

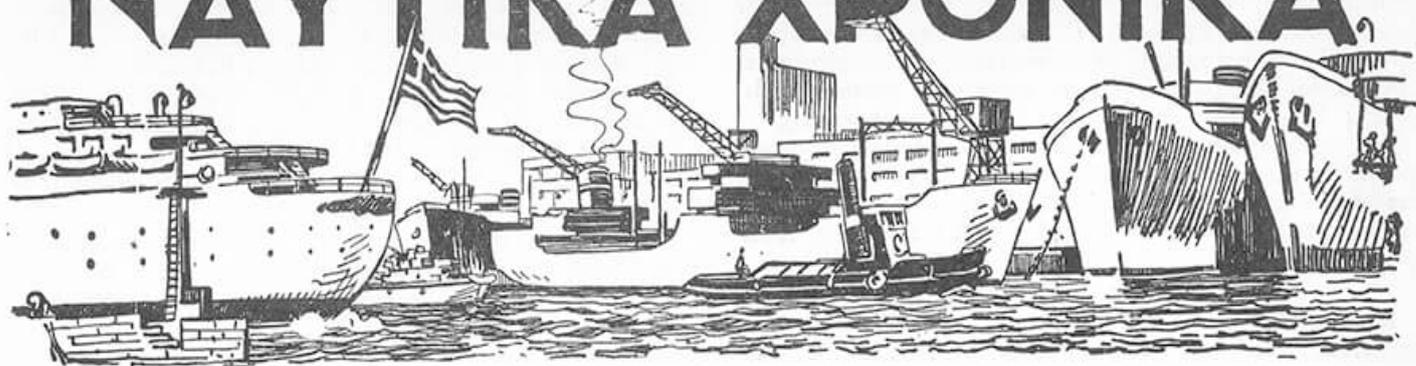
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1963

Αρ. Φύλλου 671/430

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 671/430

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΪΟΥ 1963

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ & ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΣΥΓΚΡΑΤΗΜΕΝΗ Η ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΡΙΟΝ

Αρμόδιοι και αναρμόδιοι ήσυχώθησαν τελευταίως με την εδω βιομηχανίαν ναυτικών κατασκευών και επισκευών. Παρέσχε την αφορμήν ή παραχωρηθείσα άδεια εις τον κ. Ανδρεάδην διά την ίδρυσιν δευτέρας επισκευαστικής βάσεως εις τον όρμον Έλευσίνος. Αντίδρασις ζωηρά εξεδηλώθη από τον κ. Νιάρχον. Κατ' αυτόν, τή Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά έθίγοντο άμέσως, ένφ' ό εξοπλισμός των δέν ειχεν ακόμη συμπληρωθή. Γό πρό ήμερών εκδοθέν Βασ. Διάταγμα — τό δημοσιεύομεν κατωτέρω — απέδλεπε νά ρυθμίση την έγερθείσαν διαφοράν. Πλήν δέν τό επέτυχεν.

Ό κ. Νιάρχος εξήγησε νά μή έπιτραπή ή έγκατάστασις δευτέρου Ναυπηγείου (έπισκευαστικού κέντρου) παρά την άκτήν των Μεγάρων, καθ' ήν μάλιστα στιγμήν άντεμετωπίζετο πρόσθετος έπένδυσις δέκα όλων έκατομμυρίων δολ. εις τή Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά.

Και προεβάλλοντο: ή ύφισταμένη άνεπάρκεια έργατών μετάλλου, ή ως άσφαλής θεωρουμένη άνατίμησις των ήμερομισθίων — αν μεγαλυτέρα ήθελε σημειωθή ζήτησις ειδικευμένων έργατών — ή αύξησις του κόστους της παραγωγής, έτι δέ και ή ύπερπροσφορά μέσωσιν δεξαμενισμού. Προβλεπόμενον αποτέλεσμα: (Ό δξύτατος συναγωνισμός μεταξύ των δύο επιχειρήσεων και ή πλήρης άδυναμία εξυπηρέτησεως των τεραστίων κεφαλαίων, που θά διατίθεντο εις αυτάς. Αντίρροπαις δέν προσβλήθη από μέρους του κ. Νιάρχου διά την έγκατάστασιν της νέας βάσεως εις άλλον τινα λιμένα ή όρμον. Έξ αντιθέτου ό κ. Ανδρεάδης, κακηρυγμένος ύπέρ του άδειασμένου της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, έθεώρει την σύστασιν εις τον όρμον της Έλευσίνος της δευτέρας επισκευαστικής μονάδος ως ένισχυτικήν της συγκεντρώσεως περισσοτέρας εργασίας. Η ύψωσις του έργατικού κόστους και ό συναγωνισμός θά άπετρέποντο, τό μόν διά της συν τή χρόνυ πυκνώσεως των τάξεων του τεχνικού προσωπικού, τό δέ διά της συνεννοήσεως των δύο επιχειρήσεων. Έργασία ύπερπαρακής προσδλέπετο, λόγω του όγκου της Ναυτιλίας μας. Άπεκρούσθη ή προταθείσα έγκατάστασις εις τό Λαύριον, την Πύλον ή άλλαχού. Η περιοχή της πρωτευούσης ήτο, κατά τον κ. Ανδρεάδην, ή προσφορωτέρα, λόγω της ύφισταμένης δυνατότητος προμηθειάς από την εδω αγοράν όλικών, εργαλείων και εφοδίων και της μεγαλυτέρας προσφοράς έργατικών χειρών. Η έπαρχία δέν διαθέτει ειδικευμένους τεχνίτας.

Αυτά ήσαν αι έκκατέρωθεν απόψεις. Εις τό Κράτος έναπέκειτο, έν τή διακριτική του έξουσία και άφού ειχεν ήδη παράσχει τό δικαίωμα της συστάσεως του δευτέρου Ναυπηγείου εις πλησιόχωρον του Σκαρμαγκά άκτήν, νά ρυθμίση τό προκύψαν ζήτημα κατά τρόπον προστατεύοντα μόν τά όσα, θαυμαστά τή όντι, έπετελέσθησαν και πρόκειται νά έπιτελεσθούν από την πρωτοβουλίαν του κ. Νιάρχου, πλήν μή άποβαρύνοντα, αν βάσιμος λόγος δέν ύπήρχε, και του κ. Ανδρεάδη την έγνωσμένην παραγωγικήν δραστηριότητα. Έπεβάλλετο, δηλαδή, πρό πάσης άποφάσεως, ή ένδεδελγής με-

λέτη του όλου ζητήματος, ή εκτίμησις των προβαλλομένων επιχειρημάτων, αλλά και των ύφισταμένων δυνατοτήτων επιδίωσεως των δύο ναυπηγικών συγκροτημάτων, έτι δέ και των αναγκών της Ναυτιλίας μας εις μέσα επισκευών και δεξαμενισμού.

Άπαραίτητα θά ήσαν τά άνωτέρω κριτήρια. Δέν άνεξηγήθησαν άτυχώς. Τό Κράτος, ύπερ παρέλειψε νά έρευνήση πληρέστερον την όλην ύπόθεσιν πριν ή παράσχει την άδειαν της συστάσεως της δευτέρας βάσεως, δέν ήθέλησε νά τό πράξη και όταν ή αντίδρασις ζωηρά εξεδηλώθη. Έξήγησεν άπλώς νά παρέλθη άπ' αυτού ή προκληθείσα μεταξύ των δύο ισχυρών παραγόντων διένεξις.

Οι χειρισθέντες την ύπόθεσιν ύπουργοί Συντονισμού και Έμπορίου παρεκάλεσαν — διά νά μή είπωμεν έπίεσαν — τον κ. Ανδρεάδην νά αναβάλη την λειτουργίαν του ναυπηγείου του επί μίαν πενταετίαν. (Ό έν τή μεταξύ χρόνος θά ήναλίσκετο εις την άνέγερσιν των έγκαταστάσεων. Ηγνώθησαν όμως οι κ.κ. Έπουργοί και την ναυτιλιακήν πραγματικότητα, τας προϋποθέσεις της εδω συστάσεως και άλλων ναυπηγείων, τας άνάγκας της Ναυτιλίας διά τας επισκευάς των πλοίων της και αύτης τέλος της Οικονομίας μας. Διά του δημοσιευθέντος Β. Διατάγματος διέπραξαν τό βαρύτατον σφάλμα της καθιέρωσεως επ' άόριστον χρόνον του μονοπωλίου εις την βιομηχανίαν, όχι μόνον την ναυπηγικήν, αλλά και την επισκευαστικήν καθ' όλην την άκτήν του Σαρωνικού και της Σαλαμίνας.

Και διήγειρε σάλον μέγαν ή τοιαύτη του Κράτους άνεδαφική παρέμβασις. Παρεδιάζετο κάθε άρχή περί της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και παρενεβάλλοντο δυσχέρειαι εις την επί συναγωνιστικού πεδίου προσέλευσιν της εργασίας των επισκευών των ποταπόρων πλοίων. Άπεκλείσθησαν αι δυνατότητες συστάσεως και της μικροτέρας βάσεως επισκευών εις την περιοχήν από του Σουνίου μέχρι και του Ισθμού της Κορίνθου! Ρητώς άπγορευέτο ή έγκατάστασις και δεξαμενής άλλης, εκτός εκείνων των βάσεων Σκαρμαγκά και Έλευσίνος. Ούδ' αυτός ό Ο.Α.Π. έδικαιούτο νά εξοπλίση την βάση του Περάματος με την άπαραίτητον, της άμεσώτερας άνάγκης, δεξαμενήν.

Οι έφοπιστάι διά των όργανώσεών των έντόνων διεμαρτυρήθησαν. Δικαιολογημένον τό ένδιαφέρον των. Η εδω λειτουργία καλώς οργανωμένων εργοστασίων επισκευών και ή πλέον άνετος προσφορά μέσωσιν δεξαμενισμού, θά καθίστα δυνατόν την διενέργειαν με κόστος χαμηλών των επισκευών περισσοτέρων ποταπόρων πλοίων.

Και άπεκαλύφθη τότε, ότι οι συντάκται της κατωτέρω δημοσιευομένης συμφωνίας Κράτους - Ανδρεάδη, οι και καταρτίσαντες τό Β. Διάταγμα, ήσαν προστατευτικώτεροι των αιτησάντων την προστασίαν. Έδημιούργησαν τό μονοπώλιον, ύπερ και αίτούμενον έπρεπεν άσυζητητέ νά άπορριφθή.

Ό κ. Νιάρχος έσπευσε νά άποκηρύξη τους περιορισμούς τους καθιερωθέντας διά του Διατάγματος. Προθύμως έδέχθη την έλευθε-

ρίαν εις τήν ἐγκατάστασιν νέων τυχόν επισκευαστικών βάσεων, όπουδήποτε και αν ἐπρόκειτο αὐταί νά συσταθῶν. Ἀνεγνώρισαν ἀκόμη τὸ δικαίωμα εἰς τὸν Ο.Α.Π. διὰ μίαν νέαν πλωτὴν δεξαμενὴν, τὴν ὁποίαν προσεφέρθη νά κατασκευάσῃ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σακαραμαγκᾶ, ἵνα ἐξυπηρετηθῶν αἱ ἀνάγκαι τῆς βάσεως τοῦ Παράματος. Συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω καὶ ὁ κ. Ἀνδρεάδης.

Καὶ τὰ πράγματα ἀποκατεστάθησαν. Τὸ Διάταγμα θὰ τροποποιηθῆ. Ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐπισκευῶν παραμένει ἐλευθέρη. Δεξαμεναὶ ὑπερπαρκαεῖς θὰ προσφέρονται, περισσότεραι ἴσως τῶν ὧσιν θὰ χρειασθῶν διὰ τὸ ἀμέσως, τοῦλάχιστον, μέλλον.

ΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

Καὶ ἰδοὺ, κατόπιν τῆς ἀνωτέρω συμφωνίας, πῶς διαμορφοῦται ἡ κατάστασις, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐπάρκειαν τῶν ἐπισκευαστικῶν βάσεων, ὅχι ναυπηγείων:

Ἐντὸς τῆς προσεχοῦς διετίας, τέσσαρας μεγάλας δεξαμενάς — τρεῖς πλωτάς καὶ μίαν μόνιμον τῶν 100 χιλ. τόν. — θὰ διαθέτουν τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σακαραμαγκᾶ. Τέσσαρας θὰ διαθέτῃ καὶ ὁ Ο.Α.Π., τὰς δύο μόνιμους, τὴν νέαν τρίτην πλωτὴν τῶν 40 χιλ. τόν. καὶ μίαν τῶν 1000 τόνων, πλὴν τῆς ἐπισκευαζομένης ἐσχάρας Βασιλειάδης. Ἡ βάση τῆς Σύρου θὰ ἐξυπηρετῆται μὲ τὴν πλωτὴν δεξαμενὴν, ἡ μεγέθυνσις ἧμος τῆς ὁποίας ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην. Ἄγνωστον, ἂν ἐν τῷ μεταξύ καὶ μέχρι τοῦ 1969, εἰς τὴν Πύλον ἢ ἄλλαχοῦ θὰ συσταθῶν καὶ ἄλλαι βάσεις μετὰ δεξαμενῶν. Ἀπὸ τοῦ 1969 δύο μεγάλαι δεξαμεναὶ θὰ προστεθῶν, αἱ τῶν ναυπηγείων Ἀνδρεάδης.

Διὰ τὰς ἀνωτέρω προσθέτους βάσεις θὰ δαπανηθῶν 400 ἑκατομ. δρχ. ἀπὸ τὸν Ο.Α.Π., 300 ἑκατ. δρχ. ἀπὸ τὰ Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος καὶ 300 ἑκατομ. δρχ. ἀπὸ τὸν κ. Νιάρχον διὰ τὰς δύο δεξαμενάς καὶ τὰς τεχνικὰς ἐπεκτάσεις τῶν ναυπηγείων Σακαραμαγκᾶ. Προστίθεται καὶ ἡ βάση Χανδρῆ, εἰς τὸ Ἄμπελάκι. Δεκαπεντακισχίλιοι ἐργατοτεχνίται θὰ ἀπασχοληθῶν εἰς τὰς ἀνωτέρω βάσεις. Πρὸς τὸ παρὸν ἐπάρκεια εἰς ἐργατικὸν δυναμικὸν δὲν ὑφίσταται. Ἡμερομίσθιον λεητοποιοῦ (καζαντζή) δρχ. 180 διὰ τὸ ἐπτάωρον.

Καὶ διερωτώμεθα: Ποῦ ἢ τὴν κίνησιν ἐπισκευῶν καὶ δεξαμενισμῶν, ἧτις θὰ ἐκάλυπτε τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἀνωτέρω ἐγκαταστάσεων, καὶ θὰ ἐξυπηρετῆ τὰ κεφάλαια, τὰ ἐπενδυθέντα καὶ μέλλοντα νά δαπανηθῶν δι' αὐτάς; Τὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα θὰ μᾶς εἰδῶν ἐμπεριστατωμένη ἐρευνα, τὴν ὁποίαν αὐτὴ ἡ Κυβέρνησις θὰ διενήργη προ πάσης ἀποφάσεώς τῆς ἐπὶ τοῦ προκληθέντος ζητήματος.

