

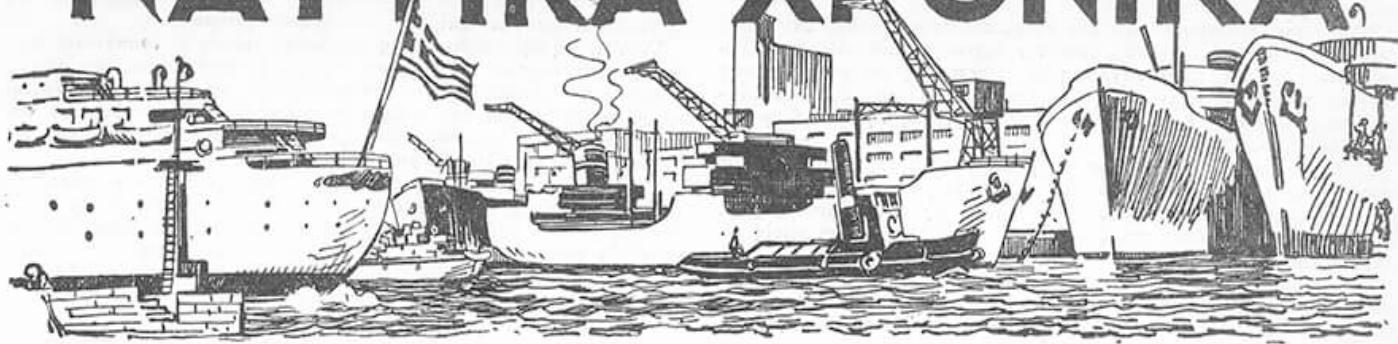
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1963

Αρ. Φύλλου 669/428

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΓ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 669/488

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1963

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΑΣ

'Εκκληφόρησε πρό ήμερων πολυσελίδιος έκθεσις έπει τού χρέου τού Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας κατά τό 1962. Διά τὸν ἀναγνώστην, τὸν μὴ ἐπαγγελματικῶν συνδεμένον μὲ τὸ πλοῖον, τὸ κειμενὸν τῆς ἔκθεσος αὐτὸν — τὰ ἐπιτευματα, ὅπως τὰ χαρακτηρίζουν — προκαλεῖ τὰς εὐμενεστέρας τὸν ἐντυπώσεων. Ζωροτάτη διαφαίνεται ἡ ὑπηρεσιακὴ δραστηριότης. Τὰ πάντα ἀπὸ διοικητικῆς πλευρᾶς βαίνουν καλῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Τὰ ζητήματα τῆς εύρου τῆς ίκανοποιητικῆς ἐπίλυσιν. Δὲν ἔλειψεν οὐδὲ πρὸς στιγμὴν ἡ στοργικὴ μέριμνα τοῦ κράτους ὑπὲρ τοῦ πλοίου.

Καὶ τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν: «Μετὰ συνεπείας καὶ ἐπινημένου ἐνδιαφέροντος συνεχίσθησαν καθ' ὅλον τὸ διορεύσαν ἑτοῖς 1962 αἱ βασικαὶ ἀρχαὶ καὶ κατευθύνσεις, αἱ ὑπὸ τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς χαραχθεῖσαι». Αὐτὰ διὰ τὴν εὐρείαν κατανάλωσιν.

Διὰ τοὺς εἰδότας ὄμως τὰ πράγματα, τοὺς ἀμεσώτερον παρακολουθοῦντας τὰ ἔργα τὰς ημέρας τοῦ καλοῦ μας Υπουργείου τῶν ἔγκεφάλων καὶ τῶν ἀστυνόμων — ἡ ἔκθεσις αὐτὴ ἀποτελεῖ ἔγγραφον ἀπτηλάς καὶ μόνον ἐπιδιώκον ἐντυπώσεις. Συγκαλύπτει μίσα κατάστασιν, ἥκιστα εὐχάριστον, τείνουσαν ὀστημέραι νὰ κλονίσῃ καὶ πάλιν τὴν ἐμπιστούσην τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου πρὸς τὴν διοικητικὴν ἐπάρκειαν τοῦ φορέας τῆς κρατικῆς πολιτικῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀγνοεῖται τελείως ὁ ἀγώνιον ἐπιβιώσεως, τὸν ὅποιον τώρα διεξάγει τὸ ἐλληνικὸν ποντοπόρον πλοίον, τίποτε δὲν ἀναφέρεται διὰ τὴν ἀντιπαρξίαν πάσης ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους συμπαραστάσεως εἰς τὰ ζωτικώτερα τῶν προβλημάτων του. Εναυμενίζονται, τούναντίον, οἱ τοῦ Υπουργείου προϊστάμενοι, νὰ ὑπογραμμίζουν τὴν συνέχισιν τῆς νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Γράφουν εἰς τὴν ἔκθεσιν:

«Παρὰ τὰῦτα (ἀναφέρονται εἰς τὴν κρίσιν), κυρίως δὲ λόγῳ τῆς συνεχίσμενῆς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως κατὰ τρόπον τοσαύτερον καὶ ἐποιδομπικῶν ναυτιλιακῶν πολιτικῶν καὶ τῆς ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου ἀναγνωρίσεως καὶ δικαιώσεως ταύτης, εἰκεν ὡς ἀποτέλεσμα τῆς συνέξιον τῆς νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σπουδαίαν καὶ τὴν περαιτέραν αὐξησιν τῆς δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διὸς σήμερον κατέκειται τὸν ἔκπτν θέσιν ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος μεταξὺ τῶν Κρατῶν τοῦ Κόσμου».

Καθ' ὅλον, ὄμως, τὸ παρελθόν ἔτος, ἀπὸ τῶν μέσων κυρίων αὐτοῦ, ὅτε ἡ κρίσις τῶν ναύλων ἀπεκορυφώθη, δὲν ἔπαυσαν αἱ στήλαι αὐτὰ νὰ ἐπιστραμμαίνονται τὴν νωρότητα τῆς σκέψεως, τὴν προκατάληψιν καὶ τὴν καθυστερημένην ἐνέργειαν ὠρισμένων ὑπερεσιῶν τοῦ Υπουργείου εἰς τὰ κυριώτερα ζητήματα τῆς Ναυτιλίας.

Δὲν προτιθέμεθα νὰ ἐπαναλάβωμεν τὰς ἐπιμόνους συστάσεις, τὰς δριμείας συχνὰ ἐπικρίσεις, τῶν στηλῶν αὐτῶν, οὐτε καὶ τὰ μαθήματα, τὰ ὅποια ὑπερχεώδην νὰ δώσωμεν πρὸς τοὺς ἐν τῷ Υπουργείῳ. Ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν ἀκόπισσαν οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ νὰ νησίσουν τὸ Υπουργείον — καὶ αὐτὸν τὸν κ. Κωτιάδην — περὶ τῆς ὑπάρξεως τῆς κρίσεως, εἰς πόσα διαβήματα προέβησαν, ἵνα μὴ τροποποιηθοῦν αἱ ἔγκριτικαι πράξεις τοῦ ἄρθρου 13 καὶ εἰς ποίας ἡδη ὑποδάλλονται τὰ πλοία ταύτων παραπλανήσις μὲ τὰς ἀσκουμένας ἀψυχολογήτους παρεμβάσεις τῶν λιμεναρχείων, διότι ἔλασε κάπιοις ναυτής η θερμαστής νὰ μῇ εἶναι προστούχος!

Καὶ ἐνώ οὐδὲν ἀναφέρεται ἐν τῇ ἔκθεσι διὰ τὰ γνωστὰ — τὰ πολλὰ — ἐκκρεμῆ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, ἀποτολμάται καὶ μία ἀνακρίβεια. 'Ισχυρίζονται οἱ τοῦ Υπουργείου, ὅτι:

«Τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον διετηρήθη ἀμείωτον διὰ τὸ ἐλληνικὸν ἐμπορικὸν πλοίον πρὸς ἐπαύξην τῆς συναγωνιστικῆς τοῦ ίκανοτήτος καὶ ἐξασφάλισης κατὰ τὸ δυνατὸν εὐνοϊκῶτερῶν δρῶν διὰ τὸν διειδύσιον τῆς ναυτιλίας μας εἰς ἀπαντας τοὺς τομεῖς τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς καὶ ἐμπορικῆς δραστηριότητος καὶ τῶν διεθνῶν θαλασσῶν μεταφορῶν».

Διερωτάμεθα ποῦ κείται αὐτὸ τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν «διατήρησιν καὶ τὴν ἐπαύξησιν» τῆς συναγωνιστικῆς ίκανοτήτος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ ποιαὶ αἱ καταβληθεῖσαι ἐνέργειαι διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς διειδύσεως τῆς Ναυτιλίας μας εἰς ἀπαντας τοὺς τομεῖς

τῆς διεθνοῦς δραστηριότητος καὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν; Μήπως αἱ μελέται περὶ συγκρίσεως καὶ προσαρμογῆς τῶν ὄρων ἐργασίας ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων πρὸς τὰ ἐπὶ τῶν ἔνων κρατοῦντα, διευκολύνουν τὴν συναγωνιστικὴν ίκανοτήτα τῆς Ναυτιλίας μας; Μήπως αἱ γνωσταὶ ἔγκυλοι διασταγαὶ πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς περὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως τείνουν νὰ περιορίσουν τὰς δαπάνας τῶν πλοίων; Καὶ τέλος: Μήπως ἡ ἐπιδεικνυμένη ἀδιαφορία διὰ τὴν θέσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου γραμμῆς ἐπιτρέπει τὴν «διείσδυσιν τοῦ εἰς ἀπαντας τοὺς τομεῖς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν»;

Αὐταὶ, ἐσυντομίᾳ, αἱ παραπτήσεις μας ἐπὶ τῆς ἔκθεσεως τῶν πεπραγμένων. «Ἐπρεπεν, ἵσως, τὰ «ἐπιτεύγματα» τοῦ Υπουργείου μας, μὲ σεμνότητα καὶ συγκρατημένην ἐπιφύλαξιν νὰ προεβάλλοντο εἰς τὴν δημοσιότητα. «Ἐπρεπεν ὁ ὑπογράφων τὴν ἔκθεσιν κ. Γενικός Διευθυντής, ὅλλα καὶ αὐτὸς ὁ κ. Κωτιάδης, ἐν γνώσει τελούντες τῶν δυσχερειῶν τῆς Ναυτιλίας, τῶν ἀνεπιλύτων προβλημάτων αὐτῆς, ὅλλα καὶ τῆς ἀδύναμίας τῶν ὅπως παράσχουν τὴν συμπαράστασιν εἰς τὸ χειριζόμενον πλοίον, νὰ ἀφεσθοῦν εἰς τὴν προβολήν καὶ μόνον τοῦ ἀγόνιος ἐπιβιώσεως, ποὺ διεξάγει τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, ἐπισύροντες τὴν προσοχὴν τῆς Κοινῆς Γνώμων καὶ τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ ζοφεροῦ μέλλοντος αὐτοῦ. Αἱ θριμβολογίαι, τὰ «ἐπιτεύγματα» καὶ τὰ καρυκεύματα δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των.

Η ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

Εἰς 657.890.000 δολάρια ἀνήλθεν κατὰ τὴν δωδεκαετίαν 1951 — 1962 τὸ εἰσαχθὲν ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα!

Καταπλήσσει, βεβαίως, τὸ τεράστιον αὐτὸ ποσὸν τὸν μὴ δυνάμενον ἐπαρκῶς νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν πλουτοπαραγωγικὴν ίκανοτήτα τοῦ πλοίου. Δὲν ικανοποιεῖ ὄμως καὶ τοὺς εἰδότας. Αὐτοὶ προέβλεψαν ἀπὸ ἐτῶν ἡδη πολῶν τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα τῶν ἑκατὸν ἑκατομ. δολαρίων εἴσιν συνέπεσαν τὴν λήψιν ὠρισμένων μέτρων, ἵνα ἀνέτως ἐπιτύχωμεν τὰ περισσότερα. Τὰ μέτρα δὲν ἐλλήφθησαν καὶ ἡ ἐκ τῆς Ναυτιλίας πρόσδοσις δὲν ηὔξηθη εἰς οἵσαν θὰ ἡδύνωται κλίμακα.

Αλλὰ δὲν πρέπει νὰ πιστευθῇ, ὅτι τὰ ναυτεργατικὰ μόνον ἐμβάσματα καὶ αἱ ἔδω διαπάναι τῶν πλοίων καὶ τῶν ναυτικῶν γραφείων ἀντιπρωσεύουν τὸ σύνολον τοῦ ποσοῦ τῶν ὑπερέκατὸν ἑκατομ. δολαρίων, ὅσα ἀπὸ διετίας ἐσοδεύμενον κατ' ἔτος ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν. Σημαντικὸν ποσοστὸν προέλευσιν ἔχει εἰσαγωγὴν ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων διὰ μετακευάς πλοίων, διὰ τοποθετήσεις εἰς ἐπιχειρήσεις, ἀκίνητα κλπ. Καὶ τὰ κεφάλαια αὐτὰ ἔχονται διότι ἀνεκτήθη ἀπὸ τινῶν ἐτῶν ἡ ἐπιστούσην τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰς ἔδω καταστάσεις.

Κατὰ τὰ πρώτα μεταπολεμικά ἡ ἀκόμη καὶ μέχρι τοῦ 1955, ἐξηκολούθησεν ἡ φυγὴ τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου ἀπὸ τὴν γενέτειραν. Η Ναυτιλία μας παρὰ τὸν ὄγκον της ἐλάχιστα, κατ' ἀναλογίαν, εἰσέφερεν. Η ἀντιδικία μὲ τὸ Κράτος δὲν εἶχεν εἰστεί πλήρως ἐξομαλυνθῆ καὶ ἡ ἔδω κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν προκατάληψις μόλις εἶχεν ἀρχίσει νὰ διαλύεται. Ἐχειάσθησαν δήματα ἀποφασιστικὰ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, ἵνα σὺν τῷ χρόνῳ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίσουν τὴν ἐπάνοδον. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα αὐτῆς εἶναι οἱ ἀριθμοὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Συνεχής η ἀνιούσα, 'Ιδού οι σχετικοὶ ἀριθμοί :

Έτος	Δολάρια	Έτος	Δολάρια
1951	23.406.000	1957	66.593.000
1952	28.553.000	1958	60.310.000
1953	22.119.000	1959	60.312.000
1954	27.615.000	1960	76.513.000
1955	34.243.000	1961	102.066.000
1956	47.484.000	1962	108.676.000

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ιδιότυπος εἶναι ἡ θέσις τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας μας, ἀπασχολυμένης εἰς τομεῖς ἀπέχοντας πολὺ τῶν ἔθνικῶν σημαντικής αὐξήσης τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ὑπὸ ὠρισμένων ὄμως βασικὰς προϋποθέσεις. Συχνὰ αἱ στήλαι αὐταὶ τὰς ὑπέδειξαν, πλὴν οὐτε οἱ «έγκεφαλοι» τοῦ Υπουργείου μας ἐσκέφθησαν νὰ τὰς μελετήσουν καὶ νὰ εἰσηγηθοῦν τὰ κατάλληλα μέτρα, οὐτε καὶ οἱ ἔδω οἰκονομολόγοι ησχολήθησαν ποτε σοβαρῶν μὲ τὸ θέμα «Ναυτιλία»

καὶ τὴν ἔναντι αὐτῆς πολιτικήν, ἵνα τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα αὐξηθῇ.
Καὶ ἔγκεινται αἱ προϋποθέσεις αὐταὶ εἰς τὰ ἔχης ἐν συντομίᾳ ἀναφέρομενα μέτρα:

1. Εἰς τὴν ὄργάνωσιν τῶν ἑδῶ ἐπισκευαστικῶν ὕστερων ἡ τοιαύτη τεχνικὴ ἀπόδοσιν, ὥστε μεγαλύτερος ἀριθμὸς πλοίων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας νὰ καταλῦτη τὰς ἀνάγκας του εἰς δεξιμενισμοὺς καὶ ἐπισκευάς. Τώρα μόλις τὸ πέμπτον τοῦ Ἑλληνικοῦ τοννᾶς ἐπιχειτεῖ τὰς ὑπηρεσίας τῆς ἑδῶ διοικήσεων ἐπισκευάς.

2. Εἰς τὴν προσπάθειαν ὅπως προμηθεύωμεν τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα μὲ τρόφιμα καὶ ἔγχωρια προϊόντα (καπνά, κρασιά, κλπ.) εἰς ποιότητας ὅμως καὶ τιμᾶς συναγωνισμοῦ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ὄμοιοι ἔχειν. Τὸ θέμα ἐπανειλημμένως συνεζητήθη εἰς τὰς στήλας αὐτὰς χωρὶς θετικὸν τι ἀποτέλεσμα.

3. Εἰς τὴν ἔξειρεσιν συστήματος διευκολύνοντος τὸν περιορισμὸν τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν δαπανωμένων ἀπὸ τὰ πληρώματα. Ὁρθότερον θὰ ἡτο νὰ ὀμιλήσωμεν περὶ σπατάλης. Αὐτὴ εἶναι, πράγματι, ἡ κυριολεξία διὰ πολούν τῶν ναυτικῶν μας.

Διὰ τοὺς ἔνους ναυτεργάτας ἡ ἔξοφλησις τῆς μισθοδοσίας δὲν διενεργεῖται εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Μέρος κατατίθεται εἰς τὴν οἰκόγενειαν τοῦ ναυτικοῦ, μέρος κατατίθεται εἰς ἔγχωριον τράπεζαν ἐπ' ὄντας τοῦ, ὀλιγάτερα δὲ λαμβάνουν εἰς μετρητὰ τὰ πληρώματα εἰς τοὺς ἔνους λιμένας. "Ἄγγει, Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ Σκανδιναվοὶ τὸ σύστημα αὐτὸς ἀκολουθοῦν. Ἐξοικονομεῖται ὁ μόχθος τοῦ ναυτικοῦ καὶ διασφαλίζεται ἡ εἰσαγωγὴ περισσοτέρου συναλλάγματος.

4. Εἰς τὴν εὔρυτέρων συμμετοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπόριον. Δὲν ὑπόδεικνομεν, πολλοῦ γε καὶ δῆ, τὴν διάκρισιν τῆς σημαίας μας. Συνιστῶμεν ὅμως τὴν αὐξησιν τοῦ ἐλαχίστου ἡδη ποσοστοῦ συμμετοχῆς (20-25%) καὶ κυρίως εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ἔξαγομένων προϊόντων μας.

5. Εἰς τὴν παροχὴν πάσης διοικητικῆς διευκολύνσεως, ὅπως τὰ διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον σκάψῃ μας προσεγγίζουν, τράνσιτο, εἰς τοὺς ἔθνους λιμένας διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῶν πληρωμάτων των. Ἀποφεύγονται αἱ δαπάνηραι παλιννοστήσεις καὶ μετακήσεις, αἴτινες προϋποθέτουν δαπάνην συναλλαγματικῆν.

6. Εἰς τὴν τελειοποίησιν τῶν μέσων τηλεπικοινωνίας μὲ τὸ ἔξωτερικόν (ἀπευθείας κυκλώματα), ἵνα μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ἴδωμεν περισσότερα ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα — όχι γραφεῖα ἔξευρέσεως πληρωμάτων — ἔδω ἐγκαθιστάμενα.

Καὶ 7) Εἰς τὴν ὄργάνωσιν ἔθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Χρήζουν, θεσσαλίας, εὐρυτέρας ἀναπτύξεως τὰ ἀνωτέρω. Πρὸς τὸ παρόν ἀρκούμεθα νὰ τὰ ἀναφέρωμεν. Χρειάζεται πρόγραμμα μακρᾶς πνοῆς καὶ ἐπίμονος προσπάθειας διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ὑπόδεικνυμένων. 'Η καλὴ θέλησις, ἀλλὰ καὶ ἡ βαθυτέρα γνῶσις τοῦ ὄλου ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος ἔχει παρακούνται. 'Η οἰκονομία τοῦ τόπου μας πολλὰ διὰ ἔχη νὰ ἀποκομίσῃ.

TO NAYTIKON EPIMELEHTHRIION

'Ανεγράφη ἡ πληροφορία, ὅτι ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἀσχολεῖται πολυτραγμονούσσα, ἔρημην τῶν ἐνδιαφερομένων, μὲ τὴν σύνταξιν νομοσχεδίου, ἀποβλέποντος εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν — ὡς ἀνακοινούται — τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

Μετὰ πάσης ἐπιτολάκεως δεχόμεθα, τὴν πρωτοβουλίαν αὐτήν. Καθ' ἡμᾶς, οὐδὲν τὸ καλὸν προσωνίζει. "Ισως οἱ γνωστοὶ μας θεοιθροιοῦνται προσπαθήσουν καὶ πάλιν νὰ καταλάδουν ὄγανικάς τινάς θέσεις ἐπὶ προκαθωρισμένων μισθῷ. 'Η πρώτη των ἀπότειρα ἀπέτυχε. Πιθανόν, νὰ ἐπινέλθουν.

'Ανεξαρτήτως ὅμως τῶν ἐλατήριων, ἀτίνα κινοῦν τὸ ἐνδιαφέρον ὡρισμένων κύκλων τοῦ 'Υπουργείου, ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου — ἀνασυγκρότησις ὅμως προερχομένη ἀπὸ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων — ἀπότελει μίαν ἀνάγκην. Διὰ τὴν πλήρωσιν αὐτῆς πρέπει τὸ προϊστάμενον 'Υπουργείον νὰ ἀκούσῃ τὰς ἀπόφεις τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, νὰ θελήσῃ νὰ τὰς υιοθετῇ καὶ νὰ συμπαρασταθῇ εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς συντάξεως ἐνὸς γενικοῦ σώματος ὃπερ ἀπηλλαγμένον τῶν ἐπὶ μέρους συμφερόντων, μὲ ἀντικειμενικότητα καὶ γνῶσιν ἔξετάζον τὰ πράγματα τῆς

Ναυτιλίας, θὰ καθίστατο τῶν τε διοικούντων οὐτὴν ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς καὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν μὲ τὸ πλοίον συνδεομένων ὁ εἰσηγητής, ἡ καλὴ σύμβουλος, ὁ καθοδηγητής, ξεπέπει τῶν ἐγειρομένων ζητημάτων.

'Αλλ' ἵνα ἡ προσπάθεια αὐτὴ ἀποδώσῃ, πρώτοι οἱ ἐφοπλισταὶ πρέπει νὰ κατανοήσουν τὴν ἀνάγκην τῆς καλῆς ὄργανώσεως καὶ τῆς ἀπροσκόπου λειτουργίας τοῦ 'Επιμελητηρίου. Μὲ τὸ προϋποτιθέμενον κύρος, μὲ βαθυτέραν τὴν γνῶσην θὰ ἀποφαίνεται ἐκάστοτε ἐπὶ τῶν ἀναφοριμένων περὶ τὴν Ναυτιλίαν ζητημάτων, γενικότερον δὲ ἐπὶ τῆς ἀκολουθήσας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ἐκ παραλλήλου ἐπιβάλλεται ὅπως καὶ τὸ Κράτος ἀναγνωρίσῃ τὰς ὑπηρεσίας ποὺ ἡμορεῖ νὰ εἰσφέρῃ τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητηρίον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. 'Οφείλουν αἱ ὑπηρεσίαι του Νόμου νὰ ὑποχρεωθοῦν ὅπως ὑπευθύνονται πρὸς αὐτὸν καὶ νὰ ζητοῦν τὴν γνῶσην του ἐπὶ τοῦ κάθε λαμβανομένου διὰ τὴν Ναυτιλίαν μέτρου. Τὸ γνωμοδικὸν αὐτὸς ἔργον τοῦ 'Επιμελητηρίου ἀξιόλογον θὰ ἔχῃ ἀπόδοσιν. Τὸ μὲν θὰ προλαμβάνωνται τὰ συχνά ἐξ ἀγορίας εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας σφάλματα τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, τὸ δὲ αἱ ὄρθαι λύσεις θὰ προσδιδῶνται εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων. Τὰ λαμβανόμενα μέτρα θὰ τυχάνουν εἰς τὸν προσέρχοντα τῆς ἐπιδοκιμασίας αὐτῶν τούτων δι' οὓς θὰ προορίζωνται. 'Η συνεργασία, ἐν ἐνὶ λόγῳ, μεσώ τοῦ 'Επιμελητηρίου, Κράτους καὶ ναυτιλιακοῦ κόσμου θὰ καθίστατο στενωτέρα, ἐπωφελῆς δι' οὓς.

Τὰς γενικὰς αὐτὰς γραμμὰς πρέπει νὰ ἀκολουθήσῃ ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ 'Επιμελητηρίου. "Αν πρὸς αὐτὰς συμφωνήσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι κοινοί καὶ τὸ 'Υπουργείον, ἀς χωρήσουν εἰς τὴν κατάρτισιν τοῦ σχετικοῦ νομοθετήματος.

AI SYNTASEIS TΩΝ NAYTIKΩN

"Υπὸ νέων θεώρησιν καὶ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπιστημονικῶν κριτηρίων τὸ συνταξιοδοτικὸν σύστημα τοῦ N.A.T. Θὰ μελετηθοῦν αἱ ὑφισταμέναι δυνατότητες δελτιώσεως τόσον τὸν τρόπον ἀπονομῆς τῶν παροχῶν, δόσον καὶ τῆς θέσεως τῶν νῦν καὶ τῶν νέων κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη συνταξιούχων. Εἰδικὴ ἐπιτροπή, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ 'Ιδρυματος, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ Κ. Στεριώτη, ἀνέλαβε νὰ διατυπώσῃ σχετικὴν εἰσήγησιν καὶ νὰ συντάξῃ τὰ κείμενα τῶν τροποποιητικῶν διατάξεων καὶ διαταγμάτων, τὰ ποτίσια θὰ προσδώσουν τὴν διοικητικὴν μορφὴν εἰς τὸ δημιουργηθεῖσαν ένδεχομένως νέον συνταξιοδοτικὸν καθεστώς διὰ τοὺς ναυτικούς μας.

Συγκεκριμένως, ἡ συσταθείσα ἐπιτροπὴ θὰ μελετήσῃ προτάσεις τόσον τῆς ὑπηρεσίας δόσον καὶ τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐκπροσώπων τῶν συνταξιούχων, ἐν συναρτήσει τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ N.A.T., αἵτινες ἀναφέρονται:

1. Εἰς καθιέρωσιν συνταξιούμενο μισθοῦ, ήτοι μᾶς μισθοδοτικῆς κλιμακώσεως τῶν ναυτικῶν, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς δόσεις θὰ καθεορίζεται τὸ ύψος τῶν παροχῶν.

2.— Εἰς ἀναπροσαρμογὴν τῶν συντάξεων, αἵτινες κατὰ καιρούς ἔχοργηθσαν δάσει τοῦ νόμου 3170, πρὸς τὰς σήμερον ἀπόνεμένας.

3. Εἰς μελέτην τῆς νοσηρότητος τῶν ναυτικῶν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ἀκριβῆ προσδιορισμὸν τῆς ἐνοίας τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος.

4. Εἰς μείσωσιν τοῦ ἀθροίσματος τῶν ἐτῶν ηλικίας καὶ ὑπηρεσίας κατὰ πέντε μονάδας (ἀπὸ 80 εἰς 75), τὸ δόπιον ἀποτελεῖ σήμερον προϋπόθεσιν συνταξιοδοτήσεως.

5. Εἰς αὐξησιν τῆς χορηγουμένης συντάξεως εἰς τὰς χήρας, ὥστε αὐτὴ νὰ καλύψῃ τὸ 70% τῆς παροχῆς, τὴν δόσην ἐλάμβανεν ὁ ἀτιθώσας ναυτικός, ποσοστὸν ίσχυον ἀπὸ μακροῦ εἰς τὸ συνταξιοδοτικὸν σύστημα τοῦ I.K.A.

6. Εἰς ὑπολογισμὸν τοῦ ύψους τῶν παροχῶν ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μέσου ὄρου τοῦ μισθοῦ τῆς τελευταίας διετίας.

7. Εἰς χαρακτηρισμὸν ἀτυχήματος τῶν περιπτώσεων θανάτου ἐξ ἀσθενείας, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου, ἐφ' ὅσον εἰς τὸν ἀπόδιώσαντα δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ παρασχεθῇ ἔγκαιρος ιατρική περιθωλίως.

Καὶ 8. Εἰς συνταξιοδότησιν τῶν ὑπερηλίκων ναυτικῶν, οἱ δόποιοι ἐξακολουθοῦν νὰ προσφέρωνται πρὸς ἐργασίαν, ὡς μὴ συμπληρώσαντες

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

τὰς πρὸς συνταξιοδότησιν προϋποθέσεις.

Τὴν σκοπιμότητα καὶ τὴν εύπτεράν χρησιμότητα τῶν προτάσεων, θὰ σταθμίσῃ εἰς τὴν σχετικὴν εἰσήγησίν της ἡ ἐπιτροπή, υἱοθετοῦσα σᾶς ἐξ αὐτῶν δὲν ἀντιτίθεται πρὸς τὸ γενικότερον συμφέρον τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ κυρίου ὅγκου τῶν δικαιοπαρόχων του. Βάσει, ὡς προσνεφέρθη, ἀσφαλιστικῷ κριτηρίων, θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἀναμόρφωσις — καὶ ἐφ' ὅσον αὐτὴ ἀποδειχθῇ δυνατή — τοῦ ισχύοντος σήμερον συνταξιοδοτικοῦ συστήματος τῶν ναυτικῶν μας.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΤΩΝ «ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ»

'Εδόθη μία λύσις εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ιδρύσεως δευτέρας ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸν ὄμρον τῆς 'Ελευσίνος. Καὶ ἡ λύσις αὐτὴ — ἀπαγορεύεται μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1968 ἡ δημιουργία ἑτέρου ναυπηγείου εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Νοτίου Σκαραμαγκά — παρέχει πλέον τὴν ἀνεσιν εἰς τὸν κ. Σταύρον Νιάρχον νὰ προχωρήσῃ εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἔγκαστασιάν τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων». Εἰς ὅπτω ἔκατον, δολλάρια σᾶς ἀνέλθουν αἱ νέαι ἐπενδύσεις. Μόνιμος δεξαμενὴ βὰς κατασκευασθῆ διὰ σκάφη μέχρις ἔκατὸν χιλιάδων τόννων d.w., καθὼς καὶ νέα προβλῆς διὰ τὴν μεθόρμισιν τῶν μεγάλων πλοίων. 'Επέκτασις τῶν κρηπιδωμάτων προβλέπεται καὶ νέος ἡλεκτρικὸς ὑποσταθμός, καλύπτων τὰς δημιουργουμένας ἐκ τῆς ἐπεκτάσεως ἀνάγκας.

Η ΓΝΩΣΤΗ ΜΑΚΑΡΙΟΤΗΣ

Σωρεία συμβάσεων διμερῶν — περὶ τὰς τριάκοντα — μεταξὺ τῆς 'Ελλάδος καὶ διαφόρων ἄλλων χωρῶν, ἀναμένουν τὴν κύρωσιν ἀπὸ τὴν Βουλὴν. 'Η σημειουμένη καθυστέρησις ἀποδειχνεῖ εἰς βάρος τῶν γενικῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων, ιδιαιτέρως ὅμως εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας.

Καθορίζεται, πράγματι, εἰς τινας τῶν ἐν λόγῳ συμβάσεων ἡ ἀμοιβαία ἀπαλλαγὴ τῶν ποντοπόρων πλοίων τῶν συμβαλλομένων χωρῶν ἀπὸ τὴν φορολογίαν ἐπὶ τῶν εἰσπρατομένων νούλων. 'Η ἀπαλλαγὴ αὐτὴ δι' ὅλα τὰ πλοῖα τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν ὑφίσταται ἡδη. 'Εφόροντισαν ἔγκαιρως αὗται νὰ προέλθουν εἰς σχετικὰς διαπραγματεύσεις καὶ νὰ τὴν ἐπιτύχουν.

Καθυστέρημενοι καὶ ἡμεῖς προσπαθοῦμεν τώρα νὰ ἀπαλλάξωμεν τὰ πλοῖα μας ἀδικαιολόγων ἐπιβαρύνσεων, αἵτινες περιορίζουν τὴν συναγωνιστικὴν τῶν ἰκανότητα. Καὶ ἀφοῦ κατωρθώσαμεν τὴν σύναψιν μερικῶν τοιούτων συμβάσεων, δὲν στέργουμεν τὴν ἐπιψήφιστὸν τῶν ἀπὸ τὴν Βουλὴν. 'Η γνωστὴ μακαριότης καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν. Ποιὸς ἄλλος παρὰ τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ κινήσῃ καὶ αὐτὴν τὴν λίσταν ἐνδιαφέρουσαν ὑπόθεσιν;

ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

'Αντὶ τοῦ ἐνὸς ἐκπαιδευτικοῦ τῶν πεντακοσίων τόννων γκρός, τοῦ ὁποίου ἡ πρόσκτησις καὶ ἡ διαχείριστις βὰς ἐστοιχίζει πολλὰ εἰς τὸ Κεφαλίον Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, προεκρίθη κατ' ἀρχήν ἡ ἀγορὰ τεσσάρων ιστιοφόρων μετρίας χωρητικότητος, ἐνὸς δι' ἑκάστην τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν.

'Ολιγώτερα βὰς διστεθοῦν διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν ιστιοφόρων αὐτῶν, μικρότεραι βὰ εἶναι αἱ δαπάναι τῆς συντηρήσεως τῶν καὶ οἱ μαθηταὶ — αὐτοὶ βὰ τὰ ἐπανδρώνουν — βὰ προσοικειωθοῦν ἀμεσώτερον πρὸς τὸ θαλασσιστὸν στοιχεῖον. Τὸ ιστίον ἀποτελεῖ τὸν καλύτερον ὀδηγὸν διὰ τὴν ἀσφαλῆ γνώσιν τῶν μυστικῶν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ εἰς τὴν παρούσαν ἔξελιγμένην μορφὴν του. Πάντως, τὸ μικρὸν ιστιοφόρον, ἔστω καὶ ἐφωδιασμένον μὲ πρωστήριον σύστημα, ὡς βὰ εἶναι τὰ τέσσαρα ἐκπαιδευτικά, δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν προστικὴν ἀσκησιν τῶν μαθητῶν εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Δὲν βὰ ικανοποίησῃ δηλαδὴ τὰς ἐκπαιδευτικὰς δυνατότητας, τὰς ὁποίας βὰ ἔξησφαλιζε τὸ φορτηγὸν μὲ τὰ μικρὰ ἔστω κύτη, ὅπου βὰ διενηργοῦνται ὑποδειγματικά πορτοεκφοτώσεις ἐμπορευμάτων. Εἶναι ὅμως ἀδύνατον μία λύσις νὰ συγκεντρώνῃ ὅλα τὰ πλεονεκτήματα. Τὴν καλὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, ὑπὸ οἰκονομικὰς σχετικῶς προϋποθέσεις, βὰ καταστήσουν ἐφικτὴν τὰ ιστιοφόρα, ἐνῷ τὰς γνώσεις τῶν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, βὰ δύνανται νὰ συμπληρώσουν οἱ αὔριοιν ἀξιωματικοὶ κατὰ τὴν θητείαν τῶν πλέον, ὡς δοκίμων.

'Ἐπὶ τοῦ παρόντος τὸ 'Υπουργείον προτίθεται νὰ ἀναζητήσῃ δύο ιστιοφόρα περίπου 200 τ. ἔκαστον, εἴτε μεταχειρισμένα ἐκ τοῦ ἔξωτοῦ, εἴτε ἐξ ὑπαρχῆς κατασκευαζόμενα ἐνταῦθα, εἰς τὴν Σάμον ἢ τὸ Πέρσαμα. Βραδύτερον καὶ ἀφοῦ διαπιστωθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων ἡ χρησιμότητα τῶν, βὰ παραγγελθοῦν καὶ τὰ ἔτερα δύο.

ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

'Η ἀπόδοσις τῶν ἀποφοίτων τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἐν τοῖς πλοίοις προϊσταμένων τῶν. Καὶ εἶναι αὐτή, κατὰ κανόνα, λίστα εύνοική, ἀποτελοῦσα τὴν ἀσφαλεστέραν ἐπαλήθευσιν τῶν ἀκολουθουμένων στήμερον μεθόδων διδασκαλίας καὶ πρακτικῆς ἀσκήσεως τόσον εἰς τὰς σχολὰς πλοιάρχων, δόσον καὶ εἰς τὰς σχολὰς μηχανικῶν καὶ ἀσυμματιστῶν τοῦ 'Ασπροπύργου. 'Ιδού μία χαρακτηριστικὴ ἀναφορὰ πρὸς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας τοῦ πλοιάρχου Κ. Α. Καραβία, διὰ τὰς γνώσεις, τὴν ίκανότητα καὶ τὸ ήδη δοκίμου ὑπηρετοῦντος ὑπὲρ τοῦ αὐτὸν καὶ προερχομένου ἐκ τῆς σχολῆς πλοιάρχων 'Ασπροπύργου:

«Παρὰ τὸ γεγονός, γράφει ὁ ἐν λόγῳ πλοιάρχος, διὰ ὃ ὑπὸ τὰς διαταγάς μου ὑπηρετῶν δοκίμως, δὲν εἶχε πρὸ τῆς εἰσόδου του εἰς τὴν σχολὴν, οὐδεμίαν σχέδον σχέσιν μὲ τὴν θάλασσαν, προσημρόσθη ταχύτατα εἰς τὴν σκληρὰν ζωὴν τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ, ἀν καὶ ἐναυτολογήθη μόλις τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, εἰς τὴν καρδίαν δηλαδὴ ἐνὸς δαρυτάτου κειμένως.

«Κατὰ καιρούς ὑπηρέτησαν ὑπὸ τὸν υπογράφοντα πολλοὶ δοκίμοι, προερχόμενοι ἐκ ναυτικῶν σχολῶν ξένων χωρῶν καὶ κυρίως τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ τῆς Γερμανίας, δύναμαι δὲ νὰ διαθεσαιώσω, διὰ ὃ περὶ οὐ ὁ λόγος δοκίμως, εἰς οὐδὲν ὑστέρησε τούτων. 'Η κατάρτησις του εἰς τὴν σκληρὰν ζωὴν τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ εἶναι ἀρίστη καὶ ἡ ἐγένει ἀπόδοσίς του εἰς δλας τὰς ναυτικὰς ἐργασίας ιδιαιτέρως καλή. Προσμότατος εἰς τὴν ἐκτέλεσιν πάσης ἀνατεθείσης εἰς αὐτὸν ἐργασίας, οὐδέποτε μεμψιμοῖρα, προσπιθεῖ νὰ τελειοποιήσῃ τὰς γνώσεις του καὶ νὰ ἐφαρμόσῃ ἐν τῇ πράξει, τὰ δάσα εἰς τὴν σχολὴν ἐδιδάχθη. Πειθαρχικός καὶ ὑπάκουος, χωρὶς διὰ τοῦτο ὀλιγώτερον ἀξιοπρεπής, μὲ ἀνάτερους ηθούς, καθίσταται συμπαθής εἰς τοὺς ἀνώτερους του. 'Οταν αὔριον συμπληρώσῃ τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου προσόντα καὶ ἀναλαδῇ πλέον ὑπεύθυνον φυλακήν, δὲν βὰ ὑστερήσεινός εἰναι 'Ελληνος συναδέλφου του. Θὰ ὑστερῇ πιθανώς ἔκει ὅπου ο 'Ελληνες συνάδελφοι του ὑστεροῦν, χωρὶς διὰ τοῦτο νὰ εὐθύνεται ἡ ἐν τῇ σχολῇ κατάρτησις του, ἀλλὰ ἡ κρατοῦσα ἀκαταστασία εἰς τὴν ἐσωτερικὴν υπηρεσίαν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Διότι ὁ ἐν Ισχύ οἰκείος κανισμός, ἀποτελεῖ τὴν δασκαλήν αἵτινας τῆς υφισταμένης κακοδαιμονίας εἰς τὰς σχέσεις, τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰς καθήκοντα τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος. Οὕτω, ὁ ἀπόφοιτος τῆς σχολῆς εἶναι ὑποχρεωμένος, ὡς ἀξιωματικὸς νὰ εθεσθῇ εἰς τὸν ναυθαλίνην ἥ καὶ νὰ ἀχρηστεύσῃ, μέρος τοῦ τῶν χρησίμων γνώσεων τὰς ὁποίας ἐδιδάχθη, διότι πέραν τῆς φυλακῆς του, εἶναι ἀμφίβολον ὅντα τὸν ἐπιτραπῆ αἱληρ δραστηρίατης. 'Αντιθέτως, εἰς δλας σχέδον τὰς ξένας ναυτιλίας, εἰς τοὺς δύο ἀνθυποπλοιάρχους ἀνατίθενται καὶ πολλὰ ἄλλα καθήκοντα, διεγείροντα σὺν τοῖς ἄλλοις, τὸ ἐνδιάσφορον καὶ τὴν ἔφεσίν των διὰ περατέρω μόρφωσιν καὶ δημιουργικὸν ἐργασίαν. 'Εάν κατὰ συνέπειαν οἱ ίδιοι μας ναυτιλοί, ὑστεροῦν ἀπὸ ὀρισμένης ἀπόφεως, τοῦτο δὲν ὄφελεται εἰς τὴν ἐλεύθερην γνώσεων, ἀλλ' εἰς τὴν κακήν μετεπαίδευσίν των ἐν τῇ πράξει, ὡς δοκίμων εἰς τὰς τηλεοπτικὰ πλοιάρχων.

ΝΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΕ ΤΟ ΤΑΞΥΤΕΡΟΝ

Καθυστέρει καὶ φαίνεται διὰ τὸν ἀριθμόν της τοῦ Κτηρίου τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Χίου. 'Η ἀμφισβήτησις ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Προνοίας τῆς κυριότητος τοῦ οἰκοπέδου, τὸ δόπιον προσέφερε πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὁ Δῆμος τῆς νήσου εἰς τὸν Χιακόνιον Ναυτικὸν Σύνδεσμον, παρεδούσει τὴν ἔναρξην τῶν σχετικῶν ἐργασιῶν, τὰς δαπάνας τῶν ὁποίων εὐγενῶς προσεφέρθησαν νὰ καλύψουν οἱ ἐφοπλισταὶ κ.κ. Δ. Χανδρᾶς καὶ Ι. Καρρᾶς. 'Η προσκόλλησις πάντως, εἰς τὸν γραφειοκρατικὸν τύπον, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀπρομημία τοῦ Ναυτικού Προνοίας νὰ διευκολύνῃ τὴν ὄλην κατάστασιν, ἀποστεροῦν τὴν νεότητα τῆς Χίου τῆς δυνατότητος νὰ ἀποκτηθῇ ἀμέσως, ἔνα ὑποδειγματικὸν φυτώριον, ἐκ τοῦ οἰκοπέδου, ὁ Δῆμος ἐσπευσε νὰ δωρήσῃ ἔτερον,

Τὸ ζῆτημα ἀνεφύνει μετὰ τὴν προσφορὰν ὑπὸ τοῦ Δήμου τοῦ ἐκτάσεως 2.984 τ.μ. οἰκοπέδου, παρὸ τὴν ὁδὸν Βασιλέως Γεωργίου Β', τὸ ὄποιον δύναται μεταχειρισμένα ἐνταῦθα, εἰς τὴν Σάμον ἢ τὸ Πέρσαμα. Βραδύτερον καὶ ἀφοῦ διαπιστωθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων ἡ χρησιμότητα τῶν, βὰ παραγγελθοῦν καὶ τὰ ἔτερα δύο.

CAMPANELLA
SINCE 1916

SAVONA
CAMPANELLA - ASCENSO
SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

Address: VIA DEI CARPENTIERI, 3/R.
Cables: CAMPANELLA - ASCENSO - SAVONA
T. L.: 27772 - 21721 - 30023 - 30024

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

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address: GALATA GADDA (PORT OF GENOA)
Cables: CAMPANELLA - GENOA
T. L.: 208961 (4 LINES) - 208461

κτα. 'Εφ' όσον τὸ σκάφος πηδαλιούχεται διὰ τοῦ αὐτομάτου πηδαλίου, κατὰ τὴν ἡμέραν εἰς τῶν ἀνδρῶν φυλακῆς ἐκτελεῖ καθήκοντα ὅπτηρος καὶ ὁ ἔτερος ἀπασχολεῖται εἰς ἐργασίας καταστρώματος κατὰ τὰς ἐργασίους ὠρας καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ τὴν διάρκειαν δὲ τῆς νυκτὸς ή τῶν μηδὲν ἐργασίμων ὠρῶν της ἡμέρας, ἀμφότεροι χρησιμοποιοῦνται ὡς ὅπτηρες ἐπειτροπῆς.

Κατὰ τοὺς ἐπιστολογράφους μας ὅπτηρ (σκάπουλος), δὲν χρειάζεται τὴν ἡμέραν, ἔφοστον ἐπὶ τῆς γεφύρας ἐκτελεῖ τὴν φυλακήν του ὁ ναυτίλος ἀξιωματικός, συχνότατα δὲ παρισταταὶ καὶ ὁ πλοιάρχος. 'Ο ἐκτελόν, δηλαδή, τὰ χρέα ὅπτηρος ναύτης, οὐσιαστικῶς οὐδὲν ἐργοῦ ἀποδίδει. Εἶναι περιττός.

'Ο προηγούμενος κανονισμὸς τοῦ 1948, ὥρθως ἐπέλευς τὸ ζήτημα, τὸ ἔγερθεν τότε ἐπ' εὔκαιρια τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων T2, τῶν ἐφωδιασμένων μὲν αὐτόματον πρόβλαιον. 'Ηδη, τοιούτον πηδαλίου φέρουν πλείστα δόσις νεότερα σκάφοι μας. Τὸ ζήτημα, ἀπομένως, ὑπὸ γενικωτέρων πλέον μορφήν, ἀνακύπτει. Εἶναι λογικόν, εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ αὐτοματισμοῦ, νὰ ἐπιβαρύνουμεν τὰ πλοῖα, ἀντὶ νὰ τὰ διευκολύνωμεν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους τῆς διαχειρίσεως των, ἐπωφελούμενοι τῶν τεχνικῶν ἔξελίξεων;

Χρήζει μελέτης τὸ ὄλον ζήτημα. Σὺν τῷ χρόνῳ καὶ ἄλλαι τοιαῦται περιπτώσεις θὰ μᾶς παρουσιασθοῦν. Πρέπει νὰ εἰμεθα προτοιμασμένοι νὰ τὰς ἀντιμετωπίσωμεν.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

'Ἐπανερχόμεθα εἰς θέμα ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἔδω κατανάλωσιν τῶν πετρελαιοειδῶν. Πρόκειται περὶ τῶν ἐπιβαρύνεων τὰς ὁποίας ὑφίστανται αἱ τιμαὶ των λόγω μεταφορῶν, ἀποθήκευτρων καὶ λοιπῶν δισπονῶν, μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν διυλισμένων προϊόντων ἀπὸ τὸ διυλιστήριον. Φαίνεται ὅτι αἱ ἐπιβαρύνσεις αὐταὶ εἶναι σημαντικαὶ. 'Ἐπιτρέπουν τὴν ὑπόνοιαν ὅτι καὶ ἐν πολλοῖς εἶναι ἀδικαιολόγητοι.

"Ἐχουμεν λ.χ. τὴν τιμὴν τῆς δενζίνης διὰ τὰ αὐτοκίνητα. Τὸ διυλιστήριον χρεώνει δραχ. 1.102,30 τὸν τόνον. Οἱ δασμοὶ ὑπολογίζονται εἰς 3.589,50 καὶ τὸ δυτιοφόρον τὴν ἐπιβαρύνει μὲν δραχ. 20. Σύνολον κόστους εἰς τὸ διυλιστήριον δραχ. 4.711,80.

Καὶ προστίθενται δραχ. 1.060 κατὰ τὸν τόνον ὡς μικτὸν κέρδος τῶν ἔταιριῶν πετρελαιού, αἵτινες διενεργοῦν τὴν διανομὴν, διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν ἀγορανομικὴν τιμὴν τῶν δραχ. 5.771,80. Διὰ τὴν δενζίνην «σούπερ», τὸ μικτὸν κέρδος τῶν ἔταιριῶν ὑπολογίζεται εἰς 1.482 δραχ. τὸν τόνον καὶ διὰ τὸ «γκάκ - ὄλη» εἰς 396,79 δραχ.

Τὰ ποσὰ αὐτὰ τῶν μικτῶν κερδῶν τῶν ἔταιριῶν ἀναφέονται εἰς τὴν κατανάλωσιν τῆς περιοχῆς τῆς παρευούσης. "Οπως ἐτονίσαμεν καὶ εἰς προηγούμενον σημείωμά μας εἶναι ὑπεροδολικά. 'Η ἀναθεώρησις τῶν σχετικῶν κονδυλίων ἐπιβάλλεται.

"Ὑποστηρίζεται παρὰ τὸν δυναμένων γνώμην ἔγκυρον νὰ ἔχουν, ὅτι ἔταιροι κερδίζουν πολλὰ εἰς δάρος τῆς κατανάλωσεως καὶ ὅτι ἡ μελέτη τὸν ὄλον συστήματος διανομῆς τῶν πετρελαιοειδῶν πολλὰ ἡμιπρεῖ νὰ μᾶς ἀποκαλύψῃ. Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορίου εἶναι, πιστεύομεν, ἀρμόδιον ἐν προκειμένῳ. "Ἄξιζει τὸν κόπον.

Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Εἴτε τὸ θέλομεν εἴτε ὅχι, εὐρισκόμεθα πλέον πρὸ μιᾶς ἀπῆτης πραγματικότητος. 'Ο ρωσικὸς παράγων εἰσῆλθεν εἰς τὸ προσκήνιον τῆς διεύθυνος ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Τὰ Σοδιέτ ἔξησφάλισαν ἡδη τὴν ἐπάρκειαν εἰς μεταφορικά ἀπὸ θαλάσσης μέσα. 'Ἐντός ὀλίγου χρόνου τὰ ρωσικὰ πλοῖα θὰ προσφέρωνται καὶ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ξενών μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

Δέν ἀποκρύπτεται, ἄλλωστε, ὅπως εἰς τὸ παρελθόν, ἡ δραστηριότης αὐτῆς τῆς Μόσχας. Τὰ ξένα ναυπηγεῖα ἐντατικῶς ἀπασχολοῦνται διὰ ρωσικὸν λογαριασμὸν. Αἱ πιστωσεῖς δὲν λείπουν βεβαίως. Πάσης κατηγορίας πλοία κατὰ μάζας κατασκευάζουν τὰ ιαπωνικά, τὰ ιταλικά, τὰ φινλανδικά, τὰ πολωνικά, τῆς 'Ανατ. Γερμανίας, τὰ σουηδικά, τὰ γιουγκοσλαβικά, θὰ κατασκευάσουν δ' ἵσως καὶ τὰ ἀγγλικά, ἀν αἱ ἡδη διεισαγόμεναι διαπραγματεύσεις εὐδωδωθῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ, τακτικαὶ γραμμαὶ πρὸς δόλας τὰς χώρας, μεθ' ὧν ἡ Μόσχη συναλλάσσεται ἔχουν συσταθῆ, τὰ ρωσικὰ δεξαμενόπλοια πληγάνονται, ἐνώ αἱ διαταγαῖς, αἱ κυκλοφορούσσαι εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυλαγράν διὰ μεταφορᾶς ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικὴν διεγέρονται περιοριζόμεναι.

Αὐτὰ εἰς τὰς γενικάς των γραμμάς εἶναι ἀρκετὰ γνωστά εἰς τοὺς παρακολουθοῦντας τὰ τῶν ἔξελίξεων τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, τοὺς

ἀνησυχοῦντας, βεβαίως, διὰ τὴν κάθοδον αὐτῆς πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν Ρώσων.

'Εκείνη, ὅμως, ἡ προσπάθεια ποὺ δὲν εἶναι καὶ τόσον γνωστὴ εἰς τὸ διεθνὲς ναυτικὸν κοινόν, εἶναι ἡ ἀναφερομένη εἰς τὴν κατάρτισιν τοῦ ἐμψύχου ύλικου, ὅπερ θὰ ἐκαλείτο νὰ ἐπανδρώσῃ τὴν μεγάλην ρωσικὴν ναυτιλίαν.

'Η Μόσχα ἐφόρνισε νὰ διαθέτῃ τὰ πληρώματα, πρὶν ὀποτήσῃ τὰ πλοῖα. Καὶ τὸ ἐπέτυχεν ἐξ ὅσων πληροφοριῶν μᾶς μεταδίδονται, ὅχι ἀπὸ πηγὰς ωστικάς, ἀλλ' ἀπὸ αὐτὰς τὰς διαπιστώσεις ξένων ἀντικειμενικῶν παρατηρητῶν, οἵτινες, λόγω τῶν ἐπαγγελματικῶν των ἀπασχόλησεων, ἔρχονται εἰς ἀμεσον ἐπαφὴν μὲν τὰ πληρώματα — τὸν πλοιάρχους καὶ τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικούς — τῶν ρωσικῶν πλοίων, ποὺ προσεγγίζουν εἰς τοὺς διαφόρους ξένους λιμένας, ὅπως καὶ τοῦ Πειραιῶς.

Καὶ ίδου αἱ διαπιστώσεις αὐταὶ, ὅπως μᾶς μεταδίδονται: 'Πλήρης κατάρτισις τεχνική. Γνώσις σαφῆς τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Δικαίου. 'Η ἀγγλικὴ δύμιλεῖται ἀπὸ ὅλους σχεδὸν τοὺς ἀξιωματικούς. 'Ενημέρωσις ἐπὶ παντὸς τεχνικοῦ ζητήματος. Προσήλωσις εἰς τὸ καθήκον καὶ πειθαρχία ἀπόλυτος. Συντήρησις τοῦ πλοίου καλῇ, καθαριότης ἐπιμελημένη.

Εἰς πλείστας σοσσα περιπτώσεις, καθ' ἄς αἱ ικανότητες τοῦ πλοιάρχου τίθενται ὑπὸ δοκιμασίαν διὰ τὴν πρόσσπισιν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, ρώσοι πλοίαρχοι ἐπέδειχναν ἐτοιμότητα ἐνεργείας, τεχνικὴν προπαρασκευὴν καὶ γνώσιν τῶν περιστατικῶν, ὡστε νὰ προκλήσουν τῶν πρακτόρων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τὴν ιδιαιτέρων ἐντύπωσιν.

Εἰς ἐπισκευάς μηχανῶν καὶ ἔξαρτημάτων, τὰς ὁποίας ὑπερεωθησαν ρωσικὰ πλοῖα νὰ ἐκτελέσουν εἰς ξένους λιμένας, ἡ τεχνικὴ ἐπάρκεια τῶν μηχανικῶν κατεδείχθη. 'Ἐτέλους ἐν πλήρει γνώσει τῶν προϋποθέσεων μᾶς ἐπισκεύης, ἀλλὰ καὶ τοῦ κόστους αὐτῆς.

Σχολαὶ ναυτικοί λειτουργοῦν ηδη εἰς τὴν Ρωσίαν διὰ κάθε εἰδίκευσιν, εἰς τοὺς κεντρικωτέρους λιμένας τῆς Βαλτικῆς, τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς 'Απω 'Ανατολῆς. Χιλιάδες οἱ δόκιμοι. 'Υποχρεωτικὴ ἡ πλήρης ἐκμάθησις τῆς 'Αγγλικῆς καὶ τῶν γενικωτέρων τεχνικῶν γνώσεων διὰ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς. Φοίτησις τετοιαστής δωρέαν.

'Απέραντα συνεργεία — μᾶς ἐπεδείχθη σχετικὴ εἰκονογραφία — διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν σχολῶν μηχανικῶν. Τὰ θεωρητικὰ μαθήματα συμπληρώνονται μὲ τὴν πρακτικὴν ἐξάσκησιν καὶ μὲ τὴν ἐκμάθησιν τῆς 'Αγγλικῆς.

Σχολαὶ θαλαμηπόλων, ναυτῶν καὶ μαγείρων λειτουργοῦν ἐπίσης εἰς ὡρισμένα λιμενικά κέντρα τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Καὶ αἱ ἐντυπώσεις ἐνὸς πράκτορος εἰς κεντρικὸν λιμένα τῆς Μεσογείου: «'Η φροντὶς — μᾶς ἔλεγε — τοῦ ἐμπορεύματος ἀποτελεῖ ἐπιταγὴν διὰ τὸν Ρώσον ναυτικόν. Τὸ περιποιοῦνται καὶ τὸ παραδίδουν μὲ ἔξαιρετικὴν προσοχὴν. Αἱ γνωσταὶ ὑπεκυργαὶ τοῦ «μετακαρφωμένου» κιβωτίου, τοῦ διαφέροντος δοχείου, τοῦ ἀγνώστου βάρους καὶ πεοτεχνέου δὲν ὑφίστανται, διὰ τὰς ἐκ Ρωσίας προελεύσεις. Τὸ πλήρωμα σμῶς τοῦ οωσικού σκάφους γραμμῆς εἶναι πολυάριθμον. 'Η σύνθεσις προβλέπει ναύτας τοῦ καταστρώματος περισσοτέρους. Διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν ἀμεμπτος, μέχρις ἐκζητήσεως ἡ καθαριότης, ἀλλ' ἀνετος.»

Πρέπει νὰ εἰμεθα προτοιμασμένοι — ήμεις οἱ "Ελληνες ιδιαιτέρως — διὰ τὸν νέον συναγωνιστικὸν παράγοντα εἰς τὴν Μεσόγειον. 'Εκποζόμεθα, σὺν τῷ χρόνῳ, ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῶν ρωσικῶν μεταφορῶν. Θα μᾶς δισμοισθήσῃ τὸ ρωσικὸν πλοίον καὶ τὴν ἐργασίαν ἄλλων λιμένων τῶν γύρω μας χωρῶν;

Πάντως, διὰ τὴν Μόσχαν, ὁ οἰκονομικὸς ὑπολογισμὸς ἔρχεται μετὰ τὴν πολιτικὴν σκοπιμότητα. Τὸ πλοίον διὰ τοὺς Ρώσους εἶναι τὸ μέσον τῆς καθόδου πρὸς τὰς θερμὰς θαλάσσας. Εἶναι έθνικὴ ἐπιδίωξις...

Κατὰ τὴν ἐπτήσιαν συνέλευσιν τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν τοῦ Λίθερπούλ, ὁ ἀποχωρῶν πρόεδρος ἀνέφερε, μεταξὺ ἄλλων, εἰς τὸν λόγον του, τὰς ραγδαῖς αὐδῆσεως τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἡτὶ τῶν δυνατῶν προκαλέσεων δισμενῆ ἀντίκτυπον ἐπὶ τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἄλλων χωρῶν. «'Η Ρωσία, εἶπεν, ἔχει ἡδη διακηρύξει τὸν πρόθεσίν της, νὰ αὐδῆσῃ τὸν σημειριόν της στόλου ἐκ 4.5 έκατομμυρίων τόνων γκρός, εἰς 10 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, τὸ 1970 καὶ εἰς 21 ἑκατομ. τ. γκρός, τὸ 1980. 'Η Πολωνίας ἐπίσης προτίθεται νὰ ἐνισχύσῃ τὸν στόλον της ἀπὸ 1 ἑκατ. τόν. γκρός εἰς 1.66 ἑκατομ. τόνων μέχρι τοῦ 1965, ἐνώ ἡ Βουλγαρία καὶ ἡ Ρουμανία, αἵτινες δὲν είχον μέχρι τούδε ἐνδιαφερθῆ διὰ τὴν Ναυ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROTAL 5611

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROTAL 5611

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

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

τιλίαν, σχεδιάζουν ήδη εύρειαν άναπτυξίν της. Παραλλήλως και ή 'Ερυθρά Κίνα αύξανει συνεχώς την ιδιόκτητον ή ύπό την διαχείρισήν της τελούσαν χωρητικότητα. Σήμερον, τάξις 4)5 τών σοβιετικών μεταφορών καλύπτονται διά τών έθνικών της πλοίων.

Και ο όμιλητής διηρωτήθη, που άπασχολούνται τὰ ύπόλοιπα σκάφη.

«Τὰ πολωνικά πλοία, συνέχισεν ο "Αγγλος έφοπλιστής, προεκάλεσαν ήδη διαταραχήν εἰς τάξις μεταφοράς ένιών τομέων. Τὸ αὐτὸς ίσχει καὶ διὰ τὰ σοβιετικά σκάφη, ἀπίνα εἰσήλθιν εἰς τίνας μεταφοράς καὶ ταξιδιά τῆς "Απω Ανατολής, προκαλέσαντα παρομοίαν διαταραχήν. Άκομη καὶ ἄν δεχθώμεν ποιάν τίνα αὔξησην τοῦ συνολικοῦ δγκού τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, ὁ ἀντίκτυπος ἐκ τῆς τοιαύτης εύρειας ἀναπτύξεως τῆς κομμουνιστικής χωρητικότητος δὲν δύναται — ἀνεξαρτήτως παντὸς ἐμπορικοῦ λόγου — νᾶ μὴ ὀσκήσῃ σοβαράν διαταραχήν εἰς τὴν μεταφορικήν ἔργασίων τῶν ἐκ παραδόσεων ναυτικῶν χωρῶν». Καὶ κατέληξεν: «Εἶναι, ἀρά γε, δυνατόν, ή ἀνησυχητική αὐτὴ ἔξελιξις νὰ καταστῇ ἀντικείμενον προστατευτικῆς ἔνεργειας από τὰς χώρας τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου καὶ κατὰ ποιῶν τρόπου; Δὲν τολμῶ νὰ ἀπαντήσω εἰς τὸ ἑρώητα. Τὸ ἔθεσα δύμως ἐνώπιον σας, διότι ἀποτελεῖ θέμα, ποὺ εἶναι ἄξιον βαθείας μελέτης».

ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

«Τὸ τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεγράφη ἡ διαταγὴ διὰ τῆς ὁποίας τοποθετεῖται εἰς τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου ὁ κ. Nik. Σταφιόλης. 'Επιτυχῆς καθ' ὅλα ἡ ἐκλογή. Πολλὰ δύναται νὰ προσφέρῃ ὁ ἀνώτερος αὐτὸς λιμενικὸς ὀξιοματικὸς ἐκ τῆς νέας θέσεως του, ἐτοῦ σύνεγγυας σκοπούσης τὴν δραστηριότητα τοῦ ἀπόδημου ἐφοπλισμοῦ. Διότι καὶ μόσφωσιν διαθέτει καὶ πείραν καὶ ἀνησυχίαν καὶ ὄρθην καὶ ἔντιμον κοίσιν. Εν συνεχῇ συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, τὰ ἀναφύμενα ἔκαστοτε ζητήματα τοῦ πλοίου καὶ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας λυσιτελῶς, εἴμεθα δέναιοι, θὰ δυνηθῆ ἔκαστοτε νὰ ἀντιμετωπίζῃ.

Τὰ ἀπονεμθέντα διπλώματα τὴν τελευταίαν τριετίαν κατὰ ειδικότητας ἀξιωματικῶν καὶ κατὰ ποσοστὸν ἐπιτυχίας καὶ ἀποτυχίας τῶν μετασχόντων εἰς τὰς οἰκείας ἔξετάσεις, περιλαμβάνει προσφάτως καταρτισθεῖσα στατιστική ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἐν συσχετισμῷ τὰς ἀπονεμθέντα διπλώματα κατὰ τὴν ἀμέσως προηγηθείσαν δεκαετίαν.

Πρόκειται διὰ μίαν ιδιαιτέρως κατατοπιστικὴν ἐργασίαν, ἡ ὁποία ἐπιτρέπει νὰ διατυπωθοῦν τὰ ἔχης δύο γενικὰ συμπεράσματα, ἀναφορι-

κῶς μὲ τὴν καταβληθεῖσαν ἐσχάτως προσπάθειαν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν μεγάλων κενῶν εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας καὶ μηχανῶν τῆς Ναυτιλίας μας.

1) 'Ο ἀριθμὸς τῶν ἀπονεμθέντων διπλωμάτων κατὰ τὴν τριετίαν 1960—1962 εἶναι κατὰ τι μόνον μικρότερος, εἴς τινας δὲ περιπτώσεις ὑπέρτερος, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διπλωμάτων, τὰ ὅποια ἔχοργηθησαν κατὰ τὴν δεκαετίαν 1950—1959.

2) Τὸ ποσοστὸν τῶν ἀποτυχόντων εἰς τὰς ἔξετάσεις κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν διὰ τὸ διπλωματικό καὶ τῶν κατηγοριῶν, πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ, κρατεῖ σταθερῶς τὴν ἀνιούσαν, μὲ ἀντίστοιχον μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ τῶν ἐπιτυχόντων.

'Επεταχύνθη κατ' ἀκόλουθιαν ὁ ρυθμὸς τῆς εἰσαγωγῆς νέων στελεχῶν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὡς καὶ ὁ ρυθμὸς προσαγωγῆς τῶν ἡδη ὑπηρετούντων ἀξιωματικῶν εἰς τὰ πλοῖα, ἐνῷ παρασλήλως κατέστησαν τὰλέον ὑπέψυθνοι, ἀν μὴ αὐτηραί, αἱ διενεργούμεναι ἔξετάσεις. 'Ἐπεδιώχθη, ὡς τούλαχιστον ὀποδεικνύουν οἱ ἀριθμοὶ τοὺς ὄποιους καὶ παραβέτομεν ἐν συνεχείᾳ, ἡ ἀριθμητικὴ καὶ μέχρις ἐνὸς ὑπολογισμού ὄροισυ, ἡ ποιοτικὴ ἀνανέωσις τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸ ἀπὸ τοῦ 1960—62 διάστημα. 'Αλλ' ὅς ἴδωμεν τοὺς σχετικούς ἀριθμοὺς καὶ κατ' ἀρχὴν τοὺς τριῶν κατηγοριῶν:

Κατὰ τὴν τριετίαν 1960—62 ἀπενεμήθησαν 617 διπλώματα εἰς πλοιάρχους Α', ἔναντι 681 κατὰ τὴν δεκαετίαν 1950—1959. 'Αναλυτικότερον: Κατὰ τὸ 1960 ἀπενεμήθησαν 188 διπλώματα, κατὰ τὸ 1961 198 καὶ κατὰ τὸ 1962 231. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ καθ' ἔκαστον ἔτος ἀπονεμθέντα διπλώματα κατὰ τὴν προηγουμένην δεκαετίαν δὲν ὑπερέβησαν παρὰ μόνον εἰς μίαν περίπτωσιν τὰ 100 (1959: 107).

Κατὰ τὴν τριετίαν αὐτὴν, ἔξι ἄλλου, τὸ ποσοστὸν ἀποτυχίας τῶν μετασχόντων εἰς τὰς ἔξετάσεις διὰ τὸ διπλωματικό πλοιάρχου Α' διεκυρώθη ἀπὸ 3—12% ἔναντι συνιδούσιου ποσοστοῦ ἀποτυχίας κατὰ τὴν προηγηθείσαν δεκαετίαν 2—5%, πλὴν τοῦ ἔτους 1954 (14%).

Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν ἀποτυχόντων κατὰ τὸ διάστημα 1960—1962 ἀνήλθεν εἰς 48 ἐπὶ συνόλου ἐπιτυχόντων, 617, ἐνῷ τὸ σύνολον τῶν ἀποτυχόντων κατὰ τὴν περίοδον 1950—1959 ἀνήλθεν εἰς 24 ἐπὶ συνόλου ἐπιτυχόντων 681.

Συνολικοὶ ἀριθμοί: Κατὰ τὰ τελευταῖα 13 ἔτη, προσήλθον εἰς τὰς ἔξετάσεις Α' πλοιάρχων 1.370, ἐπέτυχον 1.298, ἀπέτυχον 72 καὶ ἔλατον διπλωματικοῦ ἔτους 52.

Πλοιάρχοι Β': Κατὰ τὴν τριετίαν 1960—62 ἀπενεμήθησαν 1.214 διπλώματα ἔναντι 1.396 ἀπονεμθέντων κατὰ τὴν προηγηθείσαν 10ετίαν.

ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ ΥΠΟ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΟΡΤΙΣΙΝ

B&W ΜΗΧΑΝΑΙ ΔΗΖΕΛ

B&W



BURMEISTER & WAIN

Γενικός ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ : 40.573 ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ : BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Σὲ ὅλες τὶς θάλασσες τῆς ὑδρογείου οἱ ναυτικὲς μηχανές δηζελ B & W ξεχωρίζουν διὰ τὴν ἀσφαλῆ καὶ οἰκονομικήν τους λειτουργίαν.

Οἱ μηχανές δηζελ B & W μεγάλης διαμέτρου κυλίνδρων, ὑψηλῆς πιεσεως, ὑπὸ στροβιλοφόρτισιν, διατίθενται εἰς συνεχῆ ὑπηρεσιακὴν λειτουργίαν μέχρις 25.000 ὑππων εἰς τὰς 110 σ.κ.λ. μὲ μέσην ἐνδεικτικὴν πίεσιν 9,5 Kg / cm², ίκανοποιούσαι τὰς ἀπαιτήσεις τῶν μεγαλυτέρων ὑπὸ μελέτην πετρελαιοφόρων.

Συγκεκριμένως κατά το 1960 ἀπενεμήθησαν 335, το 1961 338 και το 1962 491, ὅταν ὁ μεγαλύτερος ἀριθμός ἀπονεμηθέντων ἐτησίως διπλωμάτων πλοιάρχων Β' δὲν ὑπερέβη τὰ 250.

Τὸ ποσοστὸν ἀποτυχίας τῶν μετασχόντων εἰς τὰς οἰκείας ἐξετάσεις κατὰ μὲν τὴν τριετίαν διεκυμάνθη ἀπὸ 12—17%, κατὰ δὲ τὴν δεκαετίαν ἀπὸ 0—6%, πλὴν τοῦ ἔτους 1956 κατὰ τὸ ὄποιον ἀπέτυχε τὸ 11% τῶν προσελθόντων εἰς τὰς ἐξετάσεις. Οὕτω, οἱ ἀποτυχόντες κατὰ τὴν τριετίαν ἀνήλθον εἰς 200 ἐπὶ 1.214 ἀποτυχόντων καὶ κατὰ τὴν δεκαετίαν εἰς 51 ἐπὶ ἀποτυχόντων 1.326.

Πάντως, κατὰ τὰ 13 τελευταῖα ἔτη προσῆλθον εἰς τὰς ἐξετάσεις Β' Πλοιάρχων 2.861, ἀπέτυχον 2.610, ἀπέτυχον 251 καὶ ἔλαβον διπλωματικά ἀνέτησεων 28.

Οἱ ἀριθμοὶ τώρας οἱ ἀφορῶντες τὰ διπλωμάτα πλοιάρχων Γ' τάξεως, εἶναι ἐντυπωσιακώτεροι. Ἀποκαλύπτουν τὴν ἔκτασιν τῆς ἐπιχειρησίσης ἀνανεώσεως τοῦ κλάδου τῶν πλοιάρχων.

Κατὰ τὸ διάστημα 1960—1962 ἀπενεμήθησαν 2.636 διπλωμάτα, ἔναντι 1.851 διπλωμάτων ἀπονεμηθέντων κατὰ τὴν δεκαετίαν 1950—1959. Ἀναλυτικῶς κατὰ τὸ 1960 ἀπενεμήθησαν 746 διπλωμάτα, κατὰ τὸ 1961 814 καὶ τὸ 1962 1.076. Κατὰ τὴν προηγηθεῖσαν δεκαετίαν ὁ μεγαλύτερος ἀριθμός διπλωμάτων, δύστις ἀπενεμήθη εἰς ἐν ἔτος, δὲν ὑπερέβη τὰ 263.

Κατὰ τὴν τριετίαν τὸ ποσοστὸν τῆς ἀποτυχίας τῶν μετασχόντων εἰς τὰς οἰκείας ἐξετάσεις διεκυμάνθη ἀπὸ 17—30%, ἔναντι ποσοστοῦ ἀποτυχίας τῆς διακυμανθέντος ἀπὸ 9—14%, πλὴν δύο περιπτώσεων τῶν ἔτων 1959, ὅτε τοῦτο ἀνήλθεν εἰς 22% καὶ τὸ 1951, ὅτε ἀνήλθεν εἰς 21%. Τὸ σύνολον τῶν ἀποτυχόντων κατὰ τὴν τριετίαν ἀνήλθεν εἰς 850, ἔναντι 261 ἀποτυχόντων τῆς δεκαετίας. Καὶ οἱ ἀριθμοὶ οἱ ἀφορῶντες τὴν 13ετίαν:

Μετέσχον εἰς τὰς ἐξετάσεις διὰ τὸ διπλωματικό πλοιάρχου Γ' 5.598, ἀπέτυχον 4.487, ἀπέτυχον 1.111 καὶ ἔλαβον διπλωματικά ἀνέτησεων 807 ἀπόφοιτοι τῶν Δ.Σ.ΕΝ καὶ 28 προερχόμενοι ἐκ τοῦ Β.Ν. Διὰ τὸν κλάδον τῶν μηχανικῶν, ἡ στατιστικὴ τοῦ ὑπουργείου παραθέτει τοὺς ἔντις ἀριθμοὺς ἐνδεικτικοὺς τῶν ὑφισταμένων δυσχερείων διὰ τὴν ἀνανεώσιν τῶν στελεχῶν τοῦ μηχανιστικού:

Ἄτ μο μ ἡ α ν ι κ οὶ Α': Κατὰ τὴν τριετίαν 291, ἔναντι 539 τῆς προηγούμενης 10ετίας, μὲν ποσοστὸν ἀποτυχίας 9—17% ἔναντι ποσοστοῦ 5—9%, τῆς περιόδου 1950—1959 (πλὴν τοῦ ἔτους 1959 ὅτε τὸ ποσοστὸν ἀνήλθεν εἰς 13%). Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ἀποτυχόντων τῆς τριετίας ἀνήλθεν εἰς 40 ἔναντι 34 τῆς δεκαετίας.

Τελικοὶ ἀριθμοὶ διὰ τὰ τελευταῖα 13 ἔτη: Μετέσχον εἰς τὰς ἐξετάσεις ἀτμομηχανικοὶ Α' 904, ἀπέτυχον 830, ἀπέτυχον 74 καὶ ἔλαβον διπλωματικά ἀνέτησεων 163.

Ἄτ μο μ ἡ α ν ι κ οὶ Β': Κατὰ τὴν τριετίαν 904, ἔναντι 886 τῆς δεκαετίας. Ποσοστὸν ἀποτυχίας 7—20%, ἔναντι 0—10% πλὴν ἔνος ἔτους (1959: 17%). Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ἀποτυχόντων ἀνήλθεν εἰς 200 ἔναντι 59 μόνον τῆς 10ετίας. Κατ' ἔτος τὰ ἀπονεμηθέντα πτυχία καταστένονται: 1960 260, 1961 352, 1962 292.

Καὶ οἱ συνολικοὶ ἀριθμοὶ τῶν 13 ἔτῶν: Μετέσχον εἰς τὰς ἐξετάσεις διὰ τὸ διπλωματικό Β' 2.009, ἀπέτυχον 1.790, ἀπέτυχον 259, ἔλαβον διπλωμάτα ἀνέτησεων 81 (Δ.Σ.Ε.Ν.) καὶ 3 (Β.Ν.).

Ἄτ μο μ ἡ α ν ι κ οὶ Γ': Κατὰ τὴν τριετίαν 1.329, ἔναντι 2.207 τῆς δεκαετίας. Ποσοστὸν ἀποτυχίας 19—29%, ἔναντι 0—26%, πλὴν τοῦ ἔτους 1950, ὅτε τοῦτο ἀνήλθεν εἰς 37%. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ἀποτυχόντων ἀνήλθεν 407 ἔναντι 451 τῆς δεκαετίας.

Οἱ συνολικοὶ ἀριθμοὶ τῆς 13ετίας: Μετέσχον εἰς τὰς ἐξετάσεις 4.394, ἀπέτυχον 3.556, ἀπέτυχον 858, ἔλαβον διπλωματικά ἀνέτησεων 48 τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., 437 τοῦ Β.Ν. καὶ 77 τοῦ Πολυτεχνείου. Οἱ ἀριθμοὶ οὐτοὶ ἀποδεικνύουν, ὅτι ἡ προσπάθεια διὰ τὴν ἀνανεώσιν τῶν στελεχῶν τοῦ μηχανιστικού ὑπῆρξε δυσχερεστέρα καὶ ὡς ἐκ τούτου ὀλιγώτερον ἐπιτυχής.

Ἀντιθέτως ἀξιόλογα ἥσαν τὰ ἀποτελέσματα διὰ τοὺς μηχανικοὺς ἐσωτερικῆς καύσεως. Ἡ στατιστικὴ τοῦ ὑπουργείου παρέχει τὰ ἀκόλουθα στοιχεῖα:

Μ. Ε. Κ. Α': Κατὰ τὴν τριετίαν 101 διπλωμάτα, ἔναντι 92 τῆς δεκαετίας. Ποσοστὸν ἀποτυχίας 1—14%, ἔναντι (τῆς δεκαετίας) 0—9% πλὴν τῶν ἔτων 1954 καὶ 1959, ὅτε τοῦτο ἀνήλθεν ἀντιστοίχως εἰς 20 καὶ 19%. Συνολικοὶ ἀριθμοὶ τῆς 13ετίας: Μετέσχον εἰς τὰς ἐξετάσεις 213, ἀπέτυχον 193 καὶ ἀπέτυχον 20.

Μ. Ε. Κ. Β': Κατὰ τὴν τριετίαν 322 διπλωμάτα, ἔναντι 144 τῆς δεκαετίας. Ποσοστὸν ἀποτυχίας 4—14% ἔναντι 0—15% πλὴν τοῦ ἔτους 1952 (25%). Συνολικοὶ ἀριθμοὶ τῶν 13 ἔτῶν: Μετέσχον εἰς τὰς ἐξετάσεις 517 ἀπέτυχον 466 καὶ ἀπέτυχον 51.

Μ. Ε. Κ. Γ': Κατὰ τὴν τριετίαν 635, ἔναντι 661 τῆς δεκαετίας. Ποσοστὸν ἀποτυχίας 20—36% ἔναντι 2—30% τῆς περιόδου 1950—1959. Κατὰ τὰ τελευταῖα 13 ἔτη, μετέσχον εἰς τὰς ἐξετάσεις 1.614,

ἐπέτυχον 1.296, ἀπέτυχον 318, ἔλαβον διπλωματικά ἀνέτησεων 429 (Β.Ν.) καὶ 77 (Πολυτεχνείου).

Καὶ τὰ ἀπονεμηθέντα διπλωμάτα παριστημένα φέρουν καὶ τῶν δύο κατηγοριῶν:

Τριετία	Π. ἀποτυχίας	Δεκαετία	Π. ἀποτυχίας	13ετία "Ανευ ἐξετάσεων
A'	45	0 — 2%	40	2 — 50%
B'	327	19 — 24%	205	3 — 23%

Αὐτὴ διὰ τῶν ἀριθμῶν εἶναι ἡ ἐκτασίς τῆς ἐπιτευχείσης ἀνανεώσεως τῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας τὰ τελευταῖα 13 ἔτη, καὶ ιδίως κατὰ τὴν περίοδον 1960—1962, ὅτε ἡ σχετικὴ προσπάθεια ἀνέπτυχθη συστηματικῶς, βάσει συγκεκριμένου προγραμματισμοῦ. Ἐξ ἄλλου, ἡ μικρὰ ἔστω αὐξησης, τοῦ ποσοστοῦ τῶν ἀποτυχόντων κατὰ τὰς οἰκείας ἐξετάσεις, δεικνύει ὅτι σοβαρῶς ἀντεμετωπίσθη (ἀνεξαρτήτως, βαθμοῦ ἐπιτυχίας), πασσολήδως μὲ τὴν ἀριθμητικὴν αὐξησην καὶ ἡ ποιοτικὴ βελτίωσης τῶν ἀξιωματικῶν, κυρίως γεφύρας καὶ μηχανῆς.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Οργασμὸς προμηνύεται κατὰ τὴν νέαν ταξιδιωτικὴν περίοδον εἰς τὸν θαλάσσιον τουρισμὸν. Παρὸ τὴν σημειωθείσαν περὶ τοὺς πρότοὺς μῆνας τοῦ 1963 κάμψιν εἰς τὴν ζήτησιν θέσεων καὶ τὴν προπώλησιν εἰσιτηρίων διὰ περιηγήσεων εἰς τὸ Αἴγαιον, λόγῳ τοῦ παραπλανήσαντος δριμυτάτου χειμώνος, τὸ πρὸς τὴν χώραν μας τουριστικὸν ρεύμα, καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, θὰ εἶναι ἐφέτος αἰσθητῶς ισχυρότερον τοῦ περιστού. Αἱ περισσότεραι, ἀν δὲ τοιαύτεραι, ἀν δὲ τοιαύτεραι, θέσεις τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων ἀποκλειστικῶν περιηγήσεων — εἰς τὴν πρωτεύουσαν τὸ «Χίλιον» — νέοι αὐτοκινητόδρομοι, ἔνας ἀρτίως συγκεκριμένος τουριστικὸς στόλος καὶ βελτιωμέναι γενικῶς τακτικαὶ θαλάσσιαι συγκοινωνίαι. Ἐννέα ἐπιβατηγὰ σκάφη μὲ 1.450 περίπου κλίνας, τὰ πολυτελέστερα ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σμαίαν, θὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐφέτος ἀποκλειστικῶς, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ὀλιγοημέρων, ἐδδομαδιάσιων ἡ δεκαπενθήμερων περιηγήσεων εἰς τὸν Ἑλληνικὸν θαλάσσιον χώρον, μέχρις Ἀλεξανδρείας καὶ Κωνσταντινουπόλεως, μὲ αἴστηρίαι κυρίων τὸν Πειραιά καὶ τὴν Βενετίαν. Ἐπιτυχεῖς συνδυασμοὶ δρομολογίων, μὲ ύψηλὸν ἀρχοιλογικὸν καὶ τουριστικὸν ἐνδιαφέρον, θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς ἐπισκέπτας μας νὰ γνωρίσουν ὑπὸ πολιτισμένας συνθήκας ταξιδίου, τὴν περιοχὴν αὐτῆν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, εἰς ὅλον τὸ ιστορικὸν τῆς μεγαλείων καὶ τὴν γοητευτικὴν γραφικότητά της. Δὲν δύναται νὰ ἀμφισθῇ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς θαλάσσιος τουριστικὸς διήγυνε πλέον τὴν παιδικήν του ἡλικίαν.

Ο στόλος τῶν τουριστικῶν μας πλοίων, τῶν ἐκτελούντων ἀποκλειστικῶν περιηγήσεων βάσει κυκλικοῦ εἰσιτηρίου, ὡς προανεψέρθη, περιλαμβάνει ἐφέτος ἐννέα συνολικῶν μονάδας, αἱ τρεῖς τῶν ὀπών εἰναι νέαι. Τὸ «Στέλλα Σολάρις» τῆς «Σάνα Λάιν» (διαχειρίσις Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Αμερικῆς), ὑπερπολυτελές σκάφος, ὀδελφὸν τοῦ τουριστικοῦ «Δῆλος», χωρητικότητος 2.800 τόν. καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 220 ἐπιβατῶν, περὶ τὸ «Ρόδος», ὑπόδειγματική τουριστικὴ μονάς τῆς Αἰτιοπλοΐας Τυπάλδου, 4.500 τ. καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 250 ἐπιβατῶν καὶ τὸ «Νέα Ελλάς», τὸ ἔπι παρηγήσης παλαιότερον ἀνακαίνισθὲν πρώην ἀκτοπλοϊκὸν «Ἐλλάς» τοῦ κ. Διαπούλη. Αἱ ἄλλαι μονάδες τοῦ τουριστικοῦ μας στόλου, εἰναι αἱ ἐξυπηρετήσασαι μὲ ιδιαιτέρων ἀπειτούσιν πέρυσι τὴν σχετικὴν κίνησιν, ἦτοι τὸ «Δῆλος», τῆς ἑταίριας Νομικοῦ, τὸ «Στέλλα Μάρις» τῆς «Σάνα Λάιν», τὸ «Ρομάντικα» τοῦ Οίκου Χανδρῆ, τὸ «Αἴγαιον» καὶ τὸ «Κρήτη» τῆς ἑταίριας Τυπάλδου καὶ τὸ «Σεμίραμις» τοῦ κ. Α. Ποταμιάνου.

