἀνωτέρω δικαίωμα.

»Η παρούσα περίπτωσις δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς λογικὴ συνέπεια τῆς ἀμερικανικῆς πολιτικῆς. Ἀλλὰ τὸ νὰ ἀποκλείωνται ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας τὰ ἔνα τοπίο, ποὺ συμμετέχουν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Κούδας, δὲν ἀποτελεῖ μέθοδον ἀποτελεσματική διὰ τὴν διενέργειαν τοῦ ἀποκλεισμοῦ.

NAYTIKI DIKAI

H DIKHI TOY PLOIARΧOU TOY "PAGKOSMIOU OΥΡΑΝΟU".

Η διεξαχθεῖσα τὴν παρελθόνταν ἔδυμάδα, κατ' ἔφεσιν, ἐκδίκασις τῆς ὑποθέσεως τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Παγκόσμιος Οὐρανός» εἰς τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν ἐδίκαιωσε πλήρως τὰς ἀπόφεις τῶν στηλῶν αὐτῶν, τὰς διατυπωθείσας μετὰ τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν.

Αἱ παραδοξότητες, αἱ ὅποιαι ἡκούσθησαν κατὰ τὴν διεξαγωγὴν καὶ τῶν δύο αὐτῶν δικιῶν, καθιστοῦν πλέον ἐπιτακτικὴν τὴν μέριμναν τῆς Πολιτείας διὰ τὴν συγκράτησιν εἰδικῶν δικαστηρίων, τὰ ὅποια νὰ ἐπιλαμβάνωνται τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων.

Ἐπιθυμούμενοι καὶ πάλιν νὰ τονίσωμεν, διότι ἡ διατύπωσις τῶν ἀπόφεις μας αὐτῶν οὐδέμιαν ἀποτελεῖ αἰχμὴν διὰ τὴν ἐπιστημονικὴν κατάτισιν καὶ τὴν ἀκεραιότητα τῆς σκέψεως τῶν ἀποτελούντων τὸ Δικαστικὸν Σῶμα. Ἀμέριστος ἡ πρὸς αὐτοὺς ἔκτιμησις. «Ἔχουμεν δῆμος τὴν γνώμην, διότι εἰς τὴν ἐδίκασιν τῶν τοιαύτης μορφῆς ὑποθέσεων, μὲ πληθὺν τεχνικῶν προδημάτων, εἶναι ἀναγκαῖα ἡ συμμετοχὴ καὶ εἰδικῶν περὶ τὰ ναυτιλιακά θέματα προσώπων.

Παρὰ ταῦτα, ἐκφύγομεν πλήρη τὴν ἴκανοποίησιν μας, διότι τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν ἡμέρηθη νὰ συλλάβῃ πλήρως τὸ πνεῦμα τῆς δῆλης ὑποθέσεως καὶ νὰ ἔξαφανίσῃ τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, δι' ἡς κατελογίζονται εἰς τὸν ἀτυχῆ πλοίαρχον τοῦ «Παγκόσμιος Οὐρανός» εὐθύναι, προσβάλλουσαι τὴν τιμὴν καὶ τὴν ὑπόληψιν τούτου καὶ τοῦ Σώματος τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Κατὰ τὴν δίκιην ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἀπεδείχθη, διότι καὶ ἡ καθορισθεῖσα παρὰ τοῦ πλοιάρχου πορεία τοῦ σκάφους ἦτο ἐνδε-

δειγμένη καὶ ὅτι κατὰ τὴν μοιραίαν προσάραξιν ὁ εἰρημένος πλοίαρχος ἔξετέλεσε τὸ καθῆκόν του, ὅπως ἐπιβάλλουν οἱ νόμοι καὶ ἡ μακρὰ παράδοσις τῶν Ἑλλήνων ναυτιλομένων.

TALLIKH NOMOLOGIA

• Ναύλωσις.— Υποχρέωσις καταβολῆς ναύλου εἰς ἀλλαδαπὸν νόμισμα.— Ματαίωσις λόγῳ ἀπαγορεύσεως τῆς Ἀρχῆς— Οὐκ εὔθυνη πράκτορος ἐκφορτώσεως διὰ παράδοσιν τοῦ φορτίου.— Ναύλωσις.— Ἐπίδοσις ἐπιστολῆς ἐτοιμότητος πλοίου ἀναυσπίου.— Εὔθυνη ἐκναυλωτοῦ.— Ἐπισκευαὶ διαρκούσης τῆς ναυλωσεως.— Συνέπεια.

Ο τρόπος τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου προβλέπεται ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ, ἢτοι τὸ νόμισμα εἰς διά γίνη ἡ καταβολή, ἢ ἡμερομηνία τῆς καταβολῆς, ἐνδιλλογίᾳ ἡ ἐνδιλλογίᾳ, ὃν μέρει, ὡς καὶ τὸ φυσικὸν ἡ νομικὸν πρόσωπον πρὸς δὲ δέον νὰ καταβάλῃ ὁ ναυλωτῆς. Τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Μοντελέ (31 Ὁκτωβρίου 1956) καὶ τὸ Ἀκυρωτικόν (19 Φεβρουαρίου 1962) ἔξεδικασσαν ὑπόθεσιν εἰς τὴν ὅποιαν «Ἐλλην» ἐφοπλιστῆς εἶχεν ἐκναυλώσει τὸ πλοίον τοῦ εἰς ἐλεύθερην ἔταιρον πρὸς μεταφοράν γαιάνθρακος ἀπὸ Ὁδησού εἰς Σέταν. Ο ναύλος ἦτο πληρωτέος κατὰ τὸ 1/3 εἰς τὴν φόρτωσιν, κατὰ τὸ 1/3 εἰς τὴν παράδοσιν σύστο - παλάγκο καὶ κατὰ τὸ 1/3 μετὰ δεκτέντες ἡμέρας ἀπὸ ταύτης. Ὁλόληρος ὁ ναύλωτης ἦτο πληρωτέος εἰς ἐλεύθερη φράγκη, ἐλευθέρως μεταβιβάσιμη παρ' ἐλεύθερη τραπέζη ὑπόδειξη ἐπιδειχθομένη ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Περατώθεντος τοῦ πρότου ταξιδίου, ὁ πράκτωρ τοῦ πλοίου πρώθησε τὸ φορτίον πρὸς Γενεύην σιδηροδρομικῶς. Ο ναυλωτῆς κατέθεσε κανονικῶς τὰ χρήματα τοῦ ναύλου εἰς τὴν τραπέζαν, ὡς εἶχεν συμφωνηθῆ, ἢ ὁμοσπονδιακὴ δῆμος κυβερνήσης ἡρήνθη νὰ γίνη ὁ τελικὸς διακανονισμὸς τοῦ ναύλου ἀλλώς ἢ μεσάων γαλλο-ελεύθερης καὶ τὸν ἀγγλο-ελεύθερην κλήριγκ. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ὁ πλοιοκτήτης ἐστράφη κατὰ τοῦ πράκτορος, αἰτώμενος αὐτὸν διό ἀφῆκε νὰ ἐκφύγῃ τὸ φορτίον ἐκ τῶν χειρῶν τοῦ πρίν ἦτο παραλήπτης καταβάλῃ τὸν ναύλον, καθ' ὃν τρόπον αὐτῷ προέβλεπεν τὸ ναυλοσύμφωνον, τοὺς δροῦς τοῦ ὅποιού ἐγγνώριζεν, ἐφ' ὅσον αὐτὸς ὑπέγραψε τοῦτο κατ' ἐντολὴν τοῦ ναύλωτοῦ. Φαίνεται διότι πράγματι ὁ ναύλος δὲν κατετέθη εἰς ἐλεύθερη κόνιμη στολὴν μεταβιβάσιμην, ὡς προέβλεπεν τὸ ναυλοσύμφωνον, ἀλλ' εἰς λίρας στελίνας, ὡς ἡ εἰς φράγκη ἐλεύθερη καταβολὴ θὰ ἐγίνεται μέσω τοῦ ἐλληνο-ελεύθερην κλήριγκ. Σχετικῶς, ὁ ἐφοπλιστῆς προέβαλεν διότι τὸ φορτίον ἐφόρτωθε εἰς Ὁδησόν διὰ Σέταν, ἀνευ μεταφοράσεως εἰς ἐλληνικὸν λιμένα καὶ συνεπῶς ὁ ναύλος ἔδει νὰ καταβληθῇ ἐκτὸς τοῦ ἐλληνο-ελεύθερην κλήριγκ. Τὸ Ἐφετεῖον διὰ τὸν παραδοξότητα τῶν ἐκναυλώσεων τῶν ἐκρινῶν διότι οὐδεμίαν εὐθύνην ὑπέβαλεν ὁ πράκτωρ, διότι ὁ πράκτωρ καταβολῆς τοῦ ναύλου εἶχε συμφωνηθῆ διάτης προστολῶν μεταβιβάσης τοῦ ναύλου τοῦ ἐδυμάδας πλήρως τοῦ ταξιδίου, ἀφήσας ἐπί τοῦ δεύτερου ταξιδίου, ἀφήσας ἐπί τοῦ πλοιοκτήτη τοῦ πρώτου προσεγγίσεως καὶ τὴν ὀφειλόμενην προμήθειαν, διότι ἡ ὑπὸ τοῦ πράκτορος διὰ τὴν αἰτίαν ταύτης ἐνεργηθεῖσα κατάσχεσις τοῦ πλοίου ἦτο νόμιμος, δόσον δὲ ἀφορά τὴν συναλλαγματικὴν ζημίαν, πραγματικὴν ἡ ὑποτιθεμένη, αὕτη παραμένει διοιστικῶς εἰς δάρος τοῦ πλοιοκτήτου.

— Πλοιον ναυλωθέν.— Είναι ἔτοιμον ἀν χρήζῃ ἐπισκευῶν;

Η κυρία παροχὴ τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἔγκειται εἰς τὸ νὰ θέσῃ τὸ πλοίον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναύλωτοῦ ἐν καλῇ καταστάσει ναυσιπλοΐας, ἢτοι ὡς ὁρίζουν τὰ ναυλοσύμφωνα, κατάλληλον ἀπὸ πάσης ἀπόφεως νὰ πραγματοποιήσῃ τὸ ταξίδιον μὲ τὴν προβλεπόμενην ταχύτητα. Ἐν τούτοις, ἐκ λόγων τυχείων, τὸ πλοίον δύναται νὰ καταστῇ ἀναυσπίλουν. Τοῦτο συμβαίνει συχνά, αἱ δικαστικαὶ δῆμοι ἀποφάσεις εἶναι σπάνιαι, ἐνῶ ἀφθονοῦν αἱ ἐπί τοῦ θέματος διατητικαὶ ἀποφάσεις. Η εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναύλωτοῦ θέσις τοῦ πλοίου, πραγματοποιεῖται διὰ τῆς λεγομένης ἐπιστολῆς ἐτοιμότητος (letter of readiness). Μία πρόσφατη διατητικὴ ἀπόφασις (3 Φεβρουαρίου 1961) λίαν ἡτιολογημένη, κηρύσσεται ὑπὲρ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἓν διόπλιθος ἐπέδωσεν ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος, ἐνῷ ἐγνώριζεν διότι

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΥ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

ἀπῆτούντο ἐπισκευαί, οἵα δυνηθῇ ὁ ἀποπλεύσης τὸ πλοῖον, καί τοι καλοπτίστως ἔφρονε ὅτι ἡ διόρκεια τῶν ἐπισκευῶν θά το ὄρκετά δραχεῖς, ὥστε νὰ μὴ καθυστερήσῃ ὁ ἀπόλους, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Ἐφ' ὃσον — ἔκρινεν ἡ διαιτησία — αἱ ἐπισκευαὶ ήσαν ἀναγκαῖαι, ὁ πλοϊκοτήτης διὰ τοῦ πλοιάρχου, ὥφειλε νὰ γνωρίσῃ τοῦτο εἰς τὸν ναυλωτήν, ὅστις τότε ἐν γνώσει τῆς καταστάσεως, θ' ἀπεφάσιζεν ἂν θὰ ἀπέδεχετο ἡ οὐ τὸ εἰς τὴν διάθεσιν του τιθέμενον πλοῖον. Πράγματι, συνέδη ἕκεινο, ὅπερ συνήθως συμβαίνει. Ἐπρόκειτο περὶ μικρὰς διάθεσις, τὴν ἐπισκευὴν τῆς ὑπολογίζει τὸ ἐργοστάσιον ὡς σύντομον. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀποσυνδέσεως τῶν μηχανημάτων, ἀποκαλύπτεται, ὅτι ἡ διάθησις εἶναι σοβαρωτέρα ἀπὸ δι. τι ἀρχικῶς εἶχεν νομισθῆ, καὶ θ' ἀπαιτηθῆ πολὺς χρόνος πρὸς ἐπισκευὴν αὐτῆς.

Δέν πρόκειται πλέον ἐνταῦθα νὰ κριθῆ — ὡς ὑπογραμμίζουν οἱ διαιτηταὶ — ἡ καλὴ πίστις τοῦ πλοιάρχου, ἀλλ' ἔαν ἐψεῖ τῶν τελικῶν κριθεισῶν ὥρᾳ ἀναγκαῖων ἐπιτικευόν, τὸ πλοῖον ἐπήληρον κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἐπιστολῆς ἐτοιμότητος, τὸν δρόν της καλῆς καταστάσεως ναυσιπλοΐας, ὃν προέβλεπε καὶ ἀπῆτε τὸ ναυλοσύμφωνον. Ἀρνητικῶς ἀπέφανθησαν οἱ διαιτηταὶ, κηρυχθέντες ὑπὲρ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου. Ὁ τελευταῖος οὗτος ἦδυνατο μόνον νὰ καταφύγῃ εἰς τὸ κεκρυμμένον ἐλάττωμα, δόπερ κατὰ ἔτερον δρόν τοῦ ναυλοσύμφωνου, τὸν ἀπῆλλα σεστές τῆς εὐθύνης. Πρόκειται περὶ ἐλαττωμάτων, ἀτίνα δὲν δύναται νὰ ἀποκαλύψῃ ἡ καταδολὴ τῆς δεουστῆς ἐπιμελείας (due diligence). Ὁ πλοιοκτήτης ὅμως δὲν πρέβαλε τὸν ἰσχρισμὸν τοῦτον, ἵσως διότι ἔκρινε διὰ τοῦ συνέτρεχε τοιάυτη περίπτωσις.

Έτερα διαιτητική άπόφασις (27 Φεβρουαρίου 1961) άσχολείται μὲ τὸ ἐπίσης ἐνδιαφέρον θέμα τῆς διαρκούσσης τῆς διαδρομῆς τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἑκτελέσσεως ἔργασιών ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου. Τούτῳ τῷρτῳ προβλέπεται εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα εἰς τὸ συντρέχει ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη, ἀναξιοπλοία τοῦ πλοίου. Ἡ ἡμερομηνία τῆς ἑκτελέσσεως τῶν ἔργασιών ἐπιθεωρήσεως καθορίζεται διὰ μεταγενεστέρας συμφωνίας μεταξὺ ναυλωτού καὶ ἐκναυλωτού, ἀλλ' ἡ διάρκεια είναι σύντομος. Ἐάν συμβῇ ὑπέρβασις τῆς συμπεριφωνήμένης ταύτης διαφρίσεις, ἀναστέλλεται ή ἵσχεν τοῦ ναυλοσύμφωνου καὶ δεῖν ὁφείλεται ναύλος ἀνάλογος πρὸς τὴν ὑπέρβασιν. Ἐάν τώρα η ὑπέρβασις καταστῇ ὑπέραγαν μακρά (πότε συμβαίνει τούτο, είναι ζήτημα πραγματικόν) πρόκειται δὲ περὶ ἐπισκεψών βλασδῶν, μηδ ἀναγομένων εἰς θαλάσσια συμβεδηκότα, τότε ἀνακύπτει περίπτωσις εύθυνης τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἐπὶ τῷ δάσει τῆς σκέψεως, διτὶ τὸ πλοίον δὲν εύρισκετο ἐν ἀξιοπλόῳ καταστάσει, κατὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ναυλώσεως. Τούτῳ ἔδειχθη ἡ ἀνωτέρω μνημονεύομένη διαιτητική άπόφασις.

Ἡ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ζημία τοῦ ναυλωτοῦ συνίσταται εἰς τὸ δῖτο οὗτος εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ναυλώσῃ ἔν τῇ πλειόνα πλοΐᾳ πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀκινητοποιηθέντος, ἵνα ἔκτελέσῃ τὰ προβλεπόμενα ναυάδια, λόγῳ τῶν πρὸς τρίτους ἀνειλημμένων ὑποχρέωσεών του. Εὔνόητον δῆμως δῖτο ὑποχρεούται οὗτος ν' ἀπόδειξῃ δῖτο αἱ ἐμβόλιμοι αὐταὶ ναυλώσεις ἡσαν ἐπίκημοι, ἢτοι συνήθησαν ὑπὸ ὅρους ἐπαχθεστέρους ἄπο τὸ ἀναστατὲλν ναυλοσύμφωνον.

• Εύθυνη πλοιοκτήτου ἔναντι τῶν τρίτων, ίδια τῶν ἐπιβατῶν.— Θεμέλιον τῆς τοιαύτης εὐθύνης.— Εύθυνη ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἐπιβάτου.— 'Απαλλακτικαὶ ρήτραι.— 'Απαράδεκτα.— Εύθυνη θαλασσίου μεταφορέως ἐκ τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος.— Θεωρία τῆς παραφυλακής τοῦ σκάφους.— Προϋποθέσεις τῆς ἐκ τοῦ λόγου τούτου εὐθύνης.— 'Ανεύθυνον διὰ τυχὴν ἡ ἀνωτέρων βίαν.— Συντρέχον πταίσμα τοῦ ἐπιβάτου.— Πότε ματαιοί τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου.

'Η εύθυνή τού πλοιοκτήτου έναντι τών τρίτων, έθεμελιώθη¹ όπειτο² έν τῷ ἀστικῷ δικαίῳ ἐπὶ τῶν γενικῶν ἄρχων τῆς ἔξ οἰονεὶ ἀδικήματος εὐθύνης. 'Η εύθυνή τού πλοιοκτήτου έναντι τῶν ἐπιβατῶν ἀντίθετως ἐκ-ιθή³ ὡς συμβατικῆς προελέυσεως. 'Ἐπιβάτης δικαιούοιται κατ'⁴ ἐπιλογὴν νά̄ ἐναγάγῃ ἐκ τῆς συμβάσεως ἢ ἐκ τού οἰονεὶ ἀδικήματος, κατὰ τὸ συμφέρον αὐτῷ. 'Ἐνάγων ἐκ τῆς συμβάσεως, θά̄ ὑποχρεωθῇ νά̄ ἐναγάγῃ ἐνώπιον τού 'Ἐμποροδικείου, δηπερ ἀναφέρει ή σχετική ἔντυπος ρήτρα τού εἰσιτηρίου του (Πρωτοδικείον Μασσαλίας 17 Νοεμβρίου 1954). 'Ενοεῖται δῆτι ἀν ἐναγάγῃ ἐκ τῆς συμβάσεως, προϋποτίθεται ἐνδύναμος σύμβασις ἥτις ἥρξατο ἢ ἐκτέλεσις. 'Ἐν τούτοις, ὑπάρχωσαν ἐνταῦθα ἀμφισθοτούμεναι περιπτώσεις, Ιδίᾳ εἰς τὴν χερσαίαν μεταφοράν, δσάκις ἐπήλθεν εἰς τὸ ἐπιβάτην ἀτύχημα εἰς τοὺς χώρους προσβάσεως καὶ ἐντεῦθεν τῶν σιδηροδρομικῶν ἀμαξῶν. Εἰναι⁵ ἐπίσης δυσχερές νά̄ κριθῇ ἢ ἐπακρίθησι στιγμὴ καθ' ἥν ὁ ἐπιβάτης περιέρχεται ὑπὸ τὴν 'Φύλαξιν' τού θαλασσίου μεταφορέων. 'Ἐτέρωθεν, ἐὰν ἐναγάγῃ ἀκούει τῆς συμβάσεως δυνατὸν νά̄ προσκρύψῃ εἰς ἀπαράδεκτα ἀναγραφούμενα εἰς τοὺς ἐντύπους δρους τῶν εἰσιτηρίων, ὡς π.χ. τὸ ἀπαράδεκτον ἐκ τού δῆτι ή σχετική ἀξίωσις δὲν ἀνηγγέλθη ἐγγράφως ἐντὸς ὠρισμένης ἀνατρεπτικῆς προθεσμίας. Τὸ 'Ἐμποροδικείον τού Σηκουάνα (18 'Ιανουαρίου 1955) ἔκρινεν, δῆτι παρομοία ρήτρα ἀπαραδέκτου ἦτο ἀπολύτως ἔγκυρος, οὔτε ἔτικτεν αὐτὴ ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης, ἀντίθετον πρός τὴν δημοσίαν τάξιν. 'Η ἀπόφασις αὐτῆς ἐπεκυρώθη ὑπὸ τού 'Ἐφετείου τῶν Παρισίων (12 'Ιουνίου 1956) κρίναντος δῆτι ὅτι ίσχυει ἐπὶ σωματικῶν βλαβῶν, ισχύει καὶ ἐπὶ ζημιῶν τῶν ἀποσκευῶν τῶν ἐπιβατῶν. 'Ο ἐπιβάτης, σθιτὶς ἐπικαλεῖται τὸ εἰσιτήριον, δεσμεύεται ἐκ τού ἐν αὐτῷ περιορισμού τῆς εὐθύνης τού θαλασσίου μεταφορέως καὶ ιναὶ ἀποφύγῃ τὸν ἐν λόγῳ περιορισμοῦ — ἐνάγων ἔξ οἰονεὶ ἀδικήματος — χρεωστεῖ ν' ἀποδείξῃ διαρεῖσαν ἀμέλειαν τού θαλασσίου μεταφορέως, ὡς ἔκρινεν τὸ 'Ακυρωτικὸν (13 'Ιουνίου 1955), ὡς καὶ τὴν ἥν ὑπέτι ζημιάν. 'Ἐπι τού θέματος τούτου, τὸ 'Ἐμποροδικείον τού Σηκουάνα (16 'Ιουνίου 1958) ἔκρινεν, δῆτι ἡ ἀπόσπασις τού κλείθρου τῆς βαλίτας συνιστᾶ γειοτέρευταν μάνων μάτης τῆς ὑπογερέωντος τού με-

ταφορέως περιοριζομένης εἰς τὴν δοπάνην τῆς ἐπισκευῆς καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ὄγοράν νέας τοιωτῆς καὶ μὴ ἐπεκτεινομένης — ἀνεύ ἀποδείξεως ἐπὶ τῶν ἐκ τῆς βαλίτσας ἔξαφανισθέντων ἀντικειμένων.

Η έκ τού οίονει ἀδικήματος εύθυνη τού πλοιοκτήτου ἑδράζεται εἴτε ἐπὶ τῶν ἄσθρων 1382 καὶ 1383 τού Ἀστικού Κώδικος, ἐν συνδρομῇ ἀποδειχθέντος πταίσματος εἴτε ἐπὶ τού ἄσθρου 1384 παρ. I τού Ἀστικού Κώδικος ἐν μη συνδρομῇ πταίσματος, πηγάζουσα ἐπὶ τῆς λεγομένης «ἀντικειμενικῆς» εύθυνης, τού πλοιοκτήτου θεωρουμένου ως θεματοφύλακος τού πλοίου, ιδιότητος παρεπομένης ἐκ τῆς ἐπὶ τού πλοίου κυριότητος. Ἐπὶ τού πεδίου τῆς ἐκ τού ἀδικήματος η τού οίονει ἀδικήματος ἔναγωγῆς, ἔνθα ὑποθετικῶς ἀπομαρκύνεται τις τού δεσμού, ὅστις συνδέει τὸ ἐπιβάτην μετὰ τού θαλασσίου μεταφορέως, η θέσις τού ἐπιβάτου είναι ἀνάλογος πρὸς τὴν θέσιν παντὸς τρίτου μη τελούντος ἐπρογενεστέρῳ συμβατικῷ δεσμῷ μετὰ τού μεταφορέως. Αἱ κατώτερω μνημονεύμεναι ἀποφάσεις ἀφόρων τού ἐπιβάτας, μη ἐπικαλουμένους τάς ῥήτρας τῶν εἰσιτηρίων των, ἀλλὰ τάς γενικάς ἀρχάς τῆς συμβατικῆς εύθυνης, η τρίτους τάς αὐτάς ἀρχάς ἐπικαλουμένους, διότι στερούνται δεσμού συμβατικού μετὰ τού θαλασσίου μεταφορέως.

Τὰ κείμενα τοῦ νόμου ἔχωσιν οὕτω:

Αρθρον 1382: «Πᾶσα πράξις οἰουδήποτε ανθρώπου, ητις προξενεῖ εἰς τρίτον ζημιάν, ὑποχρεοὶ ἐκείνον, ὅστις τὴν προύξενησεν ὑπατίων, εἰς ἀπόκαταστασίν.

Αρθρον 1383: «Εκαστος είναι υπευθυνος της ζημιας ην προύκλασεν ου μόνον διά πράξεως του, ἀλλ' εἰσέτι καὶ ἔξ αμελείας ἡ ὀλιγωρίας».

Αρθρον 1384: «Εὐάγρων ψεισταται ου μόνον διά τὰς ζημιας ἀς τις

Άρθρον 1384: «Ευσυνή υφισταται σο μονον οια τας ζημιας απ τις προδυνησην δι' ιδιας ένεργειας, άλλα και δι' Εκείνας οι πραξένπραν απομιν δι' α εύθυνεται η πράγματα τελουόντα ύπο την παραφυλακή αύτων».

Η έκ τού σημερου 1384 εύθυντων τού πλειοκτήτου τεκμαίσταν έκ της

Η τετραήμερη πολιοτίκητου τεκμιρεται εκ της κυριότητος έπι τού πλοίου, ούτινος θεωρείται νομικώς όχι έχων τὴν παραφυλακήν. Είχεν ύποστηριχθή, ὅτι τὴν φύλαξιν ἔχει ὁ πλοιάρχος, τοῦτο δημαρχός ἀπέρριφθη ὑπὸ τοῦ Ἀκρωταίκου ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, ὅτι ὁ πλοιάρχος ὡς προστεθείς ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου δὲν δύναται ἐν ταύτῳ να ἔχῃ καὶ τὴν φύλαξιν τοῦ πράγματος. 'Ἡ θεωρία καθ' ἦν ὁ πλοιοτίκητος ἔχει τὴν φύλαξιν τοῦ πλοίου, δὲν είναι ἄκαμπτος. 'Ἡ τοιάύτη ίδιότητος τοῦ πλοιοκτήτου δὲν συντρέχει ὀσάκις ούτος μὲν δὲν είναι ἀκόμη κύριος, ἔτερος δὲ εἶναι ὁ ἔχων τὴν παραφυλακήν τοῦ σκάφους. Οὔτω, ὁ πλοιοτίκητης προσκαλεῖ προσωπικότητα τίνα νὰ παραστῇ εἰς τὴν καθέλκουσιν τοῦ σκάφους. Κατά τὴν διάρκειαν τῆς καθελκύσεως συνεπειδεὶς ἀτυχήματος, τραυματίζεται ὁ προσκληθείς. 'Ασφαλῶς δὲν εὐθύνεται ὁ πλοιοτίκητης. Συμβατική σχέσις ἔξι ἄλλου μεταξὺ τοῦ ναυπηγείου καὶ τοῦ προσκληθέντος δὲν υψίσταται. Μετά ταῦτα, ἀνάκυπτε τὸ ἔρωταμα ἐνδιχομένως ἔξι ἀδικήματος εὐθύνης τοῦ ναυπηγείου. Τὸ ναυπηγείον ἐλα-
δεῖν ἀπάντα τὰ ἀναγκαῖα προφύλακτικά μέτρα καὶ οὐδὲν πταίσμα αὐτοῦ συντρέχει. 'Ἐντεῦθεν, ἀποκλείεται ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἄρθρου 1382

EΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

**ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR
MOSNY & C°**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

ΕΑΛΗΝΙΚΟΤ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝ

DE RIO
EN REIRAIKI

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος. Ἀπομένει τὸ ἄρθρον 1384. Τὸ Πρωτοδικεῖον τῆς Sables d' Οἰονία ἀπέφηντο (30 Μαρτίου 1960), ὅτι τὸ ναυπηγεῖον εὑνήνεται ως θεματοφύλαξ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ κατά τὰ 50% τῆς ἀποζημίωσεως, διότι τοῦ τραυματισθέντος οίκειοθελῶς στέρεσαντος, εἰς τὴν χρήσιν τοῦ πράγματος, δέον οὕτος νὰ φέρῃ τὸ ἔτερον ἥμισυ τῆς ζημιας.

Τότε Ακυρωτικόν ἐπεκύρωσεν ἔτισης ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου τῆς Λίξ (8 Ιανουαρίου 1959) διὰ τῆς ὅποιας ἀπερρίπτετο ἡ ἀγωγὴ ὑπαλλήλου τροφοδότου, ἐναγαγόντος τὸν πλοιοκτήτην εἰς ἀποζημίωσιν διὰ τραυματισμὸν ἐπισυμβάντα ἐπὶ πλοίου ἐπιτάκτου ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως, (ἐπέρθειτο περὶ ἐπιτάξεων - ναυλώσεων) κριθέντος, διτὶ διὰ τῆς ναυλώσεως ὁ ἐκναυλωτής πλοιοκτήτης ἀπεστερήθη ὑπὲρ τῆς κυβερνήσεως, τῆς παραφυλακῆς τοῦ πλοίου.

Έλέχθη ἀνωτέρω διτι εύθυνεται τις ἐκ τοῦ εἰς αὐτὸν ἀνήκοντος πλοίου, ἀργεὶ ὅμως ἡ ἐκ τοῦ ἄρθρου 1384 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος εὐθύνη, δοσάκις τὸ πράγμα δι' διτι εύθυνεται ἔσχε ρόλον δῶλα παθητικὸν καὶ ἀδρανῆ ὡς ἔκρινεν τὸ Πρωτοδικεῖον τῆς Δουγκέρκης (9 Ὁκτωβρίου 1957). Ὁ ἐπιβάτης, ὁ τραυματισθεὶς λόγω πτώσεως ἐντὸς κύτους, ἀφεθεντος ἀνοικτοῦ πρὸς ἀερισμὸν τοῦ ἐντὸς αὐτοῦ φορτίου, ἐδίκαιωθη εἰς ἀποζημίωσιν παρὰ τοῦ Ἐμποροδικού Μασσαλίας (4 Ἰανουαρίου 1957) παρὰ τὸν κατὰ κόρων προβληθέντα ἀδρανῆ ρόλον τοῦ πλοίου, ὡς ἐκ τῆς γενομένης δεκτῆς ὑποχρεώσεως τοῦ μεταφορέων νὰ τηρητὸ πλοίον κατὰ τρόπουν, ὃστε τοῦτο νὰ μὴ προξενῇ ζημίας εἰς τοῦ μεταφερομένους ἐπιβάτας. Τὸ Πρωτοδικεῖον τῆς Ρουέν (8 Νοεμβρίου 1954), ἔκρινεν ὅτι ὁ πλαιοκτήτης δὲν εύθυνεται διὰ ζημίας προκληθεῖσας ἀπὸ Ἑκρηξιν, ἐπιουσινάσσαν ἐπὶ τοὺ σκάφους, συνεπειαὶ ἐργασιῶν ἐκτελουμένων ὑπὸ χερσαίας ἐπιχειρήσεως. Ἐκριθή διτι δὲν ἦτο Ἑκρηξις τοῦ σκάφους, ἀλλὰ ἐκρηξις ἐπὶ τοὺ σκάφους.

Έπισής, άργει η ευθύνη τού καθηλασσίου μεταφορέως κατά τό άρθρο 1384 τού 'Αστικού Κώδικος, δσάκις τό απύχμησ οφείλεται εις ένέργειαν τρίτου τινός ή εις τυχαίον περιστατικὸν ή περιστατικὸν ἀνωτέρα βίας. Οὕτω, ἀπερρίθη ή κατά τού πλοίου ἀγωγή ἀπό τό 'Εφετείο τού 'Οράν (16 Μαΐου 1958) εις περίπτωσιν καθ' ἥν δ τραυματισμόδιο ωφείλετο εις τρομοκρατικὴν ἀπόπειραν. Αὕτη θέωρηθή ώς συνιστώσαν ἀνωτέραν διαν, ἀπαλλάσσουσαν τόν μεταφορέα τῆς ὑποχρεώσεως ἀσφαλούς μεταφοράς τού ἐπιβάτου.

Τέλος, άποκλείεται ή εύθυνη τού θαλασσιού μεταφορέως δσάκις τό αύτούχημα όφειλεται είς πταίσμα τού τραυματισθέντος ή είς ένέργειαν αυτού της άποκλειστικώς. Ενδιαφέρουσα είναι ένταῦθα ή περίπτωσις τού υπαλλήλου τού παραλήπτου τού φορτίου, έπιβάντος τού πλοίου πρός ζεξακρίβωσιν της ποιότητος αυτού. Έγκαταλείπων ούτος τό πλοίον, έχρησιμοποίησε την σανίδα, ητης συνέδεε τό πλοίον με την προκυμαίαν. Ή σανίς έταλαντεύθη, ο δέ υπαλλήλος έπεσε πρός τά όπισα, τραυματισθείς σοδαρώς. Ο πλοιοκτήτης ένήχθη ώς έχων την παραφυλακήν της σανίδος. Ο ένάγων παρεδέχθη οτι ένήργησεν ούχι σωφρόνως, ίσχυρισθή δώμας, οτι ή ένέργειά του, δέν ήτο (διά τὸν πλοιοκτήτην) άπροόπτος ούτε άναπόφευκτος. Τό Εφετείον της Rennes (8 'Οκτωβρίου 1958), έκρινεν ἀντίθετως, οτι ή άδειξα και ἄφων χρησιμοποίησις της σανίδος παρ' ἀτόμου ειδήμονος τῶν ναυτικῶν πραγμάτων, ἀπέτελει γεγονὸς κανονικῶς μὴ δυνάμενον νά προβλεφθῇ ύπο τού έχοντος την παραφυλακήν τού σκάφους και κατέτησε τὸν τραυματισμὸν ἀναπόφευκτον. Έκρινεν ὡσάυτως, οτι τὸ μέσον τούτο της μετά τῆς ξηρᾶς ἐπικοινωνίας, συνθέτατα χρησιμοποιύμενον ύπο τῶν πλοίων, ἀπήτει δέ ἐλάχιστον τη αἰσθημα ἴσορροπίας και ἐπίδοσιν. Τό 'Α-

κυρωτικόν (30 Μαΐου 1960) ἐπεκύρωσε τὴν ἐφετειακὴν ταύτην ἀπόφεσιν.