Ἄλλὰ καὶ χωρὶς τοῦ ἀριθμοῦ μᾶς σχετικῆς ἐρεύνης, ἡ ἐγγυτέρα παρακολούθησις τῶν ναυτικῶν πραγμάτων μᾶς ἐπιτρέπει ὠρισμένας διαπιστώσεις. Ἐν συντομίᾳ τὰς ἀναφέρονται:

Ἔχομεν τὸ γεγονός, ὅτι εἰς ἀριθμὸν εἶναι διπλάσια τῶν προπολεμικῶν — ὅχι περισσότερα — τὰ ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοῖα μικρᾶς χωρητικότητος — ἐπιβατηγὰ, ἀκτοπλοῖκά καὶ φορτηγὰ με-

σογεικά — ἅτινα βάσιν τῶν ταξιδίων των ἔχουν τὸν λιμένα Πειραιῶς. Αὐτῶν τὰς ἀνάγκαι εἰς ἐπισκευὰς καὶ δεξαμενισμοὺς ἀναμφισβητήτως θὰ ὑπερκαλύψουν αἱ δύο μικραὶ δεξαμεναὶ τοῦ Ο.Α.Π. — ἡ πλωτὴ καὶ ἡ μόνιμος — καὶ ἡ ἐσχάρα Βασιλειάδης.

Τῶν μετρίας χωρητικότητος φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου — τῶν λιμπαρτῶν καὶ τῶν παρομοίων — αἱ ἀνάγκαι θὰ ἐξυπηρετηθῶν διὰ τῶν δύο δεξαμενῶν τοῦ Ο.Α.Π. — τῆς μεγάλης μόνιμου καὶ τῆς νέας πλωτῆς — τῆς δεξαμενῆς τῆς Σύρου καὶ τῆς μικρᾶς τῶν 30.000 τόν. τῶν ναυπηγείων Σακαραμαγκᾶ.

Οἱ ἀριθμοὶ τῆς τακτικῆς κινήσεως — ὑπὸ ὀμαλᾶς συνθήκας ἀπασχόλησεως — τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου, ἅτινα διαπλέουν τὴν ἀνατολ. Μεσόγειον ἢ ἐπισκέπτονται τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας, μᾶς ὑποδεικνύουν καὶ τὸν ὄγκον τῆς εἰς ἐπισκευὰς καὶ δεξαμενισμοὺς ἐργασίας. Χωρὶς τὴν ἐλαχίστην συμφόρησιν ὑπερκαλύπτεται διὰ τῶν ἀνωτέρω δεξαμενῶν καὶ διὰ τῶν ἐπισκευαστικῶν κέντρων τῆς Σύρου, τοῦ Πειραιῶς καὶ αὐρίου τοῦ Παράματος.

Εἶναι πολλὰ, βεβαίως, τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πομποῦρα φορτηγὰ ἀπὸ 6 - 15.000 τόν. δ.ν. Ἄν ἐπρόκειτο τὰ σκάφη αὐτὰ — περὶ τὰ ὀκτακόσια τὸν ἀριθμὸν — νά ἀνεξήτουν τὴν θεραπείαν τῶν εἰς ἐπισκευὰς καὶ δεξαμενισμοὺς ἀναγκῶν των εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου, ἀναμφισβητήτως δὲν θὰ ἐπῆρκον αἱ δεξαμεναὶ καὶ αἱ προβλεπόμεναι ἐπισκευαστικαὶ βάσεις.

Οἱ ἐλληνικοὶ, ἀτυχῶς, λιμένες κείνται ἐκτὸς τοῦ ἀξονος τῆς κινήσεως τῆς πομποῦρα φορτηγῶν μας Ναυτιλίας. Διαπιστοῦται, ὅτι ἐπὶ δέκα σκαφῶν ἐλληνικῶν συμπερόντων μὲ προορισμὸν τὴν Εὐρώπην, τὰ δύο μόνον — ἐκτάκτως τὰ τρία — ἐκφορτῶνουν τὸ φορτίον των εἰς Μεσογειακοὺς λιμένας — τοὺς δυτικούς κατὰ κήριον λόγον — καὶ τὰ ὀκτὼ εἰς τοὺς δυτικοευρωπαϊκοὺς τοιοῦτους. Εἰς τὴν κίνησιν συναπῶς τῶν 25%, κατὰ μέγιστον ὄριον, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πομποῦρων φορτηγῶν μας θὰ πρέπει νά στηρίζωνται οἱ ὑπολογισμοὶ δι' ἐπισκευὰς καὶ δεξαμενισμοὺς. Κανεὶς ἐφοπλιστὴς δὲν θὰ ἀντεμετώπιζε τὴν ἀνάγκην νά φέρῃ ἐδῶ τὸ πλοῖον του πρὸς δεξαμενισμὸν, ἔταν τοῦτο θὰ εὑρίσκετο εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ ἢ καὶ τῆς Δ. Μεσογείου. Δὲν τὸ ἐπραξῶν μέχρι τοῦδε οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ θὰ ἦτο παράλογον νά πιστεῖται, ὅτι θὰ τὸ πράξουν εἰς τὸ μέλλον. Στοιχίζουσι ἢ χρονοτριβῆ καὶ τὸ χωρὶς φορτίον πρὸς τὴν Ἑλλάδα ταξίδιον. Δὲν βλέπομεν ἄλλο τι ἀντάλλαγμα, παρὰ τὰς πιθανὰς μεταβολὰς εἰς τὸ πλήρωμα, χωρὶς δαπάνας παλιννοστήσεως. Προϋπόθεσις τῆς ἐδῶ διενεργείας τῶν ἐπισκευῶν θὰ ἦτο ἡ διέλευσις ἀφόρτου τοῦ πλοίου διὰ τῆς Ἀνατολ. Μεσογείου ἢ καὶ ἡ ἐκφορτώσις του εἰς ἐλληνικὸν ἢ πλησιόχωρον ξένον λιμένα.

ΠΟΘΕΝ Ἡ ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Παρατηρήθη ἧμος ἀνεπάρκεια σοβαρὰ εἰς μέσα δεξαμενισμῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη — ἀπὸ τοῦ 1958 καὶ ἐντεῦθεν. Πρόκειται περὶ ἐκτάκτου καταστάσεως, ὀφειλομένης εἰς τὸν λόγον τῆς κρίσεως ἐδῶ παροπλισμῶν ἑκατοντάδων φορτηγῶν σκαφῶν καὶ δεξαμενο-

FOR REPAIRS IN ROTTERDAM

BOELE BOLNES

BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N. V. — BOLNES (HOLLAND)

TELEPHONE:
ROTTERDAM 195100 (6 lines)

TELEX:
ROTTERDAM 22012

TELEGRAMS:
BOELE - BOLNES.

REPRESENTATIVE FOR ENGLAND:

G. C. RIDLEY & Co. Ltd.,

15, St. Helen's Place

Bishopgate,

LONDON E. C. 3.

TELEX:
25173 RIDCO, LONDON.

TELEPHONE:
LONDON WALL 5125167.

TELEGRAMS:
(Inland): RIDCO, STOCK, LONDON.
(Foreign): RIDCO, LONDON.

πλοίων. Όλα αυτά, εϋθύς ως, περί τὸ 1959 - 60, ἡ ναυλαγορὰ ἤρ-
χισε βαλτιουμένη, ὅπως καὶ τώρα, ἀθρόως ἐπεξήτησαν νὰ ἐτοιμα-
σθοῦν διὰ τὴν νέαν των ἐξόρμησιν. Δεξαμενὴν ἔλα ταυτοχρόνως ἐ-
χρειάζοντο. Ἦτο φυσικὸν νὰ μὴ ἐπαρκέσουν αἱ προσφερόμεναι τῆς
Σύρου, τοῦ Πειραιῶς καὶ τοῦ Σκαρῆμαγιά.

Μετὰ τὴν ἐκκίνησιν των ἀργούντων, αἱ δύο δεξαμεναὶ — ἡ πλω-
τῆ τῆς Σύρου καὶ ἡ μόνιμος τοῦ Πειραιῶς — ἀνέτως πλέον προσε-
φέροντο.

Ἡ αὐτὴ ἄνεσις καὶ τώρα θὰ παρουσιασθῆ, εἰς ἐπίρρωσιν τῆς δια-
πιστώσεως, ὅτι τὰ ποντοπόρα φορτηγά, λόγω τῆς ἀπασχολήσεως
των περὶ τὰ μεγάλα κέντρα τῆς διεθνοῦς μεταφορικῆς κινήσεως —
Κόντινεντ, Ἀγγλία, Ἰαπωνία, Ἀμερικὴ — σπανίως ἢ καὶ τινα
ποτὲ δὲν ἐπισκέπτονται τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας. Νὰ ὑπολογίζωμεν
ἐπὶ τοῦ συνόλου ἢ μεγαλυτέρου μέρους των ἐπισκευῶν καὶ των δε-
ξαμενισμῶν των ὅτι ἀπετέλει προοπτικὴν παντελῶς ἀδάσιμον καὶ
ἀπραγματοποιήτον.

Ἄν, συνεπῶς, αἱ δύο δεξαμεναὶ ποῦ τώρα διαθέτομεν διὰ τὰ με-
τρίας χωρητικότητος φορτηγά σκάφη ἐπαρκούν, ὑπὸ ὁμαλῆς — τὸ
τονίζομεν ἰδιαιτέρως — συνθήκῃς τῆς ναυλαγορᾶς, αἱ αὐριναὶ δύο
τοῦ Ο.Α.Π., ἢ τῆς Σύρου καὶ ἡ μία, τοῦλάχιστον, τοῦ Σκαρῆμαγιά
— ἡ μικρότερα — θὰ ὑπερκαλύπτουν τὰς ἀνάγκας αὐτάς.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΗΓΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Εἶναι ὁμιος προνομιούχος, λόγω τῆς γεωγραφικῆς τῆς θέσεως,
ἡ περιοχὴ τοῦ λιμένος Πειραιῶς — ὅπως καὶ τῆς Πύλου ὑπὸ τὰς
βασίμους ἐπιφυλάξεις ἐξευρέσεως ἐργατοτεχνιτῶν — διὰ τὴν ἐξυ-
πηρέτησιν των ἀναγκῶν των δεξαμενοπλοίων, ἅτινα διαπλέουν τὴν
Ἀνατολ. Μεσόγειον, ἵνα παραλάβουν τὸ φορτίον των ἀπὸ τὴν Μέ-
σην Ἀνατολήν. Τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα» μὲ τὰ σκάφη αὐτὰ ἀ-
πασχολήθησαν καὶ ἀπασχολοῦνται κατὰ κύριον λόγον. Εἰς τὴν πρώ-
την, βεβαίως, γραμμὴν τὰ σκάφη τοῦ κ. Νιάρχου (63 τὸν ἀριθμὸν).
Διερωτώμεθα ἂν θὰ ἐπετυγχάνετο ἡ πλήρης ἀπασχόλησις τῆς βί-
σεως Σκαρῆμαγιά, χωρὶς τὸν στόλον τοῦ κ. Νιάρχου. Αἱ στατιστι-
καὶ τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων» ἀναφέρουν, ὅτι ἐδεξαμενίσθη-
σαν κατὰ τὸ 1962 πετρελαιοφόρα 157 τὸν ἀριθμὸν, τόννων γὰρὸς
3.003.790, μεγάλα κατὰ τὸ πλεῖστον. Ἀντιπροσωπεύουν ταῦτα πο-
σοστὸν 6.95% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων (3.
181 σκάφη, 43.9 ἑκατομ. τ. γὰρὸς). Τούναντιον, φορτηγά ξηροῦ
φορτίου τριακοσίων μόνον χιλιάδων τ. γὰρὸς ἐδεξαμενίσθησαν κατὰ
τὸ 1962. Σημαντικὴ ἡ διαφορά μεταξὺ τάνκερς καὶ φορτηγῶν.

Ἐπιτυχίαν, βεβαίως, καταπληκτικὴν κατήγαγεν ὁ κ. Νιάρχος.
Ἀπίστευτος εἶναι ὁ ἀριθμὸς των ἐδῶ δεξαμενισθέντων καὶ ἐπισκευα-
σθέντων σκαφῶν. Πλεῖστα ὅσα εἶναι ξένα. Ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς τὰ
«Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα», ἐπὶ διεθνῶς ἐπιπέδου, κατεκτήθη μὲ κό-
πους καὶ θυσίας μεγάλας. Ὁ συναγωνισμὸς ὑπῆρξε καὶ εἶναι οὐδέ-
ποτε. Τὸ Παλέρμον, ἡ Μάλτα, ἡ Νεάπολις, ἡ Γένοβα, ἡ Μασσαλία
καὶ τὸ Κάδιξ διαθέτουν πλήρεις ἐγκαταστάσεις, πληρεστέρας τῶν
ἰδικῶν μας τοῦ Σκαρῆμαγιά. Αἱ τιμαὶ των δὲν διαφέρουν οὔτε καὶ
εἰδικεύσεως στεροῦνται τὰ ξένα μηχανουργεῖα. Ἡ προσωπικότης
ὁμοῦ τοῦ κ. Νιάρχου, ἡ πίστις του εἰς τὸ ἀναληφθῆν ἔργον, αἱ φι-
λικαὶ σχέσεις του μὲ τὸν διεθνή κόσμον των ἐφοπλιστῶν καὶ των
ἐταιριῶν πετρελαίων, ἢ πρὸς τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ὑποστήρι-
ξις καὶ των ἐφοπλιστῶν μας — ἂν ὄχι ἄλλων — ἐθεμελίωσαν σὺν
τῷ χρόνῳ τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν.

ΠΩΣ ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Μετὰ διατίαν τὰ Ναυπηγεῖα Σκαρῆμαγιά θὰ διαθέτουν δύο ἀ-
κόμη μεγάλας δεξαμενάς, τὴν μίαν πλωτῆν καὶ τὴν ἄλλην μόνι-
μον. Νὰ πιστεύσωμεν ὅτι ἐν τῷ μεταξὺ θὰ αὐξηθῆ τόσον ἡ ἐργασία,

ὅστε νὰ εὑρουν τὴν ἀπασχόλησιν καὶ αἱ τέσσαρες δεξαμεναὶ; Αἱ
προβλέψεις δὲν εἶναι καὶ τόσον αισιόδοξοι. Καὶ ἂν ἀκόμη τὸ σημε-
ρινὸν ποσοστὸν των 6.95% ἤθελε καταστῆ δυνατὸν νὰ αὐξηθῆ εἰς
τὰ 10% τοῦ παγκοσμίου τοννάζ, ἠδῆ μόνον καὶ αὐτοῦ, πάλιν ἡ πλή-
ρης ἀπασχόλησις των δεξαμενῶν δὲν θὰ ἐξησφαλίζετο. Καθ' ἡμᾶς
εἶναι ἀμφίβολος. Πρέπει, κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς των ἀρμοδίων
τεχνικῶν, διὰ νὰ καλυφθοῦν αἱ δαπάναι τῆς κατασκευῆς των δεξα-
μενῶν (ἀπόσβεσις ὀκτὼ ἑκατομ. δολ. εἰς μίαν 50ετίαν διὰ τὴν μόνι-
μον καὶ 30ετίαν διὰ τὴν πλωτῆν), τῆς συντηρήσεως καὶ τῆς λει-
τουργίας των, νὰ ἐργάζονται ἐπὶ 330 ἡμέρας τὸ ἔτος ἡ πλωτῆ καὶ
204 ἡμέρας ἡ μόνιμος των 100 χιλ. τόν. Αἱ ἐπισκευαὶ, βεβαίως,
θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθοῦν. Αὐταὶ καὶ ἀποφέρουν τὸ κέρδος. Οὐδα-
μόθεν πάντως διαφαίνεται ἡ τόση κίνησις πρὸς ἀπόσβεσιν των τό-
σον κεφαλαίων, δεδομένου ὅτι γύρω μας, καθ' ὄλην τὴν Μεσόγειον,
ἐντατικὴ καταβάλλεται ἡ προσπάθεια προσελκύσεως ἐργασίας εἰς
τὰς μεγάλας ἐπισκευαστικὰς βάσεις. Ἀφελῆς θὰ ἦτο ἡ πρόβλεψις,
ὅτι θὰ κυριαρχήσουν εἰς τὸν οὐδέτερον αὐτὸν συναγωνισμὸν μόνα
τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαρῆμαγιά. Τὰ τάνκερς, ποῦ θὰ διαπλέουν
τὴν Μεσόγειον, δὲν θὰ εἶναι διπλάσια εἰς ἀριθμὸν των σημερινῶν.
Θὰ εἶναι μόνον μεγαλύτερα εἰς ὄγκον.