Ίδου τώρα εἰς γενικὰς γραμμάς, οἱ προγραμματισθέντες πλόες, τοὺς ὀποίους ἥηδη νὰ ἐκτελοῦν τὰ περισσότερα τῶν πλοίων αὐτῶν:

«Δῆλος»: Δύο κρουαζιέραι ἐδδομαδιάσιως ἀπὸ ίης Ἀπριλίου μέχρι 23ης Οκτωβρίου. Ἡ πρώτη, ἀπὸ Δευτέρας μέχρι Πέμπτης, μεταξὺ Πειραιῶν, Δήλου, Μυκόνου, Ρόδου, Ήρακλείου καὶ Σαντορίνης καὶ ἡ δευτέρα ἀπὸ Παρασκευῆς μέχρι Κυριακῆς, μεταξὺ Πειραιῶν, Ρόδου, Ήρακλείου, Σαντορίνης, Δήλου καὶ Μυκόνου.

«Ρ ο μ ἄ ν τ i c o w »: Δεκαενέα περιηγήσεις 15θήμεροι καὶ 21 ἡμέραι ἀπὸ 3ης Μαρτίου μέχρι 22ας Σεπτεμβρίου, μὲ ἀφετηρίαν τὴν Βενετίαν. Ἡ δεκαπενθήμερος περιλαμβάνει προσεγγίσεις εἰς 12 λιμένας, ἦτοι Κέρκυραν, Κατάκωλον, Πειραιᾶ, Σκιάθον, Λήμνον, Κωνσταντινούπολιν, Ρόδον, Μύκονον, Πειραιᾶ, Ἰτέαν, Ντουμπρόβικ, Βενετί-

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

αν. 'Η κρουαζιέρα διαρκείας 21 ημερών περιλαμβάνει προσεγγίσεις εις Πειραιά, Άλεξανδρειαν, Βηρυτόν, Ρόδον, Πειραιά, Κέρκυραν, Βενετίαν.

«Σ τέλλα α Μάρις» και «Σ τέλλα Σ ολάρις»: 'Εβδομαδιαίαι κρουαζιέραι από Μαρτίου μέχρι Νοεμβρίου, με άφετηριάν έκ Πειραιώς και άναχωρήσεις κατά Παρασκευήν και Δευτέραν, έπι τού άκολουθου δρομολογίου: Πειραιές, Ήρακλειόν, Ρόδος, Κουσάντασι ("Εφεσος"), Κωνσταντινούπολις, Δήλος και Μύκονος. Διὰ τῶν δύο αὐτῶν μονάδων της ή «Σάν Λάιν» προσφέρει εις τὴν τουριστικήν άγοράν 400 και πλέον πολυτελεῖς κλίνες έβδομαδιαίως και ἐπὶ ένος δρομολογιακού συνδυασμού, καὶ ἐπὶ ένος δρομολογιακού συνδυασμού, προσελκύει τὸ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον τῶν Εὐρωπαίων καὶ τῶν Αμερικανῶν τουριστῶν.

«Ν ἐ α Έ λ λ ἀ ρις»: 'Επταήμεροι περιηγήσεις από 30ης Μαρτίου μέχρι 26ης Οκτωβρίου μεταξὺ Πειραιώς, Ήρακλειόν, Ρόδου, Δήλου, Μυκόνου, Λαυρίου (Σούνιον), Σκοπέλου, Σκιάθου, Κωνσταντινούπολεως, Μυκόνου, Πειραιώς.

«Σ ε μ ἰ ρ α μ i c s»: Δύο κρουαζιέραι έβδομαδιαίως, ἔκαστην Δευτέραν δι' Ήρακλειόν, Ρόδου, 'Αλικαρνασσόν, Κώ, Πάτμου, Δήλου, Μύκονου καὶ ἔκστασιν Σάββατον δι' "Υδραν, Δήλου, Μύκονου.

«Κ ρήτη»: 'Εν ὅλω 33 περιηγήσεις από 18ης Μαρτίου μέχρις 28ης Οκτωβρίου μεταξὺ Πειραιώς, Τροίας, Βοσπόρου, Κωνσταντινούπολεως, Περγάμου, 'Εφέσου, Πάτμου, Ρόδου, Κρήτης, Σαντορίνης, Πειραιώς.

«Ρ ὁ δ ο c s» καὶ «Α ι γ α i o v»: 'Αμφότερα τὰ σκάφη θὰ ἔκτελούν καθ' έβδομαδά ἀνὰ μίαν πενθήμερον καὶ ἐτέραν "γουήκ - ἔντη" κρουαζιέραις εἰς τὰ άκόλουθα δρομολογία: Πειραιές, Κρήτη, Ρόδος, 'Αλικαρνασσός, Κώς, Πάτμος, Δήλος, Μύκονος, Σύρος καὶ Πειραιεύς, "Υδρα, Δήλος, Μύκονος, Σαντορίνη.

Δὲν είναι δῆμας μόνον αὐτὰ τὰ τρία πλοῖα τῆς πρωτοπόρου εἰς τὸν Ἑλληνικὸν θαλάσσιον τουρισμὸν ἀτμοπολίας Τυπάλδου, τὰ ὅποια θὰ ἔκτελέσουν ἔφετος περιηγήσεις εἰς τὸ Αίγαιον καὶ τὴν Μεσόγειον. Σχεδὸν δὲ διόληρος ἐστὸλος τῶν μεγάλων ἀπιβατηγῶν της, θὰ μετάσχῃ εἰς ἔνα εύρυ πρόγραμμα ἔκτάκτων περιηγήσεων, τὸ ὅποιον ὑπὸ τὸ σημεῖον «Κρουαζιέρας τοῦ Ήλιού», καλύπτει διόληρον μέχρι τοῦ φινοπόρου, τὴν ἐφετεινὴν ταξιδιωτικὴν περιοδον. Οὕτω, τὸ ὑπερωκεάνιον «Α θήνα», ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ τακτικά του δρομολόγια, θὰ ἔξασφαλίζῃ εἰς τοὺς ἐνδιαφερόμενους δύο 15θημέρους περιηγήσεις μεταξὺ Βενετίας καὶ διόληρου τῆς λεκάνης τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, τὸ «Α γ γέλικα», μὲ ἀναχωρήσεις ἐκ Βρινδησίου, προσφέρει κρουαζιέρας μεταξὺ Κερκύρας, Κρήτης κλπ., τὸ «Ε λ λ ἀ ρις» ὀκταημέρους περιηγήσεις μεταξὺ Βρινδησίου, Βενετίας, λιμένας τῆς Δαλματικῆς ἀκτῆς καὶ Ἑλληνικῶν νήσων καὶ τὸ «Α δριατική» ὀκταημέρους ἐπίσης περιηγήσεις μεταξὺ Βενετίας, Ντούμπροβνικ, Βρινδησίου, Κερκύρας, Κορίνθου, Πειραιώς, Κρήτης, Ρόδου.

Ἐνδιαφερούσας ἔκτάκτους κρουαζιέρας διὰ τὴν περίοδον τῆς ἀνοίξεως κυρίως, ἔχει προγραμματίσει καὶ ἔκτελει καὶ τὸ πολυτελές με-

σογειακὸν «Α γ α μ ἐ μ νων» εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Οὕτω, ἀπὸ 31ης Μαρτίου, τὸ «Αγαμέμνων» ἐκτελεῖ μεγάλην περιηγήσιν μεταξὺ Γενούης, Συρακουσῶν, 'Αλεξανδρείας, Πόρτ Σαΐδη, Βηρυτοῦ, Χάιφας, Σμύρνης, Δήλου, Μυκόνου, Πειραιῶς, Νεαπόλεως, Αιακίου, Γενούης. Τὸ ίδιον σκάφος ἀποπλέει τὴν 17ην Απριλίου ἐπίσης ἐκ Γενούης διὸ παρομοίαν κρουαζιέραν, μὲ προσθήκη τὴν Κωνσταντινούπολιν καὶ τοὺς λιμένας τῆς Δαλματίας καὶ τὴν 2αν καὶ 17ην Μαΐου, ἀναχωρεῖ ἐκ Βενετίας δι' ἄλλας δύο εἰσέτι περιηγήσεις μεταξὺ Βενετίας, Κερκύρας, Κωνσταντινούπολεως, Βατούμ, Γιάλτας, Σμύρνης, Δήλου, Μυκόνου, Πειραιῶς, Ντούμπροβνικ, Βενετίας, Νεαπόλεως, Γενούβας.

Αὐτό, εἰς γενικὰς γραμμάς, είναι τὸ πυκνὸν δίκτυον τῶν προγραμματισθέντων καὶ ἐκτελουμένων ηδη τακτικῶν καὶ ἔκτακτων τουριστικῶν ταξιδίων ἀπὸ Ἑλληνικὰ πλοῖα εἰς τὸν Ἑλληνικὸν καὶ τὸν εὐρύτερον ιεροσυγειακὸν χώρων. 'Ολόβληρος σχέδιον ἡ νησιωτικὴ 'Ελλάς, τὰ καίρια ἀρχαιολογικὰ σημεῖα τῆς ἡπειρωτικῆς, αἱ ἐστίαι τῶν ποικίλων πολιτισμῶν ποὺ ἡκμάσαν κατὰ διαφόρους ιστορικὰς περιόδους εἰς τὴν συμβολὴν τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς 'Ασίας, εύρισκονται πλέον ἐπὶ θαλασσίων ἀρτηριῶν, τῶν ὅποιων ἡ προσπέλασις ἀποτελεῖ ὑψηλῆς ποιότητος ψυχαργίαν. Διότι δὲν είναι μόνον ὁ μεγάλος, ποικίλος καὶ ἐπιτυχῆς συνδυασμὸς τῶν δρομολογίων, τὰ πολύτελη καὶ ἄνετα σκάφα, τὰ ὅποια θαρακτηρίζουν ηδη τὸν Ἑλληνικὸν θαλάσσιον τουρισμόν, είναι καὶ ἡ κτηθείσα περί περὶ τὴν ὑπόδοχην καὶ τὴν φιλοξενίαν τοῦ ἐπιβάτου ποιότητος. Χαρακτηριστικὴν ἀπόδειξιν τούτου, ἀποτελεῖ τὸ «Λίβρ Ντ' Όρο», ποὺ ἔξεδωκε τὰς ἡμέρας από τὴν «Σάν Λάιν». Περιλαμβάνει μίσιν ἐπιλογὴν ἀπὸ ἐντυπώσεις καὶ κρίσεις ἐπιβατῶν — ξένων ἀποκλειστικῶν — οἱ ὅποιοι ἔτοξιδευσαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μὲ τὸ «Στέλλα Μάρις». 'Ιδού τινὲς ἔξι αὐτῶν:

«Υπηρεσίας διαμερισμάτων: Πολὺ καλή. 'Υπηρεσία τραπεζαρίας: Πολὺ καλή. Φαγητόν: Πολὺ καλόν. Καθαριότης πλοίου: Πολὺ καλή. Φ. Λέμπον, Σάρρει, 'Αγγλία».

Μὲ τὴν λέξιν θαυμάσια, ἀπαντούσα στερεοτύπως εἰς τὰς ιδίας ἑρωτήσεις ὁ Γουλιαίος Μπέρυ ἀπὸ τὸ 'Ιλλινόις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, Χάροπλος Μπάρτον ἀπὸ τὴν Οὐάσιγκτων, ὁ Χίλερτ Μπέαρ ἀπὸ τὴν Χονολούλου, ὁ "Αντονού Κράνυζ ἀπὸ τὴν Γερμανίαν.

Καὶ ἡ γνώμη τοῦ Τζ. Λ. Κνύδετ τὸ Λονδίνον: «Δὲν μπορώ νὰ βρῶ λόγιο διὰ νὰ ἐπαινέσω, ὅσο πρέπει, τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους αὐτοῦ. Αἱ προσφερόμεναι ὑπηρεσίαι, ὁ ἀδρός τρόπος μὲ τὸν ὅποιον ἐκφράζεται ἡ φιλία καὶ ἡ ἀφογὸς καθαριότης ὅλων, είναι τόσον ἔξαιρετηκή, ὥστε ἀπήλαυσα τὰ πάντα».

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι μεγάλη είναι ἡ πρόοδος τὴν ὅποιαν ἐπετελέσαμεν εἰς τὸν τομέα τοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ, παρὰ τὰς σοβαρὰς ὑποκειμενικὰς δυσχερείας, ὡς είναι ἐπὶ παραδείγματι ἡ Ἑλλειψις καταλλήλου προσωπικοῦ. Εἰς δραχὺ σχετικῶν χρονικῶν διάστημα καὶ τὰ κατάλληλα πλοῖα διαθέτομεν, ἀλλὰ καὶ πείραν καὶ εἰδίκευσιν ἀξιόλογον.

S. A. D. E. P.
SOCIETÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES
37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.
CABLES: AUXIPETRO PARIS

ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

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

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

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

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

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

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

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΤΛΑΔΙΠΩΡΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

"Έχων υπ' ὄψιν μου τοὺς ἀγώνας τοῦ περιοδικοῦ σας ὑπέρ τῶν ζητημάτων τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ προσωπικόν ὑμῶν ἐνδιαφέρον, θέλω παρακαλέσῃ ὑμᾶς νὰ δημοσιεύσητε τὰ κάτωθι :

Εἰς τὸ υπ' ἄριθμον 658 τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» (Ιης Νοεμβρίου 1962) ἐδημοσιεύθη ἀρθρίδιον ὑπὸ τὸν τίτλον «Σὲ δουλειά νὰ βρισκόμαστε». Εἰς αὐτὸν θητοὶ ὁ ἀξιότιμος κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλεν ὑμῖν ἐπιστολὴν — ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης Δεκεμβρίου 1962 — διὰ τῆς οποίας ἐτοποθέτησεν ἀκριβῶς τὸ θέμα τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ἀπολεσθέντος ναυτικοῦ φυλλαδίου καὶ καθώρισε τὰ ἀπαιτούμενα πιστοποιητικά διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ νέου. Τὸ ούσιωδεστέρον ἐνέκειτο εἰς τὸ πιστοποιητικὸν τός ἀρμόδιος Διευθύνσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., ἐμφανὸν διὰ τὸ ἀιτῶν τὴν ἀντικαταστάσιν ναυτικῶν δὲν ἔχει καταδικασθῆ : α) ὑπὸ Ποινικοῦ Δικαστηρίου εἰς ποινὴν ἀνωτέραν τοῦ ἔξαμνου ἐπὶ στάσει ἡ δι' ἀλλοτι ἀδίη μα, ἢ να γό με νονεὶς τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου σιντού, καὶ β) ὑπὸ Πειθαρχικοῦ Συμβουλίου εἰς δριστικὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

'Ἄλλ' ἐνῷ αὐτὰ βεβαιώνει ὁ ἐπίσημος ἐκπρόσωπος τοῦ Υ.Ε.Ν., αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ Μητρώου ἄλλας ἀξιώσεις προβάλλουν, ἀπορρίπτουσαι αἰτήσεις πρὸς ἀντικαταστάσιν φυλλαδίου, διότι π.χ. ὑπέπεσεν εἰς ναύτης κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θητείας του εἰς πειθαρχικὸν παραπτωμα ἢ εἰς ἄλλο τοῦ σύδεμάν σχέσιν ἔχον μὲ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου συμπεριφοράν καὶ ἔργασιν του.

Καὶ ἐρώταται : Διατί νὰ ταλαιπωροῦνται οἱ ναυτικοί, διατί νὰ ἀδικοῦνται; Δὲν τοὺς φθάνει ἡ ἀνέργεια καὶ η ἔξ αὐτῆς δυστυχία;

'Ἐφ' ὅσον ὁ κ. 'Υπουργός, ἀκούσας, βεβαίως, καὶ τὰς ἀπόφεις τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν του ὄργανων, παρεῖχε τὴν διαβεβαίωσιν διευκολύνσεως τῶν ναυτικῶν εἰς τὰς γραφειοκρατικὰ διατυπώσεις καὶ τὰς στενοκεφάλους τῶν ὑπηρεσιῶν ἀντιλήψεις, καποίος ἄλλος δὲν εἶναι ὑπεύθυνος, διότι ἡγούνησε τὰς ὑπουργικὰς διαταγὰς. Αὐτὸν τὸν ὑπέυθυνον ἦταν τὸν ἀναζητήση ὁ κ. 'Υπουργός καὶ ἡς ὑποστῆ τὰς δεούσας κυρώσεις.

Πειραιεύς, 'Απρίλιος 1963

Μετὰ τιμῆς
ΑΔΙΚΟΥΜΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ
ΤΟ ΜΑΘΗΜΑ

Παρ' ἐφοπλιστοῦ σημαίνοντος, μὲ ἀξιόλογον ἐπαγγελματικὴν προβολήν, ἐλάδομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν, ἡν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἔιμαι ἐκ τῶν πρώτων, ποὺ μετέφερα τέσσαρα σκάφη μου εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Δὲν τὸ ἐπράξα ἀπό τὸ φόδον τοῦ μπούκοτας τῶν Ἀμερικανῶν λιμενεργοτάνων. Πολὺ πρὸ τῶν ἀπειλῶν τῆς Διεθνούς ἔκρινα ὅριων τὸ ἰδιό κλῆμα διὰ νὰ δεχθῇ τὴν ἐπιχείρησιν μου.

Πολλοὶ τῶν συναδέλφων μου ἡσαν ἐπιφυλακτικοί. Μετὰ μῆνας καὶ ἔτη μὲ ἡκολούθησαν. 'Η μεγάλη ἐλληνικὴ ναυτιλία — ὅπως τὴν ἀποκαλοῦν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» — ἐδημιουργήθη.

Ἐρχομαι τώρα εἰς τὸν σκοπὸν τῆς ἐπιστολῆς μου. Μὲ παρεκίνησε νὰ τὴν γράψω τὸ σημείωμά σας (τεῦχος 15ης Φεβρουαρίου) τὸ τιτλοφορούμενον «Τὸ μάθημα». Ἡτο τῷ ὄντι ἔνα καλὸν μάθημα καὶ ἔχειάζετο.

Ἐχω, ἐν πρώτοις, νὰ παρατηρήσω ὅτι ἔχουν, ὡς φαίνεται, παντελῶς παρεχήγονται οἱ κύκλοι τοῦ ἀρμόδιου 'Υπουργείου τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν πλοίων μας. 'Ἐπίστευσαν, ὅτι διέξοδον ἀλλην δὲν εἴχομεν παρὰ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Πλανώνται. Καὶ ἀπὸ τὴν πλάνην αὐτῆς προέρχεται ἡ περίεργος στάσις των κατὰ τὴν διαχείρισιν ὡρισμένων καιρίων ζητημάτων μας.

Τοὺς πληροφορῶ ὅτι ὁ ἐπαναπατρισμὸς προήλθεν ἀπὸ τὴν πεποίθησιν ὅτι τὰ παθήματα τοῦ παρελθόντος ἔγιναν μοθήματα διὰ τὸν κρατικὸν παράγοντα. Πολὺ φοδύμαι ὅτι ἡ πατήθημεν.

Πράγματι, ἀπὸ τοὺς κύκλους τοῦ 'Υπουργείου, ὅπως ἀνέγραφαν

οἱ Ἀθηναϊκοὶ ἐφημερίδες, πρὸ μηνῶν ἐξεδηλώθη ἡ πρώτη ἀντίδρασις κατὰ τοῦ αὐτήματος τῆς φορολογικῆς ἀναθεωρήσεως. «Εἰδαμε καὶ πάθαμε — μοῦ ἔγραφεν ὁ σύτοθι ἀντιπρόσωπός μου — νὰ πείσουμε τοὺς ἀρμόδιους τοῦ 'Υπουργείου, ὅτι η κρίσις ἔχειροτέρευσεν εἰς τὸ μη περαιτέρω».

"Ἐγιναν ὅμως — ὅπως ὄρθως τοὺς χαρακτηρίζετε — καὶ ἀστυνόμοι τῶν πλοίων οἱ κ.κ. Λιμενάρχαι. Οἱ πλοίαρχοι μᾶς διεκτραγωδοῦν μίαν κατάστασιν ἐνθυμίζουσαν τὴν προπολεμικὴν ἐποχὴν. Τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖσαν μας καὶ οἱ πλοίαρχοι εἰς τοὺς ξένους λιμένας ἄλλο τι δὲν κάνουν παρὰ νὰ ἀσχολοῦνται μὲ τὴν σύνθεσιν, τοὺς προσοντούχους ποὺ δὲν προσφέρονται καὶ τοὺς ἀντικανονικῶς ναυτοδόγματος. 'Αντιλαμβάνεσθε ὅτι ἡ κατάστασις αὐτὴ χειροτερεύει καὶ δὲν μοῦ φαίνεται νὰ καταλήξῃ σὲ καλό. Πολὺ ἀμφιβάλλω, ἀν ἡ προθυμία τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ θὰ συνεχισθῇ μὲ τὴν ἔντασιν τοῦ παρελθόντος.

"Ἀλλὰ τὸ πειρίωμά σας «Τὸ μάθημα μᾶς παρέσχε τὸ μέτρον μὲ τὸ ὅποιον οἱ κύριοι τοῦ 'Υπουργείου συναισθάνονται τὸ καθήκον τῶν ἐναντί τῆς Ναυτιλίας καὶ κατανοοῦν τὰς δυσκολίας της. Φαντάζονται, ὅτι ἡμπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ σύγκρισις καταστάσεων μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ οἰουδήποτε ξένου πλοίου; Δὲν ἔχουν ἀκόμη πληροφορῆθη, ὅτι ὃν τὸ πράγματα χωρίσουν τὸν σημερινὸν τῶν δρόμων μετὰ μίαν δεκαετίαν μόλις τὸ τρίτον τοῦ ἑλληνικοῦ τοννάς θὰ υφίσταται. Δὲν δέλπουν γύρω των τί συμβαίνει. 'Η 'Ινδιά, τὸ Πακιστάν, ἡ Γκανά, ἡ Βραζιλία, τὸ Ισραήλ — διὰ νὰ μὴ ἀναφέρω τὴν Ρωσίαν — στόλον ἐμπορικὸν συγκροτοῦν καὶ τὸν ὑποστηρίζουν μὲ τὰ φορτία των καὶ τὰς ἐπιχορηγήσεις. Δὲν ἔχουν ἀκόμη ἀντιληφθῆ ὅτι ἔχαθησαν ἀνέπιστρεπτο τὰ Ἑλληνικὰ ἐφοπλιστικὰ κεφαλαῖα, λόγω τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων καὶ ὅτι τὰ χρέα εἰς πολλὰς περιπτώσεις μόλις καλύπτονται ἀπὸ τὰς ὁξίας τῶν ἐνυποθήκων πλοίων; Δὲν ἔχουν, τέλος, ὑπολογίσει πόσα κεφαλαῖα ἑλληνικὰ πολύτιμα, δυσεύρετα πλέον, ἔχαθησαν ἀπὸ τὰς ἀγορᾶς τῶν καταδικασμένων λίμπερτος.

Καὶ ἀν αὐτὰ δόλι ὑπέπεσαν εἰς τὴν ἀντίληψιν τῶν εἰναι ἄξιοι δορυτάτης ἐπικρίσεως διὰ τὴν στάσιν ποὺ τηροῦν κατὰ τὴν διαχείρισιν τῶν διοικητικῶν μας ζητημάτων.

"Ἀλλὰ είναι δέσμαιοι ὅτι ὁ ἐφοπλισμὸς δὲν θὰ ἀντιδράσῃ; Καὶ ἡ ἀντίδρασις αὐτὴ θὰ είναι ἡ φυγή, χωρὶς πλέον ἐπιστροφήν. Τὸ δις ἔχαστεν οὐκ ἀνδρὸς σοφοῖς...

"Ἄυτὰ δὲ ηθελα νὰ δημοσιεύσουμε εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καὶ νὰ τὰ διαβάσουν αὐτοὶ ποὺ διαχειρίζονται τὰ ζητήματά μας. Είναι η προειδοποίησης.

Υμέτερος
ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

Λονδίνον, 'Απρίλιος 1963

Ο ΚΑΛΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

"Ο Καπετάνιος μας φεύγει... Αὐτὸς ἄκουγε κανεὶς μέρες τώρα, ἀπ' τὸ πλήρωμα ἐνὸς μεγάλου φορτηγοῦ. 'Ο Καπετάνιος μας φεύγει... Αὐτὸς ἀκούγεται τώρα ποὺ ἔφυε. Τί μποροῦμε νὰ κάνουμε; Τίποτε ἄλλο, ἀπ' τὸ νὰ παρακαλέσουμε τὴν σεβαστὴν διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νῦν φιλοξενῆση αὐτὴ μας τὴν ἐπιστολή :

Κύριε Πλοίαρχε I. Μαντζαδίνε,

Θεωροῦμεν καθῆκον μας νὰ σᾶς εὐχαριστήσουμε διὰ τὰ δόσα διὰ μᾶς πράξτες στὸ διάστημα ποὺ εἴχαμε τὴν τύχη νὰ ὑπερτερήσουμε ὡς πλήρωμα εἰς τὸ πλοίον, τοῦ ὅποιον εἴσαστε πλοίαρχος μέχρι τὴν 13ην Μαρτίου 1963.

Σᾶς δεδαιοῦμεν τὰ δάκρυα μας, αὐτὰ ποὺ καὶ ὁ ἴδιος εἰδατε, ησαν δάκρυα τῆς βαθειᾶς μας θλίψεως, ησαν ἔξωτερίκευσις τῆς μεγάλης μας λύπης.

"Ησαν δάκρυα ἀνθρώπων ποὺ ἔμαθαν κοντὰ στὴ θάλασσα νὰ δέχωνται τὸ κάθε κτύπημα τῆς μοίρας, μὲ στοικότητα. Κι' ὅμως, ὅταν ἔσεις ἀφήνεται τὸ πλοίον δὲν μπορέστε, δὲν εἴχαμε τὴν δύναμιν νὰ κρατήσωμε τὸ κλάμα.

"Οι δόκιμοι ἐκλαιγαν, γιατὶ ἔχαναν τὸ μεγάλο τους δάσκαλο, ἐσάς ποὺ ἐπὶ ἔξαμπλων ἄκουγαν. 'Εσάς ποὺ τοὺς δώσατε, ἔστω καὶ στὸ βραχὺ αὐτὸ διάστημα, τὴν δυνατότητα νὰ γίνουν καλοὶ ἀξιωματικοί. 'Εσάς, ἔνα ὅπ' τοὺς καλύπτεις η μᾶλλον τὸν καλύτερο ναυτίλο. 'Εσάς, ποὺ μὲ σεβασμὸν ἀποκαλοῦντας ζωντανὴ βιδλιοθήκη.

Οι ἄλλοι ἐκλαιγαν, γιατὶ ἔχαναν τὴν πατρική σας στοργή. Γιατὶ ἔχα-

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

νων τὸν ἄνθρωπο χάρις στὸν ὅποιον ἀρμένιαν τοὺς ὠκεανούς ἄφοδα.
Σᾶς βεβαιοῦμε, καπετάν Γιάνη, ὅτι δὲν θὰ σᾶς ἔχασσουμε ποτὲ. Νὰ εἶστε βέβαιος πῶς σᾶς ἀγάπαυμε σᾶν πατέρα μας.

Δοξάζαμε τὸ Θεό γιατὶ τὸ S. S. «SONIC» εἶχε πλοίσφρο ἑσάς. Τώρα, δῆλο μας κάνουμε μιὰ εὐχὴ: Ο "Άγιος Νικόλαος νὰ εἶναι πάντα μαζύ σας, καὶ νὰ ἔχετε καλὰ ταξίδια.

Μετὰ τιμῆς

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΚΟΓΙΩΡΓΟΣ
Σ. ΖΟΥΜΙΔΗΣ

Βαλτιμόρη, 24.3.63

ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΘΕΤΟΣ ΠΛΕΥΡΑ

Κύριε Διευθυντά,

ΜΕΤ' ἐκπλήξεως ἀνέγνωσα εἰς τὸ περιοδικόν σας τῆς 15ης παρελθόν: τος Μαρτίου (σελὶς 9), κείμενον ἐπιστολῆς ὑπογεγραμμένης παρὰ τριῶν ναυτικῶν οἰτινές, ὡς λέγουν, ἀπελύθησαν ἐκ τοῦ Δ)κ «Δημητρός», εἰλικρινῶς δὲ μὲν ἐλύπησεν ἡ δημοσίευσις ἀνακριθεῖσῶν εἰς περιοδικόν, τὸ ὅποιον χάριε ἐκτιμήσεως.

Φρονῶ ὅτι ὑμεῖς τούλαχιστον πρέπει νὰ καταστῆτε γνώστης μέρους τῆς πραγματικότητος καὶ ἐπὶ τούτου σᾶς γράφω τὰ ἀκόλουθα.

Οὐδέποτε οἱ ὑπογράψαντες τὴν ἐν λόγῳ ἐπιστολὴν ὑπηρέτησαν ἐπὶ τοῦ πλοίου ταύτοχρόνως. 'Ο ναύτης Μαυρέλος ἀπέτιθη ἐν Σύρῳ εὐθὺς μετὰ τὴν ἔκει ἄφιξην τοῦ πλοίου, ἦτο τὴν 24ην 'Απριλίου 1962. 'Ο καθαριστής 'Αντικίδης ἐναυτολόγηθη εἰς 'Οδησσὸν τὴν 16ην Μαΐου 1962, ὃ δὲ τρίτος οὐδόλως παρουσιάζεται εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου. 'Επομένως δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ συνυπογράψῃ. 'Εκτὸς τούτου, καὶ διὰ τοὺς δύο προαναφερθέντας ὑπάρχουν σχετικαὶ ἀναφοραὶ τοῦ πλοιάρχου πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας μὴ κολακευτικῆς φύσεως.

'Επειδὴ, ἐν τούτοις, τὰ δῆμεν παράπονα τῶν ναυτικῶν τούτων ἀντακλοῦν ὅχι εἰς τὴν εὔσυνείδητον διοικητικὴν τοῦ πλοιάρχου, ἀλλ' ἐπὶ τῆς προσωπικότητος τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ὅποιών τυγχάνων ἀντιπρόσωπος, θεωρῷ καθῆκον νὰ διαμαρτυρηθῶ ἐντὸνάς, τοσούτην μᾶλλον καθόστον γνωρίζω, ὅτι αἱ ρηταὶ ὀδηγίαι των πρὸς τὸν πλοιάρχον ἥσαν καὶ εἶναι ἡ ἀπόλυτος τήρησις τῶν κανονισμῶν διὰ τὴν ἱκανοποιητικὴν ἐνδιαιτήσιν καὶ συστιτισμὸν τοῦ πλοράματος, τούτῳ δὲ ἀποδεικνύεται εὐκόλως καὶ ἐκ τῆς σχετικῆς ἡμεροής διαπάντας τοῦ πλοίου καὶ ἐκ τῆς μακροχρονίου ὑπηρεσίας τῆς πλειονότητος τοῦ πληρώματος ἔτ' αὐτοῦ.

'Ἐν τέλει, ἐπισυνάπτω εἰς τὴν παροῦσαν ἀντίγραφον ἐκθέσεως τῆς ἐπιθεωρήσεως ἑκτελεσθεῖσής παρὰ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς Βρέμης τὴν 26ην Μαρτίου 1963 καὶ ἀφήνω τὸ συμπέρασμα εἰς ὑμᾶς καὶ εἰς τοὺς ἀναγνώστας τοῦ περιοδικοῦ σας. 'Ἐκ τῆς ἐν λόγῳ ἐκθέσεως προκύπτουν: Γενικὴ ἐντύπωσις ἀρίστη. 'Ενδιαίτησις πληρώματος ἀρίστη καὶ καθαρά. Μέσα σ' ὑγιεινῆς - καθαριότητος χορηγούνται ἐπαρκῶς. 'Ιματισμός - ρουχισμός ἐπαρκῆς, τὰ δὲ σινδόνια θὰ συμπληρωθοῦν εἰς 'Ιαπωνίαν. Τρόφιμα

ἀρίστης ποιότητος. Διαμερίσματα τροφοδοσίας καὶ μαγειρείου ἐπαρκῶς καθαρά. Φαρμακείον πλήρες. Σωσίβια μέσα εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Παράπονα πληρώματος: Οὐδέν σοθαρόν.

Μεθ' ὑπολήψεως
ΙΩΑΝ. Δ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ

Λονδίνον 3.4.63

ΔΥΟ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου σας δημοσιευθέντος εἰς τὸ τεῦχος 15ης 3)63 τοῦ ἔγκριτου ὑμῶν περιοδικοῦ ὑπὸ τίτλον: «Η στήλη τῶν Αστυνόμων», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσωμεν, ὅπως μᾶς γνωρίστητε συγκεκριμένως τάς περιπτώσεις τῶν παραγράφων 1, 2, 3 καὶ 4, ἵνα δυνηθῶμεν καὶ ἀπαντήσωμεν σχετικῶς.

'Ἐπι τῶν ὑπὸ ἀριθ. 5 καὶ 6 περιπτώσεων γνωρίζουμεν ὑμῖν τὰ ἔξης:

α) Οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ ἀ/π «Ἀρτεμίς», ἡτήσαντο μειωμένην σύνθετην πληρώματος διὰ τὴν μετακίνησιν τούτου ἀπὸ Ναυπηγείων Σκαραμαγκά εἰς Πέραμα. 'Ενεκρίθη ὁ ὑπὸ τοῦ ἐκπροσώπου αἰτήσεις ἀριθμὸς ἀνδρῶν, τὴν δῆμως ἀπῆτηθη ὁ ἀρδισμός τοῦ πλοίου διὰ ναυτολογίου, διότι οἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργαζόμενοι ναυτικοί καλύπτονται ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τῶν ἐκ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας κινδύνων μόνον ἐφ' ὅσον ἀπότελούν μέλη συγκεκρητημένου πληρώματος. Εἴμεθα βέβαιοι διτὶ καὶ ὑμεῖς θὰ ἀναγνωρίστητε ὅτι, ὁ ἐκ τῆς ἐργασίας κινδύνος δὲν εἶναι συνάρτησις τῆς διανυμένης ἀποστάσεως καὶ κατ' ἀκολούθιαν, ὅρθως εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἔχητηθη ὅπως τοὺς καταρτηθῆντα ναυτολόγιον, ἐφ' ὅσον οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ πλοίου ἐπρότιμσαν τὴν δι' ιδίων τοῦ πλοίου μέσων καὶ οὐχὶ τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκού μετακίνησιν τοῦ πλοίου.

β) Πρόκειται περὶ τοῦ ἀ/π «Καλλιόπη», ὅπερ κατέπλευσε καὶ ἐπρόκειτο νὰ παραμείνῃ ἐπὶ ἔξαρμέρον, πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν. 'Υπεδείχθη εἰς τὸν πλοιοκτήτην ὅπως προβῇ εἰς τὸν ἀποκατάστασιν τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν καὶ οὐχὶ εἰς Καλαμάταν, ως οὐτος ἀνατιολογήτως ἔχητησεν. Εύθυνς ὡς ἀδηλωθῆ, διότι τὸ πλοίον πιθανῶς νὰ παρωπλίζεται εἰς τὸν ἐπόμενον λιμέναν ἐπετράπη ὁ μέχρι Καλαμάτας πλοῦς ὑπὸ τὴν ἐλλήπη καὶ ἀντικανονικὴν σύνθεσιν, υφ' ἣν κατέπλευσεν εἰς Πάτρας. Σημειωτέον, ὅτι τελικῶς τὸ πλοίον δὲν παρωπλίσθη καὶ ἐπετράπη καὶ ὁ ἐκ τοῦ λιμένος Καλαμάτας ἀπόπλους μὲν ἀντικανονικὴν σύνθεσιν κατὰ ἓνα μάγειρον, διότι κατὰ τὸ διαρρέων ἀπό τοῦ κατάπλου εἰς Πάτρας μέχρι τοῦ ἀπόπλου ἐταύτισταν τοὺς καταρτηθέντας δεκαπενήμερον χρονικὸν διάστημα, οἱ πλοιοκτῆται δὲν κατώρθωσαν νὰ ἀνέυρουν προσοντούχον μάγειρον.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Ο Διευθυντής
ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Γ.
Πλοίορχος Λ. Σ.

Πειραιές, 3.4.63

SOCIETÀ ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES
VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:
CARENAGGIO-NAPOLI

DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

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

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

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

DRYDOCKS MANAGED

CONCRETE DRYDOCKS

- mt. 335.40 X 40.00 X 11.56
FOR SHIPS UP TO 85.000 TDW.
- mt. 206.30 X 20.90 X 8.40
FOR SHIPS UP TO 17.000 TDW.
- mt. 115.00 X 16.20 X 6.15
FOR SHIPS UP TO 5.000 TDW.

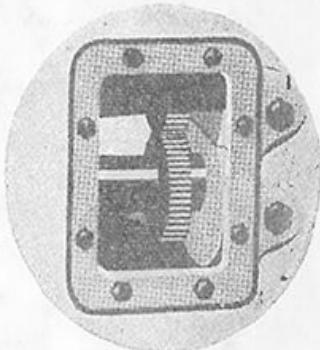
FLOATING DOCKS

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

HOUTTUIN · HOUTTUIN · HOUTTUIN

Why

Houttuin Pumps are ideal



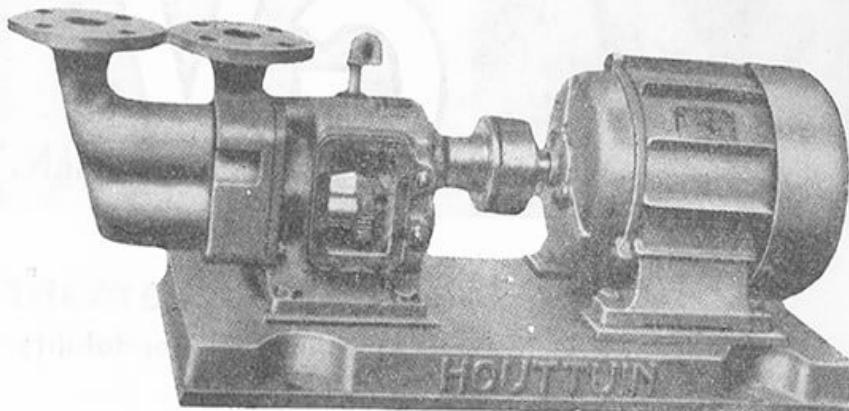
for pumping

non-lubricating
liquids

Gearwheels and bearings mounted outside the pump casing make Houttuin pumps ideal for use with non-lubricating liquids. Mechanical seals between pump and gearbox preclude all risk of leakage along the shafts and reduce maintenance to the minimum.

Other advantages of Houttuin pumps include:

- high efficiency
- powerful self-priming action
- uniform fluid flow (without pulsation)
- can be coupled to power unit eminently suitable for viscous liquids



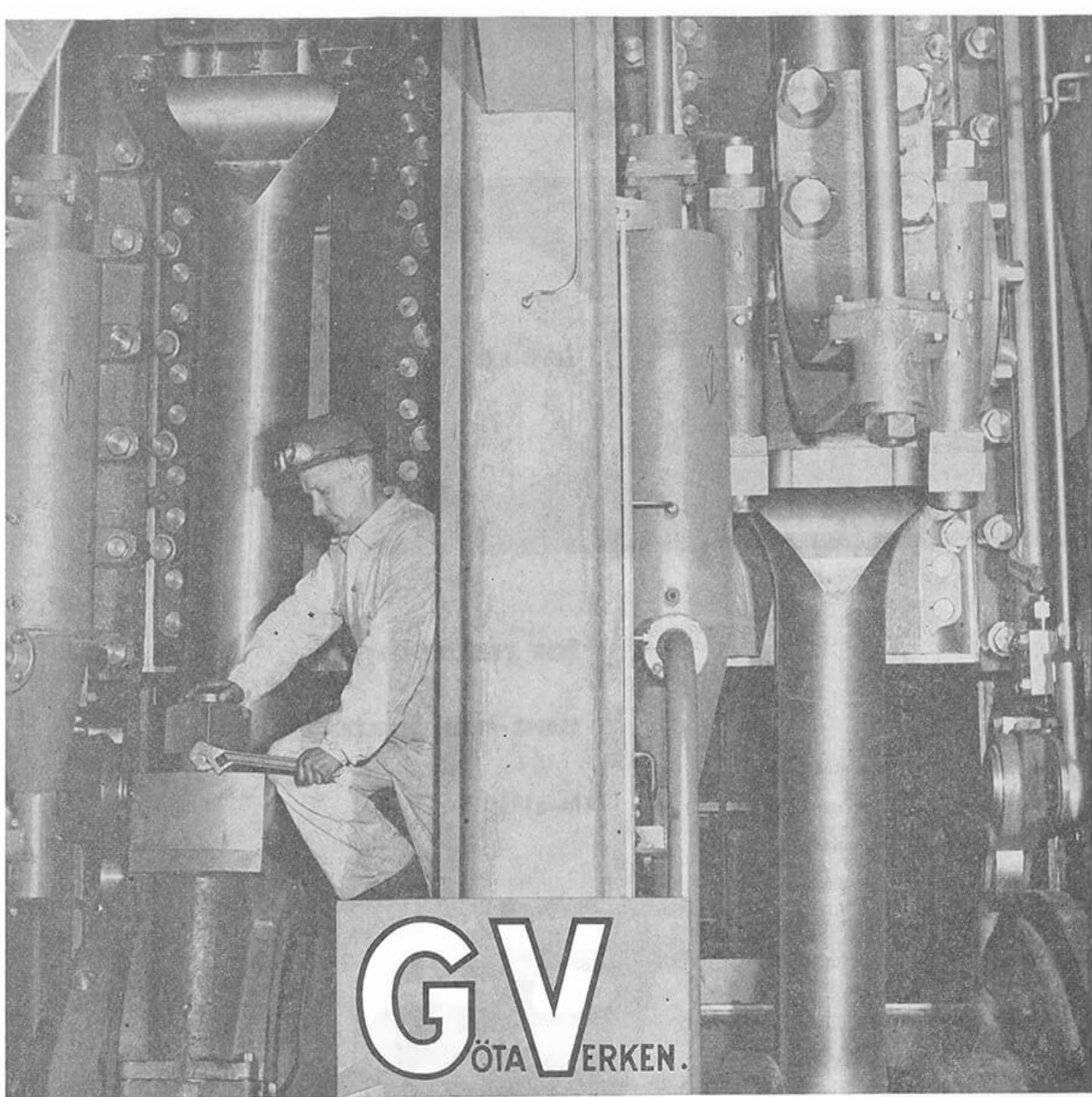
Horizontal bilge-ballastpump, output 8 m³/h, total head 25 m

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

Let us send you our catalogue.



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



GV
GÖTAVERKEN.

Test bed adjustments being made inside the crankcase of an 850/1700 type engine show the accessibility of GV engines.

Large-bore marine diesel engines Simplicity, dependability and power

This engine is of the single-acting two-stroke crosshead type, with uniflow scavenging. It has a continuous rating of 2,100 b.h.p. per cylinder and can be built with five and up to twelve cylinders, thus covering a power range from 10,500 to 25,200 b.h.p. It is one of the most

powerful marine diesel engines available. The constant-pressure turbocharging system is used.

High dependability, simplicity of maintenance and a low, uniform fuel consumption are other characteristics of GV engines.

GÖTAVERKEN

**GÖTEBORG
SWEDEN**



Licensees: BRITISH COMMONWEALTH: The North Eastern Marine Engineering Co., Ltd., Wallsend-on-Tyne • FRANCE: Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, Paris • GERMANY: Kieler Howaldtswerke A.G., Kiel • NETHERLANDS: Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f., Amsterdam • NORWAY: A/S Fredriksstad Mek. Verksled, Fredrikstad; Marinens Hovedverft, Horten • SPAIN: Empresa Nacional "Bazán" de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid; Empresa Nacional "Elcano" de la Marina Mercante, Madrid • SWEDEN: Aktiebolaget Lindholmens Varv, Göteborg; Uddevallavarvet Aktiebolag, Uddevalla.

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

1955 ΣΚΑΦΗ 13.636.325 ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ

'Ασυνήθη ένεφανίσεις δραστηριότητα κατά το πρώτον τρίμηνον του έτους ή έπι το πρόσω συνεχιζόμενη πορεία της δυνάμεως της Ναυτιλίας μας, τόσον υπό την Κυανόλευκον, όσον και υπό τάς γνωστάς «σημαίας εύκολίας». Άρκει όπλων νά σημειώσωμεν, ότι δι' όλοκληρον το 1962 ή δύναμις της υπό έλληνικήν σημαίαν χωρητικότητος ηύξηθη κατά 489.541 τ. γκρός, ένω ύπό τάς «σημαίας εύκολίας» έμειώθη κατά 283.223 τόν. γκρός, προελθούσης ούτω μιάς καθαράς προσθήκης άπο 206.318 τ. γκρός. Ή αντίστοιχος καθαρά αύξησης, ή έπισημανθείσα κατά το πρώτον τρίμηνον έ. έτους, έφθασεν εις 311.786 τ. γκρός, κατανεμένη εις 225.286 τόν. διά την Κυανόλευκον και εις 86.500 τόν. γκρός διά τάς «σημαίας εύκολίας». Συνεπέλεσαν εις την αύξησην ταύτην οι περισσότεραι νηολογήσεις μεγάλων σκαφών, άπινα τελούν υπό ναυπηγησιν, οι ηύξημεναι άγοραι μεταχειρισμένων πλοίων έκ της άλλοδαπής και αι άλιγντεραι πωλήσεις εις ξένους άγοραστάς και διαλυτάς.

Τὴν ίην 'Ιανουαρίου ή δύναμις υπό τάς έξη σημαίας, υπό τάς όποιας ή έπάνδρωσις τῶν πλοίων πραγματοποιείται, κατά κύριον λόγον, δι' έλληνικών πληρωμάτων, ένεφανίζει την κατωτέρω είκόνα, κατόπιν δίλγων τινῶν ἐπενεχθεισῶν διορθώσεων:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοΐα	Τ. γκρός
Έλληνική	1.268	7.065.383
Λιβεριανή	391	4.721.609
Παναμαϊκή	99	616.636
Λιβανική	178	894.222
Όνδουριανή	3	21.723
Κοσταρίκας	1	4.966
Σύνολον	1.940	13.324.539

Προσβέτοντες εις την δύναμιν ταύτην την καθαρὰν αύξησιν του α' τριμήνου έκ 15 πλοίων και 311.786 τόν. γκρός, έχομεν σημειωνήν δύναμιν υπό τάς έξη σημαίας άπο 1.955 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 13.636.325 τόν. γκρός.

Αναλυτικώτερον, αι μεταβολαι του α' τριμήνου άναφέρονται εις 8 καθελκύσεις σκαφών, 157.900 τ. γκρός, ήτοι εις 6 φορτηγά ξηρού φορτίου 72.700 τόννων και εις 2 δεξαμενόπλοια 85.200 τ. γκρός. Αι καθελκύσεις αύται ήσαν άνωτεραι, έναντι του δ' τριμήνου π. έ., κατ' αντίθεσιν πρός τάς μεταφοράς υπό την Κυανόλευκον, αίτινες περιωρίσθησαν εις 3 μόνον σκάφη, 13.549 τ. γκρός. Αποκαλύπτει τούτο τή σημειωθείσαν άναστολήν εις τὸν έπαναπατρισμὸν τῆς άποδημου χωρητικότητος μας. Αι πολυάριθμοι έκ της άλλοδαπής άγοραι περιέλασον 39 σκάφη (34 φορτηγά και 5 τάνκερ) συνολικής χωρητικότητος 186.768 τ. γκρός. Αι αντίστοιχοι προσθήκαι δι' όλοκληρον το 1962 είχον άνέλθει εις 93 πλοΐα, 473.188 τ. γκρός. 'Αφ' έτερου, αι πωλήσεις εις άλλοδαπούς άγοραστάς περιωρίσθησαν εις 16 φορτηγά, 115.907 τ. και εις

δύο τάνκερς 23.122 τ. γκρός, αι δέ διαλύσεις περιέλασον 9 φορτηγά, 54.202 τ. γκρός και 2 δεξαμενόπλοια 17.223 τ. γκρός. Αι μεταβολαι αύται του α' τριμήνου δείκνυνται λεπτομερέστερον εις τὸν κάτωθι πίνακα:

Μεταβολαι	Φορτηγά		Τάνκερς	
	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός
Καθελκύσεις	6	72.700	2	85.200
Μεταφοραι εις Κυανόλευκον	3	13.549	—	—
'Αγοραι έξ αλλοδαπης	34	131.093	5	55.675
Πωλήσεις εις ξένους	16	115.907	2	23.122
Διαλύσεις	9	54.202	2	17.223
Σύνολον	68	387.451	11	181.220

Κατά τὸ αύτο υπό ανασκόπησιν τρίμηνον αι άπωλειαι έκ παντοίων θαλασσίων ατυχημάτων περιέλασον 11 σκάφη μας, απαντα φορτηγά, συνολικής χωρητικότητος 50.404 τ. γκρός. Εάν εις αύτάς προστεθούν και αι μή περιληφθείσαι εις τὴν στατιστικήν μας δύο άκρων άπωλειαι φορτηγών μας, 14.267 τ. γκρός, αίτινες άνηγγέλθησαν τὰς τελευταίας ήμέρας τοῦ Μαρτίου και μετά τὸν καταρτισμὸν τῆς στατιστικής, φθάνει τὸ συνολόν των εἰς τὰ 13 σκάφη, 64.671 τ. γκρός. Βαρείαι ύπηρξαν αι άπωλειαι αύται, λαμβανομένου ύπ' οψιν, δι' δι' όλοκληρον τὸ 1962 είχον άνέλθει εις 16 σκάφη, 83.441 τ. γκρός.

"Οσον αφορᾶ τὴν διακύμανσιν τοῦ τοννάζ κατά σημαίας, ή Κυανόλευκος διετήρησε τὴν άπο τίνος πρωτοπορείαν της, ένω και αι «σημαίαι εύκολίας», αι διποίαι κατά τὰ τελευταία τρίμηνα ένεφανίζαν υποχώρησιν, έπεδειξαν ήδη έλαφράν αύξησιν, ώς δεικνύει ὁ κάτωθι πίνακα:

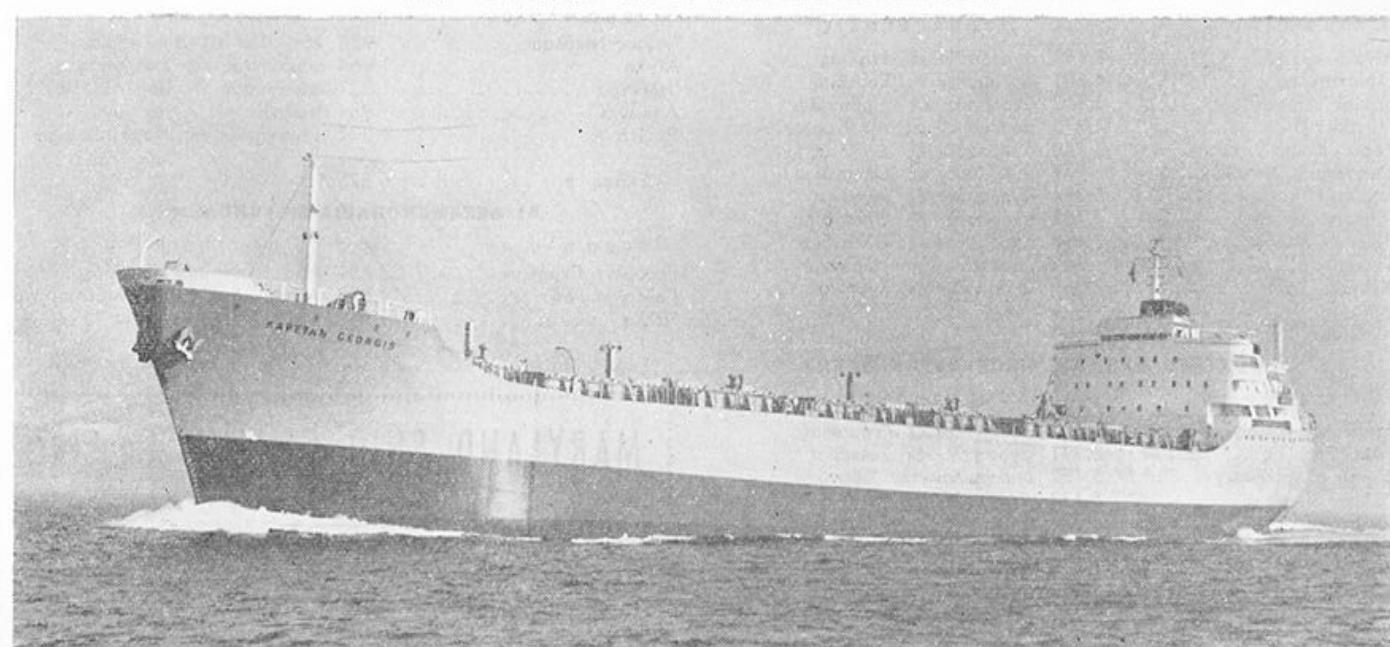
Σημαίαι	Πλοΐα	Τ. γκρός
Έλληνική	+ 19	+ 225.286
Λιβεριανή	- 3	+ 57.293
Παναμαϊκή	- 1	+ 19.268
Λιβανική	-	+ 9.939
+ 15	+ 311.786	

"Υπὸ τὰς σημαίας 'Ονδούρας και Κοσταρίκας, ή εις αύτάς έναπομένασα έλληνικῶν συμφερόντων δσήμαντος χωρητικότητος, ούδεμίαν ένεφανίσει μεταβολήν.

ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEUKON

Τὸ πλέον χαρακτηριστικὸν ύπηρξεν ή άποκλειστική μέχρι τοῦδε προτίμησις τῆς έλληνικῆς σημαίας από τὰ νεότευκτα σκάφη. Τὸ προνόμιον τοῦτο διεταράχθη πως κατά τὸ α' τριμήνον έ.ξ., διε ένια έκ τῶν καθελ-

ΑΙ ΝΕΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΑΣ



Τὸ νεότευκτον μπάλκ - κέρριερ «Καπετάν - Γεώργης» 28.000 τόννων d.w., άνηκον εις τὸν κ. Στρατῆν 'Ανδρεάδη, καθ' οὐ χρόνον έκτελεῖ τὰς τελικάς αύτού δοκιμάς, πρὸς παράδοσιν. Πρόκειται περὶ τοῦ μεγαλύτερου πλοίου έξ σῶν μεχρι τοῦδε κατεσκευάσθησαν εις τὰ ναυπηγεία Σκόττ'ς, τοῦ Γκρήνοκ

κυθέντων πλοίων, ύψωσαν τη λιβεριανή σημαίαν, ένω άρχικώς ήσαν προγραμματισμένα διά την Κυανόλευκον. Μία δυσμενής κρατική παρέμβασης είς τά της Ναυτιλίας (ἀπόπειρα μεταβολής τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων), συνέτελεσην εἰς τούτο, ή δύοισα καὶ ητόνησεν, ἀλλ' έν τῷ μεταξύ προεκάλεσε τὴν φυγάδευσιν σκαφῶν τινῶν ἀπὸ τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον. Πάντως, αἱ μεταβολαὶ είχον ώς ἔξῆς:

'Εγγραφαὶ	48	τ. γκρός	431.931
Διαγραφαὶ	29	»	206.645
Διαφορὰ	+19	»	+225.288

Αἱ μεταβολαὶ αὗται, κατὰ κατηγορίας πλοίων, κατενέμοντο ώς κάτωθι:

ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΝΤΑ

Φορτηγὰ μεταπολεμ., ναυπηγήσεως	14	τ. γκρός	92.001
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	11	»	57.726
Φορτηγὰ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως	12	»	31.207
Δεξαμεν., μεταπολ. ναυπηγήσεως	8	»	230.076
'Υπερωκεάνια	1	»	20.314
Διάφορα	2	»	607
Σύνολον	48	»	431.931

ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγὰ μεταπολ., ναυπηγήσεως	3	τ. γκρός	44.446
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	16	»	116.442
Φορτηγὰ προπολεμ., ναυπηγήσεως	5	»	6.825
Δεξαμεν., μεταπολ. ναυπηγήσεως	3	»	38.307
Διάφορα	2	»	625
Σύνολον	29	»	206.645

Ο ὄνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω ἑγγραφῶν καὶ διαγραφῶν, καθὼς καὶ ἡ αἵτια τῆς σημειωθείσης μεταβολῆς, δείκνυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
'Αλέξανδρος Ξ.	2.103	ἄγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
'Αρχάγγελος	15.000	καθελκυσθὲν εἰς Γιουγκοσλαβίαν
'Αρχων Σεραφεῖμ	5.324	ἄγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
'Ατλαντικ Στάρ	15.000	καθελκυσθὲν εἰς Γιουγκοσλαβίαν
Δημήτριος	10.200	καθελκυσθὲν εἰς Ριγιέκαν
Ειρήνη Σ. Λαιμοῦ	14.500	καθελκυσθὲν εἰς Βέλγιον
Μαγκάνα	1.305	ἄγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Νικόδρομος	1.361	ἄγορασθὲν ἐξ Γερμανίας
"Ολγα	4.663	ἄγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Σάντα 'Αλίσα	14.500	καθελκυσθὲν εἰς Ισπανίαν
Σέριφος	3.500	καθελκυσθὲν εἰς Ολλανδίαν
Σύπριαν Μέντ	2.073	ἄγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Τρεῖς Ιεράρχαι	1.366	ἄγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Φυδιώτης	1.106	διόρθωσις τῆς ήλικίας του
Σκάφη 14	92.001	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγαίον	8.481	ἄγορασθὲν ἐξ Ιταλίας
'Αριστοτέλης	4.801	ἄγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
'Ερμῆς Λήντερ	2.872	ἄγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
"Ιστορία ΙΙ	7.275	παρέμεινεν εἰς τὴν Κυανόλευκον
Κυρά - Καλή	3.146	ἄγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Κωσταντῖς Μπούσης	979	ἄγορασθὲν ἐξ Ολλανδίας
Μαρία Ν.	5.294	ἄγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
'Οριεντ Λάινερ	7.787	ἄγορασθὲν ἐξ Ολλανδίας
Τζών Λ. Μάντα	7.640	ἄγορασθὲν ἐξ Ολλανδίας
Τίνα	7.362	ὑποστείλαν τὴν λιθανικήν
Χέλγκα Σμίθ	2.089	ἄγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 11	57.726	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
"Αγιος 'Αντώνιος	1.272	ἄγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
"Αης Γιώργης	2.991	ἄγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Ειρήνης Μπλέσσιγκ	5.452	ὑποστείλαν τὴν λιθανικήν
'Ελένη Κ.	5.432	ἄγορασθὲν ἐξ ἀλλοδαπῆς
'Ηλέκτρα	1.337	ἄγορασθὲν ἐξ Φινλανδίας
Μπιλλί	5.275	ἄγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Νήσος Θάσος	1.420	ἄγορασθὲν ἐξ Ολλανδίας
Ούρωνια	2.728	ἄγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Παναγία Βρυσιανή	2.759	ἄγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σιμούν	964	ἄγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
"Υδρα	735	ὑποστείλαν τὴν παναμαϊκήν
Φώτης	842	ἄγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 12	31.207	

δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΑ

"Ονομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
"Ανεμος	32.600	ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ιαπωνίαν
'Αστροπή	32.200	καθελκυσθὲν εἰς Γιοκοχάμαν
Βροντή	32.600	ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ιαπωνίαν
Γεράνεια	30.400	ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ιαπωνίαν
Γκιώνα	30.400	ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ιαπωνίαν
Μανεγκίνα II	11.276	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Παναγιώλικον	30.400	ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ιαπωνίαν
Παναχαικόν	30.200	ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ιαπωνίαν

Σκάφη 8

230.076

ε) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

"Ονομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Λακωνία	20.314	ἀγορασθὲν ἐκ Ολλανδίας
Σκάφος 1	20.314	
Σκάφη 2	607	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

"Ονομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Γεώργης	18.000	έτεθη ὑπὸ τὴν λιθεριανήν
Λίνδος	11.246	έτεθη ὑπὸ τὴν λιθεριανήν
Νόρθ Λαίδη	15.200	καθειλύσθη ὡς «Νόρθ Χάινες»
Σκάφη 3	44.446	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

"Ονομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
'Αμφιθέα	7.258	πωληθὲν εἰς Ινδοὺς
'Αριστοτέλης	7.244	ναυαγήσαν εἰς Πορτογαλίαν
'Ασπις	7.254	ὑψώσαν τὴν λιθεριανήν
Βόρειος "Ηπειρος	7.200	πωληθὲν εἰς Ιάπωνας διαλυτὰς
Γουόρλητ Μαρίν	14.500	διατηρήσα τὴν λιθεριανήν
Δέσποινα Κ.	7.154	ὑψώσαν τὴν λιθανικήν
'Ερμιόνη	7.248	πωληθὲν εἰς Ινδοὺς
Θέτις	7.250	πωληθὲν εἰς Αμερικανούς
Θεόδ. Ν. Βλασσόπουλος	6.997	ὑψώσαν τὴν λιθανικήν
Κλειώ	7.176	τεθὲν ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν
Μιχαήλ Γ.	7.249	πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς
Μιχαλάκης	7.176	ὑψώσαν τὴν παναμαϊκήν
Μιχαλίδης Ζ.	7.176	τεθὲν ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν
Νικόλαος Τσαδίρης	7.278	ἔσκειλαν εἰς Κίλιος
Σαμοθράκη	7.176	πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς
Φρυδιώτης	1.106	διόρθωσις τῆς ηλικίας

Σκάφη 16

116.442

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

"Ονομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλητ Γκρήτιγκ	13.750	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν λιθεριανήν
Γουόρλητ Σή	12.877	παρέμεινεν ὑπὸ τὴν λιθεριανήν
"Ελλη	11.680	ὑψώσα τὴν λιθεριανήν
Σκάφη 3	38.307	

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

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

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

65 BISHOPSGATE E. C. 2.

ε) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος	291	ναυπηγήσαν εἰς άκτας Λιβάνου
Άγιος Νικόλαος	334	βυθισθέν εἰς τὸ Ίονιον
Σκάφη 2	625	

'Από τὰς μεταβολὰς ταύτας προέκυψε μία καθαρά προσθήκη ἀπό 19 σκάφη καὶ 225.286 τ. γκρός, ητις προστιθεμένη εἰς τὴν ύπαρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ, ἀπό:

1.287 σκάφη, 7.290.669 τ. γκρός

'Η δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:		
Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	256	τ. γκρός 2.408.947
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	341	> 2.409.913
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	89	> 266.469
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	90	> 1.645.780
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	14	> 113.620
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως	8	> 56.246
'Υπερωκεάνια	6	> 111.172
'Επιβατηγά	79	> 157.324
Διάφορα	404	> 121.198

Σύνολον

1.287 > 7.290.669

Προκύπτει ἀπό τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία κυματίζει ἐπὶ 346 σκαφῶν (256 φορτηγῶν καὶ 90 τάνκερς) μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ συνοικικῆς χωρητικότητος 4.054.727 τ. γκρός, ητις καὶ καλύπτει τὰ 55.6% τῆς δυνάμεως τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας. Τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν δι' ὀλόκληρον τὴν Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς «σημαίας εὐκολίας» εἶναι 56.3%. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἔχουν ὡς ἔξης:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	335	τ. γκρός 3.161.459
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	244	> 4.479.793
Σύνολον	579	> 7.641.252

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

'Ανεξωγονήθη πῶς τὸ ἔφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὸ νηολόγιον τῆς Μονροβίας καὶ διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ ἀρκετοῦ χρόνου ἐστημειώθη καθαρὰ προσθήκη εἰς τὴν ψιφισταμένην δύναμιν. 'Ανηλθεν αὕτη εἰς 57.293 τ. γκρός, μὲ μείωσιν δύμως κατὰ τρία τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων. Αἱ μεταβολαὶ τοῦ τριμήνου ἔχουν ὡς ἔξης:

'Εγγραφαὶ	18	τ. γκρός 223.070
Διαγραφαὶ	21	> 165.777

Διαφορὰ

-3 > +57.293

Κατὰ κατηγορίας πλοίων ἡ προστεθεῖσα χωρητικότης εἶχε τὴν κάτωθι κατανομήν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	3	τ. γκρός 32.340
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	7	> 55.024
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	6	> 114.816
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	2	> 20.890

Σύνολον

18 > 223.070

'Αφ' ἔτέρου τὰ διαγραφέντα σκάφη κατενέμοντο εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	3	τ. γκρός 30.634
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	13	> 92.901
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	1	> 1.897
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	2	> 23.122
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	2	> 17.233

Σύνολον

21 > 165.777

Τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ὁ ὀνομαστικὸς κατάλογος ἔχει ὡς ἔξης:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Γεώργης	18.000	ὑπέστειλε τὴν Κυανόλευκον
Λίνδος	11.246	παρέμεινεν εἰς τὴν λιβεριανὴν
Ναβιγκέιτορ	3.094	ἡγοράσθη ἐξ Ἀμερικῆς
Σκάφη 3	32.340	

Σκάφη 3

32.340

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Άθηνα	9.991	ἀγορασθέν ἐξ Ἀγγλίας
Άγια Ἐλπίς	7.132	ἀγορασθέν ἐξ Ἀγγλίας
Άλμπαντα	7.167	ἀγορασθέν ἐξ Ἰταλίας
Γουόρλντ Μαρίν	14.500	διατηρήσαν τὴν λιβεριανὴν
Έλεν Κ.	7.254	ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Κύριος Στέλιος	6.172	ἀγορασθέν ἐξ Ἀμερικῆς
Πόπη Κ.	2.808	ὑποστεῖλαν τὴν λιβανικὴν

Σκάφη 7

55.024

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Γκρίτιγκ	13.750	διετήρησε τὴν λιβεριανὴν
Γουόρλντ Σῆ	12.877	διετήρησε τὴν λιβεριανὴν
"Ελλη	11.680	διετήρησε τὴν λιβεριανὴν
Μαριβέρντα	11.169	ἀγορασθέν ἐξ Ἀγγλίας
Σανούκο	12.340	ἀγορασθέν ἐξ Νορβηγίας
Φίλιπ Σ. Νιάρχος	53.000	καθελκυσθέν εἰς Ἰαπωνίαν

Σκάφη 6

114.816

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
"Αυνα Λουΐζα	10.505	ἀγορασθέν ἐξ Ἀγγλίας
Δημητρίος Α.	10.385	ἀγορασθέν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σκάφη 2	20.890	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Αργυκύλλ	10.658	πωληθέν εἰς Ἰταλούς
Ντέβον	10.545	πωληθέν εἰς Ἰταλούς
Φοινίξ	9.431	ὡς μὴ καλύπτον ἐλλ. συμφέροντα

Σκάφη 3

30.634

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Άλμπαμαρ	7.280	πωληθέν εἰς Ούρουγουάν
"Ανδρος Λαϊδη	7.257	πωληθέν εἰς Ἀγγλους διαλυτάς
"Ανδρος Λάουρελ	7.010	πωληθέν εἰς Ἀμερικανούς διαλυτάς
"Ανδρος Φάύτερ	7.233	πωληθέν εἰς Ἀγγλους διαλυτάς
'Αρετή Σ.	7.187	ὑψωσε σημαίαν Λιβάνου
'Αρχιμήδης	7.157	ἐπωλήθη εἰς Χόρη Κόρκ
Γεώργης	7.025	ἐγκαταλειφθέν εἰς ἀσφαλιστάς
Θεομήτωρ	7.255	πωληθέν εἰς Ἰαπωνας διαλυτάς
Λεων. Βογιατζίδης	7.109	ὑψωσε σημαίαν Λιβάνου
Παναγ. Ξυλάς	7.243	ὑψωσε σημαίαν Λιβάνου
Παρμαρίνα	6.721	ὑψωσε σημαίαν Λιβάνου
Ρίτζφιλν	7.217	πωληθέν εἰς ἀλλοδαπούς
Τούσκαν	7.207	πωληθέν εἰς ἀλλοδαπούς

Σκάφη 13

92.901

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
'Ατλαντικ Βαϊκάουντ	11.815	πωληθέν εἰς Μεξικανούς διαλυτάς
'Ατλαντικ Βαϊκάουντες	11.307	πωληθέν εἰς Μεξικανούς διαλυτάς

Σκάφη 2

23.122

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
'Ελένη	7.820	πωληθέν εἰς Ιαπωνας διαλυτάς
Χίος Πάτιονηρ	9.403	πωληθέν εἰς Ιαπωνας διαλυτάς
Σκάφη 2	17.223	

Σκάφη 2

'Από τὰς ἀνωτέρω μεταβολῶν προέκυψε μείωσις μὲν κατὰ 3 σκάφη,

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.
ROTTERDAM OFFICE
GROOTHANDELSGEBOUW A 4
STATIONSPLEIN 45
TEL.: 113994 • 113984 • 124510
TELEGRAMS: DIOSKUROI
N. MAVROLEON AMSTERDAM
SHIPBROKERS & AGENTS
DAMRAK 89

δοσον ἀφορᾶ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, αὐξησις δέ, ως πρὸς τὴν χωρητικότητα, κατὰ 57.293 τόν. γκρός. Ἡ διαφορὰ αὕτη ὑπολογίζομενη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινῆν τοιάυτην ἵππο τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν ἀπό:

388 σκάφη, 4.778.902 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων εἶχε τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	70	τ. γκρός	718.481
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	156	»	1.211.679
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	4	»	16.204
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	147	»	2.716.406
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	10	»	98.770
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	—	»	—
Ύπερωκεάνια	1	»	17.362
Σύνολον	388	»	4.778.902

'Ἄπο τὰς σημαντικώτερας προσθήκας εἰς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, σημειώνομεν τὴν τοῦ νεοτεύκτου μπάλκ - κέρριερ «Καπεταν Γεώργης 18.000 τόν. γκρός καὶ τὴν δεξαμενοπλοίου «Φίλιππος Σ. Νιάρχος», 53.000 τόν. γκρός. Ἰκανοποιητική ἐπίσης εἶναι ἡ ποιοτικὴ ἀνάτερότης τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Ἐν δλῷ 217 σκάφη (70 φορτηγά καὶ 147 τάνκερς), συνολικῆς χωρητικότητος 3.434. 887 τ. γκρός, εἶναι μεταπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ καλύπτουν τὰ 71.9% περίπου τῆς συνολικῆς δυνάμεως.

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΟΝΔΟΥΡΑ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ

'Οριστικῶς ἔγκατελέπετο ἀπὸ τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς ἢ παναμαϊκὴ σημαία καὶ διαρκῆς ἐπὶ σειράν ὅλην τριμήνων ὑπῆρξεν ἡ βασιμαία μείσωσις τῆς ὑπὸ" αὐτὴν χωρητικότητος ἑλληνικῶν συμφερόντων. Κατὰ τὸ διαρεύσαν τρίμηνον, ἡ τάσις αὕτη ἀνεχαίτισθη, σημειώθεισῆς ἐλαφρᾶς τινος καθαρᾶς προσθήκης ἐκ 19.268 τόν. γκρός, μὲν μείσων ὅμως κατὰ 1 τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων. Αἱ προσθῆκαι ἀνεφέροντο εἰς 5 φορτηγά πολεμικῆς κατασκευῆς, 26.645 τόν. γκρός καὶ εἰς ἕνα ἐπιβατηγὸν λάΐνερ, τὸ «Οσέανικ», 34.000 τόν. γκρός, τῆς «Χόμ Λάΐνο», ὅπερ καθειλύκουσθι ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖαι τῆς Τεργέστης, αἱ δὲ διαγραφαὶ ἑκάλυψαν 7 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 41.377 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 5 ἡσαν φορτηγά πολεμικῆς κατασκευῆς, 35.833 τόν. γκρός καὶ τὰ

ὑπόλοιπα 2 ἡσαν φορτηγά προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 5.544 τ. γκρός.

'Υπολογίζομένη ἡ οὔτω προκύψασα διαφορὰ εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινῆν τοιάυτην ὑπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑΣ·Ι·ΚHN σημαίαν, ἀπό:

388 σκάφη, 635.904 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, κατενέμετο ὡς ἔξῆς:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	1	τ. γκρός	2.270
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	51	»	336.167
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	22	»	76.141
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	7	»	117.607
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	2	»	20.406
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	2	»	10.962
Ύπερωκεάνια	3	»	69.330
Διάφορα	10	»	3.021
Σύνολον	98	»	635.904

Ὁ όνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἔξῆς:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

"Ονομα πλοίου	T. γκρός	Παρατηρήσεις
"Οσεάνικ	34.000	καθελκυσθέν εἰς Τεργέστην
Σκάφος 1	34.000	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

"Ονομα πλοίου	T. γκρός	Παρατηρήσεις
'Αλεξάνδρα Κ.	2.908	ὑποστεῖλαν τὴν λιθανικήν
Γεωργάκης	7.176	ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Κλειώ	7.176	ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Μιχαήλος Ζ.	7.176	ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Νεδάδα ΙΙ	2.209	ἀγορασθέν ἐξ Ἀγγλίας
Σκάφη 5	26.645	

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΕΝΙΑΙΑ ΘΕΣΙΣ
**ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΘΕΣΙΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΝ
 ΜΕΙΩΜΕΝΟΙ ΝΑΥΛΟΙ**

Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ Δ/Π ΜΗΔΙΑ

**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ**

Πληροφορίαι: **ΕΛΜΕΣ** Μέγαρον Ε. Η. Σ.
 Πειραιεύς - Τηλ. 474-341 - Τηλ. Δ/σις: ΕΛΜΕΣ

ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ



ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	T. γκρός Παρατηρήσεις
Γιουρόπιαν Τρέιντερ	7.255 πωληθέν εἰς Ίνδον
Κόρφου "Αϊλαντ"	7.075 ύψωσαν σημαίαν Λιθάνου
Μιτάρμπιτα Πέτρος	7.070 ύψωσαν σημαίαν Λιθάνου
Πορταριά	7.256 πωληθέν εἰς άλλοδαπούς
Σάριζα	7.177 πωληθέν εἰς άλλοδαπούς
Σκάφη 5	35.833

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	T. γκρός Παρατηρήσεις
"Αρχών Μιχαήλ	4.809 έγκαταλειφθέν εἰς τούς άσφαλιστας
"Υδρα	735 ύψωσαν τήν Κυανόλευκον

Σκάφη 2 5.544

'Η παλαιότης διακρίνει τήν χαρητικότητά μας υπό την σημαίαν του Παναμά. Μόνον 8 σκάφη (1 φορτηγόν και 7 τάνκερς) 119.877 τ. γκρός, ήσαν μεταπολεμικής ναυπηγήσεως, ένώ πάντα τά άλλα ήσαν παραγγελία, με περιωρισμένα τά χρονικά δρια τής περαιτέρω έκμεταλλεύσεώς των.

'Εξ άλλου, αἱ σημαίαι τῆς ΟΝΔΟΥΡΑΣ καὶ τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ ἔπαιπαν ύψισταμεναὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν. Εἰς τὴν ὄνδυριανήν παραμένουν εἰσέτι 3 μόνον φορτηγά μας, 21.723 τ. γκρός, πολεμικής ναυπηγήσεως καὶ εἰς τὴν κοσταρικανὴν 1 μόνον φορτηγόν μας, 4.966 τόν. γκρός, προπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ ἀπό μακροῦ χρόνου παραπλισμένον.

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ ΥΠΟ ΕΛΕΓΧΟΝ

'Η Ἑλληνικὴ πλοιοκτησία υπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιθάνου ἐκάλπαζε πρὸς τὴν δύναμιν τοῦ 1.000.000 τόν. γκρός, ἀλλ' ἀνέχαιτιθη ἀπὸ τὴν ἀπόφασιν τῆς κυβερνήσεως τῆς Βηρυττοῦ, δι' ἡς ἀπηγρεύθησαν αἱ περαιτέρω νηολογήσεις. Τὸ 1958 ύψωσθε ἡ λιθανικὴ σημαία ἐπὶ τῶν πρώτων πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων, ἔκτοτε δὲ ἡ προοδευτικὴ αὔξησις ἡκολούθησε τὴν κάτωθι πορείαν:

"Ετος 1958	T. γκρός 36.112
> 1959	> 202.808
> 1960	> 376.068
> 1961	> 720.660
> 1962	> 894.222
Α' 3μην. 1963	> 904.161

'Η στροφὴ αὐτῆ τῶν Ἑλλήνων πρὸς τὴν σημαίαν τοῦ κέδρου ἥλθεν υπὸ τὸ φῶς δύο τάσεων: 'Η μία ἀνεφέρετο εἰς τὴν ἀσκούμενην ἀπὸ τὰς ἑκατόντας παραδόσεων ναυτικᾶς χώρας δριμείαν πολεμικήν ἐναντίον τῶν «σηματῶν εὐκολίας». "Οσοι ήσαν ὀπάδοι τῆς ἑλευθέρας, χωρὶς τοὺς ἀστυνόμους καὶ τοὺς ἔγκεφάλους, διαχειρίσεως, ἐκάλυπτον τὴν ναυτιλιακήν των ἐπιχειρημάτων υπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιθάνου, δίκην καταφυγίου. 'Η ἔτερα τάσις ἀνεφέρετο εἰς τὴν φιλοδοξίαν τοῦ Λιθάνου νὰ ἀποκτήσῃ ναυτιλίαν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν μάλιστα εἶχεν ἐκπονηθῆ καὶ Ναυτικὸς Κῶδις, παρέχων πολλὰς εὐκολίας εἰς τὰ νηολογεύματα πλοίων καὶ προπαγάνδας εἶχεν ἀσκηθῆ διὰ τὴν προσέλκυσιν τονιάζ. "Οταν δόμως ἐπήλθεν ἡ κρίσις τῆς Κούβας, ὅτε πολλὰ λιθανικὰ σκάφη ἐπεσημανθήσαν ἐνέργοντα μεταφορὰς πρὸς τὰ ἔκει, ἡ κυβερνήσης τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν προέδρη εἰς ἐντονα διαβήματα. 'Υπὸ τὴν πίεσιν ταύτην, ὑπερχρώθη ἡ κυβερνήσης τοῦ Λιθάνου νὰ ἀναστείλῃ τὴν περαιτέρω νηολογήσιν υπὸ τὴν σημαίαν του.

'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς ἐπόμενον ἥτοι νὰ περιωρίζετο ἡ ἔγγραφή πλοίων εἰς τὸ λιθανικὸν νηολόγιον κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους. Καὶ πράγματι, αἱ προσθήκαι ἀνεφέροντο εἰς 14 σκάφη, 80.334 τόν. γκρός, διὰ τὰ ὅποια προϋπήρχεν ἡ ἀδεια νηολογήσεως. Αἱ ἔγγραφαι αὐταὶ κατενέμοντο ὡς ἔξης:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	1 T. γκρός 2.496
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	10 » 65.580
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	3 » 12.258

Σύνολον 14 » 80.334

Κατὰ τὸ αὐτὸν τρίμηνον διεγράφησαν 14 φορτηγά, 70.395 τ. γκρός, ἥτοι 1 σκάφος μεταπολεμικῆς κατασκευῆς 5.925 τ. γκρός, 9 σκάφη πολεμικῆς κατασκευῆς 49.457 τόν. γκρός καὶ 4 προπολεμικῆς ναυπηγ-

S.O.G.A.M.I.

FRESH AND DRY PROVISIONS — CABIN & BONDED STORES — DECK AND ENGINE STORES — MEAT IMPORTERS — REFRIGERATING CHAMBERS & DEEP FREEZE. AGENTS FOR ORANJEBOOM BEER.
GREEK DEPT: GEORGE ALEXOPOULOS
35, RUE DE TOURVILLE, TELEPHONE 42.20.31. (3 lines)

LE HAVRE TELEGRAMS. SOGAMI — HAVRE.

σεως 15.013 τόν. γκρός. 'Ο δυομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἔξης:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	T. γκρός Παρατηρήσεις
Τέτη N.	2.496 διόρθωσις τῆς ήλικίας του
Σκάφος 1	2.496

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	T. γκρός Παρατηρήσεις
Δέσποινα K.	7.154 ύποστεῖλαν τήν Κυανόλευκον
Δήμος	7.187 ύποστεῖλαν τήν λιθεριανήν
Θεόδ. Ν. Βλασσόπουλος	6.997 ύποστεῖλαν τήν Κυανόλευκον
Κόρφου "Αϊλαντ"	7.075 ύποστεῖλαν τήν παναμαϊκήν
Λεων. Βογιατζίδης	7.109 ύποστεῖλαν τήν λιθεριανήν
Μπάρμπα Πέτρος	7.070 ύποστεῖλαν τήν παναμαϊκήν
Παρθενών	7.252 ἀγορασθέν ἐξ Ἀγγλίας
Παρμαρίνα	6.721 ύποστεῖλαν τήν λιθεριανήν
Ραζάνι	7.243 ύποστεῖλαν τήν λιθεριανήν
Φάτα Μοργάνα	1.772 ἀγορασθέν ἐξ Ἰταλίας

Σκάφη 10 65.580

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	T. γκρός Παρατηρήσεις
Αουρόρα	4.446 ύποστεῖλαν τήν λιθεριανήν
Ιλένα	5.925 διόρθωσις τῆς ήλικίας του

Σκάφη 3 12.258

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	T. γκρός Παρατηρήσεις
Ιλένα	5.925 διόρθωσις τῆς ήλικίας του

Σκάφη 1 5.925

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	T. γκρός Παρατηρήσεις
"Αγκυνα	5.225 πωληθέν εἰς Ἰάπωνας διαλυτάς
Αϊόλος	7.002 πωληθέν διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
"Αλεξάνδρας K.	2.908 ύψωσαν τήν παναμαϊκήν
"Ηλίας Ζ.	7.207 ναυαγήσαν εἰς Ἀπω Ανατολήν
Μαρνίπο	7.259 ἔξοκείλαν εἰς Μαρμαράν
Πότη Κ.	2.808 ύψωσαν σημαίαν Λιθερίας
Τέτη N.	2.496 διόρθωσις τῆς ήλικίας του
Τίνα	7.362 ύψωσε τήν Κυανόλευκον
Τούλα N.	7.190 πωληθέν διαλυτάς Χόγκ Κόγκ

Σκάφη 9 49.457

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Όνομα πλοίου	T. γκρός Παρατηρήσεις
Άδελφότης II	3.725 πωληθέν εἰς Ἀγγλους διαλυτάς
Άκροπολις	2.115 πωληθέν εἰς Γιουγκοσλαύους διαλ.
Γεώργιος K.	3.721 ναυαγήσαν
Ειρήνης Μπλέστιγκ	5.452 ύψωσαν τήν Κυανόλευκον

Σκάφη 4 15.013

'Απὸ τὰς ἀνωτέρω μεταφοράς, δ ἀριθμὸς τῶν πλοίων παρέμεινεν ἀναλλοίωτος, ἡ χωρητικότης ὅμως ηὗξητη κατὰ 9.939 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὃστε ἡ σημερινὴ δύναμις νὰ ἀριθμῇ υπὸ τὴν ΛΙΒΑΝΙΚΗΝ σημαίαν:

178 σκάφη, 904.161 τ. γκρός

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	8 T. γκρός 31.761
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	102 » 642.686
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	68 » 229.714

Σύνολον 178 » 904.161

'Εμφανὲς ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω σύνθεσιν ἀποθαίνει, ὅτι πρόκειται περὶ ναυτιλίας τῶν περιστάσεων, χωρὶς καμμίαν φιλόδοξον ἀξιώσιν καὶ ἐνέχουσαν τὸν χαρακτῆρα τῆς προσωρινότητος. Θὰ ἀρκέσῃ ἔνα δυσμενές γεγονός, διὰ νὰ σημάνῃ τὴν κατάρρευσίν της.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΜΑΡΓΑΡΩΝΗ - ΠΡΕΖΑΝΗ

ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

17 ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 17

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ PREGRAM

ΤΗΛ. 464 - 032

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΥΠΟ ΤΑΣ ΕΞ ΣΗΜΑΙΑΣ

Από την άνακεφαλαίωσιν τών άριθμών προκύπτει, ότι ή δύναμις της έλληνικής πλοιοκτησίας υπὸ τάς έξη σημαίας, έμφανται περαιτέρω έπεκτασιν από της 31ης Δεκεμβρίου και έντευθεν, καλύπτει σήμερον:

1.955 σκάφη, 13.636.325 τ. γκρός

Η δύναμις αυτή κατανέμεται ως έξης κατά σημαίας:

Σημαία	Πλοία	Τ. γκρός
Ελληνική	1.287	7.290.669
Λιβεριανή	388	4.778.902
Λιβανική	178	904.161
Παναμαϊκή	98	635.904
Ονδουριανή	3	21.723
Κοσταρικανή	1	4.966
Σύνολον	1.955	13.636.325

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	335	τ. γκρός	3.161.459
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	653	>	4.622.168
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	184	>	593.494
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	244	>	4.479.793
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	26	>	232.796
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως	10	>	67.208
Υπερωκεάνια	10	>	197.864
Επιβατηγά	79	>	157.324
Διάφορα	414	>	124.219
Σύνολον	1.955	>	13.636.325

Οι τελικοί σύνοι αριθμοί δόδηγον είς ένδιαφερούσας παρατηρήσεις.
Η αισιόδοξος πλευρά έγκειται είς τὸ στὶ κατέχομεν σήμερον 579 σκάφη μεταπολεμικής ναυπηγήσεως, 7.641.252 τ. γκρός, ητοι:
Φορτηγά 335 τ. γκρός 3.161.459
Τάνκερς 244 > 4.479.793
Σύνολον 579 > 7.641.252

Καλύπτει ή χωρητικότης αυτή τὰ 56.3% τοῦ συνόλου τῆς δυνάμεως μας, τὸ δὲ ποσοστὸν τούτο είναι τὸ ύψηλότερον μέχρι τούδε σημειωθὲν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας. Η δυσμενής ἀφ' ἔτέρου πλευρᾶς άναφέρεται εἰς τὸ στὶ κατέχομεν εἰσέτι 837 φορτηγά ἔπιρον φορτίου, 5.215.662 τόν. γκρός, πολεμικής καὶ προπολεμικής κατασκευῆς. Η ὀλοκληρωτικὴ ἀντικατάστασις τῆς ὁγκώδους ταύτης παρηλίκου χωρητικότητος δὲν φαίνεται πιθανή.