Όμοιώς έκριθη είς αλλην περίπτωσιν. Πλωτός γερανός, κινούμενος ἐν τῷ λιμένι προσεγγίζει πρὸς τέσσαρα ρυμουλκά προσδεδεμένα παραλλήλως ἀνά δύο, πλησίον προκυμαίας τινός. Διαπλέους, δημιουργεῖ ταλάντευσιν τῶν ρυμουλκῶν καθ' ἣν στιγμήν, τρόπος τις διήρχεται ἀπό τοῦ ἔνός ρυμουλκοῦ εἰς τὸ ἔτερον. Ο τρίτος οὖτος τραυματίζεται συνθιβέντος τοῦ ποδός του μεταξὺ τῶν δύο ρυμουλκῶν. Τό Ἐφετεῖον τῆς Καὲν (29 Ὁκτωβρίου 1957), ἔκρινεν, ὅτι οὗτος ἔτέλει ἐν πτάσματι ἀσυγγνώστῳ δι' ἐπαγγελμάτιν ναυτικὸν καὶ τὸ Ἀκρωτικὸν ἔκρινεν (29 Ὁκτωβρίου 1960), ὅτι ὁ γερανός δὲν ὑπῆρχεν τὸ ὄργανον τοῦ τραυματισμοῦ ἢ ὑπὸ τὴν ἐπιδρασιν αἴτιας μηδ δυναμένης νὰ καταλογισθῇ εἰς αὐτόν, ἐν προκειμένῳ τῆς ἐνεργείας τοῦ τραυματισθέντος, ἥν οὐδὲν νὰ προβλέψῃ οὐδὲν ν' ἀποφύγῃ ἡδύνατο. "Οθεν, δὲν συνέτρεχεν εὔθυνη ἐκ τοῦ ἄρθρου 1384 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Ζημία ἐξ ἀστικού ἀδικήματος.— Τρίτος ζημιώθεις λόγω συμβατικού δεσμού μετά τοῦ ἐξ ἀδικήματος εὐθέως ζημιώθεντος.— Οὐκ εὐθύνη ζημιώσαντος εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ τρίτου λόγω ἐλλειψεως αἰτιώδους συναφείας.

Πλοίον εύθυνόμενον εἰς ἀποζημίωσιν προκυμαίας, ητις ύπέστη ζημίας συνεπειά τῆς ἐπί αὐτής προσκρουσών του, εὑδύνεται ἐπίσης εἰς ἀποζημίωσιν τρίτου, ύποστάντος ζημίας, διότι δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν προκυμαίαν, ὡς εἶχεν συμφωνῆσει μετά τοῦ ιδιοκτήτου αὐτῆς;

‘Η ἑκταῖς τῆς εὐθύνης τοῦ ἐν ἀμελείᾳ εὐρισκομένου ἀπετέλεσε τὸ ἀντίκειμον ἀποφάσεως τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας Ὀρλεάνης. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ δίκην, ἡ ἑταῖρις Σέλλα εἶχε συμφωνήσει μετά τῆς Τέξας Πάιπλιν Κόμπανου, ὅπως ἡ τελευταῖα αὕτη θέση εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Σέλλα τὰς εἰς Πίλοτασιν, ἀντλητικάς ἔγκαταστάσεις προκυμαίας, διὰ περίσσοδον πέντε ἑτῶν, ἐπὶ ωρισμένῳ ἀνταλλάγματι.

Κατά Μάρτιον 1961, και δή την προτεραιότητα της έναρξεως της ύπο της Σέλλα χρησιμοποίησεως τῶν ἐν λόγῳ ἔγκαταστάσεων, τὸ ὑπὸ ἀγγλικῆν σημαίαν «*Tympoumou*», προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προκυμαίας καὶ προεκάλεσεν ζημίας εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἔγκαταστάσεις, εἰς τρόπον ὅστε η Σέλλα ήναγκάσθη νά ἔξεύρη ἄλλον τρόπον μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων της. Προς ἀπόλυτην τῶν ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης ζημιών τῆς Σέλλα, αὐτῇ ἐνήγαγε τὸν πλοιοκτήτην, Ισχυριζομένη, ὅτι ὑπεδηλήθη εἰς διπάνας ἵνα μεταφέρῃ τὰ καύσιμα κατ' ἄλλον τρόπον. «Ο πλοιοκτήτης ἀποκρούων τὴν ἀγωγὴν ἦτασσε τὸ διά συνοπτικῆς διαδικασίας ἀπόρριψιν τῆς, ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι δὲ ἐν ἀμελείᾳ εύρισκόμενος δὲν εὑδύνεται ἔναντι τρίτου, οὐτινος ἡ ἀπάτησις πηγάζει ἐκ συμβάσεως μετὰ τοῦ τρίτου.

Τὸ δικαστήριον, δεχθὲν τὴν ἔνστασιν τοῦ πλοιοκτήτου, ἔκρινεν ὅτι τὸ ἀστικὸν καὶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον, τόσον τὸ τῶν πολιτεῶν ὅσον καὶ τὸ ὁμοσπονδιακὸν δίκαιον, εἶναι ἐνιάδιν ἐν τῇ διδασκαλίᾳ, ὅτι ἡ ἔξ ἀδικήματος ζημιά, δὲν καθιστᾷ τὸν ἀδικήσαντα ὑπεύθυνον ἔναντι τρίτου, διὰ μόνον τον λόγον ὅτι ὁ τρίτος ἐτέλει ἐν ἀγνώστῳ τῷ ἀδικήσαντι συμβατική σγέσει.

Τὸ δικαστήριον ἀνηνέχθη εἰς σειρὰν προηγηθεισῶν ἀποφάσεων ἐπὶ

"SLIP" FUEL OIL ADDITIVES

Τὰ «βελτιωτικά» "SLIP" έμποδίζουν τὸν σχηματισμὸν καταλοίπων καὶ διαλύουν τὰ ὑπάρχοντα τοιαῦτα. 'Ελαττώις οὐ τὴν ἐπιφανειακὴν τάσιν, βελτιώνουν τὸν φεκασμὸν καὶ αὔξανουν τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ καυσίμου. Εἶναι τὰ μόνα ποὺ περιέχουν καταλύτην διὰ μίαν τελείαν καῦσιν.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ: Μοναδικών και όποτε λεγιστικών προϊόντων διά την τελείαν καῦσιν των βαρέων πετρελαίων.

ΤΟΛΕΣΙΠ: Μετατόπιση και αντιτελεστηρικού προτύπου στα ΗΠΑ γενικά και
ΔΙΕΣΙΠ Ε: Διὰ τὴν τελείων κακώπικην τοῦ πετοεδάσιου εἰς ψυχαγώγη Ντέζελ

SLIP XUMIKON PROTON ΕΤΑΛΕΙΝΕΤΟΣ ΗΛΙΟΒΑΛΩΝ

ΧΗΜΙΚΑ ΔΙΑΛΥΤΙΚΑ ΔΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΝ ΠΕΤΡΑΛΟΙΔΕΣΑΜΕΝΩΝ, ΔΙΠΥΘΩΜΕΝΩΝ, ΒΑΘΕΙΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ,

SLIPCLEAN-M: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΝ γαλάκτωμα διά τὸν καθαρισμὸν καταδοίπων πετρελαίου, διὰ χρήσεως τοῦ BUTTERWORTHING ἄγνωστον καταστηματικὸν (πετρελαίου) τὸν λόγον. Αὖτις εἶναι εὔχεται πολλούν αὔτοις καυτοποιῶν αὔτοις πετρελαίοιν.

SLIPCO 6900: Δυναμικό διαποστικό τών καταλόγων πετρελαίου εις δεξαμενάς, διπυθμένους και βαθείας, ρυπαρά ρευστά

SLIPCLEAN-AA: Διαχωριστήρας και σύγωνος. Διὰ τὸν καθαρισμὸν διαχωρισμένων ἐκ λιπαρῶν ἔλαίων, ζωτικῆς, Ιχθυϊκῆς καὶ φυτικῆς προελεύσεως.

LUBCLEAN L-1 Αυστηρός, αποτικός, αφλεκτός μη περιεχόν καυτούτων όλων.

SLIPCLEAN-L: Σίτα των καυστρίδων σεςαρμένων περιεχουσών LATEX

SLIP GROUP OF COMPANIES

34, GREAT ST. HELEN'S, BISHOPSGATE

LONDON E.C. 3

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

τού θέματος και δή είς άπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῆς Πολιτείας τῆς Λουσιάνας, εἰς ἣν ὁ ἐνάγαν πίστην εἶχεν ισχυρισθεῖ διὰ δυνάμει συμβάσεως μετ' ἄλλου καταρτισθείσης εἶχεν ἀναλάβει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπισκευάσῃ καὶ νὰ συντηρῇ γέφυραν, διὰ αὐτῆς εἶχεν ὑποστῆ ζημιὰς ἐκ πράξεως τοῦ ἐναγομένου, διὸ συνεπῶς ἐδικαίουτο νὰ ἐναγάγῃ εἰς ἀποζημίωσιν. Τὸν ἵσχυρισμὸν τούτον ἀπέρριψεν τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον τῆς Λουσιάνας ἐπὶ τῆς αἰτιολογίας, διὰ τοῦτο εἶναι θεμελιώδης κανὼν τοῦ Δικαίου, διὰ ὃ οὐδὲν δικαιούεται εἶναι ὑπεύθυνος μόνον διὰ τὸ εὔθυ καὶ ἔγγυς ἀποτέλεσμα τῆς ἀδίκου πράξεως καὶ διὰ εἰς ἣν περίπτωσιν τρίτος ζημιούται, διότι προϋπήρχε συμβατικὴ ὑποχρέωσις πρὸς τὸν ἄδικοντος ζημιαθέντα, η τοιούτη ζημιὰ εἶναι ἔμμεσος καὶ ἀπωτέρα.

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δημοσιεύοντες τὴν ὀντωτέρω ἀμερικανικὴν ἀπόφασιν, ἐπισύρουμεν τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῆς δημοιότητος τοῦ ἀμερικανικὸν δίκαιου μὲ τὴν παρ' ἡμίν διδασκαλίαν περὶ αἰτιώδους ουναφείας μεταξὺ πράξεως καὶ ζημιογόνου ἀποτελέσματος. «Ἐνδιαφέρον εἶναι διὰ καίτοι περιπτωσιολογικῶν — ἐμπειρικῶν θά ελεγε τοῦ — τὸ ἀμερικανικὸν δίκαιον δύεται ἐν τούτοις, εἰς τὰ αὐτὰ συμπεράσματα πρὸς τὸ ἡπειρωτικὸν δίκαιον, ὅντε τῶν μακροτάτων θεωρητικῶν ουζηπτῶν καὶ τῶν λεπτότερων ἐννοιολογικῶν διακρίσεων, τῶν Γερμανῶν — κυρίως — νομικῶν.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ (ἐπισκόπησις)

1. Ο δημιουργήσας κατάστασιν ἐπικίνδυνον δὲν ὑπέχει μόνον ὑποχρέωσιν ἔγκαιρου προειδοποίησεως τῶν προσεγγιζόντων τὴν ἐπικίνδυνον περιοχὴν, ἀλλ' ὑποχρεούται νὰ ἀρρι τὸν κίνδυνον. Κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἀξιώματος τούτου, ἐκριθῆ διὰ ἡ ἐταιρία φορτεκφορτάσεων πλοίων, ἡ χρησιμοποιούσα ὑπόστεγον ἐπὶ τῆς προκυμαίας, εὐθύνεται διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν χρησιμοποιούντων τὸ ὑπόστεγον καὶ ἀνέ τοῦ συμβατικῶν ἀνείλημμένης ὑποχρέωσεως πρὸς τοῦτο. Εὐθύνεται οὕτω εἰς ἀποζημίωσιν ὅδηγον φορτηγοῦ αὐτοκινήτου, διότις ἐτραυματίσθη ἐκ πτώσεως, διότι ὠλίσθησεν ἐπὶ τὸν ἔδαφος, ὅπερ ἡτο ὀλισθηρὸν ἀπὸ ὄλικὴ φορτεκφορτάσεως (Ἐφετείον Λονδίνου 7.10.1961).

2. Η χρονοτριβή, ἡ προκληθεῖσα δι' ἐπισκευὰς χρονοναυλωμένου πλοίου, καταστάντος ἀναυστήρου, δὲν παρέχει εἰς τὸν χρονοναυλωτὸν τὸ δίκαιον νὰ λύσῃ τὴν σύμβασιν καὶ ἀνείσεται παρατείνωνται. Τὸ δίκαιόν της ἐν τῇ περιπτώσει τούτη ἀμέσου λύσεως τῆς συμβάσεως ὑφίσταται, μόνον ἀν ὃ ἀπολεσθεῖς χρόνος δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἔκπλήρωσιν τοῦ οἰκονομικοῦ σκοπού, διὸ ἐπεδίωκεν ἡ σύμβασις ναυλώσεως (Ἐφετείον Λονδίνου 20.12.1961).

3. Σταθερώς νομολογεῖται, διὰ ἡ εὑδόνη τοῦ θαλασσίου μεταφορέως διὰ τὴν ἀξιοπλότων τοῦ σκάφους, δὲν αἱρεται ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ τὸ πλοίον παρεδόθη προηγουμένως εἰς ναυπηγείον πρὸς ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν (ἅποψις πρὸς ἀσκησην due diligence). Ή εὐθύνη παραμένει κανείσεται ἡ ἀναξιοπλοία φρείλεται εἰς πταῖσμα τῶν τεχνικῶν τοῦ ναυπηγείου (Βουλὴ τῶν Λόρδων 7.2.1961).

4. Ἐπὶ ἀσφαλίσεως ἐμπορευμάτων ὁ ὄρος «ἐντὸς τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου ἐπὶ τῆς Ἑρᾶς ἡ εἰς τὴν θάλασσαν συνιστᾶ τὴν πρὸς ἀποζημίωσιν ὑποχρέωσιν τοῦ ἀσφαλιστοῦ, ἔναν ἡ ζημία ἐπισυμβῆ ἐντὸς τῶν οὕτω καθοριζομένων δρίων. Οὕτω, ἐπὶ πλοῦ εἰς ἀπόστασιν 28 μιλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, ἐκριθῆ διὰ ἀρρεγῆ ὑποχρέωσις τοῦ ἀσφαλιστοῦ. Αἱ νῆσοι τῆς Μάγχης Guernsey καὶ Jersey, δὲν θεωρούνται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δρου τούτου, ὡς περιλαμβανόμεναι εἰς τὴν ἔκφρασιν «'Ηνωμένου Βασιλείου» διότι χαρακτηρίζονται ὡς «Channel Islands» (Ἐφετείον Λονδίνου 18.11.1961).

ΔΕΝΔΕΑΣ & ΤΡΑΚΑΣ

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Σταδίου 7 - ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 230-610, 229-183

Γενικοὶ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ
SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD.

SPERRY

Τὸ μόνον ἐν 'Ελλάδι ὑπεύθυνον συνεργείον διὰ τὴν συντήρησιν καὶ ἐπισκευὴν προϊόντων SPERRY.

Τὸ εἰδικῶς ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ H.P.A. ἐκπαιδευθέν προσωπικόν μας σᾶς ἔγγυαται τὴν ἀνωτάτην ποιότητα ἐργασίας ὑπὸ τοὺς καλυτέρους δυνατοὺς δρους.

'Αναλαμβάνομεν ὑπεύθυνως τὴν ἔγκατάστασιν, ἐπισκευὴν καὶ συντήρησιν πάσης φυσεως ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν πλοίων, ἢτοι: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ, ΓΥΡΟΠΙΛΟΤΩΝ, PANTAP, ΛΟΡΑΝ, ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ, ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ, ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ.



'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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΝΟΤΑΡΑ 77

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΖΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ "Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδλήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. ἀπέρι προσελκύσεως ἔξιναν κεφαλαίων, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Νικόλας Μ.» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν «Nicholas M.») 7990 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Φοῖνιξ», ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Πήγασος» (κ. Εὔτ. Γκούμας).

2. «Μαρία Γ. Γεωργιλῆ» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Milles», νεοαγορασθέν) 8799 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Γεωργιλῆν.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμστερνταμ καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Σιπτικῆς Ντεβελόπμεντ Κορπορέΐσον» (διαχείριστις κ. I. K. Καρρά) καθελκύσθη τὴν 20ὴν Ὁκτωβρίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Δήλιαν Ἀπόλλων» 16.500 τ. γκρός, ἀδελφὸν τοῦ τελοῦντος ἐν ὑπηρεσίᾳ «Δήλιαν Σπίριτ». Ἐπὶ τοῦ καθελκυσθέντος τάκερ ψώφῳ ἡ Κυανόλευκος.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Parima» 7543 τ. γκρός, 8786 τόννων δ.ω., καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 75.000 λιρῶν. Περιστότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

—Ἐπίσης τὸ φιλλαδικὸν φορτηγὸν «Concordia» 2569 τ. γκρός, 4175 τόννων δ.ω., καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ σερβέν τοῦ 1958 (Δεκέμβριον) ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Βλαστού ἀντὶ τιμῆς 26.000 λιρῶν.

—Παρ' Ἑλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθησαν καὶ δύο ἀπόκιντα ἀλιευτικά: Τὸ γαλλικὸν «Angelus» 1131 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Σαΐν Μαλό, ὅπου εὑρίσκεται παρωπλισμένον, καὶ τὸ γερμανικὸν «Skoilembank» 546 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ παραλαβὴν εἰς γερμανικὸν λιμένα.

—Τὸ ἀπόκινητον γερμανικὸν ἀλιευτικὸν «Stralsburg» 570 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παραληφθὲν ἡδη εἰς γερμανικὸν λιμένα, ἐτέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη

Η ΔΙΚΑΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ



Ο κ. Αθέρωφ ἐπέδωσε, κατὰ τὴν εἰς Νέαν Υόρκην πρόσφατον ἐπίσκεψίν του, τὸν Ταξιάρχην τοῦ Φοίνικος εἰς τὸν διακεκριμένον "Ἑλληνα" ἐφοπλιστὴν καὶ χορηγὸν τῆς ναυτικῆς μας ἑκπαιδεύσεως κ. Κώσταν Μιχ. Λαιμόν. Ἀνωτέρω δύο φωτογραφίαι τῆς ἐπιδόσεως τοῦ παρασήμου καὶ τῆς Οἰκογενείας Μιχαὴλ Λαιμού μετὰ τοῦ κ. Αθέρωφ, μετὰ τὴν τελετὴν.

«Ερμῆς Πρωτοπόρος».

—Παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Περατικοῦ ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν μότορσπιτ «Exmoor» 5324 τ. γκρός, 9150 τόννων δ.ω., καὶ ναυπηγήσεως 1950, μὲ σερβέν Ὁκτωβρίου 1959, ἀντὶ τιμῆς 80.000 λιρῶν περίπου. Θά παραληφθῆ εἰς Ἀγγλίαν.

—Τὸ ἀδελφὸν τοῦ «Exmoor» ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Dartmoor» τῆς ἴδιας ναυπηγήσεως καὶ μὲ σερβέν Δεκέμβριού τοῦ 1959, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 89.000 λιρῶν παρὰ τοῦ γραφείου «Διαμ. Λαϊμός, Ατδ», τοῦ Λονδίνου, διὰ πελάτας του. Θά παραληφθῆ τὸν Δεκέμβριον ἐν Ἀγγλίᾳ.

—"Ηγοράσθη ἀκόμη παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Γερμανίαν, τὸ ἀπόκινητον γερμανικὸν ἀλιευτικὸν «Anna Busse» 532 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944.

—Παρὰ τῆς «Ηπειρωτικῆς Ἀτμοπλοίας» τοῦ κ. Ποταμιάνου ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν ἐπιβατηγὸν «Goodwin» 1255 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν. Πρόκειται περὶ ἀδελφοῦ πρὸς τὸ «Ηπειρος» σκάφους.

—"Ἐπίσης παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν καὶ μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Ἀμέρισαν, τὸ βελγικὸν φορτηγὸν «Jean-Marie» 5183 τ. γκρός, 9160 τ. δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1939.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων λιθεριανὸν φορτηγὸν «Κωνσταντίνος Β. 7214 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του εἰς λιμένα τῆς Ἀπωνιάς Ανατολῆς, μετωνομάσθη «Συλλάβα».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων (ἐταιρία «Λάμδα») νορβηγικὸν φορτηγὸν «Polygown» 7297 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Στάβακερ, ὑψωσε τὴν σημαίαν τοῦ Λιθανοῦ καὶ μετωνομάσθη «Ιωάννης Ασωτής».

—"Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων νορβηγικὸν φορτηγὸν «Bitten» 2.253 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, παραληφθὲν εἰς Βέντοπιλς μετωνομάσθη «Ιμμυ» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιθανοῦ.

—Εἰς Μιτερτάιλον παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Anisbay» 5.270 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941 καὶ ὑψώσαν τὴν σημαίαν τοῦ Λιθανοῦ μετωνομάσθη «Γιάννης».

—"Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Atlantic City» 5.281 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, παραληφθὲν εἰς Κάρδιφ καὶ τεθέν ὑπὸ σημαίαν Λιθανοῦ, μετωνομάσθη «Αχιλλες». Τὸ πλήρωμά του ἡσφαλίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν ἑταῖρον «Σάντα Μαρίνα» (διαχείριστις Οἶκου «Ν. Βερνίκος») ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Trewellard» 7266 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, παραληφθὲν εἰς Φάλμουθ ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Αρτεμών».

—Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Ἀγίας Λευκοπόλεως 7.030 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραδοθὲν εἰς Μανίλαν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη «Southern Star» καὶ ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν Οἶκον Χανδρῆ ἀγγλικὸν ἐπιβατηγὸν «Mona's Queen» 2.485 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, παρελήφθη εἰς Μπάρρους καὶ μετωνομάσθη «Barrow Queen», τεθέν ὑπὸ λιθεριανῆ σημαίαν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, μετὰ μίαν ριζικήν διασκευὴν του θά ἀποδῆ ἵνα ἀπὸ τὰ πολυτελέστερα τουριστικά πλοῖα τῆς Μεσογείου.

—Τὸ πωληθὲν εἰς ὀλλοδοποὺς φορτηγὸν «Τόξον» 7.242 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, παραληφθὲν εἰς Τορόντο ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Familius». Δὲν ἔγνωσθη ὑπὸ ποίαν σημαίαν ἐτέθη.

—"Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Φωτεινή Τσαβλίρη» 7.067 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς



“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”
 ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ
 (ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ) ΑΠΟ ΤΟΝ κ.
Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ : Mr. S. MYLONAS
 26 - 27 Conduit Street
 Mayfair LONDON W. 1
 Tel : Mayfair 26 46

σημαίας του Λιβάνου και μετωνομάσθη «Φρή Τρέιντερ».

—Τό ύπο λιβεριανή σημαίαν φορτηγόν «Ντελίς» 7.211 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, πωληθέν εἰς Ινδούς έφοπλιστάς μετωνομάσθη «Dubla Jayantin» και υψώσα την ινδική σημαίαν.

—Τό φορτηγόν «Αρι Ξ.» 7.210 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1945, μεταβιβασθέν εἰς αλλην ἑταίριαν παρεδόθη εἰς Βαλτιμόρην και μετωνομάσθη «Αριστέα». Ή λιβεριανή σημαία διετρήθη.

—Δύο ἀγόρασθέντα παρ' Έλληνων μικρά φιλλανδικά σκάφη «Eygia» 405 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1905 και «Marta» 494 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1879, παραληφθέντα εἰς Γδυνιάς τὸ ἔνα και εἰς Έλσίνι τὸ ἔτερον, ἐτέθησαν ύπο Έλληνική σημαίαν. Τό πρῶτον μετωνομάσθη «Αναστασία» και τὸ δεύτερον «Αργώ».

—Τό λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Οσεαν Τζέννυ» 11.349 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1952, μεταβιβασθέν εἰς ξένην ἑταίριαν μετωνομάσθη «Deborali». Ή λιβεριανή σημαία διετρήθη.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Οκτωβρίου ὑπεργάφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ύπο ξένας σημαίας, ἀλληλικῶν συμφερόντων:

«Φρή Τρέιντερ» (εκ «Φωτεινή Τσαδλίρη») ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 7067, ἀπὸ 22 Οκτωβρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ύπὸ τοῦ κ. Τσαδλίρη, «Ἀπτικός» ύπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 7.257, ἀπὸ 1 Οκτωβρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ύπὸ τοῦ κ. Δ. Παπαδημητρίου, «Ἀντώνης» ύπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 6.259, ἀπὸ 1 Οκτωβρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ύπὸ τοῦ κ. Μ. Λαιμού, «Γιάνι Ξυλάς» ύπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 10.051, ἀπὸ 18 Σεπτεμβρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ύπὸ τοῦ κ. Αχ. Χαλκούση, και «Μαριέττα» λιβεριανόν, τόνων γκρός 9221, ἀπὸ 13 Σεπτεμβρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ύπὸ τοῦ κ. Μ. Εύσταθίου.

Οὐτώ τὸ σύνολον τῶν ύπὸ ξένας σημαίας πλοίων, τῶν δῆποιων τὰ πληρώματα ξένους ἀσφαλίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 560, τόνων γκρός 5.242.063.

ΑΚΥΡΩΣΙΣ ΗΝΟΛΟΓΗΣΕΩΝ

Εἰδοποιήθη τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας δι' ἔγγραφου τῆς ἑταίριας Ραφ. Δ. Μελαχρινού καὶ Υἱών, διὰ ἀκροῦται ἡ νηολόγησις τοῦ φορτηγοῦ «Ασπασία» (εκ «Christine Bischoff») 2.015 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1941, διότι ἡ ἀγορὰ τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους ἐμπατιώθη.

—Ηκυρώθη ἐπίσης ἡ νηολόγησις τοῦ ύπὸ λιβεριανή σημαίαν δεξαμενοπλοίοι τοῦ κ. «Νάσσα» «Ἄριστον» 10.277 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1938. «Ἐγνώσθη, διὰ τὸ ἐν λόγῳ σκάφους θὰ ἐπιμηκυθῇ μετατρέπομενον εἰς «μπάλι - κέρριερ», διότε καὶ θὰ τεθῇ ύπὸ Έλληνική σημαίαν.

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΥΔΡΟΦΟΡΟΥ

«Απὸ τὴν ἐσχάραν τῶν Ναυπηγείων τῆς ἑταίριας «Ἄργω» εἰς τὸ Πέραμα καθειλκύσθη τὴν Κυριακὴν 21ην Οκτωβρίου ἡ πρώτη σιδηρᾶ ύδροφόρος, κατασκευασθεῖσα διὰ λ) σημείων τοῦ Ο.Λ.Π., τόνων 250. Δευτέρᾳ τοιαύτη θὰ κατασκευασθῇ ἐν συνεχείᾳ.

ΕΙΣ ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ..

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ης Οκτωβρίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» τοῦ Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλεν Τρέσσο» (ἐλλην. δεξαμ.) 16.460 τόνων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν). «Γουόρλεν Δέμα» (λιθ. δεξ.) 16.460 τόνων (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν). «Πολυτίμη Ανδρέαδη» (ἐλλην. δεξ.) 16.628 τόνων (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν). «Γουόρλεν Φελίτσια» (λιθ. φορτηγόν) 13.500 τόνων (ἐπισκευὴ κυρίας μηχανῆς). «Ράννερ» (λιθ. δεξ.) 38.545 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησης και ἐπισκευὴ λεθῆτων). «Λύκαιον» (λιθ. δεξ.) 47.121 τόνων (ἐπισκευὴ στοιχείων θερμάνσεως). «Φιλύν» (λιθ. δεξ.) 29.742 τ. γκρός (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησης). «Γουόρλεν Ἐντερτράϊ» (λιθ. δεξ.) 32.985 τόνων d.w. (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησης). «Φοιλέγανδρος» (ἐλλ. φορτ.) 28.000 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησης). «Γουόρλεν Ἰνχέριντας» (ἐλλην. δεξ.) 40.000 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησης). «Αντίπολις» (ἐλλ. δεξαμ.) 38.889 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησης). «Ηήριτος» (ἐλλην.) 8.443 τ. γκρός (δεξαμενισμὸς και μικροεπισκευαί). Καὶ «Ντάττον» (ἀμερικ.) τύπου «Βίκτορος» (ἐπισκευαὶ ἡλεκτρικῶν συσκευῶν γάστρας).

ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τῆς ύπηρεσίας στατιστικῆς συναλλάγματος και καταρτίσεως ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς Διευθύνσεως Οικονομικῶν Μελετῶν τῆς Τραπέζης Ελλάδος, τὸ ναυτιλιακὸν συναλλάγμα κατὰ τὸ πρῶτον ὀκτάμηνον τοῦ 1962 (Ιανουάριος-Αὔγουστος) ἀνήλθεν εἰς 73.233.000 δολλάρια, ἔναντι 67.228.000 δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου ὀκταμήνου τοῦ 1961. «Ἐμφανίζεται οὕτω μία αὐξησης ἐκ 5.995.000 δολλαρίων και κατὰ ποσοστὸν 8.93 %. Αναλυτικῷτερον τὸ εἰσαχθὲν κατὰ τὸ προαναφερθὲν ὀκτάμηνον ναυτιλιακὸν συναλλαγμα κατανέμεται ὡς ἀκολούθως:

Ναῦλοι ἐμπορευμάτων και εἰσιτήρια 9.053.000 δολλάρια, ἐμβά-

σμάτα ναυτιλομένων 24.218.000 δολλάρια, ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν 36.010.000 δολλάρια, ἀνεφοδισμοὶ και ἐπισκευαὶ 1.341.000 δολλάρια, εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα 1.089.000 και φορολογία ἐφοπλισμοῦ 1.522.000 δολλάρια.

Ἐκ τῶν ἐπὶ μέρους κονδυλίων προκύπτει ὅτι τὴν σημαντικωτέραν αὐξησιν παρουσιάζει τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὰ ἐμβάσματα τῶν ἐφοπλιστῶν, συγκρινόμενον μὲ τὸ ἀντιστοίχον τοῦ δικταμήνου 1961, ὅπερ ἦτο 30.112.000 δολλάρια. Σημειώνεται δηλαδὴ αὐξησης ἐκ 5.898.000 δολλαρίων και κατὰ ποσοστὸν 19.59 %. «Ἐπειτα τὸ κονδύλιον τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλομένων, τὸ διποίον παρουσίασε μικράν μόνον αὐξησην ἐξ 1.654.000 δολλαρίων, ητοι κατὰ 7.33 %.

Ἡ αὐξησης τῶν ἐμβασμάτων τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὡς ἔχομεν ἀναφέρει και ἀλλοτε, ὅφειλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι μέρος τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων ἔξοφλεται ύπὸ τῶν ἐνταῦθα γραφείων τῶν ἐπιχειρήσεων δι' ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων ἀποστελλομένων πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, ἐνώ και ὁ ἀθρόος ἐπαναπατρισμὸς συνεπάγεται εύρυτεραν συναλλαγὴν μετά τῆς ἔγχωριου οίκονομίας. Τέλος ὅφειλεται κατὰ σημαντικῶν μέρος εἰς τὴν διόγκωσιν τῶν ἐξόδων τῶν ἐφοπλιστῶν, λόγῳ τῆς συχνῆς ἐπισκέψεως αὐτῶν εἰς τὴν Ἐλλάδα και τῆς παραπάσεως τῆς ἐνταῦθα παραμονῆς τῶν ἐπὶ μῆνας ὀλοκλήρους.

Κατὰ περιοχὰς προελεύσεως τὸ εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συναλλαγμα κατανέμεται ὡς ἔξης:

«Εξ Ηνωμένων Πολιτειῶν 16.499.000 δολλάρια, ἐξ Ηνωμένου Βασιλείου 47.010.000, ἐκ χωρῶν τῆς E.O.K. 2.630.000, ἐκ χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Νομισματικῆς Συνεργασίας 1.248.000, ἐκ τῶν χωρῶν τοῦ Σοδιετικοῦ συγκροτήματος 3.933.000, ἐκ τῆς λοιπῆς Εύρωπης 854.000, ἐκ χωρῶν τῆς Μέσης Ανατολῆς 644.000 και ἐκ τοῦ κύπελού του κόσμου 397.000 δολλάρια.

Κατὰ τὸ ίδιον ὀκτάμηνον τὸ τουριστικὸν συναλλαγμα ἀνήλθεν εἰς 50.866.000 δολλάρια, ἔναντι 38.892.000 δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου δικταμήνου τοῦ 1961, και τὸ μεταναστευτικὸν εἰς 78.298.000 δολλάρια, ἔναντι 64.340.000 δολλ. τοῦ ἀντιστοίχου δικταμήνου τοῦ 1961.

ΤΟ ΕΛΛΗΝΟ - ΑΙΓΑΥΠΤΙΑΚΟΝ ΚΑΗΡΙΚΟΝ

«Ανεκοινώθη ἐκ τοῦ Υπουργείου Ἐμπορίου, ὅτι ἐπετεύχθη διακανονισμὸς μετά τῆς Αίγυπτιας Κυβεοήσεως, διπως ἡ ἐκ 3.600.000 δολλαρίων τετάρτη δόσης διὰ τὴν ἔξοφλησην τοῦ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἐλληνο-αἰγυπτιακοῦ κλήρογρος προκύψαντος ἐνεργητικοῦ ὑπολογίου υπὲρ τῆς Ἐλλάδος, καταβληθῆται μηματικῶς εἰς τέσσαρας ισοπόσους ἔξαμηνιας δόσεις. Εἰς τὸ ποσὸν τῶν 3.600.000 δολλαρίων περιλαμβάνεται και ἡ ἀξία τῶν ναυών τῶν ἐλληνικῶν πλοίων διὰ μεταφορᾶς διὰ λογαριασμὸν τῆς Αίγυπτου.

«Οις Whitwill είναι διευθύνων σύμβουλος τοῦ γνωστοῦ ἀπό τοῦ 1831 συσταθέντος ἐφοπλιστικοῦ και πρακτορειακοῦ Οίκου Mark Whitwill & Son Ltd.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Πληροφορούμεθα ὅτι ἐπερατώθη ἡ ἀποστολὴ τῶν πάσης φύσεως εἰδῶν πρὸς ἔξοπλισμὸν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρων Σύρου διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτῆς.