Ὁ κ. Νιάρχος ἀναποτρέπτως ἀποδύεται εἰς ἀγῶνα δυσχερέστα-
τον. Ὑπερτριάνοντα ἑκατομμύρια δολ. θὰ ἔχη ἐν συνόλῳ μετὰ διε-
τίαν δαπανήσει διὰ τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Σκαρῆμαγιά καὶ θὰ ἔχη
νὰ ἀντιμετώπισῃ μόνος αὐτός, ἄνευ οὐδεμιᾶς οὐδαμόθεν συμπα-
ράσεως, σκληρότατον τὸν συναγωνισμὸν. Θὰ κατισχύσῃ αὐτοῦ; Αἱ
ἐπιφυλάξεις μας δικαιολογοῦνται.

Τὸ μόνον εἰς χεῖρας του «αὐτοῦ» εἶναι τὰ ἴδια του σκάφη. Μετὰ
διετίαν θὰ φθάσουν τὸν ἀριθμὸν των 73. Αὐτὰ δυνατὸν νὰ παρά-
σχουν τρίμηνον κατ' ἔτος ἀπασχόλησιν εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ
Σκαρῆμαγιά. Θὰ καταβάλλῃ ἔμως τὴν δαπανηρὰν φροντίδα ὁ κ.
Νιάρχος νὰ φέρῃ ἐδῶ ὅλα του τὰ σκάφη πρὸς ἐπισκευήν, πρὸς ζη-
μίαν τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των. Θὰ ὑπεχρεώσῃ νὰ διατάσῃ τὴν
παρέκκλισιν των ταξιδίων των. Θὰ ἐπεχορήγῃ, δηλαδὴ, αὐτὸς οὐ-
τὸ κ. Νιάρχος τὴν ἴδιαν του ἐπιχειρήσιν!

Ἡ δεξαμενὴ των 100 χιλ. τόν. ἀμφίβολον εἶναι ἂν θὰ ἀπασχο-
ληθῆ κατὰ τὸ ἡμισυ τοῦ ἔτους. Ἀπαραίτητος ὁμοῦ εἶναι ἡ κατα-
σκευὴ τῆς, ἵνα διασφαλίσουν τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα» τὴν προ-
τίμησιν των μεγάλων ἐφοπλιστῶν καὶ των ἐταιριῶν πετρελαίων.
Αὐτοὶ, μεταξὺ τοῦ στόλου των, διαθέτουν καὶ σκάφη των 100 χιλ.
τόν. Διευκολύνονται, ὅταν παντὸς μεγέθους δεξαμεναὶ προσφέρων-
ται ἀπὸ ἓνα καὶ τὸ αὐτὸ Ναυπηγεῖον. Τὰ ναυπηγεῖα, τὰ κατέχοντα
μεγάλας δεξαμενάς, πιέζουν τοὺς ἐφοπλιστὰς των σούπερ τάνκερς
νὰ δεξαμενίσουν εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις των ὄχι μόνον τὰ μεγαθή-
ρια, ἀλλὰ καὶ τὰ μικρότερα.

Καὶ αὐτὰ, διὰ τὰς προβλέψεις ἐπὶ τῆς ἐργασίας των «Ἑλληνικῶν
Ναυπηγείων». Δὲν εἶναι πλήρως ἱκανοποιητικαί. Ἐπιμένομεν εἰς
τὴν ἀποψίν μας αὐτῆν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι συμπληροῦται ὁ ἐξο-
πλισμὸς των εἰς νέα μηχανήματα, ἐπαυξάνεται ἢ εἰς δεξαμενάς δυ-
ναμικότητος των καὶ ἐνισχύεται ἡ ἀνταγωνιστικὴ των ἱκανότης.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Μετὰ μίαν πενταετίαν, ὅταν πλέον τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα»
θὰ ἔγουν ἀναγκῆ εἰς περιωπὴν μεγάλου ἐπισκευαστικοῦ κέντρου
ἐφαμιλλοῦ των μεγαλυτέρων ξένων, θὰ ἀρχίσῃ ἡ λειτουργία καὶ
των «Ναυπηγείων τῆς Ἐλευσίνας». Περὶ ἐπισκευαστικῆς βάσεως
θὰ πρόκειται κυρίως, μετὰ δύο πλωτῶν δεξαμενῶν, ἢ τῆς μιᾶς
πλωτῆς καὶ τῆς ἄλλης μόνιμου.

Θὰ φανῆ ἴσως περίεργος ἡ πρόβλεψις μας, ὅτι καὶ ἡ βάση αὐτὴ
θὰ ἐργασθῆ, ἐφ' ὅσον καὶ τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαρῆμαγιά κατορθώ-

CAMPANELLA

SINCE 1916

SAVONA

CAMPANELLA - ASCENSO

SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

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

GENOVA

S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI
"CAMPANELLA,"

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address: GALATA GADDA (PORT OF GENOVA)
Cables: CAMPANELLA - GENOVA
T e l.: 208961 (4 LINES) - 208461

σουν να συγκεντρώσουν κινήσει μεγαλύτεραν της σημερινής. Ἄλλοιμονον ἂν ἡ κίνησις παραμεινῆ στάσιμος. Προεξοφλεῖται ἡ κατάρρευσις καὶ τῶν δύο συγκροτημάτων.

Ἐδελπιστοῦμεν ὅμως, ὅτι μετὰ τὴν αὔξησιν τῆς κινήσεως, ὁ ὄριμος τῆς Ἐλευσίως θὰ προσλάβῃ τὴν μορφήν μεγάλου ἐπισκευαστικοῦ καὶ γενικώτερον αἰθηροβιομηχανικοῦ κέντρου. Ὁ χάλυψ, ἐν τῇ μεταξῷ, ἐδῶ θὰ παράγεται. Τίποτε δὲν ἀποκλείει τὴν δυνατότητα διευρύνσεως τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος καὶ τῶν δύο βάσεων. Μηχαναὶ προσωστῆρισι — δηξελ — δυνατόν νὰ κατασκευάζωνται καὶ τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων νὰ ἀποβῆ συναγωνιστικώτερον, μὲ περιορισμένον πάντως τὸν ὄγκον τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν.

Τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαρμαγκαθὰ θὰ διανοίγουν τὸν δρόμον τῆς ἐργασίας καὶ πρὸς τὰ γειτονικά τῶν τῆς ἀκτῆς Μεγάρων. Τρεῖς αἱ προϋποθέσεις: ὁ μεταξὺ τῶν ὑγιῆς συναγωνισμὸς καὶ ὄχι ἡ ἐξόντωσις, ἡ κατάρτισις ἐπαρκῶς ἐργατοτεχνικοῦ δυναμικοῦ καὶ ἡ καλὴ πορεία τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τὰ πλοῖα μας — τὰ δεξαμενόπλοια κατὰ πρῶτον λόγον περὶ τὰ 300 τὸν ἀριθμὸν — θὰ προτιμήσουν τὰς ἐδῶ βάσεις διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν, ὅταν χαμηλόν, συναγωνιστικόν, θὰ εἶναι τὸ κόστος καὶ τὰ ταξίδια τῶν τὸ ἐπιτρέπουσι (πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν).

Κέρδη μεγάλα, θεαματικὰ δὲν πρέπει νὰ περιμένωμεν. Δύσκολα καὶ ὀλίγα προβλέπονται. Ἐλάχιστα κατ' ἀναλογίαν ἐπενδυθέντων κεφαλαίων. Ἀπόδειξις ὁ εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιευόμενος ἰσολογισμὸς τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων» διὰ τὸ 1962, τὸ μόνον κερδοφόρον ἔτος ἀπὸ τῆς συστάσεως τῶν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι συμπεριλαμβάνονται καὶ τὰ κέρδη τῆς συμμετοχῆς εἰς τὸ Διυλιστήριον.

Ὁ συναγωνισμὸς — ὄχι ὁ ἐντόπιος — εἶναι σκληρὸς, σκληρότερος δὲ θὰ ἀποβῆ, ἐφόσον ἐπισκευαστικαὶ θάσεις νέαι συνιστῶνται καὶ αἱ ὑφιστάμεναι διευρύνονται. Δὲν πρέπει ἀκόμη νὰ λησμονηθῆται, ὅτι τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα εἶναι τὰ συναγωνιστικώτερα εἰς τὰς τιμὰς καὶ ταχύτητα ἐργασίας. Ἡ προτίμησις πρὸς αὐτὰ εἶναι μεγάλη. Καὶ ἀκόμη ὅτι τὰ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ διάπλου τῆς Μεσογείου κείμενα ξένα ναυπηγεῖα ἔχουν τὴν δυνατότητα ἀπασχο-

λήσεως τοῦ ἐργατικοῦ τῶν προσωπικοῦ καὶ εἰς τοὺς δύο τομείς τῆς δραστηριότητός τῶν, εἰς τὰς κατασκευὰς καὶ τὰς ἐπισκευὰς. Τὸ πλεονέκτημα αὐτὸ δὲν τὸ ἔχουν τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα», παρὰ τὰς ἀρχικὰς προβλέψεις, διότι ἀπεδείχθη ὅτι ἐπαρκῆς ἐργασία κατασκευῶν δὲν ὑπάρχει. Τὰ ξένα ναυπηγεῖα ἐπιχορηγοῦνται διὰ νὰ λειτουργοῦν, ἀπολαμβάνουσι ἄλλων εἰδικῶν προνομίων καὶ μεγάλων πιστωτικῶν διευκολύνσεων διὰ νὰ συγκεντρώσουν τὰς παραγγελίας.

Καὶ καταλήγομεν: Συγκρατημένη εἶναι ἡ αἰσιοδοξία μας — τὸ τονίζομεν ἰδιαίτερον — διὰ τὴν περαιτέρω διεύρυνσιν τῆς βιομηχανίας ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν. Μετὰ περισκέψεως τὰ κεφάλαια πρέπει νὰ ἐπενδύονται εἰς αὐτὴν.

Πολλοὶ οἱ πιστεύοντες — οὐκ ἐξ αὐτοῖς καθέθειν τὸ τοῦ Νιάρχου τρόπον — ὅτι μετὰ μίαν τόσο μεγάλην Ναυτιλίαν ἐξησφαλισμένη εἶναι ἡ ἐργασία πολλῶν βάσεων ναυπηγικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν. Παραδέλομεν τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα. Τὴν ἀπεικονίζομεν ἄνωτέρω. Αὐτὴ δὲν παρέχει τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐγκατάστασιν μεγάλων ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, αὐτὴ καὶ περιορίζει τῆς βιομηχανίας ἐπισκευῶν τὰς δυνατότητας εὐρυτάτης ἀναπτύξεως, ὅπως τὴν πιστεύουν τινές.

Ἐύχρηθόμεν νὰ κερδίσωμεν τὴν ἀπόσκοπον λειτουργίαν τῶν ὑφισταμένων βάσεων καὶ τῶν ὅσων προβλέπεται ἡ ἐγκατάστασις ἐντὸς τῶν προσεχῶν πέντε ἐτῶν. Τὸ μέλλον δὲν εἶναι πάντως ἄμειρον κινδύνων. Πολλὰ θὰ ἐξαρτηθῶν ἀπὸ τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς μεσογειακῆς καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ἰδιαίτερον. Ἡ κερδοφόρος ἐπιμετάλλευσίς τῶν, ὁ ἐντεθὲν ὑγιῆς συναγωνισμὸς εἰς τὰ τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων — τιμὰ χαμηλὰ καὶ καλὴ ποιότης ἐργασίας — ἡ ὑποστήριξις τέλους τῆς ἐγχωρίου ναυπηγικῆς διὰ τὰς κρατικὴν χρηματοδοτήσιν κατασκευὰς, εἶναι αἱ μόναι ἐγγυήσεις τῆς καλλιτέρας αὔριου.

Ὁ προγραμματισμὸς τῶν περαιτέρω κατευθύνσεων, ἡ ὑπεύθυνος μελέτη τῶν ὑφισταμένων δυνατοτήτων δικαιολογοῦνται καὶ ἐπιβάλλονται. Ἄλλοι ἀρμοδιώτεροι ἡμῶν ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ ἀναλάβουν τὸ ἔργον τῆς ἐρεῦνης αὐτῆς.

Ο Κ. ΝΙΑΡΧΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΤΟΥ

Τὸ θέμα τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν ἐπισκευαστικῶν βάσεων ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον μακρῶν συσκέψεων τῶν Ἑλλήνων ἐφοπιστῶν, ἐδῶ καὶ εἰς τὸ Λονδίνον. Ὁμόφωνος ὑπῆρξεν ἡ ἀποφίσις τῆς πλήρους ἐλευθερίας εἰς τὰ τῆς βιομηχανίας ἐπισκευῶν. Καὶ τὴν ἀποφιν αὐτὴν ἐγνώρισαν οἱ ἐφοπιστὰὶ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, αἰτησάμενοι τὴν τροποποίησιν τοῦ σχετικοῦ Βασ. Διατάγματος.

Κατὰ τὴν σύσκεψιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπιστῶν, ὁ Πρόεδρος αὐτῆς κ. Ἀνδρεάδης, ἐισηγήθη διὰ μακρῶν τὸ θέμα, ἐνημέρωσας τὸ Συμβούλιον ἐπὶ τῶν διαπραγματεύσεων, αἵτινες διεξήχθησαν μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορίου, διὰ νὰ καταλήξουν εἰς τὴν γνωστὴν συμφωνίαν.

Δὲν παρέλειψεν ὁ κ. Ἀνδρεάδης νὰ τονίσῃ πόσον ἀντίθετος ἦτο καὶ εἶναι πάσης δεσμεύσεως τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Κατὰ τὴν αὐτὴν σύσκεψιν, ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ κ. Νιάρχου κ. Στέφ. Συριώτης, ἀνεκοίνωσε πρὸς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριοι συνάδελφοι,

Πληροφοροῦμαι ὅτι διευτυώθησαν διαμαρτυρίαι σχετικῶς πρὸς ὠρισμένας διατάξεις τοῦ Β. Διατάγματος, τὸ ὅποιον ὑπεγράφη κατόπιν τῆς συμφωνίας μεταξὺ τοῦ καθηγητοῦ Στρατῆ Ἀνδρεάδη καὶ ἐμοῦ, ἀφορώσης τῆς ἐγκατάστασιν νέων ναυπηγείων ἐν Ἑλλάδι, καὶ νομίζω, ὅτι εἶναι σκόπιμον νὰ γνωρίσητε τὴν κατάστασιν πρὶν νὰ καταλήξητε εἰς συμπεράσματα.