Πλέον εύοιωνον είκόνα παρουσιάζουν τὰ δεξιαμενόπλοια, ή πρὸς τὰ ὅποια στροφὴ τοῦ έλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ χρονολογεῖται απὸ τοῦ 1946 καὶ ἐντεῦθεν. Κατέχομεν σήμερον 244 δεξαμενόπλοια μεταπολεμικῆς κατασκευῆς, 4.479.793 τόν. γκρός, καλύπτοντα τὰ 93.8% τοῦ στόλου μας καὶ μόνον 36 τάνκερς πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 300.004 τόν. γκρός. Εχομεν δώμας πολλὰ μικρὰ χωρητικότητος τάνκερς, ἔστω καὶ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς. Καὶ τὰ σκάφη αὐτὰ είναι πλέον ἀντιοκονομικά. Η τύχη των δέν διαφαίνεται καλυτέρα τῶν φορτηγῶν ἔπιρον φορτίου μικράς χωρητικότητος.

he knows he's getting value for money with I.C.I. MARINE PAINTS



..... because although it may be possible to buy others cheaper, I.C.I. Marine Paints are designed to give a tough, lasting, high quality finish that will allow longer times between repaints and also reduce the labour and material costs of maintenance painting

For quality with economy specify

'LINALUX' - 'DULUX'
'EPIBEL' - 'STAG'

MARINE PAINTS

by

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD
PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



N. D. ΚΟΥΦΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.
ΟΔΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 86B - ΠΕΙΡΑΙΕΣ
ΤΗΛ. 43-292
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΤΑΧΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΚΑΤΑ ΤΟ Α' ΤΡΙΜΗΝΟΝ

Η ΑΡΓΗΣΑΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

263 ΣΚΑΦΗ 1.756.328 ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ

Άμετάδλητος παρέμεινε κατά τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ ἔτους ἡ εἰκὼν τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος μας, διατηρηθεῖσα — μὲ τινὰ ἀσήμαντον μεταβολὴν — εἰς τὰ αὐτὰ περίπου ἐπίπεδα τοῦ τελευταίου τριμήνου π. ἔτους. Ἐνεφανίσθη δηλαδὴ μειωμένη κατὰ 27.906 τ. γκρός, ἔναντι τῆς 31ης Δεκεμβρίου, ηγέημένη δηλαδὴ μειωμένη κατὰ 1.036.922 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου α' τριμήνου τοῦ 1962. Ἀνήρχετο περὶ τὰ τέλη Μαρτίου ἐξ. εἰς 263 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.756.328 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων ήσαν παρωπλισμένα:

Πλοΐα	Τ. γκρός
Εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας	203
Εἰς ξένους λιμένας	60
Σύνολον	263

Ἡ κατανομὴ τῆς χωρητικότητος ταύτης εἰς τὴν Κυανόλευκον καὶ εἰς τὰς «σημαίας εύκολιας» (δημού λαμβανομένας), ἔχει ὡς ἔξης:

Πλοΐα	Τ. γκρός
Ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον	140
Ὑπὸ «σημαίας εύκολιας»	123
Σύνολον	263

Τὸ ὅτι τὰ $\frac{3}{4}$ τῆς ἀργούσης χωρητικότητος παρωπλισθησαν εἰς τοὺς ἔθνικοὺς μας λιμένας, ὅπου ταῦτα συνέρευσαν ἐκ πάσης κατευθύνσεως, ἀκόμη καὶ ἐκ μακρυνῶν ἀποστάσεων, κενὰ καὶ ἀναύλωτα, ἀποκαλύπτει τοὺς φόδους τῶν πλοιοκτητῶν διὸ μίαν μακρὰν εἰσέτι περίδον ὑφέσεως τῶν ἐργασιῶν, δι' ὃσα σκάφη παρουσιάζουν δαπανήραν τὴν ἐκμετάλλευσίν των. Πράγματι, ὁ μέγας δύοκος τοῦ παρωπλισμένου τοννᾶς ἀναφέρεται εἰς φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως, τοῦ τύπου «λίμπερτ» καὶ παρεμφερῶν.

Παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα δεικνύοντα τὴν κατανομὴν τῆς ἀργούσης χωρητικότητος μας, κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως	7	τ. γκρός	51.224
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως	202	>	1.409.096
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	24	>	100.080
Μεσογειακὰ φορτηγὰ	14	>	17.407
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	4	>	65.515
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	8	>	83.657
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως	4	>	26.349
Σύνολον	263	>	1.756.328

Ἐμφανῶς προκύπτει ἡ ἀργία τῶν παρηλίκων φορτηγῶν πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἥτις καλύπτει 226 σκάφη μας, 1.509.176 τόν. γκρός. Ἡ κατηγορία τῶν μεσογειακῶν παρέμεινε σταθερὰ μὲ 14 παρωπλισμένα σκάφη, 17.407 τ. γκρός (ἔναντι 14 πλοίων, 18.753 τόν. γκρός, τοῦ προηγουμένου τριμήνου). Ἀντιθέτως, ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων, χάρις εἰς τὴν ἀναδίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς τῶν ὑγρῶν καυσίμων, ἐνεφανίσει περαιτέρω μείωσιν τοῦ ἀργούντος τοννᾶς εἰς 16

σκάφη, 178.521 τόν. γκρός, ἔναντι 22 σκαφῶν, 219.233 τόν. γκρός τῆς 31ης Δεκεμβρίου. Σημειωτέον, διὰ τὸ ἀπό τὰ 16 ἀργούντα τάνκερς τὰ 12, χωρητικότητος 110.006 τόν. γκρός, εἶναι παρήλικα καὶ μᾶλλον δέν πρόκειται νὰ ἐπανέθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

Περαιτέρω ἀνάλυσις τῶν ἀριθμῶν διαπιστώνει, διὰ 121 ἑλληνικὰ πλοῖα, 801.780 τόνων γκρός ἥσαν παρωπλισμένα εἰς Ἑλλάδα καὶ 19 μόνον, χωρητικότητος 134.887 τόν. γκρός εἰς λιμένας τοῦ ἑξωτερικοῦ. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ διὰ τὰς «σημαίας εύκολιας» ἀνεφέρονται εἰς 82 σκάφη, 538.016 τ. γκρός, παρωπλισμένα ἐν Ἑλλάδι καὶ εἰς 41 πλοῖα, 281.645 τόν. γκρός, παρωπλισμένα εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Ἡ σύγκρισις τῆς ἀργούσης ταύτης χωρητικότητος ἔναντι τῶν τριμηνιαίων ἀριθμῶν τῶν δύο προηγουμένων ἐτῶν, ἐμφανίζεται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα:

	1961	1962	1963
Α' τρίμηνον	704.466	719.406	1.756.328
Β' τρίμηνον	1.054.936	892.696	—
Γ' τρίμηνον	697.042	1.496.690	—
Δ' τρίμηνον	398.671	1.784.234	—

Ο δύκος τοῦ ἡδη ἀργούντος τοννᾶς συγκρίνεται πρὸς τὸν τοῦ α' τριμήνου τοῦ 1960 (1.813.953 τ. γκρός) καὶ τὸν τοῦ β' τριμήνου τοῦ ἴδιου ἔτους (1.685.322 τόν. γκρός). Ἡ αἰσθητὴ κάμψις ἐπεσημάνθη κατὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ 1960 (793.814 τόν. γκρός) καὶ διεπηρήθη διὸ δύον τὸ 1961 (ἐξαιρέσει μάζας συμπτωματικῆς περιπτώσεως τοῦ δευτέρου τριμήνου), καθὼς καὶ κατὰ τὸ πρώτον ἐξαμηνὸν τοῦ 1962. «Ἐκτὸτε χρονολογεῖται ἡ νέα ἐπαυξησις, ἥτις καὶ συνετέλεσεν εἰς τὸν κορεσμὸν δλῶν σχεδὸν τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀγκυροθολίων ἀργίας. Οἱ λιμένες τοῦ Πειραιῶς μετὰ τῶν ὄρμων τῆς περιοχῆς, τῆς Καλαμάτας, τῆς Σύρου καὶ τῆς Χαλκίδος, ἐμφανίζουν δόσην ιστῶν, ἐνῷ ἔτερα σκάφη κατέφυγον πρὸς παροπλισμόντος εἰς Χίον, Φούρκερο Μπαΐη, Πόρτο Χέλι, ὅρμον Ἀργοστολίου, Πύλων καὶ ἀλλαχοῦ.

Ἄφ' ἑτέρου, διὰ κάτωθι πίνακας ἐμφανίζεται τὴν πορείαν τοῦ παροπλισμοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν ναυτιλιακὴν κρίσιν καὶ μέχρι σήμερον, ἐν ἀντιπαραθολῇ καὶ πρὸς τὰ ἀνώτατα δρις παροπλισμοῦ κατὰ τὰς δύο προηγουμένας κρίσεις τῶν ἐτῶν 1949 καὶ 1952:

	Δύναμις	Ἀργούσα	Ποσ. %
Δεκέμβριος 1949	2.590.906	623.026	24.14
Δεκέμβριος 1952	4.029.667	632.962	15.45
Απρίλιος 1958	10.929.295	2.772.430	25.36
Ιούνιος 1958	11.304.125	3.740.163	33.19
Σεπτέμβρ. 1958	11.683.031	3.785.586	32.40
Δεκέμβριος 1958	11.899.383	3.344.161	28.94
Απρίλιος 1959	11.841.963	3.232.561	27.29
Ιούνιος 1959	12.036.139	3.491.339	29.00
Σεπτέμβρ. 1959	12.146.410	3.522.910	29.04
Δεκέμβριος 1959	12.456.159	2.271.962	18.24
Δεκέμβριος 1960	12.200.764	793.814	6.50
Δεκέμβριος 1961	13.036.640	398.671	3.06
Δεκέμβριος 1962	13.599.112	1.784.234	13.12
Απρίλιος 1963	13.623.825	1.756.328	12.89

Ἐλαφρῶς δελτιωμένον ἐμφανίζεται τὸ ποσοστὸν ἀργίας τοῦ α' τριμήνου ἐξ. μὲ 12.89%, ἔναντι 13.12% πρὸ ἔτους, ἐπὶ τὸν συνόλον τῆς χωρητικότητος μας ὑπὸ τὰς ἔξι σημαίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας ἡ ἐπανόρθωσις πραγματοποιεῖται κυρίως μὲ ἑλληνικὰ πληρώματα. «Ἀν ἀφαιρέσῃ τις τὴν προσωρινὴν ἀναδίωσιν τῆς ἐργασίας, τὴν ὅποιαν ἐμφανίζουν τὰ χαμηλὰ ποσοστὰ τῶν ἐτῶν 1961 (Δεκέμβριος) μὲ 3.06% καὶ τοῦ 1960 (Δεκέμβριος) μὲ 6.50%, τὸ ποσοστὸν τοῦ τέλους Μαρτίου ἐξ. είναι τὸ χαμηλότερον τοῦ πίνακος.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

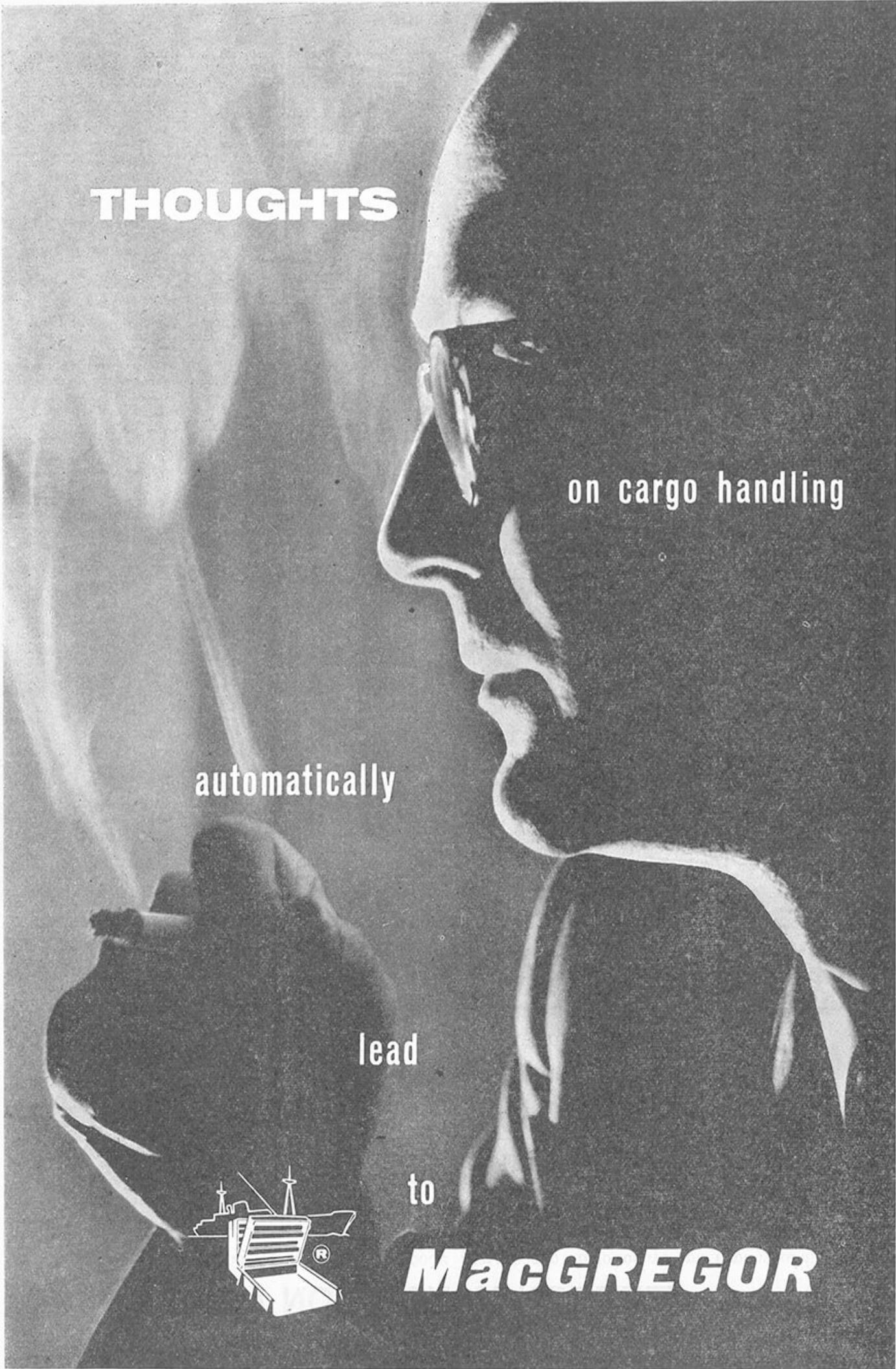
Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου.

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

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

ΠΕΤΡΟΝ. M. NOMIKON A.E.

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



THOUGHTS

on cargo handling

automatically

lead

to

MacGREGOR



ΠΛΗΓΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΔΙΑΝ ΜΑΣ

Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΛΑ·Ι·ΝΕΡ "ΒΡΕΤΑΝΗ,,

(ΕΚ ΠΥΡΚΑΙΑΣ, Η ΟΠΟΙΑ ΕΞΕΡΡΑΓΗ ΑΙΦΝΙΔΙΩΣ ΟΤΕ ΤΟΥΤΟ ΕΥΡΙΣΚΕΤΟ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΝ ΤΗΝ ΠΡΩΤΑΝ ΤΗΣ 8ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ)

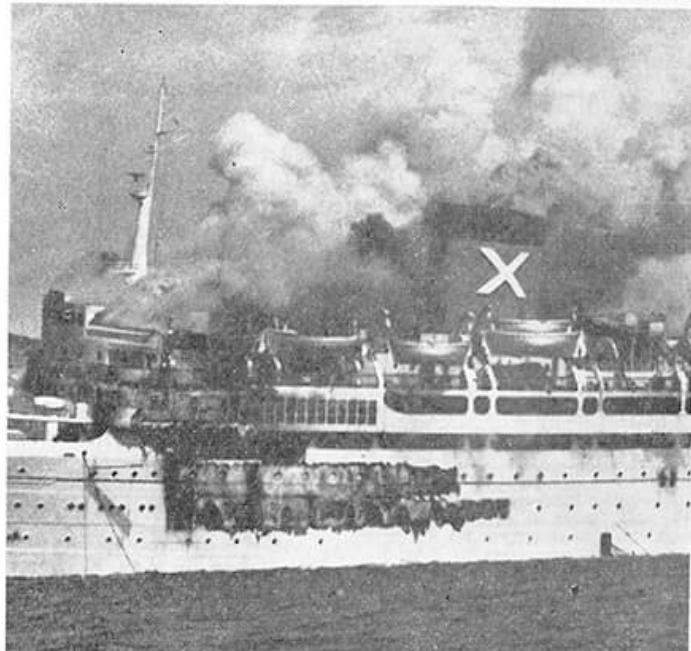
Πλήγμα διά την ύπερωκεάνιον ναυτιλίαν, την εύρισκομένην τά τελευταία έτη εἰς έπιζηλους άναπτυξιν, ή αιφνιδία και δλοκληρωτική καταστροφή του ύπερωκεάνιου «Βρετάνη», τού Οίκου Χανδρή. Απώλεσεν ή έλληνική σημαία μίαν άξιολόγον, μικράς ήλικίας, μονάδα, ή όποια διά τεσσάρων κυκλικών κατ' έτος δρομολογίων, ένισχυε και προέξετενε μέχρι της Μεγάλης Βρεταννίας, την τακτική γραμμήν 'Ελλάδος — Αύστραλίας, την έξυπητευμένην υπό τού ύπερωκεάνιου «Πατρίς». Πρόβλημα δημιουργεύεται ήδη διά την μεταφοράν έξι 'Ελλάδος δι' έθνικών πλοίων τού συνεχώς αυξανομένου ρεύματος μεταναστών, άλλα κυρίως, διά την συνέχισιν της προσπάθειας, ή όποια τόσην έπιτυχιαν είχε σημειώσει έσχατος, πρός δημιουργίαν έντονου και άποδοτικής τουριστικής κινήσεως έξι Αύστραλίας πρὸς Έλλαδα και Δυτικήν Εύρωπην.

Τής καταστρεπτικής πυρκαϊάς, ή όποιας έξερράγη την 8ην Απριλίου έπι τού είς την δεξαμενήν τών «Ελληνικών Ναυπηγείων» εύρισκομένου ύπερωκεάνιου, προηγήθη βλάβη εἰς τὰς μηχανάς του, σημειωθεῖσα την 27ην Μαρτίου και όπε τού «Βρετάνη» είχεν ἀποπλεύσει έκ Πειραιώς κατευθυνόμενον εἰς Σασούθαμπτον. Ή βλάβη ἐπεσκευάσθη υπό Ελλήνων και ξένων τεχνικών, ἀποκατασταθείσας ούτω πλήρως της λειτουργίας τού πρωστήριου στροβίλου, ἐπρόκειτο δὲ τού σκάφους νὰ πραγματοποιήσῃ δοκιμαστικόν πλοῦν, ίνα άναχωρήση μετά διήμερον, διά τού κανονικού πρὸς Αύστραλίαν δρομολόγιον του.

Αιφνιδίως και όπε τού «Βρετάνη» εύρισκετο εἰσέτι ἐπὶ της μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν Σκαραμαγκά, τάς πρωινάς ὥρας της 8ης Απριλίου, έξεδηλώθη πυρκαϊά εἰς τὸ πρυμναίον τμῆμα του και κατά μίσι απόψιν, εἰς τὰ διαιμερίσματα τού πληρώματος, ή όποιας έξηπλώθη ταχέως, παφά τάς καταβλήθεισας ἔγκαιρως προσπάθειας διά την έντοπισιν της. Απεφασίσθη ἀμέσως η έξοδος τού ύπερωκεάνιου έκ της πλωτῆς δεξαμενῆς, ή όποιας και ἐπραγματοποιήθη εἰς τὸ συντομώτερον δυνατόν χρονικόν διάστημα, ένω τὰ ρυμουλκά τῶν «Ελληνικών Ναυπηγείων» ένισχυόμενα ἀπό ναυαγοσωστικά τῶν Οίκων Βερνίκου και Μάτσα και τού Πολεμικού Ναυτικού, κατέβασθον σύντονον προσπάθειαν διά την καταστολήν τού πυρός. Πρὸς τούτο, την 9ην πρωινήν της 8ης Απριλίου, τὸ καιόμενον σκάφος μεθωμίσθη παφά τὴν νέαν προβλήτα τῶν ναυπηγείων, ὡστε νὰ καθίστατο δυνατή η ἐπέμβασις και τῶν χερσαίων πυρσοθεστικῶν μέσων, τά όποιας ἔγκαιρως είχον κινητοποιηθῆται τῆς πρωτευόντας και τού Πειραιῶς.

'Ατυχῶς και ή δευτέρα αὐτή φάσις τῶν προσπάθειῶν διά την διάσωσιν τού «Βρετάνη» δέντε ετελεόφορός τον. Τὸ πῦρ είχεν ἔξαπλωθή ἀπό της μιᾶς ἄκρας τού πλοίου εἰς τὴν ἄλλην, μὲ ἀμέσων κίνδυνον νὰ ἀναφλεγοῦν τὰ εἰς τὰς δεξαμενάς τού ύγρα καύσιμα, 2.500 περίπου τόννων. Ή ἀσφάλεια τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν ναυπηγείων, ἀλλά και τῆς πέριξ θιομηχανικῆς περιοχῆς, ἀντεμετωπίσθη τότε ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων λιμενικῶν ἀρχῶν και τῶν ὑπηρεσιῶν τού Ναυτάθμουν, σι όποιας και ἀπεφάσιστον τὴν ἀμέσων ἀπομάκρυντον τοῦ φλεγομένου σκάφους και κατά δευτέρον στάδιον τὴν δύθιστον ή τὴν προσάραξίν του, εἰς ικανὴν ἀπόστασιν ἐκ τῆς περιοχῆς τού Σκαραμαγκά. Περὶ τὴν μεσημβρίαν τῆς ίδιας ήμερος πάντοτε και κατά δήλωσιν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταρίας, τὸ «Βρετάνη» ἐθεωρέτο «όλικὴ ἀπώλεια». Ή πυρκαϊά ἐμπίνετο εἰς τὸ ἐσωτερικόν του και ἔξηπλοῦτο ταχέως εἰς τὰ κατώτερα καταστρώματα. Προεκρίθη τότε η λύσις τῆς προσπάθειας, ή όποιας και ἐπραγματοποιήθη τὴν 12.45 μ.μ. εἰς ἀπόστασιν 8 μιλίων ἀπό τού Σκαραμαγκά και 2 μιλίων ἀπό τῆς ἀκτῆς τῶν Μεγάρων, εἰς τὴν θέσιν «Βασιλικά» τῆς Σαλαμίνος. Μετά τὴν προσάραξιν τοῦ σκάφους, αἱ προσπάθειαι διά τὴν έντοπισιν τού πυρός συνεχίσθησαν, προκειμένου νὰ ἀπεφύγετο η ἀπειλούμενή ἀνάφλεξις τῶν εἰς τὰς δεξαμενάς του καυσίμων. Δύο ρυμουλκά τῶν «Ελληνικών Ναυπηγείων» και τὰ ναυαγοσ-

στικά «Άρμαντόρες», «Άγιος Νικόλαος», «Βεργίκου Φραγκίσκη» και τὸ βοηθητικὸν τού στόλου «Κρυσταλλίδης», παρέμενον καθ' όλον τὸ ἐσπέρας και τὴν νύκτα πρὸς τὴν 9ην Απριλίου, πλησίον τοῦ σκάφους, καταβάλλοντα προσπάθειας διά τὸν περιορισμὸν τῆς πυρκαϊᾶς, ἐνώ δύναμις ναυτῶν και πυρσοθεστικά ὄχηματα εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Σαλαμίνος, είχον λάβει μέτρα διά τὸ ἐνδεχόμενον ἐκρήξεως. Τὴν ἐπομένην, ή πυρκαϊά, παρὰ τὰς κατὰ διαστήματα ἔξαρσεις τῆς, ἐνεφάνι-



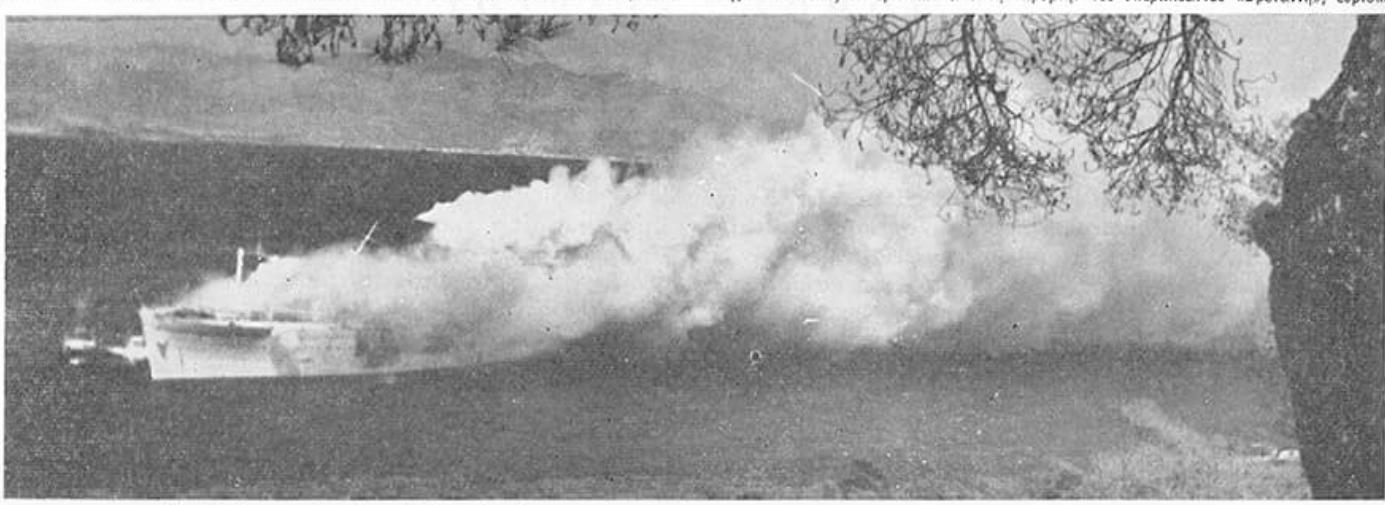
"Εκδηλος ή εἰκὼν τῆς καταστροφῆς ἀπό τῶν πρώτων ὥρων τῆς ἐκρήξεως τοῦ πυρός σεν ψεφοῖν, ηρχισταν δὲ νὰ καίωνται διμαλῶς τὰ καύσιμα, διαφρέοντα ἀπό τάς πλευρικάς δεξαμενάς τοῦ σκάφους. Τὴν ἐσπέραν τῆς 9ης Απριλίου τὸ πῦρ ἐνετοπίσθη εἰς τὴν πρώταν και τὴν πρύμναν, ἐνώ τὸ ύπερωκεάνιον παρουσίας κλίσιν δομιτῶν. Τὴν πρωίαν τῆς 10ης τοῦ μηνὸς ἐπαυσαν νὰ ἀναδύωνται φλόγες ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ πλοίου, συνεχιζόμενης πάντοτε τῆς προσπάθειας τῶν ναυαγοσωστικῶν διά τὴν ταχυτέραν έντοπισιν τῆς πυρκαϊᾶς.

Καὶ μία συγκινητικὴ λεπτομέρεια: Τὴν μεσημβρίαν τῆς 9ης Απριλίου, δὲ εἰχον συμπληρωθῆντα τριάντα ὥραι ἀφ' ής ἐξερράγη τὸ πῦρ ἐπὶ τοῦ ύπερωκεάνιου και ἐνεφάνιζε τούτο τὴν ὄψιν ἀμόρφου ἐκ σιδήρων μάζης, ή Κυανόλευκος ἐκυμάτιζεν ἀθίκτος σχέδον εἰς τὸ στηλίδιον τῆς πρύμνης, διότι, ως διεπιστώθη, διεποτίζετο συνεχῶς, ἀπό τὰ ἐκτοξεύομενα ὕδατα ἐκ τῶν ρυμουλκῶν και τῶν πλωτῶν ἀντλιῶν.

Η ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Τὴν πρώτην ύπερωκεάνην εἰκόνα τῆς καταστροφῆς τοῦ «Βρετάνη» παρέσχον τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» τὸ ἀπόγευμα τῆς 8ης Απριλίου, διά τῆς ἀκολούθου ἀνακοινώσεως τῶν:

«Τὴν δην πρωινήν ἐπεσημάνθη ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας ἀσφαλείας τῶν Ελληνικῶν Ναυπηγείων τοῦ ύπερωκεάνιου «Βρετάνη», εύρισκο-



Τὸ «Βρετάνη» καλυπτόμενον ἀπό πυκνὸν νέφος καπνοῦ ρυμουλκεῖται εἰς τὸν ὄρμον Βασιλικὸν τῆς Σαλαμίνος διά νὰ προσαραγθῇ

μένου δι' ἐπικευάς ἐντὸς τῆς ὑπὲρ ὀρίθ. 1 δεξαμενῆς. 'Ο καπινὸς ἔχει προστασίαν ἀπὸ καμπίνων ἐκ τῶν διατελείμενων διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους τὸ δύον διέτηρε τὸ πλεῖστον μέρος αὐτῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐπισκευῶν. Πρόσθιαν ἔδοθε τὸ σῆμα συνεγερμού, ἵκιντο ποτιζόμενος τὰ πυρσοσβετικά μέσα τοῦ Ναυπηγείου, εἰδοποιήθησαν δὲ ταῦτοχρώνων καὶ αἱ πυρσοσβετικαὶ ὑπηρεσίαι τῆς ναυτικῆς βάσεως Σκαρομαγκά, τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν Ἀθηνῶν, αἱ δόποιαι ταχυτάτα θετεύσονται εἰς Βεβηλεῖαν.

Τὸ πῦρ, τοῦ δόποιος ἡ ἔστια, ὡς ἐξηριθώθη, τύρισκετο εἰς μεγάλην ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ σημείου ἐνθα τὸ συνεργείον τῶν Ναυπηγείων εἰργάζετο ἐπισκευάζον τὰς μηχανάς — μηχανοστοσία καὶ τρόποις — ἐξηπλώθη ταχύτατα. 'Εκριθή ἀναγκαῖα ἡ ρυμούλησης τοῦ σκάφους ἐπέκτη τῆς διέξοδης διὰ λόγους ἀσφαλείας. Πράγματι τὸ «Βρετάνη» φλεγόμενον, ἐρρυματίζεται ὑπὲρ τῶν ρυμούλων τοῦ Β. Ναυτικοῦ, εἰς ὑεμέραν προτίθεμον τῶν Ναυπηγείων, ὅπου συνεχίσθονται αἱ συγκεντρωμέναι προσπάθειαι ὅλων τῶν πυρσοσβετικῶν μέσων. Παρ' ὅλας, ἐν ταυτεῖ, τὰς καταδηλεῖσας προσπάθειας, τὸ πῦρ συνεχίστη, ἐπειδὴ δὲ διεγράφετο κινδύνοι διὰ τὰς ἔγκες ἐγκαταστάσεις καὶ διὸ τὸ ὑπὸ ἐπισκευὴν σκάφη, αἱ ὄρμοισι ὄρχαι καὶ αἱ πυρσοσβετικοὶ ὑπηρεσίαι ἀπέφασαν τὴν ὄποροκρύσιν τοῦ. Τὴν 9.30 πρωινὴν ἥρχισεν ἡ ἐπιχείρησις ἀπομακρύνοντας τοῦ φλεγόμενου πλοίου, ἥτις καὶ ὠλοκληρώθη ἐπιτυχώντας τὰς πρώτας ὄπογεματινάς ὥρας, ὅποτε τὸ πλοῖον προσήραξεν τοῖς εἰς τὰς ἀδαβάς τοῦ ὄρμου Ἀμπελοκείου. 'Εκεὶ συνεχίσθη ἡ προσπάθεια κατασθίσεως τοῦ πρόρος.

Ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς καὶ κατὰ τὴν προσπάθειαν κατασθίσεως τῆς, δεκατρία ἄτομα ὑπέτησαν ἐγκαύματα, μᾶλλον ἐλαφρά, πλὴν ἐνός.

Ἡ ἔκτασις τῶν ζημιῶν τοῦ σκάφους δὲν διεπιστοθή ἀκόμη. Πάντως είναι μεγάλη. Ζημιὰ εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν Ναυπηγείων δὲν ἐπροξενήθησαν.

Αἱ ἀρμόδιαι κρατικαὶ ὄρχαι διεξάγουν ἀνακρίσεις.

ΑΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

'Εξ ἄλλου, ἐκπρόσωπος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας προέδρη τὴν ίδιαν ὥμεραν καὶ πρὶν ἡ προσαραχθῆ τὸ σκάφος, εἰς τὴν ἀκόλουθον ἀνακοίνωσιν:

«Τὸ ὑπερωκεάνιον «Βρετάνη» ἐπεσκευάζετο εἰς τὰς ναυπηγείας Σκαρομαγκά, κατόπιν προσφάτου βλόβης εἰς τὸ μηχανοστάσιόν του. Τὸ πῦρ ἐξεδηλώθη τὰς πρωινὰς ὥρας εἰς τὰ πρυμναὶ διαιρείστασιν, τετελεῖται δὲ στρατηγικά ἐφ ὀλοκλήρων τοῦ σκάφους, παρὰ τὰς καταδηλεῖσας προσπάθειας διά τὸν ἐντοπισμόν του ὑπὸ τῶν διατελεῖν πυρσοσβετικῶν μέσων, τὰ δόποια δὲν ἦσαν ἐνδεχομένως ἐπαρκῆς δι'. Ἐν τούτον μεγάλης χωρητικῆς τοῦ πλοίου. Τὸ «Βρετάνη» ἐπέδει πρόσκοτε τὸν ἀπέτελος δοκιμαστικῶν πλούτων, εἰκενὲς εἰς τὰς δέσμενας τοῦ ὑγρῶν καυσίμων ἐναποθηκευμένην ποσότητα 2.500 τόνων πετρελαίου, ἥτις ἐκριθή ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ἐπικινδύνων, εἰς περιπτώσιν ἀνοφλέξεως, διὰ τὴν ἀσφάλειαν ὀλοκλήρωσην τῆς περιοχῆς. Κατόπιν τούτου, ὁ κεντρικὸς λιμνοτόπης Πειραιῶς καὶ Μαρατίης ἀπό κοινοῦ μετὰ τῶν ἐπιπρόσωπων τῶν ὄλλων ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, ὑντιμετωπίσει τὴν περιπτώσιν καταδυθίσεως τοῦ σκάφους.»

Τὴν νύκτα τῆς 9ης Απριλίου, ἐπίστης, ὑπὸ τῆς Γραμμῆς Εύρωπης - Αὐτοράλιας διενεμήθη εἰς τὸν Τύπον καὶ ἡ δευτέρα αὐτὴ ἀνακοίνωσις:

«Η Γραμμὴ Εύρωπης - Αὐτοράλιας οισθάνεται ὑποχρέων νότια εὐχαριστήση δημοσίᾳ τὴν κοινὴν γνωμὴν ὡς καὶ τὸν Τύπον ὃς τὴν διερμηνεύει διὰ τὴν ζωράριν συγκίνησιν τῶν δόπιων ἐξεδήλωσαν εἰς ἀφορμή τῆς ὀδοκήτους καταστροφῆς τοῦ YK) Κ αὐτῆς «Βρετάνη». Οφεῖται σμός να ευχοριστήσῃ δῆλος τὰς ἀρμοδίως ὑπερρείσεις καὶ ιδιοτάς τοῦ λιμενικοῦ ὄρχος ὡς καὶ τὰ κατὰ ιδιαίτερα δρόγανα αὐτῶν, διὰ τὴν ὀξείαν συνδρομήν την ἀποσέχεν καὶ τὰς ἀπεγγωμένας προσπάθειας τὰς δόποιας κατεβάσιμων πρὸς διάστασιν τοῦ πλοίου τοῦ πλούτου. Εστω καὶ ἂν αἱ προσπάθειαι αὐταὶ ἀποτελέσουν τοῦ πλοίου τοῦ πλούτου της πόλεως μετό τοῦ διδέλφου YK) Κ «Πατρίς» νὰ συνεχίσῃ τὰς τόσους χρησίμους σκάφους της πόλεως μετά την διαδήλωση τοῦ Αὐτοράλιας καὶ τῆς Νίας ἔνικάς ὑπηρεσίας τῆς συνδισώσας τῆς Ελλάδος μετά τὴν Αὐτοράλιας καὶ τῆς Νίας ζηλαδίας.»

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ καὶ πρὸς ἐνημέρωσιν τοῦ κοινοῦ, ἡ ἐταιρία ἐπιθυμεῖ νότια καταστήσῃ γνωστό τὸ ζῆν:

1. Παρὰ τὴν ἔκτασιν τῆς καταστροφῆς, εὐτυχῶς εὑδεμία ἀνθρωπίνη ἀπώλεια ἐπισυνέδη, ἐσημειώθησαν δόμον τραυματισμούς τεσσάρων ὑπερρεών τῶν πλοίου τῆς έξι ὀνός (Μάριο Μπανάτο, φωτογράφος Ιταλοῦ ὑπέρβου) «Παντελίδης».

2. Παρὰ τὰς βαρείας δαπάνας ἡ συνεπόγεται τοῦτο καὶ μολονότι ἡ ἐταιρία θέντωνται νότια θεωρηση σκαρφάλων λόγω ποσφανούς ἀνωτέρας

βίας, προσεφέρθη νότια μεταφέρει δι'. εἰδικῶς ναυλούμενων ἀπροσκοφῶν δαπάναις τῆς καὶ κατ' ἐπίλογον τῶν ἐπιβατῶν εἴτε μεχρις Ἀγγλίας εἴτε μέχρις Αὔστραλίας δῆλους τοὺς ἱκέτους «Ελλάδος» προδεύσαντος ἐπιβατῶν, οἵτινες εἶχον ἀφιχθῆ ἐν «Ελλάδι» καὶ ἐπρόκειτο νότια ἐπιβισθάνων εἰς Πειραιά τοῦ πλοίου διὸ τὴν ματαίωσιν αὐτῶν τῆς 10ης τρεχοντος. 'Εν τῷ μεταξύ καὶ μέχρι τῆς ἀναχωρήσεως των ἡ ἐταιρία φιλοξενεῖ τοὺς ἐν λόγῳ ἐπιβατῶν εἰς ξενοδοχεῖα τῶν Ἀθηνῶν.

Διὰ τὴν ἔξακριθωσιν τῶν αἰτίων τῆς προελεύσεως τοῦ πυρός, ως καὶ τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς δόποιας ἡ πυρκαϊά ἐξηπλώθη ταχέως ἐφ ὀλοκλήρου τοῦ σκάφους, διετάχθησαν ὑπὸ τοῦ υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνακρίσεις, αἱ δόποιαι ἀπέντεσαν εἰς τὸν πλωτάρχην κ. Χρονόπουλον, προκειμένου νά ἐπιληφθῇ τὸ ταχύτερον τοῦ θέματος ἡ ἀνακριτική Επιτροπή Ναυτικῶν Ατυχημάτων.

ΠΡΟΘΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Πέραν ὅμως τῆς δραματικῆς καταστροφῆς τοῦ ὑπερωκεάνιου του, ὁ Οἰκός Χανδρᾶς είχε νά αντιμετωπίσῃ, καὶ κατὰ τρόπον μάλιστα πιεστικόν, τὸ πρόδηλα τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐπιβατῶν, οἱ δόποιοι ἐπρόκειτο νὰ ταξιδεύσουν διὰ τοῦ «Βρετάνη» εἰς τὴν Αὔστραλιαν. Τὸ πρόδηλημα τοῦτο ἐνεφαίνεται ἀπὸ τὴν 28η Μαρτίου, ὅτε τὸ ὑπερωκεάνιον ἐπέστρεψε μὲ τὴν βλάβην εἰς τὰς μηχανάς του εἰς τὸν Πειραιά, ἀκύρων τὸ πρός Σαουθάμπτον τμῆμα τοῦ δρομολογίου του. Παρέστη διά την ἀνάγκη τοτὲ, νά ναυλώθων πέντε αερόπλανα καὶ μία ἀμάξοστοιχια διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ἐπιβατῶν τοῦ πλοίου εἰς Μ. Βρετανίαν καὶ ἀλλας χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἀλλά καὶ διὰ τὴν μεταφοράν 400 εἰσέτη ἀτόμων εἰς Πειραιά, τὰ δόποια ἀνέμενον τὸ «Βρετάνη» εἰς τὸ Σαουθάμπτον, ἵνα ἀναχωρήσουν δι' Αὔστραλιαν. Χάρις εἰς τὰς τέρατσιας δαπάνας καὶ τὴν συστηματικήν προσπάθειαν τῆς διευθύνεσσας καὶ τοῦ πρωστοκού τῆς ἐταιρίας Χανδρᾶ, ἐπετεύχθη ἡ διακίνησις ἐνός τόσου μεγάλου ἐπιβατῶν ἐγκαίρως, ὥστε δύο ἡμέρας πρὸ τῆς καθορισθείσης ἀναχωρήσεως τοῦ «Βρετάνη», γά εὐρίσκονται ἐπιτούσα δόλοι οἱ ἔσ Σαουθάμπτον ἐπιβάτοι.

Μετά τὴν αἰφνίδιαν καταστροφὴν τοῦ σκάφους, πρχιστεῖ νέα καὶ δυσχερεστέρα προσπάθεια διὰ τὴν ἐκ νέου πρωσθήσιν τῶν εἰς τὴν Ελλάδα συγκεντρωμένων ἐπιβατῶν. Μέχρι τῆς 11ης Απριλίου πάντως, οἱ ἀναμένοντες ένοιοι εἶχον πρωσθήθη επειδεῖ πρὸ τοῦ Αὔστραλιαν, εἴτε πρὸ Μ. Βρετανίαν διὰ διαφόρων μέσων ὑπὸ τὰς καλυτέρας καὶ πλέον ἀνέτους συνθήκας. Αἱ κατὰ διαφόρων μέσων ὑπὸ τὰς καλυτέρας καὶ πλέον ἀνέτους συνθήκας. Αἱ κατὰ διαφόρων μέσων ὑπὸ τὰς καλυτέρας καὶ πλέον ἀνέτους συνθήκας.

ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΜΟΝΑΣ

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Βρετάνη», ἐκτοπίσματος 19.400 τόνων, ἐναυπηγήθη τὸ 1952 ὑπὸ τῆς «Γραμμῆς Μαρίτιμες» εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεία Πενού, είχε δὲ ὑποστῆ εύρυτάτας μετασκευάς τὸ θέρος τοῦ 1960 εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Γενούς, ὅτε ἡγοράσθη ὑπὸ τοῦ Οἰκού Χανδρᾶ διὰ νά ενισχύσῃ τὴν τακτικὴν πρὸς Αὔστραλιαν ἐλληνικὴν γραμμήν. Μεταφορικής ικανότητος 1.218 ἐπιβατῶν, ταχύτητος 20 μιλών, διέθετε πολυτελεῖς κοινοχρήστους χώρους καὶ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας δύο καὶ τεσσάρων κλινών, ὡς καὶ καθολικὸν σύστημα κλιματισμοῦ. Διὰ τὴν ἀγοράν καὶ τὴν εὐσέπιαν μετασκευήν του, οἱ Οἰκός Χανδρᾶ είχε δαπανήσει τὸ ποσὸν τῶν τριών ἐκατομμυρίων λιρῶν Αγγλίας.

Τὸ «Βρετάνη» ἐξετέλει ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1961 τέσσαρα κυκλικά ταξίδια ἐτησίως πρὸς Αὔστραλιαν, μὲ ἀφέτηριαν τὸ Σαουθάμπτον καὶ ἐνδιάμεσον προσεγγίσιμον τὸν λιμεναῖ τοῦ Πειραιῶς, ἐνώ είχε ναυλωθῆ διὰ μίαν τετρατάξιαν εἰς θερινὰς περιοχής εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Καραϊβικῆς. 'Απὸ τῆς δρομολογίσεως του εἰς τὴν γραμμήν τῆς Αὔστραλιας, τὸ δεύτερον αὐτὸν ὑπερωκεάνιον τοῦ Οἰκού Χανδρᾶ, είχε καταστῆ ἐν ἐκ τῶν πλέον προτιμωμένων πλοίων διὰ τοὺς Αὔστραλους τοὺς κατευθυνομένους πρὸς τὴν Εὐρώπην.

ΕΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ ΒΑΣ. Ε. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΝΑΥΠΗΓΟΥ - ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΤΟΥ Ε. Μ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΒΡΑΒΕΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ ΤΟΜΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΗΖΕΑ ΚΑΙ ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΔΟΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ: Περιγραφή καὶ διάταξις. Στοιχεῖα ἐκ τῆς θεωρίας τῶν μηχανῶν. Καύσιμα καὶ καύσιται εἰς τὰς μηχανάς Ντηζελ. Διασκορπισμὸς καὶ ἔγχυσις τοῦ καυσίμου. Στοιχεῖα ἐκ τοῦ υπολογισμοῦ τῶν μηχανῶν. Στοιχεῖα ἐγκαταστάσεις τῶν μηχανῶν. Βοηθητική ἐγκαταστάσεις τῶν μηχανῶν. Λιπάνσεως, ἔξαγωγής. Τύποι ναυτικῶν μηχανῶν Ντηζελ. 'Η ἐπὶ τῶν πλοίων ἐγκατάστασις καὶ τύποι αεριοστροβίλων. 'Ελληνοαγγλικὸν καὶ Αγγλοελληνικὸν εύρετηριον.

ΣΕΛΙΔΕΣ 700 **ΣΧΗΜΑΤΑ 322**

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΩΛΗΣΙΣ: ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟΝ ΑΦΩΝ ΛΙΟΝΤΗ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Βασ. Κωνσταντίνου καὶ Τσαμαδού

ΠΕΝΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ

Μία εισέτι φυσιογνωμία, έξι έκεινων πού έσφράγισαν με τὸ ήθος, τὴν ἄρετην καὶ τὴν φιλοσοφημένη σκέψιν των, ὀλόκληρον τὴν ναυτικήν μας οικογένειαν, ἔξελιπε τὴν Ἰην 'Απριλίου εἰς τὰς Ἀθήνας. Ήρυθρή περαιτέρω τὸ μέγα κενὸν ποὺ κατέλιπε πρὸ τριετίας ὁ θάνατος τοῦ Παναγῆ Γιαννουλάτου.

Διότι καὶ ὁ 'Αντώνιος Δημάδης, ἡ προσωποποίησις τῆς ἀνθρωπίνης ἀγάθοτος, εἶχε τὴν δύναμιν καὶ τὸν τρόπον νὰ χρησιμοποιεῖ τὸν πλούτον του, ὅχι διὰ τὸν ἑαυτὸν του, ἀλλὰ ἀποκλειστικῶς διὰ τοὺς ἄλλους. 'Υπερκόντιστε τὴν εὐαγγελικήν περικοπήν, συμφωνῶς πρὸς τὴν ὅποιαν «εὐκοπώτερον διελθεῖν κάμηλος ἐκ τριμαλιάς ραφίδος ἢ πλουσίος εἰσελθεῖν εἰς τὴν Βασιλείαν τῶν Οὐρανῶν». Καὶ ἔζη εἰς τὴν Βασιλείαν τῶν Οὐρανῶν μὲ τὴν εὐρείαν ἥθική της ἔννοιαν, ὁ 'Αντώνιος Δημάδης, ποὺ πρὶν ἡ ἔγκασταλείψῃ τὰ ἐπίγεια. Καθημερινὸν τοῦ ἔργου, ἡ ἀνακούφισις τοῦ πόνου, ἡ παρηγορία, ἡ ἐνίσχυσις, ἡ συγγνώμη πρὸς τὸν συνάνθρωπον, ὑπὸ τὴν ἀδιστέραστον κάλυψιν τῆς γνησίας χριστιανικῆς σεμνότητος. Οὐδεὶς ἐπληροφορήθη ποτὲ ἀπὸ τὸν ἴδιον, πῶς ἡσκει τὴν φιλαληλίαν. Ἐκτὸς τῆς συμμετοχῆς του εἰς τινὰ κοινωνικά καὶ θρησκευτικά ἰδρύματα, ἡ κυρία καὶ οὐσιαστικὴ δραστηριότης του, ἥτοι φανερά μόνον εἰς τὸν Θεόν. Παρὰ ταῦτα οἱ πάντες ἐγνώριζον τὸ πόσον ἀνοικτῆ ἥτοι ἡ καρδία του καὶ αἱ χειρεῖς του διὰ τὸν πλησίον,



τὸν ἔχοντα ἀνάγκην. "Οταν κάποτε κλέπτης διέρρηξε τὴν οἰκίαν του καὶ συνελήφθη δραδύτερον ὑπὸ τῆς 'Αστυνομίας, ὁ 'Αντώνιος Δημάδης ἥρηθη νὰ συγκατατεθῇ εἰς τὴν δίωξιν του, ἔξητησε καὶ τὸν ἔλαβεν ὑπὸ τὴν προστασίαν του, διὰ νὰ τὸν ἐνισχύσῃ οικονομικῶς, νὰ τὸν εὔρῃ ἐργασίαν, νὰ τὸν ἀποκαταστήσῃ μετ' οὐ πολὺ, χρήσιμον καὶ τίμιον μέλος τῆς κοινωνίας.

Εἰς τὴν θαυμαστήν, τὴν ἀπίθανον διὰ τὴν ὑλιστικήν ἐποχήν μας, φυ-
χικήν αὐτὴν ὡριμότητα, ἔφθασεν ὁ μεταπότας ἐφοπλιστής διὰ τῶν ἔ-
ξαιρέτων δεσμών του, ἀλλὰ καὶ διὰ τοῦ μεγάλου πατρικού πόνου. Ο θάνατος τοῦ οὐσίου του, μοναδικοῦ του τέκνου, κατὰ τὸ 1943, ὅτε οὗτος ὑπηρέτει ὡς ἀξιωματικὸς τῆς R.A.F., εἰς μίαν πολεμικὴν ἀποστολήν, ἀπετέλεσε τὴν ὀφερμὴν διὰ νὰ δραστηριοποιηθῇ καὶ νὰ ἔξωτερικευθῇ εἰς μεγάλην ἔκτασιν, ὁ πλουσίος καὶ θαυμά-
σμός του.

'Ο 'Αντώνιος Δημάδης ἐγεννήθη τὸ 1888 εἰς τὰ Δαρδανέλλια, εύθὺς δὲ μετὰ τὰς ἐγκυκλίους σπουδάς του, ἡκολούθησε τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελ-

ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελούς κατασκευῆς καὶ ΔΥΟ ΚΑΤΑΣΤΗ

ΜΑΤΑ ἐνοικιάζονται εἰς τὸ ἐνταῦθα καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Λυ-
κούργου 6 νεόδμητον μέγαρον.

Πληροφορίαι παρὰ τῷ θυρωρῷ τοῦ μεγάρου.

μα, ὑπηρετήσας ὡς ὀνθυποπλοίαρχος εἰς τὰ σκάφη τῆς γυνωστῆς πα-
λαιᾶς ναυτικῆς ἔταιρίας Σαλιάρη. Εἰς ἡλικίαν μόλις 20 ἔτῶν, ἀνέ-
λαβεν ὡς πλοιάρχος τὴν διακυβέρνησιν τοῦ πλοίου «Νεγροπόντης».

Περὶ τὸ 1940, μετὰ ἀπὸ 22 ἔτη, ὁ πλοιάρχος 'Αντώνιος Δημάδης, εἰσήρχετο εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν σίκογένειαν, συνεργαζόμενος μετὰ τῆς ἔταιρίας τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ, τῆς ὁποίας δραδύτερον ἀνέλαβε τὴν διεύθυνσιν εἰς τὸν Πειραιά καὶ διετήρησεν παραλλήλως μὲ τὴν ιδικήν του ἐπιχείρησιν.

Τὸ 1949 ὁ 'Αντώνιος Δημάδης ἔξελέγη σύμβουλος τοῦ Ναυτικοῦ 'Ε-
πιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος, τοῦ 1953 πρόεδρος αὐτοῦ, θέσιν εἰς ἥν
ἐπανειλέγετο παμφηφεὶ ἔκτοτε καὶ μέχρι τοῦ θανάτου του. Αἱ ὑπη-
ρεσίαι τοῦ μεταστάντος τόσον εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον ὅσον καὶ
εἰς τὴν «Ενωσην Ἐφοπλιστῶν, ὑπῆρξαν μεγάλαι. 'Η ὄρθη, φωτεινή, ἀν-
τικειμενική σκέψις του, ἡ ἀπέραντος πείρα του, ὡς καὶ τὸ μεγάλο
ἥθικόν του κύρος, συνέδαλον πολλάκις εἰς τὴν ἐπιτυχῆ ἀντιμετώπισιν
γενικωτέρων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας.

Ο 'Αντώνιος Δημάδης, μετὰ τοῦ ὄποιου τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά»
συνεδόντο διὰ μακρᾶς καὶ στενῆς φιλίας, ἀπελθὼν ἐκ τοῦ Κόσμου τοῦ
κατέλιππε τὸ δυναπλήρωτον κενόν, τὸ ὄποιον ἀφήνουν μόνον
οἱ ήθικοί ταγοὶ εἰς μίαν τάξιν καὶ μίαν κοινωνίαν.

Ο ΕΠΙΚΗΔΕΙΟΣ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΥ

'Ο νεκρὸς τοῦ 'Αντωνίου Δημάδη, ἐκδεύθη ἐν μέσῳ ἐκδηλώσεων θλί-
ψεως καὶ εἰλικρινῶν πένθους τῶν ἐκπροσώπων τῆς ναυτικῆς μας οικο-
γενείας καὶ ἐπιλέκτων μελῶν τῆς κοινωνίας τῶν δύο πόλεων, τὸ ἀπό-
γευμα τῆς 2ας Ἀπριλίου ἐκ τοῦ ναοῦ τοῦ Ἀγίου Κωνσταντίνου τοῦ
Πειραιῶς. Εἰς τὴν νεκρώσιμον ἀκολουθίαν παρέστησαν ὁ 'Υπουργός τῆς
Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σ. Κωτιάδης, ὁ 'Υφυπουργός τῶν Οἰκονομι-
κῶν κ. Δ. Ἀλιπράντης, ὁ τέως 'Υπουργός κ. Κ. Ἀνδριανόπουλος, ὁ ναύ-
αρχος κ. Π. Θεοχάρης, οἱ διευθυνταί τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἐκ-
πρόσωποι τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων.

Τὸν νεκρὸν ἀπέχαιρετησεν ἐκ μέρους τῆς 'Ενωσεως Ἐφοπλιστῶν, ὁ
κ. 'Ανδρέας Λαϊμός, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου, ὁ κ.
Ν. Καδούνιδης καὶ καὶ μέρους τῆς ἔταιρίας Στ. Λιβανοῦ ὁ κ. I. Ζαν-
νάρας. 'Ο κ. 'Ανδρέας Λαϊμός είπεν τὰ ἔξι:

«Τὴν κρίσιμον αὐτὴν ὥραν, ποὺ ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία διεξάγει
τὴν μάχην τῆς ἀπιώσεως της καὶ χρειάζεται τὴν πύκνωσιν τῶν φαλάγ-
γων της για νὰ νὰ τὴν κερδίσῃ, φεύγει ἀπό τις γραμμές μας ἔμπειρος
καὶ χαλκέντερος μαχητῆς· ὁ καπετάν 'Αντώνιος Δημάδης· ὁ ἀπό τῆς γε-
φύρας τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος, ἀπό ἔτῶν ἐπισκοπῶν
τὸ πέλαγος τῶν θαλασσινῶν μας πεπρωμένων καὶ πηδαλιούχων, χωρὶς
στραβοτιμονίες, στὴν ὄρθη πορεία πλεύσεως. Καὶ ὁ ἀπό τῆς κουβέρτας
τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν ἀκοίμητα φρουρῶν τὴν ἀνταγωνι-
στικότητα τοῦ ἐλληνικοῦ καραβίου, ποὺ είναι ἡ ρίζα καὶ ἡ οὐσία τοῦ
ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος καὶ ὁ ἀπούσιος ἄρτος καραβοκυραίων
καὶ ναυτεργατῶν.

«Ἄυτὸς ὡς «βισυληφόρος ἀνήρ» τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὑπῆρξεν ὁ
πρακείμενος νεκρός, τὸ φέρετρον τοῦ ὄποιου μὲ καταφανή θλίψιν περι-
στοιχίζομεν σήμερον. Σὰν θαλασσινὸς καὶ σὰν καπετάνιος ὑπηρέτησεν
εύδοκιμα καὶ τὴν πλοιοκτησία καὶ τὰ πληρώματα, τῶν ὅποιων ὑπῆρξεν
ἀληθινὸς στοργικὸς πατέρας. Σὰν χριστιανὸς εὐλαβικὰ καὶ πιστὰ καὶ
ἀφωσιώμενα ἔτησε τὴν εὐαγγελικὴν ρήματα καὶ τὶς ἀποστολικὲς διδα-
χές καὶ ἀπέδαινεν ὁ «ἴλαρδος δότης» πρὸς τὸ ἀγαθόν, ὡς τὸν καθυπαγ-
ρεύει ὁ Παῦλος. Στὴν ἐκκλησία δὲ εὑρίσκεται τὴν παραμυθίαν ἀπὸ τὶς πι-
κρίες τῶν ἔγκοσμιών. Σὰν οἰκογενειάρχης, ἡτοί ἀπό τὰ ὑποδείγματα
ποὺ ἀραιώνονται σιγά - σιγά ἀπὸ τὴν κοινωνία μας, χωρὶς φεύ ἀναπλή-
ρωσιν. Καὶ τέλος, σὰν «Ἐλληνας, ὑπῆρξεν ὁ πονεμένος πατέρας, ὁ δοκι-
μασθεῖς μὲ τὴν θυσίαν τοῦ μονογενοῦς υἱοῦ στὸν βωμὸ τῆς Πατρίδος.

«Κατ' ἐντολὴν τῆς Ε.Ε.Ε. διερμηνεύει τὴν θλίψιν καὶ τὴν βαθυτάπτην δύ-
δυνην τῆς πρὸς τὴν ἐρίτιμον συνοδοτήρον τῆς ζωῆς τοῦ 'Αντωνίου Δη-
μάδην καὶ ὑποβάλλει ἔν δύναματος τῆς τὰ βαθύτατα συλλυπητήριοι τῆς
καὶ ἀς ἐπιτραπῆ εἰς τὴν ταπεινότατή μου, ὡς Χιώτη πρὸς τὴν σεπτήν
Χιώτισσα δέσποινα, τὴν Χαροκαμένην μητέρα, νὰ τῆς ἀσπασθῶ τὸ χέ-
ρι, συμφωνῶντας την, αὐτὴν τὴν ὥραν ποὺ ὁ πόνος τοῦ ἀπόχωρισμοῦ
ἀπὸ τὴν πιστὴν καὶ ἀφωσιώμενην συντροφιάν της τῆς φέρει εἰς τὴν ἐπιφά-
νειαν τὸν πόνον τοῦ χαμένου της μονάκριβου παιδιού. Καὶ τέλος, ἔν δύ-
ματος τῆς Ε.Ε.Ε. ὑποκλίνομαι πρὸ τοῦ φερέτρου σου, ἀγαπητέ μας συ-
νέδελφε καὶ καταθέτων τὸν φόρον τιμῆς εἰς τὴν ἀγαθήν σου μνήμην, σου
ἀπειδύνω τὸ ὑπότατον χάρι!

»Τὸ οὐράνιο σου ταξίδι κατεύδιο, καπετάν 'Αντώνη.

Κατὰ τὴν ἐκφορὰν τῆς σφραγίδος τοῦ 'Αντωνίου Δημάδη ἐκ τοῦ ναοῦ,
ἀπέδωσε τιμᾶς ἄγημα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES C^o, LTD.

SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ - B. M. KAWAI

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑ-
ΝΗΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΞΠΛΗΡΕΤΗΣΙΣ, ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ
ΠΟΙΟΤΗΣ, ΧΑΜΗΛΑ ΤΙΜΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ
ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

Tel. (20) 2574, 4493
Mails: P. O. Box 231
Kaigan-dori, Naka-ky, Yokohama, Japan

No. 1, 1-home,
Cable Address
Kagoshima, Naka-ky, Yokohama, Japan

How often did you see this flying drum?

Just as often as you have seen all the work
that Pieter Schoen does for you unseen: never!
This invisible work is the constant research
and control that make Pieter Schoen's
marine paints so reliable.

(BvH)



Pieter Schoen & Zoon Ltd.



Since 1722

Marine Paints Rotterdam Holland

Service and deliveries
in the United States
by Devoe and Raynolds Co. Inc.

ΤΑ ΕΥΛΟΓΗΜΕΝΑ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ,, ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΖΟΦΕΡΟΝ ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΕΜΠΕΡΙΣΤΑΤΩΜΕΝΗ ΑΓΓΛΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ

Τὴν σημερινὴν καὶ τὴν αὐριανὴν θέσιν τοῦ «λίμπερτυ» καὶ τῶν ὄλων ὁμοιοτύπων πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν ἀναλύει ἡ κατωτέρω μελέτη τοῦ γνωστοῦ διὰ τὰς ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων διενεργουμένας ἐρεύνας Γραφείου «Οὐέστον», τοῦ Λονδίνου.

Τὸ κύρια ἀποστάσματα αὐτῆς δημοσιεύμενον κατωτέρω. Τὸ θέμα ἀμεσωτάτα — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἐξ ὀλόληρου — ἐνδισφέρει τὸν ἑλληνικὸν ἔφοπτοισμόν. Ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας (ξηροῦ φορτίου) κατὰ τὰ 55% αὐτῆς εἶναι συγκεκροτημένη ἀπὸ σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὸ μέλλον αὐτῆς καὶ ἡ πλήρης τῶν ναυτικῶν μας ἀπασχόλησις ἐν πολλοῖς ἔξαρταται ἀπὸ τὴν τύχην, ποὺ θὰ ἔχουν, τὰ ἐν λόγῳ σκάφη.

Οἱ ἀριθμοὶ τῆς μελέτης «Οὐέστινφορμ», ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν, εἶναι ὀπωσδήποτε ἑλλιπεῖς. Περισσότερα τῶν ἀναφερομένων εἰς αὐτήν εἶναι τὰ ἀνήκοντα εἰς «Ἐλληνας (653 σκάφη, 4.622.168 τ. γκρός).

Τῶρα τελευταῖς, οἱ «Ἀγγλοι καὶ οἱ Σκανδινανοί ἥρχισαν κατανοῦντες τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπὶ διεθνοῦς δάσκαλης συνεργασίας, ἵνα τὸ ἀντιοκονομικὸν πολεμικῆς ναυπηγήσεως τοννᾶς ἀποσυρθῇ τῆς ὑπηρεσίας διὰ τῆς ἐπιδοτησίας τῶν ἔξερχομένων σκαφῶν. Εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆς ἀποσκοπεῖ καὶ ἡ μελέτη, τὴν ὅποιαν κατέριπτε τὸ Γραφείον «Οὐέστον». Τὰ συμπεράσματά της καταλήγουν εἰς τὴν σύστασιν τῆς προσωρινῆς τῶν «Ἐλλήνων ἔφοπτοιστῶν, τῶν διαχειρίζομένων τὰ «λίμπερτυ», εἰς τὸ σχέδιον τῆς συνεργασίας. Εὐχῆς ἔργον θὰ ἦτο ἡ ἐπιτυχία τῆς προσπάθειας αὐτῆς, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς πλήρους ἀποζημιώσεως τῶν ἔξερχομένων.

* * *

Δὲν είναι ἀκόμη δυνατὸν — ἀναφέρει ἐν προοιμίῳ ἡ μελέτη — νὰ γραφῇ ἡ νεκρολογία τῶν λίμπερτυ, μολονότι αἱ ἡμέραι τῶν ἐν λόγῳ πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν ἔχουν παρέλθει καὶ ἡ ἀξία των ραγδαίων ὑποχωρεῖ. Κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1961 τὰ λίμπερτυ ἐνεφάνισαν μεγάλην ζήτησιν καὶ ἥδηνταν η παλιθύων γύρω τῶν 150.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1962 ἡ ἀνωτέρω τιμὴ κατέπεσεν εἰς τὰς 80.000 λιρῶν, διὰ νὰ μειωθῇ περαιτέρω εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους εἰς 50.000 λιρῶν μόνον, ἐνῷ ἡ ἀξία των πρὸς διάλυσιν ἐν Εὐρώπῃ ἦτο δολιγωτέρα τῶν 20.000 λιρῶν. «Ηδη, πλείστα δῆσα λίμπερτυ εύρισκονται παραπλισμένα καὶ καλύπτουν τὰ 80% τῆς ἀργύρους τράπου χωρητικότης. Εἶναι ὅθεν παράδοξον, ὅτι ἔξαρσίσια καὶ πλέον λίμπερτυ τελούν ἀκόμη ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀλλ' ἐκ παραλλήλου εἶναι ἀλλόθες, διὰ δύνανται, ίσως, νὰ θεωρηθοῦν τὰ λίμπερτυ ως τὰ κατάλοιπα τοῦ στόλου τῶν τράπων τὴν κατατάξην τῶν ναυλαγοράν τῶν τράπων.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ Ινν ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1963

(Οἱ ἀριθμοὶ εἰς 1000άδας τόννων d.w.)

Ἀμερικ. ναυπηγήσεις Ἀγγλ. καὶ Καναδ. ναυπηγ. Σύνολον

ΑΡΓΟΥΝΤΑ :	'Αρ. Τ. γκρ. T. d.w.'Αρ. Τ. γκρ. T. d.w.'Αρ. Τ. γκρ. T. d.w.		
Ἐν ύπηρεσίᾳ	408 2949 4381	202 1440 2093	610 4389 6474
Ἐλλείπει ἐργασίας	165 1190 1767	74 524 772	239 1714 2539
Διά λόγους τεχνικούς	19 137 204	14 100 147	33 237 351
Σύνολον	592 4276 6352	290 2064 3012	882 6340 9364

Περιλαμβάνονται εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα λίμπερτυς ἐργάζομενα ως τράπως ἡ ἀνήκοντα εἰς ἑταῖριας σκαφῶν τράπως. Ἀντιθέτως, δὲν περιλαμβάνονται δῆσα λίμπερτυς ἀπασχολούνται εἰς τακτικὰ γραμμάτας καὶ δῆσα ἀνήκουν εἰς τὸν κρατικὸν ἔφοδρικὸν στόλον τῶν Ἡνωμένων Πόλιτεών. Ἐκ τῶν ὑπαρχόντων τὴν Ινν Ιανουαρίου ἔ.ἔ. 882 ἐν συνόλῳ λίμπερτυς, τὰ 2)3 (592 σκάφη) εἶναι ἀμερικανικῆς ναυπηγήσεως κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, τὸ δὲ 1)3 ἀναφέρεται εἰς σκάφη παραπλησίων τύπων, ναυπηγήθεντα καὶ αὐτὰ κατά τὴν πολεμικὴν περίοδον εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν καὶ τὸν Καναδάν. Πλέον τοῦ ¼ τοῦ συνόλου εἶναι παρωπλισμένα, οἱ δὲ πλοιοκτῆται τῶν δὲν φαίνονται διατεθεῖμένοι νὰ τὰ πωλήσουν πρὸς διάλυσιν, σχι μόνον διότι αἱ τιμαὶ τῶν παλαιοσιδήρων δὲν εἶναι ἐλκυστικαί, ἀλλὰ κυρίως διότι ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ χάλυβος εἶναι κατωτέρα τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος τῶν χαλυβουργείων καὶ οὕτως ἡ ζήτησις διὰ παλαιοσιδήρων εἶναι περιωρισμένη, μὲ συνέπειαν νὰ τηρῶνται αἱ τιμαὶ εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Οἱ πλοιοκτῆται, πάντως, διατηροῦν τὴν ἐν λόγῳ πολε-

μίκης κατασκευῆς χωρητικότητα ἐμφορούμενοι ἀπὸ σχετικήν τινα αἰσιοδοξίαν διὰ τὸ μέλλον. Θεωροῦν, δηλαδή, ὅτι ἀξίζει τὸν κόπον νὰ τηροῦν ἐν ἀργίᾳ τὰ λίμπερτυς, μὲ τὴν ἐπλιθαίνεται μελλοντικῆς ἀναβιώσεως τῆς ναυλαγοράς. Τὰ κρατοῦν, ὡς ἐφεδρικά, ἔτοιμα νὰ τὰ ρίψουν εἰς τὴν ἀγοράν, ὅταν δὲν θὰ ὑπάρχουν διαθέσιμα ταχύτερα καὶ περισσότερον συγχρονισμένα σκάφη ἡ δῆση — ὅταν θὰ ὑπάρχῃ ἐποχική τις ζήτησις εἰδους τινὸς μεταφορῶν ἡ — τέλος — ἀνὶ πολιτικὰ περιστάσεις χρειασθοῦν σποκλειστικῶς σκάφη μὲ ἀπασχολημένα εἰς κανονικὰ μεταφοράς. Εἰς τὸ μέλλον ὅμως εἶναι ἀτίθανον, ἂν τὰ παρωπλισμένα αὐτὰ σκάφη θὰ δυνηθοῦν νὰ ἀποδῶσουν κέρδη. Ἐπὶ πλέον, ἐλαχίστη ὑφίσταται προοπτική διογκώσεως τῶν ἔργασιών εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἂν δὲν ἀποσυρθοῦν ὄριστικῶς τὰ παραλίκα ταῦτα σκάφη.

“Οπως ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ παρατιθέμενου κατωτέρω πίνακος, τὰ πλεῖστα τῶν λίμπερτυς κατεσκευάσθησαν κατὰ τὰ ἔτη 1943 καὶ 1944. Τὸ ἀρχιστόρεον τοῦ τύπου τούτου σκάφους, τελοῦν ἀκόμη ἐν ὑπηρεσίᾳ, εἶναι ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου καὶ ἡ ναυπηγήσις του χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1941. Τούτο, κατὰ τοὺς τελευταῖς τρεῖς μῆνας τοῦ 1962, ἔξετελει ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς εἰς Βραζιλίαν, ἀλλ' ἔκτοτε ἐπανήλθεν εἰς τὴν Εὐρώπην προσεγγίσαν εἰς Μπιλμπάο καὶ Γκιγιόν, τελευταῖς ὅμως προσήρξε.

Τὰ 57% καὶ πλέον τοῦ στόλου τῶν λίμπερτυς ὑπερέδησαν τὴν εἰκοσατῇ λιλικίαν καὶ ἔτερο 34% θὰ φθάσουν εἰς τὸ δριον τοῦτο τὸ προσεχὲς ἔτος. Οὐσιαστικῶς, δύναται τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ὀλόληρος ὁ στόλος εὐρίσκεται διαίνουν στὸν πλέον κρίσιμον περίοδον τοῦ βίου παντὸς πλοίου, διότι αἱ ἐπιθεωρήσεις τῶν εἰκοσατέοντος λιλικίας σκαφῶν εἶναι λίαν δαπανηραί. “Αν πλοῖον τι συνεπλήρωσε τὴν ἐπιθεωρήσιν του ἀνευ περιπλοκῆς τίνος ἐκτεταμένων ἐπισκευῶν, τότε ὁ πλοιοκτῆτης εὐρίσκεται εἰς ἐκτάκτως ικανοποιητικὴν θέσιν, διότι ἔχει πλοῖον ἀξιόπλοου, μὲ μικρὸν τὸ κόστος τῆς ἀποσβέσεως τοῦ σκάφους. Δύναται δὲ ἐφοπλιστής οὗτος νὰ προσφέρῃ ναῦλον συναγωνιστικὸν διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ πλοίου του. “Ολα ὅμως τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως παλαιάτα σκάφη δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιπλέσουν ἐπὶ μακρόν. Οὔτω, μετὰ τὸ 1964, πρέπει νὰ ἀναμένεται, ὅτι θὰ παραστῶνται μάρτυρες πολλῶν μεταβολῶν εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν διαφόρων ἀνὰ τὸν Κόσμον στόλων τράπων σκαφῶν. Νέα ἐμπορεύματα δύνανται νὰ πωληθοῦν μόνον, ἐάν εἶναι καταναλώσιμα. Τὸ αὐτὸν συμβαίνει καὶ μὲ τὰ πλοῖα. “Οταν ἔνα πλοῖον ὑπερβῇ τὴν χρησιμοτέραν περίοδον τοῦ βίου του, δύναται ν' ἀντικατασταθῇ διά νέου. Η λιλικία τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ λίμπερτυς, τῶν παρωπλισμένων ἐλλείψει ἔργασίας καὶ τῶν ἀργούντων ἐκ τηνεκτικῶν λόγων, δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα (εἰς 1000άδας τ. d.w.):

* Αμερικ. ναυπηγήσεως Βρεταν. καὶ Καναδ. ναυπ. σεως Σύνολον
*Ἐν ύπηρεσίᾳ . . . Πλοίοι Τ. γκρ. Τ. d.w. Πλοίοι Τ. γκρ. Τ. d.w.

1941	1	7	11	19	135	197	20	142	208
1942	39	282	419	42	300	435	81	532	854
1943	195	1409	2094	67	478	694	262	1887	2788
1944	147	1062	1578	51	364	529	198	1426	2107
1945	23	189	279	23	163	238	49	352	517

408 2949 4381 202 1440 2093 610 4389 6474

‘Αφ’ ἔτερον τὰ ἀργούντων λίμπερτυς ἐλλείψει ἔργασίας ἡ διὰ τεχνικούς λόγους παρέχουν τὴν κατωτέρω εἰκόνα διὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν:

* Αμερικ. ναυπηγήσεως Βρεταν. καὶ Καναδ. ναυπ. σεως Σύνολον
Ναυπήγη. Πλοίοι Τ. γκρ. Τ. d.w. Πλοίοι Τ. γκρ. Τ. d.w.

1941	1	7	10	3	21	32	4	28	42
1942	17	122	181	10	70	103	27	192	284
1943	80	577	858	35	247	364	115	822	1222
1944	72	521	772	32	228	336	104	749	1108
1945	14	100	150	8	58	84	22	158	234

184 1327 1971 88 624 919 272 1951 2890

‘Απὸ ἔτερον ἐξ ἀλλού πίνακα προκύπτει, ὅτι ἐπὶ συνόλου 272 παρωπλισμένων λίμπερτυς, τὰ 99 εἶναι ἐλληνικά. Πλείστα ἐπίστης τῶν ὑπὸ σημαίας Λιβάνου, Λιβερίας καὶ Παναμᾶ λίμπερτυς ἀνήκουν εἰς ἑταῖριας, εἰς τὰς ὁποῖας δεσπόζουν ἐλληνικά συμφέροντα. ‘Ο ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ τὰς τέσσαρας ταῦτας σημαίας παρωπλισμένων σκαφῶν ἀναφέρεται εἰς 191(*) καὶ καλύπτει τὰ 70%, ως ἔγγιστα, τῶν ἀργούντων λίμπερτυς.

(*) Περισσότερα εἶναι τὰ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας παρωπλισμένα.

Τηλέγρ. Δ/νσις: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Σύρου

Τηλέφ. 6-34 & 4-04

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Χ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΣΥΡΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ: ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α. Ε.

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ - ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ - GAS FREE

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙ' ΑΣΚΩΝ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΔΙ' ΑΡ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ TRANSIT:

ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ Β.Ρ. - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ RED · HAND · ΥΑΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

Εκ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐπίσης τὰ 50% εἶναι ἀλληγοριῶν συμφερόντων. Οἰδῆποτε, συνεπώς, ἀπόφασις ληφθεὶσαν ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν περὶ τῆς ἔργασίας η̄ τῆς διαθέσεως τῶν σκαφῶν τούτων, θά εἰχεν, ως εἶναι βέβαιον, βαθύτατον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς. «Η εὐθύνη των εἶναι μεγάλη. Κρατοῦντες τόσον πολλά σκάφη ἐν παροπλισμῷ καὶ ἀναμενούντες νὰ τὰ χρησιμοποιήσουν ὅποτεδηποτε ηθελε παρουσιασθή εύκαιρια, ὀλίγην ἔχουν τὴν πιθανότητα, διτὶ θὰ ὑποχρεώσουν τοὺς ναυλωτὰς νὰ πληρώσουν ἐπὶ πλέον ναύλους, διότι οὐδέποτε θὰ ὑπάρχῃ σπάνις πρὸς χρησιμοποίησιν χωρητικότητος λίμπερτυς. «Η τοιαύτη ὑπερπροσφορά τονάζεκράτησε καθ' διον τὸ 1962 τὰς τιμὰς τῶν ναύλων εἰς χαμηλή ἐπίτεδα. Δὲν εἶναι καθόλου πιθανόν, διτὶ οἱ ναυλωταὶ θὰ εὑρέθων, κατὰ τὸ ὅμεσον μέλλον, εἰς ἀσθενεστέρων θέσιν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας. Οἱ Ἑλλήνες ὅμως πλοιοκτήται δέν εἶναι οἱ μόνοι, οἱ ἑντελῶς ὑπέχοντες τὴν εὐθύνην, διότι Βρετανοὶ καὶ Ἰταλοὶ μετέχουν τοῦ στόλου τῶν λίμπερτυς, μὲ ποσοστὸν ἀνὰ 10%.

«Η κατανομὴ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ λίμπερτυς εἰς τὰς κυριωτέρας σημαίας ἔχει ὡς ἔξης διὰ τὰ ἀμερικανικής, ἀγγλικής καὶ καναδικής ναυπηγήσεως (εἰς 1000άδας τόνων):

Σημαῖα	Πλοΐα	Τ. γκρ.	Τ. ἀν.	Σημαῖα	Πλοΐα	Τ. γκρ.	Τ. ἀν.
Ἡνωμ. Πολιτ.	25	181	268	Λιδάνου	48	345	507
Ἀγγλική	64	460	659	Λιδερίας	118	848	1262
Κίνας	14	101	148	Παναμάρ	70	504	744
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	147	1061	1569	Τουρκική	13	93	134
Όνδούρας	3	22	32	Γιουγκοσλ.	18	130	192
Ιταλική	62	442	664	Λοιποί	28	202	295

Γενικὸν σύνολον 610 4389 6474

«Ἄφ' ἔτερου τὰ ἀργούντα ἔλλειψει ἔργασίας η̄ ἐκ τεχνικῶν λόγων δεῖκνυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα, ως πρὸς τὴν κατανομὴν των κατὰ σημαίας:

Σημαῖα	Πλοΐα	Τ. γκρ.	Τ. ἀν.
Ἡνωμ. Πολιτ.	12	86	129
Βρετανική	23	164	238
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	99	712	1054
Όνδούρας	1	7	10
Ἰταλική	34	242	365
Λιδάνου	10	72	106
Λιδερίας	59	423	628
Παναμάρ	23	165	244
Κίνας	1	7	11
Λοιποί	10	73	105
Σύνολον	272	1951	2890

Κατὰ τὰ πέντε παρελθόντα ἔτη, 67 λίμπερτυς ἔργαζομενα ὡς τράμπς καὶ μὴ περιλαμβανόμενα εἰς τὸν ἐφεδρικὸν στόλον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἐπωλήθησαν, ως ἐγνώσθη, πρὸς διάλυσιν. Κατὰ τὸ 1958 οὐδὲν λίμπερτυς ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν, τὸ 1959 ἐπωλήθησαν 12, τὸ 1960 ἐπωλήθησαν 14, τὸ 1961 μόνον 9 καὶ τὸ 1962 ἐπωλήθησαν 32. Δὲν πρέπει ὅμως νὰ λησμοῦνται, διτὶ ὁ βίος ἐνὸς πλοίου ὑπολογίζεται εἰς 20 ἔτη. Σήμερον, δῆμεν, δύναται τὶς νὰ ἀναμένη, διτὶ τὸ λίμπερτυς θὰ ἀποδῆ, ἵσως, μεγάλη πηγὴ τροφοδοτήσεως τῶν διαλύσεων. «Η Ἰαπωνία ἀποτελεῖ τὴν μεγαλύτεραν ἀγοράν δι' διλοὶ τὰ εἶδη πλοίων πρὸς διάλυσιν καὶ η̄ ἕκεινη ἀναλογία διαλύσεων εἶναι ταχυτέρα, παρ' ὅσον εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας. «Τύπάρχει μόνος η̄ διπάνη μετακίνησεως ἐνὸς σκάφους ἀπὸ τὸν λιμένα παροπλισμοῦ του πρὸς τὴν Ἀπωνατολήν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν οἱ πλοιοκτήται προσπαθοῦν συνήθως νὰ ἐπιτύχουν φορτίον διὰ τὸ ταξίδιον παραδόσεως, παρὰ νὰ ἀποστείλουν τὸ σκάφος των ὑπὸ ἔρμα. Ἐδισκιέρως πρόσφατον παράδειγμα τῆς τακτικῆς ταυτῆς ἔγκειται εἰς τὴν περίπτωσιν ἐνὸς λίμπερτυς ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, τελοῦντος ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν, διπέρ διελύθη τὴν 14ην Ἱανουαρίου, εὐθὺς ὡς ἀπεσύρθη τῆς ὑπερεσίας.

«Ἄς σημειωθῆ, διτὶ 181 λίμπερτυς εἶχαν παροπλισμή εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ 7 μόνον εἰς τὴν Ἀπωνατολήν. Δεδομένου δέ, διτὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν πρὸς διάλυσιν παλιθέντων κατ' ἔτος πλοίων εἶναι, κατὰ μέσον δρον, μικρός, πρόδηλον ἀποβαίνει, διτὶ χρείαζεται ἐπειγόντως μία ισχυρὰ προώθησις τῆς παγκοσμίου χαλυβουργίας πρὸς ἀπορρόφησιν μεγαλύτερων ποσοστῶν ἀπὸ τὰ διαθέσιμα παλαιοσιδήρα. «Ἄν δὲν ἐπέλθῃ τοιαύτη χωρότης, τὸ πρόδηλημα τῶν παραπλισμένων λίμπερτυς θὰ καταστῇ χρονίον διὰ πολλὰ ἐκ τῶν ἐπομένων ἔτων.

«Ἔσκοπτα δέκα ἔργαζομενα λίμπερτυς ἀνήκουν εἰς 430 ἔταιρίας, διπέρ σημαίνει, διτὶ διλοὶ εἶναι οἱ ἰδιοκτήται περισσότερων τοῦ ἐνὸς διό λίμπερτυς. «Οταν δῆμος ὑπολογίσῃ τὶς τὸν μεγάλον ἀριθμὸν μετοχικῶν ἐταίρων, ὑπὸ διασφόρους διαχειριστὰς καὶ πράκτορας, ἀντιλαμβάνεται ποία ἐνδιαφέρουσα εἰκὼν παρουσιάζεται. Φαίνεται, διτὶ 250 — τούλαχιστον — ἐκ τῶν ἔργαζομένων λίμπερτυς (ῆτοι ἀνὰ τοῦ 13) εὐρίσκονται εἰς χειράς δώδεκα μεγάλων ὅμαδων, κατὰ τὸ πλείστον ἐλληνικής καταγωγῆς. Κατ' οὔσιαν, δῆμεν, τὸ ἡμισυ τῶν ἔργαζομένων λίμπερτυς δύναται νὰ ὑπολογίσῃ ὡς ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην καὶ διτὶ τὰ νοιτοσλαυκά, τουρκικά καὶ κινεζικά λίμπερτυς ἀντιπροσωπεύουν τὰς ἐπομένας τρεῖς μεζίοντας.