«Ἐξ ἄλλου, διὰ δωρεῶν διαφόρων Κυκλαδικῶν ἐφοπλιστῶν και διὰ τὸ πόρων τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, συμπληρώνται ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμὸς τῆς Σχολῆς εἰς ἐποπτικὰ μέσα διδασκαλίας τῶν μαθημάτων τῆς ναυτιλίας και τῆς ναυτικῆς τέχνης. «Ηδη ἐτοποθετήθη ὡς διοικητής τῆς Σχολῆς ὁ πλωτάρχης λιμενικός κ. Πασχ. Φουστέρης και συγκροτεῖται τὸ ἐπιτελείον, τόσον τοῦ διοικητικοῦ δσον και τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ αὐτῆς.

Οι ἐπιτυχόντες ὡς κάτωθι 38 πρῶτοι μαθηταὶ κατὰ τὰς εἰσαγωγικὰς ἔξετάσεις: N. Αρτης, N. Βουδούρης, I. Βούλγαρης, E. Γκοργιάνης, K. Γκούμας, X. Δαγρές, I. Δημητριάδης, H. Ζιώγας, N. Ηπιώτης, S. Καλαβρέζος, H. Καλλιάζης, P. Καραβιώτης, A. Κατσικάνης, A. Κατσουλάκος, S. Κοκκώσης, X. Κουρτίδης, G. Κυρκίνης, B. Λαμπτρινίδης, P. Λεμποτέσης, D. Λιούμης, N. Λουπτης, P. Μακρής, M. Μαμουλάκης, A. Μαραντίνος, N. Μαυρογιάνης, N. Νικολιάς, A. Νίνος, Γ. Παπαδάκης, Δ. Παπαδόπουλος, X. Παπαεφιόλου, E. Παπαμιαλιούδης, N. Παπακούνομος, K. Πεπάτης, P. Πετρόπουλος, Π. Ρούσσος, N. Σαλιβέρος, Γ. Χαραλάμπους και I. Ψύγκας, διετάχθησαν διπως παρουσιασθων τὴν 14νην Νοεμβρίου εἰς τὴν Σχολήν, τὴν δὲ ἐπομένην θὰ γίνῃ ἡ ἐπίσημος ἔνωρξης τῶν μαθημάτων.

—Ἐγκατεστάθη ὁ ἐργολάβος και ἡρχισαν αἱ ἐργασίαι ἀνεγέρσεως τῆς νέας πτέρυγος τοῦ μηχανουργείου τῆς Σχολῆς Ασπροπόρου. Εἰς τὴν πτέρυγα ταύτη θὰ ἐγκατασταθῇ τὸ ἀμφιθέατρον τῆς Σχολῆς, τὰ ἡλεκτρικὰ ἔργαστηρια, τὰ ἔργαστηρια ραδιοτεχνίας και ραδιολεκτρολογίας και τὰ λοιπὰ τεχνικὰ ἔργαστηρια.

—Ἐξ ἄλλου ἀπεστάλη εἰς τὸ Υπουργείον Δημοσίων «Ἐργων πρὸς έγκρισιν» η μελέτη τῆς ἀνεγέρσεως τοῦ ἑστιατορίου τῆς Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρων Κύμης. Διὰ τῆς ἀνεγέρσεως τοῦ ἑστιατορίου τούτου θὰ δοκιληρωθοῦν αἱ ἐγκαταστάσεις τῆς Σχολῆς, ούτως διστάσηται αἱ μαθηταὶ εἰς ἐκτός τῆς Σχολῆς οἰκηματα.

—Τέλος ἐπερατώθη ἡ πρώτη σειρὰ τῶν ἐν τῇ Σχολῇ τῆς «Υδρας ἀναληφθέντων ἔργων, διὰ τῶν ὀποίων διερρυθμίσθησαν και ἐσυγχρονί-

σθησαν οι χώροι ένδιαιτήσεως τών μαθητών τής Σχολής, ητοι οι κοινώνες, οι χώροι υγιεινής, αι αίθουσαι ψυχαγωγίας κλπ.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τό δεύτερον δεκαπενθήμερον τού λήξαντος μηνός 'Οκτωβρίου έχορηγήσαν ύπό τού Ν.Α.Τ. συντάξεις εις τούς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τού ναυτικού ἐπαγγέλματος και τάς οίκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Γεώργ. Π. Καμπούρην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 5 ἡμερών δραχ. 3.127 μηνιάως, 'Ελευθ. Π. Χατζῆμαννου, μὲ ὑπηρεσίαν 5 ἔτῶν, 10 μηνῶν και 24 ἡμερών, λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 1.160 μηνιάως, 'Ιωάν. Σπ. Γαλανόν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 2 ἡμερών δραχ. 1.792 μηνιάως, και Λώρη χήραν Γεωρ. Μάστορη μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 3 μηνῶν και 21 ἡμερών δραχ. 961 μηνιάως.

Εἰς μηχανικούς: 'Ιω. Λεων. Λειθαδᾶν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν και 22 ἡμερών δραχ. 3.649 μηνιάως, Κων. 'Ιω. Φλεμετάκην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 4 μηνῶν και 4 ἡμερών δραχ. 1.788 μηνιάως Γεώργ. Ζ. Καραδᾶν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν και 18 ἡμερών δραχ. 920 μηνιάως, 'Αντ. Δ. Ζουγανέλην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 1 μηνός και 27 ἡμερών δραχ. 1.526 μηνιάως.

Εἰς άσυρματούς: Γεώρ. 'Εμμ. Κανταρτζῆν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 2 μηνῶν και 7 ἡμερών δραχ. 1.624 μηνιάως και Μαρ. Σ. Σαρήν, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 11 μηνῶν και 15 ἡμερών δραχ. 3.540 μηνιάως.

Εἰς λογιστάς: Σπυρ. Κων. Πεταλάν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 1 μηνός και 27 ἡμερών δραχ. 3.314 μηνιάως και Νικ. Δ. Δέδερην, μὲ ὑπηρεσίαν 31 ἔτῶν, 10 μηνῶν και 1 ἡμέρας δρχ. 3.786 μηνιάως.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Στυλ. Δ. Καπετανανδρέαν ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἔτῶν, 2 μηνῶν και 17 ἡμερών, λόγω ἀτυχήματος δραχ. 625, 'Εμμ. Μ. Μπελχιδάνην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 11 μηνῶν και 15 ἡμερών δραχ. 625, Βασιλ. 'Ιω. Σμαράδην, θαλασητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 4 μηνῶν και 25 ἡμερών δραχ. 747, Κων. Γ. Σκανδάλην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 9 μηνῶν και 6 ἡμερών δραχ. 954, Δημ. 'Αν. Γκόφαν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 24 ἡμερών δραχ. 625, 'Ελενην χήραν Χρ. Χρυσοστόμου, ἀρχιθερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 5 μηνῶν και 1 ἡμέρας δραχ. 689, Θεοδ. 'Ιω. Καραντζῆν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 2 μηνῶν και 9 ἡμερών δραχ. 753, Γεώρ. Παν. Καρακιούλαξην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἔτῶν, 5 μηνῶν και 6 ἡμερών δραχ. 1.629, 'Αλεξ. Θ. Κοντομάρην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 7 μηνῶν και 18 ἡμερών δραχ. 809 μηνιάως, 'Ιω. Λεων. Γιαννίσην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 7 μηνῶν και 18 ἡμερών δραχ. 1.069 μηνιάως, 'Αρισ. Σπ. Βραδήνη, θαλασητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 5 μηνῶν και 28 ἡμερών δραχ. 890 μηνιάως, Φραγ. Γ. Δαλέζιον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 19 ἡμερών δραχ. 1212, 'Ηλ. Μιχ. Βαγιάνον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 2 μηνῶν και 8 ἡμερών δραχ. 1.656 μηνιάως, Αίκατερην χήραν Νικ. Καραλίνη, μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 3 μηνῶν και 28 ἡμερών δραχ. 625 μηνιάως, 'Αρισ. Β. Χατζῆμανην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 1 μηνός και 27 ἡμερών δραχ. 1.017 μηνιάως, Γεώρ. Δ. Μάστρακαν, θαλασητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 5 μηνῶν και 6 ἡμερών δραχ. 632, 'Ελενην χήραν Νικ. Πίστα, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 14 ἔτῶν, 8 μηνῶν και 4 ἡμερών δραχ. 746 μηνιάως, Χρ. 'Ιω. Βαρσαριάδην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 5 μηνῶν και 2 ἡμερών δραχ. 834 μηνιάως, Νικ. Δ. Κοτσανίτην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 10 μηνῶν και 12 ἡμερών δραχ. 1.519 μηνιάως, Γεωργίαν χήραν Δημ. Παπουτσή, μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 5 μηνῶν και 1 ἡμέρας δραχ. 730 μηνιάως, 'Ανασ. Γ. Γρυπαίον, μηχανοδηγόν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 8 μηνῶν και 28 ἡμερών δραχ. 959 μηνιάως, 'Ηλίαν Κων. 'Αναργύρου, κυβερνήτην μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 4 μηνῶν και 23 ἡμερών δραχ. 1.479 μηνιάως, 'Ιωαν. Δ. 'Αλεξίου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 14 ἡμερών δραχ. 700 μηνιάως, Δημ. Κ. Δαμιανάκην, μεμονωμένον ἐργάτην θαλάσσης, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 3 μηνῶν και 6 ἡμερών δραχ. 625, Μιλτ. Σπ. Κουρήνη, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 2 μηνῶν και 25 ἡμερών δραχ. 810 μηνιάως, Μαρίαν μητέρα Νικ. Τσακίρογλου, καθαριστού, μὲ ὑπηρεσίαν 6 ἔτῶν και 5 μηνῶν, δραχ. 625, Νικ. Στ. Μπουρμπούλην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 10 μηνῶν και 28 ἡμερών δραχ. 1.370 μηνιάως Βασ. Γερ. Δαλιέθον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 2 μηνῶν και 25 ἡμερών δραχ. 781 μηνιάως, Νικ. Π. Μανιάτην, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 10 μηνῶν και 27 ἡμερών δραχ. 1.245 μηνιάως, Κοσμάν Δ. Βούλγαρην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν και 9 ἡμερών, δραχ. 1.091 μηνιάως, Γεώρ. 'Ιω. Καραγιάνην, ξυλουργόν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 3 μηνῶν και 27 ἡμερών δραχ. 824 μηνιάως, 'Αρισ. Γ. Παπουτσήν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 18 ἡμερών, δραχ. 739 μηνιάως και Γρηγ. Μιχ. Σπιρεντζήν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν και 12 ἡμερών, δραχ. 853 μηνιάως.

ΟΡΕΣΤΗΣ Σ. ΣΒΟΡΩΝΟΣ

Κατατρυχόμενος ἀπό βαρεῖαν νόσον ἀπεβίωσε τήν 4ην 'Οκτωβρίου ὁ 'Ορεστης Σ. Σβορώνως.

Γόνος παλαιών Κεφαλληνιακής οίκογενείας, μετά τάς σπουδάς του ἐν 'Ελλάδι και 'Ελβετία και τήν παραμονήν του εις Λονδίνον ἐγκατεστάθη εἰς Ρωσίαν και διημύθυνε ἐπί μακρὸν τάς ἐργασίας τής 'Ελβετικής «Surveillance».

Τό 1928 ἐπανήλθων εἰς 'Ελλάδα και μέχρι τού 1935 διημύθυνε τό 1928 πειραιεί ρωσικόν γραφείον ναυλώσεων. 'Από τής θέσεως αὐτῆς ἐβοήθη τάς μέγιστα τήν ἐλληνικήν ναυτιλίαν κατά τά ἐπί έκεινα τής μεγάλης κρίσεως.

'Από τού 1935 είργασθη ως ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεί, μεταπολεμικῶς δὲ προσελήφθη εἰς τό Γραφείον 'Αθελεφών Μπέζη.

'Ο ἀποθανών Σβορώνως ἐγνώριζεν δύον διάγοι τά πρόσωπα και τά

πράγματα τής προπολεμικής Ναυτιλίας μας. 'Υπῆρξεν ἔνας καλός ἐργάτης αὐτῆς.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» (7.176 τ. γκρός και ναυτηγήσεως 1945): Κατευθυνόμενον ἔξι 'Αρχαγγέλου εις Καλαί μὲ φορτίον ξυλείας, ἔφασεν ἔξωθι τού Καλαί μὲ μεγάλην κλίσιν, λόγω τής ὁποίας και δέν ἐπετράπη ὁ εἰσπλούς του εις τὸν λιμένα. Τὴν νύκτα, δύμας, τής 26ης 'Οκτωβρίου, ἐπεκράτησε κακοκαρία και τό σκάφος παρασυρθέν ἔξωκειλε παρὰ τὴν θέσιν Κάπτ Μπλάν Νέζ, ἀφού προηγουμένως προσέκρουσεν ἐπὶ υφάλου ὑποστάν σοδαρὸν ρήγμα. Τὸ σκάφος κατεκλύσθη ἀπό τὰ εἰσρεύσαντα υδατα. Τό ἐν 30 ἀνδρῶν, ὑπὸ τὸν πλοιάρχον κ. Κωστάλαν πλήρωμα, ἀπεβιδάσθη εἰς τὴν ξηράν, ἐνῷ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ζάν Μπάρτ» και τίνα ρυμουλκὰ ἐπεχειρησαν νά διασώσουν τὸ πλοίον. Μίαν ήμέραν ἀργότερον τὸ σκάφος ἐκόπη εἰς δύο. ('Οκτ. 26 — 28)

«ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.» (1.866 τ. γκρός και ναυτηγήσεως 1929, ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου): 'Από Κέμι μὲ φορτίον ξυλείας διὰ Χούλλα ἔξωκειλε τὴν 24ην 'Οκτωβρίου ἐπὶ δράχων εἰς Βόρειον Νορδηγίαν και ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας. Ναυαγοσωστικὸν ἔσπευσεν ἐπὶ τόπου και παρέλαβε τὸ πλήρωμα. Πιθανότης διασώσεως τοῦ πλοίου και τοῦ φορτίου του δὲν ὕστειαν, δι' ὃ και ὑπεδείχθη ἡ ἐποίησις ἀμφοτέρων. ('Οκτ. 24)

«ΞΕΝΟΦΩΝ» (7.120 τ. γκρός και ναυτηγήσεως 1942): Μὲ φορτίον γαιανθράκων ἀπό Κάρδιφ διὰ Βενετίαν και ἐνῷ κατηγήνετο εἰς Βρέστην πρὸς ἀνεφοδιασμὸν μὲ καύσιμα, ἔξωκειλε μεταξὺ Σαίν Ματίε και φαροπόλιού λί. Πέιρρ Νουάρ, ὑποστάν μεγάλας ζημίας και ζητῆσαν ἀμέσων δούθειαν. Κύτη και μηχανοστάσιον κατεκλύσθησαν ἀπό τὰ εἰσρεύσαντα υδατα. Εἰκοσιν ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος παρελήφθησαν ἀπό μίαν πλοηγίδα, δραδύτερον δὲ ἐγκατέλειψαν τὸ σκάφος και οἱ ὑπόλοιποι ἄνδρες μετὰ τοῦ πλοιάρχου κ. Κλεούδη, παραληφθέντος ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Κυβερνήτης Σαρκώ». Τὸ σκάφος θεωρεῖται ώς «οὐλικὴ ἀπώλεια» και διαλύεται ἀπὸ τὴν ἐπικρατούσαν τρικυμίαν. ('Οκτ. 26 — 28)

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (λιθ. δεξ.): Ρυμουλκὸν προσέκρουσεν ἐπὶ αὐτοῦ εἰς Μοντεβίδεο και τῷ προεκάλεσε ζημίαν εἰς ἔνα ἔλασμα. ('Οκτ. 11)

«ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ» (δεξ.): Συνεκρούσθη εἰς 'Αρούμπαν μὲ τὸ ρυμουλκὸν «Αρικόκ» ὑποστάν ζημίας εἰς δεξαμενάς φορτίου. 'Ἐπραγματοποιήθησαν αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπισκευαὶ και τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Νέαν Υόρκην. ('Οκτ. 17 — 22)

«ΚΩΣΤΗΣ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ»: Προσήρξεν εἰς τὸν κόλπον Φούρκερο (τῆς νησίδος Σπαλματόρι), δησπου παραπλισμένον, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μὲ τὴν παλιρροιαν και ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε διὰ Μαύρην Θάλασσαν. ('Οκτ. 21)

«ΜΑΝΤΩ»: Συνεπλήρωσε τὰς ἐπισκευάς του εἰς Τζέδδαν και ἐλασθε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας. 'Η καθυστέρησις του εἰς τὸν ἐλόγω λιμένα φέρειται εἰς ἐκκρεμότητα πληρωμῆς διὰ σῶστρα. ('Οκτ. 14)

«ΜΑΡΑΘΩΝ»: Μὲ δλάβη τῶν μηχανῶν του, ἔθασεν εἰς τὸν Βόσπορον ρυμουλκούμενον ἀπὸ τὸ τουρκικὸν «Ινέμπολου». Αἱ ἐπισκευαὶ θὰ διεξαχθούν εἰς τὴν Κωνιτζούπολιν. ('Οκτ. 14)

«ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ»: 'Απὸ Πόρτ Σουδάν δι' 'Αλεξάνδρειαν συνεκρούσθη μὲ μικρὸν δηζελόπλοιον, ὅπερ και ἐθύσισθη. 'Εκ τῶν ἔνδεκα ἄνδρων τοῦ πληρώματος τοῦ δηζελοπλοίου διεσώθησαν οἱ ὀκτώ. ('Οκτ. 8)

«ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ»: Προσήρξε τὴν 5ην 'Οκτωβρίου εἰς Μορπάσσαν ὑποστάν ζημίας εἰς ἔλάσματα τῶν υφάλων του. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ διεξήκθησαν και τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ. ('Οκτ. 5 — 20)

«ΝΙΚ» (Λιδάνου): Αἱ ἐπισκευαὶ λέβητος, μηχανῶν και ἀντλιῶν συνεπληρώθησαν ίκανοποιητικῶς εἰς 'Άδεν. Αἱ ζημίαι των προηλθούντων ἀμέλειαν τοῦ πλωράματος. ('Οκτ. 22)

«ΟΥΑΙΤ ΚΛΑΟΥΝΤ» (λιθ.): 'Απὸ Κούζ Μπαίη δι' 'Εσουρέκα προσήρξε τὴν πρωτανή της 14ης 'Οκτωβρίου και ἐξήτησε δονήσεων ναυαγοσωστικοῦ. 'Η θέσις του δὲν ήταν ἐπικινδυνος, ἀνεμένετο δὲ νά ἀνέλκυσθη δονήσης και τῆς παλιρροίας. Μέχρι τῆς 21ης 'Οκτωβρίου αἱ προσπάθειαι ἀνέλκυσεων ἀπέδειχαν ἀνεπιτυχεῖς, παρεπτρήθησαν δὲ ρήγματα εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους, κάμψις ἔινιών ἐλασμάτων και διαρροή τοῦ Νο 4 κύτους. 'Η ἀνέλκυσις ἐπέτευχη τὴν 22αν 'Οκτωβρίου. Αἱ ζημίαι σκάφους και μηχανῶν εἶναι σοδαραί. Τὸ πλοίον θὰ ἔξερότωνε και είτη θὰ ἐρρυμουλκεῖτο εἰς 'Αγιον Φραγκίσκον δι' ἐπιθεώρησιν και ἐπισκευας. ('Οκτ. 14 — 24)

«ΟΥΡΠΑΙΑ»: 'Απέπλευσε τὴν 13ην 'Οκτωβρίου διὰ Γενόβαν εἰς Πόρτ Σουδάν, ἀλλ' ἐπανέλθει τὴν 15ην μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. 'Επισκευεισθὲν ἀπέπλευσεν ἐν νέῳ τὴν ἐπομένην. ('Οκτ. 13 — 16)

«ΠΗΓΑΣΟΣ»: 'Ερρυμουλκήθη τὴν 13ην 'Οκτωβρίου εἰς Βομβάην, ἔνθη δύται ἐπεχειρησαν νά ἔξετάσουν τὰ υφαλα, χωρὶς δύμως και νά τὰ κατορθώσουν, λόγω τῶν ρευμάτων. 'Υπεδείχθη ἡ ἔξειρεσις θέσεως ἐντὸς τοῦ λιμένος. 'Εν τῷ μεταξὺ θά εκσαρίζετο ἡ σῆραγξ ἀπὸ τὴν ἄμμον, ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ἐπιθεώρησις τῶν ἔδρανων και τοῦ ἄξονος. Κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας οἱ δύται ἐξήτασαν τὰ υφαλα και εύρον τὰ διπύθεντα ἀδλαβία. Διαφροῦ δὲν σημειούται, ειμή μόνον εἰς τὸ Νοσ διπύθεντον και τὴν σηραγγα. 'Ελάσματα τῶν υφάλων ἐπεσημάνθησαν στρεβλούμενα, χωρὶς δύμως νά φέρουν ρήγματα. Γενικών αἱ ζημίαι τοῦ σκάφους δὲν είναι σοδαραί και ἵσως χορηγηθῇ εἰς τὸ πλοίον προσωρινὸν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας διὰ Μεσόγειον, χωρὶς νά ἐκφορτώσῃ τὸ φορτίον τοῦ και χωρὶς νά δεξαμενισθῇ εἰς Βομβάην. 'Η ἔρευνα ἐξηκολουθεῖ και μετὰ τὴν 21ην 'Οκτωβρίου. ('Οκτ. 13 — 21)

«ΣΟΝΙΚΑ»: 'Απὸ Νιούπορτ Νιούς δι' 'Ιαπωνίαν, ἔμφορτον μὲ γαιδιθρακας, κατέπλευσε τὴν 19ην 'Οκτωβρίου εἰς Κρίστομπαλ πρὸς ἐπισκευὴν ἐνίων ζημιῶν του εἰς τὸ πρόστεγον. ('Οκτ. 19)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δέν είχε έπιδρασίν τινα ή κρίσις της Κούδας είς τὴν ναυλαγοράν. Περιωρισμέναι τινές αύξησεις έστημεώθησαν εἰς τοὺς τομεῖς Βορ. Αμερικής ('Ατλαντικός — Ειρηνικός) διὰ σκάφη ἀπωτέρων, κυρίως, ἡμερομηνιῶν, μὲ ζωηρότητα ναυλώσεων διὰ σιτηρά ἀρκετά ικανοποιητικήν, ητὶς ὅμως καὶ ἀνεμένετο, λόγω τῆς ἐποχῆς.

Κατά τινας αἱ προβλέψεις διαγράφονται ἐνθαρρυντικά τεραί πως δι' ἔκεινους τοὺς ἐφοπλιστάς, τῶν ὁποίων τὰ σκάφη δέν διενήργησαν προσφάτως μεταφοράς πρὸς τὴν Κούδαν. Ἐλέγετο, ὅτι οἱ Αμερικανοὶ φορτωταὶ σιτηρῶν θὰ θελήσουν νὰ μποῦκτάρουν εἰς τὰς ναυλώσεις τῶν τὰ πλοῖα ἔκεινα, ποὺ ἔξυπέτησαν ἀπὸ τῶν ἄρχων τοῦ ἔπου τὰς μεταφορᾶς τῆς Κούδας. Ἀν αἱ ἀνωτέρω πληροφορίαι ἀποδειχθῶν ἀκριβεῖς, δεδομένης καὶ τῆς διεθνοῦς ἐντάσεως, ητὶς θὰ κρατήσῃ, παρὰ τὴν χαλάρωσιν τῆς κρίσεως διὰ τὴν Κούδαν, πιστεύεται δυνατὴ κάποια σύνατημησις τῶν ναυλῶν, λόγω τῶν διλιγωτέρων σκαφῶν, ποὺ θὰ εἶναι ἐλεύθεροι (eligibles) νὰ ναυλωθῶν διὰ τὰς ἀμερικανικὰς μεταφοράς. Πρόκειται, δεδομένης, περὶ ὑπόθεσεων. Τὰς ἀναγράφομεν, διότι ἡδη συζητούνται μεταξὺ τῶν κύκλων τῶν ναυλωτῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, δοσοὶ καὶ τὸ Λονδίνον.

Ἐσχον, πάντως, τὴν ἐπίδρασίν των εἰς τὰς σκέψεις τῶν ἐφοπλιστῶν, τὰ αὐτόπτερα μέτρα, εἰς ἀ πούνται προδιαίνουσα ἡ ἀμερικανικὴ κυρέρησις κατὰ τὰ πλοῖα, ποὺ ἔξυπερέτησαν ἡ μέλλουν νὰ ἔξυπερετήσουν τὰς πρὸς Κούδαν μεταφοράς. Τὰ μέτρα αὐτὰ ὑπερέωσαν τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ εἶναι ἀπρόθυμοι νὰ δεχθῶν τὰς ρωσικάς ναυλώσεις διὰ σιτηρά καὶ γενικά φορτία ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν διὰ διαφόρους προσρισμούς, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Κούδας. Ακόμη καὶ τὰ κινεζικὰ τάιμ - τσάρτερς, ἐφόδου περιλαμβάνουν καὶ τὴν Κούδαν, δέν γίνονται δεκτά. Οἱ Κινέζοι ὑπερχεράθησαν νὰ τὴν ἔξαιρέσουν.

Πάντως, ἡ ναυλαγορά, μετὰ τὴν ἀποφυγὴν γενικωτέρων διεθνῶν περιπλοκῶν, δὲν φάνεται νὰ ἔχῃ τὴν ὑπόδομήν εκείνην, ητὶς θὰ ἀδικαιολογεῖ τὴν πρόδηλεν αἰσθητή τίνος δελτιώσεις κατὰ τὸν τοιούτον γειμερινούς μῆνας. Πρὸς τὸ παρόν, τούλαχιστον, ἔξακολουθεῖ νὰ κινητᾶ ἐπὶ ἐπιπτέδων χαμηλῶν, ἐπιζημιών. Ή μέχρι τούδε μικρὰ σημειώσεις αὐξῆσης εἰς τὸν ναυλούς ἀποδίδεται εἰς τὴν χειμερινὴν καὶ μόνον περίοδον (καθυστέρησις ταξιδίων, διλιγωτέρων φορτίων, περισσότερα καύσιμα κλπ.). Οἱ κρατήσαντες κατὰ τομεῖς ναυλῶν εἰχον ὡς ἔξης κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150μέρων:

Ζωρὸν ἐνδιαφέροντον συνεκέντρωσαν αἱ μεταφοραὶ ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν καναδικῶν σιτηρῶν διὰ τὴν Κίναν. Ἐπληρώθησαν τὰ 40/- ἔναντι τῶν 36/- προηγουμένων καὶ ἔζητούντο τὰ 42/6, μὲ τὰσιν περιστέρων αὐξῆσεως. Σημαντικαὶ ποσότητες καναδικοῦ σίτου θὰ πρέπει νὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Κίναν, καθὼς καὶ αὐτόστρατιανοῦ τῆς νέας ἐσοδείας, διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος. Διὰ χρονοναυλωμένων πλοίων οἱ Κινέζοι θὰ θελήσουν νὰ μεταφέρουν τὰ σιτοφορτία αὐτά, ἵνα ἀποφύγουν τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν κατὰ ταξίδιον.

"Ισως, ὅμως, ἂν ὁ σινο-ινδικὸς πόλεμος «ἐπισήμως» κηρυχθῇ, νὰ ἀναστολούν αἱ πρὸς τὴν Κίναν πωλήσεις σιτηρῶν. Οἱ Καναδᾶς καὶ ἡ Αὐστραλία εἰναι μέλη τῆς Κοινωνοποιείας, δπως καὶ ἡ Ινδία.

'Ἄξιοσημένωτος ή κίνησις τῶν ναυλώσεων διὰ σιτοφορτία ἀπὸ τὸν λιμένας Βορ. Ατλαντικοῦ καὶ Κόλπου. Ἐλαφραὶ δελτιώσεις εἰς τὸν ναυλούς προήλθον ἀπὸ τὴν ζωηρότητα αὐτῆν. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώνοντο τὰ 6.70 — 6.90 δολλάρια, μὲ τὰσις αὐξῆσεως μέχρι τῶν 7.50 δολλαρίων. Διὰ τὸ Κόντινεντ κατύτεροι πως ναῦλοι. Περὶ τὸ 3.50 δολλάρια διὰ μεγάλα σκάφη καὶ τὰ 4.50 δολ. διὰ μικρῶν ('Οκτ. — Νοέμ.) καὶ (Νοέμ. — Δεκ.) ἐκινούντο αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις. Διὰ τὸ Λονδίνον ἐλεύθ. ἐκφ. 29/6 μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, διὰ Λίβερπούλ 30/— (Δεκ.) καὶ ἀπὸ τὴν Νέαν Ορλεάνην διὰ Μπίρκενχεντ 40/—. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν Αγγλίαν εἰς τὸ 25/— ἐκλείσθησαν σκάφη (14 — 15.000 τόν.), ἀλλαὶ καὶ 25/6 ἐν συνεχείᾳ εἰς σκάφους 25.000 τόν. διὰ Λονδίνον. Τὰ 36/3 διὰ Μέρσεϋ, τὰ 37/6 διὰ Πλύμουθ καὶ τὰ 42/6 διὰ Δυτ. Ἀκτῆν ἐπληρώθησαν ἐπίσης. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 2.85 καὶ 3.25, ἀναλόγως μεγέθους. Ἀπὸ τὸν Αγίου Λαυρέντιου τὰ 36/3 ἐπληρώθησαν διὰ τὴν Αγγλίαν καὶ τὰ 37/6 διὰ ὡρισμένους λιμένας. Διὰ Χούλ ἢ τὸ Εἴδουμάσιον 35/—. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.25 — 3.45, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτ., ἐλεύθ. (Νοέμ. — Δεκ.) καὶ 3.70 δολ. μόνον διὰ τὸ Αμβούργον. Διὰ τὸν Πολωνίαν δολ. 4 (Νοέμ.).

Ζωηρότερα ἡ κίνησις καὶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Διὰ τὸ Κόντινεντ περὶ τὸ 7 δολλάρια. Διὰ τὸν Αγγλίαν 55/6, μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιους 35/— (ἐκφόρτωσις Μέρσεϋ).

Μικρὰ ἡ ἐργασία διὰ γαιανθρακας. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 5.75. Διὰ τὴν Γενούβαν δολ. 3 καὶ 3.05 (σκάφους 20.000 τόν.). Διὰ τὸ Κόντινεντ 19/6, μὲ 3.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. (Νοέμ.).

Τὰ παλαιοσίδηρα 85.000 δολ. διὰ λίμπερτον διὰ τὴν Ιαπωνίαν καὶ

51 — 51.750 δολ. διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν. Λιπάσματα ἀπὸ Κόλπου διὰ τὴν Βραζιλίαν δολ. 4.90. Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Κούδαν διὰ Καζαμπλάνκαν δολ. 4 φίο (Νοέμβριον).

Ἡρεμος ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλεύτη, παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἔξαγωγικῆς περιόδου διὰ τὰ σιτηρά. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν τὰ 82/6 («Σπύρος Πολέμης»). Προσεφέροντο τὰ 50/— διὰ Δυτ. Ιταλίαν εἰς λίμπερτον διὰ 2 — 3 συνεχῆ ταξιδία (έναρξης Δεκέμβριον). Τὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Βιττόριο διὰ τὸ Εμδεν 30/—.

Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν θετικά η θετική ἐνεφανίζετο ἡ δελτιώσις τῆς κινήσεως. Τὰ 4.75 — 5.25 δολ. ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας καὶ τὰ 5 δολ. ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν. Ξελεία καὶ γενικά διὰ τὴν Αγγλίαν δολ. 10.75 καὶ κατ' ἀποκοπὴν διὰ τὴν Ιαπωνίαν 125.000 δολ. (κορμοὶ δένδρων).

Ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν τὰ 72/6 ἐπανελήφθησαν (ἀνατολ. λιμένας) διὰ τὴν Αγγλίαν σιτηρὰ καὶ τὰ 85/— διὰ τὸ Κόντινεντ (κριθή εἰς σάκκους). Ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν εἰς τὰς τελευταίας δελτιωθείσας τιμάς ἀρκετά σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ ἀράδοσιτον. Τὰ 47/6 διὰ τὴν Αγγλίαν ἐφθασαν εἰς τὰ 51/3 καὶ 52/6, τὰ 44/— ἀπὸ Πόρτ Ελιζαμπεθ διὰ τὸ Ρότερνταμ καὶ 48/3 διὰ τὴν Ιαπωνίαν. Ζάχαρις ἀπὸ Αγ. Μαυρίκιον 65/— διὰ τὴν Αγγλίαν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 43/9. Κόπρα πάπτερον τοῦ Φιλιππίνων ἐζητούντο τὰ 16 σέντς τὸν κυβ. πόδα.

Μικρὰ ἐργασία διὰ τὰ ινδικά μεταλλεύματα, Ναῦλοι δελτιωμένοι πως, μὲ πρόδηλεψιν καλήν. Ἀπὸ τὸ Μαδράς διὰ Πολωνίαν 49/—. Ἀπὸ Χαϊφόγκ διὰ Κωνσταντζαν 41/6. Γαιάνθρακες διὰ Τσιτταγκόγκ ἀπὸ τὴν Καλκούταν 29/—.

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Μπέρμαν διὰ Βαλτιμόρη δολ. 8, ἔναντι τῶν 6.90 τὸν Ιανουαρίου. Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὸ Κόντινεντ (μεταλλεύματα) 22/3 — 23/3 καὶ γαιανθρακες 53/6 διὰ τὴν Ιαπωνίαν. Ἀπὸ Πότι μαγγανέζα διὰ λιμένας Ατλαντικοῦ (Ηνωμ. Πολιτεῶν) 29/—. Πυρίται ἀπὸ τὸ Μόρφου Μπαΐη διὰ τὴν Ολλανδίαν 21/6, διὰ τὸ Ιμμιγχαμ 34/— καὶ 25/6 διὰ τὴν Δουνκέρκην. Καλή ή κίνησις καὶ τῶν τάιμ-τσάρτερς. Οἱ Κινέζοι, χωρὶς νὰ τὸ ἐπιτύχουν, ησαν εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ σύγχρονα πλοία. Ναυλώσεις δὲν ἔγνωσθησαν. Λίμπερτος σκάφη διὰ 10 — 12 μῆνας ἐπληρώθησαν δολ. 20.500 καὶ 20.250 μηνιαίως.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Καρμία μεταβολὴ εἰς τὴν ἀπό τίνος κρατούσαν ἀπραξίαν. Τὰ μικρά καὶ μετρίας χωρητικότητος σκάφη δυσχερείας ἀντιμετωπίζουν διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν. Η ύποχωρησις τῶν ναυλῶν εἶναι ἡ φυσικὴ συνέπεια.

Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἀρκεταὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν. Η πίεσις τοῦ ἐκεὶ πληθωρικοῦ τονῶν διπλήσητος ἐμετριάσθη. Η κρίσις τῆς Κούδας δὲν ἔσχεν ἐπίδρασίν τινα. Μεγάλα σκάφη ἐδέχθησαν τὰ 57½% κάτω τῆς Ιντερσκέιλ μὲ διαφόρους όψιμους καὶ ἀκόμη 60% δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ μόνον. Διὰ τὴν Ανατολήν (Ιαπωνίαν) ἐπληρώνοντα τὰ 67½ — 70% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου.

Ἀπραξία εἰς τὰ υπεραστατικά ταξίδια. Σκάφος 17.000 τόν. δέδεχτη τὰ 52½% κάτω τῆς Ιντερσκέιλ ἀπὸ τὸν Καραϊβικήν δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ καὶ ἔτερον 30.000 τόν. διὰ τὸ αὐτὸ ταξιδίον κατὰ 7½% διλιγώτερον (ἀκάθαρτα φορτία). Καθαρὰ διὰ τὸ Κόντινεντ 50% κάτω τῆς Ιντερσκέιλ.

Ταξίδια ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν πρὸς τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 55% κάτω τῆς Ιντερσκέιλ καὶ 65% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ.

Ναυλώσεις τάιμ - τσάρτερς δὲν ἔγνωσθησαν. Η Μπρίτις Πετρόλεουμ ἐλέγετο, ὅτι στρέφει τὸ ἐνδιαφέρον της διὰ μεγάλα σκάφη.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τιμαὶ ναύλων χαμηλαὶ καὶ ἔλλειψις ἐνδιαφέροντος ὑπῆρξεν τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ἔδου ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ δευτέρου ημίσου τοῦ Οκτωβρίου. Περὶ τὰ τέλη μάλιστα τοῦ μηνὸς, οἱ Ρώσοι — λόγω τῆς κρίσεως τῆς Κούδας — δέν ἔνεφανταν νέας διαταγῆς. Υπῆρχε πάντως ἐργασία τις ἀπὸ ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης (σιτηρά) δι' ένα λιμένα Νορβηγίας 30/— φίο, ἀρχαὶ Δεκεμβρίου καὶ ἀπὸ Μαριούπολιν (μέτρια σκάφη) διὰ Σπαλάτον (γαιανθρακας) 27/6 φίο, Νοέμβριον. Τιμέντα ἀπὸ Δούναβιν δι' Ιστανίαν δολ. 4.20 φίο καὶ ζαχαρεῖς (6.500 τόν.) ἀπὸ Βάρναν δι' Ακάμπαν καὶ Αδεν 37/6 ἔνα τὸ 40/— δύο λιμένας, ἀ.φ. Ἀπὸ Ακάμπαν (φωσφάτα χύμα) διὰ Ριγιέκαν (σκάφη τῶν 10.000 τ.) 24/— φίο, Νοέμ. καὶ ἀπὸ Λισσαβῶνα 5.300 τ. φωσφάτων εἰς σάκους διὰ Κύπρου 30/— (ιδεα ναυλωτῶν), 1 — 15 Νοέμ. Περὶ Σεδίλην καὶ Βαλέντινον 6.000 τ. ὄρυζης διὰ Λαττάκια δολ. 3.50, Νοέμ. Εκυκλοφόρησαν τέλος καὶ δύο διαταγῆς διὰ 2.000 τ. φασολίων εἰς σάκους, ἔκστη, διὰ Πειραιᾶ, ἔζητούντο δὲ προσφοραί, μὲ φορτώσεις 1 — 15 καὶ 15 — 30 Νοεμβρίου.

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No 610

Telegram CONTORNA

B E I R A

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS



NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING
NAVAL CONTRACTORS
TELE: GRAMAS AGPINA - TEL. 2128. P. O. BOX 1067

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

ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Μπάλκ - κέρριερς τών 15 και 20 χιλιάδων τόννων, άντι τών σκαφών τών 4 - 5 χιλιάδων τόννων, θά φορτώνουν μετά τινα χρόνο τὸν διαχίτην άπό τὴν δάσιν Σκαλιστήρη εἰς τὸν δῆμον τῆς Ἐλευσίνος. Ειδικά ἔργα προστελάσσεων τῶν μεγάλων σκαφών θὰ κατασκευασθούν καὶ ὁ διαυλος τοῦ Ναυστάθμου θὰ ἀποκτήσῃ διὰ τῶν ἐκβαθύνσεων δάθος 28 - 30 ποδῶν.

Τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς εἰς τὸ Ρόττερνταμ ὑπερπεντακοσίων χιλιάδων τόννων διαχίτην θὰ καταστῇ εὐθύντερον.

Ποιοῦν τὰ ίδια συμβαίνουν. Τὰ μεγάλα, τὰ οἰκονομικώτερα σκάφη ἔκποιζουν τὰ μικρά...

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΟΥΑΙ-Τ ΗΓΚΛΑ» (λιβ.) Νέαν Υόρκην 9.500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίου δολ. 85.500 φίο, 'Οκτ. 8 — 20.
«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων Τεργέστην ή Ρίγλεκον δολ. 20.000, 2.500 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, 'Οκτώβριον 24 — Νοεμβρ. 1.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (έτ. «Ανδρος») ὄμερ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων ἔκποιτος Πολωνίαν δολ. 4.30, μ. 1.300 μετρ. τ. ἐκφ/σιν, 'Οκτώβριον — Νοεμβρίου.

«ΕΠΕΡΑ ΣΗΝΑ» Νόρδερν ρέιντς 10.500 τ. γεννημάτων Μπέλφαστ 35/—, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Νοεμ. 1 — 15.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ-ΙΝΤ» (λιβ.) ὄμερ. λίμνη. Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων Αμέρισον — Ρόττερνταμ ἢ Αμορτερνταμ δολ. 3.25, μ. 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, 'Οκτώβριον 29 — Νοεμβρίου 9.

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝΑ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντς 4.500 τ. γεννημάτων (τμῆμα) Ιαπωνίαν δολ. 2.75 ένας ή 7.50 δύο λιμένας, 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, μέσος Νοεμβρίου.

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβ.) Χάρμπον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων Βικτωρίαν (Βραζ.) δολ. 4.80, μ. 750 τ. ἐκφ/σιν 60 σύντες, 'Οκτώβριον 20 — 30.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Κόλπου 10.200 τ. γεννημάτων χύμα δυτικήν ἀκτὴν 'Ινδίας 50 —, φίοι από άνατ. ἀκτὴν 52/6, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Νοεμ. 10 — 30.

«ΣΑΛΑΜΑΝΑ» Χάρμπον ρόδος 4.000 τ. γαιανθράκων Ριόν 'Ιανέριον δολ. 5.47/2, ἐκφ/σιν «γκρές - τέρμες», 'Οκτώβριον 19.

«ΔΟΥΞ ΤΗΣ ΣΠΑΡΤΗΣ» (έτη. ογγύλ.) "Αγίου Λαυρέντιουν 15.000 τ. γεννημάτων Χεύλλα 34 —, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν, 'Οκτώβριον 29 — Νοεμβρίου 15.

«ΑΡΚΑΣ» Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτ. Ιταλίαν δολ. 50.000 φίο - στόμεντ, ἀ.φ.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων χύμα Βραζιλίαν δολ. 6, μ. 1.000 τ. ἐκφορτωσιν 60 σύντες, 'Οκτώβριον 17 — 27.

«ΔΗΔΑΣ ΠΑΤΑΙΩΝΗΡΑ» (λιβ.) Κόλπουν 10.000 τ. ὀλεύωντας εἰς σάκκους Κεύλανην 88 — μ. 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, Νοεμβρίου 5 — 20.

«ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΕΡΡΑ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν δολ. 4.50, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Νοεμ. 5 — 20.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ φορτηγού, ὄμερ. λιμένας, Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων δύο λιμένος Αδριατικής δολ. 5.50, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, κοντασέλο 31 'Οκτ.

«ΕΣΠΕΡΟΣ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων ἢ καὶ γενικῶν Αμέρισον — Αμορτεργόν ρέιντς δολ. 4.25, φίο - στόμεντ, τέλη Ουκ.

«ΣΙΑΙΡΗΣΗΣ» (λιβ.) Φιλαδέλφειαν 9.500 τ. γεννημάτων Πλύμουθ καὶ Τάτιν 40/—, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν, Νοεμ. 12 — 26.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» (λιβ.) "Αγίου Λαυρέντιουν 14.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 3.40, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, 'Οκτ. 28 — Νοεμ. 8.

«ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖΑ» (λιβάνου) "Αγίου Λαυρέντιουν 10.000 τ. γεννημάτων Ειδογρασίας 35/—, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν, Νοεμ. 1 — 15.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΑΠΟΝΙΚΑ» (λιβ.) Χάρμπον ρόδος 13.000 τ. γαιανθράκων Πειραιῶν δολ. 4, μ. 500 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, 'Οκτ. 25 — Νοεμ. 5.

«ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ» ὄμερ. λίμνη. Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Τόκιο — Μόζι: ρέιντς δολ. 6.70, φίοιν Οζακαν 15 σύντες έξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Νοεμβρίου 4 — 12.

«ΑΥΓΗ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 6.70, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Νοεμ. 1 — 10.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 6, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν 60 σύντες, 'Οκτ.

«ΦΩΤΕΙΝΗΣ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 14.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 6, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν 60 σύντες, Οκτ. 22 — 31.

«ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ» Νόρδερν ρέιντς 11.500 — 11.800 τ. γεννημάτων Μπέλφαστ 35/— μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν, Νοεμβρίου.

«ΡΙΟ» (λιβάνου) Χάρμπον ρόδος 9.500 — 10.200 τ. γεννημάτων Ρίον 'Ιανέριον δολ. 4.60, μ. 900 τ. ἐκφ/σιν 60 σύντες, 'Οκτ. 22 — 30.

«ΕΘΝΟΣ» Νόρδερν ρέιντς 14.500 τ. γεννημάτων Γλασκώδην 25/—, μ. 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, 'Οκτ. 29 — Νοεμ. 10.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 18.000 τ. γεννημάτων Αμέρισον — Ρόττερνταμ ἢ Αμορτερνταμ δολ. 3.45, μ. 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Οκτώβριον — Νοεμβρίου.

«ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 6, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν 60 σύντες, 'Οκτ. 22 — 30.

«ΣΤΑΡΑΛΑ-ΙΤ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντς 12.500 τ. γεννημάτων Λίβερπουλ — Μπέρκεντ 36/3, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν, 'Οκτ. 30 — Νοεμ. 10.

«ΦΛΕΓΑΝΑΡΩΣ» Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Αμέρισον — Ρόττερνταμ ἢ Αμορτερνταμ δολ. 3.50, μ. 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, 'Οκτ. 26 — 31.

«ΔΟΥΞ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» (οπη. ογγύλ.) "Αγίου Λαυρέντιουν 15.000 τ. γεννημάτων καὶ σόγια Χούλλα 35/—, φίοιν 4.000 τ. κριθῆς 37/6 ή 1.000 τ. δρώμης 40/—, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν 60 σύντες, 'Οκτ. 22 — 30.

1.000 τ. ἐκφ/σιν, Νοεμβρίου 7 — 20.

«ΠΛΟΥΤΙΤΕΡ» ὄμερ. λιμένας Κόλπου 10.300 τ. γεννημάτων καὶ σόγια 'Αρμέρισον

— Ρόττερνταμ ἢ Αμορτερνταμ δολ. 4, φίον 'Αρμέρισον — 'Αρμούργον ρέιντς δολ. 4.25, μ. 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικών, Οκτώβριον 23 — Νοεμβρίου 3.

«ΚΑΛΗ» Αγίου Λαυρέντιουν 12.000 τ. γεννημάτων Λονδίνον 29/6, μ. 3.000 τ. ἐκφορτωσιν, Νοεμβρίου 10 — 24.

«ΑΛΦΑ» ὄμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Σάντος δολ. 5.90, μ. 750 τ. ἐκφ/σιν 60 σύντες, Νοεμβρίου 10 — 28.

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» ὄμερικ. λιμένας Κόλπου 12.200 τ. γεννημάτων ἵνα λιμένον 'Ισπωνίας δολ. 6.70, μ. 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, Νοεμβρίου 10 — 24.

«ΒΡΟΝΤΑΣ» Νέαν Ορλέαστην 12.000 τ. γεννημάτων Μπίρκενχεστεν 40/—, μ. 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, Νοεμβρίου 8 — 20.

«ΑΛΚΑΜΑ» ὄμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Κεύλανην 86/—, μ. 750 τ. ἐκφ/σιν 60 σύντες, Νοεμβρίου 8 — Δεκέμβριον.

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντς (ουχὶ δοριείστερον. Πρόδιντεν, ζιαριούμενον Αλμπάρι) 9.400 τ. πολαιοσιδήρων (471.000 κ. π.) Ιαπωνίαν, δολ. 84.000 φίο, Νοεμβρίου 20 — Δεκέμβριον 10.

«ΑΝΤΙΟΠΗ» (παν.) Νόρδερν ρέιντς (ουχὶ δοριείστερον. Πρόδιντεν, ζιαριούμενον Αλμπάρι) 9.600 τ. γεννημάτων Αγγλίας 42/6, μ. 1.000 τ. ἐκφορτωσιν, Νοεμ. 13 — 26.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑ-ΙΤ» Βρετ. Κολομβίαν ἢ ὄμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Μανιλάριν δολ. 5.25, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Νοεμ. 5 — 20.

«ΠΟΛΛΑΟΥΣ» Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 54.500 φίο — στόμεντ, Νοεμ. 10 — 25.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡΑ» Βρετ. Ειρηνικός 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 4.55, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Νοεμ. 5 — 20.

«ΟΣΕΑΝΙΚΗ» Βρετ. Κολομβίαν 14.000 τ. γεννημάτων Βόρ. Κίναν 33/9, φίο, μ. 1.500 τ. ἐκφ/σιν, 'Οκτ. 26 — Νοεμ. 10.

«Π. ΠΡΕΚΛΑ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. γεννημάτων Χοντούγκοα δολ. 6.30, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, 'Οκτ. 18 — 25.

«ΠΛΕΙΑΔΕΣ» ὄμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 4.75, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ/κών, Νοεμ. 27 — Δεκ. 5.

«ΜΠΑΤΗΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἢ ὄμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 4.75, μ. 1.000 τον. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικών, Δεκέμβριον 5.50, φίο — στόμεντ, Νοεμ.

«ΠΡΟΚΥΩΝ» Βόρειον Ειρηνικού 15.000 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν Ιαπωνίαν δολ. 5.50, φίο — στόμεντ, Νοεμ.

'Εκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΚΥΠΡΟΣ» (λιβάνου) ἅνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουσένος "Αὔρες 9.800 τ. γεννημάτων (1.000 τ. εἰς σάκκους) Γένοβαν, Λιδόρο, Νεάπολιν 51/3, φίον 'Αδριατικής 56/3, μ. 1.000 τ. ἐκφ/σιν εγκρός τέρμες", 'Οκτ. 18 — Νοεμ. 5.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ» (λιβ.) ἅνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουσένος "Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων 'Αμερίσον — 'Αρμούργον ρέιντς, μ. φίον Γένοβαν, Λιδόρο ή Νεάπολιν 52/6, ἐάν Αδριατικής 57/6, 'Οκτ. 12 — 20.

«ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ» ἅνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουσένος "Αὔρες 9.500 μ.τ. γεννημάτων (780.000 κ. π.) τρεῖς λιμένας Μόζι — Τόκιο ρέιντς 82/6, μ. 1.000 τ. ἐκφορτωτικών, Δεκέμβριοι 5 — 20.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΟΝ» Βικτωρίαν (Βραζ.) 15.000 τ. μεταλλευμάτων "Ερδεν 30/—, μ. 2.000 τ. φόρτ., 2.000 τ. ἐκφ/σιν 2/—, Νοεμβρίου 10 — 10.

«ΟΘΑΛΗΣ» ἅνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουσένος "Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Καλλάδο δολ. 5.25, μ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικών, Νοεμ. 25 — Δεκ. 15.

'Εκ Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς

«ΑΜΑΖΩΝ» Λαττάκιον 10.000 τ. γεννημάτων καὶ βάμδοκος (499.000 κ. π.) Μασσαλίαν δολ. 28.000, ἕνα λιμένα Δυτ. Ιταλίας καὶ Μασσαλίαν δολ. 2.800 έξτρα, φίο — στόμεντ, 1.400 τ. φόρτ., 600 τ. ἐκφ/σιν, Νοεμ. 20 — 23.

«ΗΑΙΑΣ Κ. Σ. ΣΤΕΛΛΑΝ» ἢ Λάδ Νουσέλλα 2.800 τ. λιπασμάτων 'Ελλάδα, 22/— δάσιν Θεσσαλονίκην, 'Οκτ.

«ΟΛΑΓΑ» ἕνα λιμένας Γιουγκοσλαβίας 2.200 μ.μ. ξυλείας 'Αλεξανδρειαν 27/— τό κ.μ., Ογκάδρων.

«ΜΑΡΜΙΝΑ» τρεῖς λιμένας Γιουγκοσλαβίας 4.500 μ.μ. ξυλείας 'Αλεξανδρειαν 27/— τό κ.μ., Ογκάδρων.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΗΣ» (λιβ.) Λαττάκια 1.700 τ. γεννημάτων Ραδένναν δολ. 3.50, 'Οκτώβριοι.

«ΟΛΑΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ» (λιβ.) Πόρτο Μάργκερα 9.500 τ. γενικά (505.000 κ. π.) Πόρτ Σουδάν 41/—, μ. 800 τ. φόρτ., ἐκφ/σιν ελάσιντερ - τέρμες, 'Οκτ. 30 — Νοεμ. 5.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΒΑΣΙΑΙΚΗ» (λιβάνου) Βάρων 10.000 τ. ζαχάρεων εἰς σάκκους Κολόμπο 44/6 φίο — στόμεντ, 750 τ. φόρτ., 750 τ. ἐκφ/σιν, Νοεμ. 10 — 20.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ελληνικόν) Μαύρην Θαλάσσαν 10.000 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν Κούδαν 45/—, φίο — στόμεντ, 'Οκτ. — Νοεμ.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ» Κωνσταντίναν 10.000 τ. τοιμέντων ἕνα ςως τρεῖς

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN
P.O.B. 116
TEL. 72.356

WADI HALFA
P.O.B. 69
TEL. 90

PIRAEUS
P.O.B. 266
TEL. 40175

ALSO IN DJIBOUTI MASAWA ASSAB ASMARA ADDIS ABBEBA ADEN (CAMP)
P.O.B. 15 P.O.B. 6 P.O.B. 6

λιμένων τοιμέντων 'Ισπανίας (Χουέλβα — Βαρκελώνην ρέιντζ) δολ. 3.30 ένα ή 3.40 δύο λιμένες, όφιν Βίγκο — Πασσάζες ρέιντζ δολ. 3.45 δύο ή 3.50 τρεις λιμένες, φίο — στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. έκφ/σιν, Οκτ. 25 — Νοεμ. 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιδάνου) Μαύρην Θάλασσαν 9.700 τ. μηχανήματα και γενικά είδη Κούδων 49/—, φίο — στόσουεντ, Νοεμ. 1 — 15.

«ΨΑΡΑ» (επί «Greetsie's») Κωνσταντζαν και Βάρναν 1.550 τ. τοιμέντων και γενικά Μάλταν, λίρας 2.580, 'Οκτ.

«ΟΛΓΑ» (Λιδάνου) Μαύρην Θάλασσαν 10.750 τ. γενικών ειδών Τζακόρταν 49/6 φίο, 'Οκτώβριον.

«ΥΔΡΑ» (παναρ.) Κωνσταντζαν 900 τ. τοιμέντων, όραβοσίτου και άλλων ειδών Μάλταν, λίρας 1.700, 'Οκτ.

«ΑΥΡΑ» Πότι 10.000 τ. χρωμίου δι' άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείων Χάτερος) 29/— φίο, 2.500 τ. φόρτ., 2.500 τ. έκφόρτωσιν, Νοεμ.

'Εξ Αυστραλίας, 'Ινδίας και 'Απω 'Ανατολής

«ΧΕΑΜΟΣ» (Λιδάνου) Φιλιππίνας 492.500 κ.π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 15/2 σάντες τό κ.π., έναν Μεσόγειον δολ. 1.500 έξτρα, όφιν Σκανδινανίαν δολ. 2.500 έπι πλάνο, φίο — στόσουεντ, Νοεμ. 5 — 26.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» Πόρτ Κάμφα 9.500 τ. άνθρακιτού Γάνδην 42/6 φίο, 2.500 τ. φόρτ., 2.000 τ. έκφισιν, καντσέλλο 5 Νοεμ.

«ΦΩΛΑΡΑ Μ.» Καλύκουταν, συμπλήρωσιν Βιζαγικοπατάμη ή Μαντράς 9.500 τ. μεταλλεύματόν Ριγιέκαν 38/9 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφ/σιν, Οκτ. 26—30.

«ΜΕΡΣΙΝΙΔΙΑ» (Λιδάνου) Βυτικήν άκτην 9.000 τ. μεταλλεύματόν Πολωνίαν 46/— φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.800 τ. έκφ/σιν, Οκτ. 22 — Νοεμ. 16.

«ΝΤΟΡΙ» (λιδ.) Μαρμαρικάδα 9.500 τ. μεταλλεύματόν Δυτ. 'Ιταλίαν 35/— φίο, 1.000 τ. φόρτωσιν, 2.000 τ. έκφ/σιν, 'Οκτ. 15 — 31.

«ΚΩΣΤΗΣ» Βορδόνη 10.000 τ. μεταλλεύματόν Πολωνίαν 46/6, με 1.000 τ. φόρτ., 1.800 τ. έκφ/σιν, Οκτ. 25 — Νοεμ. 10.

«ΕΦΕΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΟΤΟΣ» Φιλιππίνας 422.000 κ.π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 15/2 σάντες, έναν Μεσόγειον δολ. 1.500 έξτρα όφιν Σκανδινανίαν δολ. 2.500 έπι πλάνο, φίο — στόσουεντ, 'Οκτ. 29 — Νοεμ. 3.

«ΜΗΤΣΑ» Βασιποο, Τσαρούχη, Σαγκάην 10.000 τ. όρυζης Κεϋλάνην 39/9, φίο — στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 750 τ. έκφ/σιν, Νοεμ. 5 — 30.

«ΑΛΑΣΚΑ» (Λιδάνου) Βορδόνη, Πόρτ Ρεντί, Κέρδαρ ή Χόρερχαρ 10.000 τ. μεταλλεύματόν Γδύνιαν ή Δάντσιγκ 47/— φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.800 μ.τ. έκφόρτωσιν, 'Οκτ. 23 — Νοεμ. 5.

«SAINT TZE-IM» (παναρ.) Πόρτ Κάμφα 9.500 τ. άνθρακιτού 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ ή 'Αμστερνταμ 40/— ένα ή 42/— δύο λιμένες, φίο, 2.500 τ. φόρτ., 2.500 τ. έκφ/σιν, Νοεμ. 15 — Δεκ. 5.

«ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ» (Λιδάνου) δυτ. άκτην 9.500 τ. μεταλλεύματων Ριγιέκαν ή Τεργέστην 38/9 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφ/σιν, Νοεμ. 1—20.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» (παναρ.) δυτ. άκτην 11.500 τ. μεταλλεύματόν Πολωνίαν ή Ροστόκ 46/6 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.800 τ. έκφ/σιν, Νοεμ. 10 — 25.

«ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ» Μαρμαρικάδα 9.000 τ. μεταλλεύματόν Τοιβιταβέκιαν ή Τεργέστην 35/— φίο, 1.000 φόρτ., 1.000 τ. έκφ/σιν, Νοεμ. 10 — 25.

«ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ» Βορδόνη 10.000 τ. μεταλλεύματόν Κωνσταντζαν 37/— φίο, 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. έκφόρτωσιν, 'Οκτ. — Νοεμ.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» Μαντράς 9.800 τ. μεταλλεύματόν Γδύνιαν — Στεττίνον ή Ροστόκ 49/— φίο, 1.400 τ. φόρτ., 1.800 τ. έκφ/σιν, 'Οκτ. 20—25.

«ΣΑΡΩΝΙΣ» Μαντράς 10.000 τ. μεταλλεύματόν Πολωνίαν 49/—, δάσιν ένα λιμένα, φίο, 1.400 τ. φόρτ., 1.800 τ. έκφ/σιν, Νοεμβρίου.

'Εκ παντοίων άλλων όγορων

ΦΟΡΤΗΓΟΝ Χερούγια 6.000 τ. νιτράτοι είς σάκκους τρεις λιμένας 'Ελλάδος 45 νερηγικάς καρόνας, «γκρός — τέρμη», 1.000 τ. φόρτ., 150 τ. έκφ/σιν, τέλη 'Οκτωβρίου — όρχες Νοεμβρίου.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗΝΗ» Ήλιοντον 13.500 — 13.750 τ. όραβοσίτου τρεις ισπανικούς λιμένες (Μόσι — Τοκίο ρέιντζ) 48/9 δάσιν ένα λιμένα, 1.000 τ. έλευθ. έκφορτωταν, Νοεμβρίου 5 — 12.

«ΕΛΑΝΗ» (Λιδάνου) 'Αμπου Τζενίμα 9.500 τ. μεταλλεύματόν 'Αμβέρσαν 32/6, με 1.000 τ. φόρτ., 2/6 και 1.000 τ. έκφ/σιν 2/6, 'Οκτ. 29 — Νοεμ. 10.

«ΕΝΙΜΦΕΑΝ» Ντερόπαν 9.800 τ. μεταλλεύματόν Σπέτζιαν 37/—, όφιν Μαρίνα ντε Καρράρα 38/6 φίο, 2.750 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφ/σιν, Νοεμ. 5 — 20.

«ΠΛΑΝΕΤΑ» (λιδ.) Μπάις Κόρο 9.500 τ. γεννημάτων 'Αγγλιαν 35/—, με 1.000 τ. έκφ/σιν, 'Οκτ. 29 — Νοεμ. 10.

«ΑΛΚΑΝΑ» Μπάις Κόρο 12.100 τ. γεννημάτων Λονδίνου 31/6, με 1.000 τ. έκφ/σιν, 'Οκτ. 31 — Νοεμ. 7.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ-ΛΣ» Λαρέντζ Μαρκές 12.000 τ. όραβοσίτου τρεις λιμένας Ισπανίαν 48/3, με 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφισιν, Νοεμ. 13 — 30.

«ΕΠΑΠΙΣ» Τζέλδο 10.800 — 11.400 τ. σόγια χύμα Νορδρήγιαν δολ. 7, με 1.500 τ. έλευθ. έκφ/κών, Νοεμ. 1 — 15.

«ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ» Τολέδο, συμπλήρωσιν 'Αγιον Λαυρέντιον 11.000 τ. γεννημάτων Λίδερτρου — Μπρικενχέν 55/6 και 35/— άντιστοιχίας, 1.000 τ. έκφόρτωσιν, Νοεμβρίου 1 — 10.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ» Μεγάλος Λίμνας 10.000 τ. κριθής (τημάρι) 'Αδριατικήν δολ. 8.50, Νοεμ. 10 — 25.

«ΤΑΝΑΙΣ» Μεγάλος Λίμνας 3.750 τ. γεννημάτων Μασσαλίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 33.000, 'Οκτ.

«ΙΛΕΝΑ» (Λιδάνου) Αρχάγγελον 2.400 στάνταρτς ζυλίεις 'Αλεξανδρειαν — Βεργιττον 250/— τό στάνταρτς, φίο.

«ΓΚΛΟΡΙΑ» ένα — δύο λιμένες Κούνδας 2.500 τ. ζαχάρωνς (τημάρι) ένα λιμένα 'Ελλάδος δολ. 8, δάσιν Πειραιά, 'Οκτώβριον.

«ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ» (λιδ.) Χάσπον ρέδης 9.500 τ. πολαισιστήρων (475.000 κ.π.) Ισπανίαν δολ. 85.000 φίο — στόσουεντ, δ.φ.

«ΚΕΙ-Π ΒΑΜΒΑΚΑΣ» Μπόγκοντ 485.000 κ.π. δημοσιογραφικού χόρτου Βέρα Κρούζ δολ. 35.500 φίο, Νοεμ. 19 — 29.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ» (λιδ.) Μεγάλος Λίμνας, συμπλήρωσιν 'Αγιον Λαυρέντιον 13.500 τ. όραβοσίτου 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ δολ. 7 και 3 άντιστοιχος με 3.000 τ. έλευθ. έκφραστων, Νοεμ. 3 — 15.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» Ήλιοντον 13.500 τόνων όραβοσίτου χύμα τρεις λιμένας Μόσι — Τοκίο ρέιντζ 48/9, με 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφόρτωσιν, Νοεμβρίου 15 — 30.

Αι χρονοναύλωσεις

«ΕΙΡΗΝΗ Σ.» 10.330 τόνων d.w. (470.000 κ.π., 10. μιλ., 26 τ. φιούλ) ταξίδιον 'Ινδιάν — Εύρωπης μέσω Δυτ. και Νοτίου 'Αφρικής δολ. 670 ημερσιών, παράδοσις Ραγγαν 18 — 29 'Οκτ., έπαναπαράδοσις Ντακάρ 'Αμβερσαν ρέιντζ.

«ΡΥΘΜΟΣ» 15.400 d.w. (713.000 κ.π., 14—15 μιλ., 40—42 τ. φιούλ) τοξίδιον 'Απω 'Ανατολής — 'Ηνωμένων Πολιτειών δολ. 1.05, παράδοσις Τόκιο — Μόσι ρέιντζ 1 — 7 Νοεμ., έπαναπαράδοσις Χόγκ Κόγκ ή Φιλιππίνας δολ. 1.25, Νοεμ. 8—13, έπαναπαράδοσις άμερ. λιμένες 'Ατλαντικού ή Κόλπου.

«ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ» 12.850 τόνων d.w. (164.000 κ.π., 14 μιλ., 19 τ. φιούλ) ταξίδιον 'Αγγλίαν — 'Απω 'Ανατολής 15/—, παράδοσις Λίδερπουλ 15 — 25 'Οκτ., έπαναπαράδοσις Κίναν.

«ΜΑΤΣΗΤΣΑΚΟΣ» 15.154 τόνων d.w. (760.000 κ.π., 14—14½ μιλ., 20 τ. ντηζελ και 1 τ. γκάζ διλ), ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — 'Απω 'Ανατολής 13/6, παράδοσις 'Αγιον Φραγκίσκου 16 'Οκτ., έπαναπαράδοσις 'Ινδιάν ή Πακισταν.

«ΕΛΛΗΝ» 9.137 τόνων d.w. (150.000 κ.π., 10 — 10½ μιλ., 21 τ. φιούλ) ταξίδιον 'Ινδιάν — Αδεράτιας 15/11/12, παράδοσις δυτ. όπλων 'Ινδιάν, έπαναπαράδοσις 'Αδεράτιας — Σιδηνέας (περιλαμβανομένης Τσαρμανίας), ένα διά χυτικών ταξίδιον 14/6, με έπαναπαράδοσιν Βορδόνη — Βασσάρων ρέιντζ, έναρξις 15—30 Νοεμβρίου.

«ΑΙΤΑΙΑΙΑ» 20.985 τόνων d.w. (989.000 κ.π., 16 μιλ., 60 τ. διλ.), ταξίδιον Φιλιππίνων — Εύρωπης 9/9, παράδοσις τε Βόρ. λιμένα Φιλιππίνων 20 — 29 'Οκτ., έπαναπαράδοσις 'Αμβερσαν — 'Αμβερσαρ ρέιντζ.

«ΘΕΤΙΣ» 10.865 τόνων d.w. (499.000 κ.π., 10 — 10½ μιλ., 26 — 27 τ.

φιούλ) ταξίδι — τοάρτερ 10 — 12 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοράδι) δολ. 20.500 μηνινίσιας, παράδοσις Μπονένος Άρες 1 — 25 Νοεμ., έπαναπαράδοσις Περούδιον.

«ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ» 15.134 τόνων d.w. (716.850 κ.π., 14½ έως 15 μιλ., 48 τόν. φιούλ) ταξίδι — τοάρτερ 4 έως 6 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοράδι) δολ. 1.200 μηνινίσιας, παράδοσις 'Αγιον Φραγκίσκου 15 — 30 Νοεμ., έπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντζ, «ΣΑΝΑΑ-Ι-Τ» (λιδ.) 9.414 τόνων d.w. (465.940 κ.π., 11 μιλ., 21 τόν. φιούλ) ταξίδι — τοάρτερ 6 έως 11 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοράδι) 13/6, παράδοσις Βομβαρίαν 15 — 25 Νοεμβρίου, έπαναπαράδοσις 'Ινδιάν.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» (λιδ.) Κραϊδίκην 16.500 τ. καθαρού πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Δυτ. 'Αφρικήν 45% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, 'Οκτ. 11.

«ΑΣΤΡΕΑ» Περσικόν Κόλπον 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιταλίαν 50% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, 'Οκτ. 19.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιδ.) 'Ανατ. Μεσόγειον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Τεργιτίαν 45% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, 'Οκτ. 11—16.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιδ.) 'Ανατ. Μεσόγειον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Κόντινεντ 46½% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, 'Οκτ. 21 — 31.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ισπανίναν 67½% έλαττον ομερικανικού, Νοεμ. 2.

«ΤΣΑΡΙΟΤ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ισπανίαν διαιστέρων σρόι, 'Οκτ. 12.

«ΜΑΡΑΛΙ» Κραϊδίκην 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Παγιάριτι 'Αιλαντ 42½% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, 'Οκτ. 19.

«ΚΕΙ-Ι-Π ΑΡΑΣΩΣ» Κραϊδίκην 18.500 τ. καθαρού πετρελαίου Βραζιλίαν 62½% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Οκτώβριον.

«ΝΟΡΘ ΑΟΡΝΤ» (λιδ.) Κραϊδίκην 15.000 τ. καθαρού πετρελαίου Μπένικ ντ' Ημισφαίριον 52½% έλαττον 'Ημισφαίριον 20.20 — Έναρξης 'Οκτώβριον.

«ΕΦΕΣΩΣ» (λιδ.) Κραϊδίκην 25.000 τ. καθαρού πετρελαίου Μόντρεαλ 60% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Οκτ. 23.