Ἐπιτρέψατέ μοι νὰ ὑπενθυμίσω, ὅτι διὰ τῆς ἀρχικῆς συμβάσεως τῆς ὁποίας ὑπέγραψα μετὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου τὸ 1956 διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων εἰς τὸν Σκαρμαγκαθὰ, ἀνέλαβα τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπενδύσω περὶ τὰ \$ 8.000.000. Εἰς τὴν πραγματικότητά ἐχω ἐπενδύσει μέχρι στιγμῆς ἄνω τῶν \$ 22.000.000 καὶ τελευταίως, κατόπιν τῆς συμφωνίας μετὰ τοῦ καθηγητοῦ κ. Ἀνδρεάδη, ἔχω ἀναλάβει ἐξ ἰδίας μου πρωτοβουλίας νὰ ἐπενδύσω καὶ ἔτερα \$ 11.000.000 καθιστῶν οὕτω τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαρμαγκαθὰ τὴν μεγαλύτεραν βιομηχανικὴν μονάδα ἐν Ἑλλάδι μέχρι σήμερον, δι-

δουσαν ἐργασίαν πρὸς τὸ παρὸν εἰς 4.000 ἐργάτας, οἱ ὅποιοι συντόμως θὰ αὐξηθῶν δι' ἄλλων 3.500, ὅταν τὸ νέον πρόγραμμα ἐπεκτάσῃ, ἀρχίσην πραγματοποιούμενον. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, δὲν νομίζω, ὅτι οἰσοδῆποτε ἀμερόληπτος κριτὴς θὰ ἐθεώρει παράλογον τὸ ὅτι προσπαθοῦμεν νὰ προστατεύσωμεν τὴν ἐπένδυσιν μας διὰ τῆς δικαιολογημένης προσδοκίας, ὅτι δὲν πρέπει νὰ ὑποβληθῶμεν εἰς ἀδικον καὶ ἀντιοικονομικὸν ἀνταγωνισμὸν ἐπὶ λογικῶν χρονικῶν διάστημα. Εἰς μίαν μικρὰν χώραν, ὡς ἡ ἰδικὴ μας, ὅπου ἡ βιομηχανοποίησις εἶναι ἀκόμη εἰς τὸ ἀρχικὸν τῆς στάδιον, πιστεύομεν, ὅτι εἶναι πράγματι πρὸς τὸ γενικὸν συμφέρον νὰ μὴ συμβῆ τίποτε, τὸ ὅποιον θὰ ἠδύνατο νὰ παρεμποδίσῃ ἢ νὰ ἀποθαρρύνῃ τὴν βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν ἐπὶ ὑγιῶν οἰκονομικῶν βάσεων καὶ θὰ ἐνομίζομεν, ὅτι, κάθε προσπάθεια πρὸς ἐπέκτασιν βιομηχανιῶν εἰς ἄσπασαν τὴν Ἑλλάδα, ἀντὶ νὰ συγκεντρῶνται εἰς τὴν περιορισμένην καὶ ἤδη ὑπερπλήρη ζώνην τῆς πρωτεύουσας, θὰ ἦτο εὐπρόσδεκτος εἰς ἄλλας περιοχάς, ὄχι μόνον διὰ λόγους ὀρθῆς μεθόδου ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ ἐπίσης πρὸς γενικὴν ὠφέλειαν.

Κύριοι, εἰσθε ὅλοι προέχοντα μέλη τῆς Ἑλληνικῆς Ἐφοπιστικῆς Κοινότητος, πασιγνώστοι διὰ τὴν ἀφοσίωσίν σας εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας ἐπιχειρήσεως καὶ διὰ τοὺς ἀγῶνας σας ἐναντίον πάσης περιοριστικῆς ἢ μονοπωλιακῆς ἐνεργείας. Αὐταὶ εἶναι αἱ ἀρχαὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων βασίζομεθα καὶ ἡμεῖς. Δὲν ζητοῦμεν μονοπόλιον καὶ θὰ ἀντιτιθέμεθα ἰσχυρότατα εἰς οἰουδήποτε, ὅστις θὰ τὸ ἐπέζητει. Τὸ μόνον τὸ ὅποιον ἐπιθυμοῦμεν, εἶναι, ὅπως τὸ πρόβλημα τοῦτο ἀντιμετωπισθῆ ἐπὶ δημιουργικῆς καὶ λογικῆς βάσεως, διότι διερωτώμεθα: εἶναι ὠφέλιμον διὰ τὸν τόπον νὰ εἶναι ἐλεύθερος πᾶς τις νὰ ἰδρῆ ἐργοστάσιον ὅπουδήποτε θέλει, ἀσχέτως τῶν ἐπιβλαβῶν συνεπειῶν τὰς ὁποίας τοῦτο θὰ προεκάλεῖ εἰς μίαν νεορὰν βιομηχανίαν, ἢ ὁποία ἀκόμη ἀγωνίζεται νὰ ἐδραιωθῆ, ὅταν ὑπάρχῃ σωφρεῖα ἄλλων πόλεων τῆς χώρας, αἵτινες θὰ ὑπεδέχοντο εὐχαρίστως νέας βιομηχανίας εἰς τὴν περιοχὴν τῶν;

Ἡ βιομηχανία κατασκευῆς καὶ ἐπισκευῆς πλοίων διέρχεται παγκό-

Telegrams: "GENICOLAOU",
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

Telephone ROYAL 7981

SHIPBROKERS

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

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Ἀντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α. Ε.

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

σμιον κρίσιν, ναυπηγεία κλείουν, μικρότεροι μονάδες συγχωνεύονται μεταξύ των δια να επιζήσουν. Είς την 'Ιταλίαν όλα τα ναυπηγεία, με μόνην εξαίρεσιν τὸ ναυπηγείον τοῦ Παλέρμου, εἶναι σήμερον ἰδιοκτησία τοῦ Κράτους, μερικά ναυπηγεία εἰς τὴν Ἀγγλίαν μετατρέπουν τὰς ἐγκαταστάσεις των διὰ νὰ κτίζωσιν σπῆτια καὶ οὕτως νὰ δυνηθῶσιν νὰ ἀπασχολήσωσιν τὸ ἐργατικόν των προσωπικόν. Εἶναι τώρα κατάλληλος ἐποχὴ νὰ ἐπιτραπῇ ἀπεριόριστος ὑπερπαραγωγὴ εἰς τὴν Ἑλλάδα; Ὑπάρχει κανεὶς ὁ ὁποῖος εἶναι σοβαρῶς προητοιμασμένος νὰ ὑποστηρίξῃ, ὅτι ἡ περιοχὴ τοῦ Πειραιῶς εἶναι ἰκανὴ, ἐπὶ τοῦ παρόντος, νὰ δώσῃ ἐργασίαν εἰς πλείονα τῶν δύο ναυπηγείων; Δὲν ἀναφερόμεθα, φυσικὰ, εἰς μηχανουργεία, τὰ ὁποῖα, εἴτε ὑφίστανται ἤδη ἢ πρόκειται νὰ ἰδρυθῶσιν εἰς τὸ μέλλον, καὶ τὰ ὁποῖα ὑπάγονται εἰς διαφορετικὴν κατηγορίαν, ἀλλὰ εἰς ναυπηγεία, τὰ ὁποῖα θὰ δύνανται νὰ ἐκτελέσωσιν μεζύνας ἐπισκευὰς καὶ τὰ ὁποῖα, ἀναποφεύκτως, θὰ καταλήξωσιν εἰς οἰκονομικὸν ἀνταγωνισμὸν μέχρις ἐσχάτων. Ἐπιθυμῶ νὰ πιστεύω, ὅτι αἱ διαμαρτυρίαι εἰς τὰς ὁποῖας ἀνεφέρθη προηγουμένως, δὲν ἀπευθύνονται κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων, διότι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, σκοπὸς των μόνον δύνανται νὰ εἶναι ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ ἀναγκαζθέντος ἤδη σχεδίου περαιτέρω συμπληρώσεως τῶν ναυπηγείων μας διὰ τοῦ τελειότερου καὶ νεωτέρου τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ, ἵνα ταῦτα ἐξυτη-

ρετοῦν τὰς ἀνάγκας σας εὐρύτερον καὶ εὐθηνότερον. Τὰ σχέδιά μας συμπεριλαμβάνουν τὴν ἐγκατάστασιν δύο εἰσέτι δεξαμενῶν οὕτως ὥστε ἐντὸς 9μήνου αἱ ἰκανότητες πρὸς δεξαμενισμόν νὰ αὐξηθῶσιν σημαντικῶς καὶ νὰ μᾶς ἐπιτρέψωσιν νὰ δεξαμενίζωμεν ἀκόμη καὶ πλοῖα, τὰ ὁποῖα θὰ εἶχον ἐκτελέσει τὰς ἄλλας ἐπισκευὰς των ἀλλαχού.

Κύριοι, ἡ Ἑλλὰς πραγματοποιεῖ αὐτὴν τὴν στιγμὴν ἕνα πρόγραμμα βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν χώραν μας νὰ λάβῃ ἐν καιρῷ τὴν ἀρμόζουσαν θέσιν μεταξύ τῶν μελῶν τῆς Ἑυρωπαϊκῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Ἄς ἐπιδιείξωμεν εἰς τὸν ἰδικόν μας τομέα βιομηχανίας διορατικότητα καὶ δημιουργικὴν φαντασίαν. Ἄς μὴ ἐνεργήσωμεν μετὰ τὸν παροιμιώδη αὐτοκαταστρεπτικὸν τρόπον τοῦ καφετζῆ, ὁ ὁποῖος ἐγκαθιστᾷ τὸ καφενεῖον του δίπλα εἰς τὸ ἄλλο καφενεῖον, διότι αὐτὴ ἡ ὁδὸς ὁδηγεῖ μόνον εἰς ἀπώλειαν ἐνεργείας καὶ σπατάλην οἰκονομικῶν δυνάμεων. Ἄς παραμερίσωμεν τὰ αἰσθήματα ἐπαγγελματικῆς συναγωνισμοῦ καὶ ἀντ' αὐτῶν ἄς σκεφθῶμεν δημιουργικῶς, οὕτως ὥστε τελικῶς, ὄχι μόνον ἡ ἰδικὴ μας ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἀλλὰ καὶ ἡ χώρα ἐν τῷ συνόλῳ, δυνηθῆ νὰ ἀποκομίσῃ ὀφέλη ἀπὸ τὰς ἀποφάσεις μας.

Μετὰ συναδελφικῶν χαιρετισμῶν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, Μάϊος 1963

ΤΟ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΕΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Κατωτέρω τὸ ὑπ' ἀριθ. 255 Βασ. Διάταγμα καὶ ἡ συμφωνία Κράτους - Ἀνδρεάδῃ ἐν σχέσει μετὰ τὴν ἴδρυσιν ναυπηγείων ἐν Ἑλλάδι:

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 255

Περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ ὑπ' ἀριθ. 486)1962 Β. Δ. «περὶ ἐγκρίσεως εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ Ἐξωτερικοῦ δυνάμει τοῦ Ν. Δ. 2687)53 ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν «Ἐμπορικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος» καὶ «Ἴονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα Ἑλλάδος Α.Ε.».

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν: α) Τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2687)53 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προετασίας κεφαλαίων Ἐξωτερικοῦ», β) Τὴν ἀπὸ 29 Μαρτίου 1963 αἴτησιν τῶν «Ἐμπορικῆς Τράπεζας Ἑλλάδος, Α.Ε. Ἴονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τράπεζας Ἑλλάδος» καὶ τῆς Ἑταιρίας «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.» «περὶ τροποποιήσεως διατάξεων τοῦ Β.Δ. 486)1962, γ) Τὴν ἀπὸ 2 Ἀπριλίου 1963 γνωμοδότησιν τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ ἄνω Ν.Δ. προτάσει τῶν Ἡμετέρων Ὑπουργῶν ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Βιομηχανίας, ἀπεφασίσασμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἄρθρον 1.

Παρατείνωμεν τὰς ἐν ἄρθρῳ 2 παρ. 2 καὶ ἄρθρῳ 7 παρ. 1 προθεσμίας τοῦ ὑπ' ἀριθ. 486)1962 Β. Διατάγματος κατὰ πέντε (5) ἔτη.

Ἄρθρον 2.

Ἀπαγορεύεται εἰς τὰς «Ἐμπορικὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος Α. Ε.», «Ἴονικὴν καὶ Λαϊκὴν Τράπεζαν Ἑλλάδος Α. Ε.» καὶ τὴν ὑπ' αὐτῶν εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ἄνω ὑπ' ἀριθ. 486)1962 Β.Δ. ἰδρυθεῖσαν ἀνώνυμον ἑταιρίαν «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.» νὰ θέσωσιν εἰς λειτουργίαν ἢ χρησιμοποιήσωσιν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1969 τὸ ὑπ' αὐτῶν κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ὑπ' ἀριθ. 486)1962 Β.Δ. ἀνεγερθῶσιν ἐργαστάσιον κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν πλοίων (Ναυπηγείον), ἐφ' ὅσον τὸ

ἐν λόγω ἐργοστάσιον ἦθελεν ἀνεγερθῆ ἔστω καὶ κατὰ τμήμα, εἰς τὴν παραλίαν τοῦ Σαρωνικοῦ Κόλπου, καὶ δὴ ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Σουνίου μέχρι καὶ τῆς Διάρυγος τῆς Κορίνθου, περιλαμβανομένης καὶ τῆς νήσου Σαλαμίνος.

Διασαφηνίζεται, ὅτι αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἴδρυσιν τοῦ ἄνω Ἐργοστασίου ἐπιτρέπεται ν' ἀρχίσωσιν, νὰ συνεχισθῶσιν καὶ νὰ ἀποπερατωθῶσιν καὶ πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1969.

Ἄρθρον 3.

Ἐπιφυλαττομένης τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προηγουμένου ἄρθρου ὡς πρὸς τὴν ἐν αὐτῷ καθοριζομένην περιοχὴν, τὸ περὶ οὗ τὸ παρὸν Β.Δ. Ναυπηγείον ἐπιτρέπεται ν' ἀνεγερθῆ εἰς οἰουδήποτε ἄλλο μέρος τῆς Ἑλλάδος καὶ νὰ τεθῆ εἰς λειτουργίαν ἀνευ οἰουδήποτε χρονικοῦ περιορισμοῦ.

Ἄρθρον 4.

Ἀπαγορεύεται μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974 ἡ χορήγησις ἀδείας ἐγκαταστάσεως ἐτέρου Ναυπηγείου ἐν τῇ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ παρόντος προσδιοριζομένην περιοχῇ, πλὴν τοῦ ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν «Ἐμπορικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος Α.Ε.» καὶ «Ἴονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα Ἑλλάδος Α.Ε.» ἢ τῆς ὑπ' αὐτῶν συσταθείσης ἑταιρίας «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.» ἀνεγερθῶσιν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει οἰουδήποτε καὶ ἂν ἦθελεν ἀνεγερθῆ τὸ περὶ οὗ τὸ παρὸν Β.Δ. Ναυπηγείον, ἀπαγορεύεται ἀπολύτως ἡ χορήγησις ἀδείας ἰδρύσεως ἐτέρου Ναυπηγείου ἐντὸς ἀκτίνας εἰκοσι νηυτικῶν μιλίων ἀπὸ τῆς θέσεως τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Ναυπηγείου τῶν ἐιρημένων Τραπεζῶν ἢ τῆς Ἑταιρίας «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.».