«Η συμμετοχὴ τῶν λίμπερτυς εἰς τὰς μεταφοράς δόμειδῶν ἤηρῶν φορτίων κατὰ τὸ 20ν ἔχαμπον τοῦ 1962, δείκνυται ἀπὸ ἔτερον πίνακα.

Προκύπτει ἔξι αὐτοῦ, διτὶ εἰς ἑκτελεσθέντα 905 ταξίδια, μετεφέρθησαν 34.317.000 τ. δόμειδῶν ἤηρῶν φορτίων, ως ἔξης: Γεννήματα 17.757.000 τ., παλαιοσιδήρα 1.313.000 τ., ζαχαρέις 1.907.000 τ., μεταλλεύματα 2.877.000 τ., γαστρίθρακες 5.026.000 τ., χημικά καὶ λιπάσματα 1.560.000 τ., ξυλεία 803.000 τ. καὶ διάφορα 2.994.000 τ., μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν λίμπερτυς 30%, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀντιστοίχων ναυλώσεων.

«Ολαὶ αἱ ναυλώσεις σκαφῶν μεγέθους λίμπερτυς (πολεμικῆς η̄ μὴ ναυπηγήσεως) κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ β' ἔξαμηνον π. ἔτους ἔχητάσθησαν

ἐνταῦθα ἀπὸ πλευρᾶς ἀριθμοῦ σκαφῶν μεταφερόντων διάφορα εἰδῆ φορτίων ἐπὶ διαφόρων ὅδων. Δεδομένου δημοσίου, διτὶ κατὰ τὰς ἀνακοινουμένας ναυλώσεις ὅλα τὰ σκάφη δὲν ἀναφέρονται συνοματικῶς, ἵητο διδύνονται ναυτηγιθέντα σκάφη. Πάντως, η̄ παρούσα αἱ ἀνάλυσις εἶναι ὀπωσδήποτε ἐνδεικτική. Τὰ λίμπερτυς ἐνδιαφέρονται δι' ὅλα τὰ εἴδη, σηματικώτερον δημοσίου μεταφοράς, παρ' ὅσον δι' ἔτερας. Μολονότι μεταφέρουν περισσότερα σιτηρά, ἔναντι παντὸς ἀλλού εἶδους, ἐν τούτοις η̄ κατ' ἀναλογίαν συμμετοχή τῶν τράπτης. «Ἐπὶ πλέον, η̄ ποσοστοία συμμετοχῆς τῶν μικτῶν ἐμπορευμάτων ηδύηθη κατὰ 10% καὶ ἄνω ἀπὸ τοῦ τρίτου πρὸς τὸ τέταρτον τρίμηνον. Τσιμέντα καὶ κόπρα ἴδιαιτέρως μεταφέρονται διὰ σκαφῶν λίμπερτυς. Μολονότι ἔξ αλλού διὰ λίμπερτυς μεταφέρουν ἀκόμη πλέον τῶν 40% τοῦ συνόλου τῶν φορτίων χυλείας, χάνουν εἰς τούτοις ἔδαφος, ἔναντι τῶν μεγαλύτερων σκαφῶν — μέρη 17.300 τόνων d.w. — ἴδια εἰς τὰς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν κατεύθυνσις. Τὰ λίμπερτυς, πάντως, ἀποτελοῦν διὰ τὴν Ἀγγλίαν τὸ μεγαλύτερον μεταφορικὸν μέσον. Αναφορικῶς πρὸς τὰς ζαχαρέις, εἶναι ἀκόμη εἰς τὴν δέσιν τὰ καλύψουν τὸ μεγαλύτερον τημάτιον παγκοσμίων μεταφορῶν. Διὰ τοὺς διαφόρους παραδοσιακούς σημαντικής, διότι — ἐν τῷ πραγματικότητι — τὰ λίμπερτυς ἔξεποτίσθησαν ἀπὸ τὰς δύο διατάξεις τῆς θαλάσσης. Οφείλεται τούτο κατὰ κυρίως τοὺς παγκοσμίους περιστρόφους τημάτους παραδοσιούς την παγκοσμίου μεταφοράς διὰ σκαφῶν λίμπερτυς.

Τὰ λίμπερτυς ἔχουν τὸ πλεονέκτημα νὰ προσεγγίζουν εἰς λιμένας, οἵτινες δὲν εἶναι ἀκόμη εἰς τὴν δέσιν νὰ δεχθοῦν μεγαλύτερα πλοία, τούτῳ δὲ καὶ ἔξηγει, πιθανώς, διατί τὰ λίμπερτυς εἶναι εἰσέτι ἱκανά νὰ συναγωγίζωνται καὶ αὐτὰ τὰ εἰδικά μεταλλοφόρα. «Ἐν τούτοις αἱ βελτιώσεις καὶ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μουρμάνσκ, ἐπέτρεψαν ἥδη εἰς τὰ μεταλλοφόρα νότιο ποστόλεισουν τὰ μετάροπτρα σκάφη. «Ἐπὶ πλέον, ἡ τρέχουσα χαλαρὰ ζήτησης μεταλλεύματόν σημαίνει, διότι ὅ στόλος τῶν μεταλλοφόρων ἡδύνατο μόνος του νὰ καλύψῃ διλοὶ τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας, περικοπομένης οὕτω τῆς ζητήσεως διὰ τράμπτης χωρητικότητα. Εἶναι ἀξιον ἐνδιαφέροντος κατὰ ποσοστὸν εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς διὰ σκαφῶν τράμπτης κατὰ ποσοστὸν κυμαινόμενον μεταξὺ 25 ἔως 30% ἐπὶ τοῦ συνόλου.

Δύναται τὶς νὰ ἰδῃ εἰς τὸν ἀνώτατον πίνακα, διτὶ πολεμικῆς ναυπηγήσεως λίμπερτυς ἔχουν ἐνέργον μέρος εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. «Οσον δημοσίο στόλος των προχωρεῖ εἰς ἡλικίαν, δύναται τὶς νὰ ἀναμένη, διότι θὰ χάρη βαθμιαίως ἔδαφος, ἔναντι τῶν συγχρονισμένων πλοίων καὶ διτὶ πολλὰ λίμπερτυς κατὰ τὰ δύο προσεχῆ ἐπὶ τὸ δέλχελουν τῆς υπηρεσίας. «Η εἰκὼν ἐν τούτοις τῶν μεταφορῶν παρουσιάζει εἰς τὸν πρόσθιον περίοδον της ηδύνατου τῆς ηδύτης της παρηγόρησης — διαλύσεων. «Η ἔκει ζήτησης σκαφῶν πρὸς διάλυσιν, εἶναι ὑψηλοτέρα, ἐν συγκρίσει πρὸ τὸν ὑπόλοιπον Κόσμου, προπάθεια διατηρεῖται διὰ τὴν ἀπορρόφησιν, πρωτίστως, τῶν Ιαπωνικῶν παρηγόρησης σκαφῶν. Αἱ εἰς τὴν Ιαπωνίαν εἰσαγωγαὶ παλαιοσιδήρων ἀντιπροσωπεύουν μόνον τὴν διαφορὰν τῶν ἀναγκῶν. Τὸ πρόβλημα ἐμφανίζεται μᾶλλον δύστερον εἰς τὴν Εὐρώπην, διότι τὰ περισσότερα παραπλισμένα πλοία εἰρύσκονται, κυρίως, εἰς τὴν Ἐλλάδα. Αἱ περιοχαὶ αὐτοῦ τοῦ παροπλισμοῦ των δὲν γειτνιάζουν μὲ τὰς περιοχάς, δύον εἶναι ἔγκατεστημέναι μεγάλαις βιομηχανίαι χάλυβος. Ούχι ἡτοῦ δημοσίου, πρέπει νὰ ἔξειρεθῇ ἐν Εὐρώπῃ μία λύσις καὶ διὰ τὴν παραγωγικότητα ἐντὸς τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἵνα φθάσῃ αὐτὴ εἰς ψηφιλὸν ἐπίπεδον, ὃστε νὰ διατηρησῃ ἡ Εὐρώπη τὴν ἐπιρροήν της ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ἐν τῇ πραγματικότητι δέ, ἐπὶ τῆς πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου.

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

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
ΜΝΕΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ

Τό "Υπουργείον" Εμπορικής Ναυτιλίας άπεστειλε πρός τάς λιμενικάς άρχας, τούς προξενικούς λιμενάρχας και τάς παραλίους προξενικάς άρχας έγκυλους, όνταρεμένη εις τὴν διαδικασίαν τακτοποίησεως μεταβολών συγκεκριμένων πληρωμάτων γενομένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἄνευ συμπράξεως τῆς άρχης.

Είς την έγκυκλιον τονίζεται, ότι μετά τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κώδικος Ἱδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, αἱ μεταβολαὶ τῶν συγκεκριμένων πληρωμάτων ἀνεύ συμπράξεως τῆς ὅρχης, δέον νὰ γίνωνται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἑκάστου πλοίου ὡς ἔχης :

α) Διὰ τὴν πρόσληψιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ γίνεται σχετική μνεία εἰς τὸ ημερολόγιον. Ἡ Λιμενικὴ ἢ Προδεινικὴ Ἀρχὴ τοῦ πρώτου μετά τὴν ἐν λόγῳ πρόσληψιν λιμένος κατάπλου θὰ καταχωρῇ εἰς τὸ ναυτολόγιον καὶ τὸ φυλάδιον τοῦ ναυτικού, βάσει τῆς ἐγγραφῆς τοῦ ημερολογίου καὶ τῆς συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων (πλοιάρχου καὶ ναυτικοῦ) τὴν ὁποίαν δέοντας ὅπως ἔρευνα, πρᾶξιν ναυτολογήσεως. Ἡ πρᾶξις τῆς ναυτολογήσεως δέοντας νὰ χρονολογήται μὲ τὴν ημερομηνίαν, ώφ' ἦν λαμβάνει χώραν, πλήν ὅμως δέοντος παραπλήσιας εἰς τὸ αιτιολογικὸν τῆς οἰκείας πράξεως νὰ ἀναγράφηται ἡ πραγματικὴ ημερομηνία τῆς προσθήψεως καὶ ἀπό τέσσερας ἵστημει ἀναποδοικώμενης σὲ σύνθετος ναυτολογήσεως.

της οποίας ισχεύει αναρροφήματος η σύμβαση ναυτολόγησης.

β) Διὰ τὴν ἀπόλυτην τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τοῦ πλοίου θὰ γίνεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου σχετικὴ μείσια ὅμοιώς εἰς τὸ ἡμερολόγιον καὶ θὰ καταχωρίζεται ὑπὸ αὐτοῦ πράξις ἀπόλυτεως εἰς τὸ φυλλάδιον τοῦ ναυτικοῦ. 'Η Λιμενική δὲ ἡ Προξενική' Ἀρχὴ τοῦ πρώτου μετά τὴν ἐν λόγῳ ἀπόλυτιν λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου θὰ καταχωρίζει τὸ ναυτολόγιον, βάσει τῆς ἐγγραφῆς τοῦ 'Ἡμερολογίου, πράξις ἀπόλυτεως ἀκολουθουμένης τῆς ὡς ἀνωτέρω, διὰ τὴν πράξιν ναυτολόγησεως, διαγραφομένης διαδικασίας ὡς πρὸς τὴν χρονολόγησιν τῆς πράξεως ἀπόλυτεως.

Δεδομένου ότι ρητώς ύπό τόπο κειμένων διατάξεων άπαγορεύεται ή ύπό τού πλοιάρχου έγγραφή διὰ μελάνης εἰς τὸ ναυτολόγιον πράξεων ναυτολογήσεως ή ἀπολύσεως, ἔγκρινομεν ὅπως πρὸς διευκόλυνσιν τῆς Ἀρχῆς ὁ πλοιαρχὸς σημειῶνα προχειρώς εἰς τὰς οἰκείας σελίδας τοῦ ναυτολογίου ΔΙΑ ΜΟΛΥΒΔΙΔΟΣ τὰ στοιχεῖα τοῦ ναυτολογούμενου ναυτικοῦ καὶ τὰς ἡμερομηνίας ναυτολογήσεως καὶ ἀπολύσεως αὐτοῦ, ὑπὸ τὴν ἀπαριτότητον προϋπόθεσιν ὅτι ἔχει καταχωρισθῆ κανονικῇ ἔγγραφῇ εἰς τὸ ἡμερολόγιον.

2.—Πρός τακτοποίησιν ἐν συνεχείᾳ τῶν κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐνεργουμένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μεταβολῶν ἀνεύ συμπράξεως τῆς ἀρχῆς, παρέχομεν τὰς ἔχης δόγματα λεπτομερέστερον :

ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ

α) Πάσα άρχη δέον νὰ ἐλέγχῃ τὸ ναυτολόγιον παντὸς εἰς τὸν λιμένα τῆς καταπλέοντος πλοίου, ώς καὶ τὰ κατατιθέμενα εἰς αὐτὴν ναυτολόγια πρὸς ἀντικατάστασιν, ἵνα διαπιστώσῃ, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς παράλληλον ἔρευναν τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, τὰς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐνεργηθεῖσας μεταβολὰς μελῶν τοῦ πληρώματος, ἀνευ συμπράξεως ἀρχῆς τινος, τας ὅποιας δέον νὰ ἐπικυρώσῃ κατὰ τὰ ἀνωτέρω τόσον εἰς τὸ ναυτολόγιον ὅσον καὶ εἰς τὰ φυλλάδια τῶν ναυτικῶν οἵτινες ἐπιβαίνουν εἰσέτι τοῦ πλοίου.

β) Αἱ οὕτῳ ἐπικυρούμεναι μεταβολαὶ θὰ καταχωρίζωνται εἰς τὸ παράτης ἔνεργησάσης τάυτας Ἀρχῆς τηρούμενον βιβλίον μεταβολῶν συγκροτημένων πληρωμάτων, εἰδικὸν δὲ ἀπόσπασμα αὐτοῦ περὶ λαμβάνον τὰς μεταβολὰς ταύτας κατά πλοϊον, θὰ ύποθάλλεται αἱ μέσω σας μετὰ τὴν ἐνέργειαν των ίδιαιτέρας ἀναφορᾶς εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν Μητρώων Ναυτικῶν, ἀνέξαρτης τῶν ύποβαλλομένων κανονικῶς κατὰ μήνα ἀποσπασμάτων τοῦ ἐν λόγῳ βιβλίου.

γ) "Η Υπηρεσία Μητρώων Ναυτικών εύθὺς ως περιέλθη εις αυτὴν τὸ

δια των.
δ) Η «άρμοδια ύπηρεσία N.A.T., έφ' οσσον ήθελε περιέλθη εις αύτην των ναυτολόγιουν με άνεπικυρώτους μεταβολάς τών μελών του πληρώματος, διότι οφέλος ένεργησίας υπό τον πλοιάρχου, δέον δπώς μεριμνή διάτην ύπο της «Υπηρεσίας Μητρώων Ναυτικών έπικυρωσιν αύτών, πρό της διενεργείας οιουδήποτε έλεγχου των ναυτολόγιουν.

ε) Ἡ Ὑπηρεσία Μητρώων Ναυτικῶν ἐντέλλεται διὰ τῆς παρούσης, ὅπως παρακολουθῇ τὴν ἀπό μέρους τῶν Προξενικῶν καὶ Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἔκτακτον ὑποβολὴν ἀπόστασμάτων ἐπικυρωμένων πράξεων καὶ αἰτεῖται ἀρμοδιός τὸν πειθαρχικὸν ἔλεγχον παντὸς μὴ συμμορφουμένου ἐν προκειμένῳ.

ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΠΡΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΥΠΟ
ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ. ΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ ΜΟΝΟΝ

Αἱ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐνεργούμεναι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μεταβολαὶ ἀνευ συμπράξεως τῆς Ἀρχῆς, θὰ ἐπικυρώνται εἰς τὰ φυλλάδια τῶν ἀπολυθέντων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι ἐμφανίζονται καὶ αἰτοῦνται τὴν ἐπικύρωσιν τούτων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Μητρώων Ναυτικῶν, κατὰ τὴν κατωτέρω διαδικασίαν :

α) Πάς ἐνδιαφερόμενος ναυτικὸς θὰ ύποβαλλῃ εἰς "Υπηρεσίαν Μητρώων Ναυτικῶν αἴτησιν διὰ τῆς ὅποιας θὰ ζητῇ τὴν ἑνέργειαν ἐπικυρώσεως ὡς ἀνώτερω, ἀναφέρων πρὸς τοῦτο τὰ συνθήκας, ὑψῷ ἀς ἔλασε χώραν ἢ ταπεινόλη, τὴν μηρομηρίαν αὐτῆς καὶ ίδιαιτέρως τὸ αἰτιολογικὸν ἀπολύτεσσος τοῦ ναυτικοῦ, ἐν περιπτώσει δὲ ὑπάρξεως Λιμενικῆς ἢ Προσενικῆς Ἀρχῆς εἰς τὸν λιμένα ἔμθα ἐλασθεῖται ἢ μεταθολή, καὶ τὸν δικαιολογητικὸν λόγον τῆς μη συμπράξεως αὐτῆς. 'Ἐφ' ὅσον ἐκ τῆς οἰκείας ἐν τοῖς Μητρώοις μερίδος τοῦ ναυτικοῦ πιστοποιεῖται ἢ ύπτο τῆς Ἀρχῆς ἐπικυρωθεῖσα καὶ διὰ τοῦ ειδικοῦ ἀποσπάσματος κοινοποιεῖσθαι εἰς "Υπηρεσίαν Μητρώων ἀπόλυτος τοῦ ναυτικοῦ, ἢ ἐπικύρωστις τῆς πράξεως ἀπολύτεσσος ἑνεργείται ἀνέν ἄλλης τινός διαδικασίας ύπτο τοῦ Προϊσταμένου τῆς "Υπηρεσίας αὐτῆς.

β) Ἐπίσης περιπτώσει, ή ύποβαλλομένη αίτησις δέον νὰ συνδεύεται υπό ἀποσπάσματος ἡμερολογίου τοῦ πλοίου κεκυρωμένου παρὰ Λιμενικῆς ή Προξενικῆς Ἀρχῆς, ἐξ οὐ θὰ προκύπτῃ ή γενομένη μεταβολή ή ἀδύναμιά προσκομίσεως τοιούτου ἀποσπάσματος υπό βεβιώσεως τοῦ Πλοιάρχου εἴτε τοῦ ἐν Ἑλλάδι ἑκπροσώπου τῶν πλοιοκτητῶν πλοίους ἔφ' οὐ ύπηρέτησεν ὁ αἵτων τὴν ἐπικύρωσιν, διὰ τῆς ὁποίας θὰ πιστοποιούνται τὰ ἐν τῇ αἰτήσει του ἀναφερόμενα στοιχεῖα. Ἐν περιπτώσει μὴ δυνατότητος ἀποδείξεως κατὰ τοὺς μηνημονευμένους ἀνώτερων τρόπους τῶν στοιχείων τούτων, δύνανται νὰ ληφθούν ταῦτα διὰ τηλεγραφήματος τοῦ πλοιάρχου ή ἐτέρας ἀρμοδίας ἀρχῆς η τοῦ ἐν τῷ ἔξωτερῳ Γραφείου τοῦ πλοίου ἐπὶ ἀναλόγῳ αἰτήσει καὶ δαπάναις τοῦ ἔνδιαφερούμενου.

Πρός πιστοποίησιν τῆς οὕτω κυρουμένης ἀπολύσεως καὶ ἐνήμερωσιν τῆς ἐν τῷ μητρώῳ μερίδος τοῦ ναυτικοῦ θὰ ἐκδίδεται ἀπόφασις κατὰ τὸν συνημμένον τυπὸν, ὑπογραφομένη ὑπὸ τοῦ τμηματάρχου Μητρώων καὶ ἕτασσομένη εἰς τὸν ἀτομικὸν φάκελλον τοῦ ναυτικοῦ.

Είναι φανερός διότι άντι μετ' ἐπιμέλειας παρακολουθούνται αἱ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου γενόμεναι μεταβολαὶ ἀνευ συμπράξεως τῆς Ἀρχῆς καὶ ἐπικυρούνται κατὰ τὴν ἀνωτέρω διαδικασίαν, θά περιορισθῶν σημαντικῶς αἱ περιπτώσεις ἐπικυρώσεων τῶν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν φυλαδίων μεταβολῶν ὑπὸ τῆς Ὑπερσίας Μητρώων, αἵτινες συνεπάγονται ἀναπόφευκτον καταπόνησιν τῶν ναυτικῶν λόγω τῶν πρὸς τοῦτο ἀπαιτουμένων δικαιολογητικῶν, ἄτινα δὲν δύναται πάντοτε εὑχερώς νῦν ἔξειρη ὁ ἐνδιαφερόμενος. Δεδομένου ὅτι αἱ Παράλοι Προξενικαὶ Ἀρχαὶ καὶ οἱ Προξενικοὶ Λιμενάρχαι ἀπττλάγησσαν τοὺς ἐπιπόνους ἔργου τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν ὑπὸ ἀντικατάστασιν ναυτολογίων, τὸ δὲ ἔργον τοῦτο ἀνελήφθη ἐξ δλοκλήρου ὑπὸ τῆς Ὑπερσίας τοῦ N.A.T. ἀξιούμενης, δπως ἰδιαιτέρα δλως προσοχὴ καταβάλλοται ως πρὸς τὴν τήρησιν τῆς παρούσης.

Πρός τούτους, είναι άπαραίτητον νά μεριμνήσητε διά τὴν εύρυτέραν διάδοσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν τῶν διὰ τῆς παρούσης καθοριζόμενων, οὐτως ὁστε, εἰ δυνατόν, νά γνωρίζουν πάντες ὅτι ἐφ' ὅσον ἔχουν γίνει ναυτολογήσεις ή ἀπόλυτες αὐτῶν ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ἀνευ συμπράξεως τῆς Ἀρχῆς, δέοντας κατὰ τὴν ἐκ τοῦ πλοίου, ἐφ' οὐ ἔγενοντο αἱ μεταβολαὶ αὐται, ἀπόλυτον τῶν, νά ἐφοδιασθούν διὰ κεκυρωμένου ἀποστάσματος ἡμερολογίου η ἐν ἀδύναμις ἐκδόσεως τούτου, διὰ βεβαιώσεως τοῦ Πλοιάρχου περὶ τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν, ινα δι' αὐτῶν ἐπιτύχουν ταχυτέραν τακτοποίησιν τῆς ἐπικυρώσεώς των. Τούτο κρίνεται ἀπαραίτητον, διότι ἐκ τῆς ἀποκτηθείσης ἐν προκειμένῳ πειρας προκύπτει, ὅτι πολλὰ ἐκ τῶν ἐνταῦθα Γραφείων τῶν πλοίων δὲν ἔχουν τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα διὰ να ἐκδώσουν τὰς κατὰ τὴν περίπτωσιν Β' βεβαιώσεις εἴτε στέργουμεν μετά προθυμίας, ὅπως ἔξυπηρτητήσουν ναυτικοὺς ὑπηρετήσαντας ἐπὶ πλοίων των, εἴτε τέλος τῇ ἐπιμόνῳ παρακλήσει τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν, γραφεία τινὰ ἐκδίδουν τὰς βεβαιώσεις ταύτας βάσει τῶν ἐπιδεικνυμένων αὐτοῖς ναυτικῶν φύλλαδιών, ἀνευ τῆς ὑπάρξεως παρ' αὐτοῖς σχετικῶν στοιχείων, ὅτε αἱ βεβαιώσεις αὗται οὐδεμίαν ἀποδεικτικὴν ἄξιαν ἔχουσιν.

**Ἐάν, τέλος, ἐκ τῆς ἔρευνης κατὰ τὰ ἀνωτέρω ηθελε προκύψῃ ὅτι πλοι-
αρχός τις ἐνήργησε μεταβολάς τοῦ πληρωμάτος του ἀνευ συμπράξεως
τῆς ἀρχῆς ἀδικαιολογήτως, τότε δέον νὰ προσβαίνητε εἰς ἑνέργειαν τῶν
δεῖντων διὰ τῶν ποιωσκῶν καὶ τειθαρονικῶν δισέδιν τοῦ ἐν λόγῳ Πλοιάρου.**

οειδώντα σις την ποικιλή και πειραρχική οιωσίν του εν λγώ για ποιοτροφόν.
'Η παρούσα θά εφαρμοσθή από 1ης Μαΐου έ.ξ., από την ήμερομηνίας
δε ταύτης παίει ή ισχύς της 65649/2418/22.8.1960 έγκυκλίου και της
65649/2450/25.8.1960 όντων κατάρτις διατάγματος Α.Ε. 1ου.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚ-
ΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ

ΣΥΡΟΣ: ΤΜΑ 142

AOHNAI : THA-24-329

ΕΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

**Shell Melina Oil 30
Fights Your Engine's
3 Big Enemies**

Corrosion
Sludge
Formation
Premature
Ageing

Shell Melina Oil 30 combats corrosion and sludge formation in marine diesel engines. Its special additives prevent premature ageing of the oil caused by rapid oxidation. It has been specially developed after years of practical research carried out in the crankcases of ships actually in service.



LEADERSHIP IN LUBRICATION

Shell Melina Oil 30

Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΡΑΤΓΑΛΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ

(ΕΚ ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ "READER'S DIGEST,,")

Εις Γιορκτάουν, έγγυτα του πεδίου της Ιστορικής μάχης της Βιργίνιας δύπου δι στρατός του Γεωργίου Ούάσιγκτον έξησαφάλισε την άνεξαρτησίαν των Ηνωμένων Πολιτειών, οι τουρίσται, τὸν παρελθόντα Αύγουστον, εύρεθησαν πρό παραδόξου θεάματος. Αργούν, παρέμενεν εἰς τὸν λιμένα τὸ πρώτον δι' ἀπομικής ἐνέργειας κινούμενον ἐμπορικὸν σκάφος, τὸ «Σαβάννα», ναυπηγήθεν διὰ δαπάνης 53.700.000 δολαρίων. Ἐπὶ δύο ἔκδομάδας περίπου τὸ «Σαβάννα» παρέμενεν ἐν ἀργύρῳ εἰς τὸν λιμένα, λόγω ἀπεργίας τοῦ πληρώματός του. Ἀπήργησαν τὰ μέλη τριῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων, ἐκπροσωπουμένων ἐν τῷ πλοιῷ, διότι τὰ μέλη τετάρτης ὄργανώσεως, τῆς Ἀλληλοδομηθητικῆς Ἔνωσεως Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐλάμβανον πρόσθετον ἀμοιδήν 25% διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἀτομικῶν ἀντιδροσθήμων τοῦ πλοίου. Ἐξήτησαν λοιπὸν καὶ οἱ ἄλλοι προσθέτους ἀμοιδᾶς.

Ἡ ἀπεργία αὕτη ἐπὶ τοῦ «Σαβάννα» ἀποτελεῖ σύμπτωμα τῆς συντηκούσης νόσου, ἡτὶς κατέχει τὸ ἀμερικανικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν. Τοῦτο, ἀλλοτε ἀνθύνει, εὐρίσκεται ἡδη εἰς τὸ χεῖλος τῆς καταστροφῆς. Τὸ 1946, τὸ ἀμερικανικὸν πλοίο διεισγάγον τὰ 23 τῶν ἀμερικανικῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἐμειώθη τὸ 1960 εἰς 10,5%. Κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἔτη, ἐνώ τὸ σύνολον τῶν ἐν τῷ Κόσμῳ πλοίων τῶν ἀνωτῶν 1000 τόνων ι.ν. ὥντησθη ἀπὸ 15.615 εἰς 17.426, τὰ πλοῖα ἐν κινήσει ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν ἐμειώθησαν κατὰ τὸ ἐν τέταρτον, εἰς 900 περίπου, τὰ πλεῖστα εἴς αὐτῶν πεπλατιωμένα. Περὶ τὰ 350 πλοῖα ἔγκατέλειψαν τὸ ἀμερικανικὸν νηολόγιον, ὑψώσαντα λιθεριανὴν ἡ παναμακήνην σημαίαν. Μόνον 45% τοῦ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν ἐμπορικοῦ στόλου εὐρίσκεται ἐν κινήσει. Δεκάδες δεξαμενοπλοίων ἀργούν. Περὶ τὸ ἐν τρίτον τῶν 270 ἐν κινήσει δεξαμενοπλοίων, φαίνονται συντόμως καταδικασμένα νὰ πωλήθωσιν εἰς τὸ ἑξατερικὸν ἢ νὰ διαλυθῶσιν.

Εις τὰ ναυτηρεῖα, ἡ εἰκὼν δὲν εἶναι καλυτέρα. Τὸ 1963 τελούν ὑπὸ ναυπηγήσιν μόνον 58 πλοῖα, ἔναντι 64 τοῦ 1962 καὶ 71 τοῦ 1958. Πολλὰ ναυτηρεῖα στερούνται παραγγελιῶν. Πλείστα ἐπτώχευσαν καὶ ἄλλα ἔκλεισαν.

Πάντα ταῦτα συμβαίνουν καθ' ἦν στιγμὴν τὸ ἐμπόριον τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν διευρύνεται καὶ τὸ Κράτος δαπανᾷ 300 περίπου ἑκατομμύρια δολαρίων ἵνα χρηματοδοτήσῃ τὴν ναυτιλίαν, τὸ τέταρτον τοῦτο ὅπλον τῆς ἔθνης ἀμύνης.

Τὶ συμβαίνει;

Τὸ θλιβερὸν γεγονός εἶναι, ὅτι ἡ κυβερνητικὴ ἐπιδότησις τῶν εἰς τὸ ἑξατερικὸν ἑπτάριον ἀσχολουμένων πλοίων ἔξεψυγεν ἀπὸ πάντα ἔλεγχον καὶ ἡ ἀπλησία ἡ δημιουργεῖ ἡ ἐπιδότησις εἰς τὸν διοικούντας τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα, φονεύει τὸν κλάδον τῆς ναυτιλίας.

Ἡ κατάστασις αὕτη ἥρετο μὲ τὴν λῆξιν τοῦ δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ εὐρέθησαν εἰς σκληρὸν συναγωνισμὸν φορτίων μὲ τοὺς ἔνοντος ἐφοπλιστάς. Οἱ στόλοι τῶν τελευταίων τούτων ἔζανον ταχέως μὲ πλοία τὰ ὅποια ἥγαραζον ἐπὶ πιστώσει ἀπὸ τὰς Ἡνωμένων Πολιτείας. Συγχρόνως, αἱ ἀμερικανικαὶ ναυτεργατικαὶ Ὀργανώσεις ἔζησαν διαρκῶς καὶ ἐπετύχασαν δολονέν τοις μεγαλύτεροις μισθούς. Τὸ Κογκρέσον, διὰ νὰ βοηθήσῃ τοὺς ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς νὰ ἀνταπεξέλθουν εἰς τὴν διαρκῶς αὐξανομένην διαφοράν εἰς τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ἔνων πλοίων, ἀπεφάσισε νὰ καθιερώσῃ τὴν ἐπιδότησιν.

Ἡ δόσις τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων συνέθεσε τὸ πρόβλημα. Αἱ ἀπληστοὶ ὄργανώσεις ἔξεμεταλλεύθησαν τὴν γενναιοφροσύνην τοῦ Κογκρέσου μὲ ἐπανειλημένας ἀπεργίας, αἵτινες ἀπέλληγον εἰς διαρκῶς μεγαλύτερας ἐπιδότησες. Ἀπὸ τοῦ 1948 ἕως τὸ 1961, ἔξερράγησαν 30 μεγάλης ἑκτάσεως ἀπεργίας. Ἐκτὸς τῶν ἀπεργιῶν, προσετέθησαν ἀναρίθμητοι διαφωνίαι, αἵτινες ἀπάσχαι τατέλληξεν εἰς σηματικὰς ἀπώλειας χρόνου διὰ τὰ πλοῖα. Ἀναρίθμητοι ὑπῆρχαν αἱ ἀφορμαὶ τῶν ἀπεργιῶν. Ἀπήργησαν οἱ ναυτεργάται ζητοῦντες μεγαλύτερους μισθούς, μικροτέραν ἀπασχόλησιν, μεγαλύτερας συντάξεις, μακροτέρας ἀδείας. Ἀπήργησαν ἀκόμη οἱ ναυτεργάται πλοίων ἐκτελούντων πλόας πρὸς Ἰσλανδίαν, διότι οἱ συνάδελφοι τῶν ὑποετούντες ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων πλόας πρὸς Νό-

τιον Ἀφρικήν, ἐτρέφοντο μὲ ἀστακούς. Ἐξήτησαν λοιπὸν καὶ αὐτοὶ ἀστακούς... εἰς τὴν Ἰσλανδίαν! Οὐχὶ σπανίως ἀπήργησαν λόγῳ τῆς ἀντιζηλίας μεταξὺ τοῦ Τζόε Κάρραν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτεργατικῆς Ὀργανώσεως καὶ τοῦ Πώλη Χώλλ τῆς Διεθνῆς Ἔνωσεως Ναυτεργατῶν. Δεδομένου διὰ αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις διατηροῦνται συμμαχίαν μὲ τὴν Ἐθνικὴν Ναυτεργατικὴν Ὀργανώσιν. Ἡ μὲ τὴν Διεθνῆ Ἔνωσιν Ναυτεργατῶν, ἡ ἐπιτυχία μᾶς τῶν ὄργανώσεων τούτων ἐπὶ ὠρισμένου θέματος, ἀπετέλει τὸ ἔνωσμα ἀπεργίας ὄργανώσεων συμμάχων τῆς ἀλλῆς καὶ οὕτω καθ' ἔξῆς ἐπὶ ἀπειρον.

Υπάρχουν 18 ναυτεργατικαὶ Ὀργανώσεις καὶ ἐπειδὴ εἶναι εἰς θέσιν νὰ δημιουργήσουν χάρος, οἱ ἐφοπλισταὶ εὐρίσκονται δέσμοις αὐτῶν. Συνήθω τέσσαρες ἡ ἔξι ὄργανώσεις ἀντιπροσωπεύονται εἰς ἔκαστον πλοίον. Οἰαδῆποτε ὄργανώσεις δύνανται νὰ σταματήσῃ τὸν ἀπόπλουν, ητοι νὰ καταέρῃ ἀμεσον οἰκονομικὸν πλήγμα κατὰ τὸν ἀπόπλουν. Οὕτω, μὲ τοὺς κυβερνητικοὺς «συμβιδαστάς» τοὺς πιέζονται εἰς ἀμεσον τερματισμὸν τῆς ἀπεργίας, μὲ τὴν Κυβέρνησην ἔτοιμον νὰ παράσχῃ περαιτέρω πιστοδοτήσεις διὰ νὰ καλυφθοῦν αἱ οὐδήσεις, αἱ ἀπεργίας ἀνειρέσεως τερματίζονται μὲ ὑποχώρησιν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι, διὰ τὰ ἔξοδα κινήσεως ἀνήλθον εἰς ὑψηλή δυσθεύρητα. Σήμερον, ἀνά τῶν 200 ἑκατομμυρίων δολαρίων καταβάλλονται ἐπιτίσιας εἰς ἐπιδότησεις πρὸς τὸ ἐν τρίτον τῶν πλοίων (300 πλοῖα) τῶν ἀσχολουμένων εἰς τὸ ἑξατερικὸν ἑπτάριον. Περίπου 20.000 ναυτικοὶ ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν 300 τούτων πλοίων. Τὰ 3/4 τῶν ἐπιδότησεων ἀφιερώνται εἰς μισθούς, ἀδείας 60 δημηρῶν, ἀποζημιώσεις ἀσθενείας, συντάξεις κ.λ.π. Ποδὸς δύο ἔτῶν, μετά μίαν νίκην τῶν Ὀργανώσεων, οἱ «Τάιμς» τῆς Νέας Υόρκης ἔγραφον: «Τούτο σημαίνει, διὰ τὸν ναυτικὸς ἐργαζόμενος ἐπὶ ἐν τρίτον τῶν πλοίων μηδέποτε θά λάβῃ ἐκ χρημάτων τῶν φορολογουμένων, δολλαρία 7.500». Ἐκτὸτε, οἱ μισθοὶ ηὔξησαν ἀκόμη.

Τὰ ἀκτοπλούντα πλοία δὲν λαμβάνουν ἐπιδότησεις. Εχουν δημος τὰ αὐτὰ περίπου ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως. Αἱ διαπραγματεύσεις τῶν ὄργανώσεων μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς τῶν ἐπιδότησμένων πλοίων, εἶναι ἀποφασιστικῆς σημασίας δι' ὀλόκληρον τὴν ναυτιλίαν καὶ οὕτω, διὰ τῶν πάστης φύσεως συνδικαλιστικῶν ἑκδόλωσεων, αἱ ὄργανώσεις ἔξηνάγκασαν τοὺς ἐφοπλιστὰς 600 μὴ ἐπιχορηγουμένων πλοίων. Οὕτω, οἱ μισθοὶ ἐπὶ πάντων τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἶναι ἀπὸ τρεῖς ἔως ἔξι φοράς ύψηλότεροι τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων ξένων πλοίων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἡμερομισθίων τῶν ἔργατων τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας κατὰ 50%. Οἱ πλοιάρχοι λαμβάνουν περίπου 1500 δολλαρία μηνιαίων, ητοι περίπου δύον καὶ οἱ ναυάρχοι τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου.

Παραπλέυρως πρὸς τοὺς διαρκῶς αὐξανομένους μισθούς, ἐπιβάλλεται καὶ ἡ «ύπερούνθεσις». Τὸ γιγαντιαίον πετρελαιοφόρον «Μανχάτταν» εἶχε σύνθεσιν 8 μηχανικῶν. Ἡ «Ἐνωσικής Μηχανικῶν, ὅμως, ήξιστε καὶ ἐπέβαλε 12 μηχανικούς».

Τὰ ηὔξημα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως δημος δὲν εἶναι τὸ μόνον ἀποτέλεσμα τῶν ἀπεργιῶν. Εἰς ταῦτα προστίθενται καὶ οἱ συνεπεία τῶν ἀπεργιῶν ματαιωθέντες ἀπόπλου. Ἡ ἀπειλὴ τῆς ἀπεργίας διοχετεύει τὰ ἐμπορεύματα πρὸς τὰ πλοῖα τῶν ξένων σημαίων, δυσκόλως ἐπανέρχεται εἰς τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν. Οἱ βουλευτὴς Βούητης οὐπλόγοισεν, διὰ τὸν μισθοῦς μεγάλης διαρκείας εἰς τὴν Διατικήν ἀκτήν, ἐστοίχισεν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν 10% μόνιμον ἀπώλειαν φορτίων. Ἡ «συμφωνία» ἐπὶ τῆς ἀπεργίας ταῦτης ἀπέτελε δεινὸν κτύπημα κατὰ τὴν ἀκτοπλούσητας ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ητοι νὰ διατηρήσῃ ἐν ἀδυναμίᾳ τὴν ἀπαίτηση ἀπὸ τοὺς πελάτας της, τὴν ἐπακολουθήσασαν αὐξησιν τῶν 14% εἰς τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως.

Μία δεκαπενταετία τοιούτων καταστρεπτικῶν ἐκδηλώσεων κατέστησε σαφές, διὰ ἀποθανεῖ ἀδύνατος ἡ διατήρησις ἐφοπλιστικῶν ἑταῖρων τακτικῶν γραμμῶν. «Οταν μία ἑκάστη τῶν 18 ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων δύνανται ν' ἀπεργήσῃ κατὰ τὸ δοκοῦν καὶ ἀνευ συνεπειῶν, εἶναι φανερόν, διὰ τὸν ἐφοπλιστής δὲν ἐλέγχει τὴν ἐπιχείρησίν του. Παραμένει συνεπῶς ἀδύναμος θεατής τῶν ξένων, οἵτινες ἀπωφελοῦνται τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως εἰς βάρος του».

Τὸ πρόβλημα δὲν λύεται ἀλλως ἡ διὰ κυβερνητικῆς ἐπεμβάσεως. Εἶναι θέμα πολιτικὸν καὶ ἀπαιτεῖ θαρραλέαν κυβερνητικήν ἐνέργειαν. «Ἐκκρεμοῦνται ἡδη τρία νομοσχέδια. Εἶναι καιρὸς νὰ ἐκδηλωθῇ ἡ ἀντιδραστική πρὸς ἔξασφαλίσιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. «Ἀλλως, θὰ ὑποκύψῃ αὐτῇ, θύμα τῶν ἀνευθύνων ἐνέργειῶν ὁλίγων προσώπων».

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE:	KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
P.O.B. 116	P.O.B. 184	P.O.B. 69	RIZARI BUILDING	P.O.B. 266	
TEL. 72.356	TEL. 2450	TEL. 90	TEL. 40.175		
ALSO IN	DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA
P.O.B. 15	P.O.B. 6	P.O.B. 63	P.O.B. 1115	P.O.B. 312	P.O.B. 55
TEL. 281	TEL. 187	TEL. 8	TEL. 488	TEL. 2311	TEL. 681
UNDER THE STYLE:					
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED					
CABLES FOR ALL OFFICES : "PHRONTIS"					

All engaged in,
or serving the
international commercial
fishing industry
are cordially invited

1963 WORLD FISHING exhibition

EARLS COURT LONDON ENGLAND 27 - 31 MAY (INCLUSIVE) 1963

(Running concurrently with FAO FISHING GEAR CONGRESS in LONDON)

Exclusively designed for OWNERS, OPERATORS, MANAGERS, SKIPPERS, MATES, ENGINEERS, MARINE SUPERINTENDENTS, SHIP'S HUSBANDS and all COMMERCIAL FISHERMEN, RESEARCH SCIENTISTS, NAVAL ARCHITECTS and MANUFACTURERS, this exhibition will display the latest FISHING VESSEL DESIGNS ENGINES, FISHING GEAR, MARINE GEAR, EQUIPMENT AND SERVICES available from the world's builders and manufacturers.

Organised for fishermen, by fishermen, and reserved exclusively for those engaged in, or serving the international commercial fishing industry, this will be the largest, most comprehensive fishing exhibition ever staged.

Exhibitors will be gathered from almost every major manufacturing country in the world, and their exhibits will be strictly functional and relevant to the everyday job of fishing... providing, in fact, a fisherman's exhibition.

In addition to the intensely interesting features planned by fishing vessel builders, marine engine makers and fishing and marine gear and equipment manufacturers... one of the many extra attractions will be a large feature, under the charge of an expert, devoted to «mid-water», «off the bottom», and «variable depth» trawls.

This display of fully rigged models will be of an international nature and will put on show collectively, for the first time, trawls most recently developed for the various fisheries of the world.

SPONSORED BY THE LONDON CHAMBER OF COMMERCE, THE BRITISH TRAWLERS' FEDERATION, THE FISHERIES ORGANISATION SOCIETY LTD., THE HERRING INDUSTRY BOARD, THE SCOTTISH HERRING PRODUCERS' ASSOCIATION, THE SCOTTISH INSHORE WHITE FISH PRODUCERS' ASSOCIATION, THE SCOTTISH TRAWLERS' FEDERATION, THE WHITE FISH AUTHORITY, WORLD FISHING, THE INTERNATIONAL COMMERCIAL FISHING MAGAZINE.



EARLS COURT LONDON 27-31 MAY 1963

The immediate completion and return of this form will ensure your receipt of complimentary tickets for this important exhibition... the Organisers look forward to welcoming you at Earls Court, London, in May, 1963.

COMPLIMENTARY TICKETS APPLICATION FORM

To : COMMERCIAL EXHIBITIONS LTD.,
St. Richard's House, Eversholt Street, London, N.W.1., England.

Number of tickets required Company

Address

Nature of business Position

Date

Indicate Travel or Accommodation Assistance Required.

Hotel Reservation Air Travel Sea Rail Road

This form will only be acknowledged by receipt of tickets required.

Internal use only

WFT

AR

WFG

SBBT

C



ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΝΑΟΥ ΠΡΟΣΚΥΝΗΜΑ

Η πίστη πρὸς κάπιον ἀγνὸ σοσιαλισμό, τὸν ἀπαλλαγμένο ἀπὸ ἔξω-φρενισμούς, ἄλλα καὶ ἀπὸ περίεργες ἡ ὑποπτες σκοπιμότητες, ἀπομακρύνει τὴν συμπάθεια ἀπὸ τὴν φθῆνται καὶ πρόχειρ φιλανθρωπία καὶ ἀπὸ τὴν παρεῖημένη ἀνθρώπινη ἀλληλεγγύη. Γιατὶ ὁ πραγματικὸς σοσιαλισμὸς διδάσκει, ὅτι οὔτε ἡ φιλανθρωπία, οὔτε ἡ ἀλληλεγγύη χρεάζονται ἕκει, ὅτου ὑπάρχουν ἀνθρώπινα δικαιώματα, πρὸς τὰ ὅποια μὲθετικές ὑποχρεώσεις πρέπει τὸ κοινωνικὸ σύνολο νὰ στρέψῃ τὴν προσοχή του, τόσο γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τους, ὅσο καὶ γιὰ τὴν ριζική τους τὴν θεραπεία.

Ἄλλα αὐτὸ δὲν σημαίνει ὅτι λείπουν οἱ περιπτώσεις, ὅπου καὶ ἡ ἴδιωτη πρωτοβουλία μπορεῖ νὰ ἀναπτύξῃ τὴ δρᾶση τῆς. Τέτοιες προσφορές ἀνθρώπων, ποὺ μποροῦν νὰ ἐπεμβαίνουν στὶς κοινωνικές ἀνάγκες, δὲν ἀπουσιάζουν, εὐτυχῶς, ἀπὸ καμμιὰ ἐποχή. Εἰναι δὲ χιλιοειδούμενες αὐτές οἱ ἐπεμβάσεις, γιατὶ οἱ πλείστες δὲν ἀποσκοποῦν νὰ ἐπούλωσουν κάπια κοινωνικὴ πληγὴ ἢ νὰ θεραπεύουν τὴ δικαιολογημένη ἡ ἀδικαιολόγητη δυστυχία. Θέλουν νὰ προλαβαίνουν καὶ τὴν ἀνάγκη καὶ τὴ δυστυχία. Στὴ δάση καὶ στὴν ἀφετηρία δάζουν τὸ χέρι τους.

Ἡ Σιβιτανίδειος ἐπαγγελματικὴ σχολή, τὸ Πολυτεχνεῖο τῶν Μετσοβίτων εὑρεγετῶν, ἡ Ράλλειος Ἀκαδημία, τὸ Εύγενίδειο Ἰδρυμα καὶ πολλὰ ἄλλα τέτοια δημιουργήματα, μαρτυροῦν καὶ δεδαιώνουν, ὅτι ἀνάμεσα στὴν ἀμαρτωλή μας κοινωνία ζοῦν καὶ κινοῦνται ἀνώτεροι ἀνθρωποι μὲ ἀνώτερα ίδαινα.

Δὲν ἀπλώνουν αὐτοὶ ἐπιδεικτικὰ τὸν ὄβολο τους πρὸς τὸ ἀμφιβολα δυστυχισμένο χέρι τοῦ δρόμου. Αὐτὴ τὴν ἀθλιότητα θέλουν νὰ τὴν ἐκριζώσουν ἀπὸ θεμέλιο. Χρησιμοποιοῦν τὸ σχολεῖο, τὴν ἐπαγγελματικὴ μόρφωση, τὴν τεχνικὴ κατάρτιση. Ἀνοίγουν δρόμους προσιτοὺς σὲ βαλάντια καχεκτικὰ καὶ ἐνθαρρύνουν τοὺς ὀρεξάτους νέους πρὸς τὴν ἀνοδο. Ἀξιοτοίον τὸ ἔθνικο πνευματικὸ κεφάλαιο διαθέτοντας τὸ χρῆμα τους. Τοῦτο εἶναι ἡ μόνη τους ικανοποίηση.

Κάτι τέτοιες σκέψεις είχα στὸ νοῦ μου, ὅταν καμάρωσα στὴν πρόσφυτη ἐνός σχολείου στὸ Πόρτο Ράφτη τὴν ἐπιγραφή του:

«Εἰς μήμην τῶν γονέων μας Γεωργίου καὶ Αἰκατερίνης Γρέγου, τὰ τέκνα τῶν Ἰωάννης καὶ Ἀριέττα.»

Ο λόγος, ποὺ μὲ παρακινεῖν ἀσχοληθῶ μ' αὐτὸ τὸ θέμα, εἶναι τὸ δῆτι ὁ κ. Γρέγος εἶναι ἐφοπλιστής. Ἐφοπλιστής, μὲ ὅχι υψηλὴ τὴν περιουσιακὴ του στάθμη, ἀλλ' ἀπὸ ἀνθρωπιστικὲς καὶ θηικὲς ἀρετὲς πάμπλουτος.

Μικρὸς ὁ συνοικισμὸς τοῦ Πόρτο Ράφτη μὲ τριάντα ὡς σαράντα σκόρπιες οἰκογένειες φαράδων καὶ ποιμένων. Γιὰ σχολεῖο, οὔτε σκέψη ἀπὸ τὴν κρατικὴ ὑπηρεσία. Τὸ Μαρκόπουλο, ἡ πλησίεστερη κατωκημένη περιοχὴ ὡς δύο ὥρων ἀπόσταση. Ἐτοι, τριάντα παιδιά ἔμεναν στὸ σκοτάδι τῆς στοιχειωδέστερης ἀμάθειας. Καὶ τὸ κακὸ αὐτὸ συνεχίζοταν χρόνο σὲ χρόνο, γενιά σε γενιά.

Τὶ ὅλλο καλύτερο μνημόσυνο θὰ μποροῦσε νὰ γίνη στὴ μνήμη τῶν γονῶν τοῦ καλοῦ αὐτοῦ ἀνθρώπου καὶ ἐφοπλιστοῦ; Τὶ ὅλλο ώραιότερο «χόμπυς» θὰ μποροῦσε νὰ τὸν ἀπασχολήσῃ, ἔχω ἀπὸ τὴν ἐπαγγελματικὴ του ἐπίδοση; Σχολεῖο γιὰ τὰ παιδιά τοῦ συνοικισμοῦ.

Στὸ 1958, μέσα στὸ χτήμα του, ἔκει κτίζεται ἡ πολιτισμένη οἰκοδομή. Χωρὶς θορύβους, ἔξαγγελίες, κωδωνοκρουσίες. «Ἐνας ἀπέριττος ναὸς τοῦ θείου φωτὸς τῆς γνώσεως ἀρχίζει νὰ λειτουργῇ. Εἴκοσι παι-

δάκια σπεύδουν νὰ δροσισθοῦν μέσα σ' οὐτά τ' ἀναντικατάστατα νάματα, ὅπως σπεύδουν τὰ χελιδόνια νὰ δροσισθοῦν στὰ γάργαρα μερά καποιας, δρυσιστηγῆς, ποὺ ἀνεκάλυψαν.

Τὸ σχολεῖο εἶναι ἔξ ἀρχῆς ἄρτιο. Ο ἐπισκέπτης φευδαισθανεται ἀπὸ τὴν πρώτη στιγμὴ πῶς δὲν δρίσκεται στὸ Πόρτο Ράφτη, ἀλλὰ σὲ κάποιους δόρειο μακρυνὸ συνοικισμό, κάπου ἔκει στὰ νορδηγικὰ φίόρδ.

Τίποτε τὸ περιττό, ἀλλὰ καὶ ἔλλειψη καμμία. Καθαριότητα, ζεστασιά, ἀερισμός. Θρανία ἀνετα καὶ εύχαριστα. Τόποι κοινόχροστοι, αὐλὴ ἀπέραντη, κήπος μὲ δένδρα καὶ λουλούδια. «Ολα αὐτὰ στὸ ίδιο πάντα παρασίσιο. Στὴν τάξη καὶ τὴν ὑπόδειγματικὴ καθαριότητα. Ἀκόμα, σὲ μιὰ γωνιὰ τοῦ κήπου, δυό κυψέλες μελισσῶν προσθέτουν μὲ τὴν παρουσία τους καὶ τὸ ὑπόδειγμά τους, μιὰ φυσικὴ εἰκόνα προδόλης, ἀπὸ τὴν ὁποία οἱ μικροὶ τοῦ Πόρτο Ράφτη θὰ διδαχθοῦν πόσο ἀξίζει η ἐργασία, δταν γίνεται κάτω ἀπὸ τὴν ἐπιμελημένη πειθαρχία.

Κάθε χρόνος που παρέρχεται, αὐξάνει τὸν ἀριθμὸ τῶν μαθητῶν τοῦ σχολείου. «Ως που καὶ τὸ 'Υπουργεῖο ἐπληροφορή τὴν ὑπαρξή του. Ο πρῶτος ἐπιθεωρητής, ἐπισκέπτεται τὸ Πόρτο Ράφτη, πρία χρόνια μετὰ τὴν ἔναρξη τῶν μαθημάτων. Φυσικά, τὸ ἐνδιαφέρον του ἐκινήθη. Κρατικὸ ἀναγνωρίζεται τὸ σχολεῖο καὶ ὁ δημιουργός του τὸ παραχωρεῖ στὸ Κράτος. Διατηρεῖ δῆμος πολλὲς ὑποχρεώσεις, τὶς ὁποῖες δὲν είναι δινατῶν νὰ συνεχίσῃ ή κυθερητικὴ ὑπηρεσία. Γιατὶ στὰ πλάνα τοῦ Γίαννη τοῦ Γρέγου, ἐκτὸς τῆς φρουτίδας τοῦ σχολείου καὶ ἄλλες φρουτίδες ἀκολουθούν. Ή τροφὴ τῶν μαθητῶν.

Κατάλληλο πρόγευμα, μὲ αὐγὰ καὶ γάλα. Γεῦμα καλὸ τὸ μεσημέρι, γιατὶ ἡ παραμονὴ τῶν παιδιῶν συνεχίζεται ως τὶς ἀπογευματινές ώρες, μεταβαλλομένου τοῦ σχολείου σὲ τόπο μελέτης τῶν μαθητῶν. Πῶς θὰ μποροῦν νὰ μελετοῦν στὰ σπίτια τους, που σὲ ἐποχὴ τέτοιας καὶ τὸ σημερόνου στὰ μέσα διαβιώσεως, ἐν τούτοις πρωτόγονη συνεχίζεται η ζωή; Φρύγανα στὴ γωνιὰ ἔξυπηρετοῦν τὴ θέρμανση, τὸ φωτισμὸ καὶ τὴ μαγειρικὴ!..

Ο δραματισμὸς τοῦ κοινωνικοῦ εὐεργέτου ἔχει τὴν εύτυχία νὰ ἀξιοποιηθῇ κάπως τὸ πληρέστερα μὲ ἀξίους συμπαραστάτες. Η διδασκάλισσα κυρία «Αννα Σωτηρίου, κρατεῖ ἀπὸ τὴν πρώτη μέρα τὸ τιμόνι στὴ στεριανὴ αὐτὴ ἔξορμηση τοῦ καλοῦ 'Ελληνη ἐφοπλιστοῦ. Ενθουσιάζεται καὶ αὐτή, ὅπως μὲ ἐνθουσιασμὸ δεκινούν ἔκει τὰ πάντα.

Ζητοῦμε ἀπὸ τὴν κυρία Σωτηρίου μερικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Ή ἔξωπαγγελματικὴ αὐτὴ ἐπικείρηση, ἐπιβαρύνει τὸ πορτοφόλι τοῦ κ. Γρέγου πάνω ἀπὸ ἑκατὸ χιλιάδες δραχμὲς τὸ χρόνο. Ακόμη, ὁ δημιουργός του ίδρυματος, ἀναλογούμενος καὶ μιὰ - δυό ὑποτροφίες παιδιῶν, που ἀριστεύουν, γιὰ ἀνώτερες σπουδές σὲ γυμνάσιο ή ἄλλες ἐπαγγελματικές σπουδές.

Πέντε χρόνια πέρασαν ἀπὸ τὴν ἡμέρα τῶν ἔγκαινώνων. Ο ἀριθμὸς τῶν παιδιῶν αὐξάνεται καὶ δεύτερος διδασκάλος τοποθετεῖται ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖο.

Τὸ μηνύδιον πρὸς τοὺς γονεῖς τοῦ ἐφοπλιστοῦ συνεχίζεται δίχως τέρμα. Οι λιδανωτοὶ ποὺ ἔκπεμπονται μεταφέρουν στὴν αἰώνια τους κατοικία τὸ ξεχωριστὸ ἑκεῖνος ἄφωμα, ποὺ λίγοι, πολὺ λίγοι, ἔχουν τὸ δικαίωμα καὶ τὴν εύκαινία νὰ δέχωνται. Είναι τὸ ἄφωμα τῆς εὐγνωμοσύνης πρὸς ἔργα καλά, ἔργα πολιτισμού.

Ἐπροσθέτας καὶ τὸ δικό μας τὸ προσκύνημα στὸν μικρὸ καὶ ἀπέριττο αὐτὸν ναὸ τοῦ Πόρτο Ράφτη. Ομολογούμε τὴν ἀδύναμία μας νὰ τὸν ἔξυπηρετούμε τοῦ κατασκάλος τοποθετεῖται ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖο.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

N. J. GOULANDRIS LTD.

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

LONDON E.C. 3

TEL. ROYAL 7431

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

UNITED OPERATORS SHIPPING

AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

ANDRIAKI

SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

TEL. 475.284

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
ΣΤΡΟΦΑΛΟΘΑΛΑΜΟΥ

διὰ τοῦ **ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ**

ΤΥΠΟΣ 2



ΜΕΓΑΛΗΣ
ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ
ΕΠΙΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ
ΕΛΑΙΟΥΓΡΑΣΙΑΣ

Έγγυαται τὴν ἀσφάλειαν! Ο Μεγάλης Εύαισθησίας Έπισημαντής Γκράβινερ, διόποιος ἐγκαθίσταται εύκολως και μὲ χαμηλὸν κόστος, ἐπισημαίνει αὐτομάτως ὑπερθέρμανσιν ἐντὸς τοῦ στροφαλοθαλάμου μηχανῆς Ντίζελ καὶ ἀποκλείει τὸ ἐνδεχόμενον σοβαρᾶς βλάβης.

ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ

Μεγάλης Εύαισθησίας Έπισημαντής

Διά περισσοτέρας πληροφορίας/ἀποτύπωσης:

GRAVINGER MANUFACTURING CO. LTD.

839 YEOVIL ROAD SLOUGH BUCKS.

Τηλέφων: SLOUGH 25051

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΟΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΥΡΟΣ, ΔΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΘΕΡΜΟΣΤΑΤΑΣ, ΔΙΑ ΔΙΑΚΟΠΤΑΣ ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚΡΗΞΕΩΝ.

HSD 4b

Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Συνεχίζομεν τὸ κεφάλαιον «Διάρθρωσις καὶ ὁξείδωσις», τὸ ὅποιον διεκόψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας εἰς τὸ σημεῖον ὃπου ἔξητάζοντο αἱ διάφοροι μορφαὶ διαρρώσεως.

III

δ) Γαλβανικὴ διάρρωσις λόγω φολίδων ἐλασμάτων ματοποιήσεως. Είναι τὰ γνωστὰ ώς mill scale εὐροσίσιν βαθύκανα «έλεπτα» ποὺ καλύπτουν τὴν ἐπιφάνειαν τῶν καινουργῶν ἐλασμάτων, τὰ ὅποια, ἐνεργοῦντα ώς διεγερτική κάθοδος, προκαλοῦν ἐπικίνδυνον εἰς ἔκτασιν διάρθρωσιν. Συνήθως αἱ φολίδες αὐταὶ πίπτουν ἀφ' ἑαυτῶν δέλγοντας καιρὸν μετὰ τὴν ἔκθεσιν τῶν ἐλασμάτων εἰς τὸ ὑπαίθριον (weathering), εἰναι δῆμως προτιμότερον ὅπως τὰ ἐλάσματα καθαρίζονται, πρὸ τῆς τοποθετήσεώς των ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ σφαιριδιοθολῆς, περὶ ἣς κατωτέρω.

ε) Τὰ ὑπόλειμα ματοποιήσεως. Είναι τὰ γνωστὰ ώς weld slag δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ώς μία ἐπὶ πλέον αἵτια διαρρώσεως καὶ διὰ τούτου καλὸν εἶναι ὅπως, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀφαιροῦνται τὰ «πιπτολίσματα» ἡλεκτροσυγκολλήσεως που ἔνιοτε δημιουργοῦνται πέριξ μιᾶς «ραφῆς» καὶ ἀφ' ἑτέρου ὅπως κάθε ραφὴ ἡλεκτροσυγκολλήσεως καθίσταται ὄμαλη βοηθείᾳ σμυριδοτροχῷ ἢ «καλαφατικοῦ», πρὸς ἀποφυγὴν διαρρώσεως λόγω γαλβανικῶν ρευμάτων.

ΠΡΟΛΗΨΙΣ ΤΗΣ ΟΞΕΙΔΩΣΕΩΣ

Ἡ μελέτη τῶν αἰτίων ποὺ προκαλοῦν τὴν διάρθρωσιν καὶ τὴν ὁξείδωσιν τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν τοῦ πλοίου, ὑποδεικνύει ἀφ' ἑαυτῆς καὶ τὰ μέσα προλήψεως καὶ ἀντιμετωπίσεως τῆς φθορᾶς αὐτῆς. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν μέσων αὐτῶν φυσικῶν εἶναι νὰ ἀρχίξῃ ἀπὸ τῶν πρώτων σταδίων τῆς ναυπηγήσεως ἐνὸς πλοίου, δὲν θὰ ἥτο δὲ ὑπερβολὴ νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ διάρκεια τῆς ζωῆς τῆς μεταλλικῆς τοῦ σκάφους κατασκευῆς ἔξαρτάται κατὰ κύριον λόγον ἀπὸ τὴν φροντίδα ποὺ κατεβλήθη κατὰ τὴν ναυπηγήσιν.

Ὦς εἰναι γνωστόν, σήμερον τὰ πλοῖα ναυπηγοῦνται κατὰ τμῆματα, κατασκευαζόμενα εἰς τὰς ἐστεγασμένας ἔγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων καὶ μεταφέρομενα εἰς τὴν ναυπηγικὴν κλίνην, ὅπου καὶ συναρμολογοῦνται σχηματίζοντα σὺν τῷ χρόνῳ τὸ πλοίον.

Τὰ διάφορα μεταλλικὰ τεμάχια (ἐλάσματα, σιδηρογωνία, ράβδοι κ.λ.π.) καλούμενα ἔφεντος, χάρι συντομίας, ἐμέλη τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου, εὐρίσκονται συνήθως τοποθετημένα εἰς τὸ ὑπαίθριον, καλυπτόμενα εἴτε ἀπὸ φολίδας ἐλάσματοποιήσεως, εἴτε ἀπὸ στρῶμα ἀρχομένης σκωριάσεως, ἐκ τῆς θέσεως δὲ αὐτῆς μεταφέρονται, διὰ τῶν συγχρόνων εἰδικῶν ἡλεκτρομαγνητικῶν γερανῶν, εἰς τὴν λεγομένην μηχανὴν σφαιριδιοθολῆς. Ἡ μηχανὴ αὐτὴ ἀποτελεῖται ἀπὸ κλειστὸν χαλύβδινον θάλαμον καὶ σύστημα σωληνῶσεων καὶ προστομίων, μισθῶντα ἔξαγωγῆς κοινοτοῦ, ἐντὸς δὲ τοῦ θαλάμου αὐτοῦ τὰ μέλη τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου βάλλονται διὰ μικροτάτων σφαιριδίων μετάλλου, ἐκτοξευομένων ἐπὶ τῶν ὑπὸ καθαρισμὸν ἐπιφανειῶν δι' ισχυρᾶς πίεσεως, τῶν ἐν λόγῳ ἐπιφανειῶν οὐχὶ ἀπλῶς καθαριζόμενών, κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, ἀπὸ τὴν τυχὸν ἐπὶ αὐτῶν διάρθρωσιν, ἀλλὰ κυριολεκτικῶν στιλβουμένων.

Ἴνα διατηρηθοῦν αἱ οὐτωταὶ στιλβωθεῖσαι ἐπιφάνειαι καθαραὶ καὶ ἀπηλαγμέναι ὁξείδωσεως, ἐπαλείφονται δι' ἑνὸς λεπτοῦ στρώματος εἰδικοῦ χρώματος, τοῦ καλούμενου pre-treatment primer. Τὸ στρῶμα αὐτὸν στεγνωνεὶ ἐντὸς δέλγων λεπτῶν, ὥστε νὰ μὴ καθυστερῇ ἡ ἐργασία, τὰ οὐτωτὰ δὲ χρωματισθέντα μέλη τῆς κατασκευῆς ὑφίστανται ἐν συνεχείᾳ τὴν ἀπατούμενην κατεργασίαν, ὡς τρύπημα, κάμψιν συμφώνων πρὸς δοθεῖσαν καμπυλότητα, κόψιμον εἰς τὸ κατάλληλον σχῆμα κ.λ.π. Τὸ πρώτον αὐτὸν προστατευτικὸν χρώμα εἶναι τὸσον ισχυρόν, ὥστε νὰ ἀνθίσταται εἰς τὰς κοπωσίες αὐτῆς τῆς ἐπεξεργασίας τοῦ μεταλλικοῦ μέλους καὶ νὰ τὸ προστατεύῃ καθ' δλον αὐτὸν τὸ πρώτον στάδιον τῆς ναυπηγήσεως. Ἡ σύγχρονος πρακτικὴ, ὡς γνωστόν, συνίσταται εἰς τὴν προκατασκευὴν (prefabrication) μεγάλων τημμάτων τοῦ πλοίου ἐντὸς τῶν ἐστεγασμένων ἔγκαταστάσεων τῶν ναυπηγείων, τὰ τμῆματα δὲ αὐτὰ συγκολλῶνται πρὸς ἄλληλα ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς κλίνης, ὅπου μεταφέρονται. Είναι ἀπαραίτητον ὅπως λαμβάνεται μέριμνα διὰ τὰς ραφὰς ἡλεκτροσυγκολλήσεων, τὰς

κεφαλὰς τῶν καρφιῶν κ.λ.π. ἵνα αῦται καθαρίζωνται πρῶτον καλῶς διὰ φορητῶν συσκευῶν σφαιριδιοθολῆς (handy blast) καὶ καλύπτονται καλῶς διὰ δύο στρωμάτων ἀντιοξειδωτικοῦ χρώματος (wash primer), πρὶν ἡ ἡ δημιουργία τῆς κατασκευῆς χρωματισθῆ διὰ τοῦ ίδιου χρώματος. Δύναται θετικῶς νὰ λεχθῇ, διτὶ ἡ ἐπιφάνεια τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου ἔξαρτάται εἰς μεγάλον βαθμὸν ἀπὸ τὴν τήρησιν τῆς ζωῆς τοῦ πλοίου τοῦ προστατευτικῶν χρωμάτων, διὰ νὰ προσαρμόζωνται αὐτὰ πρὸς τὰ ἐπόμενα στρώματα χρώματος.

Ἐάν, ἐπὶ παραδείγματι, τὸ πλοίον πρόκειται νὰ προστατευθῇ καθοδικῶς, πρέπει νὰ ἐπιλεγούν χρώματα μὴ ἐπηρεαζόμενα ἀπὸ τὴν καθοδικὴν προστασίαν, τὸ αὐτὸν δὲ ισχύει καὶ προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθοῦν πλαστικά χρώματα ἐποξεί.

Ἡ συνεχῆς παρακολούθησις τοῦ πλοίου εἶναι ὁ μόνος, κατόπιν, τρόπος προλήψεως τῆς ὁξείδωσεως καὶ, ἐπομένως, πρέπει τακτικῶς νὰ καθαρίζωνται καὶ νὰ χρωματίζωνται τὰ διάφορα τμῆματα τῆς κατασκευῆς αὐτοῦ, διὰ τοῦ εἰδικῶν δι' ἔκαστον σημείου τοῦ σκάφους χρωμάτων. Ἡ παρακολούθησις, ιδίᾳ, τῶν μᾶλλον ὑποκειμένων εἰς διάρθρωσιν σημείων, ὡς εἶναι τὰ πασού τῆς ίσαλον μέρη τοῦ πλοίου, οἱ δεξαμεναὶ ὑδατος καὶ καυσίμων, οἱ παρὰ τοὺς λέβητας χώρων, κάθε δυνατού πλαστικού στημάτου τοῦ σκάφους, αἱ ύδρορροδαὶ, τὰ πέριξ σημείων ἔνθα ύπαρχουν μέταλλα διαφόρους διαφανικού κ.λ.π., πρέπει νὰ εἶναι συνεχῆς.

Ἐκ τῶν ὄσων ἦδη ἐλέχθησαν, εἶναι φανερὸν ὅτι διάρθρωσις παρατηρεῖται ὅπουδηποτε ὑπάρχει μεταλλικὴ ἐπιφάνεια ἐκτεθειμένη, αὕτη δὲ ἔχει πάχος πολὺ μεγαλύτερον, ἔξαπλασίαν περίποιου, τοῦ ἀντιστοίχως φθειρομένου ἐλάσματος. Ἐάν, δηλαδή, σημειοῦν τι ἔχῃ διάρθρωσιν πάχους 6 χιλιοστόμετρων, τοῦτο σημαίνει ὅτι τὸ πάχος τοῦ διαρθρωθέντος ἐλάσματος ἡλιαττώθη κατὰ ἐν χιλιοστόμετρον.

Αἱ πρόοδοι τῆς βιομηχανίας χρωμάτων καὶ ὁ ἔλεγχος τῆς διαρρώσεως διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς καθοδικῆς προστασίας περιώρισαν τὸσον τὴν ἐκ τῆς διαρρώσεως φθοράν, ὥστε καὶ δὲ πλέον συντρητικὸς τῶν νηρογναμών, ὁ γνωστὸς Sloyd's Register of Shipping, νὰ δεχθῇ μείωσιν τῶν διαστάσεων υλικῶν εἰς ὡρισμένους τύπους πλοίων (ιδίᾳ εἰς δεξαμενόπλοιοισαὶ καὶ μπάλκι κέρρυρες), δταν ἐφορμόζωνται ἐπὶ αὐτῶν ἀποτελεσματικαὶ μέθοδοι προστασίας ἀπὸ τῆς διαρρώσεως, ὡς εἶναι ὁ χρησιμοποιήσις χρωμάτων ἀλάτων φευδαργύρου (zinc silicate), χρωμάτων ρητινώδους βάσεως ἐποξεί (epoxy resin - based) ἡ καθοδικὴ προστασία.

Ὑπάρχουν ἀκόμη καὶ αἱ μέθοδοι προστασίας ἀπὸ τῆς διαρρώσεως δι' εἰδικῶν ἀναχαιτιστήρων (inhibitors), ἀφυγράνσεως (dehumidification) η δι' ἀδρανούς αέριου (inert gas), ἀλλ' αἱ μέθοδοι αὗται δὲν ἔχουν, πρὸς τὸ παρόν, θεωρηθῆ ὡς δικαιολογούσαι μείωσιν τῶν διαστάσεων υλικού τῶν πλοίων.

Η ΚΑΘΟΔΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Εἰς τὸ περὶ διαρρώσεως καὶ ὁξείδωσεως κεφάλαιον τῆς παρούσης ἐξητάσθη ἡ ἀνοδικὴ καὶ ἡ καθοδικὴ ἀντιδρασίς ἡ ὄφειλομένη εἰς τὴν μεταξὺ ἀνοδικῶν περιοχῶν ροήν ἡλεκτρικοῦ ρεύματος καὶ ἀπεδείχθη ὅτι ἡ διάρθρωσις καὶ ὁξείδωσις δύναται ἐν προκειμένῳ ν' ἀποφευχθῇ διὰ τῆς ἐπηρείας ρεύματος ισού περίπου τοῦ μεγέθους ἀλλ' ἀντιθέτου φορᾶς πρὸς τὰ ρεύματα που προκαλοῦν τὴν διάρθρωσιν. Ἡ τοιαύτη χρήσις τοῦ ἐν λόγῳ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος διομάζεται καὶ οἱ στοιχεῖοι παραγόντες αἱ προστατευτικαὶ μέθοδοι προστασίας ἀπὸ τῆς διαρρώσεως δι' εἰδικῶν αἵρετων (inhibitors) ἀφυγράνσεως (dehumidification) η δι' ἀδρανούς αέριου (inert gas), ἀλλ' αἱ μέθοδοι αὗται δὲν ἔχουν, πρὸς τὸ παρόν, θεωρηθῆ ὡς δικαιολογούσαι μείωσιν τῶν διαστάσεων υλικού τῶν πλοίων.

Αἱ ιδιότητες τῶν προστατευτικῶν αὐτῶν ρεύματων ποὺ ἐνδιαφέρουν τεχνικῶς είναι δύο: ἡ ἐκλυτική ύδρογονού ἐπὶ τῶν καθοδικῶν, ἡ προστατευομένων, ἐπιφανειῶν καὶ ἡ ἐπὶ τῶν ἐπιφανειῶν αὐτῶν ἐπικάθησις τῶν ἀσθετιστῶν συστατικῶν τοῦ θαλασσίου ὑδατος. Ἡ ποσότης τοῦ ἐκλυτού ύδρογονού η ἡ ποσότης τῶν ἀσθετιστῶν ἐπικάθησεων ἔξαρτάται, εἰς ἔκαστην περίπτωσιν, ἐκ τῆς πυκνότητος τοῦ καθοδικοῦ ρεύματος. Ἐάν τὸ διοχετευόμενον ἀντίρροπον τοῦ ρεύματος είναι ἀκριβῶς τόσον χρειάζεται διὰ τοῦ ἐξουδετερωθῆ ἡ διαρθρωτικὴ ἐνέργεια, καὶ δχι περισσότερον, τότε ἀστιστικῶς δὲν θά ύπαρξῃ ἔκλυσις ύδρογονού, οὔτε ἀσθετιστῆς ἐπικάθησις. Είναι φανερὸν ὅτι δὲν εἶναι δυνατός ὁ καθορισμὸς μιᾶς ἐν προκειμένῳ τιμῆς πρὸς σαφῆ προσδιορισμὸν αὐτοῦ τοῦ «ἀκριβῶς τόσου χρειάζεται» ρεύματος, διοθέντος ὅτι οἱ παράγοντες οἱ ρυθμίζοντες

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes.

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1

TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS. TEL. 477426

TELEGR. LOUCAS DJEDDAH
TELEPH. 2429 - 3430
P.O. BOX 419

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.
11 AKTI MIAOULI, PO. B. 127

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

τὴν πυκνότητα τοῦ ρεύματος ἔξαρτωνται ἐκ τῆς ἀγωγιμότητος καὶ τῆς θερμοκρασίας τοῦ ὅδος, ἐκ τῆς ταχύτητος, τῆς καταστάσεως τῆς ἐπιφανείας τοῦ σκάφους, κ.λ.π. κ.λ.π.

Διά τοὺς ἀνωτέρω λόγους, ἡ καθοδικὴ προστασία εἶναι, πρὸς τὸ παρόν, διπλανή καὶ ἀπαίτει μεγάλην τεχνικὴν ικανότητα εἰς τὴν ἑφαρμογὴν τῆς. Συναντῶνται εἰς τὴν ἑφαρμογὴν τῆς δυσκολίας τινές, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ὑπερβολικὸν καθοδικὸν ρεύμα, ποὺ προκαλεῖ τὴν ἔκλυσιν ὑδρογόνου ἐπὶ τῆς μεταλλικῆς ἐπιφανείας τοῦ πλοίου. Ἐπειδὴ ἡ μεταλλικὴ ἐπιφανεία τοῦ σκάφους καλύπτεται ἀπὸ στρώμα χρώματος, εἶναι προφανές, ὅτι ἡ συνεχῆς ἔκλυσις ἀρείου εἶναι δυνατὸν εἴτε νὰ διαπεράσῃ ὑπὸ τὰ στρώματα αὐτὰ τοῦ χρώματος, ἡ νὰ σχηματίσῃ θύλακας καὶ ἐπομένως «φουσκάλες» εἰς τὸ χρώμα. Είναι ἀκόμη δυνατὸν νὰ καταστρέψῃ τὴν προσκολητικὴν ιδιότητα τοῦ χρώματος καὶ νὰ προκαλέσῃ τὴν «κατά φύλλα» ἀποκόλλησην τοῦ χρώματος ἀπὸ τὸν χάλυβα.

Είναι, ἐπομένως, ἀπαραίτητον, ἡ μᾶλλον ζωτικόν, ὅπως ἡ ροή τοῦ προστατευτικοῦ ρεύματος προσαρμοσθῇ πρὸς τὴν δύναμιν τοῦ διαδρωτικοῦ τοιούτου, εἰς τὴν περιπτωσιν δὲ αὐτὴν τὸ μόνον πρόβλημα ποὺ μένει νὰ ἀντιμετωπισθῇ εἶναι τὸ τοῦ χρώματος. Ἐπειδὴ εἰς τὴν γειτνιάζουσαν πρὸς τὴν ἄνδον περιοχὴν ἡ πυκνότητα τοῦ ρεύματος θὰ είναι ὑψηλοτέρα ἀπὸ τὴν τῶν μακράν τῆς ἄνδον περιοχῶν, εἶναι προφανές ὅτι τὸ καθοδικῶς προστατευόμενον πλοίον πρέπει νὰ χρωμάτιζεται διὰ χρωμάτων ἀδιαστέραστων ἀπὸ τὴν ύγρασίαν, ιδίᾳ εἰς τὰς πλησίον τῶν ἄνδων περιοχάς. Ἡ ὑπερβολικὴ ἐπίστημας καθοδικὴ προστασία εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπηρέασῃ τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἀντιρρυπαντικῶν χρωμάτων τῶν ψάλων, εἶναι δὲ καὶ αὐτὸς εἰς ἀκόμη λόγος διὰ τὸν ὅποιον ἀπαίτεται εἰδίκος συνδυασμός καθοδικῆς προστασίας καὶ τύπου χρησιμοποιουμένου χρώματος, ὥστε τὸ ἐν νὰ συμπληρώνῃ, οὕτως εἰπεῖν, τὸ ἄλλο, ὅποτε πράγματι ἐπιτυγχάνεται ἐν ἐκπληκτικῶς ικανοποιητικῷ ἀποτέλεσμα.

Ἡ καθοδικὴ προστασία σήμερον δὲν ἑφαρμόζεται μόνον εἰς τὰ ὑφαλά τοῦ σκάφους, ἀλλὰ καὶ εἰς πάν την σημείον αὐτοῦ ποὺ ἔχεται εἰς ἐπαφὴν μὲ νύγρα, ὡς είναι οἱ ὑδροσυλλέκται, τὰ διπύθμενα, δεξαμεναι ὅδοτος, καυσίμων ἡ λιπαντικῶν, ὡς καὶ αἱ δεξαμεναι φορτίου τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὰ χρησιμοποιουμένα θυτήρια (saerifical) ἀνόδια κατασκευάζονται ἐκ ψευδαργύρου, μαγνησίου καὶ ἀλουμινίου καὶ στερεούνται ἐπὶ τὸν ὑπὸ προστασίαν ἐπίστημαν εἰς προσεκτικὸν ἐκλεγομένα θέσεις, διστε νὰ παρέχουν ἐν προστατευτικὸν ρεύμα ἐπαρκῶς ὑψηλὸν διὰ νὰ ἔξουδετερώσῃ πλήρως ὅλα τὰ διαδρωτικὰ ρεύματα ποὺ δημιουργοῦνται ἀπὸ τὰς μὴ προστατευόμενας μεταλλικὰς ἐπιφανείας. Τὸ προστατευτικὸν αὐτὸν ρεύμα δύναται νὰ παραχθῇ διὰ τῆς ἐπεξεργασίας τοῦ ἐπρεάζοντος ρεύματος (impres sed current process), τούτῳ ὅμως δὲν ἔχει ἑφαρμογὴν προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίων, διότι ὑπάρχει ἡ πιθανότης σχηματισμοῦ χλωρίου - όχυρον - ύδρογόνου ἐκ τῆς χρήσεως ἀνοδίων γραφίτου καὶ ἐπομένως προφανῆς κίνδυνος ἐκρήξεως.

Εἰς σχετικήν μελέτην του ὁ Bikkers λέγει, ὅτι ἡ χρήσις τοῦ μαγνησίου ὡς ἀνοδίου δὲν δημιουργεῖ πόλωσιν καὶ ἐπομένως εἶναι ἐξησφαλισμένον

ἐν σταθερὸν δυναμικὸν καὶ μία ὁμοιόμορφος ροή ρεύματος. Ἡ ὑψηλὴ διαφορὰ δυναμικοῦ ἐξασφαλίζει ἐπίσης τὸ ὅτι τὰ ἐλαϊδόντα κατάλοιπα ποὺ ἐπικολλῶνται ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἀνοδίου οὐδεμίαν σχεδὸν ἐπήρειαν ἔχουν ἐπὶ τῆς εἰς τὸ ρεύμα ὑποχωρητικότητος τῶν ἐμαγνησίου ἀνοδίων. Ἡ μεγάλη, ἐν τούτοις, αὐτὴ διαφορὰ δυναμικοῦ ἔχει καὶ μειονεκτήματα, προκαλούσα τὸν σχηματισμὸν ἐνὸς ἀσθετικῶν στρώματος, ἀπώλειαν ρεύματος καὶ τὸν σχηματισμὸν ύδρογόνου ἐπὶ τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν. Ἔχουν, ἐπὶ δεξαμενοπλοίων, παρατηρηθῆ ἐκρήξεις ἐκ τῆς πτώσεως ἀνοδίων, ἀπόσπωμένων ἐκ τῆς θέσεώς των, ἐντὸς δεξαμενῶν φορτίου περιεχούσων όχυρον.

Τὰ ἔξι ἀλοιμινίου ἀνόδια ἔχουν τὸ πλεονέκτημα τοῦ μικροῦ εἰδικοῦ βάρους, ἀλλ' ἡ πιθανότης πολλώσεως τῶν ἀνοδίων μετά μακράν περίοδον χρήσεως αὐτῶν εἶναι εἰς μᾶλλον ἀρνητικός παράγον. Δὲν ὑφίσταται ἐν προκειμένῳ κίνδυνος ἀπώλειας ρεύματος λόγω ὑπερπροστασίας. Δὲν ὑπάρχει ἐπίσης εἰς τὰ ἔκ ψευδαργύρου ἀνόδιος αὐτοδιαρύωσεως αὐτῶν, ὡς συμβαίνει μὲ τὸ μαγνησίου. Δὲν παραπτεῖται ἐπίσης σχηματισμὸς ύδρογόνου ἡ ἀπώλεια ρεύματος λόγω ὑπερπροστασίας. Είναι, πάντως, γεγονός ὅτι ὁ ψευδαργύρος ἔχει τὰ αὐτὰ μειονεκτήματα μὲ τὸ ἀλουμίνιον εἰς δι. τι ἀφορᾶ τὸ δυναμικόν, ἀλλ' ἔχει ἐπίσης ἀποδειχθῆ ὅτι, δι' ἀναμίξεως αὐτῶν μὲ ὠρισμένα ἄλλα μέταλλα, τὸ δυναμικόν δύναται νὰ διατηρηθῇ σταθερόν καὶ τὰ ἀνόδια λειτουργούν ἐλεύθερα πολλώσεων. Οὐδεὶς ἐπίστημας κίνδυνος σπινθήρων δημιουργεῖται εἰς περίπτωσιν πτώσεως ἀνοδίου εἰς δεξαμενοπλοίου.

Ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε πείρας ἀπεδειχθῆ ὅτι, διου χρησιμοποιούνται Ισχυρὰ χρώματα, ὡς τὰ βασικόμενα ἐπὶ τῶν ρητινωδῶν, βινύλης καὶ ἐποξεί, εἶναι πιθανή ἡ δημιουργία βαθείας διαβρώσεως εἰς σημεῖα δόπου τὸ χρώμα ἔχει καταστραφῆ, τούτῳ δὲ είναι αὐτονόητον ἀν ληφθούν ὑπ' ὅψιν τὰ βασικά αἴτια. Εἰς τὰ ὑφαλά τοῦ πλοίου ἡ εἰς δεξαμενής θαλασσέρματος ποὺ ἔχουν χρωματισθῆ, ἡ χρωματισμένη ἐπιφάνεια παρέχεται μίαν λίαν ἐκτεταμένην κατὰ μέγεθος κάσθοδον, πρὸς τὴν ὅποιαν πᾶσα ἐπιφάνεια γυμνοῦ, μὴ χρωματισμένου δηλαδή, μετάλλου εἶναι ἀνοδική. Τούτο ὅδηγει ἀναποφέύκτως εἰς μίαν ταχυτάτην κατὰ βάθος διάβρωσιν ἐπὶ τῶν τοπικῶν ἀνοδικῶν περιοχῶν εἰς τὰς ὅποιας ἔχει καθ' οίονδηποτε τρόπον καταστραφῆ τὸ χρώμα.