«ΚΑΔΔΟΜΑΣ» Μαύρην Θάλασσαν 20.000 τ. καθαρού πετρελαίου Βραζιλίαν 23½% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, 'Οκτ. 26.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΟΡΝΤ» (λιδ.) Κραϊδίκην 17.000 τ. πετρελαίουειδη και άσσολιτου Νόρδερν οίνης 48½% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Οκτ. 25.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» (λιδ.) Κραϊδίκην 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 60% έλαττον ομερικανικού, 'Οκτωβρίου 28.

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 38.000 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου Τρινινίταν 72½% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Οκτωβρίου 31.

«ΕΜΙΑΗΤΟΣ» (λιδ.) Σιγκαπούρη 27.000 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου 'Ισπανίαν 63% έλαττον ομερικανικού, Δεκεμβρίου 3.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΣ» (λιδ.) Καλιφόρνιαν 29.750 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου Καραϊδίκην 77½% έλαττον ομερικανικού, Νοεμβρίου 19.

«ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 48½% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, 'Οκτωβρίου 25.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ» (λιδ.) Καραϊδίκην 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 52½% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, Νοεμ. 1.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛΑ» (λιδ.) Καραϊδίκην 21.000 τόν. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 55% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, άφ. φ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιδ.) Καραϊδίκην 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 55% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, άφ. φ.

«ΔΙΩΝΗ» 19.000 τόνων d.w. εἰς ίνδο — Καραϊδίκην μεταφοράν 60% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Οκτωβρίου 24.

«ΦΩΜΑΣ Σ.» Σιδηνά 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 72½% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Νοεμβρίου 1.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ» (λιδ.) Καραϊδίκην 18.000 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 65% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Νοεμβρίου 3.

«ΜΑΡΑΛΙ» Καραϊδίκην 30.000 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 65% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., άφ. φ.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊδίκην 18.000 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου Βραζιλίαν 66% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., θέσης φόρτωσις.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» (λιδ.) Καραϊδίκην 27.500 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίας 60% έλαττον, όφιν Μεσόγειον 65% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, Νοεμβρίου 5 — 12.

«ΑΝΝΑ Ω.» (λιδ.) Καραϊδίκην 15.500 τ. άκαθόρτου πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 65% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., άφ. φ.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιδ.) Λίβανον 28.000 τόν. άκαθόρτου πετρελαίου Βρινδήσιον (τρία ή τέσσερα συνεχή ταξίδια) 50% έλαττον 'Ιντερσεκίλ, έναρξης 16 — 26 Νοεμβρίου.

DAWOOD & CO

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Επόλικα»	43	7314	έφθ. Κόνιαρι 21 'Οκτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)		έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 28 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΑΓΓΓΑΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	διπλήθε Ντόρερ 23 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Ντιοτρίχτ»	43	7228	διπλήθες Αγ. Βικέντιον 25 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άργει Σύρον ἀπό 30 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λώρω»	55	8450	άνεχ. Χούστον 18 'Οκτ. διά Σάντος
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ		έτ. «Μαρφούεντος»	43	7298	διπλήθες Κων/πολιν 6 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πιλον ἀπό 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Υιοι Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Βισφάμα»	43	7228	διπλήθες Κων/πολιν 16 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	35	1217	έφθ. Πειραιᾶ 31 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Κόρτζιαν»	43	7238	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ ἀπό 19 Σεπτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Ιαρούσσος	19	2285	διπλήθες Κων/πολιν 20 'Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Μπλέφαστ 21 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		αδ. Τουρινάκη	22	988	έφθ. Τρίπολιν (Λιδύνης) 20 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II		Ν. Βαλιάς	29	3963	άνεχ. Ιμιμάχου 18 'Οκτ. διά Πόιντ ντύ Τοένε
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II		έτ. «Γιουνάιτεντ»	43	8434	άνεχ. Ντουλούδη 18 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Λάδιον»	44	7150	έφθ. Νεάπολιν 23 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Ν. Ορλέανην 23 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		Γ. Φουσταλάκης - N. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Μπουζί 23 'Οκτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΑΓΚΥΡΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεχ. Βυρτουών 20 'Οκτ. διά Λαττάκια
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	35	3724	έφθ. Αμέρεραν 24 'Οκτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Σάντος 20 'Οκτ.
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	διπλήθες Αγ. Βικέντιον 24 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Σελομαρ»	59	8132	άνεχ. Σεμπού 12 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. Λισσαδίνη 25 'Οκτ. διά N. Υόρκην
ΑΘΛΟΝ		έτ. «Ελλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	53	3575	άνεχ. Πειραιᾶ 29 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΘΛΟΣ		έτ. «Άθλος»	45	14000	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Οκτ.
ΑΙΓΑΙΟΠΤΟΣ		έτ. «Λαϊμπιρίαν»	44	7271	άργει Χαλκίδα ἀπό 6 'Οκτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	45	3805	έφθ. Κων/πολιν 23 'Οκτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ		έτ. «Ιμπρότες»	43	7197	άργει Κυνδούρουν ἀπό 10 Αύγ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Ακούλαια»	57	8184	άνεχ. Αρούμπαν 14 'Οκτ. διά Λορεντζό Μαρκες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΟΤΟΙΝ		έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	10950	διπλήθες Παναμά 24 'Οκτ. δι' Ιαπωνιον
ΑΙΤΟΛΙΑ		έτ. «Πλοιοφίκη»	56	9090	διπλήθες Σαντορίνη 21 'Οκτ. διά Σεμπού
ΑΚΑΣΤΟΣ		έτ. «Απολλοί»	46	7331	άνεχ. Μόζι 21 'Οκτ. διά Σεμπού
ΑΚΤΗ		Μ. Καπότας και Σιά	30	1775	άνεχ. Αρχάγγελον 23 'Οκτ. διά Χούλλα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		έτ. «Φιντελίτη»	56	10482	έφθ. Φορταλέζα 8 'Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)		έτ. «Μαρβίδζα»	44	1413	διπλήθες Πόρτ Ρίβερς 21 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 20 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		άδ. Τουρινάκη	20	1112	εἰς Στρατώνι 31 'Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατῆς Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Στρατῶνι 14 'Αύγ. διά Στρατῶνι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ		έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7181	διπλήθες Σουέζ 11 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΑΛΙΚΗ ΔΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Μονρόδια»	53	7563	διπλήθες Σουέζ 25 'Οκτ. δι' Ερυθράν
ΑΛΚΙΜΟΣ		έτ. «Αλκιμοσ»	43	7037	άργει Πειραιᾶ ἀπό 7 'Ιουλ.
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Ραιμόπου»	60	9959	άνεχ. Λονδίνον 24 'Οκτ. διά Κομώ Μπαιν
ΑΛΜΑΒΙΤΑ		έτ. «Αλμασίτα»	43	7272	άνεχ. Αντεν 27 'Οκτ. διά Σουέζ
ΑΛΚΥΩΝΙΣ		έτ. «Χερκολίδαν»	44	7365	έφθ. Πειραιᾶ I 'Οκτ.
ΑΛΜΑΡ		παναμαϊκή έταιρια	47	5441	άνεχ. Βρέπτον 11 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΤΑ Ι-Ρ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	50	10426	άνεχ. Φάο 15 'Οκτ. διά Λισσαδώνα
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)		έτ. «Τρανσατλ. Φράγτερ»	53	12897	άνεχ. Σαντιάγκο 9 'Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΛΦΑ		έτ. «Βέσμαρ»	42	7286	διπλήθες Παναμά 23 'Οκτ. διαταγάς
ΑΛΦΕΙΟΣ		έτ. «Σεπ. Γκάρντιναν»	43	8426	άνεχ. Φρέρπορτ (Μπαχ.) 21 'Οκτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΜΑΖΩΝ		έτ. «Αμαζών»	44	7281	άνεχ. Πύλον 19 'Οκτ. διά Λαττάκια
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Άλτος»	44	7104	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 19 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΜΟΡΓΟΣ		έτ. «Βιαντόρο»	61	15700	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνι 24 'Οκτ. διά Τομπάτα
ΑΜΦΙΘΕΑ		έτ. «Νέα Τόκη»	44	7258	εἰς Φύρκερο 21 'Οκτ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)		έτ. «Λέσνια»	38	8408	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 2 Σεπτ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ		έτ. «Κόδιμαρ»	44	7359	διπλήθες Μπρόνιμποττελ 13 'Οκτ. διά Λένιγκραντ
ΑΝΑΣ		έτ. «Αναζ»	55	8519	έφθ. Καλκούτταν 16 'Οκτ.
ΑΝΑΣΤΑΓΙΑ IV		έτ. «Ντέρνα»	43	7176	διπλήθες Παναμά 25 'Οκτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαμπός & Πατέρας	42	7177	άργει Φουρκέρο ἀπό 1 Αύγ.
ΑΝΑΤΟΛΗ		έτ. «Λάμβδα»	43	7187	άργει Κυνδούρουν ἀπό 7 Σεπτ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ		έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Κυνδούρουν ἀπό 28 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ		έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	άργει Αμπελάκι ἀπό 14 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.		έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εἰς μεταφορᾶς ἐν "Ελλάδι
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Μαντρας ρόδς, 23 'Οκτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.		έτ. «Αννιτσα»	44	7165	άνεχ. Μεζικόν 20 'Οκτ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΝΟΥΑ Α.		έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Αρχάγγελον 19 'Οκτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	57	12113	έφθ. Ροζάριο 24 'Οκτ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 'Οκτ. δι' "Αντεν
ΑΝΤΙΠΟΛΟΣ		έτ. «Βιαντόρο»	62	15160	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπληρωσιν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ		έτ. «Μαρελόδζο»	59	24716	διπλήθες Σουέζ 23 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ		έτ. «Βιαμάρο»	36	2175	διπλήθες Κων/πολιν 15 'Οκτ. διά Ζντάνωφ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ		έτ. «Αϊδαλην»	43	8717	διπλήθες Λιζαρπτ 21 'Οκτ. διά N. Ορλέανην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Βαλενσιάνα»	61	12000	άνεχ. Τζακάρταν 24 'Οκτ. διά Σίδνεϋ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.		Άντ. Μιχάλου	43	2937	άνεχ. Μαντουλούστο 3 'Οκτ. διά Βιπούρι
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ		έτ. «Τροικονίνενταλ»	44	7108	άργει Κυνδούρουν ἀπό 14 Αύγ.
ΑΞΙΟΣ		έτ. «Νηρόντορο»	57	11041	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνι 17 'Οκτ. διά N. Υόρκην
ΑΟΥΡΟΡΑ		Ά. Δημάδην - Δ. Γκιουλήν	43	7253	έφθ. Βολταμπόρην 26 'Οκτ.
ΑΠΟΛΛΩΝ		έτ. «Ηγκλ»	44	7249	διπλήθες Λάδεντ 22 'Οκτ. διά Τάμπαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Αθηνίαν»	57	9541	έφθ. Μπάραρ 21 'Οκτ.
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ		έτ. «Βιαλόδρο»	61	11127	έφθ. Χούστον 26 'Οκτ.
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Σινπ. Ντεβελόπεντ»	58	10392	διπλήθες Παναμά 23 'Οκτ. δι' Ειρηνικόν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ		έτ. «Σινπ. Ντεβελόπεντ»	57	10376	άνεχ. Ρεοίδη 17 'Οκτ. διά N. Υόρκην
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Δή Οσεονφάριγκ»	61	13553	διπλήθες Παναμά 7 'Οκτ. δι' Ειρηνικόν
ΑΡΗΣ		δδ. Πατέρα	47	6906	άνεχ. Βανκούρηε 4 'Οκτ. διά Κίναν
ΑΡΙΕΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	57	11897	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 21 'Οκτ. διά Τουάφ
ΑΡΙΕΤΤΑ		παναμαϊκή έταιρια	43	8462	έφθ. Μπότγουντ 26 'Οκτ.
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ		Κ. Χαλκιδ.	45	3861	έφθ. Χαλκίδα ἀπό 9 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ		«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	άνεχ. Σιγκαπούρην ἀπό 31 Αύγ. διά Χαϊφόγκ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		Μιχ. Καραγεώργυς	37	6704	έφθ. Ναγκόγια 17 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Εμεδέν 18 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ		έτ. «Αριστείδης»	43	7244	άνεχ. Φερρόλ 9 'Οκτ. δι' Ελλάδα
ΑΡΚΑΔΙΑ (Ύπερωκ.)		έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεχ. Λονδίνον 28 'Οκτ. δι' Αμετερνταμ
ΑΡΜΑΙΑ		«Γκρήκη Λάιν»	31	20256	έφθ. Πειραιά 4 'Οκτ.
ΑΡΜΑΡ		έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	άνεχ. Ντουλούδη 25 'Οκτ. διαταγάς
ΑΡΜΑΡ		έτ. «Αστρα»	43	8527	διπλήθες Λαδεντ 12 'Οκτ. διά Μολλέντο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Αρμάρι»	46	6951	άνεχ. Λαύριον 17 'Οκτ. διά Στρατώνι
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Ευρόβρο»	43	2905	έφθ. Ν. Ορλέανην ἀπό 25 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Ασουνία»	61	9443	άργει Ελεύσινα ἀπό 13 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 11 'Οκτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΡΤΕΜΩΝ		ιω. Αύγερινδος κλπ.	44	7176	άνεχ. Φαλάου 21 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Σάντα Μαρία»	42	7266	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Οκτ.
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050	άργει Χαλκίδα ἀπό 24 Αύγ.
ΑΖΗΜΙΝΑ		έτ. «Πρωτεύη»	45	7260	άνεχ. Πειραιά 20 'Οκτ. δι' Αγ. Νικόλαον
ΑΣΠΙΣ		έτ. «Ευπόρη»	39	1007	έφθ. Πειραιά 14 'Οκτ.
ΑΣΠΙΣ		έτ. «Εκδύη»	45	7253	διπλήθες Αγ. Βικέντιον 21 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΑΣΤΕΡΙΣ		έτ. «Αλκποτίς»	41	7013	έφθ. Γένοβαν 4 'Οκτ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)		Έκτυο Λρακούλης	43	7176	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 'Οκτ. διά Ιταλίον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κόρδες»	58	12624	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 10 'Οκτ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	60	20854	έφθ. Σκαραμαγκά 23 'Οκτ.
			58	21039	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10146	έφθ. Ρίο Ιανέριο 26 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ ΓΤΟΡ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	άνεχ. Τρίνινταντ 23 'Οκτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10145	έφθ. Χαδάνα από 23 'Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	άνεχ. Ντώμπαν 11 'Οκτ. διά Σιγκαπούρνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ι'ΚΡΕΤΙΣ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Οκτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΙΝ (δ.)	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 14 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	διήλθε Παναμά 13 'Οκτ. διά Χάδρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΔΑ-ΙΤ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Γιοκοχάμαν 13 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜ'ΙΜ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 27 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 14 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	έφθ. Μπρεμερχάφεν 22 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΟΚΝ	έτε. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 27 'Οκτ.
ΑΤΛΑΣ	έτε. «Ανάξη»	58	9724	έφθ. Γιαδάταν 25 'Οκτ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτε. «Ρηπόρτικη»	53	13675	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτε. «Λαιμόν Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Περο. Κόλπον 22 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΑΥΓΗ	έτε. «Μπιλέρι	56	10312	άνεχ. Λορέντζα Μαρκες 3 'Οκτ. διά Μπορνούάιντ
ΑΥΡΑ	έτε. «Τρόπις»	44	7176	άργει 'Ελευσίνα από 6 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτε. «Μαρσούερτε»	43	7235	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 'Οκτ. διά Γενοβάν
ΑΥΡΑΙΑ (δ.)	Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	988	διήλθε Κύνη πολίν 12 'Οκτ. διά Γαλάται
ΑΧΑΙΟΣ	έτε. «Κιτέρωπη»	53	12283	άνεχ. 'Ειδονμάου 22 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΑΡΗ	έτε. «Άλμα»	36	5795	εἰς Ροζάριο από 13 'Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτε. «Βάρον»	43	8394	άνεχ. Μόντρεαλ 24 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	Οικος Ρεθύμνη	61	10700	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτε. «Νουέδα Βιοτα»	55	10507	άνεχ. Κολόμπο 22 'Οκτ. διά Ραγκούν
ΒΑΣΙΛΙΩΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	ΈΟν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	άνεχ. Νέα Περιαί 25 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Οκτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτε. «Κανόνους»	58	21215	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΒΕΛΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Άινδούργον 20 'Οκτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτε. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	άνεχ. Μοριούγκαδ 22 'Οκτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)	έτε. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Λιβόρνον 21 'Οκτ. διά Νοθορωσίοκν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτε. «Μαρίν - Ηγκλ»	54	17857	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεχ. Λονδίνον 25 'Οκτ. δι' 'Αινέρασαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτε. «Βέτα»	44	7140	άργει 'Ελευσίνα από 12 'Σεπτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτε. «Μερτομάντε»	52	11547	διήλθε Παναμά από 25 Σεπτ. διά Μπριούπαιν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει 'Αμπελάκι από 12 'Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Ρόττερνταμ από 25 Σεπτ. διά Τάμπαν
ΒΟΡΗ	Ιω. Θεοδωρακόπουλος	44	7258	άργει Σύρον από 15 Δεκ. 1961
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτε. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080	άργει Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΝΗ (λάινερ)	έτε. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άνεχ. Σιδηνεύ 21 'Οκτ. διά Σιγκαπούρνη
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτε. Χανδρή	52	16355	έφθ. Λιβερπούλ 25 'Οκτ.
ΓΑΛΗΝΗ	έτε. «Έπος»	43	7276	άνεχ. Χαδάνα 14 'Οκτ. δι' 'Αζόρας
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτε. «Ασπασια»	44	7266	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Βενετίαν 9 'Οκτ. διά Ροζάριο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	έτε. «Μονρόδια»	51	7564	έφθ. Πειραιά 24 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Χρ. Σαρλίδης	48	1529	έφθ. Γιαδάταν 22 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	άδ. Γράσσου	44	7176	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 15 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτε. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	56	6656	διήλθε Παναμά από 24 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	Σιδεράτους	39	10061	διήλθε Εσκούμπαντς 13 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτε. «Γκέστας»	43	7273	διήλθε Εσκούμπαντς 18 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτε. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 20 'Οκτ. διά Πόρτ 'Αρθουρ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	Στρ. Ανδρεάδην	43	7176	άνεχ. Χαδάνα 8 'Οκτ. διά Καρντένας
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτε. «Ντέλλα Μπαίνη»	42	7142	άνεχ. Τζιμπούτι 18 'Οκτ. διά Τόκιο
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ	έτε. «Τακιδάπορ»	43	8513	έφθ. Βούδανην 17 'Οκτ.
ΓΚΑΛΟΡΙΑ	έτε. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Ταϊνέζ 14 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΑΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτε. «Κορονάντα»	52	8129	εἰς Σαιν Ναζαίρ ύπο συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙ	έτε. «Μίντα Νόδα»	43	7132	άνεχ. Κομόπαντρον 16 'Οκτ. διά Πολωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτε. «Βίλα Νόδα»	57	9173	άνεχ. Μπαντάραν 16 'Οκτ. διά Τούνισην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΑΙΤ	έτε. «Ολινάρες»	57	9410	έφθ. Λιβερπούλ 16 'Οκτ. διά Σιδηνεύ
ΓΚΡΙΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	έτε. «Λάιττλ Μπήπαρ»	62	15300	άνεχ. Μπαντάραν 16 'Οκτ. διά Πολωνίαν
ΔΑΝΑΗ	έτε. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15300	άνεχ. Οζάκαν 16 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΔΑΦΝΗ	Δ. Πετρόπουλος	45	3825	έφθ. Βομβάνην από 21 Σεπτ.
ΔΕΛΦΟΙΝ	έτε. «Γουέστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 'Οκτ. δι' Ελλάδα
ΔΕΛΦΟΙ	έτε. «Γουέρδραντ Γιούνιτος»	52	20667	έφθ. Μέγαρα 25 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτε. «Γκλέιντηντ»	52	17973	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Οκτ. διά Χούστον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτε. «Γουέρδραντ Γκλένηντ»	53	13255	διήλθε Κύνη πολίν 21 'Οκτ. διά Νοθορωσίοκν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ	έτε. «Γουέρδραντ Εντερπράζ»	53	21064	έφθ. Πειραιά 30 Σεπτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτε. «Μπλέμοντ»	57	24883	διήλθε Σουεζ 14 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Κίνγκ Γουύλλα Μπαίνη»	57	26031	άνεχ. Τοκούγιάμα 12 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Πειραιά 20 'Οκτ. διά Τουάφ
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Μπλόγκαρ»	43	12808	άνεχ. Ρόττερνταμ από 26 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Γ. Κόνκορντηντ»	52	20657	άνεχ. Τοκούγιάμα 23 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Γουέρδραντ Μάντη»	53	13459	διήλθε Πόρτ Σαιδ 22 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Γουέρδραντ Ντέλλα»	52	13320	εἰς Τάιν από 24 Μαΐου (μετασκευαί)
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Μέμφις»	43	10449	άργει Μέγαρα από 15 'Απρ. 1961
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Γουέρδραντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Μέγαρα από 13 'Οκτ. 1957
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Παν. Όσεανικην»	44	10172	άνεχ. Βανκούμπερ 16 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. Νιάρχος	43	14000	έφθ. Ρίο Ιανέριο 23 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. Νιάρχος	43	14500	έφθ. Φορτ Σαιδ 22 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ηρων»	61	15979	διήλθε Πόρτ Σαιδ 23 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Πίουκον»	44	7176	έφθ. Ν. 'Υόρκην 24 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	Π. Καλλιμανούπούλου	44	7176	εἰς Τζιμπούτι από 19 'Απρ. 1961 (ΕΠΩΛΗΟΗ)
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	'Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	άργει Φεδεύν από 11 'Ιουλ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Λός Αντζελές 16 'Οκτ. δι' Οζάκαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Χίαν»	45	7259	άργει Χαλκίδης από 23 Σεπτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Μάδιμεν»	45	7252	έφθ. Μαυρικίου 18 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Αίλιδα»	59	9350	έφθ. Κάρδιφ 24 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Ντερνάραν 24 'Οκτ. διά Ραγκούν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Πάλμαρι»	44	7255	έφθ. Σιενφουέγκος 9 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Παντολέων»	44	7265	εἰς Αυτοερνταμ από 16 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ντεβελόπουεντ»	62	16500	άνεχ. Μπαντάραν 6 'Οκτ. διά Κείν Τάουν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	«Σιπιπάκ Ντεβελόπουεντ»	61	16349	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Οκτ. δι' Αινέρασαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Αιόλος»	61	9327	έφθ. Λενίνγκραντ 5 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Πόρτ Αλμέρενι 26 'Οκτ. διά Τάιν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ελευθερίου & Σια	29	4524	άνεχ. Λονδίνον 22 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	έφθ. Βεργιάτην 22 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. Βεργιάτη	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελές 22 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Λίθερπούλ 11 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Οκτ. διά Γαλλιαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Κάνονους»	60	13335	άνεχ. Αρούμπαν 22 'Οκτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Δίρφυον»	43	7280	άργει Πειραιᾶ από 14 Σεπτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Πιοντάλιεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Φίλαδελφειον 7 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Σπάρτον»	43	7176	εἰς θέσην 47.27 - 6.22 Δ. Οκτ. 22 διά Λίθερπούλ
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ζωόδορος»	44	7249	άνεχ. Κάντλα 29 Σεπτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Πάν- Όσεαν»	25	3297	άνεχ. Πούντα Καρντόν 22 'Οκτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Μονρόδια»	57	13711	έφθ. Φιλέρεντ 25 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ντρέικ»	56	10328	άνεχ. Φόρπορτ (Μπαχ.) 24 'Οκτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ελετόδανοπορτ»	56	10530	άργει Κυνόδουραν από 11 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Νουέρο Μόντο»	41	7289	εἰς Ζευμπρούγκες από 5 'Ιουλ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Μερκαντόρια»	43	7239	άνεχ. Χούλι 25 'Οκτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Μαργύκο»	44	7210	έφθ. Μπουφάρο 25 'Οκτ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	παναυτική έταιρια	43	8371	άργει Καλαμάτα από 22 'Ιουν.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ανδριά»	48	8420	άργει Κυνόδουραν από 3 Αύγ.
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Τασανάνια»	43	7213	άργει Χούλι 17 'Οκτ. διά Β. Αμερικήν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ελένη»	43	7245	άνεχ. Πειραιᾶ 14 'Οκτ. διά Στρατώνι
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	έτε. «Ανίτα»	33	5432	άνεχ. Πειραιᾶ 17 'Οκτ. διά Β. Αμερικήν
ΔΙΟΣΠΟΙΝΑ ΙΙΙ	Δ. Σταθόποις & Σια	43	717	

ΕΠΙΣΑΒΕΤ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 'Οκτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαζαρός	43	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπό 21 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΗΤΡΙ		«Ελληνική» Α.Ε.	62	8730	άνεχ. Ραγούκων 26 'Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΡΕΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 'Οκτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝY		«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	άνεχ. Χούστον 26 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΤΩΝΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	62	6660	έφθ. Κορίν 25 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		έτ. «Μαρφομέντο»	60	7297	άνεχ. Κορίν 19 'Οκτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΗΝΗ		έτ. «Σάγκα»	39	5219	διπλήθε Μπρόνόμποττελ 13 'Οκτ. διά Καράτοι
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	10312	έφθ. Καζαμπλάκαν 24 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	39	10280	έφθ. Καλκούταν 19 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	6281	εις Πόρτ Σουδάν 9 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	διπλήθε Εσκουμαΐνης 8 'Οκτ. διά Νταμάμι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Οκτ. διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Βούρμάνη 21 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Πειραιά 29 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Μαντράς 11 'Οκτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 'Οκτ. διά Χούστον
ΕΛΛΗΝΙΣ		«Ε.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	άνεχ. Ν. Υόρκην 17 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΠΙΣ		έτ. «Καστόραμήλη»	44	8541	άργει Καλαμάτα ἀπό 18 Σεπτ.
ΕΛΠΙΣ Π.		έτ. Πρίντεζη	38	2265	άνεχ. Ρόττερνταν 24 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΕΜΠΙΟΡΙΟΣ		έτ. «Γκόλφο Άζουά»	42	7058	άνεχ. Κενταντόρειαν 14 'Οκτ. διά Ζυτάνωφ
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)		έτ. «Ριο Κάριμπη»	44	10173	εἰς Θείον 37.9 B. - 4.46 A. 'Οκτ. 22 διά Ραβένναν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)		έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 22 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΝΤΟΠΑΝ		έτ. «Λόγγος»	41	7122	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Οκτ. διά Βρέστον
ΕΝΟΤΗΣ		παναμαϊκή έταιρια	56	10486	άργει Κυνόσουραν ἀπό 7 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		«Επιδαύρος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Μόζι 21 'Οκτ. δι' Όζάκαν
ΕΠΙΚ (Μετ.-δεξ.)		έτ. «Ερκιουλές»	58	30332	εἰς Σεμπρούγκει ἀπό 2 Αύγ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νεγριλι... - Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Οκτ. διά Πουέρτο Όρντας
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ		άδ. Σάρδην	41	857	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Οκτ. διά Μόζι
ΕΡΕΤΡΙΑ		Εύαγγη. Π. Νομικός	43	7199	έφθ. Τορόντο 25 'Οκτ.
ΕΡΜΗΣ		έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	έφθ. Ναγκόνια 14 'Οκτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)		Ιω. Λάπτος	46	8604	διπλήθε Χιούνη πολίν 19 'Οκτ. διά Κυνοτάντζαν
ΕΡΜΙΟΝΗ		Οίκος Κουλουκουντή	43	7247	έφθ. Μαντράς ρόδης 21 'Οκτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Σάμοσοκ»	59	9584	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον ἀπό 22 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Αμπελάκι ἀπό 17 Αύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Σφαρέρες»	44	7276	άνεχ. Λος Αντζελες 21 'Οκτ. διά Κάρδιφ
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Ατανάτις»	57	10689	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Οκτ. διά Μπράουνσιδλ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		άδ. Γ. Δομεστινή	34	1716	έφθ. Πειραιά 26 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Αμβέρσαν 16 'Οκτ. διά Χάιφαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		Παπα... - Ελευθερίδην	17	3976	άνεχ. Πειραιά 26 'Οκτ. διά Βάρναν
ΕΥΒΟΙΑ		έτ. «Μαντόβαπορ»	43	8393	έφθ. Ρόττερνταν 24 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)		Οίκος Χανδρή...	54	11209	άνεχ. Ράς Τανόρα 21 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.		έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Σάν Αντώνιο 20 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	έφθ. Ν. Ορέλεανην 18 'Οκτ.
ΕΥΔΑΙΜΩΝ		Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	εἰς Πειραιά ἀπό 19 'Ιουλ.
ΕΥΗ		έτ. «Στάκο»	43	7244	άργει Κυνόσουραν ἀπό 21 'Ιουν.
ΕΥΞΕΙΝΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	43	7176	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 16 'Οκτ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		έτ. «Σάν Νικόλαο»	57	8631	άνεχ. Χαδάνα 23 'Οκτ. διά Τρινινταν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	61	9656	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Οκτ. διά Τορόντο
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	61	9800	διπλήθε Λάδεστ 24 'Οκτ. διά Ρόττερνταν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	έφθ. Χόκυ 16 'Οκτ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	έφθ. Κόμπη 11 'Οκτ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	διπλήθε Παναμάν 27 'Οκτ. διά Κόμπη
ΕΥΡΥΜΕΛΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	διπλήθε Παναμά 5 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Χούστον 26 'Οκτ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΕΥΤΥΧΙΑ		Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 'Οκτ. δι' Ιταλίαν
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. Μαργαρώνης	43	7249	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 14 'Οκτ.