Αἱ ὡς ἄνω ἀπαγορεύσεις ἀφοροῦν τὸσον εἰς Ναυπηγεία τῶν ὁποίων ἡ ἴδρυσις ἦθελεν ἐγκριθῆ βάσει τοῦ Ν.Δ. 2687)1953, ὅσον καὶ εἰς τοιαῦτα μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὰς διατάξεις τούτου.

Ἄρθρον 5.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεῖται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν

N. J. GOULANDRIS LTD.

27, LEADENHALL STREET
BALTIC HOUSE

LONDON E. C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N. Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8 - 6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, 11 MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως. Εἰς τὸν Ἡμέτερον ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ Ὑπευγρὸν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 7 Ἀπριλίου 1963

ΠΑΥΛΟΣ
Β.

Οἱ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

Ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ
Π. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
ΣΠ. Ι. ΘΕΟΤΟΚΗΣ

Ἐπὶ τῆς Βιομηχανίας
Λ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῆς ἀπὸ 8)11 Αὐγούστου 1962 ὑπογραφείσης συμβάσεως μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῶν Τραπεζῶν Ἐμπορικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος καὶ Ἰονικῆ καὶ Λαϊκῆς Τράπεζας Ἑλλάδος ἐν σχέσει μετὰ τὴν ἰδρυσιν Ναυπηγείων ἐν Ἑλλάδι.

Σ Υ Μ Β Α Σ Ι Σ

Ἐν Ἀθήναις τῆ 2 τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου τοῦ 1963 ἔτους μεταξὺ ἀφ' ἑνὸς τοῦ «Ἑλληνικοῦ Δημοσίου», καλούμενου κατωτέρω «Δημόσιον», εκπροσωπούμενον ἐν προκειμένῳ ἀπὸ τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθροῦ 4 τοῦ Νόμου 4171)61 «περὶ λήψεως γενικῶν μέτρων πρὸς υποβοήθησιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας» ὑπὸ τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, κ. Π. Παπαληγόρου, Οἰκονομικῶν, κ. Σπ. Θεοτοκῆ καὶ Βιομηχανίας κ. Λ. Μπουρνιά, ἀπάντων κατοικῶν Ἀθηνῶν, καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν Τραπεζῶν «Ἐμπορικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος» καὶ «Ἰονικῆ καὶ Λαϊκῆς Τράπεζας Ἑλλάδος Α.Ε.» καὶ τῆς Ἐταιρίας «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.» καὶ εκπροσωπούμενων ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτῶν Καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Γ. Ἀνδρεάδη, νομίμως ἐξουσιοδοτουμένου, συμφωνήθησαν καὶ ἐγέναντο ἀμοιβαίως ἀποδεκτὰ τὰ ἀκόλουθα :

Ἄρθρον 1.

Οἱ Ὑπουργοὶ Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Βιομηχανίας ἔλαβον ὑπ' ὄψιν :

α) Τὴν ἀπὸ 29 Μαρτίου 1963 αἴτησιν τῆς Ἐμπορικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε., τῆς Ἰονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε. καὶ τῆς Ἐταιρίας «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.» περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῆς ἀπὸ 8)11 Αὐγούστου 1962 ὑπογραφείσης συμβάσεως μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῶν Τραπεζῶν Ἐμπορικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε. καὶ Ἰονικῆ καὶ Λαϊκῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε. ἐν σχέσει μετὰ τὴν ἰδρυσιν Ναυπηγείων ἐν Ἑλλάδι.

β) Τὴν ἀπὸ 2 Ἀπριλίου 1963 συμφωνίαν, διὰ τὴν κατέρχεται τῆς παρούσης συμπληρωματικῆς συμβάσεως, γνωμοδότησιν τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ Ν. 4171)61.

γ) Τὰς διατάξεις τῆς παρ. 4 τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ Ν. 4171)1961.

Ἄρθρον 2.

Παρατίθεται ἡ ἐν ἀρθρῷ 4 παρ. 1 τῆς ἀπὸ 8)11 Αὐγούστου 1962 Συμβάσεως, καθοριζομένη προθεσμία κατὰ πέντε (5) ἔτη.

Ἄρθρον 3.

Ἀπαγορεύεται εἰς τὰς «Ἐμπορικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε.», «Ἰονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τράπεζας Ἑλλάδος Α.Ε.» καὶ τὴν ὑπ' αὐτῶν εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὡς ἀνω ἀπὸ 8 Αὐγούστου 1962 Συμβάσεως ἰδρυθείσαν ἀνώνυμον ἔταιριαν «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.» νὰ θέσων εἰς λειτουργίαν ἢ χρησιμοποίησιν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1969 τὸ ὑπ' αὐτῶν κατὰ τοὺς ὅρους τῆς προμνησθείσης Συμβάσεως ἀνεγερθεῖσιν ἐργαστάσιον κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν πλοίων (Ναυπηγείον), ἐφ' ὅσον τὸ ἐν λόγῳ ἐργαστάσιον ἤβλεπεν ἀνεγερθῆναι, ἔστω καὶ κατὰ τμήμα, εἰς τὴν παραλίαν τοῦ Σαρωνικοῦ Κόλπου καὶ δὴ ἀπὸ τοῦ ἀκρατηρίου Σαυνίου μέχρι καὶ τῆς Διῶρυγος τῆς Κορίνθου, περιλαμβανομένης καὶ τῆς νήσου Σαλαμίνας.

Διασαφηνίζεται, ὅτι αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἰδρυσιν τοῦ ὡς ἀνω Ἐργαστασίου ἐπιτρέπεται ν' ἀρχίσουν, νὰ συνεχισθῶν καὶ ν' ἀποπερατωθῶν καὶ πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1969.

Ἄρθρον 4.

Ἐπιρροατικῆς τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προηγουμένου ἀρθροῦ ὡς πρὸς τὴν ἐν αὐτῷ καθοριζομένην περιοχὴν, τὸ περὶ οὗ ἡ παρούσα Συμβάσις Ναυπηγείων ἐπιτρέπεται ν' ἀνεγερθῆ εἰς οἰοδήποτε ἄλλο μέρος τῆς Ἑλλάδος καὶ νὰ τεθῆ εἰς λειτουργίαν ἀνευ εἰσδητήσεως χρονικοῦ περιορισμοῦ.

Ἄρθρον 5.

Ἀπαγορεύεται μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974 ἡ χορήγησις ἀδείας ἐγκαταστάσεως ἑτέρου Ναυπηγείου ἐν τῇ ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 3 τῆς παρούσης προδιορισθείσης περιοχῆς, πλην τοῦ ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν «Ἐμπορικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε.» καὶ «Ἰονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τράπεζας Ἑλλάδος Α.Ε.» ἢ τῆς ὑπ' αὐτῶν συσταθείσης ἔταιρίας «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.» ἀνεγερθεῖσιν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει οἰοδήποτε καὶ ἐν ἤθει ἀνεγερθῆ τὸ περὶ οὗ ἡ παρούσα Ναυπηγείον ἀπαγορεύεται ἀπολύτως ἡ χορήγησις ἀδείας ἰδρύσεως ἑτέρου Ναυπηγείου ἐν τῇ αὐτῇ περιοχῇ, πλην τοῦ ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν «Ἐμπορικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε.» καὶ «Ἰονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τράπεζας Ἑλλάδος Α.Ε.» ἢ τῆς ὑπ' αὐτῶν συσταθείσης ἔταιρίας «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.» ἀνεγερθεῖσιν.

Αἱ ὡς ἀνω ἀπαγορεύσεις ἀφοροῦν τῶσιν εἰς Ναυπηγεία, τῶν ὁποίων ἡ ἰδρυσις ἤβλεπεν ἐγκριθῆ βάσει τοῦ Ν.Δ. ὑπ' ἀριθ. 2687)1953, ὅσον καὶ εἰς τοιαῦτα μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὰς διατάξεις τούτου.

Ἄρθρον 6.

Ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀρτῆται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς της εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Οἱ Συμβαλλόμενοι

Διὰ τὸ Δημόσιον
Ὑπευγρὸς Συντονισμοῦ
Π. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

Διὰ τὰς Τράπεζας
καὶ τὰ «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος Α.Ε.»
ΣΤΡ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Ὑπευγρὸς Οἰκονομικῶν
Σ. ΘΕΟΤΟΚΗΣ
Ὑπευγρὸς Βιομηχανίας
Λ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ

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 — HAYRE.

DECCA X BAND MARINE RADAR

THE

D11

SERIES

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



- High power 75 kW, medium power 20 kW, moderate power 10 kW.
- Large 16 inch display, medium 12 inch display, small 9 inch display.
- Large 10 ft. aerial, medium 6 ft. aerial, small 4 ft. aerial.
- 7 relative motion radars.
- 4 true motion radars.
- Ranges from $\frac{3}{4}$ to 60 N.M.
- For the first time in any marine radar — INTERSCAN.

S-BAND RADAR

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

THE FINEST RANGE OF
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α. Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1962

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

	1962	1961
I. ΠΑΓΙΟΝ		
Γήπεδα	349.367,95	347.797,13
Κτίρια	1.972.787,49	1.893.564,23
Λιμενικά	2.153.625,09	2.045.813,83
Μηχανήματα και Έγκαταστάσεις	3.142.119,18	2.847.140,92
Εργαλεία	162.983,17	162.983,17
Μεταφορικά και Πλωτά Μέσα	481.605,34	354.375,72
Ρυμουλάκι	907.553,75	661.446,77
Επιπλά και Σκεύη	261.676,45	235.135,36
Γενικά Έγκαταστάσεις Ναυπηγείων	641.856,09	539.459,34
Πλωτά Διζυγμένα	7.075.234,01	7.075.234,01
Έγκαταστάσεις Λειτουργίας Πλωτών Διζυγμένων	312.152,17	311.504,02
Ναυπηγική Κλίση	1.291.390,88	1.274.869,30
Πλωτά Γεράνας Ο. Α. Π. (δαπάνη αξιοποιήσεως)	126.755,87	126.755,87
II. ΕΞΟΔΑ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	18.879.105,44	18.392.946,29
III. ΔΑΠΑΝΑ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	137.028,12	308.028,12
	308.193,15	308.193,15
	19.324.326,71	18.838.167,56
MEION: ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		
Παρελθόντων Χρήσεων	269.738,78	167.956,62
Τρεχούσας Χρήσεως	200.000,00	104.808,37
	18.854.587,93	18.565.402,57
IV. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ	690.841,25	109.739,80
	19.545.129,18	18.675.142,17
	2.218.796,67	2.173.046,67
V. ΜΕΤΟΧΑΙ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΜΕΡΙΔΕΣ	2.128.870,99	2.036.218,25
VI. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ:		
Υλικά τ. Αποθήκη	71.956,20	3.586,47
Υλικά Τρίτων	2.264.798,82	2.730.511,66
Εργασίες υπό εκτέλεσιν	28.290,94	36.468,63
Αποτίμηση κατά Ασφαλιστών	2.881.861,70	2.182.109,95
Λογαριασμοί Πλωτών	4.473,48	9.197,10
Γενικά Επιστραφικά	150.377,50	1.382,50
Παρακαταβολή παρά Τρίτους λόγω έγγυσης	575.938,51	174.876,44
Παρακαταβολή και εις προμήθειαν	62.111,88	36.118,42
Διόφθοροι Χρώσται		
Διόφθοροι Εκκρίσεις Λογαριασμοί	8.225.711,24	7.425.728,12
VII. ΠΡΟΠΑΗΡΩΘΕΝΤΑ ΕΞΟΔΑ	184.134,86	120.499,26
VIII. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ:		
Ταμείον και Καταθέσεις παρά Τραπεζίταις	577.029,55	624.056,75
IX. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ:		
Χρεωστικών υπόλοιπον εις νέον	30.750.801,50	29.257.507,38

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΖΗΜΙΑΙ ΚΑΙ ΚΕΡΔΗ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1962

	1962	1961
Ζημία Παρελθόντων Χρήσεων	53.296,83	50.290,58
Τόκοι Παρελθόντων Λογαριασμών	1.229.777,32	1.165.822,92
Τόκοι Δανείων	36.667,68	104.831,08
Αμοιβή Άλλοδαπής Έταιρίας	18.996,58	113.571,77
Δαπάναι μη καταμεμβήσασιν	5.401,62	6.990,20
Διόφθοροι Φόροι και Τέλη		10.981,52
Συναλλαγματικοί Διόφθοροι		1.452.488,07
Άποσβέσεις	200.000,00	104.808,37
Καθαρὰ κέρδη πρὸς διὰθεσιν	1.782.174,44	2.094.218,03
Καθαρὰ κέρδη πρὸς διὰθεσιν	1.528.001,31	1.528.001,31

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΖΗΜΙΑΙ ΚΑΙ ΚΕΡΔΗ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1962

	1962	1961
Αποσβέσεις	239.034,41	536.921,59
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών και λοιπά έσοδα	50.290,58	3.271.368,20
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	1.165.822,92	59.807,55
Χρεωστικών υπόλοιπον εις νέον	104.831,08	3.311.175,75
Χρεωστικών υπόλοιπον εις νέον	113.571,77	1.855.183,62
Χρεωστικών υπόλοιπον εις νέον	6.990,20	239.034,41
Χρεωστικών υπόλοιπον εις νέον	10.981,52	
Καθαρὰ κέρδη πρὸς διὰθεσιν	1.528.001,31	1.528.001,31
Καθαρὰ κέρδη πρὸς διὰθεσιν	1.341.577,79	1.341.577,79
Καθαρὰ κέρδη πρὸς διὰθεσιν	168.815,12	168.815,12
Καθαρὰ κέρδη πρὸς διὰθεσιν	1.510.392,91	1.510.392,91
Καθαρὰ κέρδη πρὸς διὰθεσιν	17.608,40	17.608,40
Καθαρὰ κέρδη πρὸς διὰθεσιν	1.528.001,31	1.528.001,31

	1962	1961
I. ΜΕΤΟΧΙΚΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ		
II. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	2.500.000,00	2.500.000,00
III. ΜΕΤΟΧΑΙ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΜΕΡΙΔΕΣ		
IV. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ		
V. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ		
VI. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ:		
VII. ΠΡΟΠΑΗΡΩΘΕΝΤΑ ΕΞΟΔΑ		
VIII. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ		
IX. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ		
Χρεωστικών υπόλοιπον εις νέον	30.750.801,50	29.257.507,38