Τὰ καλύτερα στήμερον ἀνόδια εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

α) Τὰ ἔξι ἀλοιμοπλοίων τῆς F. A. Hughes, ἀποτελούμενα ἀπὸ λίαν καθαρὸν κράμα ἐλαθέν εἰς ἔνα συνεχῆ, μὴ ἀντιδρῶντα, πυρῆνα. Κατασκευάζονται εἰς τυπωτήσιον σχῆμα πάρδου μῆκους 4' 6'', ἐτοίμης πρὸς τοποθέτησιν, μὲ ἀνοιγμένας τὰς ὅπας δι' ὃν διέρχονται οἱ κοχλίαι στερεώσεως αὐτῆς καὶ ἐξασφαλίζουν πλήρη ἡλεκτρικήν ἐπαφήν, στερεότητα προσαρμογῆς καὶ εὐκολίαν ἀντικαταστάσεως. Δὲν δημιουργούν σπινθήρας καὶ διὰ τούτο εἶναι ἀπολύτως ἀσφαλῆ διὰ χρήσιν εἰς δεξαμενής υγρῶν καυσίμων.

β) Τὰ χαμηλοῦ δυναμικοῦ ἀνόδια τῆς Electro Rust Proofing Co ἐκ κράματος ἀλοιμινίου, ἡ χρήσις τῶν ὅποιων προτιμάται ἀπὸ πολλούς τε-

INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP ✓
QUALITY

TOP ✓
SERVICE

You can't beat International marine coatings for quality and extreme durability under all climatic conditions. You can't beat International service either because their specialised products are available in every major port—and throughout the world there are over 1000 agents ready to serve you.

LONDON

International Paints Ltd.

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON S.W.1.

Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)

Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON

Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. - Cable: CORROFOUL LDN. SW.1.



NEW YORK

International Paints Co. Inc.

21 WEST STREET, NEW YORK, 6 - NEW YORK

Telephone: WHITEHALL 3-1188

Telex: 212-571-0988 - Telegrams: CORROFOUL NEW YORK

ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE CANADA REGINA FRANCE ROUEN
AUSTRALIA SYDNEY CANADA VANCOUVER GERMANY HAMBURG
BRAZIL RIO DE JANEIRO DENMARK COPENHAGEN HOLLAND ROTTERDAM
CANADA MONTREAL FRANCE LE HAVRE INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA

ITALY TRIESTE
MEXICO MEXICO CITY
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN

NEW ZEALAND AUCKLAND
NEW ZEALAND WELLINGTON
SPAIN BILBAO

SWEDEN GOTHEBORG

U.S.A. NEW ORLEANS
U.S.A. SAN FRANCISCO
VENEZUELA MARACAIBO

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

χνικούς διότι, λόγω τού μικρού των μεγέθους, χρησιμοποιείται μέγας άριθμός ανοδίων και οὕτω έπιτυγχάνεται μεγαλύτερα και πλέον ίστομερώς κατανεμημένη καθοδική προστασία. Διά της χρήσεως μεγάλους μεγέθους ανοδίων ένα μαγνητίσιο, έπειδη άναγκαστικώς χρησιμοποιείται μικρότερος άριθμός και, έπομένως, τοποθετούνται είς σχετικώς μεγάλας άπό άλληλων άποστάσεις, είναι άναποφεύκτον τού πλοίου νά υπερπροστατεύωνται και έπομένως νά σπαταλάται άσκοπως ηλεκτρικόν ρεύμα, χωρίς νά άναφέρωμεν και τά διά αύτην την κατασκευή τού πλοίου δυσάρεστα άποτελέσματα.

γ) Τό γαλβανικόν άνοδίον ΗΠ'7 της αυτής ως άνω έταιριας, άποτελεί συνδυασμόν τών δύο προηγουμένων περιγραφέντων άνοδίων, ήτοι τών τού υψηλού και τών τού χαρακτηριστικών. Τό κυριώτερον χαρακτηριστικόν τού ένα λόγω ανοδίου είναι διά, κατά λίτραν βάρους, παράγει 50% περιστότερα άμμοπεράρια άπό διά τό συνήθη έκ κραμάτων άλουμινιού άνοδία, πλέον τού διπλασίου τών άμμοπεράριων που παράγουν τά έκ μαγνητίσιου και σχεδόν τό τριπλάσιον τών έκ φευδαργύρου άνοδίων. Λόγω τού θαυμασίου των δυναμικού, ίσουμενου μέ μείον 1,13 βλότη μετρουμένων έπι κεκορεσμένου ηλεκτριδίου έκ καλομελάνου, δύναται νά παράσχῃ τόν τών αύτών βαθμὸν προστασίας μὲ μικρότερον άριθμὸν άνοδίων. Είς τό παρελθόν, ή χρήσης άνοδίων έκ κράματος μαγνητίσιου, παρουσίαζε προβλήματα, ιδίως είς τάς δεξαμενάς θαλασσέρματος, λόγω της υπερβολικής παραγωγής άσθετωδων υπολοίπων τά όποια δεν είναι καθ' έαυτά, ως κακώς πιστεύεται, δείγμα υψηλού βαθμού προστασίας. Τά άνδισια, πάντως, ΗΠ'7, ήν και δημιουργήντων μίαν έπικάθησιν άσθετωδή έπι της έπιφανειάς τού χάλυβος, άπεδείχθησαν ικανοποιητικά, διότι ή έπικάθησις αυτή ούδεποτε υπερβαίνει τά άνεκτά δρια.

ΑΛΛΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

'Η, έπι δεξαμενοπλοίων κυρίως, χρησιμοποίησης συστημάτων προστασίας έξι άδρανούς άεριου (inert gas), έφαρμοσθείσα τό πρώτον διά τήν άποφυγήν τού κινδύνου έκρηξεων, άπεδείχθη διά μειώνει έπισης τόν βαθμὸν διαδρώσεως.

'Ολίγα είναι, πρός τό παρόν, γνωστά έπι τών άποτελεσμάτων τού συστήματος αύτού, μὲ την έρευναν τού όποιους άσχολούνται 'Αμερικανοί κυρίως έπιστήμονες. Τό άεριον δύναται νά λαφθῇ άπό τούς λέβητας τού πλοίου και νά διοχετεύῃ έντος τού ύπο προστασίαν χώρου, ένα θμως μειονέκτημα τής μεθόδου αύτής είναι διά άριστη θρησκευτικής παραδείγματος, τό καύσιμον δέριωθαμουμένων, δύναται νά έπρεπεσθούν άπό τό διοξείδιον τού άνθρακος (CO₂) που ύπάρχει έντος τού συστήματος διανομῆς και νά προκληθούν διακοπαί είς τήν άναφλεξιν τών είς μέγα ψφος ίπταμένων άεροσκαφών.

Προκειμένου έπισης περὶ δεξαμενοπλοίων, διά τήν άπό της διαδρώσεως προστασίαν τών δεξαμενών φορτίου αύτών, χρησιμοποιούνται και διαλυταί είς τό θαλασσή άναχαιτιστικαί ύλαι (oil soluble inhibitors), τών όποια ή χρήσης είναι δλιγοδάτανος, έ συγκρίνεται μὲ τάς προηγουμένως περιγραφέσαις μεθόδους, τό δέ πλοιον πραμένει εύπροσάρμοστον διά μεταβολάς είς τό μεταφερόμενον είδος φορτίου, άνευ προσθέτων δαπανών.

'Η χρησιμοποίησης τών άναχαιτιστικών αύτών ύλων είναι άπλη, συνισταμένη είς τήν διοχέτευσιν αύτών έντος τών σωληνώσεων φορτώσεως τού πλοίου, βοηθεία μικρών δεξαμενών έντος τών όποιων άποθηκεύεται τό προστατευτικόν ύλικον και δημογείται πρός τάς σωληνώσεις διά πεπιστέμουν άρεος. Τό προστατευτικόν αύτό μέσον είναι ύγρος τό όποιον φυσιολογικών διαλύεται ύπο τό πετρελαιοειδούς φορτίου τού πλοίου και καλύπτει ύπο τό προστατευτικού στρώματος τάς χαλυδόνιας έπιφανειάς τού σκάφους, προστατεύον οὕτω αύτάς. 'Η χημική σύνθεσης τού έν λόγω ύγρου είναι άναλογος πρός τήν χρήσιν διά ήν προορίζεται και τού φορτίου που θά περιέχῃ ή πρός προστασίαν δεξαμενήν.

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΤΗΣ ΟΞΕΙΔΩΣΕΩΣ

Πάντα τά μέχρι τούδη έξετασθεντα είς τήν μικράν αύτήν μελέτην μέσα συμβάλλουν είς τήν, ούτως είτεν, πρόληψιν τής διαδρώσεως και δημογείωσεως, διά τής έγκαριου έναρξεως τής χρήσεως αύτών άπό τών πρώτων άκομη σταδίων τής ναυπηγήσεως τού πλοίου και τής συνεχούς έκτοτε χρησιμοποίησεως των, έν συνδυασμῷ μὲ τά κατάλληλα χρώματα. Δέν είναι διμως ικανά τά μέσα αύτά νά θεραπεύσουν τήν, καθ' οιοδήποτε τρό-

πον, ήδη δημοδωθείσαν κατασκευήν τού σκάφους και πρός τούτο χρησιμοποιούνται αί γνωστά μας, καθαρώς μηχανικά, μέθοδοι.

'Ο σφυροκοπανισμός τού δημειωθείσαν μέλους τής κατασκευής, είτε διά τής χειρός διεξάγεται, μὲ τό τόσον γνωστόν «ματσακόν», είτε διά ήλεκτρικών ή διά πεπιστέμουν άρεος κινουμένων σφυρίων, είναι βεβαίως μία παλαιοτάτη μέθοδος — χωρίς θμως νά είναι και ή ίδεωδης.

Και άν άκομη ύποτεθῆ, διά τής χειρός σφυροκοπανισμού άποφεύγονται διά τών διαθρώσεως (prāgma σούχι άπολύτως δυνατόν, ιδίης είς δυσπρόσιτα διά τό χρησιμοποιούμενον, οίουδήποτε είδους, έργαλείον σημεία) αί έπι τού σφυροκοπανισμού προκαλούμεναι επί τής έπιφανειάς τού μετάλλου χαραγαί, άποτελούν ήδη έν τραύμα μούχι εύχαριστον είς τήν κατασκευήν τού πλοίου.

Τό μειονεκτήματον τού μηχανικού ή διά τής χειρός σφυροκοπανισμού άποφεύγονται διά τών διαθρώσεων συσκευών «βολής» τής δημειωθείσης έπιφανειάς τής βοηθείας πεπιστέμουν άρεος. 'Η πλέον γνωστή μέθοδος είναι ή τής άμμοβολής (sand blasting), διά τής όποιας έκτοξεύεται επί τής πρός καθαρισμόν έπιφανειάς άμμος ύπο μεγάλην πίεσιν. 'Η έπιφανειά καθαρίζεται ούτω πλήρως, ύπάρχει διμως τό μειονέκτημα τής μεγάλης πόσητος τής χρησιμοποιούμενης άμμου, τής άναγκης μεταφοράς αύτής ένισται μακράν τού λιμένος, θταν τό βάθος είναι περιωρισμένον, και τής άφορητου σκόνης πού δημιουργείται. 'Άποτελεί έπισης ή άμμοβολή κίνδυνον διά τάς κεφαλάς τών κάπως παλαιών καρφιών τών καρφωτών πλοίων και διά τού δέν συνιστάται είς τοιαύτω περιπτώσεις.

Νεώτεραι συσκευαί άμμοβολής σημαντικών μειώνουν τά έν λόγω μειονεκτήματα, διότι ή χρησιμοποιούμενη άμμος άπορροφάται άπό τήν ίδιαν τήν συσκευήν και κυκλοφορεῖ έντος κλειστού, κατά τίνα τρόπον, συστήματος. 'Η συσκευή έπισης άπορροφή και τήν ύγρασίαν, έπιτυγχανομένου ούτω ίδεωδους καθαρισμού.

"Άλλος τύπος συσκευής είναι ή χρησιμοποιώντων ρινίσματα χάλυβος, έκτοξεύομενα έπι τής καθαριζόμενης έπιφανειάς μὲ μεγάλην ταχύτητα έκ τής περιφερείας τού τροχού ταχέως περιστρεφομένου στροβίλου. Τό ρινίσματα αύτά τού χάλυβος άπορροφώνται άπό τό τίδιον αύτό μηχανήμα αύτομάτως και έπαναχρησιμοποιούνται, κυκλοφορούντα είς τό κύκλωμα τής συσκευής, γνωστής ως αυτομάτη airless blasting, διότι ή πεπιστέμονος άπόρροφης έπιφανειάς είναι διά τήν περιστροφήν τού στροβίλου και ούχι διά τήν έμφυσην. 'Υπάρχουν και διά ήλεκτρικού μειώνεται ποιαύτω περιπτώσεις.

'Ετέρα, τέλος, μέθοδος είναι ή, άδοκίμως πάντως, καλουμένη μέθοδος τής βολιδοβολής (shot blasting) διά τής όποιας μικροσκοπικά χαλύδων ουσιαρίδια βάλλονται έπι τής καθαριζόμενης έπιφανειάς μὲ μεγάλην πίεσιν, κυκλοφορούνται και αύτά, ως είς τήν προηγουμένην μέθοδον, έντος τής συστήματος. Είναι και αύτή μία άριστη μέθοδος καθαρισμού, δέν δύναται διμως νά χρησιμοποιηθῇ έπι πλοίου άλλα μόνον είς τά ναυπηγεία και διά τόν καθαρισμόν μή είστει κατειργασμένων τμημάτων (ώς είναι τά έλασματα, γνωνία κ.λ.π.) λόγω τού στεγανού θαλάμου πού άπαιτείται.

'Αφοῦ, άπωδήποτε, καθαρισθή ή άδημωνένη έπιφανειά και άνεξαρτήτως τής της τυχόν ύπαρχούνται καθοδικής ή άλλης προστασίας είναι, πρός τό παρόν, άπαραίτητος ή χρωματισμός. Τό «πρός τό παρόν» αύτό προτελεί μίαν φυσικήν τού γράφοντος έπιφύλαξην διά τάς έξελίξεις τάς όποιας τό μέλλον μᾶς έπιφυλάσσει, διότι είναι πάντοτε πιθανή έπεξεργασία της τού χάλυβος, άναλογος, έπι παραδείγματι, πρός τό γαλβανισμα, ής τό κόστος και ή αντώνη θά είναι ίκανοποιητικά — χωρίς νά άναφερων τάς λίαν πιθανάς έξελίξεις είς τά χρησιμοποιηθούμενα είς τό μέλλον είς τήν ναυπηγικήν μέταλλα, διά τάς όποια είναι δυνατόν νά μή άπαιτείται ούδεν είδος συντρήσεως. 'Ακόμη θά ήδηνταρό τής νά άναφερη και τάς πλαστικάς κατασκευάς, αί όποιας άπεδωσαν ήδη θαυμάσια άποτελέσματα είς τήν ναυπηγικήν σκαφών άθλητισμού ή ψυχαγωγίας, πολλά υποσχόμενα διά τήν είς τοιαύτων κλίμακα είς τό μέλλον χρησιμοποίησην αύτών.

Πρός τό παρόν, πάντως, είναι άπαραίτητος, ως έλέχθη, έργων μειονεκτήματα, έπειδη διά τό κεφαλαιον τάς αύτών ένδιαφέρον, διότι είς έκαστην περιπτώσιν και διά τόν καθαρισμού έπιαστην χρήσην άπαιτονται ειδικά χρώματα, θά κλείσωμεν είς τό προσεχές τήν μελέτην μας αύτήν, έξετάζοντες τά τής έπι τού πλοίων χρησιμοποιησεως τών χρωμάτων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

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 :

NIARIOS 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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΠΛΗΡΩΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

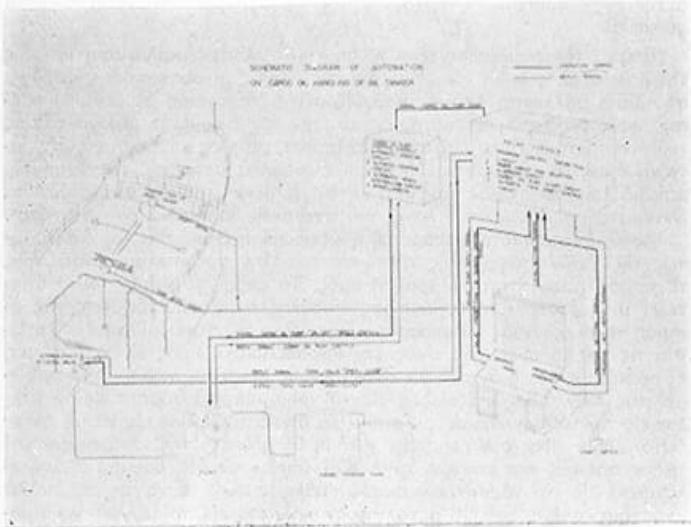
Τα γνωστά ναυπηγεία τής 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, ένα συνεργασία με τήν, γνωστήν έπισης, 'Εταιρίαν ήλεκτρικών και ήλεκτρονικών κατασκευών Τοσίμπα, έπειτα την πλήρη αυτοματοποίησην του συστήματος φορτοεκφορτώσεως των δεξαμενοπλοίων, διά πρώτην, ώς λέγεται, φοράν είς τὸν κόσμον.

Μέχρι τούδε η εἰς τὸν τομέα αὐτὸν αυτοματοποίησις συνίστατο εἰς τὸν ἀπὸ ἀποστάσεως (remote control) χειρισμὸν τῶν βαλβίδων φορτίου καὶ τῶν ἀντλιῶν, η παρακολούθησις τῆς λειτουργίας η τῆς καταστάσεως τῶν ὅπιον ἐπετυγχάνετο βοηθείᾳ ἐνδεικτῶν εύρισκομένων πρὸ τοῦ χειριστοῦ.

Διὰ τοῦ νέου συστήματος ἐπιτυγχάνεται πραγματικῶς αὐτόματος ἔλεγχος τῆς ὅλης διαδικασίας φορτοεκφορτώσεως, δι' ἀπλῆς πιέσεως ἐνὸς μόνον διακόπτου ὑπὸ τοῦ μοναδικοῦ χειριστοῦ ποὺ παρακολουθεῖ καὶ ἐλέγχει τὴν φορτοεκφόρτωσιν.

'Ολόκληρος, ὡς ἔλεχθη, η διαδικασία φορτοεκφορτώσεως, η ρύθμισις αὐτῆς ἀναλόγως πρὸ τῆς συνεχῶς μεταβαλλομένην, φυσικά, διαφορὰν βυθισμάτων πρώρας καὶ πρύμνης ὡς καὶ πρὸ τῆς κλίσιν τοῦ σκάφους πρὸς τινὰ πλευρὰν αὐτοῦ, ὁ ρυθμὸς φορτώσεως η ἐκφορτώσεως, η ρύθμισις τῶν στροφῶν τῶν ἀντλιῶν τοῦ φορτίου, τὸ ἀνοιγμα η τὸ κλείσιμον τῶν βαλβίδων εἰς τὰς σωληνώσεις φορτίου, ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε ἀναγκῶν τῆς φορτοεκφορτώσεως κ.λ.π. ρυθμίζονται αὐτόματος, ἀναλόγως πρὸ τῆς ποσότητα τοῦ ὑγροῦ φορτίου ποὺ ὑπάρχει εἰς τὰς δεξαμενές. Εἰς περιοδικὸς μόνον ἔλεγχος χρείζεται καὶ αὐτὸς διὰ νότιμητωπίζεται η φυσική ἀνησυχία τοῦ ἀνθρώπου — ώς πρὸς τὴν ἀκρίβειαν τῶν αὐτομάτων ἐκτελουμένων χειρισμῶν.

Τὸ στάδιον τῆς ἀποστραγγίσεως τοῦ φορτίου, τὸ ὄποιον μέχρι σήμερον ἐθεωρεῖται ώς μία τόσον πολύπλοκος διαδικασία ὥστε νὰ είναι ἀδύνατος η αὐτοματοποίησή της, ἐπιτυχῶς ἐπίσης ἀντιμετωπίζεται διὰ νέου



Σχηματικὸν διάγραμμα διατάξεως αὐτομάτου φορτοεκφορτώσεως δεξαμενοπλοίου

συστήματος ἀποστραγγίζοντος αὐτομάτως τὰς δεξαμενάς ἀπὸ τὴν παραμένουσαν παρὰ τὸν πυθμένα αὐτῶν μικράν ποσότητα ὑγροῦ φορτίου βοηθείᾳ πεπιεσμένου ἀέρος, διὰ τοῦ συστήματος δὲ αὐτοῦ καταργοῦνται καὶ αἱ, συνήθεις μέχρι τούδε, ἀντλίαι ἀποστραγγίσεως.

Τὸ νέον σύστημα, παρὰ τὸ δῆτι χρησιμοποιεῖ χιλιάδας κυκλωμάτων μεταβάσεως καὶ περὶ τὰς δέκα χιλιάδας ἡλεκτρικῶν ἀγγώνων, ἔχει ἀπλουστάτην διάταξιν, ὡς φαίνεται εἰς τὸ παρεχόμενον ἐνταῦθα σχηματικὸν διάγραμμα, καὶ περιέχεται ἐντὸς εἰδικοῦ θαλάμου ἔλεγχου ἐπιφανείας 50 μόλις τετραγωνικῶν μέτρων.

Ὄς προκύπτει ἐκ τοῦ σχηματικοῦ διαγράμματος, τὸ ὄλον σύστημα ἀποτελεῖται ἐκ τοῦ γραφείου τοῦ χειριστοῦ, ἐκ τοῦ πίνακος διανομῆς, τοῦ πίνακος μεταφορᾶς (relay), τοῦ χειριστικοῦ πίνακος τῶν ἀντλιῶν τοῦ φορτίου, τοῦ ὑδραυλικοῦ συστήματος καὶ μηχανισμοῦ, ώς καὶ ἐκ τοῦ ἡλεκτρομαγνητικοῦ κιβωτίου τῶν βαλβίδων.

Τὸ αὐτόματον αὐτὸν σύστημα λειτουργεῖ ώς ἀκολούθως:

1.—Καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰσέτι ἐν πλῷ, καθορίζεται ὁ τρόπος τῆς φορτώσεως η ἐκφορτώσεως, η σειρὰ δὲ τῶν σχετικῶν χειρισμῶν εἰσάγεται εἰς τὸν κύριον πίνακα χειρισμοῦ, ἵνα πίνακα μὲ ὅπας καὶ ἀπλὰ καλώδια, δμοιον μὲ τὸν πίνακα τῶν τηλεφωνικῶν κέντρων.

2.—Εἰς τὴν ὡς ἄνω σειρὰν χειρισμῶν, περιλαμβάνεται τὸ σύνολον τῶν κατὰ στάδια ἐργασιῶν, αἱ ἀντλίαι ποὺ ἐκάστοτε θὰ χρησιμοποιοῦνται, αἱ βαλβίδες ποὺ ἐκάστοτε θὰ ἀνοίγωνται η θὰ κλείωνται κ.λ.π., τὸ εἰδός δὲ ἐκάστης ὀμάδος χειρισμῶν ρυθμίζεται ἀπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ἀντιστοιχοῦντος διακόπτου, ἐπὶ τοῦ γραφείου τοῦ χειριστοῦ.

3.—Διὰ τῆς πιέσεως τοῦ διακόπτου ἐκκινήσεως ἀρχίζει, ἀναλόγως τοῦ ποιοὶ μερικοὶ διακόπται ἐπεισθησαν προγομένως, η διαδικασία φορτοεκφορτώσεως εἶτε ώς σύνολον εἶτε κατὰ στάδια.

4.—Ἐὰν η φορτοεκφόρτωσις γίνεται κατὰ στάδια, τὸ πέρας ἐκάστου

σταδίου σημαίνεται δι' εἰδικοῦ κώδινος καὶ διὰ τῆς ἀφῆς ἐνδεικτικοῦ φωτός.

5.—Οταν περατωθεῖται ἡ ἐκφόρτωσις, ἐκάστη ἀντλία παύει αὐτομάτως λειτουργούσα, μόλις ἐκπληρώσῃ τὴν ἀποστολήν της.

Τὸ ὄλον κύκλωμα χρησιμοποιεῖ κρυσταλλολυχνίας (transistors), ἀνευ μεταδόσεως δι' ἐπαφῶν, ὥστε ν' ἀποφεύγωνται βλάβεις εἰς τὸ ἡλεκτρικὸν σύστημα συνεπείᾳ δονήσεων τοῦ πλοίου.

Εἰς περίπτωσιν βλάβης, εἴτε ὀλοκλήρου τοῦ συστήματος εἴτε μέρους αὐτοῦ, είναι δυνατή η μεταφορὰ εἰς ἀπλούν ἐξ ἀποστάσεως ἔλεγχον (remote control), η καὶ εἰς διά συνήθη διὰ τῆς χειρὸς χειρισμόν, εἴτε ὀλοκλήρου, εἴτε καὶ μέρους τοῦ συστήματος.

Εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν, τὸ μὴ ὑποστάνταν βλάβην τημῆα ἔξακολουθεῖ νὰ λιτουργῇ αὐτομάτως.

Διὰ τοῦ ἐλύγω συστήματος είναι δυνατή η σύγχρονος φορτοεκφόρτωσις τριῶν διαφόρων εἰδῶν φορτίου, ὁ πλήρης δὲ αὐτὸς αὐτοματισμὸς ἔξασφαλίζει τὰ ἀκόλουθα πλεονεκτήματα :

α) Μειώνεται αἰσθητῶς ὁ ἀριθμὸς τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν πληρώματος.

β) Ἀποφεύγονται τὰ λάθη, ὑπερεκχειλίσεις φορτίου κ.λ.π. καὶ καθίσταται δυνατή η παρακολούθησις τῆς ὅλης φορτοεκφορτώσεως εἰς δεδομένην στιγμὴν ἀπὸ ἓνα μόνον ἀνθρώπου καὶ δι' ἀπλούν βλέμματος.

γ) Ὁ πλήρως αὐτοματοποιημένος ἔλεγχος, δύναται νὰ διακοπῇ καὶ ν' ἀντικατασταθῇ ἀπὸ ἔλεγχον ἐξ ἀποστάσεως εἰς οἰανδήποτε στιγμὴν, ὥστε νὰ ἀντιμετωπίζεται οἰαδήποτε κατάστασις.

ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΕΠΩΤΙΔΟΣ ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΛΕΜΒΩΝ

Είναι γνωστὸν διὰ αἱ εἰς ἀνθρώπους ἀπώλειαν ἐν περιπτώσει ναυαγίων ὅφειλονται κατὰ μέγα μέρους εἰς ἀνατροπὰς τῶν σωσιβίων λέμβων κατὰ τὴν καθέλκυσιν αὐτῶν, εἰς κτυπήματα τῶν ἐπιχειρούντων νὰ κολυμβήσουν πρὸς τινὰ λέμβον ἐπ' αὐτῆς κ.λ.π., πρὸς ἀποτροπὴν δὲ τῶν κινδύνων αὐτῶν ἐπενόηθσαν διάφοροι τύποι λέμβων, ἐκ τῶν ὅποιων πλέον ἐπιτυχῆς είναι διὰ τῆς ἡμιύποδρυχίου σωσιβίου λέμβου, ποὺ αὐτοεκτοξεύεται ἐκ τοῦ πλοίου μὲ δόλους τοὺς ἐπιβάτας τῆς δεμένους ἐπὶ τῶν βέσεών των, τὴν ὅποιαν κατεσκευάσαν οἱ 'Ολλανδοὶ καὶ περιεγράψαμεν λεπτομερῶς εἰς προηγούμενον τεῦχος μας.

Μὲ τὴν συντριπτικήτα τοῦ πενεύμα οἰκονομίας ποὺ τοὺς χαρακτηρίζει, οἱ Βρετανοί κατηγόρουν τὰς ἔρευνας τῶν πρὸς τὴν κατασκευὴν ἐπωτίδος ἔξασφαλίζουσης τῆς ἀσφαλῆ καθαίρεσιν τῆς οἰασδήποτε λέμβου, φάνεται δὲ νότιμητον ὅτι ἡ ητονή προκειμένη δέ τοι πλοίου στιγμὴν ἐπιτυχῆς διάφοροι τύποι λέμβων, ἐκ τῶν ὅποιων πλέον ἐπιτυχῆς είναι διὰ τῆς κατασκευῆς τοῦ «Linen Gravity davit», ὑπὸ τῆς έταιρίας Welin - MacLachlan Ltd.

Ἡ μελέτη τῆς νέας αὐτῆς ἐπωτίδος ὄφειλεται εἰς τὸν γνωστὸν μηχανικὸν κ. Ιούλιον Νενόπορτ, ὅστις ἔσχεδιασε καὶ τὰς ἐπωτίδας τῶν Βρετανικῶν Κουνής, λέγεται δὲ ὅτι η διάταξις αὐτῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπιτρέπει ὅπως ὁ χώρος ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῆς λέμβου είναι ἀπολύτως ἀνεξάρτητος τοῦ ὑπολοίπου σκάφους.

Ἡ ἐπὶ τῆς νέας αὐτῆς ἐπωτίδος ἀνεξαρτήτου τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου τοποθετησίς τῶν ἐπωτίδων ἔξασφαλίζει προσέτι τὸ προσωπικὸν ἀπὸ πολλούς κινδύνους ἐκ πυρκαϊᾶς ἐπὶ δεξαμενοπλοίων, ώς ἐπίσης καὶ ἀπὸ ὡρισμένους κινδύνους μολύνσεως ἐκ ραδιενεργείας εἰς τὴν περίπτωσιν πυρηνικῶν πρωθυμουμένων πλοίων ἢ πλοίων ὑποστάντων ἐπιθεσιν διὰ πυρηνικῶν ὅπλων.

Τὸ πλήρωμα καὶ οἱ ἐπιβάται τῆς λέμβου λαμβάνουν θέσεις ἐντὸς αὐτῆς εἰς τὸν τόπον τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐνθέσεως τῆς λέμβου, χάρις δὲ εἰς τὴν νέαν ἐπωτίδα ἀφ' ἐνὸς μὲ δὲν χρειάζονται ὑποστάταις (μόρσοι) ἢ συρμάτινοι ἀπώσται καὶ ἀφ' ἐπέρεστος οἱ ἐντὸς τῆς λέμβου ἐλέγχουν πληρῶς ὀλοκληροί την διαδικασίαν καθελκύσεως. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς διαδικασίας αὐτῆς, ἐκ τῆς θέσεως τῆς λέμβου, μέχρι τῆς ἐπιβάτης ἐπὶ τῶν πλευρῶν καθελκύσεως, ἡ λέμβος κρατεῖται ἀπὸ σταθερούς βραχίονας, οἱ όποιοι ἀποτελούν τμῆμα τῆς συσκευῆς κινήσεως τῶν ἐπωτίδων.

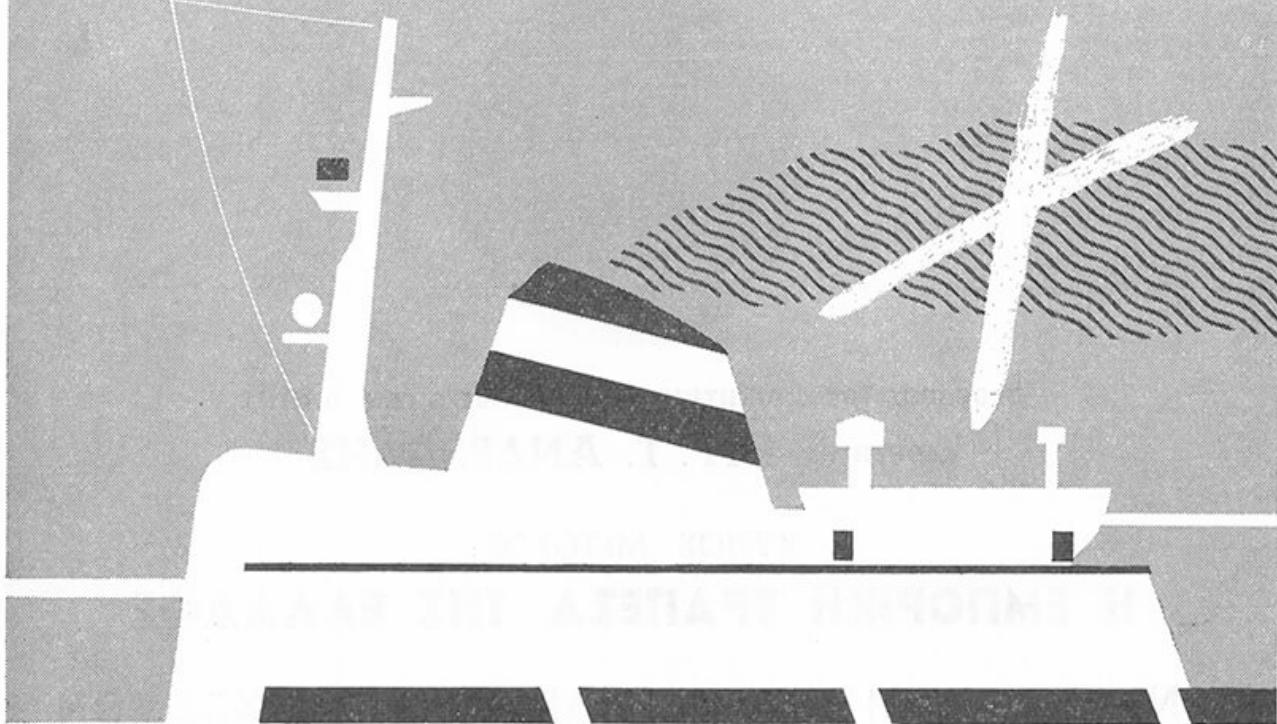
Οἱ βραχίονες αὐτοὶ ὑποστηρίζουν τὴν λέμβον ἐκ τοῦ περιονάσου αὐτῆς δονῶν καὶ ἐν τῷ δύῳ πρὸς πρώτων καὶ πρύμνης ἀκρωτηρίους τῆς ἐλευθερούται αὐτὴ τὸν ἐν τῷ πλοίῳ καθέλκυσί της λέμβου τοῦ πρόποτον οἱ ἐπιβάται εἰσέρχονται εἰς τὴν λέμβον καὶ λαμβάνουν ἀσφαλῶς τὰς θέσεις των, διότι αὐτὴ βάσεις τῶν δύο ἐπωτίδων καὶ οὕτω μειούται δὲ ὁ ἀριθμὸς τῶν τροχίων μεταδόλης κατεύθυνσεως, τὸ μήκος τῶν συσπάστων, ώς καὶ ἡ ἀπαιτούμενη μηχανικὴ δύναμις.

Τὸ συνολικὸν ὑψος ἀπὸ τοῦ πλοίου καταστρώματος, λέμβου καὶ ἐπωτίδος, περιορίζεται διότι, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὰς κοινὰς ἐπωτίδας, ἡ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου πρὸς τὰ ἔξω ἐκτασίς δὲν ἔξαρται πλέον ἐκ τοῦ μήκους τῆς ἐπωτίδος. Η εἰσόδηση καθελκύσεως τῶν πλοίων προστασίαν καὶ τὴν κατασκευήν την μονίμων πλαστικῆς σκηνῆς πρὸς προστασίαν καὶ τὴν λέμβου καὶ τοῦ διαρούλου ἀπὸ τὸν ἥλιον.

Τὸ διαρούλων φέρει κεντρόφυγα πέδην, ρυθμίζουσαν τὴν ταχύτητα καθελκύσεως αὐτομάτως, ἀναλόγως τοῦ καθελκυμένου βάρους, ώς καὶ συνήθη πέδην εἰσαγόνων, κινουμένην μὲ εἰδικὸν μοχλὸν ἀντιβάρου. "Οταν η λέμβος καθελκύσεται πρὸς τὴν θάλασσαν, ὁ μοχλὸς αὐτὸς ἐλέγχεται ἀπὸ εἰδικὸν σχοινίον (συρμάτιον ή νάυλον) η μία ἀκρα τοῦ ὅποιου στερεοῦται εἰς τὸ μοχλὸν καὶ ἡ ἄλλη εἰς τὸ ἐπὶ τῆς λέμβου εἰδικὸν ἔξελικτρον. Οὕτω ὁ ἐπὶ τῆς λέμβου ἀνήρ ρυθμίζει τὸν ρυθμὸν καθελκύσεως κατὰ βούλησιν — ὅταν δὲν θέλῃ νὰ θέσῃ εἰς κίνησιν τὸν αὐτόματον μηχανισμόν.

SULZER

Your steamer wastes fuel
Save it by changing to



...

RD diesels

Sulzer Brothers Limited
Winterthur, Switzerland

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

World-wide service:
London W. C. 1: Sulzer Bros. (London) Ltd., Bainbridge Street; **Paris 7e:** Cie de Construction Mécanique Procédés Sulzer, 19, rue Cognacq-Jay; **Lisboa:** Sulzer Irmãos Lta., Apartado 2702; **Madrid:** Sulzer Hermanos S. A., Apartado 6050; **Oslo:** Sulzer Brothers, Nordisk Aksjeselskap, Riddervoldsgate 7; **New York (6), N. Y.:** Sulzer Bros. Inc., 19 Rector Street; **Montreal:** Sulzer Bros. (Canada) Ltd., 1310 Greene Avenue, Suit 650; **Mexico 1, D. F.:** Sulzer Hermanos S. A., Apartado postal 7183; **Rio de Janeiro:** Sulzer do Brasil S. A., Caixa postal 2435; **Buenos Aires (R. 74):** S. A. Sulzer Hermanos S. I. L., Avda. Belgrano, No. 865, 2^oP; **Johannesburg:** Sulzer Bros. (South Africa) Ltd., P. O. Box 930; **Beirut:** Sulzer Bros. Ltd., Middle East Consulting Office, P. O. B. 5317; **Tokyo:** Sulzer Brothers (Japan) Limited, C. P. O. 147. Represented in all other countries.

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων

Έ μ β α σ μ α τ α

Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ (ΒΟΥΓΛΗ ΤΩΝ ΛΟΡΔΩΝ)

● Ναύλωσις.— 'Απεργία έκρηγνυομένη διαρκούσης τής ύπεραναμονής.— Ρήτρα απεργίας ναυλοσυμφώνου Centrocon.— "Εννοια.— 'Ασαφεία τής περι απεργίας ρήτρας και άνεφάρμοστον αυτής.— 'Ο κανών «άπαξ εν ύπεραναμονῇ ἐσαεὶ εν ύπεραναμονῇ».— 'Εφαρμογὴ αὐτοῦ εν ἀσαφείᾳ τῆς περι απεργίας ρήτρας.— Μειοψηφία.

Γεγονότα αναστέλλοντα τὴν ἑκφόρτωσιν ὥς π.χ. ἡ ἀπεργία τῶν λιμενεργατῶν καὶ συνεπαγόμενα καθυστέρησιν τοῦ πλοίου, κατεβλήθη ἀπὸ πολλοῦ ἡ προσπάθεια νὰ προσδεθεῖται καὶ νὰ ρυθμισθῶσι κατὰ τρόπον ὅστε ἡ ἐπίπτωσις αὐτῶν ἐπὶ τῶν ναυλωτῶν νὰ μή ἔχῃ, κατὰ τὸ δυνατόν, ὁδυνηρᾶς οἰκονομικᾶς συνεπείας. Καὶ ἂν μὲν ἡ ἀπεργία συμβῇ διαρκοῦντος τοῦ χρόνου ἀναμονῆς πρὸς φόρτωσιν ἡ ἑκφόρτωσιν, αἱ σχετικαὶ ρήτραι εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα παρέχωσι προστασίαν εἰς τοὺς ναυλωτάς. 'Εὰν δῆμος ἡ ἀπεργία ἔκραγη καθ' ὅν χρόνον τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εν ύπεραναμονῇ, τότε ὁ κανὼν τοῦ 'Ἀγγλικοῦ Δικαίου εἴς τοῦ demurrage always on demurrage', προστατεύει τὸ πλοῖον. 'Ο κανὼν μεταγόμενος εἰς τὸ ἡπειρωτικὸν δίκαιον εὐρίσκεται εἰς τὴν διδασκαλίαν ὅτι ὁ ὑπερήμερος ὄφειλέτης εὐθύνεται διὰ τὸ τυχηρά.

'Ἐν τούτοις, ἡ ἀπόφασις τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἀτμοπλοίου «SPALMATORI» ἀπέδειξεν, διτὶ ἡ πρόνοια τῶν συμβαλλομένων νὰ περιλαμβάνωνται εἰς τὴν σύμβασιν ναυλωσάσων τὴν γνωστὴν περὶ ἀπεργίας ρήτραν τοῦ προτότυπου ναυλοσυμφώνου centrocon ἀπέδειχθη ματαία διότι ἐνῷ ἡ ρήτρα αὐτὴ ἀπήλασσε τοὺς ναυλωτὰς τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς καταδόλην ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς, ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων δι' ἐρμηνείας πολλὰς δυναμένης νὰ δημιουργήσῃ ἀντιρρήσεις, κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα (κατὰ πλειοψηφίαν) ὅτι ἡ σχετικὴ ρήτρα δὲν ἐπροστατεύει τὸν ναυλωτὸν καὶ τοῦτο κατ' ἀπόλυτον ἐφαρμογὴν τοῦ κανονίου «eone on demurrage, always on demurrage». Διὰ νὰ γίνη ἀντιληπτὴ ἡ ἀπόφασις, πρέπει νὰ παρατεθῇ ὁ σχετικὸς δρός centrocon κατατεμημένος εἰς παραγράφους. Τὸ κείμενον ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ εἶναι συνεχές, ἡ δὲ κατάτημσις εἰς παραγράφους ἐγένετο ὑπὸ τῆς πλειοψηφῆστος γνώμης ἐν τῇ Βουλῇ τῶν Λόρδων, διότι μέσω τῆς κατατήμσεως ταύτης διεπωτάθη ἡ ἐρμηνεία τοῦ δροῦ. 'Ο δρος ἔχει ὡς ἔξις :

«Ἐάν τὸ φορτίον δὲν δύναται νὰ ἑκφορτωθῇ λόγῳ στάσεων, ταραχῶν ἡ ἀπεργίας ἡ ἀνταπεργίας οἰσαδήποτε κατηγορίας ἐργατῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν φόρτωσιν τοῦ φορτίου ἡ λόγω παρεμποδίσεων ἡ διακοπῶν δι' ἀς δὲν εὐθύνονται οἱ ναυλωταί, εἰς τοὺς σιδηροδρόμους ἡ εἰς τὰς προκυμαίας ἡ ἄλλα μέρι φορτώσεως ἡ ἐάν τὸ φορτίον δὲν δύναται νὰ ἑκφορτωθῇ λόγῳ στάσεων, ταραχῶν, ἡ ἀπεργίων ἡ ἀνταπεργίων οἰσαδήποτε κατηγορίας ἐργατῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν ἑκφόρτωσιν, ὁ χρόνος φορτώσεως ἡ ἑκφορτώσεως, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, δὲν θὰ ὑπολογίζηται κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τοιούτων αἰτιῶν.

»Προϋπότιθεμένου διτὶ ἡ ἀπεργίας ἡ ἀνταπεργίας ἐργατῶν τῶν παραληπτῶν ἡ τῶν φορτωτῶν δὲν θὰ παρεμποδίζῃ τὴν γένεσιν ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς ἔαν διὰ τῆς καταδολῆς εὐλόγου ἐπιμελείας, οὐτοὶ δηδύναντο νὰ ἔξειρουν ἄλλους καταλλήλους ἐργάτας ἐπὶ τῇ ἀμοιβῇ, τῇ τρεχούσῃ πρὸ τῆς ἀπεργίας ἡ τῆς ἀνταπεργίας.

»Εἰς περίπτωσιν οἰσαδήποτε καθυστέρησεως λόγω τῶν ἀνωτέρω μηνημονεύμενων αἰτιῶν ἀποκλείεται ἀπάτησις δι' ἀποζημιώσιν ἡ δι' ἀποζημιώσιν ὑπεραναμονῆς ἐκ μέρους τῶν ναυλωτῶν, παραληπτῶν τοῦ φορτίου ἡ τῶν πλοιοκτητῶν.

»Ἐν τούτοις, πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ διακανονισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως δι' ἐπιτάχυνσιν φορτοεκφορτώσεως (despatch) οἰσαδήποτε χρόνος ἀπολεσθεὶς ὑπὸ τοῦ πλοίου ἐξ οἰσαδήποτε τῶν ὡς ἀντιών δὲν θεωρήται χρόνος ἀναλωθεὶς εἰς φόρτωσιν».

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀτμοπλοίου «SPALMATORI», ὁ χρόνος ἀναμονῆς εἶχε τελεώσει καὶ τὸ πλοῖον εἶχεν εἰσέλθει εἰς ὑπεραναμονήν, συνεχιζομένης τῆς ἑκφορτώσεως εἰς τὴν Βομβάνη, διτὶ αὐτὴ διεκόπη λόγω ἀπεργίας, ἡ διποία διήρκεσεν ὅκτω ἡμέρας. 'Η ἡμεροτία ἀποζημιώσις ὑπεραναμονῆς εἶχε συμφωνήθη εἰς Λ.Α. 200. 'Η σχετικὴ ἀπάτησις τῶν πλοιοκτητῶν ἔγινε δεκτὴ ἀπὸ τὸν κατὰ πρῶτον βαθμὸν δικάσαντα δικαστὴν Mr Nair, ἡ ἀπόφασις τοῦ δημοσίου ἐξηφανίσθη ἀπὸ τὸ 'Εφετεῖον καὶ ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Εφετεῖον προσεβλήθη ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων. 'Εκπροσωπῶν τὴν πλειοψηφῆσαστον γνώμην διάρδοσε Reid εἰπεν διτὶ πρὸς κατάλληλον ἐρμηνείαν τοῦ ἀνωτέρω δροῦ τοῦ centrocon δέοντα νὰ θεωρή-

σωμεν ὅτι ὁ ὄρος οὗτος ἀποτελεῖται ἐκ τεσσάρων παραγράφων.

Εἰς τὴν πρώτην παραγραφὴν δὲν γεννᾶται ζήτημα ὅτι αὐτὴ ἐτύγχανεν ἐφαρμογῆς ἔαν αἱ ἐν αὐτῇ κατονομαζόμεναι αἰτίαι ηθελον ἐπισυμβῇ διαρκοῦντος τοῦ χρόνου ἀναμονῆς. 'Υπεστριψίθη διτὶ ἡ πρώτη παραγραφὴς ἐφαρμόζεται ἐπίσης ὅσάκις αἱ ἐν αὐτῇ αἰτίαι ἐμφανισθῶσι καὶ μετὰ τὴν ἐκπνοήν τοῦ χρόνου ἀναμονῆς. Τὴν ἐκδοχὴν ταύτην δὲν ἡδύνατο νὰ δεχθῇ διότι αἱ λέξεις ἐν τῇ παραγράφῳ ταύτῃ «...δ χρόνος ἑκφορτώσεως... δὲν θὰ ὑπολογίζηται» ἀναφέρονται προφανῶς εἰς τὸν χρόνον ἀναμονῆς. 'Εάν αἱ φράσεις αὐταὶ εἶναι ἀμφιδόλοι ἐννοίας, τότε συντρέχει κλασικὴ περιπτωσίς ἐφαρμογῆς τοῦ παραδεδεγμένου κανόνας ἐρμηνείας τῶν ναυλοσυμφώνων καὶ συμφωνούντων τῶν διαδίκων ὡς κανὼν οὗτος διατυπωτοῦται σταθεροὶ εἰς τὸ ἔργον τοῦ δικαστοῦ Scrutton (16η ἔκδοσις, σελ. 353) καθ' ὃν «ἄπαξ τὸ πλοῖον εἰσέλθη εἰς ὑπεραναμονήν αἱ ἐξαιρέσεις δὲν δύνανται νὰ παρεμποδίσωσι τὴν δημιουργίαν ἀπαίτησεως ἀποζημιώσεως διότι ὑπεραναμονήν, ἐκτὸς ἐάν αἱ ἐξαιρέσεις αὐταὶ εἶναι τόσον σαφῶς διατυπωμέναι διότε νὰ ἔπιστρεψι τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο». 'Αλλὰ ἡ πρώτη παραγραφὴς τοῦ ὡς ἀνώ δρου τοῦ centrocon δὲν ἡδύνατο νὰ διατυπωμένη διότε νὰ ἔχῃ τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο.

Η δευτέρα παραγραφὴς τοῦ δρου, καίτοι ἡ παρεμπόδισης τῆς δημιουργίας ἀπαίτησεως ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς ἔαν εἶναι διαθέσιμον ἀλλο ἐργατικὸν δυναμικόν, δὲν εἶναι διατυπωμένη κατ' ἄριστον τρόπον, εἶναι σαφοῦς ἐννοίας.

Η διένειξις ἀφέωρα κυρίως τὴν τρίτην παραγραφὴν τοῦ δρου καὶ οἱ ναυλωταὶ ὑπεστρήξαν διτὶ ἡ παραγραφὴς αὕτη πρέπει νὰ ἐρμηνευθῇ κεχωρισμένως τοῦ λοιποῦ δρου.

Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Λόρδου Reid, τοιαύτη ἐρμηνεία εἶναι ἀπαραδέκτος. 'Ἐάν ἡ τρίτη παραγραφὴς ἐσκοπεῖτο νὰ λειτουργήσῃ ἀνεξαρτήτως τῶν λοιπῶν, διά ποιὸν λόγου ἐτέθη εἰς τὸ μέσον τοῦ δρου; 'Ητο προδῆλως ἐμφανές, διτὶ ἡ τρίτη παραγραφὴς ἀρχικῶς δὲν ἀπέτελει τημῆμα τοῦ δρου ἀλλὰ τημῆμα προστεθὲν μεταγενεστέρως. 'Ἐάν ἡ τρίτη παραγραφὴς ἐρμηνευθῇ ἀνεξαρτήτως τῶν λοιπῶν, τότε καλύπτει ἀπάσας τὰς περιπτώσεις τῆς πρώτης παραγράφου καὶ ἀλλας ἀκόμη. 'Ἐν ἀλλαῖς λέξεσιν, ὑπερτερεῖ τὴν πρώτην παραγραφὸν καὶ καθίσταται ἡ σημαντικότερη διάταξις τοῦ δρου. 'Πιστεύω, εἴπεν ὁ Λόρδος Reid, «ὅτι ἔκεινοι οἱ ὅποιοι προσέθεσαν τὴν τρίτην παραγραφὴν δὲν είχον τὴν πρόθεσιν νὰ προσδώσουν εἰς αὐτὴν τοιαύτη ἐκτεταμένα ἀποτέλεσματα. Τὸ πρόβλημα συνεπῶν εἶναι πῶς θὰ ἐρμηνευθῇ ἡ ἑκφάσις εἰς τὸν ἀνωτέρω μνημονεύμενον αἰτιών». Σημαίνει ἀρά τη ἀπεργίας ἐπισυμβανούσας διαρκούσης τῆς ἀναμονῆς; Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Λόρδου Reid εὑρίσκεται τὶς ἐνώπιον δύο ἵσου μη ἰκανοποιουσῶν ἐρμηνειῶν καὶ ἡ ἀναδρομὴ εἰς τὴν πρόθεσιν τῶν συμβαλλομένων δὲν θοιητεῖ διότι ὑπερηφανής δημοσίευσης καὶ ἀντιγραφὴν δρον κοινῶς χρησιμοποιούμενον. Διὰ τὸν λόγον τούτου καταλάβει εἰς τὸ συμπέρασμα νὰ δεχθῇ τὸν κανόνα περὶ οὐργετοῦ ἀνωτέρω λόγος, ητοὶ τὸν κανόνα τὸν διατυπωθέντα ὑπὸ τοῦ Scrutton. 'Ο κανὼν οὗτος δὲν εἶναι αὐθαίρετος διότι ἐάν ἡ ἀπεργία συμ-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

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.

βῆ πρὸ τῆς ἐκπνοῆς τοῦ χρόνου ἀναμονῆς, οὐδέτερος τῶν συμβαλλομένων εύθυνεται. Ἐάν δικαίως ή ἀπεργία συμβῇ μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ χρόνου ὑπεραναμονῆς, δὲ πλοιοκτήτης δύναται νὰ ὑποστηρίξῃ ὅτι η ἀπεργία δὲν θὰ τῷ προσεκούμενης ζημιάς ἔαν η σύμβασις εἶχε προστάσιν ἐκτελεσθῆ, ητοι ἔαν τὸ πλοῖον εἶχεν ἐκφορτωθῆ ἐντὸς τοῦ συμπεφωνημένου χρόνου ἀναμονῆς, δόπτε κατὰ τὴν ἐκρήξιν τῆς ἀπεργίας τὸ πλοῖον θὰ εὑρίσκετο εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν. Δίκαιον είναι οὐδὲν τὴν ἐντεῦθεν ζημιάν νὰ φέρῃ ὁ ναυλωτής.

“Ινα — συνέχισεν δὲ Λόρδος Reid — δυνηθῶσιν οἱ ναυλωταὶ ν' ἀποφύγωσι τὴν καταδόλην ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀπεργίας, δέον νὰ προσκομίσωσι καὶ νὰ ἐπικαλεσθῶσιν δόρον σαφῶς προβλέποντα τοῦτο. Ἀλλὰ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν δὲν ὑφίσταται τοιοῦτος δόρος.

‘Ο Λόρδος Collier μειοψήφησας ἔκρινεν ὅτι δὲν δύναται νὰ δεχθῇ τὴν ἀποφύγιαν καθ' ἥν η περὶ ἀπεργίας παράγραφος δέον νὰ ἐρμηνευθῇ ὡς ἐν σύνολον καὶ διτὶ ἐπειδὴ η πρώτη, ἡ δευτέρα καὶ ἡ τετάρτη παράγραφος σαφῶς ἐφαρμόζονται μόνον ὅσακις η ἀπεργία ἐκρήγνυται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου ἀναμονῆς, παρόμοιος περιορισμὸς δέον νὰ θεωρηθῇ ὅτι ὑφίσταται καὶ διὰ τὴν τρίτην παράγραφον. Τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο, εἴπεν, παραδιάζει τὴν γλωσσικὴν ἐκφρασιν καὶ συνεπάγεται ἀνάγνωσιν φράσεων μὴ ὑφίσταμένων ἐν τῷ ὄρῳ. ‘Ομοίως, δὲ Λόρδος Morris, μειοψήφησες, ἔκρινεν ὅτι κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον ἔαν μία ἐκ τῶν «ἀνωτέρω μνημονευμένων αἵτιῶν» συντρέξῃ καὶ ἐπιφέρῃ καθυστέρησιν, δέον δημιουργεῖται ἀξιώσις ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς. Τοιαύπτι καθυστέρησις συνέβη καὶ κατὰ τὴν γνώμην του οἱ πλοιοκτήται εἴχον σαφῶς συμφωνήσει ὅτι δὲν δικαιούνται ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς διὰ τὴν καθυστέρησιν. ‘Ο κανὼν «once on demurrage, always on demurrage» πρέπει νὰ χρησιμοποιήται μετὰ περισκέψεως. ‘Ἐαν γίνῃ δεκτὴ η ἀποφίη τῶν πλοιοκτήτων, τοῦτο σημαίνει ὅτι ἀναγνινώσκονται ἐν τῷ ὄρῳ λέξεις μὴ ὑπάρχουσαι ἐν αὐτῷ. Κατὰ τὴν γνώμην του, είναι παράλογον νὰ περιορισθῇ ἡ τρίτη παράγραφος εἰς καθυστέρησην συμβάσαν τὸ πρώτον διαρκούντος τοῦ χρόνου τῆς ἀναμονῆς καὶ συνεπῶς δὲν δύναται νὰ δεχθῇ τὴν γνώμην τοῦ πρωτοβάθμιον δικαστοῦ, καθ' ἥν τὴν τρίτη παράγραφος ἀπετέλει ἀπλῶς παράφρασιν ἀνακριθῆ τῶν λεπτομερῶν διατάξεων τῶν προγουμένων παραγράφων.

Σημειώνεται ότι μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: “Αγνωστον διὰ ποίον λόγον, ἀν μὴ πρὸς ὑπέρμετρον προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν ἐκναυλωτῶν, ἐπορεύθη τὴν ὁδὸν αὐτὴν ἡ πλειοψηφία τῆς ἀποφάσεως. Περιορίζει ἡ ὑπὸ τῆς κρατηράσσης γνώμης νιοθετηθεῖσα ἐρμηνεία, τὰ ἐν τῷ σχετικῷ ὄρῳ τοῦ Centrocon συμφωνηθέντα εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν η ἀπεργία ἡθελεν ἐκραγῇ διαρκούντος τοῦ χρόνου ἀναμονῆς μόνον. “Ινα ἐπιτύχη τοῦτο, κατατέμενι τὸ σχετικὸν δόρον εἰς τέσσαρας παραγράφους. Πρώτη παράδεισις αὐτὴ ἐφ' ὅσον ἐν τῷ ναυλοσύμφωνῷ τὸ κείμενον τοῦ δόρου είναι ἐνιαίον. Μετά ταῦτα, εύρισκει ἀσάφειαν ἐν τῇ τρίτῃ παραγράφῳ ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὰς λοιπάς, ὅπερ ὁμολογητέον ὅτι δὲν είναι δύσκολον, ἀν κατανείμῃ τις τὸν δόρον εἰς παραγράφους. Τέλος, χάριν καὶ ἔξ αιτίας τῆς ἀσάφειας ταύτης, ἐπανέρχεται εἰς τὸν κανόνα «once on demurrage, always on demurrage». ‘Ορθέσθα φαίνεται ἡμῖν ἡ γνώμη τῆς κειμοφήσας καὶ ὅρθοτάτη ἡ ὑπόδειξης αὐτῆς ὅπως τοῦ κανόνος τούτου γίνεται χρήσις μετὰ περισκέψεως. Άλλοτε, αὐτὸς οὗτος δὲ Scrutton δέχεται ὅτι ὁ κανὼν είναι ἐνδοτικός, διότι ἐπιδέχεται ἀντίθετον συμφωνίαν, ὅρκει νὰ είναι αὐτὴ σαφής, σαφεστόταν δὲ διατύπωσιν ἀντιθέτου τοιαύτης συμφωνίας ἀπὸ τὴν ἐν τῷ σχετικῷ ὄρῳ τοῦ Centrocon είναι δύσκολον νὰ φαντασθῶμεν. Πόσον δὲ ταῦτα είναι ὄρθα, προκύπτει ἀριδήλως ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι, καίτοι νικήσαντες οἱ ἐκναυλωταί, συμβούλευσαν ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ἑγκρίτου Monthly Circular τῆς Baltic and International Maritime Conference ἐγκαταλείψιν τοῦ περὶ ἀπεργίας ὄρου τοῦ Centrocon καὶ ἀντικατάστασιν αὐτοῦ διὰ τοῦ περὶ ἀπεργίας ὄρου τοῦ Gencor.

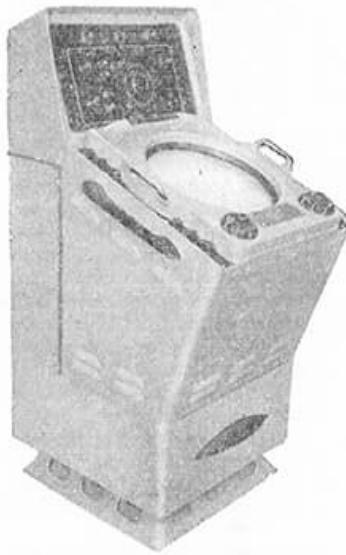
Γ. I. K.

DECCA X BAND MARINE RADAR

THE



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 $\frac{1}{2}$ to 60 N.M.
- For the first time in any marine radar—INTERSCAN.

S-BAND RADAR

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

THE FINEST RANGE OF
MARINE RADAR IN THE WORLD



DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Αντιμετωπίζεται από την γαλλική κυβέρνηση το πρόβλημα της γαλλικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Λίγαν περιωρισμένα είναι ή συναγωνιστική της ικανότης, είς σχετική δέ πρός την κυβέρνησην έκθεσιν άναφέρεται, ότι τά ναυπηγεία χάνουν τά 40.000 τ. δηλ. αξίας ενώς παρ' αύτων κατασκευαζόμενου πλοίου. Πλέον τών 8000 τεχνικών τών ναυπηγείων τελούν ένανεργίας και λόγω της ήλικιας των (40 έτών και ανω) είναι άδυνατος ή μετακίνησίς των πρός άλλας βιομηχανίας.

Μελετάται ή πλήρης άναδιοργάνωσης της βιομηχανίας, ή συγχώνευσης ωρισμένων ναυπηγείων, ή άπασχόλησης ένιων έξι αύτων είς έτερου είδους παραγγήν, ή παροχή μακροχρονίων πιστώσεων από μέρους του κράτους, καθώς και ή συμμετοχή του έργατικου παράγοντος είς την δηλητοποίηση.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΑΝΤΙΠΟΙΝΑ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΝ

Η Δυτική Γερμανία, δύσκις πρόκειται νά άσκηση πολεμικήν έναντιον «διακρίσεων σημαίας» έφαρμοιούμενης παρ' άλλης χώρας, δέν διστάζει νά προελθη είς άμεσα μέτρα άντιποίνων. Είς αύτό το συμπέρασμα δύνηται η σχόλιον δημοσιεύμενον είς την μηνιαία «Έπιθεώρησιν» την έκδιδομενην από τάς λιμενικάς όρχας του 'Αμβούργου. Είς άρθρον της έναντιον λόγω έπιθεώρησεως υπό τόν τίτλον: «Συμφωνία περί διακρίσεων σημαίας», άναφέρεται, ότι οι Γερμανοί έφοτλισταί ήγωνιζοντο έπι έτη έναντιον της άσκουμένης διά τινων ναυτικών χωρών πολιτικής προστασίας του έθνικον των πλοίου, άναλογως τών ξένων. Οι Γερμανοί πλοιοκτήται κατώρθωσαν νά έπιτυχουν τή βοήθειαν της κυβερνησέως των.

Η τοιάυτη βοήθεια δέν περιώρισθη είς έκφρασιν συμπαθείας ή είς διακοινώσεις διαμαρτυρίας. Πράγματι, έψφισθη πρό διετίας και έτεθη είς έφαρμογή νόμος, διά τού δημοσίου έξουσιοδοτείται ή γερμανική κυβέρνησης νά έφαρμόζη άντιποινα, έκει δημοσίου τά έθνικά έμπορικά της σκάφη ύφιστανται «διάκρισιν σημαίας» και έκ ταύτης συναγωνισμόν κατά τήν μεταφοράν φορτίων. Ταύτοχρόνως οι Γερμανοί, έν τη έφαρμογή της άμυντικής ταύτης πολιτικής, χρησιμοποιουν και ένα δεύτερον και πιθανώς άποτελεσματικότερον μέτρον. Τούτο συνδέεται μετά της οίκονομικής βοηθείας, ητίς παρέχεται υπό τής Δυτικής Γερμανίας διά τήν προώθησιν της έκδιομηχανίσεως υποαναπτυκτων χωρών.

Ως τονίζεται είς το προαναφερθέν άρθρον, δέν είναι διατεθείμενη ή Γερμανία νά παρέχη έκ τού χρήματος του Δημοσίου Ταμείου βοήθειαν είς χώρας, αί δημοσίου διόγην διδόνων προσοχήν είς την γερμανική έπιθυμιάν διά την κατάργησιν τών «διακρίσεων σημαίας». Η πολιτική αύτη φαίνεται, ότι άποδιδει κέρδος. Αναφέρονται μάλιστα και σχετικά παραδείγματα. Ούτω, τών παρελθόντα Φεβρουάριον ύπεργράφη είς τήν Βόνην μεταξύ Γερμανίας και Συρίας συμφωνία, δυνάμει της δημοσίας ή Γερμανία δέχεται νά χρηματοδοτήση τήν κατασκευήν φράγματος έπι τού Εύφρατου, άντι δαπάνης 350 έκατομπιάν χερμανικών μάρκων. Τό σημαντικότερον χαρακτηριστικόν τής συμφωνίας ταύτης έγκειται είς δρον, δημοσίες άποκλείει διάκρισιν έναντιον γερμανικών μεταφορικών έπιχειρήσεων, εδώταν διακινώνται πρόσωπα και είδη έχοντα σχέσιν με τά άνωτέρω δάνειον.

Τό άρθρον προσθέτει, ότι οι Γερμανοί πλοιοκτήται έξεδήλωσαν τήν ίκανοποίησιν των διά την συμφωνία ταύτην. Κατά τούς «Αγγλους ζώμως, ή έν λόγω συμφωνία δημοσίου εισιθρούει σοδαρούν ζήτησιν διά την βρετανικήν ναυτιλίαν. Έχει ήδη ύποδειχθη, δημοσίες είς κάθε διαπραγμάτευσιν άποδηλέπουσαν είς την παροχήν οίκονομικής βοηθείας πρός ύπερτοντίους χώρας, λαμβάνωνται υπ' δημοσίες ήγωνιζεις της ναυτιλίας. Η βρετανική κυβέρ-

νησίς δημον δέν πρέπει — κατά τούς «Αγγλους πλοιοκτήτας — νά διοτο οη είς τήν ούδεθησιν πολιτικής άντιποινων, ιδία δηλ. σταν ληφθή υπ' δημον ή έπιτυχία τών Γερμανών, ούτινες είναι σήμερον άνταγωνισταί είς τήν τομέα τών υπεθολασσών μεταφορών.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΚΑΙ 100.000 ΤΟΝ. ΣΚΑΦΟΣ!

Τά ναυπηγεία τής Ριγέκας έξησφάλισαν νέας παραγγελίας ένδεκα άκομη σκαφών 200.000 τ. γκρές. Οκτώ έξι αύτων διά λαμπρόν ένθεν σκαφή είναι 100 χιλ. τόνων, έναντι τής σημερινής δυναμικότητος τών 32.000 τόνων.

«Ηδη νέαι έπεκτάσεις σχεδιάζονται είς τήν έξοπλισμόν τών ναυπηγείων, με σκοπόν δημοσίες έπιτευχθή ή ναυπηγησις σκαφών μέχρις 100 χιλ. τόνων, έναντι τής σημερινής δυναμικότητος τών 32.000 τόνων.

Τά ναυπηγεία, έξι άλλου, τής Πόλας έκλεισαν τήν παραγγελίαν 13 σκαφών, άξιας γύρω τών 50 έκατομ. δολ. Δέκα έκ τούτων προορίζονται διά τήν Ρωσίαν. Τό 1962 τά αύτά ναυπηγεία παρέδωσαν τρία ήπονο σκάφη είς ξένους έφοπλιστάς 18.112 τόν. γκρές.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΟ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Διεργάτωνται οι ναυπηγοί τής Δυτικής Εύρωπης, πόθεν προέρχεται ή έπιτυχία τών ιαπωνικών ναυπηγείων είς τήν έξασφάλισαν παραγγελίων μεγάλων σκαφών. «Η έν προκειμένω άπαντησις διδεται από τό έκδιδομενον είς τήν Αγγλίαν ειδικού δελτίον τής πετρελαιοθιμηχανίας, «Πετρόλεουμ Πρές Σέρβις». Είναι άμφισολον — τονίζεται είς αύτό — ήν οιονδηποτε ναυπηγείον τού Κόσμου δύναται νά συναγωνισθή τούς Ιάπωνας. Πρό έτους, ή τημή τών 43 λιρών κατά τόνων καθωρίζετο δι' ένα δεξαμενόπλοιον τών 53.000 τόνων ή. Τό κόστος τού «Νίσσο Μαρού» 130.000 τόνων ή. ήτοι κατά 5 λίρων ήλιγόντερον, ήτοι 38 λιρών κατά τόνων, ήν ήδη έκλεισθη δεξαμενόπλοιον είς τάς 35 λίρας, ίσως δέ και κάτω τής τημής ταύτης, προκειμένου διά μεγέθη τών 53.000 τόνων. Αποδίδεται ή τοιάυτη συναγωνιστική ικανότης είς τήν παρεχομένην πρός τούς Ιάπωνας ναυπηγούς κρατικήν βοήθειαν, ήτις έπιτρέπεται είς αύτους τήν προσφοράν μακροχρονίου έξοφλησεως είς τούς παραγγέλλοντας.

«Η ύπεροχή δημος τών Ιάπωνων δέν θειλεται μάνον είς τάς χαμηλάς τημάς των. Η τεχνολογική αύτων έξελιξις ύπηρξε καταπληκτική είς τήν προκατασκευήν τημάτων σκαφών, είς τήν έφαρμογή τού αύτομαστισμού, είς νέας μεθόδους ήλεκτροσυγκολλήσεως και είς τήν άρθρολογικήν των όγιανσιν. Ηδη, οι Ιάπωνες κατέκτησαν σχέδιον τό μονοπώλιον τών δεξαμενοπλοίων - μαρμαρύθη τών 100.000 τόνων ή. και ήν και ένδεχεται αύτοι ούτοι νά ύπερβαλουν τή σημερινόν των ρεκόρ είς έεδειγμένας τεχνικάς έφαρμογάς.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ «ΡΑΦΑΕΛΛΟ».

Τήν 24ην Μαρτίου, παρουσία τού προέδρου τής Ιταλικής Δημοκρατίας κ. Σέννι, τών τοπικών όρχων και λαού ύπολογιζομένου είς 200.000, καθειλκύσθη έτον σκαφηγείων τής Τεργέστης, με άνάδοχον τήν σύζυγον τού προέδρου τής Γερουσίας, τό νέον ύπερωκεάνιον «Ραφαέλλο», τού ήμιλον «Ιτάλιας. Πράτος ήμιλησεν ό προέδρος τών «Ηνωμένων Ναυπηγείων» τής Αδριατικής, έξαρτης τήν δυναμικότητα τών έν λόγω ναυπηγείων, άτινα έχουν σήμερον ύπο τά κατασκευήν ή συμπλήρωσιν, πέντε μεγάλα λάινερς τακτικών γραμμών. Ο προέδρος άφ' έτέρου τής πλοιοκτητρίας έταιρίας έτονεσ, ότι κατά τό 1964, δόποτε θά είσελθουν είς τήν ύπερεσίαν τά λάινερς «Μιχελάντζελο» και «Ραφαέλλο», θά διαθέτη ή «Ιτάλια» — μετά τών λάινερς «Χριστόφορος Κολόμβος» και «Λεονάρδο» τά Βίντσι — μίαν τετράδα συγχρονισμένων σκαφών διά τήν έμεσογείου πρός τήν Νέαν Υόρκην γραμμήν τής.

«Ημιλησε κατόπιν ό καθηγητής κ. Πετρίλλι, πρόεδρος τού ιταλικού ίδρυματος άναπτυξεως, δημοσίες άφον άπεδωκε φόρον τημής είς τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν διά τά έπιτευχμάτα τής, ύπενθυμίσεις τών ρόλων τής κυβερνήσεως, διά τού δημοσίου κατέστη δυνατή ή ναυπηγησις τού «Ραφαέλλο». Τελευταίος ήμιλησεν ό «Υπουργός τής Ναυτιλίας, δημοσίες έβεβασισεν, ότι τό κράτος άνέλασε νά διαλύσῃ τά νέφη τής ναυπηγικής βιομηχανίας» και άπεκάλυψεν, ότι τό ίδρυμα άναπτυξεως, δημοσίες έβεβασισεν, ότι τό ίδρυμα άναπτυξεως,

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor : Eng. Pablo J. More

Directors :

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriou

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

τη εις ἐπενδύσεις διά τὴν ναυτιλίαν, κατὰ τὴν περίοδον 1963 — 65, ποσὸν 13,5 ἑκατομμύριών λιρῶν Ἀγγλίας, ἔναντι 8 μόνον ἑκατομμυρίων λιρῶν τοῦ προηγουμένου προγράμματος.

Τὸ καθελκυσθὲν ὑπερωκεάνιον ἔχει διαστάσεις ὀλικοῦ μήκους 902 ποδῶν, πλάτους 102 καὶ ὑψους μέχρι τοῦ ἄνω καταστρώματος 70 ποδῶν, χωρητικότητα δὲ 43.000 τ. γκρός. Προβλεπομένη ἀνωτάτη ταχύτης 29 κόμβων καὶ ὑπηρεσιακὴ τοιστὴ 26.5 κόμβων, ἐπιτρέπουσα νὰ καλυφθῇ ἡ ἀπόστασις Γένοβας — Νέας Υόρκης ἐντὸς ἐπτὰ ἡμερῶν, ἢτοι κατὰ μίαν ἡμέραν συντομώτερον τοῦ ἡδη ἀπαιτουμένου χρόνου. Τὸ σκάφος ἔχει μεταφορικὴν ικανότητα 1.800 ἐπιβατῶν εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων (540 α' θέσεως, 560 β' θέσεως καὶ 700 τουριστικῆς), μὲ πλήρωμα 720 ἀνδρῶν. Φέρει ἑνδεκα καταστρώματα καὶ διαθέτει τριάκοντα κοινοχρήστους αἰθούσας, περιλαμβανομένου κινηματοθεάτρου 500 θέσεων, κολυμβητικῶν δεξαμενῶν, αἰθούσης ἀθλοπαιδῶν κλπ. Πλήρης ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ καὶ σταθερωτὰ εὐσταθείας προβλέπονται, ἐνῷ εἰδικὴ πρόνοια ἐλήφθη πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ρυπάνσεως τῶν καταστομάτων του ἀπὸ τὴν αἰθάλην τῶν δύο καπνοδόχων τοῦ πλοίου.

MET. BRITANNIA

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Λίαν ἐνδιαφέρουσαι, ὡς συνήθως, εἶναι διά τὴν ναυτιλίαν αἱ διαπιστώσεις καὶ αἱ παραπτήσεις τοῦ Προέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Lloyd's Register of Shipping Sir Kenneth R. Pelly, κατὰ τὸν ἀπολογισμόν του ἐπὶ τὸν πεπραγμένον τοῦ ἔτους 1962.

Τονίζει, κατ' ὅρχην, ὃτι εἶναι ἀδύνατον ν' ἀποβλέπῃ τις μὲν αἰσιοδηξιαὶ πρὸς τὸ ἀμεσον τούλαχιστον, μέλλον τῆς ναυτιλίας καὶ ίδιαιτέρως σημειώνει τάς, ἐκ πρώτης ὅψεως, ἀντιφατικὰς πλευρὰς ποὺ παρουσιάζει ἡ ἀνὰ τὸν κόσμον ναυτιλιακὴ δραστηριότης.

Παρὰ τὴν διαπιστουμένην ὑπερεπάρκειαν χωρητικότηος ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πρός μεταφοράν ὑπάρχοντα φορτία, κατὰ τὸ 1962 ἐναυπηγήθη μικρότερος μέν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος, ἀριθμὸς πλοίων, λόγῳ διως τοῦ κατὰ μονάδα μεγέθους αὐτῶν ἡ παγκόσμιος χωρητικότης παρουσιάζει κατὰ τὴν Ιηνίου τοῦ ἀπελθόντος ἔτους αὔξησην κατὰ 4.064.000 κόρους ὀλικῆς χωρητικότηος, ἀνερχομένη εἰς ἐν σύνολον 139.980.000 κόρων.

Ο λόγος τῆς αὔξησεως αὐτῆς τῆς παγκοσμίου χωρητικότηος ἀποδίδεται εἰς διάφορα αἴτια, ὡς ἡ ἐπιθυμία ὀρισμένων κυβερνήσεων ὅπως ἀποκτήσουν ἑθνικὸν ἐμπορικὸν στόλον ἀδιαφοροῦσα διὰ τὴν οἰκονομικὴν πλευράν τοῦ θέματος, ὡς κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰς ἑθνικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις προκειμένου περὶ νέων ναυπηγήσεων, ἡ μείωσις τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους εἰς τὰ σημερινά, ἀσύμφορα διὰ τὰ ναυπηγεία, ἐπίτεδα, ἡ ἀναγκὴ ἀνανεώσεως τῶν στόλων καὶ ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν πλοίων διὰ τῶν μεγαλυτέρων, ταχυτέρων καὶ πλέον οἰκονομικῶν συγχρόνων σκαφῶν καὶ, τέλος, ἡ γενικὴ πλέον ἐντύπωσις ὅτι τὸ γνώμιμὸν μας φορτηγὸν πλοῖον μὲν τὸ προστατευτικὸν κατάστρωμα ἀπέδωσεν ὅτι τοῦ ἡδη δυνατὸν καὶ ἥλθεν ἡ ὥρα νὰ παραχωρήσῃ τὴν θέσιν του εἰς τὸ

μὲ ἐν κατάστρωμα μπάλκ κέρρειο.

Ἀνεξαρτήτως ὅμως τῆς αὐξήσεως αὐτῆς εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα, πλέον ἡ δικαιολογημένης ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐπιχειρημάτων, χαρακτηριστικὸν τῆς εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς καταστάσεως εἶναι τὸ γεγονός ὅτι, κατὰ τὴν αὐτὴν ὡς ἄνω ἡμερομηνίαν, ἡ χωρητικότης τῶν παραπλισμένων πλοίων ἀνήρχετο εἰς 4.600.000 κόρους, ἔναντι 2.200.000 τῆς ἀντιστοίχου ἡμερομηνίας τοῦ 1961. Ἀντιφατικὸν ἐκ πρώτης ὅψεως, ἀλλὰ δικαιολογούμενον ἐκ τῶν πραγμάτων, φαίνεται τὸ γεγονός ὅτι ἡ χωρητικότης τῶν διαλυμένων σκαφῶν ἀνήρχετο εἰς 3 ἑκατομμυρία κόρους, ἔναντι 3.700.000 τοῦ 1961. Ἐπλώς δεικνύει ὅτι καὶ αἱ εἰς ἔχαλυθα ἀνάγκαι ἥσαν μειωμέναι πως, ὡς φυσικὴ συνέπεια τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Ὦς προκύπτει ἐκ τοῦ ἀκολουθούντος πίνακος, αἱ πρὸς τὰ ναυπηγεία παραγγελίαι διὰ νέας ναυπηγῆσεις ἀπὸ τοῦ 1955 καὶ ἐντεύθεν ἥσαν σηματικῶς ἀνώτεραι τῶν ἀντιστοίχων καθελκυσθεων, λόγῳ ἀκυρώσεων ναυπηγικῶν συμβολαίων, ἡ εἰκὼν δὲ ποὺ παρουσιάζει ὁ πίναξ αὐτὸς εἶναι, κατὰ τινὰ τρόπουν, καὶ ἐνδεικτικὴ τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς:

Έτος	Παραγγελίαι εἰς ναυπηγεία	Πραγματοποιηθεῖσαι ναυπηγῆσεις	'Αντιστοιχος ἀργούσα χωρητικότης
1955	10.000.000	6.000.000	—
1956	21.000.000	7.500.000	—
1957	24.800.000	9.000.000	1.000.000
1958	17.000.000	10.000.100	7.800.000
1959	14.000.000	9.900.000	9.000.000
1960	11.000.000	9.000.000	4.200.000
1961	12.500.000	8.800.000	2.300.000
1962	9.000.000	8.850.000	4.800.000

Χαρακτηριστικὴ εἶναι καὶ ἡ, ἔναντι τοῦ 1961, αὔξησις τῆς καθελκυσθείσης κατὰ τὸ 1962 χωρητικότηος, ἀνελθόύσης εἰς 8.370.754 κόρους, μὲ αὔξησην 434.740 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1961. Αὔξησην ἐσημείωσαν τὴν Ἰσπανία, ἡ Σουηδία καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, μείωσιν δὲ ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Ολλανδία. Η λεπτομερεστέρα κατανομὴ τῶν καθελκυσθεων κατὰ χώρας, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰς παραπτηρείσας αὔξομειώσεις ἔναντι τοῦ 1961, δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα:

ΧΩΡΑΙ	Τ. γκρός	Διαφορά	ΧΩΡΑΙ	Τ. γκρός	Διαφορά
Ίσπανια	2.183.147	+ 383.805	Ίταλία	398.196	+ 13.912
Ἀγγλία	1.072.513	- 119.245	Δανία	230.470	+ 19.848
Δυτ. Γερμανία ..	1.009.698	+ 47.291	Πολωνία	189.412	- 25.500
Σουηδία	841.022	+ 98.954	Γιουγκοσλαβία ..	147.685	- 73.890
Γαλλία	480.578	+ 34.406	Φιλλανδία	140.135	+ 37.331
Ήν. Πολιτεῖαι ..	449.050	+ 106.284	Καναδάς	129.162	+ 45.343
Ολλανδία	418.494	- 152.343	Ίσπανια	125.254	- 26.152
Νερβηγία	376.444	+ 13.482	Βέλγιον	76.681	- 2.276

Δὲν ἀναγράφονται εἰς τὸν πίνακα αἱ καθελκυσθεῖσεις εἰς τὴν Σοδιετικὴν Ἔνωσιν καὶ τὴν Κίναν, ἐλλειψει συγκεκριμένων στοιχείων ἐξ ὑπευθύνων πηγῶν. Αἱ καθελκυσθεῖσεις εἰς Ἰσπανίαν ἀπὸ 2.432.506 τ. γκρός κατὰ τὸ 1957, ἐμειώθησαν εἰς 1.722.577 τ. γκρός κατὰ τὸ 1959, διὰ νὰ φθάσουν τὸ 1963 εἰς 2.183.147 τ. γκρός, ὅτε καὶ ἐκάλυψαν τὰ 26% τοῦ

PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY.."

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

συνόλου τῶν ἀνά τὸν Κόσμον καθελκύσεων. 'Αφ' ἔτερου τὰ μεγαλύτερα καθελκυσθέντα σκάφη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡσαν τὰ κάτωθι :

Τ. γκρός Καθελκυσθὲν εἰς :

«Νίσσο Μαρού»	τάνκερ	74.869	'Ιαπωνίαν
«Νάς Τσάμπιον»	»	54.749	'Ιαπωνίαν
«Εσσο Λίμπια»	»	53.464	'Ολλανδίαν
«Εσσο Σπαίν»	»	53.423	Δυτ. Γερμανίαν
«Εσσο Λανκασάιρ»	»	48.899	Σουηδίαν
«Εσσο Βαρδικάσιρ»	»	48.815	Δυτ. Γερμανίαν
«Σάν Ζουάν Πάιόνιρ»	μεταλ.	44.513	'Ιαπωνίαν
«Σάν Ζουάν Προσπέκτορ»	»	44.513	'Ιαπωνίαν
«Μιχελάντζελο»	λάινερ	43.000	'Ιταλίαν
«Ταΐβα Μαρού»	τάνκερ	41.000	'Ιαπωνίαν

Ἐνδιαφέρων εἶναι καὶ ὁ ἀκόλουθων πίναξ τῆς κατὰ ἡλικίαν κατανομῆς τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, εἰς τὸν ὅποιον παρέχεται ἡ ἀντιστοιχοῦσα εἰς ἑκάστην ὁμάδα ἡλικιῶν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ἀναλογίᾳ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ σύνολον :

Διανυμή παγκοσμίου χωρητικότητος κατὰ ἡλικίαν τὸν 'Ιούλιον τοῦ 1962

Σημαία	Κάτω τῶν 5 έτών	5—9	10—14	15—19	20—24	Άνω των 25 έτών	Σύνολον	Κόροι
Αγγλία	34	23	18	15	5	5	21.658.142	
Αύτοτελεία	25	28	16	11	5	15	57.491	
Καναδάς	- 22	13	14	13	2	36	1.703.549	
Ινδία	27	27	17	18	5	6	1.012.866	
Χώραι Κεινοπολίτειας	15	13	12	31	14	15	1.936.235	
Ηνωμέναι Πολιτείαι	8	5	3	62	14	8	23.272.856	
Αργεντινή	6	6	34	32	3	19	1.262.030	
Βέλγιον	49	17	15	15	2	2	745.344	
Βραζιλία	29	5	20	21	1	24	1.204.051	
Έβνική Κίνα	12	10	7	55	11	5	485.601	
Κορμουν. Κίνα	11	14	1	35	11	28	522.481	
Δανία	37	31	16	7	3	6	2.399.245	
Φινλανδία	20	20	18	13	8	21	876.709	
Γαλλία	35	24	22	13	3	3	5.162.121	
Γερμανία	34	39	14	4	3	6	4.923.846	
Έλλας	25	25	3	36	5	6	6.537.419	
Ιταλία	27	22	9	24	7	11	5.411.652	
Ισπανία	43	25	15	10	2	5	8.870.155	
Λιθερία	33	34	8	20	3	2	10.573.158	
Όλλανδια	38	27	11	14	6	4	5.166.172	
Νερδηγία	40	30	19	5	2	4	12.511.032	
Παναμάς	19	15	14	30	9	13	3.851.159	
Πολωνία	40	12	4	20	13	11	866.847	
Περτογαλία	26	13	39	9	3	10	666.974	
Ρωσία	44	27	4	7	2	16	4.684.077	
Ισπανία	32	15	7	8	1	37	1.995.088	
Σουηδία	38	26	13	12	4	7	4.166.728	
Τουρκία	18	13	6	26	10	27	728.853	
Νετεσλόνια	34	10	13	28	5	10	945.991	
Άλλαι χώραι	30	15	11	24	6	14	5.237.891	
Σύνολον	29	21	12	24	6	8	139.979.813	

Τὸ ἔκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτον συμπέρασμα εἶναι ὅτι ἡ ναυτιλία ἀναπροσαρμόζεται σαφῶς πλέον πρὸς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις διὰ μεγάλα, ταχέα καὶ οἰκονομικά εἰ δικαίως, ἀνά εἰδος μεταφορῶν καὶ ὅτι τὸ πράσης χρήσεως φορτηγὸν μὲ προστατευτικὸν κατάστρωμα (σέλτερντεκ) παραμερίζεται δριστικῶς ἀπὸ τὸ μπάλκ κέρριερ, διατηρούμενον διὰ τὰς μεταφορὰς τακτικῶν γραμμῶν (λάινερ), ἀλλὰ σαφῶς καὶ

αὐτὸ προσηρμοσμένον διὰ τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις ἑκάστης γραμμῆς.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΝ ΤΗΣ ΕΠΙΒΙΩΣΙΝ

Ο σέρ Νίκολας Κέιζερ, διμιλῶν εἰς τὸ Βρεταννικὸν 'Ινστιτούτον Μεταφορῶν, ἐτόνισεν, ὅτι ἡ Μεγάλη Βρετανία ὄφειλε νὰ ἔξετάσῃ τὸ ἐνδεχόμενον ἐπιστροφῆς τῆς εἰς τὴν προστατευτικὴν νομοθεσίαν τῆς ναυτιλίας, τὴν ισχύουσαν κατὰ τὸν 19ον αἰώνα, προκειμένου νὰ περιφορύρησῃ τὸ ίδια αὐτῆς ζωτικά συμφέροντα, ἐναντίον τῶν «διακρίσεων σημαίας» ἐπέριων ναυτικῶν χωρῶν. Δὲν πρέπει ἡ κυβέρνηση — εἴπε — νὰ συζητῇ καν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἀντιποίων, διότι ἀποτελοῦν ταῦτα τὸ τελευταῖον ὅπλον, εἰς τὸ ὅποιον μοιραίως θὰ ἀναγκασθῇ νὰ προσφύγῃ. Ή «διάκρισις σημαίας» συνθέτει τὸ δυσκολότερον πρόβλημα, ἐξ ὅσων μέχρι τούτου ἀντιμετώπισεν ή βρετανικὴ ναυτιλία. Απὸ τὸν 1938, τὸ ποσοστὸν τῆς εἰσαγωγῆς ἐμπορευμάτων δι' ἄγγλικῶν πλοίων κατέπεσεν ἀπὸ 56.9 εἰς 49% τὸ παρελθόν ἔτος, ἐνώ τὸ ποσοστὸν διὰ τὰς ἔξαγωγὰς ἐμειώθη κατὰ τὴν αὐτήν περιόδου ἀπὸ 58.6 εἰς 57.9%.