ΖΑΚΥΝΘΟΣ		'Ιω. Θεοδωράκοπουλος	56	9975	διπλήθε Παναμά 25 'Οκτ. (διαταγάς)
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Ωκλαντ»	61	10900	άνεχ. Βρέμπνη 16 'Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΖΙΑΛΥ		παναμαϊκή έταιρια	24	4436	—Ιδε: «ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ», ομραία Λιδάνου
ΖΩΗ		έτ. «Ιθάκαμαρ»	43	7214	διπλήθε Εσκουμαΐνης 17 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΗΓΚΑ		έτ. «Ρενίες»	30	1565	άνεχ. Μακόρις 20 'Οκτ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΗΛΙΑΣ Κ.		Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Μπανιόλι 22 'Οκτ.
ΗΠΕΙΡΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	43	8578	διπλήθε Εσκουμαΐνης 13 'Οκτ. (διαταγάς)
ΗΡΩΝ II		έτ. «Ναθιέρα»	43	7218	έφθ. Λός Αντζελες 30 Σεπτ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Πειραιά 24 'Οκτ. διά Βάρναν
ΘΑΛΗΣ		έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	έφθ. Αμπέρσαν 20 'Οκτ.
ΘΑΡΡΟΣ		έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 23 'Οκτ. διά Τόκιο
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ορίων»	57	10316	έφθ. Αμπέρσαν 24 'Οκτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διπλήθε Παναμά ἀπό 6 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Οκτ. διά Τόκιο
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ		έτ. «Μπι»	42	6997	έφθ. Μίδδλεσορν 25 'Οκτ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ		έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7172	άνεχ. Μπέιρα 14 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ		έτ. «Μοντετζούμα»	43	7117	άνεχ. Λός Αντζελες 20 'Οκτ. διά Τόκιο
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Πρέθεδα»	42	8205	άργει Χαλκίδα ἀπό 30 Αύγ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	εἰς Τάλλιν ρόδης 10 Σεπτ.
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ		έτ. «Ευτολίμια»	43	7232	άνεχ. Ρόττερνταν 14 'Οκτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΘΕΡΜΟΙΛΥΑΙ (δ.)		έτ. «Εξηπορ Κέρρειρες»	43	8465	έφθ. Πειραιά 16 'Οκτ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τόνκερ)		παναμαϊκή έταιρια	49	8311	εἰς μεταφοράς Μαύρης Θαλάσσης
ΘΕΤΙΣ		Κ. Διαμαντῆς	29	2231	έφθ. Κιουρασάο 11 'Οκτ.
ΘΗΡΑ		έτ. «Ναθιέρα»	44	7250	άνεχ. Ρόττερνταν 11 'Οκτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	άνεχ. Βερίτσαν 26 'Οκτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΘΡΥΑΣ		έτ. «Νίκη»	46	1988	άργει Χαλκίδα ἀπό 14 'Ιουλ.
ΘΩΜΑΣ Α.		έτ. Α' θαναριάδης	37	1113	έφθ. Γκάρτων 25 'Οκτ.
ΙΖΩΜΠΕΛ		έτ. Χανδρή...	57	9746	άνεχ. Βανκούμερ 12 'Οκτ. διά Τόκιο
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)		έτ. «Αντίνα»	52	11289	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Οκτ. δι' Ελοινίκι
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Λινάρες»	44	7154	έφθ. Ν. Ορέλεανην 22 'Οκτ.
ΙΩΛΗ		έτ. «Φράνκο»	38	1333	εἰς Πειραιά ἀπό 5 Θερ.
ΙΣΤΡΟΣ II		έτ. «Βερίτας»	43	7275	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 'Οκτ. διά Χάιφαν
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ιωάννα»	26	2873	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 20 'Οκτ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	άνεχ. Χούλλ 12 'Οκτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ		έτ. «Ναυτιλ. Έκμετ» σεις	45	9918	άνεχ. Αντεν 26 'Οκτ. διά Σουέζ
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		έτ. «Πεδάσος»	45	7204	έφθ. Γάνδην 21 'Οκτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ		Υών. Δ. Ινγκλέσον	42	7035	έφθ. Χαδάναν 22 'Οκτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)		έτ. «Σάντιλανα»	44	7248	έφθ. Ν. Υόρκην 17 'Οκτ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)		όδ. Γουλανδρή...	44	7277	άνεχ. Τζακοσινθίλ 19 'Οκτ. διά Καριπίτο
ΚΑΛΛΙΩΝ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αθνην» κλπ.	44	10441	άνεχ. Βοστώνη 26 'Οκτ. διά Ειρηνικόν
ΚΑΛΛΙΩΝ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Πιουνάτεν»	57	12618	διπλήθε Βοστώνη 26 'Οκτ. διά Τζάκονθιλλ
ΚΑΝΑΡΗΣ		έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	έφθ. Μαντράς ρόδης 16 'Οκτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	έφθ. Πειραιά 31 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Κάροπονσ»	61	10494	διπλήθε Βρίλην ρόλιν 2 'Οκτ. διά Βάρναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Απηγνούσι	44	7279	έφθ. Χαδάναν 16 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τράμπι Τοάρτεριγκ»	55	8798	έφθ. Ιργουελλ 18 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		Α.Ε. «Πόλιμο»	40	5032	διπλήθε Χίον 24 'Οκτ. διά Χάλιφας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΤΡΟΣ		έτ. «Λίμπανο»	43	7281	έφθ. Ρόττερνταν 21 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Αγία Καικιλία»	60	8717	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Οκτ. διά Ρόττερνταν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έφθ. Οζάκαν 24 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άργει Καλαμάτα ἀπό 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ		έτ. «Εδέρμια»	58	8961	άνεχ. Τσάλαν 20 'Οκτ. διά Σιενφουέγκος

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ	Α. Παππαδάκης	43	718%	έφθ. Ν. Όρλεάνην 26 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Σεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Πουέρτο Πλάτα 20 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	έτ. «Ελναδάλλ»	61	13342	διπλός Παναμά 14 'Οκτ. διά Λιπτάλ Πέντρο
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	άνεχ. λός - Αντζελες 13 'Οκτ. διά Νιγκάτα
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στοοβίλι»	43	7163	άργει Κυνόσουραν ἀπό 19 Αύγ.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 27 'Οκτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	άργει Σύρουν ἀπό 15 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Άγιαμόντε»	51	9956	άνεχ. Πούλο Μπούκορ ἀπό 1 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΣΤΩΡ	δδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Πρόδιντενες 16 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονους»	60	10494	άνεχ. Βανκούμπερ 16 'Οκτ. διά Καράτοι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7165	εἰς Μέγαρα 13 'Οκτ.
ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Πλατιφίκο»	45	7349	διπλόθε Σουέζ 27 'Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 27 'Οκτ.
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	διπλόθε Μπρόνομποττελ 9 'Οκτ. διά Δάντοικ
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Σάρο Λουίζ 23 'Οκτ. διά Σάντος
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	εἰς Μπιλμπάρ ἀπό 17 'Ιουλ. (επισκευαι)
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεχ. Σεμπού άπό 25 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	άργει Ν. Ύρκην ἀπό 13 Φεβρ. 1961
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	έφθ. Σιγκαπούρην 18 'Οκτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	62	10494	έφθ. Βατσού 18 'Οκτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Άλγυκομπέντα»	57	25183	διπλόθε Σουέζ 19 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	διπλόθε Πόρτ Σαιδ 25 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Κοατζακάλκος 19 'Οκτ. διά Τάμπαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Μαυρίκιον 20 'Οκτ. διά 'Ην. Πολίτειας
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Οκτ. διά Σαγκάνην
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 15 'Οκτ. διά Εύρωπην
ΚΙΝΗ	έτ. «Κίνη»	43	8432	άνεχ. Χούστον 18 'Οκτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23292	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 'Οκτ. διά Φερνταίηλ
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	έφθ. Πειραιά 1 'Οκτ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκαντώνακή & Υιοί	35	946	διπλόθε Κων(η) πολίν 22 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	άργει Χαλκίδη ἀπό 11 'Οκτ.
ΚΟΡΑΙΑ ΗΙΙ	δδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	έφθ. θαμαγκούστα 23 'Οκτ.
ΚΟΡΩΙ	έτ. «Γκόδαμ»	43	7242	άνεχ. Σεμπένικο 18 'Οκτ. διά Χαλκίδα
ΚΟΡΙΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεάν Τρέιντερ»	43	8685	έφθ. Μοτρίλ 18 'Οκτ.
ΚΟΡΙΝΟΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έφθ. Αγκώνα 14 'Οκτ.
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Οκτ.
ΚΟΥΜΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολόδη»	44	7250	έφθ. Κασσιούγκ 5 'Οκτ.
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7207	άργει Χαλκίδη ἀπό 1 Αύγ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	διπλόθε Μακάιν 2 'Οκτ. διά Κριότομπαλ
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σὸν Σεοίλιο»	57	13090	διπλόθε Μπρόνομποττελ 13 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Τάνκερ Φάνινας»	44	2902	άνεχ. Κολόμπο 25 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	54	10860	άνεχ. Τοκούγιανα 24 'Οκτ. διά Μπαγκόκ
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαροσουέρτε»	42	7248	έφθ. Σάντος 22 'Οκτ.
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άργει Χαλκίδη ἀπό 1 Αύγ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	διπλόθε Κων(η) πολίν 23 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΟ	έτ. «Άρυρα»	56	9086	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 21 'Οκτ.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	έφθ. Καλκούτταν 23 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Φούρκερο ἀπό 16 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	1157	άνεχ. Μοζι 9 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	57	10044	άνεχ. Μόμπιλ 21 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Μικαλινός»	45	7176	έφθ. Αγκώνα 27 'Οκτ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Βομβάν 22 'Οκτ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	άδ. Λως	56	8474	έφθ. Αμδέρσαν ἀπό 19 Σεπτ.
	έλληνικα συμφέροντα	39	395	άνεχ. Ούρκερο 22 'Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 23 'Οκτ.
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Άττικα»	60	14431	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Οκτ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Ιντάστριελ Μαρίν»	43	8466	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διά Β. 'Αμερικήν
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 7 'Οκτ.
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Κολλά»	43	7084	άργει Άμπελάκι
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άργει Χαλκίδη ἀπό 20 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	9500	εἰς Ριγιέκαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΛΕΡΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Ν. Ύρκην 26 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10048	έφθ. Μόμπιλ 17 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	άνεχ. Λανδίνον 22 'Οκτ. διά 'Αμβούργον
ΛΗΤΩ (δ.)	«Μικαλινός» Α.Ε.	43	7176	διπλόθε 'Αγ. Βικέντιον 17 'Οκτ. διά 'Ιταλίαν
ΛΙΔΗ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	άνεχ. Καμπάνα 4 'Οκτ. διά Καριπίτο
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Αργώ»	11	1459	άργει Αμπελάκι ἀπό 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	ΛΙΔΗ Κ. Μιχαλού	43	7291	έφθ. Κίγκον (Ζαμ.) 18 'Οκτ.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Ντέλα Κάριμη»	44	7286	έφθ. Χαβάναν 27 Σεπτ.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι:
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Οκτ. διά Μορμουγκάο
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Ρίο 'Αζούλ»	44	8536	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 16 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μαρλύκρο»	38	2588	έφθ. Ιμπνίχαμ 20 'Οκτ.
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν»	43	8395	έφθ. Βικτωρίαν 24 'Οκτ.
ΛΟΥΣΥ	ΣΤ. «Ελευθεριάδης	28	2288	άνεχ. Λαττάκια 13 'Οκτ. διά Ραβένναν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μονρέδια»	57	7583	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 21 'Οκτ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27526	διπλόθε Γιβραλτάρ 22 'Οκτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 19 'Οκτ. διά Λός Αντζελες
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	διπλόθε Πόρτ Σαιδ 10 'Οκτ. διά Οδούδων
ΜΑΝΔΡΑΓΙ	έτ. «Μονρόδια»	60	13742	άνεχ. Περα, Κόλπον 20 'Οκτ. διά Γκπλόγκ
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	άργει Χαλκίδη ἀπό 23 Αύγ.
MANT'!	N. Εύσταθιου	55	8526	διπλόθε Κων(η) πολίν 23 'Οκτ. διά Οδούδων
ΜΑΝΩΛ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έλληνική αιτιαρία	30	772	εἰς Τεζδόν ρόδης 4 'Οκτ.
ΜΑΡΓΑΡΕΝ (δ.)	έτ. «Μιραθάλες»	60	18898	διπλόθε Γιβραλτάρ 27 'Οκτ. διά Χάθρων
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Πιούροπα»	43	10449	εἰς Εμδεν ἀπό 12 'Ιουλ. (μετασκευαι)
ΜΑΡΙΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	διπλόθε Κων(η) πολίν 22 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΙΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Νέα Τόκη»	62	9455	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 17 'Οκτ. διά 'Οζάκαν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Μαράνοι»	44	1752	εἰς Κοπεγχάγην ὑπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Λ.	A. Γιωργίλης	55	8758	εἰς Κόντινεντ, ὑπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Τρανσόπορτέοιν»	43	7238	διπλόθε Παναρά ἀπό 23 Σεπτ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	έτ. «Σάμοσκ»	56	6156	διπλόθε Παναρά 23 'Οκτ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 'Οκτ. διά Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Νάσοινα»	44	7133	διπλόθε Μπρόνομποττελ 11 'Οκτ. διά Λένινγκραντ
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	άνεχ. Ντάρ ές Σαλάμ 24 'Οκτ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μιχαλή»	43	7219	έφθ. Κολόμπο 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	Γερ. Σταθάτος	44	7176	διπλόθε Μπρόνομποττελ 25 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Βέγας»	43	7134	έφθ. Μάντζεστερ 18 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Πανδίστα»	57	10314	άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	29	14216	άργει Κυνόσουραν ἀπό 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεδάσιο»	40	5237	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νομικός	42	7147	άργει Λαττάλ ο πάντα 13 'Οκτ. διά Χαδάνον
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα»	46	11575	έφθ. Σαλαβάδης 26 'Οκτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ	Μιχ. Καραγεώργης	43	8942	διπλόθε Μπρόνομποττελ 13 'Οκτ. διά Χαδάνον
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερς»	43	4537	έφθ. Σαλαβάδης 27 'Οκτ.
ΜΑΡΛ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άργει Λαττάλ ο πάντα 15 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκουμάς	44	2817	άργει Σεμπρούγκες ἀπό 9 'Οκτ.
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Αλμαντίν»	46	7369	έφθ. Κακινάτα 23 'Οκτ.
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνινθερόσαλ»	55	9125	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 10 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	διπλόθε Πόρτ Σαιδ 23 'Οκτ. διά Πιουμίνο
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 5 'Οκτ. διά Αμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 23 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	56	7471	

ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλμα»	43	7282	έφθ. Γένοβαν 22 'Οκτ.
ΜΑΣΤΡΟΛΙΑΣ	άδ. Ρήγα και Σιά	17	836	εις ταξίδια Μεσογείου
ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	αργεις Ηέραμπον από 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπαν»	57	9168	έφθ. Βαυμπάδη 20 'Οκτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπαζούλου	16	2081	άνεχ. Πειραιά 20 'Οκτ. διά Μονφαλκόνε
ΜΕΛΑΤΕΜΗ	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ Τράμπη»	42	7262	έφθ. Βανκούμπερ 22 'Οκτ.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βιοταμαρες»	43	8433	άνεχ. Λειψίδες 21 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14431	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 'Οκτ. διά Βακαγιάμα
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Πινθαρόρας»	57	9200	άνεχ. Ντώρμπαν 20 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	'Ιω. Λατόπης	39	9855	άνεχ. Βανκούμπερ 24 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιούπιτερ»	43	1552	έφθ. Άλεξάνδρειαν 19 'Οκτ.
ΜΙΤΣΑ	Χρ. Σαρλίς & Σιά	33	7216	άνεχ. Λός 'Αντζελες 15 'Οκτ. διά Κόμπε
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Ντομινίον»	44	1503	έφθ. Βενετίαν 25 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Λαζέρα»	56	7249	άργει Κυνόσουραν από 16 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Οσεανικ Πετρόλεουμ»	58	8046	έφθ. Ταύλαν 25 'Οκτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	22129	άνεχ. N. Υόρκην 10 'Οκτ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7176	άργει Ζεημπρούγκε από 11 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. Αγγελός	41	7375	άργει Ζεημπρούγκε από 20 Σεπτ.
ΜΙΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έλληνική έταιρια	45	7084	εις θέσιν 46 45 B. - 6.57 Δ. 'Οκτ. 22 διά Βραζιλίαν
ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούριταντ»	55	974	διπλήθε Κων) πολιν 25 'Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΙΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκερριέρς»	44	10013	έφθ. Αμερίσαν 26 'Οκτ.
ΜΙΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βεταρούζ»	44	7190	έφθ. Γκρην Μπαιν 15 'Οκτ.
ΜΙΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	7289	άργει Άμπελάκι από 9 'Ιουν.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. N. Αμερ.	34	10061	έφθ. Γένοβαν 25 'Οκτ.
ΜΥΡΕΙΝΗ (δ.)	Ο. Παπαδημητρίου	47	2709	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 20 'Οκτ. διά Βαρκελώνην
ΜΥΡΤΙΔΙΑΤΙΣΣΑ	Φαφλαίου	57	9957	έφθ. Σιμίζου 25 'Οκτ.
N. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λιμπρά»	58	13152	έφθ. Πούλο Μπούκορ 24 'Οκτ.
NANTIN	'Ιω. Δράκος	44	2854	έφθ. N. Όρλεανην 13 'Οκτ.
NATA	έτ. «Πανοσεανικα»	43	7228	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 'Οκτ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδμύλα»	44	7247	έφθ. Ν. Όρλεανην 11 'Οκτ.
ΝΑΥΓΙΑΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	εις θέσιν 49 B. - 5. Δ. 'Οκτ. 22 διά Βιομαρ
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7068	διπλήθε Πόρτο Κόλμπορητ 22 'Οκτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άργει Κυνόσουραν από 21 'Ιουλ.
ΝΗΡΙΤΟΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8443	έφθ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 11 'Οκτ. (ΕΠΡΛΗΘ)
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 19 'Οκτ. διά Τοιτταγκόκ
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	παναμακή έταιρια	24	1352	άνεχ. Πειραιά 11 'Οκτ. διά Βόλον
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετάλ.)	έτ. «Μαριτ. Κέρρερ»	60	14204	άνεχ. Βαλτ.μόρην 17 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασσονίωμ»	44	7255	έφθ. Βαλενθίναν 27 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Κ. Πατέρας & Σιά	43	7230	άργει Πειραιάδ από 17 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Φοίνιξ»	37	7990	ε.ε. Πειραιά (έπιοκευαί)
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣΗΣ	Θωμάςς 'Επιφανειάδης	43	7176	εις θέσιν από 20 'Ιουλ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7244	άργει Κυνόσουραν από 13 Σεπτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μικαλίνος» A.E.	42	7203	άνεχ. Κολόμπο 24 'Οκτ. διά Λάγκος
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Χόγκ Κόνγκ 24 'Οκτ. διά Χαιφόγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφιλόν»	58	6279	έφθ. Λιθερπούλ 24 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	Τοαθλίποτα	44	7278	έφθ. Κωνσταντζαν 10 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. «Φραγκίστο	44	7198	διπλήθε Ούζαν 14 'Οκτ. (διαταγάς)
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	άργει Κυνόσουραν από 23 Φεβρ.
ΝΙΝΗ	Οίκος Κ. Μ. Λαϊμού	62	28651	άνεχ. Τοιμπά 24 'Οκτ. διά Νόρφολκ
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεανίκα»	42	7248	άνεχ. Βοστώνην 19 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεανίκα Τρέιντερ»	44	7290	άνεχ. Τόκιο 15 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΝΟΡΦ ΒΑΙΚΑΥΝΤΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	60	10235	άνεχ. Αρρόπαν 15 'Οκτ. διά Σάντος
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαιμέντες»	57	10904	άνεχ. Τζακάρταν 10 'Οκτ. διά Χαιφόγκ
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Παλιώρα»	56	12723	διπλήθε Λάδεσντ 22 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΝΟΡΦ ΚΑΥΝΤΕΣ	έτ. «Πονκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Σεμπού 15 'Οκτ. διά Σουριγκάο
ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ	'Αντ. Παπαδάκης	60	9341	έφθ. Πενάγκ 21 'Οκτ.
ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίαμ»	59	12139	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Π.) 22 'Οκτ. διά Σουηδίαν
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	8630	έφθ. Χούστον 26 'Οκτ.
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	διπλήθε Παναμά 22 'Οκτ. δι' Ατλαντικόν
ΝΟΡΦ ΝΕΙΤΖ	έτ. «Παιωνία»	52	3694	άργει Άμπελάκι από 23 'Ιουν.
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15200	έφθ. N. Όρλεανην 18 'Οκτ.
ΝΟΡΦ ΧΑΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15200	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 20 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άργει Κυνόσουραν από 27 Μαΐου
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άλμα»	52	12556	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 26 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Ουέντερ»	58	30235	άνεχ. Σέθεν Αίλαντς 23 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΤΙΑ	έτ. «Αρχοντόνποσς»	43	2865	διπλήθε Ούζαν 22 'Οκτ. διά Βαλενθίαν
ΝΤΙΝΑ I. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Παναμ-.Ευρόπιαν»	59	9030	έφθ. Γκηλόγκ 24 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα»	57	9953	άνεχ. Αντεν 27 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	56	8716	έφθ. Κολούμπιο ρίβερ 20 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ντόρικ»	44	7128	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Οκτ. διά Βρέυπην
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	διπλήθε Πίθαρλάτηρ 22 'Οκτ. διά N. Υόρκην
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Γιουν. Σ. Τράνονπορτ»	43	7276	έφθ. Τρίνινταντ 29 Σεπτ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Τρανσότσεανικο»	54	8251	άνεχ. Μόντρεαλ 24 'Οκτ. διά Λίθερπουλ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Βάλια»	42	7120	προσπραγμένον εις Σαιν Ματίε 29 'Οκτ.
ΞΕΝΟΦΩΝ	έτ. «Σουταμέρικα»	50	2059	διπλήθε Ελαίνορ 28 Σεπτ. (διαταγάς)
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Οκτ. διά B. Αμερικήν
ΟΦΩΝ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Χιροχάτα 20 'Οκτ. διά Σαδόνα
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροίνός & Υιοι	25	996	έφθ. Αλεξάνδρειαν 16 'Οκτ.
ΟΓΑΓΑ	έτ. «Εφοπλιοτική	44	7176	έφθ. Κολόμπο 18 'Οκτ.
ΟΛΛΑΝΔΑΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Οκτ. διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	διπλήθε Κέιπ Βίνσεντ 22 'Οκτ. διά Ντουλούθ
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άργει Σύρου από 3 'Ιουλ.
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Καριμπαν Ατλαντική»	60	5960	άνεχ. N. Όρλεανην 19 'Οκτ. διά Λά Σέιμπα
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Πούερτο Καμπέλλο 11 'Οκτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΤΣ	έτ. «Κόμος»	43	7211	άνεχ. Καλκούταν 23 'Οκτ. διά Τοιτταγκόκ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μάντ. Ήστι»	44	9894	άνεχ. Κολόμπο 20 'Οκτ. διά Χαβάναν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μάντ. Ήστι»	45	7861	έφθ. Σικάγο 23 'Οκτ.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιλού Μπαιν»	43	7229	έφθ. Χαλκίδα 23 'Οκτ.
ΟΡΓΑ	έτ. «Εστέλλα»	43	7152	άργει Κυνόσουραν από 14 'Ιουλ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφέυς»	56	9942	έφθ. Πειραιά 17 'Οκτ. (έπιοκευαί)
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ούλτραμάρ»	61	5972	άνεχ. Τσαρλεστον 27 'Οκτ. διά N. Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Χάννοβερ	41	7251	άργει Κυνόσουραν από 10 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Σπρίνγκβιλλ»	43	7210	άργει Κυνόσουραν από 28 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΓ'ΑΟΡ	έτ. «Ούλτρατρα»	56	10120	άνεχ. Βανκούμπερ 25 'Οκτ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Μπολού Μπαιν»	43	7194	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιουλ.
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Οσεανίκι»	61	10966	έφθ. Σάν Ντιέγκο 21 'Οκτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Σάντος 22 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλινσος»	42	8570	άνεχ. Πειραιά 30 'Οκτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανία Σ.»	49	1987	διπλήθε Πορτ Σαιδ 23 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ούρανός»	42	7150	άργει Χαλκίδα από 18 Αύγ.
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	έφθ. Σαδόνα 20 'Οκτ.
ΠΑΜΙΤ	έτ. «Μασοεάνη»	58	23607	άνεχ. Ριό Ιανεύρο 8 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΑΓΑΘΟΣ	'Αχ. Χαλκούσης	45	3929	άνεχ. Χαβάνα 18 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΠΑΝΑΓΙΑ	έλληνικο συμφέροντα	43	8474	άνεχ. Μόντρεαλ 25 'Οκτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	Τσουρινάκης	39	2456	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	έφθ. Γένοβαν 22 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	Α. Καραβίας	43	7176	έφθ. Οάσκαν 10 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	άργει Κυνόσουραν από 8 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Αϊκμε»	57	10720	άνεχ. Σιγκαπούρην πάδες 19 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ά.	έτ. «Βαλιάντε»	18	494	διπλήθε Κων(ων) πάλιον 15 'Οκτ. διά Γαλάται
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	Δράκος - Χ. Πατέρας	55	10135	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	43	7176	άργει Χαλκίδαν από 11 Αύγ.
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Ελλάζον»	44	7244	εις Μπρούντζες από 29 Αύγ.
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	έφθ. Γδύνια 22 'Οκτ. διά Χάιφαν
	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. Ριό Ιανεύρο 13 'Οκτ. δι' Αρούμπαν

ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	έτ. «Τρανσοπορτέοιον»	43	7254	άνεχ. Τόκιο 21 'Οκτ. διά Φίλιππινας
ΠΑΝΤΑΖΑΣΑ	έτ. «Φραγκιότα»	43	7149	έφθ. Νέαπολιν 22 'Οκτ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Κορφίάτα»	09	633	άνεχ. Πειραιά 28 'Οκτ. διά Μπάρι
ΠΑΡΑΔΟΣ	«Πειραική» Ν.Ε.	43	1640	διπλής (Κων) πολιν 25 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	«Πανκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Χαδάνια 10 'Οκτ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΑΡΗΝΗΣ	έτ. «Κανέρος»	44	7371	άνεχ. Χαδάνια 13 'Οκτ. διά Τρίνινταν
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλλορα»	61	15156	άνεχ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 26 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΣΙΦΙΚΕ' ΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	άνεχ. Αρούμπαν 12 'Οκτ. διά Μαρακαϊμπο
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιασθεντούρα»	57	10048	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 22 'Οκτ. (διαταγάς)
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Αμερέσιαν 25 'Οκτ.
ΠΑΤΡΙΣ (Λάνιαρ)	όδ. Χανδρό	50	18400	άνεχ. Πειραιά 27 'Οκτ. διά Αύστραλιαν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Ηλίος»	56	9972	άνεχ. Μπρεμερχάρεν 22 'Οκτ. διά Λός "Αντζελες
ΠΕΛΑΓΟΣ	«Οθερον Φράγτερ»	61	10680	διπλής Παναμά 12 'Οκτ. διά Γιοκοχαμαν
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	διπλής Σουέζ 24 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Βερυτή»	43	7176	διπλής Πόρτ Σαΐδ 27 'Οκτ. διά Αμβέρσαν
ΠΕΝΤΕΑΝ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23601	διπλής Σουέζ 22 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΝΤΕΑΝ II	έτ. «Κέρο Γκουάκα»	43	7144	άργει Χαλκίδα από 14 Αύγ.
ΠΕΝΤΕΑΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Ρόπτερηταν 19 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	άργει Ρόπτερακι από 9 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόβια»	60	8472	άνεχ. Λιθέρπουλ 19 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόβια»	58	8466	άνεχ. Κολόρπο 19 'Οκτ. διά Κέιπ Τάουν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόβια»	58	8465	έφθ. Καλκότταν 14 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόβια»	57	7977	έφθ. Γκρινόκ 7 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	ΝΙΚ. Λιβανός	62	10025	εις θέσιν 49 B. - 19. Δ. 'Οκτ. 25 διά Ρόπτερνταμ
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	έφθ. Λιθέρπουλ 12 'Οκτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεχ. Ούμεα 23 'Οκτ. διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	56	15852	άνεχ. Γένοβαν 23 'Οκτ. διά Νοβορωσίοκν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Υοι Π. Γουλανδρή	44	6422	εις Βαλτιμόρην από 16 Αύγ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	57	11089	εις Παλέρμο από 25 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. Γουλανδρή	43	7282	έφθ. Βομβάν 13 'Οκτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 'Οκτ. διά Λάδεσντ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διπλής Πόρτ Σαΐδ 23 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πινελόπη»	45	6712	διπλής Κυν) πολιν 14 'Οκτ. διά Νοβορωσίοκν
ΠΗΤΕΡ Α.	έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	άνεχ. Πουλό Μπούκορ 22 'Οκτ. διά Ήστ Λόντον
ΠΙΝΤΑΡ	Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης	41	3337	έφθ. Σάντος 21 'Οκτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	61	13379	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Οκτ. διά Νόρφολκ
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έτ. «Κομέροιαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Πειραιά 5 'Οκτ. (έπισκευαι)
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	έφθ. Βανκούβερ 23 'Οκτ.
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. Καρρά	53	12513	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 'Οκτ. διά Μπιλμπάο
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7185	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 20 'Οκτ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Π. Β. Παντελής, Λτδ.	54	6320	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 22 'Οκτ.
ΠΟΛΑ II	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7203	διπλής 'Αγ. Βικέντιον 19 'Οκτ. διά Σάντος
ΠΟΛΑΡΙΣ	Μ. Πυλιαρός	31	967	εις Πειραιά από 26 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Ναγκόγια 19 'Οκτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Πλανάμαρ»	54	8825	άνεχ. Μαυρικίου 15 'Οκτ. διά Χανδα
ΠΟΛΛΑΟΥΣ	έτ. «Σκιρρών»	43	7258	άργει Α' μπελάκι από 1 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΔΥΡΩΣ	έτ. «Κάνονπους»	61	10494	άνεχ. Βανκούβερ 11 'Οκτ. διά Τόκιο
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Στροβίλι»	62	10200	εις Γερμανιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΚΤΩΡ	έτ. «Προσπέριτο»	43	7122	άργει Πειραιά από 14 Αύγ.
ΠΟΛΥΣΣΕΝΗ	Οίκος Δρακούλη	44	8543	έφθ. Λην 24 'Οκτ.
ΠΟΛΥΣΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	διπλής Κων) πολιν 22 'Οκτ. δι' Οδησσόν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	έφθ. Χαδάνια 9 'Οκτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	άργει Ελευσίνα από 28 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	έφθ. Καμαίσι 23 'Οκτ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Μορέλος»	43	7284	άργει Χαλκίδα από 9 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΟΡΑΣΗ	παναμ. έταιρια	11	1599	εις Πειραιά από 17 Μαρτ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	παναμακήν έταιρια	43	8394	άνεχ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 22 'Οκτ. διά ποταμόν 'Ορινόκο
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΦΑΝ	έτ. «Νόρδερον»	54	16210	άνεχ. Ράς Τανόύρα 17 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Σουσουθέρν»	43	7277	άνεχ. Ν. Υόρκην 9 'Οκτ. δι' Ιταλιαν
	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10995	άνεχ. Κόμπε 26 'Οκτ. διά Θρησκάντλ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουεστ 'Αφρικα»	58	8414	
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστατη»	43	7225	
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Υοι	21	1515	
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Άρμονια»	43	7176	
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύες»	44	7252	
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμιά»	38	5910	
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Τροτίνι»	43	7138	
ΡΕΑ	έτ. «Τροιτώνι»	44	7153	
ΡΗΝΟΥΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κύαμος»	44	7229	
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελένιας»	44	7131	
ΡΙΤΑ	Υοι Σιγάλα	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Α. ΛΑΙ-ΙΟΝΣ	έτ. «Αλαξιδίας»	45	7176	
ΡΟΓΟ	έτ. «Αγιαλάγκοι	44	7239	
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	
ΡΟΥΧΗ	έτ. «Ρούθη»	37	2348	
ΡΟΥΑ	Mix. Καραγεώργην	33	6850	
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδές»	60	19300	
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ	έτ. «Μαρπίσια»	40	6992	
ΣΑΜΟΒΡΑΚΗ	έτ. «Μπιοκάνη	44	7176	
ΣΑΜΟΣ	Υοι Δ. 'Ιγγλεόπ.	43	7268	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλες»	50	11313	
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικικία»	60	8772	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	παναμακήν έταιρια	36	1151	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υών Σιγάλα	43	7176	
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μόρδανια»	45	7293	
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πριντεζην	28	1660	
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Διδώ»	43	7231	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	55	16241	
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13910	
ΣΕΡΡΑΙ	έτ. «Βισταμόρες»	43	8501	
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιαρίδης	43	7275	
ΣΙΦΝΟΣ	Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης	62	4500	
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13921	
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλάδρο»	44	6725	
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Αρετίσιον»	44	7252	
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II	έτ. «Αλαβαστρος»	44	7176	
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ	έτ. «Σουνίον»	56	10692	
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Σπαρτιά»	30	1572	
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ	έτ. «Σπετσαί»	44	7276	
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαριντρόλ»	18	849	
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέσταμ»	50	1517	
ΣΟΦΙΑ III	έτ. «Φιντελίτασι	29	7030	
ΣΟΦΙΑ K.	παναμακήν έταιρια	44	7150	
ΣΠΑΡΤΙΑ	έτ. «Εξέλιοιρ»	30	739	
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπαρτιά»	57	10398	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σπετσαί»	44	1572	
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Μαριντρόλ»	50	1517	
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Λέσταμ»	29	7030	
ΣΤΑΥΡΟΣ E. (δ.)	έτ. «Φιντελίτασι	44	7150	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	παναμακήν έταιρια	30	739	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	έτ. «Εξέλιοιρ»	57	10398	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	έτ. «Σπαρτιά»	44	1572	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	έτ. «Σπετσαί»	44	7276	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	'Ιω. Λέστας	26	5648	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	έτ. «Σουαρεζ»	59	10801	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	έτ. «δάρρολλον»	56	8789	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	έτ. «Εντίνα»	56	8878	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	έτ. «Καδος»	44	7223	
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	έτ. «Ελευθεριάδης»	49	8630	

ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανσποταϊφικα»	43	7255	άργει Φούρκερο από 8 'Ιουλ.
ΣΤΡΟΒΙΛΗ	έτ. «Στροβίλη»	43	7167	διπλήθε Παναμά από 18 'Σεπτ. διά Τόκιο ανέκ. Όζακαν 16 'Οκτ. διά Πόρτ Κάμφα
ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 24 'Οκτ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	7156	άργει Σύρον από 9 'Ιουν.
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραιμαρ»	42	7176	άργει Μόντρεαλ 23 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΤΑΝΑΙ·Σ	έτ. «Τρακάνα»	59	2847	άνεκ. Δουνκέρκην 25 'Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	άνεκ. Αρούμπαν 16 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανακοντίνενταλ»	56	20332	διπλήθε Παναμά 24 'Οκτ. διά Κολομβίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τοάιαμ»	44	7184	έφθ. Σάντος 5 'Οκτ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκιγκ»	42	7513	έφθ. Πειραιά 8 'Οκτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άργει Πειραιά από 18 'Απρ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άργει Ντωρμπαν 14 'Οκτ. διά Φορμόζαν
ΤΗΝΟΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8479	άργει Κυνόσουραν από 2 'Ιουλ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	έφθ. Ν. Υόρκην 24 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)	έτ. «Τρανσποταϊρίκη»	56	4380	άργει Κυνόσουραν από 9 'Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	30	9243	έφθ. Α' Αιδα Γκράντες 14 'Οκτ.
ΤΡΙΚΕΡΙ	έτ. «Αΐδα Γκράντες»	43	8587	έφθ. Τακόμα 20 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Ανατολή»	41	6830	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	έφθ. Σάντος 25 'Οκτ.
ΤΡΙΤΩΝ	Δή Κόμετ	43	15005	έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Οκτ.
ΥΑΡΑΙΟΣ III	έτ. «Λάνοερ»	45	15574	έφθ. Βαλτιμόρην 26 'Οκτ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	άργει Κυνόσουραν από 21 'Ιουλ.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	άνεκ. Ντωρμπαν 11 'Οκτ. διά Βικέντιον
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	Υάν Π. Γουλανδρῆ	60	15162	έφθ. Ρίο Ιανέριο 30 'Σεπτ.
ΦΑΕΩΝ (δ.)	έτ. «Μέξ»	44	15579	άνεκ. Καλκούταν 25 'Οκτ. διά Τεργέστην
ΦΑΙΑΣ	Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	άργει Κυνόσουραν από 11 'Αύγ.
ΦΑΙΚΟΝ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	διπλήθε Ούζαν 23 'Οκτ. διά Λενίνγκραντ
ΦΑΙΚΟΝ	έτ. «Αμφιν»	57	9950	έφθ. Ρίο Γκράντε 22 'Οκτ.
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	Οίκος Καρρᾶ	49	10548	άνεκ. Πειραιά 11 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Άλδραι»	60	15157	έφθ. Ρίο Ιανέριο από 18 'Σεπτ.
ΦΛΩΡΑ Μ.	Δή Σελείν	44	15020	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Οκτ. διά Λαττάκιον
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ελ-Μές»	38	1230	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 19 'Οκτ. διά Δουσθίλιον
ΦΟΙΒΟΣ	Ζαχάρος – Βασιλίδης	43	1106	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 20 'Οκτ. διά Λαττάκιον
ΦΟΙΒΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	43	7152	έφθ. Ημέρειαν 15 'Οκτ. διά Βρέμην
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Φιντελίτην»	57	10493	διπλήθε Τρίνινταντ 11 'Οκτ. διά Σάντος
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	– ίδε: «ΦΡΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ», σημαία Λιθάνου
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «Πανκρίστο»	44	7067	άργει Σύρον από 18 Μαρτ.
ΦΥΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Κάοσ» Α.Ε.	45	7240	έφθ. Πιούνιον 19 'Οκτ.
ΦΩΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	άνεκ. Ναγκόγια 24 'Οκτ. διά Βιέτ Νάμ
ΦΩΤΕΙΝΗ	Χ. Χατζηπαπάτερος	44	7239	άργει Κυνόσουραν από 30 'Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Μπλάχια Σαλίνας»	43	7030	έφθ. Πόρτ Γκέιμπλ 21 'Οκτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10735	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Οκτ.
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Ναυτικού Πράκτορες»	56	10784	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 11 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Παιονίρεζα Σίπηπικη»	53	8458	διπλήθε Σουέζ 17 'Οκτ. διά Τοκουγιάμα
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μέγιοι»	54	16193	άνεκ. Νούρωπορτ 15 'Οκτ. διά Νοβρωσίσκον
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Ντός Έρμανός»	42	2865	άνεκ. Κολέμπιο 17 'Οκτ. διά Ριγέκαν
ΧΑΤΖΗΠΑΤΑΚΟΣ	άδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	διπλήθε Τρίνινταντ 23 'Οκτ. διά Ινδίαν
ΧΙΟΣ	έτ. «Σέντραλ»	43	7281	εις Πειραιά 3 'Οκτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	Π. Ποντικός – Ζ. Λαιμός	49	7526	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έλληνική έταιρια	25	958	άργει Κυνόσουραν από 26 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	
ΟΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλη»	42	7175	