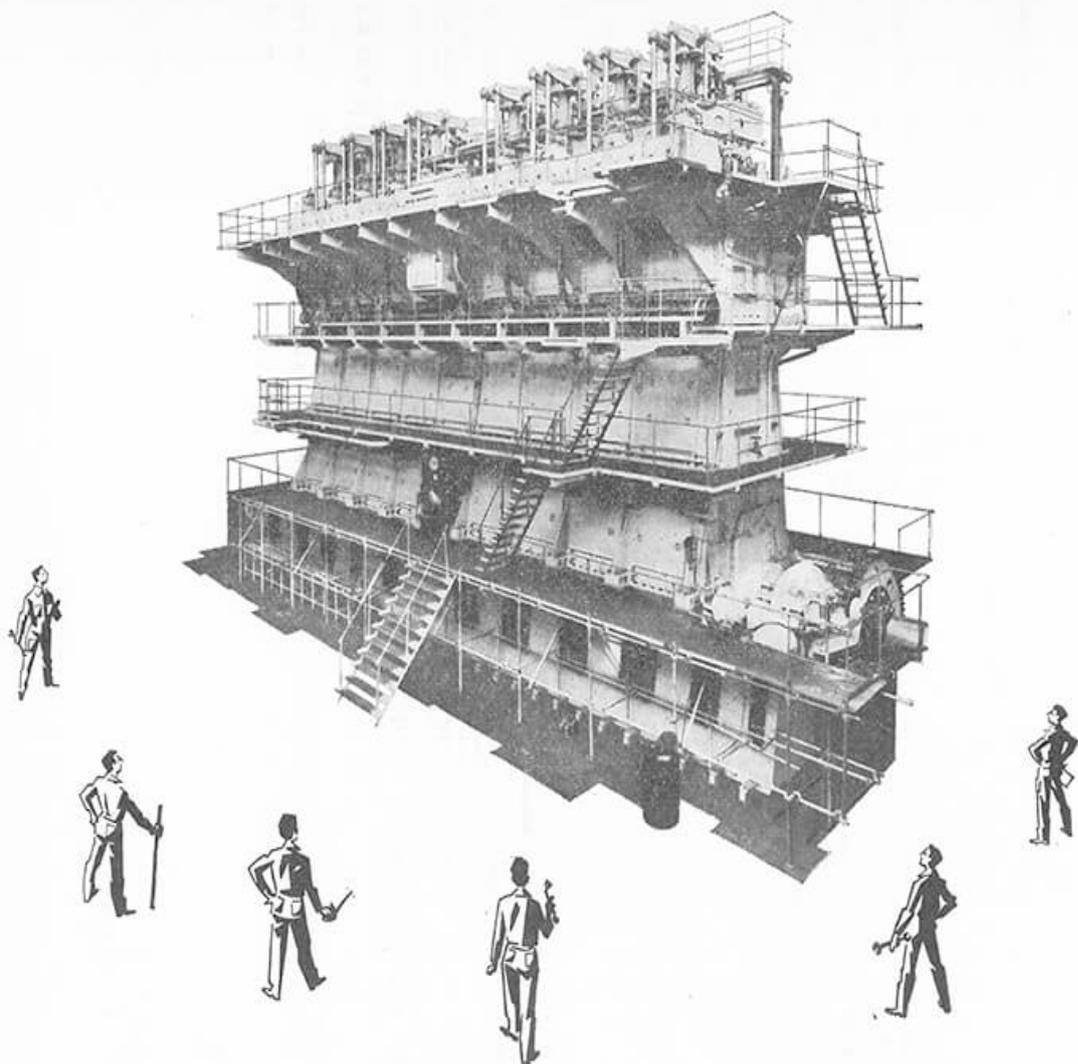
	1962	1961
Αποσβέσεις	244.480,21	244.480,21
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	599.960,41	599.960,41
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	497.137,17	497.137,17
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	22.677.991,70	22.677.991,70
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	1.000.000,00	1.000.000,00
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	1.456.550,67	1.456.550,67
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	49.092,92	49.092,92
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	22.982,56	22.982,56
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	569.938,51	569.938,51
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	941,90	941,90
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	852.995,73	852.995,73
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	168.815,12	168.815,12
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	107.725,93	107.725,93
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	61.089,19	61.089,19
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	17.608,40	17.608,40
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	3.152.534,42	3.152.534,42
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	770.479,23	770.479,23
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	2.536.810,79	2.536.810,79

	1962	1961
Αποσβέσεις	244.480,21	244.480,21
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	599.960,41	599.960,41
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	497.137,17	497.137,17
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	22.677.991,70	22.677.991,70
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	1.000.000,00	1.000.000,00
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	1.456.550,67	1.456.550,67
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	49.092,92	49.092,92
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	22.982,56	22.982,56
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	569.938,51	569.938,51
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	941,90	941,90
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	852.995,73	852.995,73
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	168.815,12	168.815,12
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	107.725,93	107.725,93
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	61.089,19	61.089,19
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	17.608,40	17.608,40
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	3.152.534,42	3.152.534,42
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	770.479,23	770.479,23
Τόκοι Χρεωστικών Λογαριασμών	2.536.810,79	2.536.810,79

Ο ΕΘΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΣ
ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
Κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
Σ. ΣΥΡΙΩΤΗΣ

Ο ΠΡΟ-ΙΣΤΑΜΕΝΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Α. ΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ



'I kept six honest serving men
 They taught me all I knew
 Their names are what and why and when
 And how and where and who'

Rudyard Kipling

Our own six serving men told us that engineers today are especially interested in

• **perfect reliability** • **ease of maintenance** • **economy of fuel and oil**

So we brought to perfection a number of technical developments, including: pulse system turbocharging, perfect uniflow scavenging, four small quick-opening exhaust valves, one centrally placed fuel valve, low thermal load, low exhaust temperatures.

STORK marine diesel engines, 2-stroke single acting, in powers up to 32,000 bhp, maximum continuous and service output.



STORK-WERKSPOR

HOLLAND

REPRESENTATIVES: SARACAKIS BROTHERS S.A., 43 THIRD SEPTEMBER STREET, ATHENS

Licenseses for TM diesel engines: Charles D. Holmes & Co. Ltd., Hull - Crépelle & Cie. S.A.R.L., Lille - Ateliers & Chantiers Ziegler Frères S.A., Dunkerque - Hijos de J. Barreras S.A., Vigo - Sociedad Española de Construcción Naval, Madrid.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΣΥΝΕΛΘΕΤΕ, ΚΥΡΙΟΙ!

Ξεκινούν τὰ λίμπερτς. Ἦρκεσε πρὸς τοῦτο ἢ μετὰ τόσους μῆνας ἐλαφρὰ πρὸς τὴν ἀνιούσαν τροπὴ τῆς ναυλαγορᾶς. Ἡ ἀπουσία σκαφῶν τοῦ μεγέθους τοῦ λίμπερτς κατέστη οἰσθητὴ εἰς τινὰς τμεῖς, τὸ Πλέιτ ἰδιαιτέρως.

Ἄγνωστον, βεβαίως — ἀμφίβολον καθ' ἡμᾶς — ἂν ἡ σημειωθεῖσα ζωηρότης θὰ διατηρηθῆ. Αἰσιοδοξῶμεν, πάντως.

Δυσχέρεια, ὅμως, προβάλλονται διὰ τὴν ἐπαναφορὰν τῶν παρωπλισμένων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Αὐτὰς τὸ παρὸν σημείωμα ἐπισημαίνει. Εἶναι χαρακτηριστικαὶ τῆς ἀταξικῆς καταστάσεως, ἧτις ἐπικρατεῖ παρ' ἡμῖν εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας.

Πρώτη δυσχέρεια: Ἡ ἐλλείψις δεξομενῆς. Διαζέσιμος διὰ νὰ δεχθῆ τὰ παρωπλισμένα, δὲν ὑπάρχει. Πρὸς τοὺς ξένους λιμένας καταφεύγουν διὰ τὸν δεξομενισμόν των πλείστα ὅσα σκάφη.

Δυσχέρεια δεύτερα, ἢ καὶ σοβαρώτερα: Πληρώματα πρὸς ναυτολόγησιν δὲν προσφέρονται. Οὐδὲ εἰς διαζέσιμος ναύτης ἢ καμαρώτος δὲν ὑπάρχει εἰς τὴν Χίον καὶ τὴν Ἄνδρον. Περί ἀσυρματιστῶν δὲν γίνεται λόγος. Καὶ οἱ ἀνευ ὑπηρεσίας καὶ διπλώματος εἶναι περιζήτητοι. Μηχανικοὶ καὶ ναυτικοὶ ἀξιωματικοὶ ἐλάχιστοι. Μισθοί, βεβαίως, ὑπὲρ τὴν σύμβασιν. Ἡ ἐπιλογὴ ἀνέφικτος.

Αὐταὶ αἱ διαπιστώσεις, εἶναι εἰς πάντας τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰ ναυτικὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς κινουμένους γνωσταί. Πλὴν, βεβαίως, τοῦ καλοῦ μας Ὑπουργείου, τῶν διοικούντων αὐτό.

Κυριολεκτοῦμεν λέγοντες, ὅτι ἡ Διοίκησις τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας τελεῖ ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ τῆς κρατούσης καταστάσεως εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Εἰς χιλιάδας ἀναφέρονται οἱ ἀνεργοί, οἱ ἐπιδοτούμενοι σημειωτέον καὶ ὅμως, διὰ τὴν ἐπὶ ἀνδρῶν ἐνός λίμπερτς πληρώματα δὲν προσφέρονται. Κατακλύζονται, ὅμως, τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα ἀπὸ σωρείαν σημειωμάτων τοῦ Ὑπουργείου, διὰ τῶν ὁποίων καλοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἀποκαταστήσουν τὴν διαπιστωθεῖσαν ἀντικανονικὴν σύνθεσιν τῶν πλοίων των. Ζητεῖται λ.χ. ἡ ἀντικατάστασις ἐνός μὴ προσοντοῦχου ναύτου, ἢ πρόσληψις πρώτου μηχανικοῦ διπλωματοῦχου ἀντὶ τοῦ κατέχοντος β' διπλωμα ἢ τοῦ ναυκλήρου τοῦ κεκτημένου ἀδειαν ναύτου. Ἀνεργήτα, βεβαίως, καὶ ἀναπάντητα μένουν τὰ ἐκνευριστικὰ αὐτὰ σημειώματα.

Καθ' ἣν στιγμὴν οἱ προσοντοῦχοι δὲν προσφέρονται καὶ ἡ κατάρτισις ἐνός πληρώματος ἀποτελεῖ δυσχερὲς ἐγχείρημα, ἀξιοῦται ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον ἢ τῆρησις τῆς «νομίμου συνθέσεως». Δὲν λείπει ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν ἢ καλὴ πρὸς τοῦτο θέλησις. Πῶς, ὅμως, ἢ ἀποκατάστασις τῆς συνθέσεως νὰ γίνῃ, ἔστω καὶ πρὸς ζημίαν τοῦ πλοίου — δαπάναι παλιννοστήσεων καὶ μετακλήσεων — ἀφού πληρώματα δὲν ὑπάρχουν;

Καί, ὅμως, τὸ Ὑπουργεῖον ἐπιμένει εἰς τὴν ἀκατανόητον τακτικὴν του. Ἰσχυρίζεται, ὅτι προστατεύει τοὺς ἀνέργους. Καὶ καταποστῆλται τὰ σημειώματα. Τυπικὸν τὸ περιεχόμενον των. Ἰδοῦ αὐτό:

«Ἐξ ὑποβληθέντος ἡμῖν δελτίου συνθέσεως τοῦ ἐν περιλήψει πλοίου, διαπιστοῦται, ὅτι κατὰ τὸν ἐκ τοῦ λιμένος Πόρτ Σαϊδ ἀπόπλου του πλοίου τούτου κατὰ τὴν 28.2.63, ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος παρουσίαζε τὰς κάτωθι ἀνωμαλίας:

- α) Ἐλλείπειν δύο δόκιμοι μηχανικοὶ καὶ ἀντ' αὐτῶν εἶναι ναυτολογημένοι δύο μαθητευόμενοι μηχανεῖς.
- β) Ἐλλείπει εἰς μηχανὸς Α' καὶ ἀντ' αὐτοῦ εἶναι ναυτολογημένοι εἰς λιπαντή.
- γ) Ὁ ὑποπλοίαρχος κέκτηται διπλώματος Γ' τάξεως.
- δ) Ὁ ναύκληρος κέκτηται ἀδειαν ναύτου.
- ε) Ὁ Α' καὶ ὁ Β' μηχανικοὶ κέκτηνται διπλωμάτων μιᾶς τάξεως κατωτέρως ἀντιστοίχως.
- στ) Ὁριζόμενὸν τοῦ κατωτέρου πληρώματος οὐδενὸς κέκτηνται ἀποδεικτικῆς ναυτικῆς ἱκανότητος.»

Καὶ ἐντέλλεται τὸ Ὑπουργεῖον:

«Παρακαλοῦμεν ὅπως μεριμνήσῃτε τὸ ταχύτερον δυνατόν διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς νομίμου συνθέσεως τοῦ ἐν λόγω πλοίου καὶ γνωρίσῃτε τὰς λαθούσας χώρας μεταβολὰς καὶ συμπληρώσεις (ὄνοματεπώνυμον ναυτολογηθέντων, Μ.Ε.Θ., ταξίν, ἀριθμὸν ἀποδεικτικῆς ναυτικῆς ἱκανότητος καὶ ἡμερομηνίαν ναυτολογήσεως).»

Σὲ δουλειά, δηλαδή, νὰ βρισκώμαστε...

Πανομοιότυπα τὰ πλείστα — εἰς ἑκατοντάδας πολλὰς ἀνέρχονται — τῶν ὑπουργικῶν σημειωμάτων. Ἀναφέρονται εἰς ἀντικανονικὴν, ὅχι ἐλλιπῆ, σύνθεσιν. Δικαιολογημένον ὁ ἐκνευρισμὸς τῶν παραληπτῶν, ὅταν γνωρίζουν ὅτι εἶναι ἀδύνατος ἢ συμμόρφωσις των πρὸς τὰς ἐν-

τολὰς τοῦ Ὑπουργείου.

Καὶ διερωτῶνται: Πρὸς τί αὐταὶ αἱ ἀφυλολόγητοι, ὅσον καὶ ὄχληραι, παρεμβάσεις, ὅταν οἱ ἀποστολεῖς τῶν σημειωμάτων ὀφείλουν νὰ γνωρίζουν τὴν ἐδῶ κρατούσαν εἰς τὴν προσφορὰν ἐργασίας κατάστασιν; Καὶ ἀφού τὴν συμπαράστασιν δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσφέρῃ τὸ Ὑπουργεῖον εἰς τὰ πλοία, ὡς τὰ ἀφήσῃ, τοῦλάχιστον, ἥσυχαι εἰς τὸν δύσκολον δρόμον των.