Εἶναι πρωταρχικῆς σπουδαιότητος νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ Βρετανοί εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγεῖς, ὅτι ὅφειλουν νὰ βοηθήσουν τὴν ναυτιλίαν καὶ χαίρω, διότι γίνεται ἡδη σοβαρά κίνησις πρὸς συζητήσιν τοῦ θέματος. Πρέπει νὰ βοηθήσωμεν ἀλλήλους, ἀν θέλωμεν νὰ ἐπιζήσωμεν. Τὴν ἔξαφάλισμαν μιᾶς δικαίας συμμετοχῆς τοῦ βρεταννικού πλοίου πρέπει νὰ ἐπιδιώκῃ ἡ κυβέρνησης, δταν προβλέπεται θέμα παροχῆς βοηθείας εἰς ὑποαναπτύκτους χώρας. Υπὸ τὴν σημερινὴν υφεσιν τῆς ναυλαγορᾶς θὰ ἡτο ἐνδειγμένη, κατὰ τὴν ἀποικίαν του, ἡ ἀλφρουντικὴ πλοίου ἀπὸ τὰ δυσδάστατα φορολογικά του βάρου, ὥστε νὰ ἐνισχυθῇ ἡ συναγωνιστική της του ἔναντι τῶν λιθερωμάτων καὶ τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν.

Ἀναφέρομενος εἰς τὴν ναυτιλιακὴν νομοθεσίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ὑπεργάμμισεν, ὅτι αὐτὴ ἀρχικῶς ἀπέβλεπε νὰ προστατεύσῃ τὸ ἀμερικανικὸν πλόιον, ἀλλ' ἐν συνεχείᾳ ἐνεπλάκη εἰς ἀπαράδεκτα συστήματα, θίγοντα τὰς ξένας ναυτιλίας, ὡς λ.χ. συνέδη μὲ τὸν νόμον ἐναυτὸν τῶν «Διασκέψεων». Καταλήγων, ὁ κ. Κέιζερ προσέθηκε: «Ἐκ παραδόσεως οἱ Βρετανοί ναυτικοί ἐπιχειρηματίαι ἐφοδιούντο τὴν κρατικὴν παρέμβασιν εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας καὶ ἔγω προσωπικῶς ἡσθανόμην τὸ βάσιμον τῶν φόδων των. Σήμερον ὅμως πιστεύω, ὅτι θὰ διακινδυνεύσῃ ἡ ἐπιβίωσίς μας, ἀν ἡ κυβέρνησης δὲν ἀντιληφθῇ ἔγκαιρως τὰς ἐν προκειμένῳ ὑποχρεώσεις της».

NOPBΗΓΙΑ

ΟΡΓΑΣΜΟΣ

Παραγγέλλουν οἱ Νορδηγοί τάνκερ. Μετατρέπουν ακομη παραγγελίας μπάλκ - κέρριερ εἰς πετρελαιοφόρα. Εἰς ἐν ἑκατομμύριον τὸν. d.w. ἀνέρχονται αἱ γνωσθεῖσαι παραγγελίαι κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου εἰς σουηδικά καὶ ισπανικά κυρίως ναυπηγεία. Καὶ πρόκειται περὶ σκαφῶν ὑπὲρ τὸ καθιερωμένον πλέον, ὡς μέσον μεγέθους τῶν 53.000 τὸν. d.w. Τιμαὶ γύρω τῶν 100 - 105 δολ. Πιστωσίς ὀκταετής. Τόκος 5,5%.

Ἡδη τὸ ὑπὸ παραγγελίαι τοννάδια λ)σμὸν Νορδηγών υπολογίζεται εἰς 3,9 ἑκατομ. τὸν. d.w., τὰ 50% τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν ἀπὸ ἰδώτας ἐφοπλιστάς δλου τοῦ κόσμου (8,2 ἑκατομ. τὸν. d.w.) καὶ τὰ 35% τοῦ δλου τοννάδια παραγγελίαι (έταιρια πετρελαίων καὶ ἰδιώτων).

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀναγγέλλονται νέαι παραγγελίαι. Τὰ σουηδικά ναυπηγεία δὲν είναι εἰς θέσιν πρὸ τοῦ 1966 νὰ παραδώσουν σκάφη.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

30.10.1962 ἕως 12.4.1963

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

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

ΕΚΑΤΟΠΗΝ:
"Οραν 13.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΩΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ
— ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 18.30 » ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ

ΕΚΑΤΟΠΟΝ ΣΑΒΒΑΤΟΝ:
"Οραν 14.00 διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΣΑΜΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ

» 18.00 » ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ

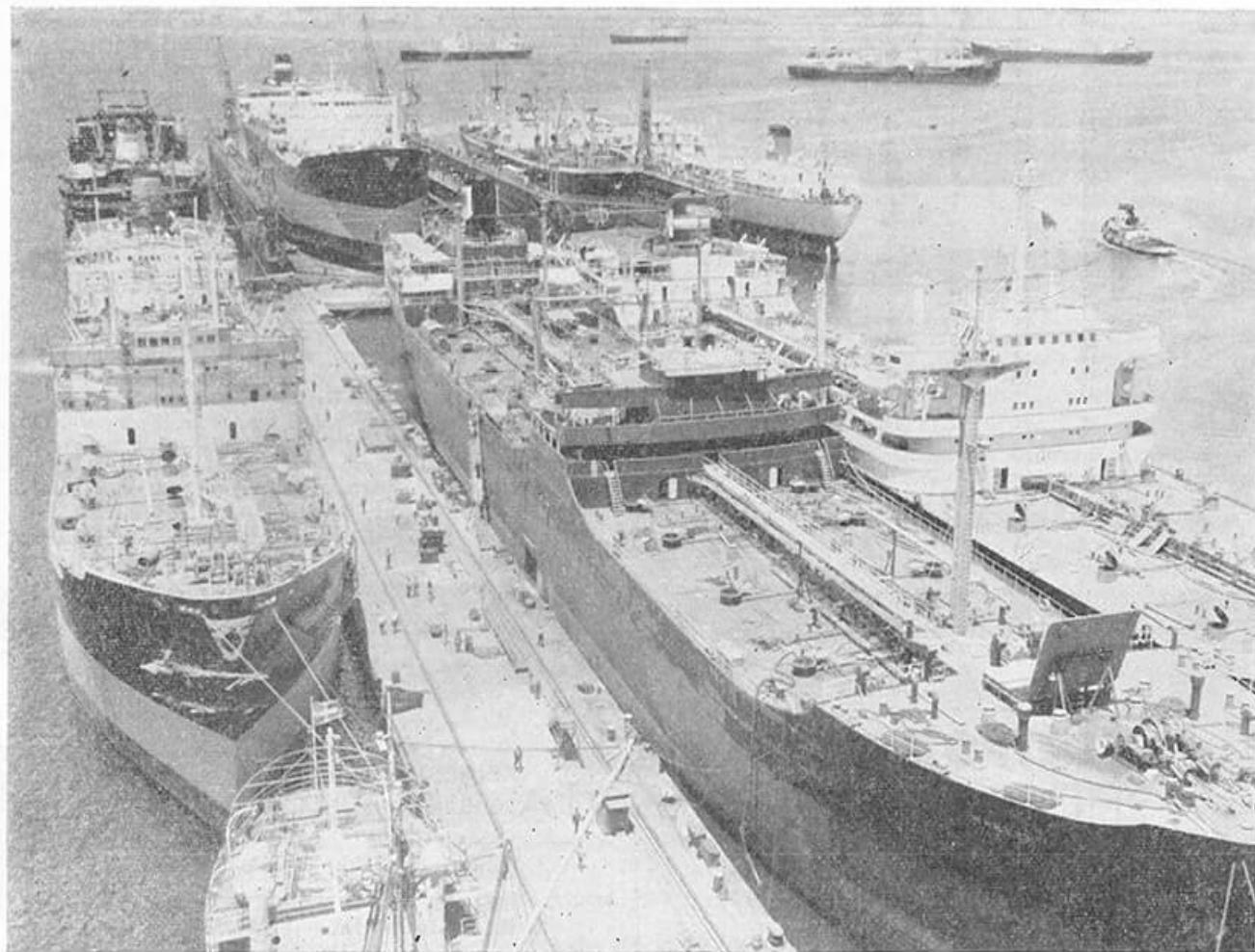
Πληρεφερία: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἀποντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

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.

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:
ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΤΟ «ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ»

Από τά ναυπηγεία της Τουλώνος καθειλκύσθη τήν δην Απριλίου, διά λογαριασμού τού κ. Μάρκου Νομικού, τό μπάλκ - κέρριο «Κ ι γ κ Λ ε ω ν ί δ α σ» 23.400 τόνων d.w., «Ανάδοχος τού σκάφους ήτο η κυρία Μαριέττα Ζωναρά, θυγάτηρ τού κ. Μ. Νομικού. Είς τήν τελετήν τής καθελκύσθεως, ήτις είχε προσλάβει πανηγυρικούς χαρακτήρα, παρέστησαν ό ύπον Παρισιοίς πρεσβευτής τής Ελλάδος κ. Φίλων, πολυάριθμοι προσκεκλημένοι έξι Αγγλίας, Γαλλίας, Ιταλίας και Ελλάδος, αι τοπικαί άρχαι και χιλιάδες κόσμου. Παρίσταντο έπιστης άπαντες οι διευθυνταί τού Οίκου Νομικού και οι άντιπρόσωποι αύτου είς δύλα τά μέρη.

Μετά τήν καθέλκυσην έπικολούθησε δεξιώσις εις τάς αιθίουσας τού ενοδοχείου «Ναυτίλος», τής Τουλώνος, ένθα ώμιλησε πρώτος δι πρέδρος τών γαλλικών ναυπηγείων έξαρας τήν ραγδαίαν άναπτυξιν τής έλληνικής ναυτιλίας και ιδιαιτέρως τάς ώραιάς κατακτήσεις τής έταιρίας τού κ. Μάρκου Νομικού. Απήντησεν ό κ. Πέτρος Νομικός, δατις άπτηνεσ τούς ναυπηγούς και τεχνικούς διά τήν λαμπράν δημιουργίαν των, μεθ' διώμιλησε διά την νέαν έπιλεκτον μονάδα της. Είς άπαντας τους προσκεκλημένους προσεφέρθησαν άναμνηστικά μετάλλια.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Από τά ναυπηγεία Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, τού Τόκιο και διά λογαριασμού τής έταιρίας «Αντριάτικ» (παραφαύδος τής «Οράιου», τώς κ.κ. υίων Γουλανδρή), καθειλκύσθη τό δεξιανόπλοιον «Γ κ ω ν α», με άναδοχον τήν Αμερικανίδα ήθοποιον τού κινηματογράφου Μέρλ Ομπέρον. Πρόκειται περι σκάφους 53.800 τόνων d.w., ή 30.400 τ. γκρός, με διαστάσεις δίλικον μήκους 235 μέτρων, μεταξύ τών καθέτων 223 μέτρων, πλάτους 32.20 μ. και υψους 16 μ., με έμφορτον βύθισμα 11.55 μέτρων (37.11 ποδών). Προβλεπομένη ύπηρεσιακή ταχύτης 14 μιλίων. Μηχανοστάσιον, γέφυρα και διαμερίσματα πληρώματος εύρισκονται πρύμνηθεν. Διά τήν πρόσωσιν του έγκατεστάθμοσαν άτμοστροβίλοι άνωτάτης δυνάμεως 12.500 ίππων εις τάς 110 στροφάς και άπηρεσικής τοικύτης 11.300 ίππων εις τάς 106½ στροφάς κατά λεπτόν. Έχει δέκα κεντρικάς δεξιανένας φορτίου και άνα πέντε πλευρικάς εις έκαστην αύτού πλευράν.

Έκ τών καναδικών ναυπηγείων τού Σαιν Τζάν και διά λογαριασμού τού Οίκου Παπαχρηστίδην καθειλκύσθη τήν 1ην π. μηνός τό μπάλκ - κέρριο «Ν ι ο υ μ π ρ ο δ 6 ι κ ε ρ» 18.912 τ. γκρός ή 26.000 τόνων d.w., με μηχανά δυνάμεως 9000 ίππων και προβλεπομένην ταχύτητα 15 μιλίων. Τό καθελκυσθέν σκάφος έχει διαστάσεις μήκους 709 ποδών, πλάτους 75 και υψους 39.2, με έμφορτον βύθισμα 26.42 ποδών. Σημαία κανοδική.

Από τά ναυπηγεία τής Γιοκοχάμας και διά λογαριασμού τής έταιρίας «Ζέφυρ» (παραφαύδος τής «Οράιου») καθειλκύσθη τήν 27ην Μαρτίου τό μεταλλοφόρον - δεξιανόπλοιον «Α ν ε μ ο ς» 32.600 τ. γκρός

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβληθησαν αίτησεις πρός έγγραφήν εις τό έλληνικον νηπλόγιον, ἐπὶ τή βάσει τού ἄρθρου 13, τού Ν.Δ. «επειρί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τών κάτων σκαφών:

1. «Μ α ρ τ ζ υ» δεξιανόπλοιον (πρώην σουηδικόν «Sea Spirit», νεο-

αγορασθέν) 11.197 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1952, άνηκον εις τόν κ. Ίω. Σ. Λάστσην.

2. «Τίμιος Σ τ α υ ρ δ ζ» φορτηγόν (πρώην σουηδικόν «Carlan», νεοαγορασθέν) 5.270 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1939, άνηκον εις τήν έταιρίαν «Ντέρνα» (τελούσαν ύπο τήν διαχείρισιν τής έταιρίας «Ιω. Λιθανός και Υιοί, Λτδ.»).

3. «Γ κ ρ έ κ ο ρ υ» τάνκερ (πρώην «Sea Scout», σουηδικόν, νεοαγορασθέν) 11.580 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1952, άνηκον εις τόν κ. Ίω. Σ. Λάστσην.

4. «Γ ι ά ν ν η ζ» φορτηγόν (νεότευκτον) 10.950 τ. γκρός, κατασκευαζόμενον ένν Αγγλίας διά λογαριασμόν τού Οίκου Χανδρή.

5. «Δ μ ή τ ρ ι ο ς» φορτηγόν (καθελκυσθέν άπο τά ναυπηγεία τής Ριγιέκας) 10.500 τ. γκρός, άνηκον εις τήν έταιρίαν «Φιλιόρι» (παραφαύδος τού Οίκου Φαφαλιού), άντιπροσωπευσμένην ένν Ελλάδι: ύπο τής έταιρίας «Νέα Τύχη».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό δηζελοκίνητον σουηδικόν δεξιανόπλοιον «Sea Spirit» 11.197 τ. γκρός, 16.500 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1952, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμής 100.000 λιρών, με άμεσον παραλαβήν εις σκανδιναϊκόν λιμένα.

— Τό ύπο λιθεριανήν σημαίαν φορτηγόν μας «Ε λ λ ή σ π ο ν τ ο ς» 7.189 τ. γκρός, 10.864 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, ταχύτητος 11 μιλίων, με κατανάλωσιν 22 τόν. φιούελ και λήξασαν την έπιθεώρησίν του, έπωλήθη εις «Ελληνας έφοπλιστάς άντι τιμής 38.000 λιρών, με άμεσον παραδόσιον εις Σύρον, ένθα εύρισκεται παρωπλισμένον.

— Τό άγγλικον δεξιανόπλοιον «Huntingdon» 11.281 τ. γκρός, 16.600 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1948, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων. Τιμή δὲν έγνωσθη.

— Παρ' Ελλήνων έπισης ήγοράσθη και τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν φορτηγόν «Vesterøy» 5.181 τόν. γκρός, 9.350 τόνων d.w., με σερβέο τού 1963, άντι τιμής κυματομένης μεταξύ 80.000 έως 83.000 λιρών.

— Τό φορτηγόν «Λ α μ υ ρ ι ς» 7084 τ. γκρός, 10.385 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, με σερβέο 1963, ήγοράσθη παρά τού κ. Φραγκίστα άντι τιμής 42.500 λιρών, με άμεσον παραλαβήν εις Πειραιά.

— Παρά τού κ. Βογιατζή ήγοράσθη τό άγγλικόν φορτηγόν «Successor» 7237 τ. γκρός, 10.850 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, άντι μή γνωσθείσης τιμής. Τό σκάφος θα παραληφθῇ εις Λίθερπούλ.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τό φορτηγόν «Μ ι χ α ή λ Γ.» 7.249 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, οπερ έπωλήθη εις έταιρίαν έδραικών συμφερόντων έδρευσαν εις «Ην. Πολιτείας, παραδοθέν έν Πειραιεί εις τούς άγοραστάς του, άντικατέτηση την Κυανόλευκον διά τής λιθεριανής σημαίας και μετωνομάσθη «Michelin».

— Επίσης, τό φορτηγόν «Σ α ρ ι ζ α» 7.177 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, παραδοθέν εις τήν ίδιαν έταιρίαν, ήτις ήγόρασθε τό «Μιχαήλ», μετωνομάσθη «Σ α ρ α». Η παράδοσις έγένετο εις Πειραιά, διεπηρήθη δὲ ή παναμαϊκή σημαία.

— Ενα τρίτον φορτηγόν, τό «Σ α μ ο θ ρ ά κ η» 7.166 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, οπερ έπισης ήγοράσθη παρ' έταιρίας έδραικών συμφερόντων έδρευσης εις «Ηνωμένας Πολιτείας, παραδοθέν έν Πειραιεί εις τούς άγοραστάς του και άντικαταστήσαν τήν Κυανόλευκον διά τής λιθεριανής σημαίας, μετωνομάσθη «Thrace».

— Τό μικρὸν άλλανδικόν φορτηγόν «Plato» 388 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1937, παραληφθέν εις «Αστερούταμ, ύψωσε τήν έλληνική σημαίαν και μετωνομάσθη «Ν ή σ ο ς Σ κ ό π ε λ ο ς».

— Τό άγορασθήν άπο τήν καλύπτουσαν έλληνικά συμφέροντα έταιρίαν «Ανεμώνη» άγγλικον φορτηγόν «Sandhose» 3.182 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1940, παραληφθέν εις Τάιν και μετωνομάσθη «Α ν δ ρ ε α σ Π α ν ο ο υ», έτεθη ύπο σημαίαν Παναμά.

— Τό πωλήθεν εις ίταλική έταιρίαν δεξιανόπλοιον «Β έ ρ μ ι ο ν» 17.877 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1956, παραληφθέν εις Παλέρμο άπο τούς άγοραστάς του, έτεθη ύπο λιθεριανή σημαίαν και μετωνομάσθη «Continental IV».

— Επίσης, τό πωλήθεν λιθεριανόν φορτηγόν «Α ν δ ρ ο ς Λ ό ρ ε λ» 7.010 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1942, παραληφθέν άπο τούς άγοραστάς του μετωνομάσθη «Grande Faith». Η λιθεριανή σημαία διετρήθη.

— Τό νορβηγικόν φορτηγόν «Mariken» 2.103 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1946, παραληφθέν ύπο τών Ελλήνων άγοραστών του εις λιμένα τής Βαλτικής, μετωνομάσθη «Α λ έ ξ α ν δ ρ ο ς». Δέν έγνωσθη ύπο

ΤΟ “ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ”

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

ΟΙ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΟΙ ΤΟΜΟΙ ΔΡΑΧ. 600.—

ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΟΛΩΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕ
ΠΕΡΙ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΓΑ ΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΝ

ποιαν σημαίαν θά τεθῆ.

— Παρελήφθη εἰς Λονδίνον τό άγορασθέν παρ' 'Ελλήνων αγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Huntingdon» καὶ μετωνομάσθη «Αννα - Δημήτριος». Σημαία Λιθερίας.

— Εἰς Ρόττερνταμ παρελήφθη παρά τῶν 'Ελλήνων άγοραστῶν του τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Klijerpijn» 3506 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1935, τεθὲν δὲ ύπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Πατρίτσιο Μάρφυ». Τὸ πλήρωμα του ήσφαλίσθη εἰς τὸ N.A.T.

— Παρελήφθη, ἔξ ὅλου, εἰς Μόμπιλ τό άγορασθέν παρ' 'Ελλήνων λιθεριανὸν φορτηγὸν «Atlantic Robin» 7257 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944 καὶ μετωνομάσθη «Διαμαντής Γάφος». Δὲν ἐγνώσθη ύπὸ ποιαν σημαίαν ἐτέθη.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ύπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Άρον» 7.135 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 45.400 λιρῶν. Λεπτομέρειαι δύοντας ἀφορᾶ τὸν λιμένα καὶ τὸν χρόνον παραδόσεώς του δὲν ἐγνώσθησαν.

— Τὸ ύπὸ σημαίαν Λιθανοῦ φορτηγὸν μας «Εζλα» 7.579 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἐπωλήθη εἰς Ολλανδοὺς διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 8 λιρῶν κατὰ τὸν έλαφράς χωρητικότητος, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 21ης Νοεμβρίου, μὲ ζημίας εἰς τὰς μηχανὰς του.

— 'Επισής τὸ ύπὸ σημαίαν Λιθανοῦ φορτηγὸν μας «Ρούμελη» 7.111 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἀργοῦν εἰς Μινιν μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη.

— Τὸ ύπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Ούαιτ Κλάουντ» 7176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἀμερικανούς διαλυτάς. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

'Εξεποιήθη δι' ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ τὸ ἐκ μετατροπῆς καὶ ἐπιμηκύνσεως «Τ.2» φορτηγὸν ἔροῦ φορτίου «Ούεστθάμπτον» 15.075 τ. γκρός ἢ 24.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀντὶ τιμῆς 2.602.000 δολλαρίων. Τρία ἔτερα φορτηγά τῆς αὐτῆς κατηγορίας καὶ ύπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἀνήκοντα ἐπισής εἰς τὸν κ. Μαν. Κουλουκούντην, θὰ ἔχουν τὴν ίδιαν τύχην. Φαίνεται, ὅτι ὁ ἐκπλειστηριασμὸς τοῦ «Ούεστθάμπτον» ἀφήνει νὰ ἐννοηθῇ, ὅτι ἡ προσπάθεια ἔξευρέσεως συμβιδαστικῆς λύσεως εἰς τὴν δῆλη ύπόθεσιν τοῦ κ. Μ. Κουλουκούντη, βάσει τῆς ὁποίας θὰ καθίστατο ἐφικτή ἡ συνέχισις τῶν ἔργασιών τοῦ συγκροτήματος του καὶ ἡ ἔξοφλησις, σὺν τῷ χρόνῳ, τῶν ὑποχρεώσεων αὐτοῦ, συνήντησεν ἀνυπερβλήτους δυσχερείας.

Πράγματι, ἡ κοιλούθησεν ἡ ἐν δημοπρασίᾳ πώλησις τοῦ φορτηγοῦ «Καθηγη» 8159 τ. γκρός ἢ 11.660 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944,

ἀντὶ τιμῆς 345.000 δολλαρίων. Ἀμερικανοὶ ἡσαν οἱ ἀγορασταῖ.

Ἐάν μέχρι τέλους αἱ δυσχέρειαι αὔτα καταστήσουν ἀδύνατον τὴν ἀναστολὴν τῶν ἐκπλειστηριασμῶν, τὸ ἔνα μετά τὸ ἄλλο καὶ τὰ 22 ύπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν σκάφη τῶν ἑταῖρῶν τοῦ κ. Μ. Κουλουκούντη θὰ ἐκποιοῦνται. Μετὰ τὰ δύο αὐτὰ σκάφη ἐπρόκειτο νὰ ἐκποιηθῇ τὸ «Φράνσις» 8172 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944. Μεταξὺ τῶν σκαφῶν περιλαμβάνονται καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Ἀτλασ» 22.600 τ. γκρός ἢ 33.000 τόνων d.w. (τοῦ 1958), «Ἀχιλλεύς» 24471 τ. γκρός ἢ 36500 τ. d.w. (τοῦ 1960) καὶ «Τίταν» 29278 τ. γκρός ἢ 45.000 τ. d.w. (τοῦ 1960). Τὸ τελευταῖον τούτο, ὡς ἀνεγράψαμεν, περιήλθεν εἰς τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον, δῆμον πατέραν 11.9 ἑκατομμύρια δολλαρίων εἰς Τράπεζαν τῆς Νέας Υόρκης.

ΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Παρὰ τοῦ κ. Σταύρου Κουμαντάρου καὶ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Ταφλαμπά συνεστήθη ἡ «Ἀργοναυτική Α.Ε.», ναυτιλιακὴ καὶ ἀλιευτικὴ ἐπιχείρησις, ἥτις καὶ προσέθη εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ ἀλιευτικοῦ «Ωκεανοῦ» 550 τόνων φορτίου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, μετατραπέν εἰς ψυγεῖον, ἀποπλέει ἐκ Πειραιῶς μετά τινας ἑδδομάδας διὰ τὴν πρώτην ἀλιευτικὴν του ἑξόρμησιν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν.

Η ΒΟΥΛΓΑΡΙΚΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορίου, αἱ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τοῦ ἐν 'Αθήναις ἐμπορικοῦ ἀκολούθου τῆς Βουλγαρίας καὶ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων διὰ τὴν ναυπηγήσιν 4 φορτηγῶν πλοίων, συνεχίζονται εἰσέται.

Πάντως ἐλπίζεται, ὅτι ἡ σχετικὴ συμφωνία θὰ ὑπογραφῇ ἐντὸς τοῦ δευτέρου δεκαπενθήμερου τοῦ τρέχοντος μηνός.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν πληρωμὴν τῆς ἀξίας τῶν ναυπηγηθσομένων πλοίων αὕτη θὰ γίνη μέσω τοῦ υφισταμένου 'Ελληνο - Βουλγαρικοῦ κληρική.

Η ΕΚΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἐγγράφου του πρὸς τὸν E.O.T. ἐκβέτει τὰς ἀπόμεις αὐτοῦ σχετικῶς μὲ τὴν ἐκποίησιν τῶν τρίῶν ἀκτοπλοϊκῶν - ὁχηματαγωγῶν καὶ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν θέμα γενικώτερον. 'Ἐν ἀρχῇ τοῦ ἐγγράφου ἐξιστορείται ἡ κρατουόστα κατὰ τὸ 1938 κατάστασις εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας καὶ ἡ ἐπακολουθήσασα κατὰ τὸν πόλεμον καταστροφὴ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων. 'Αναφέρεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ναυπηγήσιν τῶν τεσσάρων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἰς τὴν Ιταλίαν, ἔναντι ἐπανορθώσεων. Τὰ σκάφη ταῦτα ἀποτελοῦν σήμερον τὴν κυρίαν δάσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνῶν, ἐνώ ἡ ιδιωτικὴ πρωτοδουλία δὲν ἐστράφῃ πρὸς νεότευκτα πλοία, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ κόστους κτήσεως αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ λόγω τῶν μη εύνοικῶν συνθηκῶν ἐκ-



Berths and double graving dock
with building capacity
up to the largest sizes.
Five floating docks
for ships up to 86,000 tons dw.
Two graving docks
for ships up to 38,000 tons dw.

Licensees for:

M.A.N. Diesel engines
Doxford oil engines
Pametrada steam turbines
Foster Wheeler steam boilers

SHIPBUILDERS MARINE ENGINE BUILDERS

SHIP REPAIRERS

Manufacturers of Industrial Equipment

WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND

μεταλλεύσεως, αιτίνες ἐπικρατοῦν σήμερον.

Αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ μας συγκοινωνίαι, τονίζεται περαιτέρω εἰς τὸ ἔγγραφον, ἔξυπηρτεσύναι τὸ ὅποια 18 πλοῖα 24.221 κόρων δικῆς χωρητικότητος, διὰ τῶν ὁπίων ἀντιμετωπίζεται μία κίνησις, μέσω τοῦ λιμένος Πειραιώς, 2.500.000 περίπου ἐπιβατῶν ἑτησίως. "Ητοι μὲ δόλιγάτερα πλοῖα καὶ μικροτέραν ἐν συνόλῳ χωρητικότητα, ἔξυπηρτεται μία ὑπερδιπλασία κίνησις ἐπιβατῶν, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ προπολεμικά ἔτη.

"Ἡ τοιούτη ἀνεπάρκεια τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων καὶ ἡ μὴ καταλλήλως τῶν περισσοτέρων ἔξι αὐτῶν, συμπίπτει μὲ μίαν ἐποχὴν ἀλματῶδους ἀναπτύξεων τοῦ τουρισμοῦ τῆς χώρας μας καὶ ύψισταται κίνδυνος, μῆπως αἱ προκαλούμεναι ἀνωμαλίαι προκαλέσουν δυσφήμησιν τῆς Ἑλλάδος καὶ ἀνακοπήν τοῦ πρὸς αὐτὴν τουριστικοῦ ρεύματος.

"Οσον ἀφορᾶ, συνεχίζει τὸ ἔγγραφον, τὴν ἀπόκτησιν τουριστικῶν πλοίων, ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία ἐπέδειξεν ἐνδιαφέροντα, λόγω τοῦ ἐπικερδοῦς τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ διότι ὁ κλάδος ώτος τῶν περιηγητικῶν πλοίων θὰ ἀναπτύσσεται δόλεν καὶ εἰς τὸ μέλλον ὑπὸ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, χωρὶς τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν. Ἀντιθέτως, ἡ κρατικὴ συμπαράστασις εἶναι ἀπαραίτητος εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν. Διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν, ἔχομεν ἀπόλυτον ἀνάγκην πλοίων καὶ δὴ νεοτεύκτων καὶ συγχρονισμένων πρὸς τὰς ύψισταμένα σήμερον ἀπαιτήσεις καὶ ἀνάγκας. Παραλλήλως εἶναι ἀνάγκαια ἐπίσης καὶ ἡ ἔξυπερτησις τοῦ καλύτερου. Τρόπου ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων διὰ νὰ ὑπάρχῃ περισσότερον ἀνεπτυγμένον τὸ αἰσθητήμα εὐθύνης, μεγαλύτερος συντονισμὸς εἰς τὰ δρομολόγια καὶ προγραμματισμὸς εἰς τὸ μέλλον. Ἀντὶ τῆς ύψισταμένης σήμερον κατατίθεσης τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως εἰς πολλὰς ἀνεξαρτήτους μονάδας, ἐνδείκνυται διὰ συνεργασίας καὶ συνενόήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφόπλιστῶν συνωματισμῶν εἰς τὸν εἶναι, εἰ δυνατόν, φορέα. Θὰ πρέπει ἀκόμη νὰ ληφθοῦν μέτρα, ὥστε ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχειρήσης νὰ καταστῇ οἰκονομικῶν υγίης καὶ πλέον ἔλκυστική, διὰ τοῦ κεφαλαίου καὶ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ὡς ἡ προσαρμογὴ τοῦ ναυλολογίου, ἡ προστασία ἔναντι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἡ ἀπόκτησις εύθυνοτέρων καυσίμων κλπ.

"Ὑποδεικνύεται ὡσάτως εἰς τὸ ἔγγραφον ἡ ἀνάγκη, ὅπως τὰ τρία ναυπηγούμενα ὄχηματαγωγά πλοῖα χρησιμοποιηθοῦν ὑπὸ τοῦ ἀναδόχου, ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὰς ἑστωτηρικάς ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς καὶ συγκεκριμένων εἰς τὰς κυριωτέρας ἔξι αὐτῶν: Χίου - Μυτιλήνης, Σάμου, Κρήτης καὶ Δωδεκανήσου, ἀπόκλεισμένης πάσης ἑτέρας χρησιμοποιησεως αὐτῶν εἰς γραμμάς ἔξωτερηκού ἢ εἰς περιηγήσεις.

Καὶ τὸ ἔγγραφον καταλήγει μὲ τὰς ἔχης προτάσεις:

1) Νὰ τεθῇ ρητὴ ὑποχρέωσις τοῦ ἀναδόχου εἰς τὸ ὑπογραφησόμενον

Consign Your Vessels in Full Confidence to

Furness' Shipping & Agency Co. S.A.

Gramayestraat, 4 — ANTWERP - BELGIUM

SHIPBROKERS,
BUNKER CONTRACTORS,
AND REGULAR LINE AGENTS

Established at:
ANTWERP
ZEEBRUGGE
GHENT
BRUSSELS
DUNKIRK
ROTTERDAM
AMSTERDAM



Teleg. Address: FURNESS - ANTWERP

Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)

Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178
AN 03-179

σύμφωνον, ὅπως τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν πλοῖα χρησιμοποιηθοῦν ἀποκλειστικῶς διὰ μίαν περίοδον δέκα ἔτων εἰς ἔξυπηρτησιν ἀκτοπλοϊκῶν μόνον γραμμῶν.

2) Ὁ ἐν γένει τρόπος ἐποπτείας τῶν πλοίων τούτων, τὰ δρομολόγια ἐν ταῖς λεπτομερείαις καὶ τὸ ναυλολόγιον νὰ καθορίζωνται ὑπὸ τοῦ "Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχοντος τὴν εὐθύνην τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας γενικώτερον.

3) Νὰ ἀρχίσουν προπαρακευαστικαὶ ἐνέργειαι ἐν συνεννοήσει μετὰ τοῦ "Υπουργείου Συντονισμού καὶ τοῦ Ε.Ο.Τ. διὰ τὴν παραγγελίαν καὶ τῶν ὑπολοίπων σκαφῶν τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ πενταετοῦ προγράμματος.

Καὶ 4) Νὰ μελετηθῇ, ἐν συνεργασίᾳ, μετὰ τῶν αὐτῶν ὡς ἄνω "Υπουργείων, διαστικάς τρόπος δελτιώσεως τῶν συνθηκῶν ἐν τῇ ἀκτοπλοϊκῇ προγράμματος.

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ

"Υπὸ τῶν "Υπουργείων Συντονισμού, Οἰκονομικῶν καὶ Βιομηχανίας κατητίσθη Β. Διάταγμα, διὰ τοῦ ὅποιου καθορίζονται τὰ ἀκόλουθα:

Παρατείνεται μέχρι τέλους τοῦ 1969 τὸ δικαίωμα τοῦ κ. Στρατῆ "Ἀνδρεάδη νὰ προδῷ εἰς τὴν ίδιουσιν ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Μέχρι τῆς παρελευσούσεως τῆς ὡς ἄνω προθεσμίας, ἀπαγορεύεται εἰς τὸν κ. "Ἀνδρεάδην νὰ ιδρύσῃ Ναυπηγικήν Βιομηχανίαν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐλευσίνος. Μετά τὴν παρελευσούσεως τῆς ὡς ἄνω προθεσμίας δύναται νὰ ιδρύσῃ τοιαύτην βιομηχανίαν καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐλευσίνος.

"Ορίζεται ἐπίσης, διὰ τοῦ κ. Στρ. "Ἀνδρεάδης ἔχει ἀπὸ τοῦδε τὸ δικαίωμα προδῷ εἰς τὴν δημιουργίαν ναυπηγικῆς βιομηχανίας εἰς οἰανδήποτε περιοχὴν ἀπέχουσαν 20 μίλια τῆς Ἐλευσίνος.

Τέλος, ἀπαγορεύεται εἰς οἰονδήποτε ἐπιχειρηματίαν νὰ προσβάνῃ εἰς σύστασιν Ναυπηγείου εἰς ἀπόστασιν μικροτέρων τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀττικῆς.

ΑΙ ΕΚ ΚΟΥΒΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Εἰς ἀπάντησιν ἐρωτήματος τοῦ ἐν Λοιδίνῳ προξενικοῦ λιμενάρχου πρὸς τὸ "Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐάν ἀπαγορεύεται ἡ μεταφορά φορτίων δι' Ἑλληνικῶν πλοίων ἐκ Κούβας, ἡ ἀρμοδία διεύθυνσις τοῦ "Υπουργείου διημερίσεν, διὰ τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως Β.Δ. ἀπερὶ ἀπαγορεύσεως μεταφορᾶς φορτίων δι' Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς Κούβαν, οὐδόλως ἀναφέρεται εἰς τὰς ἑκάτεις τοῦ Κούβας μεταφορᾶς φορτίων. Κατὰ συνέπειαν δὲν ἐμποδίζονται αἱ ἀκόλουθες μεταφοραὶ φορτίων ὑπὸ Ἑλληνικῶν πλοίων.

ΟΙ ΑΡΝΟΥΜΕΝΟΙ ΝΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΘΟΥΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ "Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδη, ἐγκρίνεται ἡ διακοπὴ τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν ἀδικαιολογητῶν ἀρνουμένων ν' ἀναλάβωσι προσφερομένην αὐτοῖς, παρὰ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ἐργασίαν ἐπὶ πλοίων καὶ διατάσσεται ἡ ἐν τῶν οἰκείοις καταλόγου διαγραφὴ τούτων. Ἡ διακοπὴ τῆς ἐπιδοτήσεως θὰ ἄρχεται ἀπὸ τῆς ἐπομένης, καθ' ἡν ἔλαθε χώρων η πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας ἀρνησίς, τὸ μὴ δεδικαιολογημένον τῆς ὅποιας θὰ κρίνεται κατὰ περίπτωσιν ὑπὸ τῶν προσταμένων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., συντασσομένης σχετικῆς ἐκθέσεως.

ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

'Ο "Υπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδης δι' ἀποφάσεως τοῦ δικαιού της ἀναλάβωσι προσφερομένην εἰς τὸν Γ.Ε.Ν.Ε. διέδωμαδος καθ' ὅμιλας εἰδικότητος, καταρτίζομένων ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., μὲ δάσιν τοῦ χρόνου τῆς εἰς τοὺς καταλόγους ἀνεργίας ἔγγραφης ἐκάστου ναυτικοῦ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ παρουσιάζωνται καθ' ἡμέραν ναυτικοὶ ἔξι δῶλων τῶν εἰδικοτήτων. 'Υπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. δέονταν νὰ λαμβάνεται μέριμνα, ὅπως αἱ ὁμάδες ὅλων τῶν εἰδικοτήτων εἶναι ἐνισχυμέναι κατὰ τὴν παρουσίαν των καταστάσεων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., συντασσομένης σχετικῆς ἐκθέσεως.

Αἱ ἀδικαιολογητοὶ μὴ παρουσίασις τῶν ναυτικῶν ἀκάστης ὅμιλος θὰ ἀνακονύνηται εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους: α) "Υπὸ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου διὰ τοὺς ήδη ἐπιδοτούμενους κατὰ τὴν λήψιν τοῦ ἐπιδόματος καὶ ἐπὶ τῇ δάσει κοινωποιηθομένου αὐτῷ ὑπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. σχετικοῦ πίνακος καὶ β) "Υπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. διὰ τοὺς νεοεγγραφομένους εἰς τοὺς καταλόγους ἀνεργίας διὰ τῆς ἐντάξεως αὐτῶν εἰς τινὰ ὁμάδα εἰς ἀντικατάστασιν ναυτολογουμένων.

Παρὰ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. δέονταν νὰ τηρούνται ιδιαίτεροι κατάλογοι τῶν κατὰ τὰ ἀνωτέρω παρουσιασμένων ναυτικῶν, οἵτινες θὰ ἀνανεώνυται κατὰ μῆνα.

Ἡ ἀδικαιολογητοὶ μὴ παρουσίασις τῶν ἐπιδοτούμενων κατὰ τὰ ἀνωτέρω διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου ἐπιδοτήσεως τῶν ἡ ἀπαξικατάστασις καὶ τὴν διατάξεις ἐκ μέρους αὐτῶν τῆς προσφερομένης ἐργασίας ἐπὶ οἰουδήποτε πλοίο, συνεπάγεται τὴν διαγραφὴν των ἑκάτεων καταλόγων ἀνεργίας καὶ διακοπὴν τῆς ἐπιδοτήσεως.

Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. δέονταν νὰ ἐνημερώῃ ἔγκαιρως τὸν Οἴκον τοῦ Ναύτου περὶ τῶν κατὰ τὴν προηγούμενην παράγραφον ναυτικῶν τῶν ὅποιων δέονταν νὰ διακοπὴ τὸ ἐπίδομα ἀνεργίας.

Κατὰ τὴν παρουσίαν τῶν ἀνέργων ἐπιδοτούμενων εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., ὡς ἀνωτέρω, δέονταν νὰ ἐπαληθεύεται ἡ ἀκριβής διεύθυνσις κατοικίας ἑκάστου διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἐκτάκτου ἀναζητήσεώς του πρὸς ναυτολόγησιν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑΣ

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τοῦ "Υπουργείου Ἐμπορίου, τὸ καθεστώς τῶν μεταξὺ Ελλάδος καὶ Τσεχοσλοβακίας ἐμπορικῶν συναλλαγῶν διὰ τὸ

τρέχον έτος, δεν μετεβλήθη έναντι τού ισχύσαντος κατά τό παρελθόν έτος. Τό ύψος τών έκατέρων συναλλαγών παραμένει τό ίδιον. Κατά συνέπειαν, δέν ικανοποιήθη τό αίτημα τής τεσχοσλοβασικής έμπορικης άντιπροσωπείας περι χρησιμοποίησεως περισσοτέρων έλληνην πλοίων δι' υπέρποντίους μεταφοράς. Κατόπιν τούτου, οι ναῦλοι διά μεταφοράς μεταξύ Έλλαδος — Τεσχοσλοβασικής διά πλοίων, ύπο τάς σημαίας τών δύο χωρών, ώς και διά μεταφοράς έμπορευμάτων προελύσεως Έλλαδος και Τεσχοσλοβασικής μεταξύ λιμένων τής Μεσογείου, «Αδριατικής και Μαύρης Θαλάσσης, θά καταβάλλωνται ώς και πρότερον, μέσω τού ισχύσαντος κλήριγκ. Όμοίως μέσω τού κλήριγκ θά διακανονίζωνται και οι ναῦλοι μετεφορών Τεσχοσλοβασικής έκτος τής Μεσογείου, άνεξαρτήτως προορισμού, μόνον ώς πρός τό 25% τής άξιας έκστης ναυλώσεως και μέχρι συμπληρώσεως τού ποσού τού 1.000.000 δολαρίων, τού υπολοίπου 75% καταβαλλομένου εις δολάρια.

ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Κωτιάδης, έπι ουκαιρία τών έσπτων τού Πάσχα, άπηγμαν τό κάτωθι μήνυμα διά τούς «Ελληνας ναυτικούς:

«Αι άγιαι ήμέραι τού Πάσχα άπό τάς λαμπροτέρας τής Χριστιανούς, συγκινούν τήν ψυχήν δώλων τών Έλληνων. Φυσικὸν λοιπὸν εῖναι κατ' αὐτάς, ή νοσταλγία τών ναυτικών μας νὰ στρέφεται εἰς τήν οικογενειακήν έστιαν, τάς ωραίας έλληνικάς παραδόσεις και εἰς τά άγαπημένα χώματα τής Ιδιαιτέρας των πατρίδος.

»Ως Υπουργός τής Εμπορικής Ναυτιλίας, άπευθύνω πρός άπαντας τούς άξιωματικούς και τά πληρώματα τού Εμπορικού μας Ναυτικού τάς πλέον έγκαρδιους εύχας μου και χαιρετώ, Ιδιαιτέρως τάς έσπτασιμους αὐτάς ήμέρας, ένα έκστασ τών συντελεστών τής προόδου και τού μεγαλείου τής Εθνικής μας Ναυτιλίας.

»Ουδεὶς παραγωρίζει τάς συνεχείς σκληράς θυσίας και στερήσεις τάς θοίας άπαιτει τό ναυτικόν έπαγγελμα άπό τούς θαλασσινούς μας. «Ας είναι δένδασι, όμως, διτή Η Πατρίς μας τούς περιβάλλει μὲ θαυμασμὸν καὶ ἄπειρον ἀγάπην, δοσ μακράν καὶ ἀν εύρισκωνται, διασχίζοντες τά πελάγη καὶ τούς ώκεανούς.

»Αἱ σκέψεις μας στρέφονται έπίσης εἰς τούς άνεργους ναυτικούς μας, οι οποῖοι έστερήθησαν προσκάρως τάς έργασίας των, κατόπιν τής έξειάς ναυτιλιακής κρίσεως, ή όποια διαρκεί. Ασχέτως τών ληφθέντων υπὲρ τούτων μέτρων προνοίας, εύχομεθα σπως ταχέως ούτοι έπανελθουν έπι τών πλοίων.

»Οδηγός καὶ φωτεινὸν παράδειγμα δι' δολούς μας, αἱ εἶναι τό μαρτύριον τού Θεανθρώπου, ή δὲ Θεία «Ανάστασις, πρέπει νὰ μᾶς φέρῃ εἰς τὸν νοῦν, διτή εἰς τὸν ἐπίμοχθον καὶ δύσκολον δρόμον τής ἀρετῆς

καὶ τῆς θυσίας, ὑπάρχει ως ἔπαθλον, ή δικαίωσις.

Πρός άπαντας τους συντελεστάς τής μεγάλης μας Ναυτιλίας, έφοπλοτάς καὶ ναυτικούς, εὔχομαι πρός αὐτοὺς προσωπικῶς καὶ τάς οικογενείας των, νὰ διέλθουν τάς ἀγίας ήμέρας τού Πάσχα, μὲ οὐγείαν καὶ χαράν.

ΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Νέαν προϋπόθεσιν θέτει ή Νομισματική Επιτροπή διά τήν άξιοποίησιν τής άκινήτου περιουσίας τού Ν.Α.Τ. Παρέσχε τήν έγκρισιν της, όπως διατεθῇ ποσού 45 εκατομμυρίων δραχμών έκ τών άποθεματικών τού Ιδρύματος διά τήν άνεγερσιν δύο μεγάλων άκινήτων, ύπο τὸν όρον ότι τό έξι αὐτῶν, καὶ μάλιστα εἰς τό Πειραιά, θά χρησιμοποιηθῇ ως ξενοδοχείον. Ή σχετική ἀπόφασις άναφέρει :

«Η Νομισματική Επιτροπή λαδούσα υπὸ διέτει ή Οτι τό Ν.Α.Τ. διαθέτει ήν Αθήναις καὶ Πειραιές οικόπεδα ή κτίρια πεπαλαιωμένα, σημαντικής ομάς άξιος, ήν έκ τής θέσεώς των, άτινα σήμερον έλασχιστην ή ούδεμιαν προσδόνων ἀποφέρουν.

β). Οτι τό έν τῷ έξωτερικῷ τηρούμενα διαθέσιμα αὐτού κεφάλαια, συμφωνώς τοῖς διατάξεσιν τού Νόμου 3170/1955 προσχέγιζουν τό διόποστον τού 16.000.000 δολαρίων, ένδεκάτου δια ή εἰσαγωγὴ τημησιού αὐτῶν δι' ἀποφελεστέρων διά τό Ταμείον έν Ελλάδι ἐπένδυσιν του.

γ) Οτι διά τής άνοικοδομήσεως εἰς δύο τούλαχιστον τών άπροσδόνων οικοπέδων αὐτού, άκινήτων καταλλήλων ίδιως διά ζενοδοχείας ή καὶ άλλας καλώς ομας έκμεταλλεύματος χρήσεις, τό Ναυτικὸν Απομαχήκον Ταμείον θέλει αύξηση τάς προσδόνων αὐτού, πρός καλούτερα έξυπηρηστον τών υπὸ αὐτού ἐπιδιοκομενων σκοπῶν, ἐκ τού συνιδιασμού τής άξιοποίησεως ὡφ ἔνδος μὲν τών οικοπέδων του τούτων, ὡφ ἔτερου δὲ διά της ἐπωφελεστέρας πενδυόστεως τημησιού τών έν τό έξωτερικῷ τηρουμένων διαθέσιμων αὐτῶν.

δ) Την σύμφωνον γνώμην τού ἐποπτεύοντος τό Ταμείον τούτο, Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ἀπεφασίστων όπως έγκρινεν τίνα διαθέσιμα κεφάλαια τού Ν.Α.Τ. δημιουργηθόσδεμα εἰς τόν οικείον παρό την Τραπέζη τής Έλλαδος λογαριασμὸν αὐτού μερικῶν ώρους δρ. 45.000.000 έκ τής εἰσαγωγῆς καὶ έκχωρησεως εἰς αὐτήν ἀντιστοίχων ποσών ένεου συναλλάγματος, ἐκ τού έν τῷ έξωτερικῷ τηρουμένων διεισιγμάτων κεφαλαίων του, συμφωνώς τέ νόμο τού 3170/1955, διατεθέντων υπὸ τού Ν.Α.Τ. διά δαπάνων ανοικοδομήσεως δύο έν συνδόλῳ άκινήτων, ένδος έν Αθήναις καὶ ἔπι ίδιοκτητῶν οικοπέδων αὐτού, ύπο τόν όρον ομάς ότι τό έν Πειραιές ονεγερθόσδεμον άκιντον τού θα προσφέρειται αποκλειστικῶν διά ζενοδοχείον, τό δέ έν Αθήναις τούτων κατά προτίμησιν διά ζενοδοχείον καὶ μονοι εἰς περίπτωσιν καθ' ἧν ἔπεροι λόγοι, κρινόμενοι υπὸ τό Διοικητικού Συμβουλίου τού Ν.Α.Τ., αποκλειστικῶν πρόκειται εἰς ξενοδοχείον, εἰς άκιντον πρός έκμεταλλεύσιν.

Η έγκρισι τής Νομισματικής Επιτροπής παρέχεται ύπο τούς κάτωθι δύο όρους : α) Οτι διά τό άνεγερθόσδεμον εἰς Πειραιάς ή καὶ διά τό τού τού ένεγερθόσδεμον έν Αθήναις, θέλει πόρση την έγκρισιν τού έν Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού καὶ β) οτι διάθεσης διά ζενοδοχείον, τό δέ έν Αθήναις τούτων κατά προτίμησιν διά ζενοδοχείον καὶ μονοι εἰς περίπτωσιν καθ' ἧν ἔπεροι λόγοι, κρινόμενοι υπὸ τό ηλικήρωσις της προβλεπομένης σχετικής νομίμου διαδικασίας.

Ούτω, ένδος διά τής άποθεματικής έγκρισεως άποδεσμεύεται τό Ν.Α.Τ. σπώς ξωρήση εἰς τής ίδιων κεφαλαίων άξιοποίησιν τής άκινήτου περιουσίας του, ύποχρεούται συγχρόνως νὰ άνεγερθεί ξενοδοχείον, διά τήν

ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

SEKA S.A.

ΚΟΚΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ SEKA CRE, ΤΗΛ.: 477.836 TELEX: 172

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ

“ΚΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ” ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΑ 35.000 ΤΟΝΝΟΥΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ:

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΤΗΣ MOBIL INTERNATIONAL OIL CO. ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ
(HEAVY FUEL, MARINE DIESEL, LUBRICATION OILS).

ΣΥΝΕΧΕΣ ΚΑΤΑΛΗΑΛΟΝ ΣΤΟΚ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ ΣΤΑΘΕΡΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ
ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ ΕΙΣ ΑΙΤΟΥΜΕΝΑΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ:

ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΦΟΔΙΑ
ΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΝ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ ΤΙΜΑΙ
ΕΙΣ ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

ΠΡΟΣΟΧΗ: ΑΠΟΚΛΙΣΙΣ ΕΚ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ - ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ ΜΟΝΟΝ ΕΠΤΑ ΜΙΛΙΑ

έκμετάλλευσιν τού όποιου ούδωλως έχει προετοιμασθή. Πρόκειται περὶ προύποθέσεως, τὴν όποιαν πρέπει σοδαρώς νὰ σταθμίσῃ ἡ διοίκησις τοῦ Ἰδρύματος, πρὸν ἡ ἐμπλακῇ εἰς ἐπικινδύνον περιπέτειαν.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τὸ Y.E.N. δι' ἔγγράφου του πρὸς τὸν E.O.T. ἐφιστᾶ ἴδιαιτέρως τὴν προσοχὴν κατὰ τὴν κατάρτισην τοῦ παραχωρητηρίου συμβολαῖου τῶν τριῶν εἰς Ἰταλίαν ναυπηγουμένων ἐπιβατηγῶν - ὄχηματα γαγῶν εἰς τὸν τελευταῖον πελοιδότην (κ. Ι. Λάτσον), ὅπως περιληφθοῦν οἱ ὅροι οἵτινες ὑποχρέωνται τοῦτον νὰ χρησιμοποιήσῃ ταῦτα ὡς ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατηγά ἑσωτερικῶν γραμμῶν.

Τοῦτο σημαίνει ἀνάληψιν ὑποχρεώσεως ἐκ μέρους τοῦ ἀναδόχου ὅπως μὴ χρησιμοποιήσῃ ταῦτα ὡς τουριστικά, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν κρουσιζερῶν, πλὴν τῆς χειμερινῆς περιόδου καὶ μὴ δρομολογήσῃ ταῦτα εἰς γραμμὰς τοῦ ἑξωτερικοῦ.

Τὰ ἀνωτέρω εἶναι συναφῆ καὶ κατὰ τὸ πνεῦμα τῆς ἀρχικῆς κυβερνητῆς; κῆς ἀποφάσεως (5ετές σχέδιον) περὶ ἐνισχύσεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν θαλασσιῶν συγκοινωνῶν τοῦ ἑσωτερικοῦ.

Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΜΗ ΠΡΟΣΟΝΤΟΥΧΩΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδη καθορίζεται προσωρινῶς καὶ μέχρι κυρώσεως τοῦ κανονισμοῦ ἑσωτερικῆς λειτουργίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ὡς ἀκολούθως ἡ διαδικασία καὶ ἡ διάρκεια ναυτολογήσεως μὴ προσοντούχων ναυτικῶν.

Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐπὶ τῇ ὑποβολῇ αἰτήσεως ναυτικοῦ γραφείου ἡ πρακτορεῖον διὰ χορηγήσαις ἀδείας ναυτολογήσεως ναυτικοῦ τίνος, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐνεργουμένην ἀπ' εὐθείας παρ' αὐτοῦ ἔρευναν πρὸς ἔξερεσιν προσφερομένου δι' ἐργασίαν ναυτικοῦ, ἀπευθύνει καὶ τηλεφωνικὸν σῆμα πρὸς τὴν οἰκείαν συνδικαλιστικὴν ὄργανων, διὰ τοῦ ὅποιου θὰ αἰτήται ὅπως γνωσθῇ αὐτῷ, ἀν προσφέρεται πρὸς ναυτολογήσιν ναυτικὸς - μέλος τοῦ ἐν λόγῳ σωματείου, κεκτημένος τ' ἀπαπούμενα προσδόντα διὰ τὴν αἰτουμένην θέσιν ἐν τῷ πλοίῳ καὶ ὑπὸ τούς δρους ἀμοιδῶν τῆς οἰκείας ἐν ισχύι συλλογικῆς συμβάσεως ἡ ὑπόγειηκής ἀποφάσεως, ἐν περιπτώσει μὴ ὑπογραφῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

Ἡ πρὸς ἦν ἀπευθύνεται τὸ τηλεφωνικὸν σῆμα συνδικαλιστικῆς ὄργανωσης δέον ὅπως ἐντὸς εἰκοσιτεσσάρων τὸ ἀργότερον ὥρων ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τοῦ σήματος θέση εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. τρεῖς τούλαχιστον ναυτικοῦ προσφερομένους διὰ τὴν αἰτουμένην ναυτολογήσιν, οὕτως ὥστε νὰ καθίσταται δυνατή ἡ μεταξὺ αὐτῶν ἐπιλογὴ κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις, τοῦ προκρινομένου ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ὡς καταλληλότερου διὰ τὸ πλοίον του.

Ἐὰν διὰ τῆς πρὸς Γ.Ε.Ν.Ε. ἀπαντήσεως τῆς οἰκείας συνδικαλιστικῆς ὄργανωσης γνωρίζεται ὅτι δὲν προσφέρεται πρὸς ναυτολογήσιν ὑπὸ τοῦ προεκτεθέντας δρους, ναυτικὸς κεκτημένος τῶν διὰ τὴν θέσιν δι' ἦν προορίζεται προσδόντον τὸ ἐπί τη παρελεύσῃ τῆς εἰκόσιτετράπορου προθεσμίας δὲν ἔδοθη ἡ σχετικὴ ἀπάντησης τῆς ὄργανωσης ἡ δὲν ἔτεθη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ὁ ἀνωτέρω καθορίζομενος ἀριθμὸς προσφερομένων, θεωρεῖται ὅτι δὲν ὑφίστανται προσφερόμενοι ναυτικοὶ πρὸς κάλυψιν τῆς ἐπί τοῦ πλοίου κενῆς θέσεως, καὶ θὰ τύχωσιν ἐφαρμογῆς αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθρου 5 τοῦ Ν.Δ. 2651/1953 «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων» προσωρινῆς ἀδείας ἀκτινονικῆς ναυτολογήσεως μὴ ὑπερβάνη τὰ διὰ τοῦ ἀρθρου 5 τοῦ Αὐτοῦ Ν.Δ. 2651/1953 τασσόμενα κατὰ τὴν περιπτωσιν ἀνώτατας χρονικά δρις πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀντικανονικῶν ναυτολογουμένων ναυτικῶν, ἢτοι :

α) Μέχρι τριῶν μηνῶν διὰ τὴν ἐπὶ ἀκτοπλοιούντων φορτηγῶν ἡ ἐπιβατηγῶν πλοίων ναυτολογήσιν.
β) Μέχρις ἔξ μηνῶν διὰ τὴν ἐπὶ ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων τοιαύτην καὶ
γ) Δι' ἐν κυκλικὸν ταξιδίον διὰ τὴν ἐπὶ ἀλιευτικῶν πλοίων ὑπερατλαντικῆς ἀλιείας ναυτολογῆσιν.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Απριλίου ἔχοργηθησαν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιούσα καὶ 3 μηνῶν δρχ. 4.370 μηνιαίων, Παν. Εύ. Βλαχόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 1.375 καὶ Λεον. Φωτ. Λεοντήνη, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.516 μηνιαίων.

Εἰς μηχανικούς: 'Αντών. 'Ιω. Γιανουῆλον, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 3.145, Μαρίαν, ὄρφανὴν ἀδελφῆν Χρι. Κοιζώρ, μηχανικοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 1.175, Γερ. Εύ. Παπαθερόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 1.754, Γερ. Εύστ. Λιβάνιον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 2.016, Σαρ. 'Αλ. Ραυτόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δρχ. 1.499 καὶ Εύγενίαν, χήραν 'Ηλ. Νικολιάδη, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 2.483 μηνιαίως.

Εἰς παδιοτηλεγραφήτας: 'Ιωάν. Δ. Κουτρήνη, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 2.031 καὶ Βασ. 'Ανασ. Κατέ-

“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

χην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν καὶ μιᾶς ἡμέρας δρχ. 1.451 μηνιαίως.

Εἰς λογιστάς: Μιχ. 'Ανδ. 'Ηλιόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 3.523 μηνιαίως.

Εἰς κατωτέρα πληρωματα: Βασ. Κοσμᾶ Θεοδώρου, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 1.862, Γεωργίαν, χήραν 'Αντ. Περσικού, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 625, Μιχ. Π. Βουγιούκαν, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 625, Γεώργ. 'Ανδ. Λούρον, ναυτόπαιδα, μὲ ὑπηρεσίαν 1 ἔτους, 1 μηνὸς καὶ 16 ἡμερῶν, δρχ. 625, 'Αθαν. Π. Βουγιούκαν, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 9 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 1.030, Σπυρ. 'Ιω. 'Αγιομάρτινη, άλιεύα, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν καὶ 2 μηνῶν, δρχ. 625, Γερ. Δημ. 'Αλιπράνην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 879, Νικ. 'Ιω. Περέσην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 1.652, Γεώργ. 'Ιω. Μαστροσταμάτην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 2.093, 'Αναστασίαν, χήραν Παν. Τουπάλη, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 625, Νικ. Στ. 'Αξιώτην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 744, Γεώργ. 'Αντ. Σχοινάν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 625, Μιχ. Στ. Κτιστάκην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 7 ἡμερῶν δρχ. 1.829, Δημ. 'Ιωάν. Πάνου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 625, 'Ιωάν. Κων. Παναγιώτουλον, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν καὶ 1 μηνὸς δρχ. 2.414, 'Εμμ. Μιχ. Λευτίκον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 625, Χρ. Γ. Κανναδόν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 1.233, Κυριακούλαν, χήραν 'Ανασ. Καρρά, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 866, Δημ. Ν. Λεμπέσην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 702, 'Αλεξανδραν, χήραν Δημ. Γρυπάρη, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 807 καὶ Σπυρ. 'Απ. Γκερέκον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 14 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 1.027 μηνιαίως.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ 'Απριλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Μαδιά, «Ἐπέξ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.132, ἀπὸ 1 Φεβρουαρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύ. Ξάντρη, «Πλατρίτσια Μάρφου», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 3.500, ἀπὸ 1 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Σπανού, «Τραμπόρε», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.227, ἀπὸ 30 Νοεμβρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Μαδιά, «Ἐπέξ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 6.797, ἀπὸ 18 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Βαλμά, «Νόελλα», ὑπὸ σημαῖαν Λιβανού, τόννων γκρός 7.251, ἀπὸ 28 Φεβρουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Βαλμά, «Νόελλα», ὑπὸ σημαῖαν Λιβανού, τόννων γκρός 12.340, ἀπὸ 15 Φεβρουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ τόνων κ. Κ. Βαλμά, «Νόελλα», ὑπὸ σημαῖαν Λιβανού, τόννων γκρός 7.176, ἀπὸ 20 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Αύγερινού, «Ἀργολίς», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 4.965, ἀπὸ 1 Απριλίου 1963 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Γουλανδρῆ καὶ «Καλιφόρνια Σάνα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.218, ἀπὸ 27 Νοεμβρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Οθ. Στάχτηρη.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα: «Ἐκάλη», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.132, «Κάμπανος», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 7.177, «Ἀργκύλ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 10.200, «Ἀρετή Σ.», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.187, «Πορταρίά», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 7.267, «Αἴτζιαν Ζέφυρ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.036, «Ἀνδρος Λαίηντο», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.240, «Ἀνδρος Λόρελ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.010, «Τρέιντεντ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.091, «Σίταντε», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.242, «Λάτιον», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.239, καὶ «Σηράπερ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.197, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλιοδαπούς καὶ «Μαρνίπο», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 7.000, «Ἄδελφοτης ΙΙ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 3.714 καὶ «Σύλθερ Κλάουντ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 1.059, ὡς βυθισθέντα.

Κατόπιν τῶν ὡς ἄνω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνας σημαῖας πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθεῖ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 563, τόννων γκρός 5.415.142.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,,

Μεταξὺ 20ῆς Μαρτίου καὶ 5ῆς Απριλίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα», Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλη Τόλερανς» (λιβ. δεξ.) 16.648 τόννων d.w. (μετασκευή εἰς φορτηγόν καὶ ἐπιμήκυνσις). «Γουόρλη Τσεντούριον» (παναμ. φορτ.) 23.500 τόννων (ἐπηγέρωσης). «Θίραες» (λιβ. φορτ.) 10.863 τόννων

(έπισκευα σκάφους). «Κισσούλα» (παν. φορτ.) 8.997 τόνων (δεξαμενός). «Άρεντα» (φινλανδ. φορτ.) 10.865 τόνων (δεξαμενός). «Βασίλισσα Φρειδερίκη» (λάινερ) 21.239 τ. γκρός (δεξαμενός). «Κάππαν Νίκος» (λιβ. φορτ.) 10.830 τόνων d.w. (έτησια έπιθεώρησις). «Βρετάνη» (λάινερ) 18.710 τ. γκρός (έπισκευή κυρίας μηχανής και έτησια έπιθεώρησις). «Γουόρλντ Τάιντ» (έλλην. δεξ.) 16.460 τόνων d.w. (μετασκευή είς φορτηγόν και έπιμηκυνσις). «Εξ άλλου, είς Πειραιά τό λαίνερ «Ολυμπία» 17.362 τ. γκρός, έξετέλεσε διαφόρους μικροεπισκευάς.

ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΑΝΚΕΡ

Παρεσχέθη έκ τῶν υστέρων ἡ τυπική ἔγκρισις διὰ τὴν διεξαχθεῖσαν ἥδη μετασκευὴν τοῦ τάνκερ «Κάσιαν Μάρινερ» 9936 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1951, εἰς φορτηγὸν ἡροῦ φορτίου.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ φορτηγὸν «Άεροπόρος Βασιλειάδης» 7203 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, μετωνόμασθη «Μητρόπολις».

—Τὸ φορτηγὸν «Νικόλαος Φραγκίστας» 7479 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, μετωνόμασθη «Νικόλαος Φ.».

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Διὰ Βασ. Διατάγματος ἀπενεμήθη εἰς τὸν κ. Ἀλέξανδρον Χρ. Νικολάδην, τοῦ γνωστοῦ Οίκου τῆς Ἀμδέρσας Νικολαΐδης & Σιά, ὁ Χρυσοῦς Σταυρὸς τοῦ Βασ. Τάγματος τοῦ Φοίνικος, διὰ τὰς προσενεχθείσας μακράς ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Είναι πολὺ γνωστὸς ὁ κ. Ἀνδρέας Γ. Λαιμός ὡς ἔξ ίσου ικανὸς θεράπων τόσον τοῦ Κερδών, ὡς ἐφοπλιστής, δοσον καὶ τοῦ Λογίου Ἐμροῦ. Ὅποι τὴν τελευταίαν του αὐτήν ιδιότητα πολλὰ ἔχει προσφέρει, ιδίως εἰς ὅ, τι ἀφορᾷ τὴν ιστορίαν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας γενικώτερον καὶ ειδικώς τὴν τῆς γενετείρας τοῦ Χίου.

Τὸ τελευταίον του βιβλίον «Ἡ ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Χίου», ἐκδοθὲν εἰς ἔνα καλαίσθητον καὶ φροντισμένο τόμον 600 περίπου σελιδῶν, ἀποτελεῖ τὴν πλέον ἐπιτυχὴν ξενάγησιν τοῦ ἀναγνώστου ἀνὰ τὸν λίαν ἐνδιαφέροντα κόσμον τῆς Χιακῆς ναυτιλίας, ποὺ θὰ ἡδύνατο τις νά ἐπλίζῃ.

Κάμνει ὁ κ. Λαιμός εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ βιβλίου του μίαν ἀναδρομὴν εἰς τὴν ἄπο τούς ἀρχαίους χρόνους ἱστορίαν τοῦ χιώτικου ναυτικοῦ καὶ ἀφού παρακολουθήσῃ αὐτὴν μέχρι καὶ τῶν μετεπαναστατικῶν χρόνων, εἰσέρχεται εἰς τὴν κατὰ πολεῖς τῆς Χίου περιγραφὴν τῆς ἔξελίξεως τῆς τοπικῆς ναυτιλίας. Καὶ δῆλα αὐτὰ μὲ ἀνεστιν, μὲ ἀρίστην λογοτεχνικὴν ἀπόδοσιν, μὲ εὐθυμον, ἐνίστε, διάθεσιν, ὡστε συνεχές νά διατηρῆται τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἀναγνώστου.

Σύνιστη ἐπίστης τὸ βιβλίον τοῦ κ. Λαιμοῦ καὶ μίαν λίαν ἀξιόλογον συμβολὴν εἰς τὸ ἔργον τῶν ἱστορικῶν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, διότι ἀποτελεῖ τοῦτο μίαν πλήρως τεκμηριωμένην μελέτην τῆς ἔξελίξεως τοῦ χιακοῦ τμήματος αὐτῆς, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ ἔνα τῶν κυριωτέρων παραγόντων τῆς.

Χαίρουν ιδιαιτέρως τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» διὰ τὸ θαυμάσιον αὐτὸ βιβλίον τοῦ ἑκλεκτοῦ των φίλου, τὸν ὅποιον καὶ συγχάριουν θερμότατα.

Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΑΙΓΑΙΑΛΙΤΙΣ ΖΩΝΗ

ΤΟΥ Κ. Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΥ

Ο τόσον γνωστὸς νομικὸς καὶ βουλευτής Λακωνίας κ. Παπαμιχαλόπουλος, ἐδημοσίευσε σύντομον ἀλλὰ σημαντικὸν ἀπό ἀπόφεως περιεχομένου μελέτην εἰς ἦν, ἐπ' εύκαιριό τῶν σχετικῶν εἰς τὴν Τουρκικὴν Βουλὴν συζητήσεων ἐπὶ τοῦ νομοσχεδίου περὶ ἐπεκτάσεως τῶν ὁρίων τῶν χωρικῶν τουρκικῶν ὑδάτων εἰς 18 ἐν συνδόλῳ μιλια (νομοσχεδίου ἀποβλέποντος εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ δικαιαίου τῶν Ἐλλήνων ὅπως ἀλιέουν ἐντὸς τῶν... «Ἐλληνικῶν πλέον χωρικῶν ὑδάτων»), προθανεῖ εἰς ἐμπεριστατωμένην θεωρητικὴν ἀνάλυσιν τοῦ θεσμοῦ τῆς αἰγαιαλίτιδος ζώνης καὶ τοῦ εἰς τὰς διαφόρους χώρας τρόπου τῆς πρακτικῆς αὐτοῦ ἐφαρμογῆς καὶ ἔξετάζει μὲ ἀντικειμενικότητα τὴν πολιτικὴν τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Τουρκίας ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ.

Καταρρίπτει, περαιτέρω, δάσεις ἀδιασείστων στοιχείων, τὸν τουρκικὸν ισχυρισμόν, διὰ τοῦ ἀνώτερων νομοσχεδίου βασίζεται εἰς ἀπόφασιν τῆς διεθνοῦς διασκεψεως τῆς Γενεύης περὶ χωρικῶν ὑδάτων καὶ θεοκτῆς ἀλιευτικῆς ζώνης τοῦ 1960, δοθέντος διὰ οὐδέποτε ἐμφίσθιμη τοιαύτη ἀπόφασις, ἀποδεικνύει διὰ ἡ ἐν λόγῳ τουρκική ἐνέργεια, παραγωρίζουσα διεθνῶς παραδεδεγμένας ἀρχάς περὶ θεοκτικού δικαίου τῶν ἀλιευτικῶν κρατῶν καὶ ιστορικῶν δικαιωμάτων ἀλιείσας, στρέφεται ἀπόκλειστικῶς καὶ μόνον κατὰ τῆς Ἐλλάδος καὶ εὔχεται τὸν φιλικὸν τελικὸν διακανονισμὸν τοῦ θέματος — λόγῳ τῆς ἀνάγκης διατηρήσεως τῶν φιλικῶν δεσμῶν τῷ δύο γειτονικῶν κρατῶν.

Η δημοφὴ τῆς ἐν λόγῳ μελέτης, ἡ θεμελίωσις τῶν ἐπιχειρημάτων καὶ ἡ σαφήνεια τῆς γλώσσης, ὡς καὶ ἡ ἀρτία νομική κατάρτισις ἀποτελουν γνωστὰ πλέον χαρακτηριστικὰ τοῦ συγγραφέως, διότε νά περιττεύῃ ἡ ἔξαρση αὐτῶν.

Εἰς τὸν ἑκλεκτὸν συγγραφέα καὶ φίλον των, τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἐκφράζουν τὰ θερμά των συγχαρητήρια.

ΚΑΤΕΣΒΕΣΘΗ Η ΠΥΡΚΑΙΑ ΤΟΥ «ΒΡΕΤΑΝΗΝ»

Μετὰ τετραήμερον σύντονον προσπάθειαν, ἐπετεύχθη ἡ καθολικὴ κατάσβεσις τοῦ πυρὸς ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Βρετάνην» τὴν 12ην Ἀπριλίου. Τὸ κλιμάκιον τῆς πυρσοθεστικῆς ὑπηρεσίας Πειραιῶς, τὸ ὅποιον ἀνήλθει εὐθὺς ἀμέσως ἐπὶ τοῦ σκάφους, διεπίστωσεν τὴν πλήρη καταστροφὴν του, ἐκτεινομένην εἰς δῆλα τὰ καταστρώματα, εἰς τοὺς κλειστοὺς καὶ ἀνοικτοὺς χώρους καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

Ο πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Κωνστ. Καραμανῆς, ἀπέστειλε πρὸς τὸν κ. Ἀντ. Χανδρῆν, πλοιοκτήτην τοῦ «Βρετάνην», τὸ ἀκόλουθον τηλεγράφημα:

«Λυπούμαι βαθύτατα δι' ἀπώλειαν ὠραίου πλοίου σας, πολυτίμου μονάδος ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου.

ΚΩΝ. ΚΑΡΑΜΑΝΗΣ»

Ο κ. Χανδρῆς ἀπήντησεν εἰς τὸ ἐν λόγῳ τηλεγράφημα ὡς ἔχης:

«Βαθύτατα συγκεκινημένος, εύχαριστῶ θερμῶς διὰ τὰς ἐκδηλώσεις συμπαθείας σας ἐπὶ ἀπωλείᾳ ὑπερωκεανοῦ «Βρετάνην», τιμῆσαντος ἐλληνικῆν σημαίαν. Ὕπόσχομαι πράξω πάν τὸ δυνατὸν πρὸς ἀπλήρωσιν καταστραφέντος πλοίου, δασιζόμενος ἐπὶ προσωπικοῦ σας ἀμερίστου ἐνδιαφέροντος καὶ πολυτίμου ἡθικῆς σας συμπαραστάσεως.

ANT. ΧΑΝΔΡΗΣ»

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΚΤΗ» (1775 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Μ. Καπτόνα καὶ Σία): Μὲ φορτίον 2359 τ. σπόρων ἀπὸ λιμένα τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης διὰ Ρόπτερνταμ εἰσέπλευσεν εἰς Μπουζί, μεγάλην πυρκαϊάν εἰς τὰ κύτη τοῦ Νο 1 καὶ 2, τὴν 26ην Μαρτίου. Τὸ πύρ, παρ' ὅλας τὰς καταβληθείσας προσπαθειῶν, ἐπεξετάθη εἰς τὸ μηχανοστάσιον, εἰς τὸ ψυγεῖον καὶ εἰς τὰ μεσαῖα διαμερίσματα. Τὸ σκάφος, συνεπείᾳ εἰσροής ὑδάτων, ἐπεκάθησεν εἰς τὸν πυθμένα, παρὰ τὸ κρηπίδωμα καὶ τὸ καύσμον πετρέλαιον τοῦ ἔξεινθη εἰς τὴν θάλασσαν, δημιουργήσαν κίνδυνον διὰ τὸ λιμένα. Πλοιάρχος καὶ πλήρωμα ἐγκατέλειψαν τὸ σκάφος, ὅπερ εὑρίσκεται ἡδη ἡμιθυισμένον μέχρι τοῦ καταστρώματος καὶ πρόκειται νά ἐπαναπατρισθούν.

(Μαρτ. 27—31)

«ΣΟΥΖΑΝΝΑ» (849 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἀνήκον εἰς τὸν κ. φ. Κ. Γεωργόπουλον): Κατευθυνόμενον ἔξ Ελλάδος εἰς ρωσκὸν λιμένα τῆς Μαύρης Θαλάσσης μὲ φορτίον 500 τ. ἐλασιῶν, προστράξεν εἰς τὰς ρωσικὰς ἀκτάς, πλησίον τοῦ «Ιλιτσεφοκ», εἰς θέσιν πλάτους 45—51 B. καὶ μήκους 30—18 A. Ἀπαντά τὰ κύτη καὶ τὸ μηχανοστάσιον του κατεκλύθησαν ἀπὸ τὰ εἰσρεύσαντα ὑδατα, ἡ δὲ προσπάθεια δύο σοβιετικῶν ναυαγοσωστικῶν, διπώς τὸ ἀνελκύσουν, ἀπέτυχε. Κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας ἐξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ πυρκαϊά. Πλοιάρχος καὶ πλήρωμα παρελθόμενον ἀπὸ τὸ πλοίον «Ρωμυλία» καὶ ἀπεβιδάσθησαν εἰς «Ιλιτσεφοκ». Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ σκάφος ἀνειλύσθη ἀπὸ ρωσκὸν ναυαγοσωστικὸν τὴν 8ην Ἀπριλίου καὶ ἐρυμουλκήθη εἰς Οδησσόν. (‘Απρ. 9)

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ»: Προστράξεν εἰς Λαττάκια τὴν 3ην Ἰανουαρίου, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη ἀνευ βοηθείας καὶ χωρὶς ἐμφανεῖς ζημιάς. Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν τὴν 2αν Ἀπριλίου ἐπιθεώρησιν του εἰς Ἀλεξανδρείαν δὲν ἀνεφέρθησαν ζημιαὶ εἰς τὰ υφάσια, οὔτε εἰς τὸ σύστημα τῆς πηδαλιουχίας. Δύο πρέγυες τῆς Ἐλλίκος εἶχον βλαβεῖ καὶ ζημιάι τινὲς παρεπηρήσθησαν εἰς τὰ διπύμενα. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ταξιδίου του θὰ δεξαιούσῃ διὰ πληρεστέρων ἐπιθεώρησιν.

(‘Απρ. 2)

«ΑΓΚΥΡΑ»: Ενηργήθη εἰς Πειραιὰ ἐπιθεώρησις τῶν ζημιῶν ἐκ πάγων καὶ ἀποκρύσουσες εἰς Λοιδίνον.

(Μαρτ. 28)

«ΑΚΑΜΑΣ» (Λιδίου): Κατὰ τὴν γενομένην εἰς Πειραιὰ ἐπιθεώρησιν του διὰ ζημιῶν προελθόμενας κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν του ἐκ προσαρέξεως, ὑπεδείχθη ἡ ἐν καιρῷ ἀνανέωσις ωρισμένων σωλήνων. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 2αν Ἀπριλίου διὰ Θεούταν, ἀφού ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας.

(Μαρτ. 31 — ‘Απρ. 2)

«ΑΚΙΡΩΝ» (λιβ.): Ἀπὸ Ἀμδέρσαν ἐμφόροτον μὲ γενικὰ ἐμπορεύματα διὰ Κούσεΐτ προστράξεις τὴν 28ην Μαρτίου, λόγῳ κακῆς ὁρτόπτοτος, περὶ τὰ 3 μίλια νοτίως τοῦ Ράς ἐλ. Ἀρντχ, ἀπέχοντος τρίωρων ἀπὸ τὸ Κούσεΐτ. Ἡ ἀνέλκυσις ἐπετεύχθη μὲ τὴν βοήθειαν δύο ρυμουλκῶν τὴν 31ην Μαρτίου, δε τὸ σκάφος, τελείως ἔρον, ἡγκυροδόλησεν ἔξωθι τοῦ Κούσεΐτ. Πρὸ τῆς ἀνέλκυσεως εἶχον ἐκφορτωθῆ 30 τ. χάλυβος εἰς φορτηγίδας. Τὰ υφάσια ούδεμίσιαν ὑπέστησαν ζημιαί, διότι ἡ θέσις τῆς προσαράξεως ἦταν ἀμάρωδης.

(Μαρτ. 27—31)

«ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» (δεξ.): Προστράξεν εἰς Παλέρμον μὲ ζημιὰς τῆς Ἐλλίκος, τὰς ὡποίας ὑπέστη ἐκ πάγων, ὅταν διέπλεε τὸ στενόν τῆς Κοπεγχάγης. Αἱ ὑποδειχθείσαι ἐπισκευαὶ ἔξετελέσθησαν ἐν δεξαιμενῇ καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν δην. Ἀπριλίου κατευθυνόμενον εἰς Περσικὸν Κόλπον.

(‘Απρ. 6)

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ»: Απὸ Χερσώνα διὰ Κούσεων μὲ φορτίον γενικῶν ἐμπορευμάτων ἐνεπλάκη εἰς τὸ φράγμα τοῦ ναρκοπεδίου παρὰ τὸ Καβάκια, εἰς τὴν εἰσοδον τοῦ Βοσπόρου. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσερώθη μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ τουρκικοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Ἀλεμδάρ» καὶ ἀφού κατέθεσε τὴν ζητηθεῖσαν ἐγγύησιν, συνέχισε τὸ ταξίδιον διὰ τὸν προορισμὸν του.

(Μαρτ. 28—29)

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (λιβ. δεξ.): Υπέστη ζημιὰς τὴν 4ην Μαρτίου εἰς Νέαν Υόρκην, κατόπιν ἐλαφρᾶς συγκρούσεως εἰς τὸ ἐκεῖ Λοιμοκαθαρτήριον μὲ τὸ δεξαιμενόπλοιον «Εσσό Ούρουγιανό». Ενα πλευρικὸν ἐλασμα πρέπει να ἀντικατασταθῇ, δύο ἔτερα νὰ ἐπισκευασθῶν καὶ τινες νομεῖς νὰ ἐνισχυθῶν. Αἱ ἐπισκευαὶ ἀνέλημψαν δι' εύθετον χρόνον. (Μαρτ. 22)

«ΑΡΙΕΤΤΑ»: Απὸ Ἀμδούργον εἰς Ρόπτερνταμ προστράξεις τὴν δην

«Απριλίου μεταξύ Βλαράρντιγκεν και Μπασολούϊς, άλλ' άνελκυσθέν δι' ίδιων δυνάμεων και χωρίς νὰ ύποστη ζημίας, έπροχώρησεν εἰς τὸν προσριμόν του.

(Άπρ. 8)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ»: Έξετέλεσεν εἰς Κόμπε έπισκευάς εἰς τὸ σύστημα λιτάνσεως. Απὸ τὴν ἐπιθεώρησιν διεπιστώθη, ὅτι 120 ὄργυιες συμρατοσχοίνον και διάφορα ἔξαρτήματα καταστρώματος ἀνηράπαγησαν ἀπὸ τὰ κύματα, μία κλίμαξ ὑπέστη ζημίας και τὸ ὑπ' ἀριθ. 1 διπύθμενον διαρρέει. Ζημιαὶ τινὲς ἐστημένησαν εἰς τὴν βάσιν τοῦ ἀριστεροῦ λέθητος, εἰς τὸ στήριγμα τῆς κεραίας τοῦ ραντάρ και εἰς τὴν ἀποθήκην τροφίμων.