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	έτ. «Άκτις»	42	7259	έφθ. Κωνστάντζαν 24 'Οκτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	έτ. «Γκρίνθι Άλη»	21	1173	άργει Χάρρουιτς από 1 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	έτ. «Μαριπούλαγκα»	44	7261	διπλήθε Σουέζ 26 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Λ.δ.)	έτ. «Αβίλια»	56	20153	διπλήθε Παναμά 19 'Οκτ. διά Νεκοτάσα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Λ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7238	άνεκ. Νιούπορτ 15 'Οκτ. διά Λούισμπουργκ
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	έτ. «Μαρισέλο»	43	3106	έφθ. Σέταν 18 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	έτ. «Μαριπούλαγκα»	24	1988	άνεκ. Γενόβαν 22 'Οκτ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (Λ.δ.)	έτ. «Στάσσα»	56	20140	άνεκ. Γενόβαν 22 'Οκτ. διά Λευκίν Θάλασσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιθάνου)	έτ. «Άγκνα»	41	1653	διπλήθε Σουέζ 17 'Οκτ. διά Τοκουγιάμα
ΑΓΓΚΑΝΑ (Λιθάνου)	έτ. «Εσερέντζα»	43	5225	άνεκ. Τζιμπούτι από 17 'Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Ομπρος»	29	3725	έφθ. Κόνακρο 10 'Οκτ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (Λ.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Μασσαλίαν 11 'Οκτ.
ΑΕΛΛΑ Λ.	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άνεκ. Χαύλι 18 'Οκτ. διά Αρχάγγελον
ΑΕΛΛΑ Λ.	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη»	49	3484	διπλήθε Σουέζ 21 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΑΜΑΣ (παν.)	έτ. «Αθάμασ»	41	4729	έφθ. Βανκούμπερ 4 'Οκτ. διά Τόκιο
ΑΓΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Λ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	άνεκ. Βανκούμπερ 26 'Οκτ. διά Τόκιο
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (Λ.)	έτ. «Πλατούφικα»	42	7227	εις θέσιν 43.22 Β. – 38.50 Δ. 'Οκτ. 23 διά Σικάγο
ΑΙΓΑΙΝΑ (Λ.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	διπλήθε Παναμά 22 'Οκτ. διά Ζντάνωφ
ΑΙΓΑΙΝΑ ΛΙΤΩΝΙΝΕΡ (Λ.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	58	10018	άνεκ. Τζιμπούτι από 30 'Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λ.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	58	10018	άργει Κυνόσουραν από 3 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΝΑ ΣΚΙΠΠΕΡ (Λ.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	58	10020	έφθ. Βοστώνη 30 'Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΝΑΣ (Λιθάνου)	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άνεκ. Βανκούμπερ 4 'Οκτ. διά Τόκιο
ΑΙΟΛΟΣ (Λιθάνου)	έτ. «Κονκόρτια»	42	7002	άνεκ. Χαλκίδα από 3 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (Λ.)	έτ. «Ινασουλάρ»	44	7058	έφθ. Αρχάγγελον 22 'Οκτ.
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	έτ. «Σόδαν Ζοζέ»	45	7285	διπλήθε Σουέζ 18 'Οκτ. διά Κουδέιτ
ΑΚΡΟΝ (Λ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	έφθ. Σπαλάτον 29 'Σεπτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (Λιθάνου)	έλληνικά συμφέροντα	30	2115	διπλήθε Κων/πολιν 20 'Οκτ. διά Ζντάνωφ
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	έτ. «Στάντα Ρίτα»	44	7254	άνεκ. Εινοθάρντεν 21 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	έτ. «Αρκτούρους»	54	29440	άνεκ. Μένα ήλ Αχμάντι 19 'Οκτ. διά Ρεντί
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	έτ. «Πίταλεξ»	43	6989	έφθ. Ραβέννα 8 'Οκτ.
ΑΛΕΞ (παν.)	έτ. «Λαϊμπρίονι»	25	2323	άνεκ. Τενερίφφε 22 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΑ I (Λ.δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	56	20926	άργει Πέρμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	έτ. «Φάρισον»	18	5555	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 15 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Λιθ.)	έτ. «Φάρισον»	44	7215	άργει Χάρρουιτς από 31 Αύγ.
ΑΛΚΗΣ (Λιθ.)	έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066	άργει Κυνόσουραν από 24 'Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝ (Λ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Γενόβαν από 26 Μαΐου 1961
ΑΛΛΑΝΤΙΝ	έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άνεκ. Χαδάνα 18 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΑΛΜΑ (Λ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεκ. Γενόβαν 18 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (Λ.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7259	άνεκ. Σπέτζιαν 24 'Οκτ. διά Γενόβαν
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (Λ.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7175	έφθ. Γκέλι 12 'Οκτ.
ΑΛΤΙΣ (Λ.)	έτ. «Αλτίς»	41	7169	άνεκ. Βαλένθια 22 'Οκτ. διά Σαγκούντο
ΑΛΧΕΛ! (Λιθάνου)	έτ. «Σάν Αντώνιος»	43	7171	άνεκ. Ήοτχαια 16 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΛΧΕΙ'Ρ (Λιθάνου)	έτ. «Σάν Αντώνιος»	44	7183	εις Πειραιά από 20 Αύγ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άργει Βαλτιμόρην από 12 'Απρ. 1958
ΑΜΕΛΙΑ (Λ.δ.)	έτ. «Φοίνιδ»	43	10578	άνεκ. Ν. Υόρκην 23 'Οκτ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (Λ.δ.)	έτ. «Γουέστ Αφοικαν»	56	13262	άνεκ. Τακόμα 24 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (Λ.δ.)	έτ. «Τρανδόσεαν»	55	21075	άνεκ. Σαιντ Μόρας 23 'Οκτ. διά Καλλάρο
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Λ.δ.)	έτ. «Κάνοντους»	57	11978	άργει Χάρρουιτς από 21 Δεκ. 1960
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (Λ.)	έτ. «Οράδιον»	41	7257	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΟΥΡΕΑL (Λ.)	έτ. «Οράδιον»	42	7010	άργει Μόμπιλ από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	έτ. «Οράδιον»	43	7206	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤΟΝ (Λ.)	έτ. «Οράδιον»	43	7239	άνεκ. Βαλτιμόρην 25 'Οκτ. διά Σάλεμ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεκ. Βαλτιμόρην από 22 'Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Λ.)	έτ. «Οράδιον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρην από 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (Λ.)	έτ. «Οράδιον»	43	7224	άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝT (Λ.)	έτ. «Οράδιον»	43	7233	άργει Φάλμουθ από 29 Νοεμ. 1957

ΑΝΘΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	έφθ. Ταρραγκόνα 22 'Οκτ.
ΑΝΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελτοράντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 22 'Οκτ. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΑΝΝΑ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Άφρικαν»	54	6112	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Οκτ. διά Περούβιαν
ΑΝΝΑ Ο. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπα»	45	10708	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 'Οκτ. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Σαβάνα από 29 'Ιουν. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	έφθ. Νουεβίτας 8 'Οκτ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδόύ»	44	7259	άργει Χαλκίδα από 7 Αύγ.
ΑΝΤΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	έφθ. Νόρντεγκαμ 20 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διπλής Αγ. Βικέντιον 18 'Οκτ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Ν. Βαλμᾶς	48	6259	διπλής Βομβάνη 12 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζερινθίλλ»	43	7244	διπλής Ντακάρ 26 'Οκτ. δι' Αμθέρσαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Νταφά	44	1599	άργει Καλαμάτα από 15 'Ιουλ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούριο»	43	7154	έφθ. Σετα 19 'Οκτ.
ΑΠΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	άνεχ. Βοστώνη 22 'Οκτ. δι' Ιταλίαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	Α. Κατωγέωργης	40	1280	διπλής Πόρτλαντ 22 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	διπλής Κωννέριαν 15 'Οκτ. διά Γαλάτοι
ΑΡΓΚΥΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέθα»	57	10657	άνεχ. Μόμπιλ 24 'Οκτ. διά Πουέρτο Όροντάς
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7176	διπλής Τρίνινταν 19 'Οκτ. διά Πόρτ. Αλφρεντ
ΑΡΕΤΗ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιον»	43	7187	άνεχ. Πύλων από 24 Σεπτ. δι' Οδσόν
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρεξ»	30	4557	διπλής Αγ. Βικέντιον 23 'Οκτ. διά Λιδόρον
ΑΡΙΕ Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	45	7216	έφθ. Αρχαγγελον 30 Σεπτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	58	23626	Ιδε: «ΑΡΙΣΤΕΑ», ώς μετωνυμάθη
ΑΡΙΚΑ (Δ.)		έτ. «Τόλει»	19	2395	έφθ. Ναυγκόνια 28 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7210	έφθ. Λουπίκε 23 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστειδίου»	37	4635	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	διπλής Κεμπεκ 23 'Οκτ. διά Ντηπρότ
ΑΡΙΣΤΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουρωρύτα»	44	6995	άνεχ. Σιδένε 2 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΑΡΙΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Κυνδουρον από 12 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άργει Φερρόλ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	28	1707	άργει Κυνδουρον από 4 Αύγ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	έφθ. Κωννέριαν 21 'Οκτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάί»	58	18743	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Οκτ. διά Γενοβαν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Λ. Εύθυμιον & Σια	43	7303	άνεχ. Θέουταν 24 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Καιμέρσια»	32	3848	έφθ. Σουεζ 23 'Οκτ.
ΑΡΡΟΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2409	άνεχ. Μπάναγκαρ 20 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	11379	άνεχ. Δουνκέρκην 22 'Οκτ. διά Καράτοι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	διπλής Θοή Ρίμερ 22 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τελαμάνκοι»	43	7155	άνεχ. Γκάρατον 17 'Οκτ. διά Καναδᾶ
ΑΡΧΑΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύρινθος»	22	1754	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 26 'Οκτ. δι' Αγγλιαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιψη Στράνον»	43	7137	άργει Πέναμα 8 'Οκτ. δι' Οζάκαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθθαλάντικ»	44	7283	άνεχ. Κιουρασό 17 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	έφθ. Λονδίνον 26 'Οκτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7176	έφθ. Καλλάο 15 'Οκτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθομίο»	43	7129	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 'Οκτ. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	διπλής Πάναμαν 25 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	44	14243	άργει Πέραμα από 27 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντοντόρ»	56	8370	άνεχ. Βανκούβερ 18 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	20451	διπλής Πάναμα 6 'Οκτ. διά Ντελάγουαρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Σάντος 24 'Οκτ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	έφθ. Σάντος 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΝΤΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	άνεχ. Σιμίζου 15 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	18181	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	60	18180	άνεχ. Ωδόπορη (Μπαχ) 16 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	έφθ. Κιουρασό 21 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Ρόττερνταν 16 'Οκτ. διά Κιουρασό
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Μπακρέιν 24 'Οκτ. διά Φιλιππίνας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	έφθ. Σάο Λιούζ 26 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	έφθ. Ταμπίκο 24 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Βενετίαν 24 'Οκτ. δι' Αύγουστον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διπλής Εσκουμαΐνς 17 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Ν. Υόρκην 16 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΟΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	παναμακή εταίρια	44	7125	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΑΤΤΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7257	άνεχ. Αντελέας 15 'Οκτ.
ΑΧΙΛΕΙΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλειτ»	41	5281	άνεχ. Μοντεβίδεοπτελ 16 'Οκτ. διά Κλασίπεντα
ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριμ»	43	6872	άνεχ. Χόκη Κόκη 22 'Οκτ. διά Ντουγκούν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσιμαν»	44	7192	άνεχ. Αντελέας 19 'Οκτ. διά Βομβάν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	άργει Κυνδουρον από 19 Σεπτ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 18 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	Ν. I. Γουλουνδρής	58	26566	άνεχ. Περα. Κόλπον 22 'Οκτ. διά Μιζουσίμα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Ν. Υόρκην 21 'Οκτ. διά Πούντα Κορντόν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρα Βιστα»	57	11623	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Οκτ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Μπελφαστ 26 'Οκτ. διά Ν. Ορλεάνην
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκερς»	58	23626	άνεχ. Αντελέας 1 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7286	έφθ. Μουρόβαν 26 'Οκτ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	διπλής Πάναμαν 26 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγια»	55	9462	άνεχ. Κόμπε 3 'Οκτ. διά Τορόντο
ΓΕΩΡΓΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άργει Κυνδουρον από 12 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάπι»	45	7253	διπλής Πάναμα 11 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5207	έφθ. Ν. Ορλεάνην 16 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμάντε»	39	3729	άνεχ. Αιδερόσαν 23 'Οκτ. διά Γάνδην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. ΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18790	διπλής Σουεζ 22 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεστ»	35	5028	έφθ. Πειραιά 28 'Οκτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7166	άνεχ. Γένοβαν 18 'Οκτ. διά Πειραιᾶς
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	41	7270	παρελθόντι είς Μπεντάλαντ
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	άνεχ. Αντενε 26 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΓΙΟΥΑΡΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ Α. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιολάντα»	40	7168	άργει Καλαμάτα από 16 'Ιουν.
ΓΙΟΥΡΓΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπαν»	43	7255	προσδίοας είς θέσιν 69.52 Β. - 61.10 Α. Σεπτ. 20
ΓΙΟΥΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ηλιας»	42	7025	έφθ. Αλεξάνδρειαν 27 Σεπτ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	διπλής Σουεζ 19 'Οκτ. δι' Ευθύραν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντα»	27	2766	άνεχ. Πειραιά 27 'Οκτ. διά Λαττάκια
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουσόρλαντ Γλέιντ»	54	27812	άνεχ. Αιμοτερνταν 10 'Οκτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΚΟΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)		έτ. «Ουσόρλαντ Γλέιντ»	57	13750	έφθ. Χάπτον ρόδς 24 'Οκτ.
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΑΝΣ (γ. πλήρ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Πανοεσάνκι»	55	25317	άργει Κυνδουρον από 5 Αύγ.
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (N.A.T.)		έτ. «Ιντερνάσιονα»	54	20580	άνεχ. Πέρα Τανούρα 26 'Οκτ.
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'Σ (Δ.δ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20431	έφθ. Σκαραμαγκάν 30 'Οκτ.
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΙΤΓΚ (γερμ. πλήρ.)		έτ. Νιάρχος	57	13750	άνεχ. Ρόττερνταν 20 'Οκτ. διά Χάπτον ρόδς
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΕΞΠΑΡΕΡ		έτ. «Ομοιλ»	61	12700	άνεχ. Σπότανο Μπαίν 23 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Τοσέοτος Μπαίν»	57	25489	άνεχ. Μπότανο Μπαίν 6 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (N.A.T.)					

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκι»	42	7257	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 'Οκτ. δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	7176	άνεχ. Νιού Όυεστμπορτε 24 'Οκτ. διά Λιβερπουλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	18226	διπλήθε Σουέζ 27 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	58	20546	έφθ. Ριο 'Ιανέιρο 24 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	57	28413	διπλήθε Σουέζ 21 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	20533	έφθ. Μανίλα 24 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ·Γ·Σ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πίτς»	49	13956	άνεχ. Βερμούδα 23 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ηστόν»	58	11201	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ (N.A.T.)		Στ. Νιάρχος	43	12793	άνεχ. Χάρμπον ρόδης 25 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20165	άνεχ. Περο. Κόλπον 26 'Οκτ. διά Γκελόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑΙ (γερμ. πλήρωμα)		Στ. Νιάρχος	58	11200	έφθ. Βικτωρίαν 6 'Οκτ. διά Γδυνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 'Οκτ. διά Νόρφολκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Οκτ. διά Λος 'Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	άνεχ. Ράς Τανύρα 21 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	έφθ. Τόκιο 15 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 22 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΑΡΙΟΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλω»	43	10577	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΤΕΝΤΟΥΡΙΟΝ		Στ. Νιάρχος	44	13005	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 'Οκτ. διά Καλντέρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	άνεχ. Αμβούργον 18 'Οκτ. διά Χάμπον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	59	9171	άνεχ. Πειραιά 14 'Οκτ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 'Οκτ. διά Νιγκάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑΙ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Ατλας»	41	6911	άνεχ. Μόζι 27 Σεπ. διά Ν. Καλδονίαν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	άνεχ. Μαυρικίου 11 'Οκτ. διά Πουσάν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Χάρτεπουλ 24 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟ	(N.A.T.)	έτ. «Εσερεράντζα»	44	7207	έφθ. Γιαβάταν 26 'Οκτ.
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)		Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935	άνεχ. Τάϊν 25 'Οκτ. διά Λισσαβώνα
ΔΗΛΟΣ ΠΑΤ'ΟΝΙΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δράσος»	44	7259	διπλήθε Παναμά 22 'Οκτ. δι' Ατλαντικόν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	διπλήθε Παναμά 20 'Οκτ. (διαταγάς)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	56	10360	έφθ. Μανίλαν 27 'Οκτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	άνεχ. Σίδενεύ (Ν.Σ.) 26 'Οκτ. διά Νιούπορτ
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	έφθ. Καντάλια 15 'Οκτ.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	12813	άνεχ. Ούλου 11 'Οκτ. διά Στεττίνον
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρηγορούσα»	42	2757	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 16 'Οκτ. (διαταγάς)
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίες»	58	6331	διπλήθε Εσκονιαίνης 19 'Οκτ. (διαταγάς)
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Πειραιά 25 'Οκτ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουορλόντουάνη»	43	7031	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 16 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΕΙΡΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	άνεχ. Κολομπο 25 'Οκτ. διά Μπασσέν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσιγκ»	42	7210	άργει Σύρον από 29 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου	43	7261	άνεχ. Πειραιά 27 'Οκτ. δι' Ινδιαν
ΕΙΡΗΝΗΣ' ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	εις Πειραιά από 3 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗΣ' ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κυκλάδες»	37	5452	έφθ. Μαλάγα 19 'Οκτ.
ΕΙΕΝΑ		έλληνικά συμφέροντα	22	1953	έφθ. Βενετίαν 20 'Οκτ.
ΕΙΕΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αράγουα»	38	5500	έφθ. Αμπελάκι από 14 'Απρ. 1961
ΕΙΕΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	7820	άνεχ. Μπορντώ 4 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΕΙΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Παπαχροπίδη	58	13066	άργει Κυνοδουραν από 8 Αύγ.
ΕΙΛΛΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	άνεχ. Ριγιέκαν 23 'Οκτ. διά Σέριφον
ΕΙΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέδα»	44	7051	άνεχ. Ούλου 8 'Οκτ. διά Γδυνιαν
ΕΙΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόποντος»	44	7189	άνεχ. Σέταν από 24 Σεπτ. δι' Αλβανίαν
ΕΙΠΑΔΙΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρα»	35	4963	έφθ. Βενετίαν 20 'Οκτ.
ΕΝΩΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	άνεχ. Μπορντώ 4 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	άργει Κυνοδουραν από 8 Αύγ.
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	26	3410	άνεχ. Ριγιέκαν 23 'Οκτ. διά Σέριφον
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Παναγία»	42	2720	άνεχ. Σαίνι Τάϊν 19 'Οκτ. διά Ρίντναμ Ντόκ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	έφθ. Τάϊν 13 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	άνεχ. Αρούμπαν 15 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	διπλήθε Σουέζ 22 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οίλα»	54	18730	διπλήθε Καντάλια 27 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30150	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 'Οκτ. διά Γδυνιαν
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο»	59	9003	άνεχ. Μοντεβίδεαν 26 'Οκτ. διά Βενεδουέλαν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΕΞΕΩΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέ μαο»	49	17613	άνεχ. Αλεξανδρειαν 26 'Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΖΑΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Γκάλεζ 21 'Οκτ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Κοκούρα 6 'Οκτ. διά Νάμπο
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βήτα»	43	7273	άνεχ. Σαινι Τάϊν 19 'Οκτ. διά Ρίντναμ
ΖΩΔΟΧΟΣ ΗΓΗΓΗ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίνουσσαι»	37	1917	άνεχ. Σέταν από 24 Σεπτ. δι' Αλβανίαν
ΗΑΕΚΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάολμέα»	45	14418	έφθ. Βότερτον 24 'Οκτ.
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	διπλήθε Παναμά 9 'Οκτ. διά Κόμπε
ΗΑΙΑΣ Ζ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσιγκ»	43	7207	εις θέσην 34.56 - B. 23.10 A. 'Οκτ. 18 διά Τεργέστην
ΗΑΡΑΚΗΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμέρτα»	43	7180	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 15 'Οκτ.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στηνπορτ»	44	7250	άργει Μπέρρα 4 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάλα»	44	7194	άνεχ. Χαδάνα 22 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Οκτ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλαντα»	38	6529	άργει Κυνοδουραν από 24 Ιουλ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φίνταρ»	45	7255	εις Ρόττερνταμ από 5 Αύγ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7188	άργει Χαλκίδα από 15 'Οκτ.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	«Τρανσπασίφικ, Τ.Κ.»	43	7240	άργει Σύρον από 14 Ιουν.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7185	έφθ. Βρέμην 16 'Οκτ.
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	έφθ. Κορραμαχρ 25 'Οκτ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	άνεχ. Μαντράς 25 'Οκτ. διά Φρητάουν
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (Λιβάνου)		παναμαϊκή έταιρια	43	7256	άργει Σκαραμαγκάν από 11 Σεπτ.
ΘΩΜΑΣ Α. (δ.)		έλληνικά συμφέροντα	42	9853	άνεχ. Κόπερδικ 6 'Οκτ. δι' Αρχάγγελον
ΙΑΕΝΑ (Λιβάνου)		παναμαϊκή έταιρια	37	5925	έφθ. Βενετίαν 23 'Οκτ.
ΙΙΜΥ (Λιβάνου)		έτ. «Ασσύνιον»	20	2253	άνεχ. Ταϊν 13 'Οκτ.
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12500	άνεχ. Γιούρκοβαν 27 Σεπτ. διά Ταϊρτοίλλ
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	άνεχ. Γιούρκοβαν 25 'Οκτ. διά Β. Αμερικήν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότοπαλα»	44	7176	διπλήθε Παναμά από 22 Σεπτ. δι' Οζακαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόδελουμ»	53	13555	άνεχ. Βενετίαν 27 'Οκτ. διά Σφάζ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαύψαφαρ»	56	10422	άνεχ. Βανκούρερ 15 'Οκτ. διά Οτάρον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεζαν»	53	15826	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΓΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίστοπαλα»	44	7198	έφθ. Λίβερπουλ 23 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλερόδεουμ»	53	13485	εις Ν. Υόρκην από 8 Αύγ. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμδραι»	17	1295	διπλήθε Ελαϊνορ 22 'Οκτ. (διαταγάς)
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΙΩΤΗΣ (Λιβάνου)		έτ. «Ελάντερ»	43	7297	εις Αμπελάκι από 1 Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	42	7202	άνεχ. Πειραιά 15 'Οκτ. διά Γκόκοβα
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	εις Σμούτον 21 'Οκτ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Αλάντικη»	57	10122	εις Πόρο. Σαϊδ από 10 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	άνεχ. Βενετίαν 16 'Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΚΑΦΩΡΙΝ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	30	2377	έφθ. Ειδονάριο 16 'Οκτ.
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνοπορτ»	57	8774	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 27 'Οκτ. δι' Αλεξάνδρειαν

ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	άνεχ. Άμβρεραν 18 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	διπλής Σουέζ 14 'Οκτ. διά Μπάραρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	έφθ. Μπουνένος Αύρες 20 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάν Σάν Ζουάν»	24	4436	άνεχ. Μαντράς 10 'Οκτ. διά Πόρτ 'Οκα
ΚΑΠΤΑΝΠΑΝΤΕΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουμέλγκο»	38	5199	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 25 'Οκτ. διά Λάγκος
ΚΑΡΑΣΤΑΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7134	άργει Πειραιά από 14 'Οκτ.
ΚΑΡΝΕ-ΙΣΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αυτρομπέλλο»	29	4884	έφθ. Βενετίαν 14 'Οκτ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσιο»	43	7033	άνεχ. Σεμαίνους 20 'Οκτ. διά Αγγλιαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάρυκο»	57	20564	διπλής Σουέζ 24 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λέν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	29	6749	έφθ. Πειραιά 1 'Οκτ.
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΚΕΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	έφθ. Λός Αντζελες 17 'Οκτ.
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	έφθ. Σεμπρούγκε από 21 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διπλής Σουέζ 27 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανη»	56	21131	διπλής Σουέζ 17 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μασσώρ
ΚΙΣΣΕΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδώνη»	58	20487	διπλής Σουέζ 21 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	40	4499	άνεχ. Γάνδην 14 'Οκτ. διά Μάρσα έλλ Μπρέγκα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5411	άργει Κυνόσουραν από 7 Αύγ.
ΚΝΟΖΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10200	διπλής Εσκούμαπινς 18 'Οκτ. (διαταγάς)
ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι»	43	7248	διπλής Ντόρερ 12 'Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΚΟΝΔΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οργιά»	44	7159	έφθ. Ρόττερνταν 21 'Οκτ.
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρχα»	43	7250	άνεχ. Καμαία 17 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΡΗ (κροτ.)		έτ. «Άγκουιλλα»	19	2949	εις Γένοβαν από 8 Σεπτ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7299	έφθ. Κολόμπο 11 'Οκτ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Νιούπορτ 23 'Οκτ. (διαταγάς)
ΚΟΡΣΑΪΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Νιούπορτ 22 'Οκτ. διά Σιδνεϋ (Ν.Σ.)
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	62	14963	έφθ. Πόρτ 'Αλφρεντ 20 'Οκτ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έτ. «Διγκουέρα»	56	10567	άνεχ. Μουρόραν 19 'Οκτ. διά Ούνο
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομοπολίταν»	43	7261	έφθ. Διέπην 11 'Οκτ.
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7135	άνεχ. Βακαματού 2 0' Οκτ. διά Μπατού Ποχάτ
ΚΥΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άργει Μπρούζες από 12 'Οκτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	38	6032	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Οκτ. διά Πούντα Πάλμας
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριαν»	56	4031	
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	
ΚΥΠΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	43	6992	
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7236	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Ναΐδας»	44	2896	
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βαρθάρα»	21	2294	
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	40	2993	
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	
ΛΕΩΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτσα»	43	7109	
ΛΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθενίτα»	43	7118	
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελδίρια»	44	7244	
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	43	7257	
ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θητάρ»	43	10521	
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύρης»	43	2847	
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσασεάνικ Π.Κ.»	58	24065	
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημητρα»	37	4838	
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστορδο»	18	920	
ΜΑΝΕΤΚΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μακσουμέ»	43	7145	
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής»	45	3549	
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστερέλλα Μπλάγκα»	43	7255	
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σολίνας»	44	7072	
ΜΑΝΟΥΝ ΙΘΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	32	1595	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	25	1473	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ρούσουσ»	27	1554	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (άνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	30	4620	
ΜΑΡΓΚΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φωσίαν»	62	9220	
ΜΑΡΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	ποναμαϊκή έταιρια	43	7230	
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)		έτ. «Μικάλει»	44	7254	
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μογκαλιθέρας»	45	8965	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Αρκουλ»	38	5548	
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφοστούνα»	43	7202	
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Oίκος Χανδρῆ	51	11022	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Γένοβαν 26 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Νουούλτρα»	61	9221	άνεχ. N. Ορλεάνην 10 'Οκτ. δι' Ινδίαν
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	άνεχ. 'Αρχάγγελον 14 'Οκτ. διά Ιμιγκαμ
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	άργει Καλαμάτα από 28 'Ιουν.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φραγκίστα	43	7253	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	έφθ. Χαλκίδα 10 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	21	1897	διπλής Σουέζ 23 'Οκτ. δι' Ερυθράν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	έφθ. Κολόμπο 30 Σεπτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναρ. - Έουρόπα»	44	10445	εις Πειραιά από 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	έφθ. Χαδάνα 21 'Οκτ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7232	άργει Καλαμάτα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	άργει Χαλκίδα από 21 Σεπτ.
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	43	7259	άργει Αλεξάνδρειαν από 6 Αύγ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Άρκουλ»	43	7263	διπλής Μπρόνομποττελ 6 'Οκτ. διά Κούβαν
ΜΑΡΣΕΛΑ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπορτ»	44	7251	έφθ. Βενετίαν 20 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρμικ»	56	23871	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 'Οκτ. δι' Αγγλιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλίπδα»	54	18763	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 18 'Οκτ. δι' Ιαπωνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		έλληνικά συμφέροντα	48	2346	διπλής Κωνύπολιν 10 'Οκτ. διά Βραΐλαν
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμε»	20	1512	έφθ. Πόρτ Σαιδ 25 'Οκτ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (άνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Λος Αντζελες 23 'Οκτ. διά Χούλλ
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλλ»	57	8855	έφθ. Μανίλαν 7 'Οκτ.
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάικα»	45	7254	άργει Κυνόδουραν από 26 Αύγ.
ΜΕΛΙΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέογκας»	57	11691	άνεχ. Βενετίαν 22 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΝΙΤΕΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέστα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Μόζι 24 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ		έτ. «Γουέστ Ιντιες»	46	3133	έφθ. Τόμπαν 19 'Οκτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεχ. Γιοκοχάναν 23 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΙΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Οκτ. δι' Αμστερνταμ
ΜΕΡΓΙΝΙΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 25 'Οκτ. δι' Ινδίαν
ΜΙΑΝΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 20 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Πειραιά 23 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 25 'Οκτ. διά Νονάιμο
ΜΙΧΑΗΛ Λ. Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	διπλής Παναμά 18 'Οκτ. (άπο Μαρακαϊμό) έξωκειλε εις Βόρ. Νορβηγίαν 24 'Οκτ.
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Χρυσόνθη»	29	1866	διπλής Σουέζ 22 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μασσώρ
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ιντερνάδιοναλ»	57	12683	έφθ. Αλεξάνδρειαν 14 'Οκτ.
ΜΠΑΖΙΛ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Φραγκίστας	29	6984	έξωκειλε εις Βόρ. Νορβηγίαν 24 'Οκτ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ		έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άργει Χαλκίδα από 9 Αύγ.
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορμποπέτρος»	44	7070	εις Ρόττερνταμ από 18 Αύγ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρούντερο»	56	10661	άνεχ. Βανκούμπερ

ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει 'Άμπελάκι άπό 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλγκο»	57	9990	διπλήθ. Παναράν 25 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς ανέκ. Φίλαδελφειαν 7 Οκτ. διά Βάθτων (Ν.Σ.)
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ (Διβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3262	έφθ. Τέμα 23 'Οκτ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ		έτ. «Σπέτσαιο»	28	4778	έφθ. Μηνυτάλιαντ 16 'Οκτ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεκ. Χάμπια 20 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι»	45	3486	άνεκ. Μορμουκάδιο 16 'Οκτ. διά Χονολουλού
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7092	άνεκ. Κιουρασάδ 8 Οκτ. διά Μανάους
ΝΑΠΙΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	41	7579	άνεκ. Ράς Τανούρα 22 'Οκτ. διά Τρίνινταν
ΝΑΠΙΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρι»	57	23690	διπλήθ. Μηνυτάλιαντ 23 'Οκτ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 'Οκτ. διά Χονολουλού
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόργκραντ»	58	24068	άνεκ. Κιουρασάδ 8 Οκτ. διά Μανάους
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλίτι»	42	7227	άνεκ. Ράς Τανούρα 22 'Οκτ. διά Τρίνινταν
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Σάντος 21 'Οκτ.
ΝΕΜΕΑ (Δ.)		έτ. «Γιουνινθεροσάλ Τράμπι»	42	9730	διπλήθ. Κων) πολιν 16 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΕΦΕΛΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεκ. Λος Αντζελες 19 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεκ. Γιβραλτάρ 25 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	διπλήθ. Άντεν 27 'Οκτ. διά Λιθόρνον
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 24 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειδάδιο»	43	7121	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 27 'Οκτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άργει Κυνόσουραν άπο 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Αζόρες»	45	7003	διπλήθ. Μπρόνωμποτελ 20 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Χούλι 12 'Οκτ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεκ. Πύλον 19 'Οκτ. διά Λάγκος
ΝΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	22	2201	άργει Κυνόσουραν άπο 17 Αύγ.
ΝΙΚ Σ.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1410	ε.ς. Αντεν άπο 1 Σεπτ.
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άνεκ. Σέαν 4 'Οκτ. διά 'Αλθανιαν
ΝΙΚΤΡΙΚΙ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άργει Κυνόσουραν άπο 2 'Ιουλ.
ΝΙΝΑ (παν.)		πανομακή έταιρια	28	1463	έφθ. Σάντος 12 'Οκτ.
ΝΙΟΒΗ (Δ.)		έτ. «Λ'α»	44	7063	άνεκ. Λαμπούν 18 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΝΟΕΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιαθος»	41	7251	άργει Χαλκίδα άπο 1 Αύγ.
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)					διπλήθ. Γιβραλτάρ 19 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	άνεκ. Καρθαγένην 20 'Οκτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΝΟΡΟ ΚΙΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	«Τρανζόσεαν Φρέιτερ»	44	14800	άνεκ. Ρότερνταν 11 'Οκτ. διά Κεμπέκ
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	άνεκ. Νεάπολιν 27 'Οκτ. διά Λιθερπουλ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	έφθ. Μένα Αχμαντί 24 'Οκτ.
ΝΟΥΤΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	52	12029	εις Ένοδον άπο 21 Δεκ. 1961
ΝΤΕΒΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουεβά»	44	7061	άνεκ. Πειραιά 28 'Οκτ. διά Λάρνακα
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΓΗΓΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ»	56	10545	άνεκ. Τρινινταντ 21 'Οκτ. διά Πόρτ. Αλφρεντ
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΜΙΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ»	61	15000	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 13 'Οκτ. διά 'Ιταλίαν
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ»	59	13545	άνεκ. Βικτωρίαν 20 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίνη»	58	10396	άνεκ. Γένοβον 18 'Οκτ. διά Μονρόδια
ΝΤΕΡΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	πανομακή έταιρια	30	996	διπλήθ. «Εσκουμαίνης 24 'Οκτ. (διαταγάς)
ΝΤΗΘΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς»	60	13847	διπλήθ. Κων) πολιν 23 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΤΟΜΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμύρανία»	58	10483	έφθ. Ρότερνταν 23 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανομέν - Εουρόπα»	55	11209	άνεκ. Κόμπε 18 'Οκτ. διά Βανκούμερ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανομέν - Εουρόπα»	56	8716	άνεκ. Μπακόπορτ 23 'Οκτ. διά Πουντα Καρντόν
ΝΤΟΡΙ (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	7237	έφθ. Μπαντάν Μασούρ 15 'Οκτ. διά Μορμουγκά
ΝΤΟΡΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούτη»	56	10486	άργει Άμβούργον άπο 28 'Ιουν.
ΟΓΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7199	διπλήθ. Σουέζ 17 'Οκτ. διά Τζακάρταν
ΟΔΥΜΠΙΑ		έτ. «Τρανοατλάντικο»	53	17362	άνεκ. Νασσάου 24 'Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΪΤΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμα»	54	13665	άνεκ. Σιδώνα 22 'Οκτ. διά Πόρτλαντ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	54	13652	άνεκ. Μόντρεαλ 15 'Οκτ. (διαταγάς)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμασ»	54	20453	άνεκ. ΕΛ Σιντέρ 20 'Οκτ. (διαταγάς)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	54	14047	άνεκ. Φρηπορτ (Μπαχ.) 16 'Οκτ. διά Βομβάν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Θρόνο»	58	27602	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 25 'Οκτ. διά Χάδρην
ΟΔΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	50	17791	εις Ρότερνταν 27 'Απρ.
ΟΔΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	53	14221	άνεκ. Ράς Τανούρα 21 'Οκτ. (διαταγάς)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτσ»	53	14009	άνεκ. Ρότερνταν 19 'Οκτ. (διαταγάς)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Ολ'»	49	17792	άνεκ. Γκουαγιανίλλα 22 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Ολ'»	54	13678	άνεκ. Μπαχρέιν 17 'Οκτ. διά Σουέζ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	53	13660	άνεκ. Ν. Υόρκην 20 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	54	13934	άνεκ. Αμδούργον 13 'Οκτ. διά Αρούμπαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	55	13709	άνεκ. Ν. Υόρκην 20 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	54	13713	άνεκ. Αμδούργον 13 'Οκτ. διά Αρούμπαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	55	13934	άνεκ. Ν. Υόρκην 20 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	άνεκ. Ράς Τανούρα 1 'Οκτ. διά Μοντεβίδεο
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουξορ»	59	23280	άνεκ. Ράς Τανούρα 29 Σεπτ. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	54	13665	άνεκ. Μιζουσίμα 24 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεκ. Τζακόνινθλα 15 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΠΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	55	13934	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 27 'Οκτ. διά Σάν Λορέντζο (Βενεζ.)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΠΝΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	54	20595	άνεκ. Αμποτάν 17 'Οκτ. διά Μένα Αχμαντί
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	54	13665	άνεκ. Βαλτιμόρων 27 'Οκτ. διά Ατλαντικόν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	49	17792	άνεκ. Σιδώνα 20 'Οκτ. διά Μιλάζζο
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΕ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμα»	54	14047	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 25 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	49	17792	έφθ. Παλέρμο 9 'Οκτ.
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μορόδια Τρανσοπορτ.»	59	37958	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 17 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	60	37744	διπλήθ. Ντόβερ 20 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ'Μ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	58	27602	άνεκ. Βιλελμοσχάφεν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	50	17791	έφθ. Ν. Υόρκην 23 'Οκτ.
ΟΔΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπικ 'Οίλ»	54	13580	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 11 'Οκτ. διά 'Αρούμπαν
ΟΜΟΝΟΙΑ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσαόντο»	54	20611	άνεκ. Περο. Κόλπον 20 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	8195	άνεκ. Ταλκαχουάνο 17 'Οκτ. διά Τανάραλ
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομρόνια»	44	7297	άνεκ. Πύλων 6 'Οκτ. διά Σάντος
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Λά Εμπέρασσα»	56	21090	διπλήθ. Γιβραλτάρ 21 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΡΙΚΟ (Δ.δ.)		έτ. «Πλάναρα»	34	8378	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 16 'Οκτ.
ΟΡΟΜΑ (Δ.δ.)		έτ. «Πριζάλι»	58	12667	έφθ. Πειραιά 13 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Στάρ»	44	7254	άνεκ. Βαλτιμόρων 19 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς»	53	12065	έφθ. Παλαιμάρη 6 'Οκτ. διά 'Οζάκαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοντερ»	45	8615	άνεκ. Σάντα Μάρτα άπο 17 Σεπτ.
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	42	7211	άργει Κυνόσουραν άπο 22 Αύγ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΑΟΥΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7192	άνεκ. Ν. Υόρκην 22 'Οκτ. διά 'Οζάκαν
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΟΦΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιον. Σύδιτ»	43	7176	προσήραξε εις Εουρέκα 14 'Οκτ.
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαίτ Κρός»	43	7170	έφθ. Γκουαγιακίλλα 26 'Οκτ.
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	άνεκ. Λός 'Αντζελες 21 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΣΗΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαίτ Σῆν»	43	7167	άνεκ. Κιουράδο 12 'Οκτ. διά Μάντοςετερ
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαίτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Καλάρδο 20 'Οκτ.
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΕ (Δ.)		πανομακή έταιρια	43	7170	άνεκ. Χιρόκατα 13 'Οκτ. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	έφθ. Βρεμπν 22 'Οκτ.
Π. ΠΡΕΚΑΔΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	άργει Χαλκίδα άπο 18 Μαΐου
ΠΑΛΟΣ (Δ.)		έτ. «Πάλος»	43	8184	έφθ. Βανκούμερ 22 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνγια»	58	10659	άνεκ. Σάν Νικόλας 7 'Οκτ. δ

ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	43	13581	άνεχ. Κουνόσουραν από 23 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαλκίδα»	43	8001	έφθ. Μαυρίκιον 19 'Οκτ.
ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτο»	43	7134	'Αργει Χαλκίδα από 24 Μαΐου
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	άνεχ. Θέσουταν 21 'Οκτ. δι' 'Εμδεν
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενές»	43	7228	άνεχ. Πλάνουσθ 19 'Οκτ. διά Κομώ Μπαιν
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7067	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Κοπεγχάγην 16 'Οκτ. διά Χάλιφας
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2561	έφθ. Κάλιξ 15 'Οκτ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάσα Μπλάγκα»	43	7273	άργει Κυνόσουραν από 7 Σεπτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Ρόπτερπαρ 24 'Οκτ. διά Στοκχόλμην
ΠΡΟΤΟΚΑΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πωτέλοπτος»	43	7230	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	διπλής Παναμά 18 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουέ»	57	23693	εις Πειραιά από 2 'Οκτ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα»	59	13918	διπλής Μπράνσμποτελ 8 'Οκτ. διά Κή Γουέστ
PINTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	17	1293	εις Τρίπολιν (Λιθάνου) από 16 'Ιουλ.
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρναν	44	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Οκτ. διά Pio 'Ιανέριο
PIO ΛΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	43	6993	άνεχ. Ντακάρ 20 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ»	45	7217	έφθ. Ντουλούθ 19 'Οκτ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	διπλής Σουέζ 18 'Οκτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
PONTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέροιαλ Εξηρέσσο»	11	1538	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 18 'Οκτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	56	21028	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 5 'Οκτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ»	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ - Αντώνι»	40	5349	άνεχ. Χούλι 24 'Οκτ. διά Γδυνιαν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	45	7198	εις Αμβέρσαν από 2 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	άνεχ. Σαντιάγκο 7 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΤ'ΙΜΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζέ μη»	42	7243	διπλής Παναμά από 19 Σεπτ. διά Ναγκασάκι
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νοθίδα»	36	5129	διπλής Σουέζ 9 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΣΑΙΑΝΝΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλα»	45	2780	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλανστού»	50	2736	έφθ. Γένοβαν 3 'Οκτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαθίζα»	23	5372	άρνει 'Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	έφθ. Λάγκος 8 'Οκτ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστή»	43	7267	έφθ. Χούλι 16 'Οκτ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	άνεχ. Τζιμπούτι 6 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΣΑΝΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	7238	έφθ. Πειραιά 28 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Μαριτίμα»	44	7210	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 22 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Τρινιντάντ 14 'Οκτ. διά Σαουδά
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	έφθ. Τάμπαν 27 Σεπτ.
ΣΑΝΝΙΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάλφο Σ.»	45	12723	διπλής Μπράνσμποτελ 18 'Οκτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	36	1988	έφθ. 'Αμβέρσαν 18 'Οκτ.
ΣΑΟΥΟΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θάύτερη	44	10743	άνεχ. Κοκουίμπο 5 'Οκτ. διά Τσιμπά
ΣΑΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έφθ. Λονδίνον 16 'Οκτ.
ΣΑΡΙΖΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λθν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σούρ»	31	4704	διπλής Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικα Μαρίνα»	45	10567	άργει Κυνόσουραν από 16 'Απρ. 1960
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντουρη»	22	3084	άρνει Πρίπολιν (Λιθάνου) από 22 'Απρ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	43	7275	έφθ. Σαουθάμπτον 18 'Οκτ.
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	άργει Κυνόσουραν από 22 Αύγ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ποναμαϊκή έταιρια	46	1059	εις Τεργέστων από 15 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΣΟΚΟΡΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοκάδα»	50	5507	άνεχ. Χάρβαν 23 'Οκτ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10259	έφθ. Αμδούργον 22 'Οκτ.
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2117	άργει Φούρκερο από 5 Σεπτ.
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΗΝΤΟΥΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλα Σπέτσαι»	30	4698	εις Λάγκος από 26 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτονταν Τάνκερς»	56	30159	διπλής Σουέζ 22 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρα»	43	7290	έφθ. Χάιφαν 26 'Οκτ.
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρη»	55	8799	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΕΒΟ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	44	7066	άνεχ. Ειδουμάσιον 22 'Οκτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	ποναμαϊκή έταιρια	21	1964	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καννα»	52	12064	εις Πειραιά
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	5244	άνεχ. Χαβάνα 11 'Οκτ.
ΤΑΡΕΥΣΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Σπυρίδων»	42	5023	άνεχ. Χαβάνα 23 'Οκτ. διά Βερμούδα
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	30	5316	διπλής Σουέζ 27 'Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άργει Πειραιά από 4 Αύγ.
ΤΖΕΤ'ΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκέρρειρες»	43	7231	άνεχ. Οζάκαν από 21 'Ιουλ. διά Φουζίκι
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	άνεχ. Πύλον 13 'Οκτ. διά N. 'Υόρκην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7026	άργει Ελευσίνα από 14 Αύγ.
ΤΖΕΝΝΥ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρε Σιούρόπα»	44	7176	εις Γκράμερου από 23 Σεπτ.
ΤΖΩΝ Γ. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπδα»	43	7251	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμόπα»	54	18717	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλη»	30	2047	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 25 'Οκτ. διά Λαττάκια
TINA ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	διπλής Σιγκαπούρων 19 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	άνεχ. Μπουένος 'Άυρες 25 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4542	διπλής Κόπερβικ 8 'Οκτ. διά Πειραιά
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7191	άργει Σιγκαπούρη ρόδης από 14 Αύγ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	άνεχ. Κόλουντμπορκ 22 'Οκτ. διά Ρίγαν
ΤΟΥΣΚΑΝΥ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	44	7207	έφθ. Χόγκ Κόκ 22 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΕΓΚΟΥΛ θ. (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	7230	άνεχ. Ν. Υόρκην 16 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΕΠΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδηλ»	57	24027	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 19 'Οκτ. διά Παλέρμο
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8597	έφθ. Ντουλούθ 19 'Οκτ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	άνεχ. Πιούνινο 16 'Οκτ. διά Πειραιά
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινοσάννα»	27	2457	έφθ. Μπαντρ Μασούρ 20 'Οκτ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Ριγιέκαν από 29 'Ιουν.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Σεμπρούγκε 6 'Οκτ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ποναμαϊκή έταιρια	42	7230	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 9 'Οκτ.
ΥΑΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπριανού	18	5285	διπλής Μπράνσμποτελ από 21 Σεπτ. διί λένινγκραντ
ΥΑΙΔΩΝ (δεξ., λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρόύσσα»	55	21088	άνεχ. Μόντρεαλ 24 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΥΑΝΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	44	7251	έφθ. Ντούκες 23 'Οκτ.
ΥΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐνην»	57	21910	άνεχ. Περο. Κόλπον 27 'Οκτ. διά Λάδεσεντ
ΦΑΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7181	άνεχ. Παναμά 22 'Οκτ. διά Ατλαντικόν
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	42	7231	άνεχ. Πειραιά 21 'Οκτ. διά Κων
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιν Κομμέρσιαλ»	29	3958	έφθ. 'Οζάκαν 9 'Οκτ.
ΦΙΟΣΙΕΒΟΣ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	45	10704	διπλής Γκάροτων 7 'Οκτ. διά Γκάροτων
ΦΙΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	άνεχ. Καράκόπια 21 'Οκτ. διά Νεστακέν
ΦΙΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	έφθ. Πειραιά 28 'Οκτ.
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	T. Αθανασίδης	36	1400	άνεχ. Κιάτον 29 'Οκτ.
ΦΟΡΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Πέντρο»	44	7022	άργει Κυνόσουραν από 28 Αύγ.
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	44	7067	άνεχ. Πειραιά 24 'Οκτ. διά Λαττάκια
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	έφθ. Καράκόπια 23 'Οκτ. διά Μεθίλ
ΧΑΠΠΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σπυρουαίνη»	36	1965	διπλής Παναμά 7 'Οκτ. διά Γκάροτων
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	άνεχ. Ράς Τανούρα 13 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	έφθ. Κολόμπο 23 'Οκτ.
ΧΕΑΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελεμόρχη»	41	5236	έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 'Οκτ.
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλη»	19	2559	διπλής Καράκόπια 21 'Οκτ. διά Νεστακέν
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπτρ»	38	9403	άνεχ. Τζάκαρτα 8 Αύγ.
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 21 'Σεπτ. διά Πάλεμπαγκ
ΧΡΗΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμουριάνθη»			

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 50.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1st NOVEMBER 1962

German shipyard scandal

Hellenic Lines have become involved in what at first sight appears to be an unbelievable and unprecedented travesty of justice. At second sight, it assumes the proportions of nothing less than a disgraceful scandal.

We are relating the whole story trusting it will act as a warning to those shipowners who intend building in Germany and who blithely accept arbitration in that country.

The facts of the case are as follows:

Hellenic Lines ordered, in 1956, three 13,000-ton cargo liners at the Rheinstahl Nordseewerke shipyards at Emden. The hulls were numbered 313, 314 and 315.

In spite of the fact that as a result of the shipping crisis, many yards were accepting cancellations of orders or price reductions on the original contracts, Rheinstahl Nordseewerke refused to modify the original Hellenic Lines contracts in any way whatsoever.

When Hull No. 314 was ready for launching in July, 1959, it was discovered that 700 metres out of a total of 3,000 metres of deck beams were cracked and defective.

The shipyard refused to discuss the defective beams and light-heartedly offered to weld the cracks!

No shipowner would accept newbuilt ships in that condition and Hellenic Lines naturally resorted to arbitration.

This was the beginning of a time-consuming, agonising and costly legal Odyssey for Hellenic Lines. It culminated in an arbitration award that couldn't have been more favourable for Rheinstahl Nordseewerke than if they had drafted it themselves.

The arbitration proceedings went on for many months. The arbitrators were Messrs. Arend Wulff and Werner Neuhauser. The umpire was the Presiding Judge of the Hamburg Court of First Instance, Dr. Wilhelm Mathiessen.

Arbitration costs finally amounted to \$115,570!

The award recognised that the ship's commercial value was reduced and that new cracks would probably appear in time. In spite of this, Hellenic Lines were made, by devious means, to pay DM 71,819.43 over and above the original contract price for the ship and obliged to take delivery of the defective vessel!

In addition, Hellenic Lines were made to pay 92% of the lawyers' fees amounting to DM 201,739.

A claim for compensation by Hellenic Lines on the difference of 28,650 cu. ft. less than the agreed cubic capacity was rejected, as was another claim by Hellenic Lines based on the delay in delivery of the three vessels and in spite of the yard's promise of early delivery. In fact, Rheinstahl Nordseewerke contracted to build a similar ship for other owners at a higher price and on condition it would be delivered earlier than the Hellenic Lines ships.

It was later discovered that the beams in Hull No. 313 were no better than those in Hull No. 314. The number of cracked beams in Hull No. 315 was smaller, since the defects in the previous hulls had been discovered in time for most of the defective beams destined for Hull No. 315 to be replaced.

Since the contract stipulated that there was no recourse beyond that of the arbitration court, Hellenic Lines accepted the scandalous award on August 11, 1962, and paid the unfair and exorbitant share of the costs allotted to them, preferring to close the cases of Hulls No. 313 and 315 rather than subject themselves to further ill-treatment and injustice on the part of the German arbitrators.

We publish herebelow the full text of the address of Mr. P. Callimanopoulos, General Manager of Hellenic Lines, to the Arbitration Court on August 11, and we hope that, like the Lykiardopulo vs. Ishikawajima - Harima case, it will stand as an example and a warning to shipowners who might be tempted to build at Rheinstahl Nordseewerke.

Mr. Callimanopoulos' Address

To the
Court of Arbitration
dealing with cases of
ships 313, 314 and 315
of Hellenic Lines Ltd.
against Nordseewerke, Emden

Gentlemen,

I have already had the honor of attending two previous hearings on the subject of the three ships we have had the misfortune of ordering with Nordseewerke.

I ask you to bear with me in saying a few things in connection with these cases not from a legal point of view, because the legal field has already been covered by our lawyers, but from a commercial and moral standpoint.

When on July 16, 1959, — a Thursday — the defects of ship 314 had been ascertained — defects without precedent in the annals of shipbuilding — I attended under protest the launching of the vessel on that day and also the dinner which followed. After the dinner, I approached Dr. Oberheide, who had been kept, as he said, absolutely in the dark in connection with these defects and asked him to meet me the next day, Friday, in the afternoon in Bremen at the Park Hotel, bring with him any of his technical staff to discuss the matter and try to find a solution. If he could not do this, I offered to go back to the yard the following day, Saturday, for the same purpose. The technical manager of the yard Dr. Volz had just resigned from the yard for reasons unknown to me and perhaps connected with the defective construction of ship 314.

Dr. Oberheide told me that he would give me an answer the following day. Having not heard from him I called our supervisory staff at the yard and found out, greatly to my dismay, that Dr. Oberheide had left on his sailing ship for the coasts of Norway and would be away for a month.

I was left no other alternative than to send a teleprinted protest to the yard inviting it to arbitration and nominating Mr. Wulff as our arbitrator.

I must say that Dr. Pfleiderer went to his friend Dr. Scholz, president of Deutsche Werft, a person of high esteem in shipbuilding circles, and then president of the German Shipbuilding Association. Dr. Scholz, on hearing particulars of the case, said that during his 50 years' career in shipbuilding he had not heard of a similar case and expressed his surprise that such an incident should ever occur. He stated most emphatically that such an occurrence would never happen in his shipyard, nor in any organized shipyard where every piece of material, when brought to the yard, is carefully examined and, if any defect is found, is rejected and that such defects most decidedly should have been noticed at the time of prefabrication by the electric welders and infallibly by the supervisors.

Dr. Scholz finally said that if in the unlikely and accidental event that a ship were built at his yard with similar defects, ascertained after completion of the vessel he would never have dared tender it to an owner in such condition against a contract for a newbuilding.

Dr. Pfleiderer thereafter sponsored the case which has since been handled by his law firm.

The case has been in your hands ever since, until your last final award. By that award you may be yourselves, gentlemen, perhaps interested to know the financial result which has thus been established.

We have finally been held to pay DM 14,050,878.43 as against DM 13,979,059 we would have paid in December 1959, if the ship had been tendered to us in accordance with our contract, faultless and in an acceptable condition.

We have thus been held to pay DM 71,819.43 over and above the value of a vessel in a sound condition under our contract whilst we now have a vessel which calls admittedly for constant supervision and repair of the future cracks and of a reduced commercial value by reason of her history. We are further out of pocket to the extent of DM 600,000 for arbitration dues and expenses for the cases of the three ships.

We are furthermore adjudged to pay, what to me seems to be a strange result, 92% of the arbitration costs even though you found that the ship had in fact substantial defects.

In addition to this very deplorable development all our other claims have been turned down.

No compensation for the ship's reduced cubic capacity because a specific certificate to that effect had not been issued in the case of ship 314.

No compensation for the yard's building ship No. 316 — a similar vessel — ahead of our ships against all moral and actual obligations of the yard. In most printed contract forms there is a provision to the effect that the number assigned to a ship ordered does not imply the obligation of the yard to build such a ship according to the priority of that number. This provision is used to safeguard the shipyards against such claims as ours. In our contracts there is no such provision.

No compensation for the period of time between April 15 and June 5, 1961, during which the yard elected to concentrate all its personnel in readying another vessel for delivery whilst we are being charged with interest during that period.

No interest on our payments to the yard for that vessel since the summer

"NAFTIKA CHRONIKA,"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by
 Mr. S. MYLONAS
 26 - 27 Conduit Street
 Mayfair LONDON W. 1
 Tel: Mayfair 26 46

of 1956 and no interest to us on the amount representing the 8% reduction allocated to us, which has even been calculated on the contract nominal value of the vessel and not the actual value.

By your award we have been very severely punished. I analysed our handling of the case in an objective way and can find no elements of any wrong action whatsoever. We ordered the ships at the highest prices recorded at any time. Contrary to what happened with other orders, we maintained the contracts, however uneconomical they might have proved to be, and paid for these ships on time with hard-earned money.

We are not a government institution. We are a company without any governmental subsidy or support, struggling to make both ends meet on our own merits. I must say that your award has been a very hard and unexpected blow against our company.

What wrong have we done to be so severely penalized?

Gentlemen, you will find no shipowner in any part of the world to say that, under similar circumstances, when a ship which ought to be faultless, such as ordered, has been tendered to the entity which ordered it in the structural condition of ship 314, it should have been accepted and paid for — a ship with defects the nature and extent of which have never before been recorded in the annals of shipbuilding.

We asked the only manager of the yard to discuss with us this unexpected and unprecedented development. He ignored us. Faced with such a situation we took recourse to arbitration, to you, gentlemen. What is the arbitrary act or the impropriety we committed to be penalized so severely for?

Your decision is final and binding. We have to accept it. Similar power is bestowed upon you in regard to ships 313 and 315.

As you know, these cases are being followed closely by all sections of the international shipping community, even though they only affect my company directly, so that, inevitably, wide publicity will be given to your decisions.

May I appeal to your sense of justice and equity, gentlemen, to consider these two cases carefully?

Respectfully submitted,

P. G. CALLIMANOPULOS

American unions on the rampage

The Cuban crisis dropped into the laps of America's labour bosses as a God-sent opportunity to revive the venom and hatred they have always felt and shown towards foreign-flag shipping.

Taking advantage of the hysteria and the wave of popular indignation in the United States against the ships of allied countries that were carrying cargoes to Cuba, the longshoremen arbitrarily decided to boycott this, that or the other ship in U.S. ports purely on the basis of directives handed down by a snarling union boss.

Greek ships came in for their share of this indiscriminate action — even those that were carrying grain cargoes to China.

The Greek government left no stone unturned to comply with all of the State Department's recommendations during the critical period that preceded the blockade and took pains to provide American officials with lists of Greek ships that had been chartered for Cuba before the State Department ban.

It is to be hoped that now that the crisis has blown over, the unions will revise their tactics and refrain from blacklisting ships without proper cause.

There is evidence, too, that the healthier segments of American public opinion agree with our view and deplore the excesses of the maritime unions.

Prechartered Greek ships

The Greek Shipowners' Association has submitted a four-point memorandum to the Ministers of Foreign Affairs and Mercantile Marine on the subject of prechartered Greek vessels and vessels on long-term charter trading with Cuba.

The memorandum points out that the Association immediately acted upon the Government's recommendations following the American request to avoid trading with Cuba. It adds however that Greek shipowners with chartered vessels or with vessels on long-term charter fixed prior to the American ban, could not very well comply with the ban since there was no legal basis for it and since the consequences they would have to bear if they did not meet their contractual obligations would be financially disastrous.

The Association concludes by asking the Ministers concerned to pay the closest attention to this serious matter and to settle it without delay.

After the blockade

Rates from the Black Sea to Cuba after the American blockade

are attractive. 49/- per ton for general cargo as against 32/- a month ago. There is also talk of a 10/- per ton premium over and above the charterparty rate.

Three ships were fixed a few days ago and Lebanese-flag tramps are taking advantage of the reluctance of Greek-flag ships to engage in this trade.

The names of these ships have not been revealed for obvious reasons. A close watch is being kept, however, on shipping transiting the Dardanelles and a special information service even takes pictures of ships with Cuban cargoes.

Another development is that the Russians, as expected, are seeking to buy Liberty ships to cover transportation requirements to Cuba. Prices are so low that Moscow could easily buy ten such vessels without undue strain.

The question is, who will sell them?

The Chinese, too, are said to be interested in acquiring postwar-built vessels.

Our Norwegian rivals

The Norwegians stand top on the list of orders for new supertankers and bulk carriers.

At the beginning of 1961, the Norwegian fleet totalled 16,750,000 dwt. At the end of 1962, this figure is expected to reach 19,000,000 dwt. This rate of increase will continue for many years even if new orders are not placed in the meantime.

Why are the Norwegians building so feverishly? Some say their orders go back to the Suez days and that they wish now they didn't have to take delivery of them. Others point to the great number of Greek orders and say they cannot allow the Greeks to beat them at their own game.

Medium-sized ships — tankers in particular — have been rendered uneconomical by the larger vessels now on order. This has forced Norwegian shipowners to follow the Greek example in ordering supertankers and giant bulk carriers for the sake of sheer survival.

It has also been pointed out that the taxation system in Norway provides for reasonable deductions if profits are ploughed back into new orders. This has been incentive enough for many Norwegian shipowners to replace their fleets with new buildings.

Finally, the need to adapt to modern conditions and the attractive credit terms offered by shipyards the world over are two more reasons why new orders are considered to be good investments.

It would seem, however, that the unexpected acuteness of the current slump is putting difficulties in the way of the Norwegian building programme, particularly as far as the bulk carriers are concerned, in spite of hopes that better days are in the offing. Precharters have only covered a small percentage of the new tonnage while loan repayment obligations loom large.

THE TONNAGE SURPLUS PROBLEM

Every shipowner, now, each in his own way, has come face to face with the problem of surplus tonnage.

Only a few days ago, a notable Norwegian shipowner expressed the view that "survival of the fittest" would be a suitable maxim to apply to shipping today. "Only those who have good ships," he said, "and capable crews will prevail."

Another shipowner, on the occasion of the launching of an uncharted bulk carrier, agreed in principle that international cooperation was necessary to solve the tonnage surplus problem. A Swedish shipowner has even recommended the setting up of regional charter committees to maintain freight rates at reasonable and profitable levels.

Generally speaking, the Scandinavian shipowners are beginning to come round to the idea of international cooperation as a means of bringing shipping out of its present impasse. It is still too early to say what the outcome of present discussions will be but an encouraging sign is the fact that the International Chamber of Shipping has again taken up the matter.

It is possible that the ultimate solution will come from the hard-headed Scandinavians after all, in spite of the reservations expressed by the President of the Norwegian Shipowners' Association and the caution with which the Norwegians have always approached plans for international cooperation.

The Bogeypman

Mr. Manthos Petroulis, Secretary-General of the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.) seems to be labouring under the happy delusion that the International Transport Federation is a durable bogeyman who can be invoked at all times to frighten and punish those

shipowners who incur his displeasure.

Thus, Mr. Petroulis and the I.T.F. have launched threats against Mr. M. Efstatiou for his recent action in transferring ships from Greek to convenience-flag registry.

For how long does Mr. Petroulis imagine that shipowners will continue to bow to the threat of boycott and pay a poll tax to P.N.O. and the I.T.F. for "protection" against picketing by the maritime unions.

The courts will shortly have their say in the matter and it won't be long before an end is put to the blackmailing practices that have filled the coffers of P.N.O. and the I.T.F.

This money, which is supposedly spent on social welfare for seamen, is administered both by certain of our own and by foreign labour bosses. Where it goes and what it is spent on, nobody is ever told.

The poll tax has no moral basis and it is bound to disappear. If the employer of a Greek seaman on a foreign-flag vessel accepts to insure him with N.A.T. and sign a contract on working conditions similar to those in force on Greek ships, the poll tax paid by shipowners and the one pound per month contribution by seamen is absolutely unnecessary.

MUM'S THE WORD

On a recent occasion, we asked Mr. Petroulis to tell us exactly where and how the tremendous sums collected by P.N.O. and the I.T.F. in the form of the poll tax were spent on seamen's welfare.

The Secretary-General of P.N.O., who is normally never at a loss for words, made no reply.

When one considers that more than three hundred Greek-owned ships are taxed in this way, it is easy to calculate the vast amount collected each year. Yet, no accounting has ever been given and the I.T.F.'s claim that the money is spent on seamen's welfare has been proved false.

But, as we observe above, it won't be long before an end is put to this scandalous situation. "La festa dei baroni poco duro," as our friends the Italians very aptly put it.

Worthy of the fullest support

Chandris Bros. with their Greek Australian and Europe Australia lines have done much, within the short space of three years, to strengthen the bonds between Australian-Greeks and the mother country, to provide a regular link between Greece and Australia, to lay the basis for increased trade between the two countries and, finally, to promote an ever-increasing flow of tourist traffic from Australia to Greece.

With two fine ships such as the "Patris" and the "Brittany", Messrs. Chandris have been able to fight and overcome the violent reaction of their competitors in the field, to pull through with flying colours.

Yet, in spite of the relative success of their original venture and their victory over tremendous odds, they are still far from considering themselves securely established in their selected field.

The round voyage from Greece to Australia takes two months to perform and passage rates are relatively lower than those in force on the Atlantic run, which takes half the time to perform.

The freight conference has not yet accepted the Chandris lines, in spite of the fact that with two newbuilt reefer ships in addition to the "Patris" and "Brittany", Messrs. Chandris can assure shippers of sixteen sailings per year.

Messrs. Chandris are worthy of the fullest support and the Greek state should make sure that their costly and praiseworthy effort is not dissipated by default.

The Government should make sure that all self-paying and non-ICEM-sponsored emigrants from Greece to Australia are not lost to the airlines or to competing foreign-flag vessels.

Every effort should be made by the Government to promote, facilitate and encourage trade between Greece and Australia.

Finally, the "Patris" should be allowed to carry 200 more passengers on the southbound voyage in order that all emigrants wishing to travel by that vessel can be accommodated at every departure from Piraeus.

A new cruise ship

A sister-ship to the "Delos" will join our small fleet of cruise ships next year. To be operated by Sun Line in conjunction with the "Stella Maris," the "Stella Solaris," as the new vessel will be called, is also a 2,500-tonner built in 1959 with a speed of 19 knots.

There will be accommodation on board for 240 cruise passengers with large public rooms, sun decks, covered verandahs, a swimming pool, etc. etc.

Starting next April, the "Stella Solaris" will perform weekly cruises from Piraeus to Crete, Rhodes, Ephesus, Istanbul, Mykonos and Delos.

The ship may be also used for winter cruises to the Greek islands and Eastern Mediterranean ports.

Problem for cruise ships

During the past five years, Greece has acquired as fine a fleet of small cruise ships as any in the world. This fleet has been developed entirely through private enterprise and includes such ships as the "Delos", "Stella Maris", "Stella Solaris", "Romantica", "Adriatiki", "Rhodos", "Kriti", "Aegean", "Semiramis", "Hesperus", the ex "Mona's Queen" and others. In addition to these, regular liners operated by Olympic Cruises and Typaldos Lines run from Venice and cover very much the same itineraries as those followed by the cruise ships mentioned above.

Greek shipowners have spent more than ten million dollars in acquiring and converting these ships which worked very well indeed in 1962 and which are already substantially booked for 1963.

The big problem looming before cruise ship operators is one we have often touched upon in the past. Lack of adequately trained catering personnel. Multilingual stewards, cruise managers, guides and all the specialised people a cruise ship requires in order to live up to the high standards expected of it are, just not to be found in sufficient numbers.

A state-sponsored school to train stewards has been discussed but that is as far as it ever got. It is still being discussed.

Meanwhile, cruise passengers are getting bad service on Greek cruise ships and the shipowners concerned are as much to blame as anybody else.

More Atlantic trawlers

Greece's Atlantic fishery fleet will shortly expand from 17 vessels now in operation to a total of 24.

Two trawlers have been bought in Germany by a group that has so far engaged in Mediterranean fishing only while a third has been ordered at the Anastassiadi - Giordanidi yards at Perama for account of Messrs. Rourela, Protopsalti and Karaja, also a Mediterranean fishery group.

This will be the first ocean-going trawler to be built in Greece and the second newbuilt trawler in the Greek Atlantic fishery fleet after the "Evangelistria IV".

Four newly-purchased trawlers are also being converted and will shortly sail for the fishing grounds off the coast of West Africa.

Although, with the addition of these new units, production is expected to increase by 30 - 40%, no provision has yet been made to widen the distribution network of frozen fish in Greece. The chain of refrigerated warehouses throughout the country is still in the planning stage and the close cooperation among the trawler companies that had been hoped for is still wanting.

All this means trouble ahead for the Atlantic trawler companies, not to mention the recently noted depletion of the fishing grounds themselves.

Meanwhile, it is interesting to note that Mediterranean fishery men are abandoning their traditional hunting grounds for the Atlantic as the North African countries develop their own fishing industries and make it increasingly difficult for foreigners to operate in their home waters.

Frank B. Hall Centenary

The international insurance brokers and average adjusters, Frank B. Hall & Co., Inc., of New York, recently celebrated their centenary. The Company has grown from a small insurance brokerage firm established at the time of the Civil War, and changed its name six times during its first 50 years as a result of expanded partnerships, consolidations and mergers. Marine insurance was undertaken from the beginning, together with other types of insurance. It was not until 1912 that a specialised marine department was set up, but the First World War brought most of the firm's business from marine clients. This preponderance continued until after World War II, when the Company successfully diversified its interests. Marine business was greatly expanded, however, and the Company now writes three times as much marine insurance as in 1945.

Greek Vice Consulate, Bristol and Avonmouth

Mr. Mark Whitwill Junior has received the honour of appointment as Vice Consul for Greece in Bristol and Avonmouth. Mr. Whitwill is the Managing Director of the well-known firm of Mark Whitwill & Son, Ltd., who have been established as Shipowners and Shipping Agents at Bristol and Avonmouth since 1831.



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΣΑ, 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 CO. LTD

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

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

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

Ωσαύτως Πράκτορες είς ἀπαντάς τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

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