Προσέξτε, κύριοι. Εἶναι αἱ τελευταῖαι προειδοποιήσεις πού λαμβάνετε. Συνέλθετε. Κατανοήσατε τὴν κατάστασιν. Θὰ τὴν χάσετε τὴν Ναυτιλίαν. Ὁ κ. Κωτιᾶδης ἤκαυσε πολλὰ εἰς τὸ Λονδίνον. Δὲν ἦσαν, μήπως, ἀρκετά;

ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΝ ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ

Κατὰ τὴν συνάντησιν τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου μετὰ τὸν κ. Κωτιᾶδην ἐβίγη, εἰσηγούμενου τοῦ κ. Ἰ. Κ. Καρρᾶ, καὶ τὸ ζήτημα τῆς ἐντεύθην χρηματοδοτήσεως τῆς ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Καθ' ἣν στιγμὴν καὶ ὁ τελευταῖος συνοικιακὸς παντοπώλης δυνατόν νὰ εἶναι πιστοῦχος μιᾶς Τραπεζῆς, ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστὴς, οἰσθητῶς ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας, ἐλάχιστα, καὶ αὐτὰ βραχυπροθέσμως, ἐπιτρέπεται, βάσει τῶν ἐν ἰσχύϊ κανόνων τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, νὰ δανεισθῆ ἀπὸ τὴν ἐδῶ χρηματαγοράν. Μόλις τελευταίως διηρῦνθησαν τὰ ὀπωσθητῶτα στενὰ περιθώρια πιστοδοτήσεως τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Καὶ ἐτονίσθη πρὸς τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἡ ἀνάγκη τῶν μεγαλύτερων πιστωτικῶν διευκολύνσεων, ὅχι μόνον πρὸς ὄφελος τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τῆς Οἰκονομίας μας γενικώτερον. Πολλὰ ἀποκομίζεῖ αὐτὴ καὶ τὰ περισσώτερα θὰ κερδίσῃ — εἰς συνάλλαγμα σημειωτέον — ἂν ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρησις ἀναπτύξῃ ἐγγύτερον ἡμῶν τὴν παραγωγικὴν τῆς δραστηριότητα.

Ἀνεγνώρισεν ὁ κ. Κωτιᾶδης τὸ ὄρθον τῶν ἀνωτέρω ἀπόψεων καὶ ὑπεσχέθη τὴν εὐνοίην εἰσηγήσῃ ἐπὶ τοῦ θέματος. Ἀμφιβάλλομεν, πάντως, ἂν ἡ ὑπουργικὴ εἰσηγήσις θὰ ἦτο ἀρκετὴ. Πρέπει καὶ τὸ ζήτημα αὐτὸ νὰ ἀχθῆ ἐπὶ ἀνωτέρου κυβερνητικοῦ ἐπιπέδου, νὰ λάβῃ, δηλαδή, γνῶσιν τοῦ συγκεκριμένου αἰτήματος τῶν ἐφοπλιστῶν, αὐτὸς τὸς ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως.

ΤΑ ΚΑΛΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ὡς τρανὴν ἀπόδειξιν τῶν ἀγαθῶν ἀποτελεσμάτων, ἅτινα δυνατόν νὰ προέλθουν ἀπὸ τὴν συνεργασίαν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἀπὸ τὴν συλλογικὴν των δράσιν, ἔχομεν νὰ ἀναφέρωμεν τὴν ἐπιτυχίαν τῆς συσταθείσης πρὸ τριετίας ἀλληλασφαλιστικῆς ὀργανώσεως (Κλάμπ) κατὰ κινδύνων πολέμου (The Hellenic Mutual War Risks Association Ltd.).

Ἀντιδράσεις σοδαρὰ ὑπερνεκλήθησαν καὶ ἐπιφυλάξεις, οὐκ ὀλίγαι, ἐκάμφθησαν, διὰ νὰ φθάσουν οἱ ἀναλαβόντες τὴν καλὴν πρωτοβουλίαν ἐφοπλισταί, εἰς τὰ σημερινὰ ἐπιτεύγματα. Οἱ κατωτέρω δημοσιευόμενοι ἀριθμοὶ τῆς μέχρι τοῦδε διαχειρίσεως τοῦ «Κλάμπ» εἶναι, πράγματι, λίαν ἱκανοποιητικοί.

Ἡ πίστις πρὸς τὴν ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν τῶν ἰδρυτῶν τοῦ Κλάμπ — πρωτεργάτης ὁ κ. Κώστας Μιχ. Λαιμὸς — κατίσχυσε τῶν δυσχερειῶν. Ἡ συμπαράστασις τῶν κ.κ. Thos. R. Miller & Son, οἵτινες καὶ διαχειρίζονται τὴν ὅλην ὑπόθεσιν, ὑπῆρξε καὶ εἶναι πολῦτιμος. Ἡ πρώτη ἑλληνικὴ ἀλληλασφάλεια χωρεῖ ἤδη τὴν ἀνιούσαν. Τὰ ἐξ αὐτῆς ὄφελι εἶναι αὐταπόδεικτα. Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ ἰσολογισμοῦ διὰ τὸ 1962, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τοῦ 1961, ἐπισημαίνουν τὴν ἐπιτευχθεῖσαν πρόδοον. Δικαιολογεῖται ἡ πρόβλεψις, ὅτι τὸ «Κλάμπ» αὐτὸ ἤμπορεῖ, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ καλύψῃ ἕνα κενὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, μίαν ἀνάγκην ὀργανικὴν δι' αὐτὴν. Ὅτι χρειάζεται εἶναι ἡ διεύρυνσις τῆς ἐφοπλιστικῆς συμμετοχῆς. Οἱ καλυπτόμενοι ἤδη κίνδυνοι, ἀναφέρονται εἰς ἀξίαν πλοίων 500 μόλις ἑκατομ. δολλαρίων, ἐναντὶ τῶν τριῶν δισεκατομμυρίων, εἰς ἃ ὑπολογίζεται ἡ ἀξία τοῦ συνόλου τῶν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκαφῶν. Αἱ ἐκπτώσεις κατὰ τὴν ἀντασφάλισιν τῶν κινδύνων, θὰ εἶναι ἀνάλογον πρὸς τὸν ὄγκον τῶν ἀξιών, πού ἀντιπροσωπεύουν τὰ μετέχοντα τοῦ «Κλάμπ» πλοία.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς ἀλληλασφαλείας ἀπαρτίζεται ἀπὸ τὸν Πρόεδρον κ. Ἰωάν. Κουλουκοῦτην καὶ ὡς μέλη τοῦ κ.κ. Γ. Μπίσμαν, Ἰ. Κ. Καρρᾶν, Δημ. Χανδρῆν, Π. Χριστόπουλον, Ν. Κοκκίνην, Ἰ. Χόμπς, Δ. Κοπανίτσαν, Κ. Μ. Λαιμόν, Π. Ν. Λυκιαρδόπουλον, Μαρ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPOWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

LONDON E.C. 3

κον Λύραν, Γ. Τρυπάνη και Μιχ. Ξυλάν. Την 18ην Ἀπριλίου συνήλθεν ἡ γενική συνέλευσις πρὸς τὴν ὁποίαν ὑπεβλήθη πρὸς ἔγκρισιν ὁ ἰσολογισμὸς καὶ τὰ πεπραγμένα τοῦ «Κλάμπ» διὰ τὸ 1962.

Ἰδιαίτερος ἀναφέρεται τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀλληλασφάλεια δικαιούται μιάς ἐκπτώσεως 5% ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστρῶν κατὰ τὴν ἀντεσφάλισιν τῶν κινδύνων, ἐφόσον αἱ ἀξίαι τῶν μετεχόντων τοῦ Κλάμπ σκαφῶν διετηρήθησαν εἰς τὸ ποσὸν ὑπὲρ τὰ 500 ἑκατομ. δολ. κατὰ τὸ πλεῖστον τοῦ 1962. Καὶ προσφέρουν ἤδη οἱ «ἀντεράιτερς», ἐκπτώσιν 7½% διὰ τὸ 1963, ἂν αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων καλύπτουν τὸ ἡμισυ δισεκατομ. μύριον δολ. Λόγω, ὅμως, τῆς μείωσης παρ' ὄρισμένων ἐφοπλιστῶν τῶν ἠσφαλισμένων ἀξιών, τὸ ἀνωτέρω κεφάλαιον (ὑπὲρ τὰ 500 ἑκατομ. δολ.) δὲν ἐπετεύχθη. Κατὰδὴλον τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν καὶ ἄλλων πλοίων.

Ἴδου καὶ ὁ ὑποβληθεὶς εἰς τὴν γενικὴν συνέλευσιν διαχειριστικὸς ἀπολογισμὸς διὰ τὸ παρελθὸν ἔτος. Ἡ δημοσιότης χρειάζεται. Θὰ ἐνημερωθῶν ἐπὶ τῶν ἐπιτευχθέντων οἱ τὰς ἐπιφυλάξεις εἰσέτι διατηρῶντες, οἱ μὴ μετέχοντες τῆς ἀλληλασφαλείας:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΔΑΠΑΝΩΝ ΔΙΑ ΤΟ 1962

(Σύγκρισις μὲ τὴν ἀπὸ 19.8.1960 ἕως 31.12.1961 περίοδον)

	Κλάσις I		Κλάσις II			Κλάσις I		Κλάσις II	
	1961	1962	1961	1962		1961	1962	1961	1962
Ἀσφάλιστρα ἀντασφαλίσεων	£ 280.901	£ 313.543	£ 46.178	£ 44.788	Ἀπὸ μεταφορὰν εἰς νέον	£	£ 39.890	£	£ 6.591
Ἐκκαθαρισθεῖσαι ἀπαιτήσεις	£ 215	—	£	£	Εἰσφοραὶ	£ 321.575	£ 358.607	£ 52.860	£ 51.463
Γενικά ἔξοδα	£ 1.064	£ 259	£ 172	£ 45	Τόκοι καταθέσεων	£ 955	£ 1.320	£ 157	£ 188
Δικαιώματα ὀρκωτῶν λογιστῶν	£ 90	£ 184	£ 15	£ 26					
Δικαιώματα διαχειρίσεως	£	£ 9.606	£	£ 1.293					
Φόρος ἐπὶ εἰσπραχθέντων τόκων	£ 370	£ 512	£ 61	£ 73					
Εἰς νέον	£ 39.890	£ 75.713	£ 6.591	£ 12.017					
Σύνολον	£ 322.530	£ 399.817	£ 53.017	£ 58.242	Σύνολον	£ 322.530	£ 399.817	£ 53.017	£ 58.242

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1962

Λ/ΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ & ΔΑΠΑΝΩΝ :

Πιστωτικά ὑπόλοιπα :

	1961	1962
Κλάσιος I	£ 39.890	75.713
Κλάσιος II	£ 6.591	12.017

Τρέχουσαι ὑποχρεώσεις :

Διάφοροι πιστωτικοὶ ἰσμοὶ	£ 11.555	3.367
Φόρος εἰσδήματος	£ 431	584

Σύνολον £ 58.467 91.681

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

	1961	1962
Χρεῖστα	£ 4.269	10.642
Μετρητὰ παρὰ Τραπεζίαις	£ 54.198	81.039

Σύνολον £ 58.467 91.681

Καὶ μὰς λέγουν οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί: Κατὰ τὸ 1962 αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὸ Κλάμπ ἀνήλθον εἰς £ 410.170, ἐναντί £ 374.435 τοῦ 1961. Κατεβλήθησαν ἀντασφάλιστρα £ 358.331 καὶ δεδομένου, ὅτι ἀποζημιώσεις δὲν κατεβλήθησαν, τὸ ὑπόλοιπον μεταξὺ εἰσφορῶν καὶ ἀντασφαλίσεων μετεφέρθη εἰς τὸ ἀποθεματικόν. Ἐλάχιστα τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως.

Ἄν αἱ ἐργασίαι τοῦ Κλάμπ ὁμαλῶς ἀναπτυχθῶν καὶ ἡ συμμετοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν διευρυνθῇ, μετὰ τινὰ ἔτη ἕνα σημαντικὸν κεφάλαιον θέλει δημιουργηθῇ, ὅπερ δικαιολογημένως ἐλπίζεται, ὅτι θὰ ἀποτελέσῃ τὸ θεμέλιον μιάς εὐρύτερας ἀσφαλιστικῆς προσπάθειας τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἄς σημειωθῇ, τέλος, ὅτι κατὰ 30% εἶναι χαμηλότεραι αἱ ἤδη καταβαλλόμεναι εἰσφοραὶ εἰς τὸ ἑλληνικὸν Κλάμπ, ἐναντί τῶν πρὸ τῆς συστάσεώς του εἰσπραττομένων ἀπὸ τὰς ἀγγλικὰς ἀλληλασφαλιστικὰς ὀργανώσεις.

ΤΗΝ ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚΒΙΑΣΜΩΝ

Δημοσιεύομεν εἰς ἄλλην σελίδα τὴν ἀπόφασιν ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου (τῆς Νέας Ὑόρκης) ἐπὶ προσφυγῆς Ἑλληνος ναυτικοῦ, αἰτούντος ἀποζημίωσιν λόγῳ ἀτυχήματος, ἐπισυμβάντος ἐπὶ λιβερικανῶν ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκάφους.

Ὁ ναυτικὸς εἶχε προσληθῆ εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἐναυτολογήθη, βάσει τοῦ ἐλληνικοῦ νόμου καὶ τῆς ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ἀνέλαβε δὲ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐμπιστευθῇ εἰς τὴν ἐλληνικὴν δικαιοσύνην τὴν ἐκδίκασιν κάθε ἀπαιτησῆς του εἰς περίπτωσιν ἀσθενείας ἢ ἀτυχήματος. Παρὰ ταῦτα, ἐπεζητήσεν οὗτος τὴν προστασίαν τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου. Ἡ ἀγωγή του ἀπερρίφθη. Ὁ ἐνάγων καλεῖται νὰ ἀπευθυνθῇ εἰς τὰ δικαστήρια τῆς πατρίδος του, ἀρμόδια, κατὰ τὴν ἀπόφασιν, νὰ ἐκδικάσων τὴν ὑπόθεσιν του.

Τὸ σκάφος ἀνήκει εἰς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς, μὴ διαμένοντα εἰς τὴν Ἀμερικὴν. Ἐλλην ἦτο ὁ ἐνάγων ναυτικὸς. Τὸ ἀτύχημα ἔλαβε χώραν ἐκτὸς τῶν χωρικῶν ἀμερικανικῶν ὑδάτων καὶ ἡ σύμβασις ναυτολογίας συνήφθη ἐκτὸς τῆς Ἀμερικῆς. Ἐπέδρασαν τὰ ἀνωτέρω εἰς τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου.

Δὲν εἶναι ἡ πρώτη φορά, πού ἀπορρίπτονται ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια προσφυγαὶ Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἐκμειυθεῖσαι ἀπὸ τοὺς γνωστοὺς μας ὑπόπτους Ἀμερικανούς συνηγόρους ναυτεργατικῶν ὑποθέσεων καὶ τοὺς ἐδῶ πράκτοράς των. Ἐπανελημμένως ἠσχολήθησαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπὶ τῶν ἀσκουμένων ἐκβιασμῶν εἰς βάρος τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρήσεων. Δὲν παύουν ὅμως νὰ εἶναι ὑπεύθυνοι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὸν φαῦλον κύκλον, ὅστις ἐδημιουργήθη περὶ τὰς ναυτεργατικὰς ἀπαιτήσεις, διότι εἰς πλείστας ὄσας περιπτώσεις, ἀποφεύγοντες τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια, ὑποκύπτουν. Δέχονται τὸν συμβιβασμὸν, ὅσον καὶ ἂν εἶναι ἀνήθικος.

Συχνά, ἡ ἐκδίκασις μιάς τοιαύτης ὑποθέσεως ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ

δικαστήρια, ὅσον καὶ ἂν εἶναι ὀχληρὰ καὶ δαπανηρὰ, ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην. Ἀπὸ τὸ σκεπτικὸν σχετικῶν ἀποφάσεων τεκμαίρεται, ὅτι δὲν ἔλειψεν ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς δικαστὰς ἡ ὀρθὴ ἐπὶ τῶν πραγμάτων κρίσις, ὅταν, μάλιστα, μὲ γνώσιν καὶ προσοχὴν χειρίζονται τὴν ὑπόθεσιν οἱ δικηγόροι τῶν ἐναγομένων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν Clubs.