(Μαρτ. 27)

«ΒΑΛΟΡ» (παναμ.): Ήγγέλθη ἐκ Πουσάν, ὅτι προσήραξε τὴν 28ην Μαρτίου ἔγγυς τοῦ Μούχο, εἰς θεῖον πλάτους 39—9 52 B. και μήκους 128—36—45 A., φέρον ἐπ' αὐτὸν 6300 τ. φορτού. Εσημειώθη ἐλαφρά διαρροὴ ὅπισθεν τοῦ μηχανοστασίου. Διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἀνελκύσεως διετάχθη ἡ ἔκφόρτωσις τημάτος τοῦ φορτίου εἰς φορτηγίδας, τῆς σχετικῆς δαπάνης ὑπολογισθείσης εἰς 3 ἔως 5 δολλάρια κατὰ τὸν.

(Μαρτ. 29—31)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ»: Ἐπεθεωρήθησαν εἰς Νόρφολκ ζημιαὶ τοῦ προκληθείσαι τὴν 5ην Μαρτίου ἐκ τρικυμίας. Υπεδείχθησαν ώρισμέναι ἀντικαταστάσεις ἐφθαρμένων τημάτων του.

(Άπρ. 6)

«ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ» (δεξαμ.): Λόγω βλάβης μηχανῶν ἡγκυροδόλησε τὴν 27ην Μαρτίου ἔξωθι τοῦ Παρία, ἀλλ' αὐθημερὸν ἐφθασεν εἰς Πουέρτο λὰ Κρούζ. Ἐκεῖ ἡ βλάβη ἐπεσκευάσθη και τὸ σκάφος, φορτώσαν, ἀνεχώρησε τὴν 29ην Μαρτίου διὰ Λάδσεντ (διαταγάς). (Μαρτ. 27—29)

«ΕΝΟΤΗΣ» (Λιβάνου): Προερχόμενον ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ κατέπλευσεν εἰς Ἰσικαβατζίμα μὲ ζημιαὶ καταστρώματος ἐκ βαρείας τρικυμίας, τὴν ὅποιαν ἀντιμετώπισε μεταξὺ 26ης Φεβρουαρίου και δῆς Μαρτίου. Αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ θὰ διεξήγοντο εἰς Ιαπωνικὸν λιμένα.

(Μαρτ. 26 — Άπρ. 5)

«ΕΣΠΕΡΟΣ»: Κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Σαδάνναν ἀνεφέρθησαν ζημιαὶ προκληθείσαι τὴν δην ἔως 9ην Φεβρουαρίου ἐκ κακοκαιρίας, ἐνῷ τὸ σκάφος ἐταξίδευεν ἐκ Ριγιέκας πρὸς Σαδάνναν. Υπεδείχθη ἀπὸ τὸν ἐπιθεωρητὴν ἡ ἀντικατάστασις 4 ἐλασμάτων και ἡ ἐπισκευὴ ἐτέρων δύο, καθὼς και τινῶν νομείων. Αἱ ἐπισκευαὶ ἐπρόκειτο νὰ διεξαχθοῦν εἰς τὴν Σαδάνναν.

(Μαρτ. 29)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.» (παν.): Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μαργαρίτα» και τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Καπετάν Κώστας Π.» συνεκρύσθησαν τὴν 3ην Απριλίου, τρία μίλια νοτίως τοῦ Κούντζουν, συνεπείδη τῆς ἐπικρατούσης πυκνῆς όμιχλης. Τὸ «Μαργαρίτα» ἐξηκολούθησε τὸ ταξιδίον του, ἔνω τὸ «Καπετάν Κώστας Π.», διπέρ κατημύνετο ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ εἰς Σέτουμπαλ μὲ φορτίον κώκ, εἰσῆλθεν εἰς Ντόρερ, μὲ ζημιαὶ εἰς τὸ φόρτικ και εἰς τινῶν νομείων. Αἱ δύο ἄγκυραι τοῦ σκάφους ἤχρηστησαν και τὸ φόρτικ διαρρέει. Η λεπτομέρη ἐπιθεώρησης τῶν ζημιῶν του κατέδειξε τὴν ἀνάγκην ὀριστικῶν ἐπισκευῶν και τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 5ην Απριλίου διὰ τὰ ναυπηγεία τοῦ Τάιν, συνοδεύμενον, διὰ λόγους ἀσφαλείας, παρὰ ναυαγοσωστικοῦ.

(Άπρ. 3—5)

«ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ»: Απὸ Κωνσταντίναν δι' Ιαπωνίων μὲ φορτίον 10.500 τ. ἀραβοσίτου χῦμα προσήραξε πλήσιον τοῦ Γεσίλκεν, τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀγίου Στεφάνου, συνεπείδη τῆς όμιχλης, τὴν 28ην Μαρτίου. Τὸ σκάφος ἐπέκαθησε ἐπὶ σκληροῦ βυθοῦ και δῦτα ἡ προσπάθεια ἀνελκύσεως διὰ τῶν ιδίων τοῦ δυνάμεων ἀπέτυχε, ὑπεγράφη συμβόλαιον μὲ τὸ τουρκικὸν ναυαγοσωστικὸν «Χόρα». Αἱ ἔργασιαὶ ἤρχισαν ἀμέσως και δῦτα ἐξεφορτώθησαν 700 τ. φορτίου, ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυστις. Τὸ σκάφος ἡγκυροδόλησεν εἰς τὸν ἑκεὶ ὅρμον, ἔνθα δύται ἐξετάσαντες τὰ ὑφαλά δὲν ἀνέῳρουν ζημιαὶς. Κατέτεινη ἐγγύησης διὰ τοὺς ναυαγοσωσταὶς και τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του.

(Μαρτ. 28 — Άπρ. 3)

«ΜΕΛΤΕΜΙ»: Κατέπλευσεν εἰς Μιτσουμπίδι τὴν 1ην Απριλίου μὲ ζημιαὶ εἰς τὸ κατάστρωμά του, λόγω βαρείας τρικυμίας κατὰ τὸ ταξιδίον του.

(Άπρ. 1)

«ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ»: Επεθεωρήθη εἰς Μοντεβίδεο, κατόπιν τῆς συγκρύσεως του ἐπὶ τοῦ δηζελοκινήτου «Εστιμάρ» εἰς τὸν ἑκεὶ προλιμένα τὴν

25ην Μαρτίου και ἐτέρας προσκρούσεως του τὴν 18ην Μαρτίου μὲ τὸ λιθεριανὸν «Τρασπόρτερ». Ανεφέρθησαν μικροζημίαι εἰς τινὰ ἐλάσματα τῆς πρύμνης του.

(Μαρτ. 26)

«ΜΙΧΑΛΗΣ» (εχ «Παντοκράτωρ»): Διεξῆχθη εἰς Πειραιά ἐπιθεώρησις πταλαιῶν, ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ φορτηγὸν «Μαντίκος» εἰς Βάρναν, ζημιῶν τοῦ τὸν Μάϊον 1962. Υπεδείχθη ἡ ἀνανέωσις δύο ἐλασμάτων. Κατὰ Δεκέμβριον τὸ σκάφος προσέκρουσεν εἰς Πειραιά ἐπὶ κρηπιδώματος ὑπόσταν ἐλαφρά τινα ζημίαν εἰς τὴν ζημίαν.

(Μαρτ. 29)

«ΝΑΝΤΙΝ»: Εμφόρτον, ἐπόδισεν εἰς Ταμπίκο, συνεπείδη ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον του και βοηθούμενον ἀπὸ δύο ρυμουλκά. Κατόπιν προσωρινῆς ἐπισκευῆς ἀνεχώρησε τὴν ἐπομένη δι' ἀμερικανικὸν λιμένα Κόλπου, ὅπου και θὰ διεξαχθοῦν ὡριστικαὶ ἐπισκευαὶ.

(Άπρ. 7—8)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ»: Προερχόμενον ἐκ Νέας Ορλεάνης και κατευθυνόμενον ἐμφόρτον εἰς Κοπεγχάγην μὲ σιτηρά, προσήραξε τὴν 28ην Μαρτίου 500 μέτρα βορείως τοῦ «Ελσιγκμποργκ». Ή προσπάθεια ἀνελκύσεως δι' ιδίων του μέσων ἀπέτυχε και συμβόλαιον ὑπεγράφη μὲ τὸν Οίκον Σδίζερ. Τρία ναυαγοσωστικά παρέσχον τάξις βοηθείας των και ἐπέτυχον τὴν ἀνέλκυσιν. Τὸ σκάφος κατημύνθη εἰς Κοπεγχάγην, ὅπου και ἐφθασε τὴν 2αν Απριλίου συνοδεύμενον παρ' ἐνὸς ναυαγοσωστικοῦ.

(Μαρτ. 28 — Άπρ. 2)

«ΝΙΚΗ»: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Χουάσκο εἰς Μπατάρο Ρούζ εἰσέπλευσε τὴν 25ην Μαρτίου εἰς Μπαλμπάσα μὲ βλάβην εἰς τὸ βαρούλκον τῆς ἀγκύρας, λόγω ὑπερθερμάνσεως. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 27ην διὰ Νέαν Ορλεάνην, ὅπου και ἐφθασε τὴν 31ην Μαρτίου. Διετάχθη ἡ δέουσα ἐπισκευή.

(Μαρτ. 25—31)

«ΠΑΜΙΤ»: Αποπλεύσαν ἐκ Χαδάννας τὴν 1ην Απριλίου διὰ Βαλπαραίσου, ἐπανέπλευσε τὴν ἐπομένην εἰς Χαδάνναν πρὸς ἐπιδιόρθωσιν βλάβης τῶν μηχανῶν του. Εν συνεχείᾳ ἀπέπλευσεν εἰκόνα την 4ην Απριλίου διὰ τὸ προορισμόν του.

(Άπρ. 2—4)

«ΠΕΛΛΑΓΟΣ»: Απὸ Βακαματού διὰ Βρετανικὴν Κολομβίαν ἀνήγειλε διὰ τοῦ ἀσύρματου του διὰ συνεπείδη ἐκρήξεως εἰς ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρωμάτου του ἐφονεύθη και ἔτερος ἐτραυματίσθη. Ή σορὸς τοῦ φονεύθεντος μετεφέρθη εἰς Κόλπον Μπαίη δι' ἀκτοφυλακίδος, ηπίς παρέλαθε και τὸν τραυματισθεντα, ἵνα τούχη νοσοκομειακῆς περιθάλψεως. Ή αἵτια τῆς ἐκρήξεως παραμένει ἀγνωστό.

(Άπρ. 3)

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ»: Απὸ Μαντζανίο διὰ Σαντιέγκο προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἑκεὶ κρηπιδώματος, καθ' ὃν χρόνον ἡγκυροδόλει. Αἱ ζημιαὶ ἡσαν ἐλαφραὶ.

(Μαρτ. 30)

«ΠΟΠΗ Κ.» (Λιβάνου): Ενῷ εἰσέπλευσεν εἰς Τσιτταγκόγκ, προερχόμενον ἀπὸ Ακουάμπ, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγκυροδολημένου ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ «Σμιθ Μπίλντερ». Διετάχθη ἐπιθεώρηση.

(Άπρ. 2)

«ΕΡΑΙΔΕΣΤΟΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Χαδάνναν μὲ βλάβην τοῦ πρωστηρίου συστήματος. Διὰ τὴν ἀπεικόνησην μετεκλήθη ὀριστικῶς ἐντονεύοντας τῶν ναυπηγείων τοῦ Ούέστ Χάρτλεπουλ ἀπὸ ἔνα ἐργοδηγὸν και ἔνα ειδικὸν τεχνίτην. Οὗτοι και ἀνέλαθον τὴν ἀπεικόνησην βοηθούμενοι ὑπὸ μὲλῶν τοῦ πληρώματος.

(Άπρ. 6)

«ΤΕΤΗ Ν.»: Εἰς Ρουέν, κατὰ τὴν ἑκεὶ ἀπεργίαν τῶν λιμενεργατῶν. Τμῆμα φορτίου φαρμακευτικῶν εἰδῶν, προοριζομένων διὰ τὰ νοσοκομεῖα, ἐξεφορτώθη κατόπιν ἀδείας τῶν ἀπεργῶν. Είτη, τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Γάνδην μὲ 1500 τ. γαιανθράκων και μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του θὰ κατημύνετο εἰς Ιμπριγχαμ πρὸς ἐπιθεώρησιν και ἐνίσχυσιν ώρισμέων ἡλεκτροσυγκεκολημένων συνδέσεων.

(Μαρτ. 28)

«ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ» (Λιβάνου): Επεσκεύασεν εἰς Ελσιγκμποργκ ζημιαὶ εἰς τὸ πηδάλιον του προκληθείσας ἐκ πάγων.

(Άπρ. 8)

«ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ»: Επιθεώρησις διεξῆχθη εἰς Αλαμποργκ. Υπεδείχθη ἡ ἀντικατάστασις πέντε ἐλασμάτων, βλαβέντων ἐκ κακοκαιρίας κατὰ μῆνα Φεβρουαρίου τους και ἡ ἐπιδιόρθωσις ἐτέρων. Ανεφέρθησαν ἐλαφρά τινα ζημιαὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος και βλάβη τετραπτέρου ὀρειχαλκίνης θλικούς. Ετοποθετήθη ἡ ὑπάρχουσα ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀμοιβή ἐλιξ και συντήθη ἡ ἐνίσχυσις ἐνίων καρφώσεων.

(Άπρ. 3)

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY CO.

SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,
DECK & ENGINE STORES.

STOCKISTS OF: GREEK CHEESE,
BLACK OLIVES & CANNED PROVISIONS.

O. BOX 1580
19-A. ROBINSON ROAD
SINGAPORE-1.

NIC. XANTHOPOULOS

TELEPHONES:
93.554, 76.673, 46.015

U. K. Representative:
Z. C. HOURMOUIOS

CABLE ADDRESS:
"XANTHOS" SINGAPORE



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΝΙΚΟΥΣ 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 SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"

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

Ωσαύτως Πράκτορες εις ἀπαντας τους λιμένας τοῦ Κόσμου

KENTRIKON: Ακτή Μιαούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΝ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

Ή κατά τὴν τελευταίαν πενταετίαν διασκούσα κρίσις εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ή όποια ἔπληξε κυρίως τὰ τράμπς, κατέστησεν ἀπό καιρού πλέον ἡ ἔκδηλον τὴν ἀνάγκην ἀντιμετωπίσεως τῆς διὰ τῆς λήψεως μέτρων ο.ζικῶν ἐπὶ διεθνούς πεδίου.

Ἡ φυχραίμετέρα καὶ βαθυτέρα μελέτη τοῦ προβλήματος ἀπέδειξεν, ὅτι ἡ διαταραχὴ εἰς τὸν νόμον τῆς προσφορᾶς καὶ ζητησεως εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορᾶς ὑφίλετο εἰς τὸν πληθωρισμὸν τῆς προσφερομένης χωρητικότητος ἢν δυσανολογία πρὸς τὰ διαθέσιμα φορτία. Μία, ἐπομένων, λύσις προέβαλε πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος: 'Ο περιορισμός τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. Μετὰ τὴν διαπίστωσιν ταύτην ἀνέκυψε τὸ ἔρωτημα κατὰ ποιὸν τρόπου δὲ ἡτο δυνατὸν νὰ ἐπιτευχῇ ὁ περιορισμός. Δύο εἶναι κατευθύνεις πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον: ή μίσ, μᾶλλον ποσοστινῆς μορφῆς, ὁ περιορισμός ὥρισμένης χωρητικότητος καὶ ἡ δευτέρα, ἡ ὁριστικὴ ἀποράχυνσις ἐκ τῆς ἐνέργειας τῶν πλοίων, τὰ όποια λόγῳ ἥλικίας καὶ ἀντιοικονομικῶν ὅρων ἐκμεταλλεύσεως δὲν εἶναι πλέον εἰς θέσιν νὰ ἐργασθοῦν ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας λειτουργίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Αἱ λύσεις αὗται ἀντεμετωπίσθησαν, βεβαίως, ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ όποιοι καὶ χειρίδουν μεμονωμένους τῶν συνηθικῶν, ὑφ' ἄς λειτουργοῦν αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν. 'Ἀλλ' ἡ ἔκτασις καὶ ἡ διάρκεια τῆς κρίσεως εἶναι τοιαύτη, ὥστε ἡ μεμονωμένη ἀντιμετώπισις τῆς ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ἀπέδειχθαι ἀνεπαρκής καὶ βραδεῖα. 'Ἐν ὅψει, δὲν τῆς ἀδύναμίας ταύτης κατέστη πλέον ἔκδηλος ἡ ἀνάγκη τῆς διὰ εὑρέσις συνεργασίας εἰς διεθνῆ ἔκτασιν μεταξὺ τῶν ἐνδισφερομένων ἐφοπλιστῶν ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος.

Εἶναι ἄξιον ἔξαρστος ὅτι ἡ πρωτοβουλία πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἔξεδηλῶθι ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς. 'Ἡ φωτισμένη διάνοια τοῦ Μανώλη Κουλουκούντη ἀπὸ μακρού συνέλαβε τὸ πρόβλημα εἰς ὅλην τοῦ τὴν ἔκτασιν καὶ τὸ πρόβαλεν εἰς τὸν διεθνῆ ἐφοπλιστικὸν κόσμον διὰ τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου, τὸ όποιον καὶ τὸ ἐνεστερίσθη καὶ κατέληξεν εἰς τὴν ἴδρυσιν ἰδιαιτέρου ὑπὸ τὴν αγιδία τοῦ πρὸς τὸ σκοπόν τοῦτον 'Οργανισμοῦ, τῆς International Tonnage Stabilisation Association Ltd.

Παρὰ τῆς 'Οργανώσεως ταύτης κατηρτίσθη πρὸ καίρου τὸ πρῶτον σχέδιον διεθνούς συνεργασίας τῶν πλοιοκτητῶν τῶν τράμπτων, τοῦ όποιού ὅμως δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ θέσις εἰς ἐφαρμογήν, διότι δὲν συνεκτρώθη τὸ ἀπαίτουμενον ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὸ σχέδιον τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν τράμπτων.

Μὲ τὴν πάροδον, ὅμως, τοῦ χρόνου, ἡ όποια ἀπέδειξεν ὅτι αἱ αἰσιόδοξοι προβλέψεις περὶ βελτιώσεως τῆς καταστάσεως διεφύευσθησαν, πολλοὶ πλοιοκτήται τῶν τράμπτων ἥρχισαν νὰ βλέπουν ὅτι ἡ ἔξοδος ἐκ τοῦ ἀδιεξόδου δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἀλλως παρὰ μόνον διὰ τῆς ἐφαρμογῆς ἑνὸς σχεδίου συνεργασίας ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου.

"Ἡδη ὑπάρχουν ἐνδείξεις, ὅτι ἡ διάθεσις προσχωρήσεως εἰς τὸ σχέ-

διον ἔχει διευρυνθῆ κατὰ τρόπον διασφαλίζοντα τὴν θέσιν του εἰς ἐφαρμογὴν.

Κατὰ τὴν πρόσφατον ἐπανεξέτασιν τοῦ ζητήματος ὑπὸ τῆς International Tonnage Stabilisation Association, τὸ ὀρχικὸν σχέδιον ἐπροποιήθη καὶ συνεπληρώθη καὶ ἐτέθη ὑπὲρ σημειώσεως τοῦ διεθνούς ἐφοπλιστικοῦ προσχώρησιν του εἰς τοῦτο. Οἱ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ εἶναι ἡδη ἐνήμεροι τῶν λεπτομερεῶν τοῦ σχεδίου διὰ σχετικῶν ἔγκυκλων τῶν 'Οργανώσεων των καὶ ἀναμένονται αἱ σχετικές δηλώσεις των διὰ συμπληρώσεως συγκεκριμένου ἐρωτηματολογίου.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἶναι, βεβαίως, εἰς θέσιν νὰ κρίνουν κατὰ πόσον συμβιδάζεται ἡ οὐ μὲ τὰ ἐπιχειρηματικά των συμφέροντα ἡ προσχώρησί των εἰς τὸ σχέδιον. Δένθα δὲ ὅμως ἀσκοποποιεῖται νὰ ἐπισημανθῇ ἡ ἀνάγκη σοδαρίας μελέτης τῆς σκοπουμένης δι' αὐτοῦ ἐπιλύσεως ἐνὸς προβλήματος, κατ' ἔσχον ἀπασχολούντος τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν, ὃ όποιος κατέχει καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν τράμπτων καὶ δη τῶν πλοίων, τὰ όποια λόγῳ ἥλικίας ἀποδεικνύονται πλέον σήμερον ὡς καταδικασμένα εἰς τὴν ἀνεργίαν καὶ τὴν ὄριστικὴν ἀχρήστευσιν.

Αἱ βασικοὶ γρυμμαὶ τοῦ σχεδίου εἶναι γνωσταί: Πληρωμὴ λογικῆς ἀπεζημιώσεως εἰς τὰ παροπλισμένα πλοῖα καὶ εἰς τὰ πωλούμενα πρὸς διόλυσιν. Τὰ ἀναγκαῖα κεφαλαῖα πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς δαπάνης ταύτης δὲ δημιουργήθην ἐξ εἰσφορῶν τῶν πλοίων, τὰ όποια θά ἔξακολουθοῦν ἐργαζόμενα. Λαμβανομένου δὲ ὑπὲρ σημεῖον διὰ ὅφη τὸ προβλήματος τῆς ναυλαγορᾶς ἐκ τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς ἐφορμογῆς τοῦ σχεδίου δὲ ἡ ἔχη ὡς συνεπεια τὴν ὑψώσιν τῶν ναυλῶν, εἶναι προφανές ὅτι ἡ εἰσφορὰ τῶν ἐνεργείας πλοίων εἰς τὸ κοινὸν ταμείον ὅχι μόνον δὲν ἔχει ληφθεῖ ταῦτα, ἀλλ' ἀντιθέτως θά ἀφήσῃ ἀρκετῶν περιθώρων κέρδους, διότι ἀσφαλῶς ἡ εἰσφορὰ αὐτῆς δὲν θὰ καλύψῃ τὸ ὄλον τῶν ἐπὶ πλέον ἐσόδων, τὸ όποιον θὰ ἀποκομίσουν τὰ ἐργαζόμενα πλοῖα ὑπὸ συνθήκας ἀσυγκρίτως καλυτέρας ἀπὸ τὰς σημερινάς ἡ ἔκεινων, καὶ ὅποιαι ὑπὲρ συνθήκας ἀσυγκρίτως καλυτέρας ἀπὸ τὰς σημερινάς χωρητικότητος.

Δεῦνον νομίζομεν ὅτι χρειάζεται νὰ τονισθοῦν αἱ υγιεῖς καὶ λογικαὶ διάσεις τοῦ σχεδίου, τοῦ όποιον αἱ εὐνοϊκαὶ ἐπιπτώσεις εἶναι ἐμφανεῖς δι' ὅλους τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ δι' ἔκεινους οἱ όποιοι θὰ ἀποφασίσουν ὅπως παροπλίσουν ἡ πωλήσουν τὰ μειονεκτικὰ πλοῖα των ἀλλὰ καὶ δι' ἔκεινους, οἱ όποιοι έχουν ἐν κινήσει νεώτερα πλοία ἐργαζόμενα ὑπὸ συνθήκας ναυλαγορᾶς ἀσυγκρίτως καλυτέρας τῶν σημερινῶν, αἱ ἔκεινων, αἱ όποιαι ὑφίστανται ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς πληθωρικῆς προσφορᾶς χωρητικότητος.

Ἐμέδα δέδαιοι, ὅτι οἱ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ θὰ κατανοήσουν ἐπὶ τέλους ὅτι ἡ σημερινὴ ἔξοχως κρίσιμος, ιδίως δι' αὐτούς, κατάστασις δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀντιμετωπισθῇ διὰ μεμονωμένων χειρισμῶν κατὰ τὰς ἐμπενέσεις τῆς στιγμῆς ἡ ὑπὲρ τὰς αἰσιόδοξους προσδοκίας περὶ μελλόντων ἐντυπωτικῶν γεγονότων.

Ἡ ἐμφανίζομένη σημερονότερη εὐκάλυψις ἐξόδου ἐκ τῆς δυσχερούς θέσεως, εἰς ἦν ἔχει περιέλθη τῶν τράμπτων διὰ διεθνούς συνεργασίας δὲν δένθα ἐπρεπε κατ' οὐδένα λόγον νὰ ἀγνοθῇ. 'Ἡ ὑποστήριξης τοῦ σχεδίου ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς πρέπει νὰ εἶναι, νομίζομεν, ἀδίστακτος καὶ καθολική.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθύμερον τοῦ 'Απριλίου ἡ ναυλαγορὰ διετήρησε τὴν σταθερότητα τὴν σημειωθείσαν κατὰ τὸν προηγούμενον μῆνα, κυρίως εἰς τὸν τομέα τοῦ 'Ατλαντικοῦ καὶ εἰς τὸ πολλά περιπτώσεις οἱ πλοιοκτήται ἐδείκνυντο ἐπιφυλακτικοὶ ἐλπίζοντες εἰς μίαν περαιτέρω βελτίωσιν τῶν τιμῶν. Παρὰ τὰ ἐμπόδια εἰς τὰ όποια προσκόπτουν αἱ Ἑκ Κούβας μεταφοραί, οἱ ἀνδιαφερόμενοι ναυλωτοί εὐκόλως ἔξησφαλίσαν τὴν χωρητικότητα, πολὺ ἔχεισαν. Οἱ εἰκείθεν ναυλῶν διεμφορώθησαν εἰς ἐπίπεδον ὀρκετά ἐλκυστικά καὶ πολλὰ σκάφη ἐκλείσθησαν δι' εύρωπαίκους, ίδια, προσρισμούς. 'Ἐλέγετο μάλιστα, ὅτι καὶ τινα πλοῖα ἔγκατελειψαν τὰ ἀγκυροδόλια παροπλισμού τῶν, ναυλωθέντων διὰ φορτώσεις εἴκοσι τοῦ μόνον διά της ἀδιεξόδου δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἀλλως παρὰ μόνον διὰ τῆς ἐφαρμογῆς ἑνὸς σχεδίου συνεργασίας ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου.

Σημαντικὸς ἀριθμὸς ναυλώσεων ἐπραγματοποιήθη, κυρίως εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην καὶ ἔκδηλος ὑπῆρξεν ἡ δραστηριότητα εἰς τὸν δυορειατλαντικὸν τομέα διὰ γεννήσατα. Εἰς πολλὰ περιπτώσεις μερικά σκάφη — ἐκ τῶν πολλῶν ναυλωθέντων — ἔξησφαλίσαν τὴν ψηλοτέρους πως ναυλῶν, ἔναντι τῶν πρὸ δεκαπενθύμερου πληρωθέντων. Δυστυχώς, ἡ μικρὰ αὐτὴ βελτίωση, ὀφειλόμενη κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν ἔξης 'Αγίου Λαυρεντίου σημειώσθησεν, ἐπτερεσθή ἀπὸ τὴν παραπτηρηθείσαν κάμψιν τῶν δι' ὑγρὰ καυτήματα ναυλῶν, τούτο δὲ καὶ ἐπανέφερε μερικά δεξιαμενόπλοια εἰς τὸν γνώριμον δι' αὐτὰ στίθιον τῶν μεταφορῶν γεννημάτων, μὲ αποτέλεσμα νὰ μετριασθῇ ἡ βελτίωσις τῶν ναυλῶν. 'Ανεκοινώθησαν μερικαὶ ναυλώσεις δεξιαμενόπλοιων ἀπὸ Κόλπον Μεξικοῦ πρὸς τὸ Κόντιντον, ἔνος δὲ ἡδη αὐτῶν κλεισθέντος διὰ συνεχῆ ταξιδία ἐνὸς περίπου ἑπτά.

'Ο Βόρειος Ειρηνικὸς ἐνεφάνισεν ἐπίσης δραστηριότητα, ἐνῷ καὶ ἀπὸ Κούνησλαν ἐκλείσθησαν ναυλώσεις δι' 'Αγγλίαν (Ζαχάρεις) πρὸς 90/—, μὲ διφίον 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ εἰς τὰ 87/6, 'Ιούνιον — 'Ιούλιον. 'Η ἐπέκτασις καὶ εἰς τὴν Γκόδα τοῦ φόρου ἐπὶ τοῦ ναυλοῦ, τὴν ὅποιαν ἐπέβαλεν ἡ κυβέρνησης τῆς 'Ινδίας (ἀνερχομένη εἰς 10,58% ἐπὶ τοῦ ναυλοῦ) ἀπὸ Ιησούς 'Απριλίου, ἐπέδρασεν, ἀνασχετικῶς τοσα, ἐπὶ τὸν ἔκειθεν ναυλώσεων διὰ μεταλλεύματα, εἶχεν δημως δυσαρέστους συνεπείας, δι' ὅσα πλοῖα ἐναυλώθησαν, χωρὶς οἱ πλοιοκτήται νὰ λά-

δουν ὑπὲρ σημεῖον τῶν τὴν νέαν ταύτην τὴν ἐπιβάρυνσιν. 'Ἐν ἀνακεφαλισιώσει, δύναται πάντως νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ γενικὴ εἰκὼν τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ πρῶτον ημισυ τοῦ 'Απριλίου ἐλαφράν παρουσίασε μεταβολήν, διετηρήθη ὅμως ἡ ζητησική χωρητικότητας καὶ οἱ ναυλοὶ παρέμειναν σταθεροί. Τὰ σημεῖα ἀδύναμίας, ποὺ παρεπηρήθησαν εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολήν, ἐνετάθησαν καὶ ἐλάχισται ὑπῆρχαν αἱ ἔκειθεν κλεισθεῖσαι ναυλώσεις.

'Η πορεία τῶν ναυλῶν κατὰ τομεῖς ἔχει ὡς ἔξης: Διὰ γαϊάθρακας ἀπὸ Χάρμπον Ρόδδος διὰ Δυτικήν 'Ιταλίαν ἐπληρώνοντο εἰς σκάφη μεγέθους λίμπερτος δολ. 4.10, ἐλεύθερα ἐκφορτωτικῶν, Μάϊον. 'Ἐκ τῆς ίδιας περιοχῆς διὰ Λισσαβώνα δολ. 5.75, 'Απτρίλιον καὶ δι' 'Ιαπωνίαν 5.60, ἐλεύθερα ἐκφορτωτικῶν, 'Ιούνιον. Τὰ γεννήματα παρέμειναν μᾶλλον σταθεροί. 'Απὸ Κόλπον διὰ Κόντηνεντ ἐπληρώνοντο ναυλοῦ κυμαινόμενοι μεταξὺ δολ. 4.50 ἕως 5, ἀναλόγως μεγέθους πλοίων καὶ χρονολογίας φορτώσεως. Χαρακτηριστικὴ ὑπῆρξεν ἡ ἔκ τοῦ τομέως ναυλώσεις δεξιαμενοπλοίου δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ εἰς τὸ δολ. 4. φίο, φόρτωσιν 'Απτρίλιου. 'Ἐπίσης ἀπὸ Κόλπον διὰ Πολωνίαν 10.000 τόνων, λήγοντος δὲ τοῦ 15ημέρου ἐπληρώθησαν καὶ 100.000 δολ. εἰς τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναματικὸν φορτηγὸν «Οὐάσιτ Κλίφφ'», διὰ φόρτωσιν 'Απτρίλιου. Διὰ ζαχάρεις ἀπὸ Κούβαν δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρεῖντζ δολ. 8.75 φίο καὶ δι' ιταλικούς λιμένας 'Αδριατικῆς δολ. 9.25, Μάϊον. 'Απὸ Κούβαν διὰ Κίναν ἐπληρώνοντο 103/- φίο, δι' ἄμεσον φόρτωσιν καὶ κατὰ τὰ διλιγόντερον διὰ μεταγενεστέρας ἡμερομηνίας φορτώσεως, χωρὶς δημως νὰ ἀνακοινωθούν σχετικαὶ ἔργασίαι. Μικρὰ μεταβολὴ παρεπηρήθη εἰς τὴν ἔργασίαν τοῦ Πλεῖτ, διόπιθεν ἐπληρώνοντο ἀπὸ ἄνω λιμέ-

4, με 3000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, Μαΐου 1 — 10.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΠΣ» Χάρητον ρόδω 20.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, Η Τερνιένζεν 25/-, με 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, όφιον Βρέστον ή Χάρην 26/-, με 3500 τ. τόνων Βορδώ-Δουγκέρχεν ρέιντς 28/-, με 2500 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Απρίλιον 20 — 30.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ» (παναμ.) Φιλαδέλφειον 9500 τ. ὀνθρακίτου 'Αμβέρσαν δολ. 4.56, με 3000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Απρ. 6 — 12.

«ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ» (Λιδάνου) ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 9500 τ. κών 'Αμβέρσαν-Ρότερνταμ ή 'Αμπερντον μολλ. 5.40 φ.ο., 3000 τ. φόρτ., 3000 τ. ἑκφ!σιν, 'Απρίλιον 10 — 25.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ» ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 21.000 τ. γεννημάτων Γδύνιαν ή Δάντιγκ δολ. 5.60, με 1300 μέτρ. τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, Μαΐου 10 — 20.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 5.80, με 1300 μέτρ. τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Απρ. 16 — 30.

«ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ» ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 9500 τ. σόγια Ριγιέκαν δολ. 7.75, με 2000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Απρ. 10 — 26.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειας ή Νότια Σατίδι 7.10, με 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, Μαΐου 1 — 15.

«ΕΛΛΗΝΙΣ» ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Μπουένος 'Αὔρες δολ. 7.40, με 1000 τ. ἑκφ!σιν 60 σέντς, Μαΐου 1 — 20.

«ΜΑΡΙΑ Λ.» ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων ισπανικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 7 φίο, 2000 τ. φόρτ., 900 τ. ἑκφ!σιν, 'Απρ. 17 — 27.

«ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ» ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων 'Ισπανίαν δολ. 9.75, με 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Απρ. 20 — 30.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (λιβ. δεξ.) 'Αγιον Λαυρέντιον 22.500 τ. γεννημάτων Τουρκίαν δολ. 12.25, με 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, Μαΐου 13 — 27.

«ΟΥΑΙ·Τ ΚΑΛΦΙΦΣ» (παν.) Κόλπον 9.500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ισπανίαν δολ. 100.000 φ.ο.-στόουεντ, 'Απρ. 10 — 25.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑΣ» (λιβ.) Ρίτσοντ-Πόρτ 'Εβεργκλαντ 9500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ισπανίαν δολ. 94.000 φίο στόουεντ, 'Απρ. 11 — 20.

«ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΑΣ» (λιβ.) Νόρδριν ρέιντς 19.000 τ. γεννημάτων τουρκικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 6.35, με 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, Μαΐου 1 — 20.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ» Χάρητον ρόδω 12.000 τ. γεννημάτων 'Αδριατικήν δολ. 4.80, με 2000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, όφιον Δυτ. 'Ιταλίαν 4.20, με 3000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Ιουν. 1 — 12.

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» Βανκούμερ 9500 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 6.85, βάσιν ἔνα λιμένα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, Μαΐου 1 — 20.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» Βρετ. Κολομβίαν ή ὀμέρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ισπανίαν δολ. 6, με 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Απρ. 8 — 13.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» Βρετ. Κολομβίαν 12.000 τ. γεννημάτων Βόρειον Κιναν 45/- φίο, 1500 τ. ἑκφ!σιν, τέλη 'Απριλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) Βρετ. Κολομβίαν 12.000 τ. γεννημάτων ἑνα λιμένα Βορείου Κίνας 45/- φίο, 1500 τ. ἑκφ!σιν, τέλη 'Απριλίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΠ» (λιβ.) Λούγκ Μπητής 13.000 τ. κών Φουζίκι δολ. 6.30 φίο, Μαΐου.

«ΕΛΕΑΝ. Κ.» (Λιδάνου) Βανκούμερ 10.000 τ. γεννημάτων Περουσίων δολ. 6.60, με 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, Μαΐου 15 — 30.

«ΠΛΕΙΑΔΕΣ» Βρετ. Κολομβίαν ή ὀμέρ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δολ. 5.75, με 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Απρ. — Μαΐου.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.Μ.» (λιβ.) ἄνω λιμένας Πλεύτη, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Γενόβαν, Λιδόριον, Νεάπολιν, Τσιτιταβέκιαν, Σπίτζιαν, Κατάνην ή Πολέρριο 67/6, 'Απρ. 1 — 15.

«ΑΛΦΑ» Νεκτασία συμπλήρωσιν Μόρ ντελ Πλάτα 9800 - 10.100 τ. γεννημάτων 'Αλγερίων 63/-, ἐπάν πλήρες φορτίου ἀπό Μόρ ντελ Πλάταν 2/6 όλιγωντερων, όφιον διό δύο λιμένας ἑκφ!ρωτών 2/- ἔξτρα, 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Απρ. 10 — 25.

«ΟΡΣΑ» ἄνω λιμένας Πλεύτη, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ ή Αμπερντον, Λιδόριον, Νεάπολιν ή Καστελλόραμέρ 67/6, ἕνα Κατανόν, Παλέρμη ή Καλλάρι 68/9, όφιον Αδριατικήν 72/6, με 1000 τ. ἑκφ!σιν 'εγκρός - τέρμες, Μαΐου 1 — 15.

Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ

«ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ» Βρέμην 6384 μετρικούς τόνων κίνα Τζακάρταν 70/- φίο, 2000 τ. φόρτ!σιν, 650 τ. ἑκφ!σιν, 'Απρ. 5 — 20.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΤΟΣ ΟΠΥΛΟΥΣ» (Λιδάνου) Γδύνιαν ή Δάντιγκ 9500 τ. τοιμώντων δύο ισπανικούς λιμένας Μεσογείου 32/-, φίο - στόουεντ, 1000 τ. φόρτ!σιν, 700 τ. ἑκφ!ρωτισιν, 'Απρ. 5 — 12.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.» (Λιδάνου) Σέτταν 2000 τ. λιπασμάτων Θεσσαλίαν, 22/-. 'Απρ.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ» Κωνστάντζαν 10.000 τ. τοιμέντων ισπανικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 3.50 ἔνα ή 3.60 δύο λιμένας, φίο - στόουεντ, 1000 τ. φόρτ., 650 τ. ἑκφ!σιν, 'Απρ. 15 — 30.

«ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑΝ» (Λιδάνου) 'Οδησσον 7500 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Κευλάνην 57/- φίο - στόουεντ, 750 τ. φόρτ., 750 τ. ἑκφ!σιν, 'Απρ. 29 — Μαΐου 5.

«ΗΑΙΑΣ Κ.» Κωνστάντζαν 2800 τ. γεννημάτων 'Αδριατικήν 32/-, 'Απρ.

«ΚΩΝΣΤ. ΜΠΟΥΣΗΣΣΑ» Κωνστάντζαν 1400 τ. τοιμέντων Βεγγαζήν 33/6, 'Απρ.

«ΠΑΡΑΡΑΟΣ» Σουεζ 2300 τ. τοιμέντων 'Άδεν 30/-, 'Απρ.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (Λιδάνου) 'Οδησσον 7500 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν Βάρων ή Μπουργκάκη 20/-, ἕνα ἀπό Ζντάντον 21/-, Μαΐου.

«ΠΛΟΒΕΡ» (λιβ.) Κωνστάντζαν 9800 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους, ισπανικὸν λιμένας Μεσογείου δολ. 3.70, φίο - στόουεντ, 1000 τ. φόρτ., 600 τ. ἑκφ!σιν, ἄφ.

«ΝΕΒΔΑ» (λιβ.) Νοδερωσίσκην 3000 κ.μ. ξελίεας Τρίπολιν 29/- τὸ κ. μ. 'Απρίλιον 1 — 15.

Ἐξ Αὐστραλίας, Ἰνδίας καὶ Ἀπωνίας

«ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ» Νότ. Αὐστραλίαν 12.000 τ. γεννημάτων 'Αγγλίαν 80/-, Λονδίνον 77/6, ἕνα ή 'Αμβέρσαν - 'Αμδούργων ρέιντς 75/-, 'Απρ. 29 — Μαΐου 15.

«ΠΗΓΑΣΟΣ» Τσιταγκάτο ή Σαγκάην 10.200 τ. γενικῶν εἰδῶν, Βισμαρ, Ροστόκ, Στεττίνων, Γδύνιαν ή Δάντιγκ 67/- ἔνα, 69/- δύο λιμένας, φίο - στόουεντ, 'Απρ. 20 — Μαΐου 10.

«ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ» Μουρόραν καὶ Γισκοχάμων 14.000 τ. σιδηρίας ράβδους Μπολμπός δολ. 117.500 φίο - στόουεντ, 1000 τ. φόρτ., 750 τ. ἑκφ!σιν, Μαΐου 1 — 15.

«ΜΑΝΤΙΚΟΣ» (Λιδάνου) Μπούρεμαν 4500 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Κευλάνην 50/-, φίο - στόουεντ, 500 τ. φόρτ., 600 τ. ἑκφ!σιν, ὥρχας 'Απρ.

«ΑΟΡΔΟΣ ΚΟΑΡΙΚΤΩΝ» (οπη. ὄγγ.) Μορμουγκάδο 12.000 τ. μεταλλευμάτων Γενόβαν, Μπανιόλι, Πιορντίνο ή Τσιτιταβέκιαν 42/6 φίο, 2000 τ. φόρτ., 2000 τ. ἑκφ!σιν, 'Απρίλιον 1 — 15.

Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΔΗΜΟΣ» (Λιδάνου) ἔνα ή δύο λιμένας Βορ. η Νοτ. Κούβας 10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Μαύρη Θάλασσαν 60/-, φίο - στόουεντ, 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, 'Ιουνίου.

«ΜΑΛΟΥ» (Λιδάνου) ἔνα ή δύο λιμένας Βορ. η Νοτ. Κούβας 10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Μαύρη Θάλασσαν 60/- φίο στόουεντ, 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, Μαΐου.

«ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ» Ντόμπριαν 14.000 τ. ἀράβεσιτου τρεῖς λιμένας 'Ισπανίας 53/6

ἔνα, με 1/6 ἔξτρα δύο λιμένας ἑκφ!σιων, 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ!κών, ὥρχας Μαΐου.

«ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ» Αρχάγγελον 2150 στάνταρτος ξυλείας 'Αλεξάνδρειαν, 250/- τὸ στάνταρτος Απρίλιον.

«ΧΙΟΣ» Πόρτ Σευδάν 3200 τόνων d.w. (πλήρες φορτίου βαμβακοσπόρου) Πειραιάς 34/-, φίο 'Απρ.

«ΜΥΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ» Ντόμπριαν 12.000 τ. λιχάρεις 'Ελλάδα καὶ Μαύρη Θάλασσαν δολ. 10.50, ἀπρίλιον.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ» (λιβ.) Αρπέτριον Μαρκές 18.000 τ. χρωμάτων Μπαρνασίαν δολ. 6.75, ἔπι πλήρες φορτίου 6.50, με 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. ἑκφ!σιων δολ. 1.30, μίσα 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΣΙΑΝΗ» (εχ. «Lisbethi») Ακάριαν 4200 τ. φωσφάτων ἔνα λιμάνια Δουνάβεως 28/6 φίο, 2000 τ. φόρτ., 1000 τ. ἑκφ!σιν, 'Απρ. 20 — 30.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» Λευκονήραδο 500 στάνταρτος ξυλείας δυτ. ἀκτὴν 'Αγγλίας 255/- τὸ στάνταρτο (τρία συνεχή ταξίδια), ἔναρξης 1 — 15 'Απρ.

Αἱ χρονοκαυλώσεις

«ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ» (λιβ.) 10.776 τόνων d.w. (560.000 κ.π., 13 μίλ., 17 τ. φιούελ καὶ 112 τ. ντῆξελ) ταξίδιον 'Ηνων Πολιτειῶν — Εύρωπης δολ. 1550 ἡμερησίων, παράδσιος Νέαν Ορλεάνην 1—11 'Απρίλιον, ἀπαναπαράδσιος ισπανικὸν λιμάνι.

«ΠΟΛΑΙ ΒΑ·ΙΚΑΥΝΤΕΣ» 14.284 τόνων d.w. (696.000 κ.π., 14 μίλ., 18 τ. φιούελ καὶ 1 τ. ντῆξελ) ταξίδιον Νοτίου 'Αμερικῆς μεσος Νοτίου ή 'Ανατ. 'Αμερικῆς δολ. 15—3 Μαΐου, ἀπαναπαράδσιος ισπανικὸν λιμένας.

«ΕΣΣΟΠΟΙΝΑ» 13.316 τόνων d.w. (600.000 κ.π., 14 μίλ., 18 τ. φιούελ καὶ 112 τ. ντῆξελ) ταξίδιον Νοτίου 'Αμερικῆς μεσος Νοτίου ή 'Ανατ. 'Αμερικῆς δολ. 15—3 Μαΐου.

«ΑΕΣΣΟΠΟΙΝΑ» 13.316 τόνων d.w. (600.000 κ.π., 14 μίλ., 18 τ. φιούελ καὶ 121 τ. ντῆξελ) ταξίδιον Νοτίου 'Αμερικῆς μεσος Νοτίου ή 'Ανατ. 'Αμερικῆς δολ. 15—3 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβ.) Ρίτσοντ-Πόρτ Εβεργκλαντών ρέιντς 12.000 τ. φιούελ καὶ 121 τ. φιούελ καὶ 4 — 5 τ. φιούελ) ταξίδιον 'Ηνων Πολιτειῶν δυτ. Εύρωπης.

«ΑΕΣΣΟΠΟΙΝΑ ΧΙΛΑΙΩΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 10.568 τόνων d.w. (512.800 κ.π., 112 μίλ., 12 τ. φιούελ καὶ 112 τ. ντῆξελ) διά την κατακόρυφην έναρξην Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑΙΩΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν φέντης 47½% διά την κατακόρυφην ταξίδιον διά την κατακόρυφην έναρξην Ιουνίου.

«ΑΕΣΣΟΠΟΙΝΑ ΚΟΝΚΕΣΤ» (λιβ.) Καραϊβικήν 28.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου (τρία τέλασσας συνεχή ταξίδια) 48% διά την κατακόρυφην έναρξην 5—15 Μαΐου.

«ΑΕΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν φέντης 47½% διά την κατακόρυφην έναρξην Ιουνίου.

«ΕΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΚΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν φέντης 47½% διά την κατακόρυφην έναρξην Ιουνίου.

«ΑΟΥΛΥΡΕΑΛ ΚΑΡΑΙΒΩΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν φέντης 47½% διά την κατακόρυφην έναρξην Ιουνίου.

«ΑΝΤΙΠΟΛΙΣΙΔΗΣ» 36.000 τόνων d.w. (16.500 τόνων d.w. 9 — 12 μῆναις, ἀντικαύρια ταξίδια) 50% διά την κατακόρυφην έναρξην Ιουνίου 1 — 20.

«ΑΝΤΙΠΟΛΙΣΙΔΗΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν φέντης 57½% διά την κατακόρυφην τόνων 53.000 τόνων d.w. (16 μίλ., 95 τ. φιούελ) διά τριας περιπτέρων έπι τη δολ. 1.92, παράδσιος 'Οκτ. — Δεκ.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Τενερίφεων 57½% διά την κατακόρυφην έπι τη δολ. 1.92, 'Απρ. 6.

«ΤΑΥΡΟΣ» Καραϊβικήν 15.000 τόνων d.w. (15.500 τόνων d.w. 1.92, φίοντας 'Απρ. 6.

«ΕΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΑΝΤΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Μόντρεαλ 46½% διά την κατακόρυφην έπι τη δολ. 1.92, παράδσιος 'Οκτ. — Δεκ.</p

AVLOS

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

10

ΤΡΑΝΖΙΤΟ

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

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

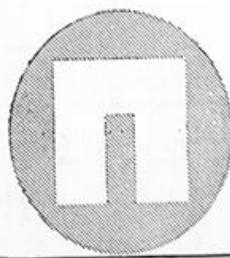
"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"

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

ΠΥΛΟΣ
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
(ΚΡΗΤΗΣ)

"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤΟ
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή N. 'Άμερικης	29	1948	έφθ. Πειραιά 3 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετούλικα»	43	7314	άνεχ. Πούλο Σαμπού 25 Μαρτ. διά Τζιμπουτί
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκο Θεσσανίκα»	57	11630	άνεχ. Τζιμπουτί 5 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 4 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Τιτιότρικτη»	43	7228	διπλήθε Παναμά 27 Μαρτ. διά Φορμόζαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Μην. Αύρες 31 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λόντα»	55	8450	έφθ. Μην. Αύρες 2 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	άνεχ. Λας Πάλμας 23 Μαρτ. διά Μη. "Αύρες
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έλληνικα συμφέροντα	37	1272	διπλήθε Σουέζ 29 Μαρτ. διά Κοσσείρ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλων ἀπό 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοι Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	άνεχ. Καράτοι 5 'Απρ. διά Ρεντί
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοι	35	1217	άνεχ. Βιρτζίνον 6 'Απρ. διά Λίθανον
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Καρένα»	43	7161	άνεχ. Λος Αντζελες 3 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Κάρτζιαν»	43	7238	άνεχ. Χιροκάτα 4 'Απρ. διά Μουρόρον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2285	άνεχ. Σεβά 13 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Ροζάριο 29 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. Βαλμάς	29	3963	έφθ. Βιζακαπανάν 7 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Ποντιάτεντ»	43	8434	έφθ. Νεκοτοέα 31 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λάιον»	44	7150	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 11 Νοεμ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Μόζι 27 Μαρτ. διά Βανκούθερ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γ.Φουντουλάκης Ν. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Αντεν 6 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΓΚΥΡΑ	έλληνικα συμφέροντα	38	1333	εις δρυμών 'Αγ. Γεωργίου ἀπό 10 'Ιαν.
ΑΓΛΑΐΑ	έτ. «Άλιξι»	35	3724	έφθ. Πειραιά 11 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	Ιδε: «ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ» ώς μετωνυμάσθ
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Πανοεσάνικα»	42	7255	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 29 Μαρτ.
AZIAN	Σιγάλας - Πλατάς	31	3035	έφθ. 'Αλλ' δρειαν 4 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	άνεχ. Βανκούθερ 30 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Γένοβας 5 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Άμερ.	53	3575	έφθ. Σάντος 4 'Απρ.
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Άθλος»	45	14572	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Κίναν
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Λαϊμπτρίαν»	44	7271	άργει Χαλκίδα ἀπό 6 'Οκτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αίτζιαν»	44	8481	εις Γένοβαν 27 Μαρτ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Πειραιά 12 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ιμπρότες»	43	7197	άργει Κυνόδοσουραν ἀπό 10 Αύγ. 1962
AITZIAN A·ΓΛΑΝΤ	έτ. «Άκουλια»	57	8427	άνεχ. Αρουπταν 27 Μαρτ. διά Ντακάρ
AITZIAN ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Αστόρια 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
AITZIAN ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	άνεχ. Τζιμπουτί 17 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	άνεχ. Μόζι 3 'Απρ. διά δυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Απόλλο»	46	7331	άνεχ. Οζάκαν 29 Μαρτ. διά Κοταμπάτο
ΑΚΤΗ	M. Καπότας και Σία	36	1775	έφθ. Μπουζι 27 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτιν»	56	10482	έφθ. Χιμπότε 18 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. Μαρβίδας	44	1413	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 9 Νοεμ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	46	2103	παρελθόντι εις Γερμανίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμάτ»	59	9735	άνεχ. Μόζι 3 'Απρ. διά Νιούκαστλ (Ν.Σ.)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ T.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	άργει εἰς 'Αμπελάκι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άργει Πέραμα ἀπό 5 Αύγ. 1962
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	εις Νορβηγίαν, ὑπό παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Άρτιζιαν»	42	7181	διπλήθε Κων 2011 πολιν 5 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόδια»	53	7563	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 2 'Απρ. δι' 'Αλλ' δρειαν
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7037	έφθ. Φριπάντη 29 Μαρτ.
ΑΛΚΑΝ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9959	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 29 Μαρτ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαβιτα»	42	7272	έφθ. Δουγκέρκην 30 Μαρτ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	έφθ. Νεκοταέα 31 Μαρτ.
ΑΛΑΜΑΡ	παναμαϊκή έταιρια	47	5441	άνεχ. Ρίο Γκράντε 2 'Απρ. διά Ιανέριο
ΑΛΑΤΑΐΤ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεχ. Σινέντε 6 'Απρ. διά Νοδορωαίσκην
ΑΛΝΤΕΜΠΙΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσατλ. Φρά τερ»	53	12897	έφθ. Μοντεθίδε 24 Μαρτ.
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέσσαρ»	42	7286	έφθ. Σαδάννα ἀπό 5 Μαρτ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σῆ Κάροντιαν»	43	8426	άργει Κυνόδοσουραν ἀπό 2 Νοεμ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	45	7281	έφθ. Ρουέν 28 Μαρτ.
ΑΜΑΙΑΙΑ	Κουτσάς και Γρηγορίου	46	2062	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Αμαζών»	44	7281	έφθ. Μουρόραν 4 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεχ. Παλέρμου 5 'Απρ. διά Κρήτην
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	14509	έφθ. Μάρτιν ντε Πλάτα 2 'Απρ.
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεονίαν»	38	8408	άνεχ. Μαγκαλόρες 3 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδομαρ»	44	7359	διπλήθε Κων 2011 πολιν 4 'Απρ. διά Κίναν
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναξ»	55	8519	έφθ. Λειάνα 9 'Απρ. (έπισκεψι)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρρα»	43	7176	διπλήθε Θέουταν 5 'Απρ. διά Στεττίνον
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κυνόδοσουραν ἀπό 28 'Ιουλ. 1962
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμβδα»	43	7187	άργει Ειρανίδη 14 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	έφθ. Ηρακλήδη 1 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	έφθ. Κούνδουραν ἀπό 14 Αύγ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ X.	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	έφθ. Ιαπωνίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «Ζεφύρος»	63	32600	έφθ. Μπ. Αύρες 1 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέας»	45	7149	άνεχ. Λαζαρίδης 28 Μαρτ. διά Καλλάο
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	έφθ. Ροζάριο 2 'Απρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ A.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Σάντο Ντομιγκό 18 Μαρτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 29 Μαρτ. διά Καράτοι
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	έφθ. Αρουπταν 29 Μαρτ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	63	13800	έφθ. Ιτέαν 2 'Απρ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	έφθ. Ν. Όρλεάνην 4 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	άνεχ. Λαζαρίδης 22 Απρ. διά Σαγκάνην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Αιδαλού»	43	12950	άνεχ. Κιουρασάο 30 Μαρτ. διά Κάρδιφ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑΙΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10592	άνεχ. Λά Γκουλέτ 1 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Άννης»	43	2937	άνεχ. Κυνόδοσουραν ἀπό 14 Αύγ. 1962
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Κάνονους»	44	11213	έφθ. Δουγκέρκην 4 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Βιαντόρο»	57	11041	διπλήθε Πόρτ Άλμπερν 7 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΑΞΙΟΣ	A. Δημάδην - Δ. Γκιούλην	43	7253	άνεχ. Κιουρασάο 30 Μαρτ. διά Κάρδιφ
ΑΥΟΥΡΩΡΑ	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	έφθ. Σάντο Ντομιγκό 18 Μαρτ. διά Βρέμην
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9744	έφθ. Τοπταγκόνης ρόδας ἀπό 7 Νοεμ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11217	έφθ. Καλούταν 1 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	8479	έφθ. Σίδην 6 'Απρ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ»	58	10392	έφθ. Νιού Ούεστρινοτερ 2 'Απρ.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ»	58	10391	εις Ρούνιαλ Σούερείν 22 Μαρτ. (προσήραξε)
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Οσεανόφιγκ» Α.Ε.	61	13553	άνεχ. Ιτέαν 1 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπουκ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	όδ. Πατέρα	47	6906	εις Καλούδη Λιμένας (Κορίτης) ἀπόθηκη
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεχ. Σαούθαμπτον 6 'Απρ. διά Μαδέρας
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Αγκρα»	43	8462	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 4 'Οκτ.
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	K. Χαλκιά	45	3861	άνεχ. Καραβάνην (Κολ.) 2 'Απρ. διά Χάθρην
ΑΡΙΣΤΟΝ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	άνεχ. Φριπάντη 18 Μαρτ. διά Λαύριον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4901	άνεχ. Πειραιά 5 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Mix. Καραγεώργης	37	6704	έφθ. Πάρος Σαΐδ 4 'Απρ. (διαταγαί)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άρμαντόρο»	43	7254	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Απρ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργων»	39	5196	έφθ. Βιζακαπανά 5 'Απρ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Μαριτάμι»	40	10224	έφθ. Ταράλεσταν 5 'Απρ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (υπερώκ.)	«Γκρήκ Λάιν»	31	20648	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 4 'Απρ. διά Κίναν
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλμέντα»	43	7091	έφθ. Σινέντε 6 'Απρ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	43	8666	εις Ριοκοχάμα 30 Μαρτ. διά Βανκούθερ
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	6951	έφθ. Σινέντε 6 'Απρ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	εις Γιουγκοσλαβίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	άνεχ. Βιζακαπανά 6 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	έφθ. Ταράλεσταν 5 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	Έω. Αύγερινός κλπ.	44	7176	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Απρ. διά Κίναν
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σάντα Μαρία»	42	7266	έφθ. Βιζακαπανά 7 'Απρ. διά Κίναν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Γ. Κάρυκο Λάιν»	63	15000	εις Γιουγκοσλαβίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	άνεχ. Γιοκοχάμα 30 Μαρτ. διά Βανκούθερ

ΑΡΧΩΝ		έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	άργει Χαλκίδα από 24 Αύγ. 1962
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	εις Τάιν I 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. Ασημ. Γκούνα	39	1007	έφθ. Κων) πολιν 23 Μαρτ.
ΑΣΗΜΙΑ		Ραφ. Δ. Μελαχροίνος & Υιοι	47	2465	άνεχ. Λαττάκια 27 Μαρτ. διά Βάρνιν
ΑΣΠΙΣ		έτ. «Αλκηστής»	41	7013	άργει Αμπελάκι από 23 Δεκ.
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άργει Γενόβαν από 4 'Οκτ.
ΑΣΤΕΡΙΝΗ		έτ. «Νέπτον»	63	32200	εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΣΤΕΡΕΑ (δ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . .	58	12624	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 Μαρτ. διά Πρόδιντενγ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)		έτ. «Οσεαν Όσεαν»	60	20854	άνεχ. Περο. Κόλπον 3 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	21039	άνεχ. Ριό 'Ιανέρο 30 Μαρτ. διά 'Αρεύμπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10146	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 4 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ ΙΤΟΡ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10149	έφθ. Κολουμπία ρίθερ 1 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10145	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 2 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10149	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 30 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ ΙΣ'		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10091	έφθ. Βρέμην 7 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (ε.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	25156	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 Μαρτ. διά Ντουμάτ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ		Στ. Λιδωνός	62	16500	έφθ. Τεργεστόν 3 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10149	διπλήθε Παναμά 25 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑΙΤ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10139	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 4 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΜ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10150	διπλήθε Παναμά 22 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10139	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. διά Μουρόραν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Γουέστ Άτλαντικ» . .	63	15000	εις Γιουγκοσλαβίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10043	άνεχ. Κρούπος Κριάτι 2 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	59	10823	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΤΑΛΑΣ		έτ. «Αναζ»	58	9724	έφθ. Σαγκάν 24 Μαρτ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Ρηπόμπλικ»	53	13675	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Λάιμ Τρανσατλ.» . .	60	29741	άνεχ. Πόρτ 'Αθηουρ 4 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΥΓΗ		έτ. «Μπιλδερ»	56	10312	εις θέσιν 53.3 Β. - 3.6 Α. Ματρ. 27 διά Χιούστον
ΑΥΡΑ		έτ. «Τρόπις»	44	7176	άνεχ. Ματαράν 5 Απρ. διά Χικάμα
ΑΥΡΑ		έτ. «Μαρούσιέρτε»	43	7235	διπλήθε Κων) πολιν 12 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΦΑΙΑ (δ.)		Ζαχάρος - Βασιλιάς	43	988	έφθ. Μόσελ Μπαιν 8 'Απρ.
ΑΧΑΙΟΣ		έτ. «Πτερωτή»	53	12283	διπλήθε Βορδώ 2 'Απρ. διά Κίναν
ΒΑΡΗ		έτ. «Άλμα»	36	5795	διπλήθε Παναμά 5 'Απρ. διά Λονδίνον
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Βάρον»	43	8394	διπλήθε Φρίπορτ (Μπακ.) 23 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		Οίκος Ρεθύμνην	62	10741	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 1 'Απρ. διά Σάντος
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		έτ. «Νουέδα Βιστα»	55	15057	έφθ. Ιταλίον
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)		Έθν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	άνεχ. Τάιν 29 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΓΑΣ (δ.)		Στ. Νιάρχος	59	43373	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Ν. 'Υρκην
ΒΕΛΓΙΟΝ		έτ. «Κάνοπονς»	58	21215	άνεχ. Ράς Τανύρα 27 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΒΕΛΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεχ. Μπότανο Μπαιν 18 Μαρτ. διά Χάργκ κ 'Αιλαντ
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)		έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ» . .	61	14218	άνεχ. Φρίπορτ (Μπακ.) 23 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		έτ. «Βένους»	53	12897	διπλήθε Παναμά 4 'Απρ. διά Κίναν
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δ.)		έτ. «Βέτα»	44	7140	άργει Αμπελάκι από 12 Σεπτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		έτ. «Μερτσμάντε»	52	11547	διπλήθε Σουέζ 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Αμπελάκι από 12 'Ιαν. 1962
ΒΟΡΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Πειραιά 6 'Απρ. διά Θεονίκην
ΒΟΣΠΟΡΟΣ		έτ. «Ν. Βερνίκος»	42	7080	άργει Σύρων από 15 Δεκ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΝΗ (λόινερ)		έτ. Χανδρή	52	16644	άργει Πειραιά από 31 'Ιουν. 1961
ΒΡΟΝΤΗ		έτ. «Ζέρυφος»	63	32600	κατεστράφη εκ πυρκαϊᾶς εις Αμπελάκι ('Απρ. 8-9)
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ		έτ. «Εποξ»	43	7276	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Μασσαλίαν 5 'Απρ. διά Πειραιά
ΓΕΡΑΝΕΙΑ		έτ. «Αντράτικα»	63	30800	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 28 Μαρτ. δι' Ιταλίον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Τάιν 29 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΓΓΙΟΣ		«Μονρόβια»	51	7564	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Ν. 'Υρκην
ΓΕΡΓΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ		Χρ. Σαρλής	48	1529	άνεχ. Ράς Τανύρα 27 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΓΕΡΓΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		φδ. Γράτου	44	7176	άνεχ. Πέραμα από 17 'Ιαν. 1962
ΓΕΡΓΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)		έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» . .	56	8818	άνεχ. Φρίπορτ (Μπακ.) 23 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΓΕΡΓΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ		έτ. Σιδέρατου	39	10066	διπλήθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Τοιτταγκόκ
ΓΕΡΓΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ		έτ. «Γκεταΐτας»	43	7273	άνεχ. Τζαρλέστον 3 'Απρ. διά Μόμπιλ
ΓΕΡΓΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άργει Κυνόδουραν από 22 Σεπτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ		Στρ. 'Ανδρεάδη	43	7176	άργει Πέραμα από 17 'Ιαν. 1962
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ντέλ Πατούφικο» . .	42	7142	άργει Κυνόδουραν από 24 Μαΐου 1962
ΓΙΑΝΝΙΝΑ		έτ. «Χουμάνιτας»	63	10950	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΓΙΟΣΩΝΑΣ		έτ. «Τακιδάπορ»	43	8513	διπλήθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Τοιτταγκόκ
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Κορονάντο»	43	7190	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 4 'Απρ.
ΓΚΙΩΝΑ		έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Σάντος 28 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Αντριάτικα»	63	30800	εις Ιαπωνίαν, υπό ναυπήγησην
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Φραγκίστα»	43	7132	άνεχ. Καζαπλάγκαν 3 'Απρ. διά Λισσαβώνα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛ		έτ. «Μιντατάλαντικ» . .	43	7229	έφθ. Τοιτταγκόκ 25 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΑΕΜ		έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Σαγκάν 6 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ		έτ. «Ολινόρες»	57	9761	άνεχ. Πρίνς Ρούντερτ 5 'Απρ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ		έτ. «Δάιττ Μπόρ»	62	15389	άνεχ. Βανκούβερ 29 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Ρόμπλιοντε 'Ορο» . .	62	15692	έφθ. Σιδένευ 27 Μαρτ.
ΓΚΡΕΓΚΟΥΡ	(δ.)	Δ. Πετρόπουλος	45	3826	άνεχ. Μόρφου Μπαιν 28 Μαρτ. διά Χούλλα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ		Ιω. Λάτσος	52	11580	εις Γκόττεμπουργκ, υπό παραλαβήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)		έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ» .	59	9268	έφθ. Ριγιέκαν 21 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Γιούνιτι» .	52	20657	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΣ'ΙΝΤ		έτ. «Γ. Γκλέιντη»	52	15762	διπλήθε Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΝ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Γκλέν» .	53	13256	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Εντέρπραϊζ» .	53	21064	άνεχ. Εγκόναν 1 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		έτ. «Μπέλνουτ»	57	24883	έφθ. Τοιτταγκόκ 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΣ (δ.)		έτ. «Κιγκ Γουέλλ Μπαιν» .	57	26031	διπλήθε Κων) πολιν 2 'Απρ. διά Νοβορωσίον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Γ. Κόνκορντ»	52	21102	έφθ. Αιμέρσον 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Μάντη» .	53	13459	διπλήθε Κων) πολιν 7 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙ-Ι-Λ		έτ. «Γουόρλαντ Ντέιλ» .	52	17900	έφθ. Χάμπτον ρόδες 7 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)		έτ. «Μέμερις»	43	10449	άργει Μέγαρα από 31 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Τέμπεστ» .	45	10470	άργει Μέγαρα από 31 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΜΟΦ (δ.)		έτ. «Παν. 'Οσεάνικ» . .	44	10172	άργει Λός 'Αντζελες 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ		έτ. Νιάρχος	43	12846	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 29 Μαρτ. δι' Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ		έτ. Νιάρχος	43	12846	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Η'ρωνι»	61	15979	διπλήθε Παναμά 13 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	Κ. ΗΙΙ	έτ. «Γιούκον»	44	7175	άνεχ. Σειδένευ 29 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΔΑΦΝΗ		Π. Καλιμανοπόύλου	44	7176	διπλήθε Ούζαν 30 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΔΕΛΦΙΝ		έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Χίλων»	45	7259	άνεχ. Σειδένευ 26 Μαρτ. διά Κίναν
ΔΕΣΣΙΟΝΑ		έτ. «Αίδελια»	59	9350	εις Γιουγκοσλαβίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΔΕΣΣΙΟΝΑ		έτ. «Παργαρώνη»	40	5006	άνεχ. Σιδένευ 28 Μαρτ. διά Βανκούβερ
ΔΕΣΤΡΙΩΝΑ		έτ. «Παντάλεων»	44	7265	εις 'Οδσούν 3 'Απρ.
ΔΕΣΤΡΙΩΝ		έτ. «Ελευθερίου & Σία» . .	44	4524	έφθ. Τόκιο 1 'Απρ.
ΔΗΜΟΣ		Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	διπλήθε Παναμά από 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		έτ. «Βεργκατή»	44	7207	διπλήθε Παναμά από 3 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Ι. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Μπαλίκερο 13 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούροκερο»	58	9087	άνεχ. Παντάλεων 30 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	60	13335	άνεχ. Πουέρτο λ

ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ	έτ. «Κυκλαδές»	37	5452	άνεχ. Ριγιέκαν 3 'Απρ. διά Πόρτ Σαιδ εἰς Ταμίζ, υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέοιον»	63	14500	άργει Κυνόδουραν ἀπό 11 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νοέδο Μόντο»	41	7289	άργει Σεπτεμβρίουκε ἀπό 6 'Ιουλ. 1962
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	άργει Χαλκίδα ἀπό 25 Νοεμ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργοκ»	44	7210	άνεχ. Μανύλιαν ἀπό 6 Μαρτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ελέθα»	43	8371	άργει Καλαμάταν ἀπό 22 'Ιουν. 1962
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	άργει Κυνόδουραν ἀπό 3 Αύγ. 1962
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	43	7213	άργει Κυνόδουραν ἀπό 19 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένην»	43	7245	άνεχ. "Άντεν 4 'Απρ. διά Ραγγούν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Ανίτα»	33	5432	έφθ. Γιασάταν 8 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	έφθ. Κωνσταντίζαν 5 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	άργει Κυνόδουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	δδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Γενόβαν 3 'Απρ. διά N. 'Υόρκην
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	άνεχ. Βενετίαν 2 'Απρ. δι' 'Ελλάδα
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διήλθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	6666	άνεχ. 'Αλ) δρειαν 6 'Απρ. διά Κόρπους Κριότι
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	άνεχ. Τσαρλεστον 5 'Απρ. διά Σαβάνναν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΓΩΝΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	άνεχ. N. 'Υόρκην 7 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8927	άνεχ. Ραγγούν 5 'Απρ. διά N. 'Υόρκην
ΕΛΛΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	59	7293	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν ἀπό 3 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΕΛΛΗΝΗ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 1 'Απρ. δι' 'Ισπανιαν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	διήλθε Σουέζ 3 'Απρ. διά Νταμάμι
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 6 'Απρ. (διά Ραγγούν)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. N. 'Υόρκην 23 Μαρτ. διά Κόρραμπαχρ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	διήλθε Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Κόρπους Κριότι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρων 5 'Απρ. διά N. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Σουέζ 26 Μαρτ. διά Κόρραμπαχρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10279	έφθ. Ν. 'Υόρκην 3 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	άνεχ. Σαδάννα 6 'Απρ. διά Νόρφολκ
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	διήλθε Λίζαρπτ 7 'Απρ. διά Δουβλίνον
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. Πρίντεζην	38	2265	διήλθε Πόρτ Σαιδ 6 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	42	7058	έφθ. Ρινιέκαν 28 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Ριο Κάριμπη»	44	14878	διήλθε Σιγκαπούρην 28 Μαρτ. διά Κόμπε
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404	διήλθε Σουέζ 27 Μαρτ. δι' 'Ισπανιαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	έφθ. Κωνσταντίζαν 6 'Απρ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Τόκιο 31 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άργει Ζευπρούκες ἀπό 2 Αύγ. 1962
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Αιμέρεαν 5 'Απρ.
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ	δδ. Σάρδην	41	857	άνεχ. Πειραιά 22 Μαρτ. διά Νοσορωσιόκην
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύαγγ. Π. Νομικός	43	7199	άργει Κυνόδουραν ἀπό 27 'Ιαν.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοςοκ»	58	9585	άνεχ. Βανκούβερ 5 'Απρ. διά Σοκκάιντο
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολι	44	2872	έφθ. Ήσηκαν 6 'Απρ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ίω. Λάτοπες ..	45	8548	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 2 'Απρ. διά M. Θάλασσαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοςοκ»	59	9584	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 5 'Απρ.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Λαυράκας - Κολυμβάς ..	21	2369	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 18 Αύγ. 1958
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Σπράφερς»	44	7276	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Απρ. διά Λονδίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	έτ. «Άτλαντις»	57	10689	έφθ. Αιμέρεαν 6 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	δδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	άνεχ. Πειραιά 3 'Απρ. διά Γαλάτοι
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	διήλθε Πόρτ Σαιδ 4 'Απρ. διά Κωνσταντίζαν
ΕΥΒΟΙΑ	Παπά - Ελευθεριάδην	17	3976	άνεχ. Σάρδην 27 Μαρτ. διά Βάρναν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	έτ. «Μαντοβάρο»	43	8393	άνεχ. Σιγκαπούρην 6 'Απρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ	Οίκος Χανδρήν	54	11209	άνεχ. Λονδίνον 2 'Απρ. διά Kή Γουέστ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεχ. Μπαλάγκαν 28 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Βανκούβερ 5 'Απρ.
ΕΥΗ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Μάρ ντελ Πλάτα 24 Μαρτ. (διαταγάς)
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Στάκο» ..	43	7244	έφθ. 'Αιμέρουργον 14 Μαρτ.
ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ	έτ. «Αφθονία»	43	7176	διήλθε Ντηλά 13 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8903	άνεχ. Σάρδην 6 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης ..	61	9659	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	Π. Μαρκεσίνης ..	61	9659	άνεχ. Ναγκόδια 5 'Απρ. διά Κριστομπαλ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	έφθ. Μοκρίσιας 14 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9573	διήλθε Παναμά 21 Μαρτ. διά Σαϊγκόν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	διήλθε Πόρτ Σαιδ 4 'Απρ. διά Κοντινεντ
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης ..	43	7223	άνεχ. Μοντεβίδεος 25 Μαρτ. δι' 'Αγ. Βικέντιον
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	'Ιω Θεοδωρακόπουλος ..	56	9975	
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Άκλαντη»	61	10965	
ZΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος ..	45	2125	
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κηφισιά»	43	8578	
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός ..	44	1815	
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Όκεανις»	43	7252	
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	
ΘΕΟΦΑΝΑΝΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	ΣΤ. Λιβανός ..	62	15000	
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ	έτ. «Εξπορ Κέρροιερς»	43	8465	
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑI (δ.)	έτ. «Γκρίκη Τάνκερ»	49	8311	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής ..	29	2231	
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	
ΘΡΥΛΟΣ	έτ. «Νίκη» ..	44	7232	
ΘΩΜΑΣ Α.	Θ. Αθανασιάδης ..	37	1113	
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. Χανδρήν ..	57	9746	
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ναυτίλ. Έκμετ' οεις»	45	9918	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκεότας»	45	7204	
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	γιων. Δ. 'Ιγγλεον	42	7035	
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	44	7248	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ	δδ. Γουλανδρή	44	7277	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Άθηνā» κλπ.	44	10441	
ΙΩΑΚΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι'. Χατζηπατέρας ..	43	7244	
ΚΑΒΑΛΛΑ	έτ. Θεοδωρακόπουλος ..	43	8428	
ΚΑΒΟΥΡΙ	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χαρπ Τάνκερς»	60	14076	
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4765	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Καλλιόπη»	41	6901	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7198	
ΚΑΛΥΨΩ	Τάσσος Νομικός	50	1517	
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόπτον τνέ Μάρφελ»	44	7240	
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απόγιανος»	44	7279	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τρόμπη»	55	8798	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράπου Τσάρτεριγκ»	54	8003	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	έτ. «Ελπίς»	44	8453	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	
				άργει Φούρκερο ἀπό 9 'Ιουλ. 1962
				άνεχ. Ναγκόδια 1 'Απρ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
				άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 30 Μαρτ. διά Κορέαν
				έφθ. Μάζι 31 Μαρτ.
				έφθ. Σάντος 3 'Απρ.
				άνεχ. Κορρούνα ἀπό 6 Μαρτ. διά Χαδάναν

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καικιλία»	60	8717	έφθ. Ν. Όρλεάνην 27 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	όργει 'Άμπελάκι'
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Απρ. διὰ Μπ. 'Αύρες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άνει Καλαμάτα ἀπὸ 6 'Ιουλ. 1962
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Έδερμια»	58	8961	έφθ. Κοίλοτάμ 28 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 26 Μαρτ. διὰ Βανκούβερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Ελνάθαλ»	61	13408	άνεχ. Βανκούβερ 22 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	έφθ. 'Αμπέρσαν 5 'Απρ.
ΚΑΡΑΔΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεχ. Χονολουλοῦ 30 Μαρτ. δι' 'Αδελαΐδα
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	διῆλθε Παναμάν 5 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	όργει Σύρον ἀπὸ 15 Μαΐου 1962
ΚΑΣΙΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλιμύρα»	43	7312	όργει Κυνδούσουραν ἀπὸ 30 'Ιουλ. 1962
ΚΑΣΙΣΙΑΝΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Άγιαμποντέ»	51	9956	άνεχ. Μόζι 28 Μαρτ. διὰ Γκλόγκ
ΚΑΣΤΩΡ	δδ. Γράτσου	44	7198	όργει Κυνδούσουραν ἀπὸ 9 'Ιαν.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονους»	60	10494	οιπλήθε Παναμάν 29 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρεσγκούρο»	44	7155	όργει Ελευσίνα ἀπὸ 31 'Οκτ.
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Πατοφίκο»	45	7349	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	όργει Ρίβερ Μπλακγουώτερο ἀπὸ 16 Νοεμ.
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13752	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 17 Μαρτ. διὰ Καράτοι
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΣΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Περο. Κόλπον 28 Μαρτ. διὰ Λάροεντ
ΚΕ'ΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεχ. Βενετίαν 4 'Απρ. διὰ Μπ. 'Αύρες
ΚΕ'ΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κόλλαρο»	44	7244	διῆλθε Σουέζ 1 'Απο. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	έφθ. Κόμπη 3 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	62	10494	άνεχ. Σεμαίνους 23 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Mix. Καραγεώργης	44	5069	έφθ. Λός 'Αντζελες 5 'Απρ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Άλλγουμπέντας»	57	25183	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διὰ Κωνστάντζαν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	έφθ. Πύλον 30 Μαρτ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Άλ) δρειαν 4 'Απρ. διὰ Θέουταν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	άνεχ. Βανκούβερ 28 Μαρτ. διὰ Κέπη Τάουν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησένι»	57	9153	εἰς Γαλλίαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	M. Νομικός	63	17000	έφθ. Ντώρμπον 24 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Κίνι»	58	11156	διῆλθε Παναμά 1 'Απο. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΙΝΙ ΚΙΣΣΑΒΑΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	23232	έφθ. Ούπολι 23 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελάρη»	44	7190	όργει Κυνδούσουραν ἀπὸ 24 'Οκτ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	M. Μαρκαντώνακης & Yiol	35	946	άνεχ. Πόρτα Ταρρες 29 Μαρτ. διὰ Φιλιππιδίλλ
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Εις Γαλλίαν, ὑπὸ ουμπλήρωσιν
ΚΝΟΣΣΟΣ	K. Εύθυμιδης	49	2146	έφθ. Κόμπη 3 'Απρ.
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΕ (δ.)	έτ. «Κόμφιντενς»	50	9704	άνεχ. Σεμαίνους 23 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύες»	43	7207	έφθ. Πύλον 30 Μαρτ.
ΚΟΡΑΙΑ III	δδ. Γ. Δομεστινή	28	1595	άνεχ. Πάροιαν 3 'Απρ. διὰ Μεσόγειον
ΚΟΡΟΙ	έτ. «Γκόδαμη»	43	7242	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 21 'Οκτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8685	άνεχ. Πόρτα Ταρρες 29 Μαρτ. διὰ Φερνταϊπλ
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Πειραιά 3 'Απρ. διαταγάς)
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	άνεχ. Μένα 'Αμπτουλλά 2 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΟΥΜΙΤΙΣΣΑ	έτ. «Άστρολούν»	44	7250	άρνει Χαλκίδα ἀπὸ 11 'Οκτ.
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7207	διῆλθε Κώνι (Κων) πολίν 23 Μαρτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	διῆλθε Κώνι πολίν 23 Μαρτ. διὰ Σανκάν
ΚΥΩΝΟΣ	έτ. «Σάν Σελίλιο»	57	13755	διῆλθε Λίαντον 1 'Απρ. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΩΞΑ	έτ. «Τάνκερ Φάίναν»	44	2902	άνεχ. Γένοβαν 28 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	54	10860	άνεχ. Πούλοι Μπούκον 4 'Απρ. διὰ Μπαγκόκ
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρούντερ»	42	7248	άνεχ. Γκάλεστον ἀπὸ 8 Μαρτ. δι' 'ΑΛ) δρειαν
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκόρια»	44	7292	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 1 Αύγ. 1962
ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ	(Ελληνική) Α.Ε.	45	3794	διῆλθε Κώνι πολίν 23 Μαρτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καλημάνα»	41	3146	διῆλθε Κώνι πολίν 23 Μαρτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΓΚΩ	έτ. «Άϋρα»	56	9086	έφθ. Πειραιά 6 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν 28 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	άρνει Φούσκερο ἀπὸ 19 Αύγ. 1962
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	διῆλθε Κώνι πολίν 23 Μαρτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	δδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Πειραιά 6 'Απρ. διὰ Κώνι πολίν
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ελευθερίου & Σιά»	41	979	έφθ. Πειραιά 6 'Απρ. διὰ Κώνι πολίν
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Σεμαίνους 6 'Απρ. διὰ Σανκάν
ΚΩΣΤΗΣ	'Ιω. Θεοδωράκοπουλος	57	10044	διῆλθε Ντόβερ 4 'Απρ. διὰ Κόλπο
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστήρ»	44	7263	διῆλθε Σάουεντ 30 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΚΩΣΤΗΣ	δδ. Λώς	56	8474	έφθ. Ελλεσερ 5 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	A. Μελισσάκης	39	395	άρνει Χαλκίδα ἀπὸ 20 'Ιουλ. 1962
	έτ. «Ωκεανόπορα»	44	7297	έφθ. Σεπτέμβριον 3 'Απρ. διὰ Κωνστάντζαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέάνο»	59	27462	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 'Απρ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΛΑΚΩΝΙΑ (μετάλ.)	έτ. «Άττικα»	60	14431	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. δι' 'Ατλαντικόν
ΛΑΚΩΝΙΑ (λάινερ)	(Εγκρή Λάινη)	30	20314	έφθ. Νεάπολιν 9 'Απρ.
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Ινταστόριελ Μαρίν»	43	8466	άνεχ. Φρίποστ (Μπαχ) 2 'Απρ. διὰ Μορπίλ
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	όργει Ζεεπρούγκη ἀπὸ 17 Δεκ.
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάρο»	43	7084	άρνει Αμπελάκη
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Πρωτεύες»	43	7229	άνεχ. Χαλκίδα ἀπὸ 20 'Ιουλ. 1962
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντισιαύτε»	63	10515	έφθ. Σπάτλ 31 Μαρτ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	όργει Κυνδούσουραν ἀπὸ 10 Φεβ.
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	56	10048	άνεχ. Ν. Υόδκην 6 'Απρ. διὰ Γδύνιαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	άρνει Αμπούριον ἀπὸ 25 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	(Μιχαλίνη) Α.Ε.	43	7176	έφθ. Ελλεσερ Πόρτ 5 'Απρ.
ΛΗΤΟ (δ.)	έτ. Γιουνάιτεντ Κρόδη»	53	12577	άνεχ. Εις Τανόύρα 21 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΛΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλούκα»	44	1723	έφθ. Βενετίαν 6 'Απρ.
ΛΙΔΗ	έτ. «Αργώ»	11	1459	άρνει Αμπελάκη ἀπὸ 7 Σεπτ. 1960
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. Κ. Μιχάλου	43	7291	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριψη»	44	7286	άρνει Αμπελάκη ἀπὸ 15 'Ιαν.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εἰς μεταφοράς Μεσονείου
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ.
ΛΟΓΓΙΝΑ	έτ. «Ριό Αζόύλη»	44	8536	έφθ. Σάντος 3 'Απρ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	έφθ. Καλκούταν 1 'Απρ.
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν»	43	8395	διῆλθε Παναμά 18 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Μανδράκι»	28	2288	διῆλθε Τόκιο 2 'Απρ.
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόδια»	57	7583	διῆλθε Παναμά 7 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μοροσέάνο»	58	27462	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μονοδία»	60	13742	άνεχ. Περο. Κόλπον 3 'Απρ. διὰ Νιγκάτα
ΜΑΝΙΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΜΑΝΙΑΝΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολιμέντο»	53	11276	έφθ. Αυδέρσαν 6 'Απο.
ΜΑΡΓΑΚΑΝΑ	έτ. «Μοροσέάνο»	48	1305	άνεχ. Πόρτ Αθρούρ 27 Μαρτ. διαταγάς)
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιον	55	8526	άνεχ. Κόλλουντημποργκ 29 Μαρτ. διὰ Καλαίπεντα
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μάντω»	30	1041	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ) 12 Μαρτ. διὰ Χαβάναν
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Γιουρόπα»	43	14752	διῆλθε Παναμά 6 'Απρ. διὰ Λονδίνον
ΜΑΡΑ	έτ. «Μάρφα»	34	4162	όργει Αργοστόλι ἀπὸ 7 Αύγ. 1962
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	άνεχ. Χάρην 31 Μαρτ. διὰ Σάντος
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	άνεχ. Μπάροι 3 'Απρ. διὰ Γενόβαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ	έτ. «Τρανσόπορτεσιον»	43	7238	άνεχ. Κάρδαρ 1 'Απρ. διὰ Σουέζ
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Πλαστόνι»	41	5294	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ) 12 Μαρτ. διὰ Χαβάναν
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	όργει Χαροκόπειον 24 Μαρτ. διὰ Βρέμην
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Μπραμπλί»	40	886	άνεχ. Πέραμοι 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Πάσοντα»	44	7219	άνεχ. Τζιμπούτι 2 'Απρ. διὰ Σουέζ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μίχαπλη»	43	7217	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7134	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ) 12 Μαρτ. διὰ Χαβάναν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανούστα»	57	10314	ό

ΜΑΡΠΙΝΑ	N. Γκούμας	44	2817	διπλήθε Κων) πολιν 29 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	άργει Σεπτεμβρίους από 9 'Οκτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθέρσοαλ»	55	9125	άνεχ. Αντεν 28 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.)	'Ιω. Λάτος	52	11197	άνεχ. Ουντεβάλλα 27 Μαρτ. διά Κύπρον
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Αντεν 6 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άρδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άργει Χαλκίδα από 5 Νοεμ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνβια»	57	8906	έφθ. Βαυπόλα 31 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρσλάγκα»	55	7471	έφθ. Τονικομαλλί 30 Μαρτ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλμα»	43	7282	άνεχ. Χαδόναν 23 Μαρτ. διά Καρντένας
ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	άργει Γένοβαν από 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοτάν»	57	9168	άνεχ. Φρημάντλ 5 'Απρ. δι' 'Αλβανίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης-Παπαζούγλου	16	2081	διπλήθε Κων) πολιν 27 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΕΛΑΤΕΜΗ	έτ. «Γιουνιθέρσερ Τράμπ	42	7262	έφθ. Μιζουσίμα 3 'Απρ.
ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βισταμάρες»	43	8433	έφθ. Ροζάριο 29 Μαρτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Λίτζιαν Φράιτ»	60	14391	άνεχ. Ναυγκαγιά 30 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστον ντε Μάρφιλ»	62	10200	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	7203	άνεχ. Σάντος από 18 Φεβρ. διά Μακάου
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Λός - Αντζελες 23 Μαρτ. διά Κόμπη
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτος	39	1552	διπλήθε Κων) πολιν 26 Μαρτ. διά Βάρναν
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7216	άνεχ. Μπάρι 28 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής και Σία	33	1503	έφθ. Πειραιά 5 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Λαβέρα»	56	8046	έφθ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 31 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Οσέανικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7375	άργει Σεπτεμβρίους από 20 Σεπτ.
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	Μιχ. Π. "Αγγελος	41	7084	διπλήθε Φλώοιγκ 4 'Απρ. διά Κίναν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έλληπνική έταιρια	45	974	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	έφθ. Σανκάν 31 Μαρτ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Ελέκερπιερς»	44	7190	έφθ. Νοβρωσικην 2 'Απρ. (δι' 'Αγγλιαν)
ΜΠΙΛΙ	έτ. «Βετακρύζ»	44	7289	άργει Αμπελάκι από 9 'Ιαν. 1962
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Παν - Οσέαν»	36	5275	έφθ. Φοπάρουν 29 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10191	άνεχ. Γένοβαν 24 Μαρτ. διά Μη. "Αύρες
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Έλλην. Γραμ. Ν. Άμερ. Θ. Παπαδημητρίου	34	2709	έφθ. Ντακάρ 7 'Απρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	47	9957	άνεχ. Τζιμπουτί 4 'Απρ. διά Καλκούτταν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	57	9345	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
NANTIN	'Ιω. Δράκος	44	13152	εἰς Ταμπικ 5 'Απρ.
NATA	έτ. Πανοεάνικα	43	2854	διπλήθε Παναμά όπο 28 Φεβρ. διά Ναυκασάκι
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμυλας»	44	7247	άνεχ. Ρόττερνταν όπο 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Σουέζ 3 'Απρ.
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Σκαραμακνών όπο 16 Μαΐου 1962
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσόπειρα»	54	7068	έφθ. Πειραιά 3 'Απρ.
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηπλίας κλπ.	37	5205	άργει Κυνόσουραν όπο 21 'Ιουλ. 1962
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	38	1420	διπλήθε Κων) πολιν 4 'Απρ. δι' 'Οδησσόν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετολ.)	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. Μπεράριαν 3 'Απρ.
ΝΙΚΟΔΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1361	έφθ. Αμβρεάριαν 3 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Άσσομιώ»	44	7255	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. Φραγκιότα	44	7479	διπλήθε Σουέζ 17 Μαρτ. διά Βαυπόλα
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7230	άργει Πειραιά από 17 Μαΐου 1962
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ.	έτ. «Φοινίζ»	37	12500	εἰς Πειραιά από 27 Αύγ. 1962 (έπισκευαι)
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς 'Επιφανειάδης	43	7176	εἰς Όδσσον από 20 'Ιουλ. 1962
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	σδ. Σιτίνα	43	7244	άργει Κυνόσουραν όπο 13 Σεπτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Φοκοχάμαν 5 'Απρ. διά Βανκούθερ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Φρημάντλ 28 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφίλον»	58	6279	έφθ. Αάσοχον 4 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. «Φραγκίστα	44	7198	Ιδε : «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.», ώς μετωνυμάσθη
ΝΙΜΟΣ	Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	28651	άργει Κυνόσουραν όπο 24 Φεβρ. 1962
ΝΙΝΗ	έτ. «Οσέανικα»	42	7248	έφθ. Ν. Όρλεανην 31 Μαρτ.
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνεχ. Χούστον 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΑ	'Αντ. Παπαδάκης	60	10235	άνεχ. Νιού Χάφεν 20 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΟ ΒΑΤΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλμύρα»	57	10904	έφθ. Σαντος 2 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλμύρα»	56	12723	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 3 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Πάρντο»	60	9341	άνεχ. Ραγγούν 27 Μαρτ. δι' 'Οδσσον
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	12390	άνεχ. Ράς Τανόύρα 5 'Απρ. δι' Αύστραλιαν
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πάρντο»	59	8630	άνεχ. Πόρτ Αθηνών 30 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντο»	58	8639	έφθ. Αυδούδον 29 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΣΣΕΣ	έτ. «Παιωνία»	52	3964	άνεχ. Αμπελάκι από 23 'Ιαν. 1962
ΝΟΡΟ ΠΕΙΤΖ	έτ. «Καλαφάτη»	63	6200	εἰς Ισπανίαν, ύπο συμπληρώσιν
ΝΟΡΟ ΠΟΥΟΥΑ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Γένοβαν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Φούπορτ (Μπακ.) 2 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΟ ΧΑΤΙΝΕΣ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Τσάολεστον 29 Μαρτ.
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Άλμα»	52	12556	άνεχ. Βούπορτ (Μπακ.) 3 'Απρ. διά Βούβαν
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 14 Μαρτ. διά Πακιστάν
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Νέστερον»	43	2865	διπλήθε Σουέζ 3 'Απρ. δι' Ερυθρών
ΝΤΙΑ	έτ. «Αρχοντόνος»	59	9030	άνεχ. Μόζι 25 Μαρτ. διά Νιούκαστλ (Ν.Σ.)
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Παναμένα - Ευρόπιαν»	57	9953	άνεχ. Γκλόρηκ 29 Μαρτ. διά Ταρακάν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα»	56	8716	έφθ. Γκλάδοντον 30 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παντόρικ»	44	14150	άργει Χαλκίδα από 20 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Πανιούντερ»	59	9030	άνεχ. Σιγκαπούρην όδδος 25 Μαρτ. διά Μπιλμπάο
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Πανιούντερ»	56	9217	έφθ. Λιδόνον 28 Μαρτ.
ΝΥΜΟΙΑ	έτ. «Πάλατα»	25	996	άνεχ. Βούπορτ (Μπακ.) 20 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Εμπορ. - Εφοπλιοτική	44	7284	άνεχ. Τόκιο 5 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Επνουαΐτη»	49	4663	έφθ. Λαττάκια 31 Μαρτ.
ΟΕΩΝ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Βιρτούδον 29 Μαρτ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	8593	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 'Απρ. διά Πειραιά
ΟΛΓΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διά Βούβαν
ΟΛΓΑ	έτ. «Καριμπούν Ατλάντικ»	60	5960	άργει Σύρον από 3 'Ιουλ. 1962
ΟΛΓΑ	Κ. Γράτος	45	7258	διπλήθε Παναμά 29 Μαρτ. διά Τόκιο
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	έτ. «Μήντης Ήστ»	45	7787	άνεχ. Μπουκάν 3 'Απρ. διά Βορδώ
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	έτ. «Κόδομος»	43	7211	έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Οφ. Μήντης Ήστ»	44	9894	άνεχ. Πενάκην 2 'Απρ. διά Τοούντο
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Οφ. Μήντης Ήστ»	45	7681	άνεχ. Κοκούσα 31 Μαρτ. διά Κεελδόγκ
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άργει Χαλκίδα από 24 'Οκτ.
ΟΡΙΕΝΤ	έτ. «Εστέλλα»	43	7152	άργει Κυνόσουραν όπο 14 'Ιουλ. 1962
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	διπλήθε Νίτον 5 'Απρ. δι' Ευδεν
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ούλτρα»	61	5972	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 'Απρ. διά Γκουανιακίλλ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Χέννονβερ»	44	7251	άργει Κυνόσουραν όπο 10 'Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Σπορίνγκθιλλ»	43	7210	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΔΟΡ	έτ. «Ούλτρα»	56	10120	άνεχ. Μόζι 31 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Μπλού Μπαίν»	43	7194	άνεχ. Κυνόσουραν όπο 26 'Ιουλ. 1962
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	άνεχ. Λός Αντζελες 5 'Απρ. διά Ενεσενάντα
ΟΥΛΑΥΣΣΕΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Γένοβαν 4 'Απρ. διά Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλυσες»	42	8570	άνεχ. Χόμποντος 2 'Απρ. διά Πορτογαλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία Σ.»	49	1987	έφθ. Πότ Σουδάν 2 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΟΣ	ήταναμαϊκή έταιρια	29	2728	άνεχ. Θόδεσ 2 'Απρ. διά Μόντεσαλ
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ούρανός»	42	7150	άργει Χαλκίδα από 8 Αύγ. 1962
ΠΑΙΑΝ ΠΑΙΤΖ (δ.)	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	έφθ. Λόθ οδδος 2 'Απρ.
ΠΑΙΜΙΤ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Αχαλούντας»	45	3929	άνεχ. Χαδάνα 4 'Απρ. διά Βαλπαραίσο
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Ελλενικ Σιππιγκ»	43	8474	άνεχ. Βιζαγκαπούταν 31 Μαρτ. διά Τορόντο
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τουρινάκης	39	2456	έφθ. Λάρνακα 2 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρε»	56	16250	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	παναμαϊκή έταιρια	24	1352	έφθ. Τεργέστην 2 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Γ. Θουντουλάκης	22	2759	έφθ. Λά Γκουαίρα 23 Μαρτ.
	Α. Καραβίας	43	7176	έφθ. Λά Γκουαίρα 23 Μαρτ.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Γκουνιάντορο»	44	7251	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 8 'Ιουλ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Ακμέ»	57	10720	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 4 'Απρ. διὰ Μπιλμπάο
ΠΑΝΑΓΙΗΤΡΙΑ		έτ. «Βεντούρη»	36	1211	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	ἔφθ. Δουβλίνον 5 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος - X. Πατέρας	43	7176	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 11 Αὔγ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άργει Μπρούζες ἀπὸ 29 Αὔγ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελιάζον»	57	10747	ανεχ. Τζιμπούτι 5 'Απρ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΛΙΚΟΝ		έτ. «Άντριάτικα»	63	30400	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ ναυπηγοῖν
ΠΑΝΑΧΑΤΙΚΟΝ		έτ. «Ζέψυρος»	63	30200	εἰς Ήλισσούκ ἀπὸ 26 Φεβρ.
ΠΑΝΑΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	ανεχ. Λός - Αντζελες 5 'Απρ. διὰ Νεάπολιν
ΠΑΝΟΗΡ (δ.)		έτ. «Λέμαρτο»	54	15841	ἔφθ. Μη. 'Αύρες 5 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.		έτ. «Τρανσοπορτείον»	44	7254	ανεχ. Σαντιένκο 4 'Απρ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΠΑΝΤΑΖΑΣΣΑ		έτ. «Φραγκίστα»	43	7149	ἔφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΠΑΡΑΛΟΣ		έτ. «Πειραιάτη» Ν.Ε.	43	1589	ανεχ. Αμύδεραν 4 'Απρ. διὰ Μπαντάρ Μασούρ
ΠΑΡΗΣ (δ.)		έτ. «Πλανκόρπο»	59	23607	ἔφθ. Αμδύρηγον 5 'Απρ.
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	ἔφθ. Κοατζακάλκος 2 'Απρ.
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Άλόρα»	61	15156	ανεχ. Φορταλέζα 4 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΣΙΩΙΚΕΙ-ΤΟΡ (δ.)		έτ. «Στενάκας»	57	12775	ανεχ. Τακόμα 18 Μαρτ. διὰ Πουσάν
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιασεντούρα»	57	10046	διπλήθε Βιβραλάτρ 5 'Απρ. διὰ Λονδίνον
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	ἔφθ. Φρομάντλ 5 'Απρ.
ΠΑΤΡΙΣ (Λαίνερ)		άδ. Χανδρῆ	50	18400	ανεχ. Βρετ. Κολομβίαν 6 'Απρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		έτ. «Ηλίος»	56	9972	ἔφθ. Βανκούμερ 6 'Απρ.
ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Οθερος Θρά τερ»	61	11767	διπλήθε Παναμᾶ 23 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	ανεχ. Μπαντάρ Μασούρ 4 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		έτ. Βεργυτῆ	43	7176	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 14 Αὔγ. 1962
ΠΕΝΤΕΑΗ (δ.)		έτ. «Γιανκόρπομπο»	59	23601	ανεχ. Μουρόραν 23 Μαρτ. διὰ Πέρο. Κόλπον
ΠΕΝΤΕΑΗ II		έτ. «Κέρο Γκουάκα»	43	7144	άργει Άμπελάκι ἀπὸ 9 Αὔγ. 1962
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	ανεχ. Γλασκώνην 6 'Απρ. διὰ Θιλαδέλφειαν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	ανεχ. Ντώρμαν 4 'Απρ. δι' Αγγλιαν
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ		έτ. «Μονρόδια»	60	8962	ανεχ. Κολόμπο 31 Μαρτ. διὰ Κέππη Τάουν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ		έτ. «Μονρόδια»	58	8692	ἔφθ. Μασσάλιαν 31 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ		έτ. «Μονρόδια»	58	8692	ἔφθ. Ναγκόγια 4 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΣΗ		έτ. «Μονρόδια»	57	8119	ἔφθ. Αστόρια 3 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		Νικ. Λιθανός	62	10025	ἔφθ. Σέτταν 4 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ		έτ. «Μονρόδια»	60	8693	ανεχ. Αύγουστον 29 Μαρτ. διὰ Σαντιάγκο
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	διπλήθε Σουέζ 5 'Απρ. διὰ Νταρμάου
ΠΕΡΣΙΑΝ ΘΕΡΤΟΥΟΥΖΙ		έτ. «Κάνοπους»	56	15852	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 16 Αὔγ. 1962
ΠΕΤΡΟΣ		έτ. «Γουλανδρῆ	45	7698	ανεχ. Σιδένευ 18 Μαρτ. διὰ Χοινκάνκ
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Μαροσεάνο»	44	6422	διπλήθε Παναμᾶ ἀπὸ 16 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Παλιζάντα»	58	23607	διπλήθε Βιβραλάτρ 6 'Απρ. διὰ Φάουλυ
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)		έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διπλήθε Παναμᾶ ἀπὸ 16 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Πινελόποντ»	45	6712	ανεχ. Ντώρμαν 29 Μαρτ. διὰ Πολωνίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Τορκούδατο»	61	10072	διπλήθε Παναμᾶ 19 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		N. Βερνίκος - Εὐγενίδης	41	3307	ἔφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΠΗΤΕΡ Α.		Ίω. Γ. Λιθανός	61	13379	ανεχ. Φιλιππίνες 19 Μαρτ. δι' Ην. Πολιτείας
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρισα» κλπ.	54	6154	ἔφθ. Ν. Ορλεάνην 30 Μαρτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	ανεχ. Σηταλ 24 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΛΕΙΟΝ (δ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόσσ»	53	12513	ανεχ. Μίλφορντ Χαφέν 3 'Απρ. διὰ Πέρο. Κόλπον
ΠΛΕΙΤ ΕΞΩΠΤΕΡ		Στρ. 'Ανδρεάδης	44	7185	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 30 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΚΑΙΠΠΕΡ		έτ. «Ποντόποδρος»	54	6320	ανεχ. Λίθερουλ 4 'Απρ. διὰ Μπ. Αύρες
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Μορέλος»	44	7203	ανεχ. Λονδίνον 4 'Απρ. διὰ Στεττίνον
ΠΟΛΑ II		έτ. «Ποντόποδρος»	51	967	ανεχ. Βιρυττών 22 Μαρτ. διὰ Βεγγάζην
ΠΟΛΑΡΙΣ		M. Πυλαρίδης	58	9603	ανεχ. Κιουρασάον 30 Μαρτ. διὰ Νότ. Αφρικήν
ΠΟΛΙ		έτ. «Μαρλίντο»	54	8825	ανεχ. Μουρόραν 4 'Απρ. διὰ Χακοδάτην
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Παναμάς»	43	7258	διπλήθε Κων) πολιν 2 'Απρ. διὰ Νοθορωσιόκν
ΠΟΛΛΟΥΞ		έτ. «Σκίρρων»	61	9956	ἔφθ. Ναγκόγια 2 'Απρ.
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Προσπερίτη»	43	7122	άργει Πειραιά ἀπὸ 14 Αὔγ. 1962
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Γέκμπαλς»	45	7159	ανεχ. Πειραιά 7 'Απρ. διὰ Βαρκελώνην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλάντα»	57	9797	ανεχ. Μαρμόγκουάρο 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		Στρ. «Ανδρεάδης	43	17000	ἔφθ. N. Ορλεάνην 4 'Απρ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ποντόποδρος»	56	7213	έφθ. Βανκούθερ 2 'Απρ.
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Μορέλος»	43	7284	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 9 'Ιουλ. 1962
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ		έτ. «Πορτοράφτη	43	8394	άνεχ. Ίλοϊλα 22 Μαρτ. διὰ Παναμᾶ
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ. «Πρόβιντενς»	48	11173	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Νόρδερν»	54	16210	ανεχ. Ράς Τανόύρα 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΜΑΝ		έτ. «Σάδονθερν»	43	7277	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 31 'Οκτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσοσεανίκα»	58	10996	ανεχ. Κόμπης 29 Μαρτ. διὰ Βανκούθερ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		έτ. «Προποντίς»	43	7127	άργει Σύρον ἀπὸ 18 'Ιουλ. 1962
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Γουεστ Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Αυδούργον 3 'Απρ. διὰ Ληθ
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Άλλαρις»	55	16718	άνεχ. Σάντος 29 Μαρτ. διὰ Μ. Θάλασσαν
ΠΡΩΤΟΝ		Ίω. Θεοδωράκοπουλος	60	18889	ανεχ. Μπουζί 27 Μαρτ. διὰ Ρίο Ιανείρο
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	ἔφθ. Μη. Αύρες 30 Μαρτ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	21	1515	διπλήθε Κων) πολιν ἀπὸ 6 Μαρτ. δι' Οδησσόν
ΠΥΘΕΑΣ		έτ. «Άρμονια»	43	7176	άνεχ. Χαυπτον 20 Μαρτ. διὰ Μη. Αύρες
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 11 Σεπτ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαμιά»	38	5910	έφθ. Χαθάνναν 22 Μαρτ.
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στροδίλι»	43	7138	διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΕΑ		έτ. «Τρίων»	44	7153	άργει Χαλκίδη ἀπὸ 28 'Οκτ.
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 28 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Κύαρος»	44	7229	έφθ. Σάντος 19 Μαρτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Μοντελέοντις»	44	7131	έφθ. Χιρά 29 Μαρτ.
ΡΙΤΑ		Υιοί Σιγάλα	25	1412	άργει Αυπελάκι ἀπὸ 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΩΝΕ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	αρεψει Αυπελάκι ἀπὸ 4 'Ιουλ. 1962
ΡΟΓΩ		έτ. «Αγιολάνκο»	44	7239	έφθ. Τόκιο 31 Μαρτ.
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Φασαγκούνταν 6 'Απρ. δι' Αλ) δρειαν
ΡΟΥΘΗΝ		έτ. «Ρούθην	37	2348	έφθ. Λειζέρδε 2 'Απρ.
ΡΟΥΛΑ		Μιχ. Καρογέωργης	33	6850	άνεχ. Τζιμπούτι 29 Μαρτ. διὰ N. Υόρκην
ΡΥΩΜΟΣ		έτ. «Κυκλάδες»	57	10316	έφθ. Σάντος 5 'Απρ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Ράς Τανόύρα 2 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		άδ. Αγγελάκην και Σιά	47	2257	έφθ. Αλ) δρειαν 31 Μαρτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		έτ. «Μαριρά»	40	6992	άνεχ. Σφαδ. 15 Μαρτ. διὰ Ρίο Γκράντες
ΣΑΜΑΡΕΙΤΣ		Υιοί Δ. Ιγνύλεον	43	7268	έφθ. Αυδέραον 29 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Σάν Παντελεήμωνη»	44	7282	άργει Αυπελάκι ἀπὸ 7 'Ιουλ. 1962
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		έτ. «Μερκαντίε»	50	11313	άνεχ. Αμοτεράντη 25 Μαρτ. διὰ Καραϊβικήν
ΣΑΝ ΣΤΕΑΝΟΔΑ (δ.)		παναμαϊκή έταιρια	63	14500	εἰς Ισπανίαν, ὑπὸ συμπληρώσιν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεχ. Βανκούθερ 29 Μαρτ. διὰ θιλαδέλφειαν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ		έτ. «Μαριτάιη Τράνσοπορτ»	36	1151	άνεχ. Σαίν Λουι (Ροδανού) 31 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ		Υιών. Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Πούλο Μουκούν 30 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		έτ. Καλαφάτη	63	6200	εἰς Ισπανίαν, ὑπὸ συμπληρώσιν
ΣΑΟΥΓΟ ΠΟΟΥΔΑ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	διπλήθε Μπρόμπουτελ ἀπὸ 29 Δεκ. διὰ Στεττίνον
ΣΑΡΩΝΙΣ		Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Σιενφούεγκος 15 Μαρτ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		έτ. «Δίδω»	43	7239	άνεχ. Σιενφούεγκος 28 Μαρτ. διὰ Μ. Θάλασσαν
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Κάνοπους»	55	16241	διπλήθε Τζιμπούτι 5 'Απρ. διὰ Βορμάνην
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13753	έφθ. Γκότεμπουρκ 3 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3500	έφθ. Α' οπόρια 25 Μαρτ.
ΣΕΙΡΙΦΟΣ		έτ. «Βιοταμάρες»	43	8501	έφθ. Σαλαδόρε 2 'Απρ.
ΣΕΙΡΑΙ		Σ. Σικιαρίδης	43	7275	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διὰ Δάντοις
ΣΙΜΟΣ		N. Βερνίκος - Εύγενιδης	62	3097	άνεχ. Μπανιόλι 6 'Απρ. διὰ Δάντοις
ΣΙΟΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13752	άνεχ. Μπανιόλι 6 'Απρ. διὰ Δάντοις
ΣΙΘΟΝΟΣ		έτ. «Βικαλδάρο»	44	6725	άργει Πειραιά ἀπὸ 5 Αὔγ. 1962
ΣΚΙΑΔΟΣ		έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	άργει Ρίβερ Μπλακγουστερ ἀπὸ 5 Νοεμ.
ΣΚΙΑΔΟΣ		έτ. «Τάινκερ»	62	28390	διπλήθε Παναμᾶ 1 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΝΙΚ		έτ. «Αλλάδατρος»	44	7176	άργει Σύρον ἀπὸ 3 Αὔγ. 1962
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II		έτ. «Σούνιον»	56	10692	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.
ΣΟΥΝΙΩΤΗΣ		έτ. «Καμαρόν»	18	849	έφθ. Όδησον 9 'Απρ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Μάριντρολ»	50	1517	

ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ. «Εξέλισιορ»	57	10739	άνεκ. Λόδς "Αντζελες 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΕΤΣΑΙ		έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άργει Σεεμπρούγκε από 22 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		Ίω	26	5648	διπλής (Κων) πολιν 14 Μαρτ. διά "Οδησόν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		«Σουαρέζ»	59	10801	έφθ. Πόρτ "Αλμέριν 7 Απρ. (διά Μόδι)
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον»	56	8789	άνεκ. Καλκούτταν 30 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Πόρτ "Αλμέριν 5 Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	άργει Σύρον από 10 Απρ. 1962
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		Σ. «Ελευθερίδης	49	8630	άνεκ. Πειραιά 2 Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Τρανσόπασιφικα»	43	7255	άργει φούρκερο από 8 'Ιουλ. 1962
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		έτ. «Στροβίλι»	43	7167	άνεκ. Πειραιά 21 Μαρτ. διά Χερωώνα
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		όδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεκ. Χαρδάνια 12 Μαρτ. διά Ματανζας
ΣΥΠΡΙΑΝ MENT		«Γιουν. Μαρ. Εντερπράϊζ»	52	2073	έφθ. Λαπτάκια 1 Απρ.
ΣΥΡΑ		έτ. «Σύρα»	43	8634	άνεκ. Σάντος 3 Απρ. διά Πόρτο "Αλλέγκρε
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	άργει Σύρον από 9 'Ιουλιον 1962
ΤΑΝΑΓ'Σ		έτ. «Τρακάνα»	59	2847	έφθ. Καιρίν 4 Απρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		Μιχ. Καραγγήρης	31	3991	διπλής Γιβραλτάρ 5 Απρ. διά "Αμδέροαν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανσοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεκ. Σάντος 27 Μαρτ. διά "Αρούμπαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τσάταμ»	44	7184	έφθ. Ν. Όρλεάνην 26 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ		Ιράνιαν Λόδη	45	7640	διπλής Γιβραλτάρ 7 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	διπλής (Κων) πολιν 31 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία Ι. Χανδρη	43	10448	έφθ. Γένοβαν 5 Απρ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άργει Πειραιά από 18 'Απρ. 1962
ΤΗΝΟΣ		έτ. «Ντέλ. "Εστε»	44	7139	άργει Κυνόσουραν από 2 'Ιουλ. 1962
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Ντέρνα»	39	5270	εις Ούντεβάλλα, υπό παραλαθήν
ΤΙΝΑ		έτ. «Ολιαστιμ»	42	7362	εις θέσιν 16 Β. – 117.53 Α. 'Απρ. 2 διά Κίναν
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανσοπατοϊκικ»	56	2863	άνεκ. Πειραιά 8 Απρ. διά Κων) πολιν
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)		έτ. «Τρανσοπετρόλ»	30	9243	άργει Κυνόσουραν από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έλληνικά συμφέροντα	49	1366	εις δρόμον "Αγ. Γεωργίου από 6 Μαρτ.
ΤΡΙΚΕΡΙ		Ίω. Αύγερινος κλπ.	44	7247	άνεκ. Αιμέρεαν 21 Μαρτ. διά Τζάκονθιλλ
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Φιντελίτιου»	57	10493	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 21 Μαρτ. διά Σάντος
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)		έτ. «Τρόπικα»	54	12131	άνεκ. Γιανέσιαν 18 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ		όδ. Γράτσοι	44	7207	άνεκ. Ν. Υόρκην 31 Μαρτ. διά Λά Σείμπα
ΥΔΑΡΙΟΣ III		Γ. και Χ. Καλαφάτης	62	6202	διπλής διπλής Αν. Βικέντιουν 31 Μαρτ. διά Κόρκ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		Βέριτας Α.Ν.Ε.	38	5239	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Απρ.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ		έτ. «Μαραθών»	43	8587	άνεκ. Τζιμπουτή 26 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Ανατολή»	41	7195	διπλής Σουέζ 31 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΕΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	έφθ. Ρίο "Ιανέρο 6 Απρ.
ΦΑΙΑΣ		ΔΠ. Κόμετ	43	15005	άνεκ. Γιαδάταν 17 Μαρτ. διά Μασίνλοκ
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Λάνοερ»	45	15574	άνεκ. Γιακοχάμαν 26 Μαρτ. διά Καράτοι
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	άργει Κυνόσουραν από 21 'Ιουλ. 1962
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Σάν. Πέντρο»	43	7132	διπλής Παναμά 3 'Απρ. διά "Ατλαντικόν
ΦΑΝΜΑΡ		Υιών Π. Γουλανδρή	60	13997	έφθ. Μόζι 2 'Απρ.
ΦΑΡΟΣ		έτ. «Μπλάσιος»	42	7243	άνεκ. Ντινέριαν 31 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΦΑΩΡΑ Μ.		έτ. «Μέξ»	44	15579	άνεκ. Αντεν από 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	άργει Κυνόσουραν από 11 Αύγ. 1962
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	έφθ. Βενετίαν 25 Μαρτ.
ΦΟΙΝΙΣ (δεξ.)		έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		Στεφ. Διφωνής	45	10548	άνεκ. Χαμπτον ρόδις 1 'Απρ. διά "Ιαπωνίαν
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		έτ. «Άλδρα»	60	13993	διπλής Παναμά 28 Μαρτ. διά "Ιαπωνίαν
ΦΡΥΓΙΑ		ΔΠ. Σελένην	44	15020	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΦΡΥΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Ελ-Μέξ»	38	1230	άνεκ. Αλγερίουν 4 'Απρ. διά "Αλικάντε
ΦΩΣ		Ζαχάρης – Βασιλίας	47	1106	άργει Χαλκίδης από 25 Νοεμ.
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Λαιμπίρισιν»	43	7152	έφθ. Πικοκόχαμαν 31 Μαρτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ		έτ. «Φιντελίτιου»	57	10493	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 29 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	άνεκ. Παναμά 19 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		όδ. Ζαχάρης, Βασιλίας κλπ.	13	1282	έφθ. Ριγέκαν 3 'Απρ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Κάσσας» Α.Ε.	45	7240	έφθ. Γένοβαν 5 'Απρ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άκμη»	60	9319	διπλής Παναμά 26 Μαρτ. διά "Ιταλίαν
ΧΑΡΡΙΕΡ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεκ. Γκόττεμπουργκ 29 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		έτ. «Μπάχικη Σαλίνας»	43	7030	διπλής Παναμά 19 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΧΕΛΓΚΑ ΣΜΙΟ		έτ. «Οσες Κάργκο»	56	10735	έφθ. Ριγέκαν 3 'Απρ.
ΧΙΟΣ		έτ. «Πολυντόρα»	45	2089	έφθ. Βρέστον 4 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	διπλής Παναμά 26 Μαρτ. διά Βομβάν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΧΙΟΝ (δ.)		Κ. Μιχαήλ και Σία	44	1752	άνεκ. Παναμά 2 Απρ. διά "Ιαπωνίαν
ΧΗΡΤΑΚΗΣ		έτ. «Παιονιρέζ Σίπηνγκ»	53	8458	διπλής Παναμά 19 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		έτ. «Μάγια»	54	16193	έφθ. Ριγέκαν 3 'Απρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ. «Ντός Ερμάνος»	42	2865	έφθ. Κάρδιφ 23 Μαρτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		όδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	άργει Καλαμάτα από 30 Σεπτ.
ΨΑΡΑ		έτ. «Σέντντραλ»	43	7281	άνεκ. Αλμποργκ 6 'Απρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΨΑΡΑ		Π. Ποντικός – Ζ. Λαιμός	49	7526	άνεκ. Πειραιά 1 Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΩΚΕΑΝΙΣ		έλληνικη έταιρια	25	958	έφθ. Ριγέκαν 5 'Απρ.
		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει Κυνόσουραν από 26 Μαΐου 1962
		έτ. «Σαμπινάλα»	42	7175	

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτις»	42	7259	άνεκ. Πειραιά 9 'Απρ. διά Κων) πολιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα 'Αγγελικο»	21	1173	άργει Χαρρούτης από 1 'Ιουλ. 1962
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθιλλά»	44	7261	άνεκ. Σαδάννα 6 'Απρ. διά "Αλμπανυ (Ν.Σ.)
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλία»	45	7132	άνεκ. Βρέστον 31 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεκ. Τρινινταν 1 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδιλοι»	43	7238	άνεκ. Σπετζία 2 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	άνεκ. Πειραιά 9 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσιέλο»	24	1988	άνεκ. Κέπη Τάουν 31 Μαρτ διά Σιγκαπούρων
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	έφθ. Σαδάνα 30 Μαρτ.
ΑΓΓΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στράσσα»	16	1653	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 3 'Απρ. διά Βομβάν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Άγκνα»	41	7082	διπλής Παναμά 2 'Απρ. διά "Ιαπωνίαν
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεκ. Σερεπάντζαν 3 Σεπτ.
ΑΖΟΥΡΟ		έτ. «Βότα»	57	20797	άνεκ. Βρέστον 2 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζουνέρο»	44	7176	άνεκ. Βηρυττόν 2 'Απρ. διά Λαττάκιαν
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη»	49	3484	διπλής Πιουλό Σαμπου 4 'Απρ. διά Βαμπόα
ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.)		έτ. «Αθάμες»	41	4729	έφθ. Μπρεμερχάφεν 5 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικο»	54	18784	διπλής Παναμά από 10 Μαρτ. διά "Απω Ανατολήν
ΑΓΙΓΝΑ (λ.)		έτ. «Εσσειδόνην»	43	7256	άργει Κουνσόραν από 8 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑΝΤΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινοσουλάρη»	44	4991	άνεκ. Μανιλά 5 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑΝΤΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανά Ζοζέ»	45	7285	έφθ. Οζάκαν 16 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑΝΤΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Χαρρούτης από 1 Νοεμ.
ΑΓΚΤΙΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Άκτινα»	44	7254	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 28 Μαρτ. διά Κούβαν
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔΕ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ονάσης	54	29440	άνεκ. Χαρρούτης από 31 Αύγ. 1962
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρουσι»	43	6989	άργει Κουνσόραν από 24 Σεπτ.
ΑΛΕΞ (παν.)		έτ. «Ριταλές»	25	2323	άργει Ράτανόρα 6 'Απρ. διά Αντοράλιαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίρισιν»	56	20926	άνεκ. Κωνσόραν 1 'Απρ. διά Βεντρί
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K.		έτ. «Σάντα Νικόλα»	43	2908	άνεκ. Μένο Σαούδ 1 'Απρ. διά Ντελάγουναρ Σίτου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	έφθ. Βοστόνη 3 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρισ»	44	7215	άνεκ. Σάντος 29 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΑΛΚΗΣ (Λιθ.)		έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066	άργει Χαρρούτης από 31 Αύγ. 1962
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κουνσόραν από 24 Σεπτ.
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άργει Μένο Σαούδ 1 'Απρ. διά Βρέμπνην
ΑΛΜΑ (λ.)		έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Βοστόνη 28 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑΝΤΑ (λ.)		έτ. «Πλάμαρ»	43	7167	άνεκ. Μαρ ντελ Πλάτα 31 Μαρτ. διά "Αλγέριον
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7176	διπλής Πορτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Βρέμπνην
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	έφθ. Χαρρούτης από 4 'Απρ.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Άντωνιο»	43	7171	διπλής

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 20 Αὔγ. 1962
ΑΝΑΡΕΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστο Αφρικανή»	56	13262	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 3 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεαν»	55	21075	ἀνεκ. Λιγκαπούρην ρόδες ἀπὸ 9 Μαρτ. διὰ Πέρο Κόλπου
ΑΝΑΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	42	3182	ἀνεκ. Λιοσαΐδην 5 'Απρ. διὰ Χουέλθαν
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανοπους»	57	11973	διπλήθε Παναμά 4 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7206	άργει Μόμπιλ ρόδες 21 Αὔγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤ'ΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 22 Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	ἀνεκ. Κωνστάντζαν 4 'Απρ. διὰ Ταρραγκόνα
ΑΝΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	ἀνεκ. Λόνδινον, ύπο παραλαβήν
ΑΝΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληντοράντο»	57	25441	εἰς Αγ. Φραγκίκον 23 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ - ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	48	11281	ἀνεκ. Πόρτλαντ (Με) 25 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λα Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστο Αφρικανή»	54	6112	εἰς Λονδίνον, ύπο παραλαβήν
ΑΝΝΑ ΛΟΥ-ΙΖΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10505	ἀνεκ. Αγ. Φραγκίκον 23 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	διπλήθε Σουέζ 2 'Απρ. διὰ Σαγκάνη
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτάιμ»	41	7061	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 7 Αὔγ. 1962
ΑΝΤΙΩΝΗ		έτ. «Αντάρες»	44	7126	ἀνεκ. Καράποτ 27 Μαρτ. διὰ Ταϊταγκόκ
ΑΝΤΟΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	15845	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 13 Μαρτ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλάς	48	6259	φίλαδελφειαν 5 'Απρ. διὰ Ν. 'Ορλεάνην
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλλ»	43	7244	έχει Χούκ Κούκ 1 'Απρ. διὰ Βατιόπα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάφα»	44	1589	διπλήθε Σουέζ 2 'Απρ. διὰ Σαγκάνη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	24	4436	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 7 Αὔγ. 1962
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	καράποτ 27 Μαρτ. διὰ Ταϊταγκόκ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απει»	42	6706	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 13 Μαρτ.
ΑΠΕΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. Κατωγεώργης	40	1280	φίλαδελφειαν 5 'Απρ. διὰ Ν. 'Ορλεάνην
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Χούκ Κούκ 1 'Απρ. διὰ Βατιόπα
ΑΡΑΓΚΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν»	42	7176	διπλήθε Φίλαδελφειαν 30 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	άνεκ. Κολόμπο 21 Μαρτ. διὰ Μπελικέρι
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ - Οί»	58	23626	άνεκ. Τζιμπούτι 5 'Απρ. διὰ Βενετίαν
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλει»	19	2395	άνεκ. Περο. Κόλπον 1 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΙΚΑ (Δ.)		έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Γένοβαν 3 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	άνεκ. Λός Αντζελες 2 'Απρ. διὰ Λόγκδιου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7247	διπλήθε Ντόβερ 1 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκυραφούτα»	44	6995	άργει Αμέρεραν 29 Μαρτ. διὰ Κουβέιτ
ΑΡΙΣΤΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφόρες»	38	10277	εἰς Καλούς Λιμένας (Κρήτης) ἀπόθηκη
ΑΡΙΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεκ. Σάφφι 27 Μαρτ. διὰ Ν. 'Ορλεάνην
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	28	1707	έφθ. Τεργέστην 5 'Απρ. (έπισκευαι)
ΑΡΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	έφθ. Γένοβαν 30 Μαρτ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιν»	58	18743	έφθ. Άλιδρειαν 5 'Απρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Δ. Ευθύμιου & Σία	43	7303	άνεκ. Χόκη Κούκ 28 Μαρτ. διὰ Χαιφόγκ
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέροιαλ»	32	3848	άνεκ. Σαβόνα 2 'Απρ. διὰ Κουβέιτ
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοργαία»	37	2409	άνεκ. Μομπάσα 23 Μαρτ. διὰ Μαζίραχ - Αίλαντ
ΑΡΡΟΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοτο»	48	11319	έφθ. Χάμπτον ρόδες 29 Μαρτ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	άνεκ. Λονδίνον 30 Μαρτ. διὰ Καράτοι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	έφθ. Τόκιο 3 'Απρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κύρινθος»	22	1754	άργει Πέραμα ἀπὸ 14 'Ιουν. 1962
ΑΡΧΑΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμη ΣΠ. Τράνσον»	43	7137	άνεκ. Γκράτον 30 Μαρτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουματάλαντικ»	44	7283	έφθ. Οζάκαν 27 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Γκαμπριέλ»	44	7176	διπλήθε Παναμά 4 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημίοι»	43	7129	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 1 Νοεμ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεκ. Περο. Κόλπον 17 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπερίορ»	44	14243	διπλήθε Ζιρβαλάρ 6 'Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίδι»	34	1465	άργει Πέραμα ἀπὸ 27 'Ιουλ. 1962
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόρ»	50	5234	άνεκ. Αντεν ἀπὸ 1 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	άνεκ. Λος Αντζελες 26 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	58	20451	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	49	17094	διπλήθε Σουέζ 5 'Απρ. διὰ Πέρο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΙΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό Τάνκερς»	54	9869	έφθ. Μπωμόντ 19 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	10758	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 'Απρ. διὰ Βανκούθερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	9833	διπλήθε Ζιρβαλάρ 6 'Απρ. διά Λιθερπουλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	57	24831	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 28 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	58	18183	άνεκ. Περο. Κόλπον 3 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	60	18180	έφθ. Χάμπτον ρόδες 5 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	55	12985	άνεκ. Κοατζακόλακος 4 'Απρ. διά Ταμπίκο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	53	11322	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 28 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11248	άνεκ. Βοστώνη 2 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	55	11241	άνεκ. Κιουραράδο 31 Μαρτ. διὰ Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	53	12696	έφθ. Ρίο Ιανείρο 3 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	53	12712	έφθ. Βίλαμπρελειαν 5 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	52	11524	άνεκ. Βίλαμπρελειαν 5 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΤ'ΙΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	56	14839	άνεκ. Βίλιμπρυκτων (Ν.Κ.) 5 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	52	10930	άνεκ. Κοατζακόλακος 5 'Απρ. διά Ταμπίκο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	48	10928	άνεκ. Ν. Υόρκην 27 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	49	10908	άνεκ. Σιγκαπούρη 27 Μαρτ. διά Σουέζ
ΑΤΟΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηντήγουελλα»	44	7125	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδες 4 'Απρ. διά Ρουμανίαν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	43	7257	άνεκ. Πούλιο Μπουκού ρόδες 8 Φεβρ. διά Χογκάου
ΑΧΙΛΛΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέτ»	41	5281	προσπρόσταξε εἰς θεών 38 Β. - 128.36 Α. Μαρτ. 28
ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουμπρέμη»	43	6872	άνεκ. Πέραμα ἀπὸ 10 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν»	44	7192	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 19 Σεπτ.
ΒΑΣΤΡΙΚ	(Δ.)	έτ. «Φίλιοι»	42	6453	άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διά Σουέζ
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι	41	6339	άνεκ. Μένα Αμπτουλλά 26 Μαρτ. διά Κανοκίδα
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	58	26566	άνεκ. Ν. Υόρκην 31 Μαρτ. διά Σαίν Κίττ'
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεκ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νούεντα Βίστα»	57	11623	άνεκ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνι»	56	8638	άνεκ. Λιθερπουλ 2 'Απρ. διά Ντώρμπαν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεκ. Ράς Τανόύρα 4 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	42	7286	έφθ. Σίδηνευ 1 'Απρ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	διπλήθε Παναμά 28 Μαρτ. διά Φουζίκι
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	44	7113	διπλήθε Γιρβαλτάρ 24 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νίμαρ»	44	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 12 Αὔγ. 1962
ΓΕΩΡΓΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ»	45	7253	εἰς Αμέρεραν (έπισκευαι)
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	άνεκ. Αμέρεραν 4 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα ἀπὸ 8 Αὔγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει Πειραιά 1 'Ιουν. 1962
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλα»	54	18790	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεσοτ»	35	5028	άνεκ. Αντεν ἀπὸ 9 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 23 Οκτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιν»	41	5270	έφθ. Ν. Όρλεαν 3 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	έφθ. Πειραιά 4 'Απρ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιολάντα»	40	5550	άνεκ. Κάρδαρ 24 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαβιαν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	διπλήθε Μπρόναμπούτελ 28 Μαρτ. διά Γερύνια

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου	57	25490	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Κίγκ Ούιλλ Μπαιν»	57	26031	έφθ. Σκαραμαγκάν 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Μπιλόκαρ»	43	12805	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 27 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΑΜΠΑΓΝΕΡ	(N.A.T.)	Στ.	Νιάρχου	43	14025	ώνεχ. Χάμπτον ρόδης 1 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Γ. Τρεντίζιον»	44	12853	έφθ. Έμπειρ 3 Απρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	Στ.	Νιάρχος	43	14309	διπλής Λάδεντρη 26 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΔΗΤΖΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλντ Λάτζιον»	43	7244	άργει Κάρδιφ από 4 Απρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλντ Λάκ»	42	7257	άνεχ. Βοστώνην 29 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου	43	7230	διπλής Σουέζ 31 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλντ Τάνκερς»	49	18226	έφθ. Χάμπτον ρόδης 17 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Απόλλων»	43	14500	άνεχ. Φάσουλ 7 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ	(N.A.T.)	Στ.	Νιάρχος	58	20546	έφθ. Περο. Κόλπον 31 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχος	57	27902	άνεχ. Φάσουλ 7 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου	57	20533	έφθ. Περο. Κόλπον 4 Απρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλντ Πίτς»	49	13956	έφθ. Αμβούργον 1 Απρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλντ Σή»	53	12877	άνεχ. Κριστομπαλ 2 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ηοτον»	58	11201	άνεχ. Αμβούργον 2 Απρ. διά Βίκτωριαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ	(N.A.T.)	Στ.	Νιάρχος	43	12793	έφθ. Χάμπτον ρόδης 4 Απρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20165	έφθ. Γκουανιάκιλ 30 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κάρος»	44	12805	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ. διά Χιλήν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πληρωμο)	(N.A.T.)	Στ.	Νιάρχος	58	11200	άνεχ. Βραζιλίαν 4 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25883	διπλής Πόρτ Σαιδ 28 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ.	Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Ν. Ύρκρην 4 Απρ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου	58	10499	άνεχ. Ντώρμπον 28 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Ιντερμάριν»	54	20585	άνεχ. Φάσουλ 7 Απρ. δι' Αμμουαΐτ Μπαιν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΔ	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχος	44	10499	άνεχ. Βακαμάσοο 27 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχος	44	13005	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αφροδίτη»	43	12846	άνεχ. Πειραιά 9 Απρ. διά Τρίπολιν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου	59	9171	έφθ. Μασσαλίαν 16 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ορίενταλ»	52	12703	άνεχ. Φάσουλ 7 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	12705	έλληνικο συμφέροντα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΟΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Απόδιτη»	43	14000	άνεχ. Εισαγγελικάν 10 Μαρτ. διά Χιλήν
ΓΟΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλας»	41	6911	άνεχ. Βραζιλίαν 4 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Γρανικός»	44	7282	εις Σκαραμαγκάν
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Πάλμα»	44	7154	διπλής Κωναράμα πολιν από 21 θερ. διά Κωνοτάντζαν
ΔΕΣΣΟΠΟΙΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Εσεπεράντζα»	44	7207	έφθ. Παλέρμο 25 Μαρτ.
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Γ.	Σιγάλας	29	2935	διπλής Παναμά από 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΛΟΣ ΠΑΓΙΩΝΙΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Δπλας»	44	7259	άνεχ. Νεάπολιν 5 Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μινέρβα»	44	10714	διπλής Πόρτ Σαιδ 28 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αρτεμίσιον»	45	10385	εις Τάραντα από 13 Μαρτ. (μετασκευαί)
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	43	7187	έφθ. Ν. Ύρκρην 7 Απρ.	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	44	7257	άνεχ. Πειραιά 12 Απρ. διά Κούθαν	
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπάκια Σαλίνα»	43	7260	εις Μόμπιλ, υπό παραλαβήν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκόλφο»	44	7264	διπλής Παναμά 4 Απρ. διά Ναγκόγια
ΔΡΕΠΑΝΟΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Άλτα»	45	12813	άνεχ. Είβονμάρσο 14 Μαρτ. διά Πόρτ Αρθουρ
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γρηγορούνο»	42	2757	άνεχ. Μορμουγάκο 6 Απρ. δι' Ολλανδίαν
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Δωρίευς»	58	6331	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Απρ. διά Στεττίνον
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Δωρίς»	54	6042	έφθ. Ν. Ορλεάνην 4 Απρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουολντούσιν»	43	7031	άργει Κυνόσουραν από 25 Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ (Ν. Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Πούντα Άρενας»	29	6941	άνεχ. Αλγερίον 4 Απρ. (διαταγάς)
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΔΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπλεσίγκη»	42	7210	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Απρ. διά Κίναν
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ.	«Άντ. Π. Στεφάνου»	43	7261	άργει Σύρον από 29 Μαΐου 1962
ΕΙΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Μαρίνα»	37	5452	διπλής Μπρόδουπτελ 1 Απρ. διά Στεττίνον
ΕΙΛΕΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Καρυκοένα Ιντερνάδο»	22	1953	έφθ. Τερέσοντα 13 Μαρτ.
ΕΙΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αράγκουα»	38	5500	έφθ. Κόρκ 22 Μαρτ.
ΕΙΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	Παπαχροποτίδη	58	13066	άνεχ. Πειραιά 5 Απρ. διά Λάδεντρην
ΕΛΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φάραλλον»	52	11680	διπλής Ντόθερ 4 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΕΛΛΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρέρας»	43	2878	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Απρ. διά Μεσόγειον
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρποέζα»	44	7051	άργει Χαλκίδα από 8 Σεπτ.
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελλήποντοντος»	44	7189	άργει Σύρον από 9 Ιουν. 1962
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Πάλμαρ»	35	4963	άνεχ. Τζιμπούτη 15 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΕΝΩΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ενωσίσι»	43	7162	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 Μαρτ. διά Χιέρρο
ΕΠΙΚ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ερκουλεσ»	58	17749	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Ζοέ»	43	7272	άργει Κυνόσουραν από 8 Αύγ. 1962
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάστερ»	42	7140	προσήρχασ πληποίον Σίλε (Μ. Θαλάσσης) 3 Απρ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Στάρ»	26	3410	άνεχ. Σύρον από 29 Μαΐου 1962
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Παναγία»	42	2720	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Απρ. διά Γδύνιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Λέανδρος»	19	3858	διπλής Μπρόδουπτελ 1 Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΥΑΝΑΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρφουέντε»	29	4248	έφθ. Μόρφου Μπαιν 30 Μαρτ.
ΕΥΕΓΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεανί»	42	6975	έφθ. Μη. Αύρες 29 Μαρτ.
ΕΥΕΓΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλαντικός Όιλ»	54	18730	έφθ. Σαλαβόρ 5 Απρ.
ΕΥΕΓΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	διπλής Τζιμπούτη 2 Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Εύκρισια»	59	9003	έφθ. Αμβούργον 2 Απρ.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Μπράζιλιο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΦΕΖΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φρέμαρ»	49	17613	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 19 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΖΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βήτα»	43	7273	έφθ. Λίβερπουλ 25 Μαρτ.
ΖΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Οινούσαι»	37	1917	άνεχ. Πειραιά 12 Απρ. διά Ρίγαν
ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρέγιες»	30	1569	έφθ. Λός Αντζελες 22 Μαρτ.
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρίο Παλμέα»	45	14418	άνεχ. Πόρτ Αιανέριο 16 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Αμερίσαον 15 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλμπερτα»	43	7180	άνεχ. Τάιν 6 Απρ. διά Λοντόντερρου
ΗΣΤΙΠΟΡΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Επιμπορτ»	37	1166	άργει Μπέρρε «Αίλαντ» από 4 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γρανσατλαντικά»	44	7260	έφθ. Μη. Αύρες 6 Απρ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρλήπαρ»	44	7194	άνεχ. Ροζάριο 4 Απρ. διά Μεσόγειον
ΘΩΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άρμαντόρα»	42	6997	έφθ. Τοπταγκόκ ρόδης 27 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πουάρκα»	45	7252	άργει Κυνόσουραν από 24 Ιουλ. 1962
ΙΑΕΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Άταλάντα»	38	6529	άνεχ. Κιουρασό 25 Μαρτ. (διαταγάς)
ΙΑΕΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Φιαντόρα»	45	7255	άνεχ. Κιουρασό 24 Μαρτ. διά Κούθαν
ΙΑΕΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Τρανσατλαντικά»	43	7188	άνεχ. Πύλον 29 Μαρτ. διά Ν. Ορλεάνην
ΙΑΕΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Πρέβεζα»	42	7205	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΙΑΕΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Πρέβεζα»	43	2015	άνεχ. Ραβέννα 22 Μαρτ. διά Πέζαρον
ΙΑΕΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	διπλής Αγ. Βικέντιον 6 Απρ. δι' Αλγερίαν
ΙΑΕΝΗΣ ΑΣΠΙΖΩΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεχ. Κιουρασό 25 Μαρτ. (διαταγάς)
ΙΑΕΝΗΣ ΑΣΠΙΖΩΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ολιστιμ»	37	5925	άνεχ. Πύλον 24 Μαρτ. διά Κούθαν
ΙΑΕΝΗΣ ΑΣΠΙΖΩΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ασσούνιον»	20	2253	άνεχ. Βανκούμπερ 27 Μαρτ. διά Τζιμπούτη
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βεσπούκο»	44	12646	

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρυκο»	63	18000	άνεχ. Μπατόν Ρούζ 26 Μαρτ. δι' "Αμποτερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια»	56	10015	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 29 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	άνεχ. 'Αλ)δρειαν 2 'Απρ. διά Βενγάλην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Ι.	(Λιβάνου)	έτ. «Αγιον/Ανάργυροι»	41	2866	έφθ. Τάιν 7 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Υπαντάπη»	43	2874	άνεχ. Θόδευ 6 'Απρ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπτροφάνης»	24	2060	άνεχ. Αντεν 4 'Απρ. διά Μπερμπέρα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνισσα»	44	7281	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρρα»	43	7993	έφθ. Εράριο 28 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	άνεχ. Λάς Πάλμας από 9 Μαρτ. διά Λόμε
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	άνεχ. Πειραιά 2 'Απρ. διά Κύπρον
ΚΑΠΤΑΝΙΑΝΤΕΛΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σομέλγκα»	38	5199	άνεχ. Ν. Όρλεανην 19 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεμπρέοσα»	44	7139	άργει Άμπελάκι από 14 'Οκτ.
ΚΑΡΝΕΙΓΣΟΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	έφθ. Φλωϊγκ 29 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Μάρ ντέλ Πλάτα 5 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο	57	20564	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	διπλήθε Παναμάν 26 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	έφθ. Κυνοτάντζαν 25 Μαρτ.
ΚΕΙΓΠ ΠΑΛΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Σουραμπάγια
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άργει Ζεμπρούγκε από 21 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεχ. Μιζουσίμα 24 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	διπλήθε Σουεζ 1 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	άνεχ. Αγ. Νικόλαον 3 'Απρ. διά Χάβρον
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	40	4499	διπλήθε Κνωπούρην 22 Μαρτ. διά Ζυτάνωφ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαδίρης»	27	5411	διπλήθε Σουεζ 3 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΛΕΙΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουΐντ»	59	10400	διπλήθε Παναμάν 1'Απρ. διά Ν. Ύρκην
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντούλας»	42	7176	άνεχ. Μορμουγκάο 1 'Απρ. δι' ιαπωνιαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Τρίνινταν 1 'Απρ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορονία»	44	7159	έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 2 'Απρ. (σι' Αγγλίαν)
ΚΟΝΔΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Τόκιο 4 'Απρ.
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.)		έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	άνεχ. Γένοβαν 4 'Απρ. διά Τσιβιταβέκια
ΚΟΡΗ		«Τρανσαλάντικ Κέρριερ»	44	7299	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Μαρτ. διά Ρεουνιόν
ΚΟΡΜΟΡΑΪΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΚΟΡΝΟΥΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν πέντρο»	45	7176	άνεχ. Βικτωρίαν 24 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φίνικουρέας»	56	10567	έφθ. Αμβούργον 3 'Απρ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		«Ηστερ Σιν Τράνσονπορτ»	62	14963	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίτα»	43	7075	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 4 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομποπόλιταν»	43	7261	διπλήθε Πούλο Μπούκοι 30 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΚΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7135	άργει Μπρούζες από 12 'Οκτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Αμβούργον 5 'Απρ. διά Ντελάγουαρ Σίτυ
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίζη»	38	6032	άνεχ. Σουεζ 5 'Απρ. διά Μαζίραχ
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπήριαν»	56	4031	έφθ. Πουέρτο Μάρπεριος 31 Μαρτ.
ΚΥΠΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	διπλήθε Σουεζ 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	43	6992	άργει Χαλκίδα από 25 Ιουν. 1962
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Τροδίτις»	43	7230	άνεχ. Ναυκόγια 30 Μαρτ. διά Καμπόντια
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐάσι»	44	2896	έφθ. Σέπουμπαλ 29 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	άνεχ. Ιμιγκαμού 5 'Απρ. διά Σέτουμπαλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	45	6172	άνεχ. Καλλάο 1 'Απρ. διά Μη. Αύρες
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	(παν.)	έτ. «Κοστικος»	39	2993	άνεχ. Λιμπρεβίλ 29 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΛΙΝΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11262	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Βρέμπν
ΛΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 1 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέριο»	43	7176	έφθ. Κολόμπο 20 Μαρτ.
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διπλήθε Παναμάν 29 Μαρτ. δι' Ατλαντικόν
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)		έτ. «Βίτα»	43	7109	έφθ. Ριγκέν 26 Μαρτ.
ΛΥΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 25 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόρρες»	62	11246	έφθ. Σαδάνναν 5 'Απρ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθενίντα»	43	7118	άργει Χαλκίδα από 14 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελβίρα»	44	7244	διπλήθε Κυνόσουραν από 22 Σεπτ.
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	43	7257	άργει Όραντ 18 Ιαν. 1961
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θιάτρη»	43	10521	διπλήθε Κνωπούρην 4 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΝΤΙΞΟΝ		έτ. «Λύρρος»	43	2847	άργει Κάλαντα 16 Μαρτ.
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	διπλήθε Βόρανται 22 Μαρτ. δι' Αιλαντ
ΜΑΝΤΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	όργει Κάλαντα από 16 Ιουν. 1962
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημητρά»	37	4838	διπλήθε Καλέστονας από 8 Μαρτ. διά Αίγυπτον
ΜΑΝΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστουλη»	18	920	διπλήθε Κάλαντα από 24 Αύγ. 1962
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μακζούμε»	43	7145	διπλήθε Μπρόντονποττελ 1 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννές»	45	3549	έφθ. Ραγγούν 7 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	εις ζάκαν από 6 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστέρλελλα Μηλάγκα»	43	7255	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (σύν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	όργει Κυνόσουραν από 16 Ιουν. 1962
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Γάλλεστονας από 8 Σεπτ.
ΜΑΡΑΦΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	όργει Πάραντ 22 Φεβρ. 1962
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λάσ Πέρλας»	32	1595	διπλήθε Κνωπούρην 28 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσσον»	25	1473	έφθ. Καλάντα 18 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουερ Κρός»	27	1554	διπλήθε Κνωπούρην 28 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (σύν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεύσινος»	44	7289	όργει Ελεύσινα από 24 Αύγ. 1962
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δημητρά»	30	4620	διπλήθε Κνωπούρην 28 Φεβρ. διά Ζυτάνωφ
ΜΑΡΓΙΚΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δινάλας και Πλατῆς	62	8951	έφθ. Βρέμπν 2 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φωσιάν»	29	2569	εις δρόμον Αγ. Γεωργίου (ιπισκευαί)
ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπτροφάνης»	43	8426	έφθ. Σάντος 19 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μικάλες»	44	7254	διπλήθε Παναμά 22 Μαρτ. διά Γιανκοχάμαν
ΜΑΡΙΑΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παντούλτρα»	43	7124	άνεχ. Κουενέ 30 Μαρτ. διασταγός
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8965	όργει Ηστ Λόντον 3 'Απρ. δι' Αιμέρσον
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αργκουλά»	38	5548	διπλήθε Μπρόντονποττελ 1 'Απρ. διά Κεϋλάνην
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7202	άργει Χαλκίδα από 8 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίκος Χανδρή	51	11022	έφθ. Τόσουνδιλ 8 'Απρ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριοβικ»	52	11693	άνεχ. Λός Αντζέλες 3 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Ράς Τανσύρα 30 Μαρτ. δι' Αιγυπτον
ΜΑΡΙΒΙΚΗ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Σάντος 5 'Απρ. διά Ν. Ύρκην
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	άργει Χάρραντις από 8 Νοεμ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	7212	άργει Καλεμπάτα από 28 Ιουν. 1962
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φραγκίστα»	43	7253	έφθ. Πόρτ Σουεδάν 31 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάκα»	44	7279	άργει Χαλκίδα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολέαλη»	21	1897	άνεχ. Σάντερλαντ 4 'Απρ. δι' Αιμέρσον
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπουένο»	63	15700	διπλήθε Κόμπε 8 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	άργει Ελεύσινα από 8 Οκτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναζ - Εουρόπα»	44	10445	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Απρ. διά Σεισίν
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άργει Καλεμπάτα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(λ.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7232	άργει Χαλκίδα από 21 Σεπτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	άνεχ. Σάντερλαντ 4 'Απρ. δι' Αιμέρσον
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσεβίτοσιο»	46	2270	διπλήθε Κόμπε 24 Μαρτ. διά Βρατίλαν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	διπλήθε Κόμπε 24 Μαρτ. διά Σουεζ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράπονπορτ»	44	7251	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	56	23871	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	έφθ. Κόμπε 8 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίπηγκικ»	48	2346	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαρτ. διά Βάρναν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (σύν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμου»	20	1512	διπλήθε Ούζεν 24 Μαρτ. διά Βρατίλαν

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 61.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th APRIL 1963

OUR PRESENT STRENGTH 1955 SHIPS - 13,636,325 GROSS TONS

Returns for the first quarter of 1963 showed an unexpectedly high increase in both Greek and foreign-flag tonnage. During the whole of 1962, there was a net increase of only 206,318 grt. in Greek and foreign-flag tonnage. During the first quarter of 1963, there was a net increase of 311,786 grt. The increase was due mainly to large-sized newbuildings and a higher rate of purchase of second-hand ships as opposed to a lower rate of sales to foreign buyers and scrappings.

On January 1, 1963, total returns stood at 1,940 ships grossing 13,324,539 tons. During the first three months of the year there were 8 launchings (6 dry cargo ships and 2 tankers) grossing 157,900 tons and 39 purchases from foreign sources (34 dry cargo vessels and 5 tankers) totalling 186,768 grt. Sales consisted of 16 dry cargo ships grossing 115,907 and 2 tankers grossing 23,122 tons, while sales to shipbreakers amounted to 9 dry cargo ships and 2 tankers grossing 71,425 tons. The total gain was 15 ships grossing 311,786 tons bringing total Greek-flag and Greek-controlled tonnage at the end of the first quarter to 1,955 ships grossing 13,636,325 tons.

THE GREEK FLAG

An unfortunate attempt by the Government to interfere with the special law governing Greek-flag vessels caused some shipowners to register newbuildings under the Liberian flag during the first quarter, contrary to the fairly well-established custom of hoisting the Greek flag on such ships. The law was finally left untouched but the damage had already been done.

Nevertheless, there was a net increase of 19 ships grossing 225,286 tons at the end of the first quarter and the breakdown, as it stands today is as follows:

Type of ship	No. of ships	Gross tons
Postwar cargo	256	2,408,947
Warbuilt cargo	341	2,409,913
Prewar cargo	89	266,469
Postwar tanker	90	1,645,780
Warbuilt tanker	14	113,620
Prewar tanker	8	54,246
Ocean liners	6	111,172
Passenger ships	79	157,324
Various	404	121,198
Total	1,287	7,290,669

In other words, 55.6% of our fleet consists of 346 postwar cargo ships and tankers grossing 4,054,727 tons. Total Greek-flag and Greek-controlled postwar ships include 335 cargo vessels grossing 3,161,459 tons and 244 tankers grossing 4,479,793 tons for a grand total of 579 ships grossing 7,641,252 or 56.3% of the total 1,955 ships grossing 13,636,325 tons.

THE LIBERIAN FLAG

For the first time in many months there was a renewed interest in Liberian registries with a total increase in tonnage at the end of the first quarter of 1963 in spite of the fact that the total number of ships decreased by three.

There were 18 new registrations accounting for 223,070 grt. and 21 deletions accounting for 165,777 grt. Thus, total Greek-controlled Liberian-flag tonnage stood at 388 ships aggregating 4,778,902 grt. at the end of the first quarter.

The most notable additions were the 18,000-ton bulk carrier "Captain Georgis" and the 53,000-ton tanker "Philippos S. Niarchos."

Also noteworthy is the fact that 71.9% of this Greek-controlled Liberian-flag tonnage consists of postwar vessels (70 cargo ships and 147 tankers aggregating 3,434,887 grt.).

PANAMA, HONDURAS AND COSTA RICA

The trend away from the Panamanian flag seemed halted somewhat during the first quarter with a slight increase of 19,268 grt. in the total Greek-controlled tonnage registered in Panama even though the total number of ships was reduced by one. The increase resulted from the registry of five warbuilt ships grossing 26,645 tons and the liner "Oceanic" (34,000 grt.) launched at the Monfalcone yards near Trieste last month for Home Lines. Deletions included 7 ships grossing 41,377 leaving a grand total of 98 ships grossing 635,904 tons. Of these, only 8 vessels (1 cargo ship and 7 tankers) are of postwar construction.

The Honduran flag could boast of only 3 Greek-controlled ships grossing 21,723 tons while the Costa Rican flag was left with only one 4,966-ton vessel of prewar construction that has been laid up for quite some time now.

THE LEBANESE FLAG

Greek-controlled shipping registered in the Lebanon was galloping towards the 1,000,000-ton figure when the rush was halted by a Government ban on further registrations. The rate of increase from 1958 onwards is interesting to observe in the following table:

1958	.....	36,112	gross tons
1959	.....	202,803	»
1960	.....	376,068	»
1961	.....	720,660	»
1962	.....	894,222	»
1963 - 1st quarter	.....	904,161	»

The rush for Lebanese-flag registrations was brought about by two things. The first was the battle waged by the unions against the more conventional "flags of convenience". The second was the very advantageous terms offered by the Lebanese Government in its efforts to create a national merchant fleet.

When, however, at the height of the Cuban crisis, it was noted that many Lebanese-flag vessels were engaged in the Cuban trade, the U.S. Government brought pressure to bear on the Lebanese Government which forthwith banned any further registrations under the flag of the cedar tree.

It was therefore only natural that Lebanese registrations of Greek-controlled tonnage should mark an increase of only 14 ships grossing 80,334 tons during the first quarter of 1963, the applications of these ships having been approved prior to the ban on new registrations. Total Greek-controlled Lebanese-flag tonnage now stands at 178 ships grossing 904,161 tons of which only 8 ships grossing 31,761 tons are of postwar construction.

UNDER THE SIX FLAGS

Our total strength of 1,955 ships grossing 13,636,325 tons under

the six flags is broken down as follows:

Flag	No. of ships	Gross tons
Greek	1,287	7,290,669
Liberian	388	4,778,902
Lebanese	178	904,161
Panamanian	98	635,904
Honduran	3	21,723
Costa Rican	1	4,966
Total	1,955	13,636,325

In terms of type and vintage, the breakdown of this fleet now stands as follows:

Type of ship	No. of ships	Gross tons
Postwar cargo	335	3,161,459
Warbuilt cargo	653	4,622,168
Prewar cargo	184	593,494
Postwar tanker	244	4,479,793
Warbuilt tanker	26	232,796
Prewar tanker	10	197,864
Passenger ship	79	157,324
Various	414	124,219
Total	1,955	13,636,325

It is comforting to note that this fleet includes 579 ships of post-war construction aggregating 7,641,252 gross tons constituting 56.3% of the total tonnage. On the other hand, the 837 cargo ships of wartime and prewar construction, grossing 5,215,662 tons cannot be overlooked. It does not seem feasible that this volume of shipping can be wholly replaced with newbuildings.

The tanker position is a much better one, with only 36 vessels of this type being of wartime or prewar construction. Nevertheless, many of the postwar tankers are relatively small-sized ships that are no longer economical and do not seem endowed with a brighter future than that of the small-sized dry cargo ships which can no longer compete with ships in the "super" class.

LAID-UP SHIPPING

263 VESSELS - 1,756,328 GROSS TONS

There was no change in the layup picture during the first quarter of the year with the exception of a 27,906 grt. decrease in comparison with the total for December 31, 1962. The increase over the total for the end of the first quarter of 1962 however, was to the extent of 1,036,922 grt.

Today, there are 140 Greek-flag ships laid up, grossing 936,667 tons, and another 123 Greek-controlled convenience-flag vessels grossing 819,661 tons in the same unhappy position.

About three quarters of this tonnage is laid up in Greek waters and most of them are warbuilt Liberty-type ships or similar.

The following table gives a breakdown of this laid-up tonnage:

Type of ship	No. of ships	Gross tons
Postwar cargo	7	51,224
Warbuilt cargo	202	1,409,096
Prewar cargo	24	100,080
Mediterranean cargo	14	17,407
Postwar tanker	4	65,515
Warbuilt tanker	8	83,657
Prewar tanker	4	26,349
Total	263	1,756,328

121 Greek-flag ships grossing 801,780 tons were laid up in Greece while 19 Greek-flag ships grossing 134,887 tons were laid up abroad and 82 convenience-flag ships grossing 538,016 tons were laid up in Greece while 41, grossing 281,645 were laid up abroad.

The following table shows the course of layup totals from 1949 onwards:

Year	Total strength	Laid up	Percent
Dec. 1949	2,590,906	623,026	24.14
Dec. 1952	4,029,567	632,962	15.45
April 1958	10,929,295	2,772,430	25.36
June 1958	11,304,125	3,740,163	33.19
Sept. 1958	11,683,031	3,785,586	32.40
Dec. 1958	11,899,383	3,344,161	28.94
April 1959	11,841,963	3,232,561	27.29
June 1959	12,036,139	3,491,339	29.00
Sept. 1959	12,146,410	3,522,910	29.04
Dec. 1959	12,456,159	2,271,962	18.24
Dec. 1960	12,200,764	793,814	6.50
Dec. 1961	13,036,640	398,671	3.06
Dec. 1962	13,599,112	1,784,234	13.12
April 1963	13,623,825	1,756,328	12.89

There was a slight improvement in the percentage of layups at the end of the first quarter of 1963 and, with the exception of the 3.06% and 6.50% points marked in December 1960 and 1961, the percentage at the end of March, 1963 is the lowest of all since 1949.

The loss of the "Britannia"

The Europe-Australia Line's "Britannia", the former "Bretagne", caught fire while in drydock at Hellenic Shipyards on April 8.

When efforts to put out the fire proved unsuccessful, the ship was towed and beached on the islet of Faneromeni, off the island of Salamis, where she continued to burn for two days.

Four members of the "Britannia's" crew and some of the shipyard personnel suffered burns while firefighting although only one of these casualties was serious.

The cause of the fire has not yet been ascertained. According to some reports, the fire started in the after part of the ship either in the crew or passenger quarters. According to other reports, the fire is believed to have started in the engine-room.

The 19,400-ton liner was on her way from Piraeus to Southampton on March 27, when she developed engine trouble off Cape Maleo. She turned back and drydocked at Hellenic Shipyards for repairs which were just about complete when the fire broke out.

The Company chartered five aircraft and one train to transport the Europe-bound passengers to their destinations and bring the Australia-bound passengers from Southampton to Piraeus to enable the ship to sail for Australia according to schedule.

Now, these Australia-bound passengers will have to be sent to Australia by other means at Company expense.

Europe-Australia Line officials consider the "Britannia" a total loss and Greek shipping circles were profoundly shocked by the tragedy which has deprived Greece of the finest and latest addition to her ocean-going passenger fleet.

The "Britannia" was built in 1952 in France for the Cie. Générale des Transports Maritimes. She was bought by Messrs. Chandris in 1960 and converted in Genoa for the Europe-Australia line after which she hoisted the Greek flag. The "Britannia" had a capacity of 1,218 passengers and was scheduled to perform four roundtrips per year from Southampton to Australia with calls at Piraeus and was on a four-year charter for summer cruises in the Caribbean.

During her brief career, she had earned an excellent reputation for herself, particularly among Australians travelling to Europe, and she will be very hard to replace.

Earnings from shipping

From 1951 to 1962 Greece's earnings from shipping amounted to a staggering total of \$ 657,890,000. But they could have been more.

Those who foresaw shipping earnings to the tune of \$ 100,000,000 per annum also suggested various measures by which this figure could be more easily attained.

Unfortunately, none of these measures was taken and shipping earnings did not rise as high as they could have done.

It should not be supposed that earnings from shipping derive

solely from remittances by seamen and from local expenditures by ships and shipping offices. A very great part of these earnings derives from shipowners' remittances to cover ship conversions, investments in shore enterprises, real estate, etc. And this money is brought into the country by the shipowners for the simple reason that they have, in recent years, developed a sense of confidence in the situation in spheres.

The following table, showing the annual earnings from shipping from 1951 to 1962, is also an interesting indication of how this confidence grew with the passing of the years:

Year	\$	Year	\$
1951	23,406,000	1957	66,593,000
1952	28,553,000	1958	60,310,000
1953	22,119,000	1959	60,312,000
1954	27,615,000	1960	76,513,000
1955	34,243,000	1961	102,065,000
1956	47,484,000	1962	108,676,000

In spite of the substantial increase marked from 1951 to 1962 we still believe this picture could be further improved if only the "brains" in the Ministry of Mercantile Marine would study the matter and take the necessary measures such as:

1. Organising the local repair bases on a competitive basis and in such a way that the greatest number of Greek-owned ships can dry-dock and carry out repairs in Greece instead of the small proportion (barely one fifth) of total Greek tonnage that uses local facilities at present.

2. Making a greater effort to supply Greek ships with local products (tobacco, wines, etc.) which can compete in price with similar products available abroad. We have often made recommendations in this respect in the past but they appear to have fallen on deaf ears.

3. Seeking ways and means of reducing crew spending abroad — not to use the word squandering which is more suited to describe the way some Greek seamen seem to throw their money about.

This could be done by means of family allotments or direct bank deposits in the same way as it is done for British, German, Italian and Scandinavian seamen. Thus, seamen are saved from their own improvidence and more foreign exchange is earned for Greece.

4. Broadening the participation of Greek-flag vessels in our foreign trade. By this, we do not mean flag discrimination but an increase in the present proportion (20 - 25%) and more particularly with regard to the export trade.

5. Granting every administrative facility to enable our ships to call at Greek ports "in transit" for crew changes. This would enable shipowners to avoid, in some measure, expensive repatriation costs for seamen.

6. Improving telecommunications with foreign countries by means of direct lines in order that, in time, more shipping offices can transfer their headquarters here.

7. Organising a national insurance market.

Naturally, a great deal of study and planning will be required before any of these measures can be made effective. When they are, however, the national economy will stand to gain much from them.

The Liberty-ship problem

In Report No. 220, the well-known Westinform Shipping Service of London deals with the problem of the Liberty ships in a comprehensive survey entitled "The Remaining Liberties".

Although the number of Liberty ships ascribed to Greek interests is smaller than the actual figure of 653 ships grossing 4,622,168 tons, the conclusions reached in this report are sound.

The following paragraph is particularly significant with respect to laid-up Liberty ships:

"Most of the Liberties under Lebanese, Liberian and Panamanian flags are owned by companies with predominantly Greek interests. The number of Liberty vessels laid up under these four (including the Greek) flags is 191, i.e. nearly 70% of the idle Liberties. Of those still trading, probably 50% have Greek backing. Therefore any major decisions taken by the Greek shipowners on the trading or disposal of these vessels is certain to have a profound effect on the market. Their responsibility is great indeed. By retaining so many in layup, ostensibly waiting to trade whenever the opportunity may arise, there is little chance to force charterers to pay an economic premium, for

"NAFTIKA CHRONIKA,"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by
Mr. S. MYLONAS
26 - 27 Conduit Street
Mayfair LONDON W. 1
Tel : Mayfair 26 46

there is never a shortage of available Liberty tonnage."

The only solution, therefore is an International Tonnage Stabilisation scheme which even the British and the Scandinavians, who originally opposed it, now agree is necessary. If Greek shipowners can be persuaded to join such a scheme and provided they are indemnified for the Liberty ships they withdraw permanently from the market, then it is more than likely that happier days will dawn for the shipping industry.

Cruise ships galore

Nine cruise ships will perform weekly and fortnightly cruises from Piraeus this year, three of which are the newly-converted "Stella Solaris", "Rhodos" and "Nea Hellas". The others are the "Delos", "Stella Maris", "Romantica", "Aegeon", "Kriti" and "Semiramis" which were also used as cruise ships last year.

Bookings are heavy throughout the season and it seems almost certain that 1963 will be a record year for this type of tourism in Greece as it will probably be for every other enterprise connected with travel to and in this country.

The "Delos", which belongs to Nomikos Lines, will carry out two cruises per week from April 1, to October 23. The first will be a Monday to Thursday cruise from Piraeus to Delos, Mykonos, Rhodes, Heraclion, Santorin and back to Piraeus. The second will be a Friday to Sunday cruise with calls at the same ports but in a different order.

The "Romantica", which belongs to International Cruises S.A., will carry out nineteen fortnightly and 21-day cruises from March 3, to September 22, starting from Venice and calling at Corfu, Katakolon, Piraeus, Skiathos, Lemnos, Istanbul, Rhodes, Mykonos, Piraeus, Itea, Dubrovnik and back to Venice. This is the fortnightly cruise. The 21-day cruise includes calls at Piraeus, Alexandria, Beirut, Rhodes, Piraeus, Corfu and back to Venice which is also the starting point as it is for the fortnightly cruises.

The "Stella Solaris" and the "Stella Maris" which belong to Sun Line are scheduled to perform weekly cruises from March to November starting from Piraeus on Fridays and Mondays with calls at Heraclion, Rhodes, Ephesus, Istanbul, Delos and Mykonos.

The "Nea Hellas", which belongs to the Diapoulis Line, will carry out weekly cruises from March 30, to October 26, from Piraeus to Heraclion, Rhodes, Delos, Mykonos, Laurium, Skopelos, Skiathos, Istanbul, Mykonos and back to Piraeus.

The "Semiramis", owned by Epirotiki Lines, will carry out two cruises per week, every Monday from Piraeus to Heraclion, Rhodes, Halicarnassus, Kos, Patmos, Delos, Mykonos and back to Piraeus, and every Saturday to Hydra, Milos and Mykonos.

The "Kriti", which is owned by Typaldos Lines, is scheduled to perform a total of 33 cruises from March 18, to October 28, from Piraeus to Troy, the Bosphorus, Istanbul, Pergamon, Ephesus, Patmos, Rhodes, Crete, Santorin and back to Piraeus.

The "Rhodos" and the "Aegeon" which are also Typaldos Line ships, will each execute a five-day and week-end cruise from Piraeus to Crete, Rhodes, Halicarnassus, Kos, Patmos, Delos, Mykonos, Syros and back to Piraeus and then from Piraeus to Delos, Mykonos and Santorin.

In addition to the three last-named ships, Typaldos Lines will also carry out one-shot cruises with the other ships that make up the Typaldos fleet such as the "Athina" and the "Angelico" as well as the "Hellas" and "Adriatic".

Currently on an extensive cruise is the "Agamemnon" which sailed from Genoa on March 31, with calls at Syracuse, Alexandria, Port Said, Beirut, Haifa, Izmir, Delos, Mykonos, Piraeus, Naples, Ajaccio and back to Genoa.

Sailing ships for naval training

Instead of a 500-ton training ship for the Merchant Navy Public Training Schools, the Ministry of Mercantile Marine is now toying

with the idea of buying four sailing vessels, one for each of the schools.

Naturally, these will cost less than the training ship originally envisaged and their maintenance costs will also be lower. There is little doubt, also, that giving the cadets a thorough grounding in the art of sailing, in small vessels of this type, is a most useful thing for them. The larger ship, of course, would have given them some experience in the problems they will meet later in the larger cargo ships and tankers they will serve in. However, you can't have your cake and eat it too. The sailing ships with auxiliary engines will be able to provide valuable practical experience to the cadets during the summer months. They can acquire the experience needed for the larger ships when they serve in them as apprentices.

The idea, at present, is either to buy two 200-ton sailing ships second-hand from abroad, or have them built locally in Samos or at Perama. Later, and if the two prove successful, another two will be ordered.

Red tape strangles Chios school

The Merchant Navy Engineers Public Training School in Chios has not yet been built and will probably take a long time a-building for the simple reason that the Ministry of Welfare is disputing the ownership of the plot of land on which the school is to be erected. This plot was deeded to the Maritime Union of Chios by the Municipality and the funds for the building of the school were generously donated by Messrs. D. J. Chandris and J. Carras.

The red tape in which the Welfare Ministry has entangled the school project and the unwillingness on the part of this Ministry to provide a solution to the problem are depriving the youth of Chios of this valuable adjunct to their educational possibilities and opportunities to earn a decent living.

The whole trouble arose because the Municipality had originally promised this plot to the Ministry of Welfare for the erection of a Day Nursery. When the plot was found more suitable for the engineering school, another plot was found for the Day Nursery which was found acceptable by the Ministry of Welfare. Nevertheless, the Ministry has not yet renounced its rights on the first plot which, we have been given to understand, is a mere formality. Meanwhile, the Ministry now holds title to two plots, with no prospect of building the Day Nursery in the immediate future, while the Maritime Union is straining at the leash to erect the engineering school.

Mr. S. Cotiadis, as Minister of Mercantile Marine, and Mr. Bourrias, as Deputy for Chios, should exercise all their influence over their colleague in the Welfare Ministry who should be showing a more cooperative attitude in this respect.

Fuel prices

We believe the overheads and transport costs that are added to fuel prices after the fuel has been delivered by the Refinery are excessive and could be reduced.

For instance, petrol for cars is sold by the Refinery at the price of Drs. 1,102.30 per ton. The Government tax is reckoned at Drs. 3,589.50 to which Drs. 20 is added for transport by tanker-truck. To this ex-refinery price of Drs. 4,711.80 the marketing companies add Drs. 1,060 per ton to cover overheads, profits, etc. bringing the market price to Drs. 5,771.80 per ton. For high-octane petrol they add Drs. 1,482 to cover overheads and profits and for gas oil they add Drs. 396.79 per ton.

Those who profess to know more about these matters than we do tell us the profits marked up by the oil companies that do the marketing are excessive and could be substantially reduced to provide cheaper fuel to the consumer.

We believe the entire distribution system should be reviewed and that it would be well worth while for the Ministry of Trade to look into the matter.

Hellenic shipyards to expand

Now that the construction of a second shipyard in the South Scaramanga area has been banned until December 31, 1968, Mr. Stavros Niarchos can go ahead with his expansion plans for Hellenic Shipyards. These plans call for an eight million-dollar investment for a permanent dock with a 100,000-ton lifting capacity and a new

docking pier for large vessels. Other piers will be extended and an electrical sub-station will be built to provide extra power.

OBITUARY

Antonios Dimadis

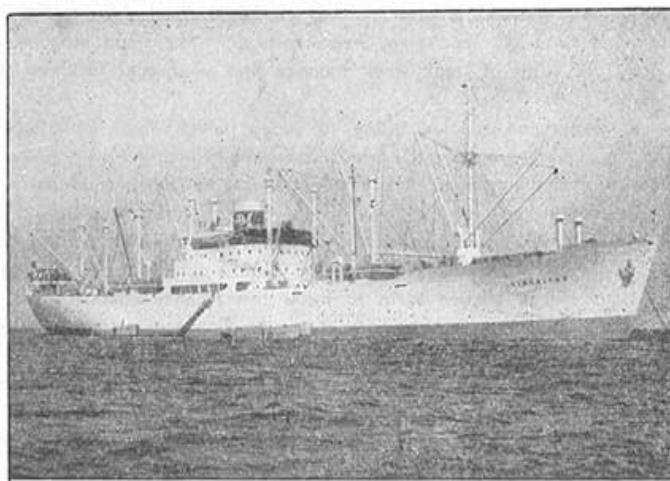
We regret to report the death in Athens, at the age of 75, of Antonios Dimadis, on April 1. His loss, coming a bare two years after the death of Panayis Yannoulatos, makes the breach in the ranks of Greece's great shipping men even wider. And it is a breach that cannot easily be filled.

Born in the Dardanelles in 1888, Antonios Dimadis served as a mate on the Saloris ships and, at the age of 20, became Master of the "Negropontis". In 1930, at the age of 22, he entered the ranks of the shipowners, cooperating with the Stavros Livanos Co. and later undertaking the management of this Company's Piraeus office.

In 1949 he was elected to the Board of the Hellenic Chamber of Shipping of which he became Chairman in 1953, a position he retained up to the time of his death.

His broad vision and wisdom, as well as his vast experience, were invaluable assets both to the Chamber of Shipping and the Shipowners' Association.

We hereby extend our heartfelt sympathy to his family.



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