Καὶ εἶναι ἀνάγκη ἡ ὑποστήριξις τῶν ἐγειρομένων ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ἀγωγῶν, διότι αἱ ἐπ' αὐτῶν ἀποφάσεις θὰ ἀποτελέσωσι τελικὰ νομολογίαν, ἣτις θὰ περιορίσῃ τοὺς ἐκβιασμούς καὶ θὰ ἀπογοητεύσῃ τοὺς προσφεύγοντας ναυτικούς καὶ τοὺς συνηγόρους των.

Χρειαζεται, ὅμως, πρὸς τοῦτο, ἡ ἐμμονὴ εἰς τὸν δικαστικὸν ἀγῶνα καὶ ἡ ὑπομονὴ κατὰ τὰς διαφόρους φάσεις του μέχρι τῆς τελικῆς ἐκδικάσεως τῆς κάθε ὑποθέσεως. Ἴσως νὰ ἀπαιτηθῇ ἡ προσφυγὴ καὶ εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐπιπέδου δικαστήρια. Δὲν πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ διατάζωσιν καὶ τὴν ὁδὸν αὐτὴν νὰ ἀκολουθήσωσιν. Εἶναι, καθ' ἡμᾶς, ἡ μόνη ἐναπομένουσα.

Τὰ ἐντεύθεν διοικητικὰ μέτρα φαίνεται ὅτι δὲν εἶναι ἱκανὰ νὰ ἀπο-

τρέψωσιν τοὺς ἀναζητούντας ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια τὸ μάννα τῶν ἀποζημιώσεων. Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἤμπορουν νὰ ἔχουν τόσην ἐπαγγελματικὴν συνοχὴν, ὥστε αὐτοὶ νὰ ἀσκηθῶσιν τῆς περαιτέρω ναυτολογήσεως ἐπὶ τῶν πλοίων των ναυτικῶν, οἵτινες ἠθέτησαν τὰς συμβατικὰς των ὑποχρεώσεις καὶ προσέφυγον εἰς τὸν ἐκβιασμόν. Οὐδὲν ἄλλο ἀπομένει εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς, παρὰ ἡ ἀναγνώρισις τοῦ δικαίου των ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ, ἔστω, δικαστήρια: «πᾶσσαλος πασσάλω ἐκκρούεται».

Καὶ ὅπως ἀποδεικνύεται, ἡ ὀρθοφροσύνη τῶν Ἀμερικανῶν δικαστῶν δυνατὸν νὰ ἀποκαταστήσῃ τὸ δίκαιον. Ἡ εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιευομένη ἀπόφασις — δὲν εἶναι ἡ πρώτη — διακρίνεται διὰ τὴν ἀντικειμενικὴν τοποθέτησιν τῶν πραγμάτων καὶ τὴν πλήρη κατανόησιν τῶν τοιούτων ὑποθέσεων.

Πρέπει, πάντως, τὰ Clubs ἀμειώτερον ὑπεύθυνα εἰς τὴν προάσπισιν τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων, νὰ ἀναλάβωσιν διὰ τῶν εἰς Ἀμερικὴν δικηγόρων των, ἐντονωτέραν τὴν ἀντίδρασιν. Ἐχομεν πληροφορίας περὶ χλιαρὰς πωσ ὑποστηρίξεως τῶν ὑποθέσεων, γεγονός ὅπερ ἐνθαρρύνει τοὺς ὑπόπτως περὶ τὰς ὑποθέσεις τῶν ἀποζημιώσεων κινουμένους καὶ ἀποθαρρύνει τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ἐπίμονον κατὰ τῶν ἐκβιασμῶν ἀντίδρασιν.

Τὸ ζήτημα εἶναι σοβαρὸν. Πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον μελέτης τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων καὶ τῶν ἐκπροσωποῦντων τὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα ἀλληλασφαλειῶν.

ΤΑ ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Τὸ Ν.Α.Τ., μὰς λέγουν, προτίθεται νὰ διαφωτίσῃ συστηματικώτερον τὰ ναυτικά γραφεῖα ἐπὶ τῆς διαδικασίας ἐπιβολῆς προσθέτων τελῶν, διὰ τὰ ληξιπρόθεσμα ναυτολόγια καὶ προστίμων, διὰ τὰς ἐλλείπεις συνθέσεις. Πιστεύει, ὅτι, ἡ ἀγνοία τῶν ἰσχυουσῶν σήμερον διατάξεων, δημιουργεῖ τὰς σοβαρὰς οικονομικὰς ὑποχρεώσεις εἰς τινὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις, αἱ ὁποῖαι ἄλλως θὰ ἠδύναντο εὐχερῶς νὰ ἀποφευχθῶσιν.

Εἶναι περισσότερο, τονίζου, ἐξ ὅσον πιστεύεται, ἐλαστικὴ ἡ περὶ Ν.Α.Τ. νομοθεσία. Ἐπιδέχεται κατὰ εὐρείαν ἔννοιαν ἐφαρμογὴν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι αὐτοὶ οἱ ἴδιοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνονται νὰ τὴν ἐπιζητήσωσιν.

Ἐν ὀλίγοις, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ἰδρύματος, ἔχουν τὴν γνώμην, ὅτι αἱ διαμαρτυρίαι διὰ τὴν ἐπιβολὴν προσθέτων τελῶν καὶ προστίμων εἰς τὰ ποικιλοπλοῦτα σκάφη, μέχρις ἐνός μόνου σημείου, θεωροῦνται δικαιολογημένα. Χωρὶς ὑπερβάλλοντα, ἀντιθέτως μὲ ὑποτονικὸν ζῆλον, ἐφαρμόζουσι οὗτοι, ἀπλῶς, τὰς κειμένας διατάξεις, αἵτινες προβλέπουν, ὡς πρὸς τὰς περιπτώσεις ληξιπρόθεσμων ναυτολογίων, τὰ ἑξῆς:

1. Τὸ Ν.Α.Τ. δὲν ἐπιβάλλει πρόσθετα τέλη κατὰ τὴν λήξιν τοῦ ναυτολογίου, ἐφ' ὅσον ἤβελον καταβληθῇ τὰ δικαιώματα μέχρι ποσοστού 90% τοῦ περίπου ὀφειλομένου ποσοῦ, εἰς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενι-

κας άρχας Πειραιώς, Λονδίνου και Ν. Υόρκης, εις τας όποιας και μό-
νον έξοφλούνται ναυτολόγια.

2. Το κατά προσέγγισιν όφειλόμενον κατά μήνα ποσόν, δύνανται οι
ένδιαφερόμενοι να πληροφορηθούν υπό τών κατά τόπους λιμενικών και
προξενικών άρχών.

3. Διά τó υπόλοιπον ποσόν, χορηγείται προθεσμία έξοφλήσεως ένός
μήνός. Ίδού και ó πίναξ τών κατά προσέγγισιν μηνιαίων εισφορών
τόν όποιον έχει έπεξεργασθή ή άρμοδία ύπηρεσία του Ν.Α.Τ.:

ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Άπό 801 τόν. ή.ω. έως 1.000	Πλήρωμα 13	Λ.Α. 140
> 1.001 >	> 2.000 >	> 17 > 180
> 2.001 >	> 2.500 >	> 18 > 200
> 2.501 >	> 3.000 >	> 18 > 220
> 3.001 >	> 3.250 >	> 18 > 230
> 3.251 >	> 4.500 >	> 21 > 240
> 4.501 >	> 6.500 >	> 27 > 300
> 6.501 >	> 9.000 >	> 28 > 325
> 9.001 >	> 13.000 >	> 30 > 340
> 13.001 >	> 17.000 >	> 35 > 370
> 17.001 >	> και άνω >	> 40 > 400

Σ η μ ε ί ω σ ι ς : Προκειμένου περί δεξαμενοπλοίων, τά άνωτέρω ποσά
δέον να λαμβάνονται ηύξημένα κατά 10%.

Ός προς τας περιπτώσεις έπιβολής προστίμων δι' έλλιπή σύνθε-
σιν, ισχύουν τά ακόλουθα:

1. Βάσει τών διαμορφωθείσών εσχάτως έγκριτικών πράξεων διά τήν
συμπλήρωσιν τής έλλιπούς συνθέσεως παρέχονται ήδη μεγάλα χρονι-
κά όρια, καλύπτοντα περισσότερα του ένός μεγάλα ταξίδια.

2. Έάν όμως έξαντληθούν τά περιθώρια ταύτα, χωρίς τήν άποκα-
τάσασιν τής συνθέσεως, τότε τó έπιβαλλόμενον πρόστιμον (ή κατα-
βολή τής μισθοτροφοδοσίας τών έλλειπόντων μελών) ύπολογίζεται ά-
ναδρεμικώς άφ' ής στιγμής διαπιστούται τó πρώτον, ή έλλιπής σύν-
θεσις. Έάν, δηλαδή, μήν παρέλθη μετά τήν έξάντλησιν τής παρεχο-
μένης εξαμήνου προθεσμίας διά τήν συμπλήρωσιν τής συνθέσεως, τότε
τό πρόστιμον ύπολογίζεται επί έπτά μηνών.

3. Παρά ταύτα, ύφίσταται ή δυνατότης τής μη καταβολής του προσ-
τίμου, εάν ή έλλιπής σύνθεσις μεταβληθή εις αντικανονικήν διά τής
ναυτελογήσεως τυχόν υπάρχοντων υπεραριθμών μη προσοντούχων, εις
θέσεις προσοντούχων και ταύτο, έστώς δι' ώρισμένα μόνον ταξίδια.
Ούτω, ουσιαστικώς, δύνανται να έπιμηκυνθή ή παρεχομένη προθεσμία
πολύ πέραν του εξαμήνου διά τήν τακτοποίησιν τής συνθέσεως με μι-
κράν (μισθοδοτικήν) έπιβάρυνσιν τής έπιχειρήσεως.

4. Έφιστάται, πάντως, ή προσοχή τών ενδιαφερομένων ότι τó έσο-
δον εκ τών προστίμων τούτων, διατίθεται εις τó Κ.Α.Α.Ν. Κατά συνέ-
πειαν, δέν δύνανται να γίνη συμψηφισμός με τας καταβολάς τυχόν ύ-
παρχόντων υπεραριθμών, διότι έν ταιούτη περιπτώσει, θά άφαιρήται
έξ αυτών ό έξαγορασθείς συντάξιμος χρόνος.

Όρθά, βεβαίως, πάντα ταύτα. Δέν έπιβάλλονται αυθαίρετως τά
πρόσθετα τέλη και τά πρόστιμα διά τά ληξιπρόθεσμα ναυτολόγια και
τήν έλλιπή σύνθεσιν. Ή έπαχθής, και ένιστε άδικος, αύτή έπιβάρυν-
σις του πλοίου, προβλέπεται από τó διέπον τó Ν.Α.Τ. νομοθετικόν
καθεστώς, τó όποιον και θά πρέπει να τροποποιηθή. Όσον άφορά τήν
πλήρη ένημέρωσιν επί τής σχετικής διαδικασίας τών ναυτικών γρα-
φείων, πιστεύομεν, ότι αύτη δέν είναι έφικτή. Πολύπλοκος και δαιδα-
λώδης είναι. Άς άπλοποιηθή και αύτή.

Περιέργως, όμως, δέν αναγνωρίζονται αι καταβολαι τών υπεραριθ-
μων μη προσοντούχων και άξιούται ή ναυτολόγησις των εις θέσεις
των προσοντούχων, ίνα, ως λέγουν οι άρμόδιοι του Ν.Α.Τ., ή έλλιπής
τοιαύτη μεταβληθή εις αντικανονικήν.

Όρθότερον θά ήτο, προκειμένου περί κατωτέρου πληρώματος, να
αναγνωρισθή, ότι ή άριθμητική σύνθεσις πληροί τήν προϋπόθεσιν τής
έλλιπούς χωρίς τας ανακατατάξεις προσοντούχων και μη.

Έπί τής άσκουμένης τοκογλυφίας τών 2% μηνιαίως, οι άρμόδιοι
του Ν.Α.Τ. σιωπούν.

ΝΑ ΠΑΥΣΗ Η ΑΝΤΙΔΙΚΙΑ

Τολαιπωρεί τούς έφοπλιστάς αύτό τó όχληρόν, πράγματι, ζήτημα
τής έπιβολής προστίμων δι' έλλιπή σύνθεσιν, από τó Ν.Α.Τ. Ό κ.

Υπουργός τής Ναυτιλίας έλαβεν ήδη γνώσιν κατά τήν εις Λονδίνον
έπισκεψίν του, τών έγειρομένων ζητημάτων.

Άποκαλύπτεται, πράγματι, ότι έπιβάλλονται πρόστιμα και επί
πλοίων, με πλεονάζουσας σύνθεσιν και όχι έλλιπή. Ύπηρετεί, δηλαδή,
επί τών πλοίων αυτών, συνολικός άριθμός ναυτικών υπέρτερος του
προβλεπομένου διά τών περί συνθέσεως κανονισμών. Και διά τó πλεο-
νάζον αύτό πλήρωμα κατεβλήθησαν εισφοραί εις τó Ν.Α.Τ. περισσότε-
ραι τών όσων θά έδει να καταβληθούν με τήν νόμιμον σύνθεσιν. Και
όμως, τά πρόστιμα δέν λείπουν.

Ός αίτιολογία του γεγονότος τής έπιβολής προσθέτων εισφορών
προβάλλεται, ότι τó ναυτολόγιον, παρά τήν ηύξημένην σύνθεσιν εις
τόν συνολικόν άριθμόν, ένεφάνιζεν έλλειψιν ξυλουργού ή θαλαμηπόλου
ή και άνθυποπλοιάρχου, ενώ ειχεν επί πλέον ναύτας. Έντεϋθεν τó άν-
τιφατικόν του χαρακτηρισμού πλοίου, έχοντος έν τοίς πράγμασιν πλε-
ονάζουσας εις συνολικόν άριθμόν σύνθεσιν, ως έχοντος σύνθεσιν έλλι-
πή. Έξ άλλου, όμως, διεπιστώθη, ότι αι έμφαινόμεναι ως άνωμαλίας
εις τó ναυτολόγιον, αι όδηγοϋσαι εις τήν σκέψιν έπιβολής εισφορών
δι' έλλιπή σύνθεσιν, δέν όφείλονται εις ύπαιτιότητα τών πλοιοκτητών.
Όφείλονται εις τήν έλλειψιν προσοντούχων ναυτικών, ήτις και τώρα
υπό όξυτάτην μορφήν, παρά τήν διατυμπανιζόμενην άνεργίαν, παρου-
σιάζεται.

Ή όρθότης τών άνω άπόψεων άνεγνωρισθη, δια τής προσήκης εις
τας έγκριτικές πράξεις του γνωστού όρου περί συνθέσεως του ά)π
«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.»». Ή αίτιολογία διά τήν θέσπισιν του έν λόγω όρου,
έπεξετάθη πέραν τών ως άνω άναφερομένων και εις τó γεγονός, ότι έ-
κρίθη άδικον να υποβάλλονται οι πλοιοκτήται εις τήν δαπάνην αντικα-
ταστάσεων, όταν τó πλοίον εύρίσκειται εις άπομεμακρυσμένα σημεία.
Ό όρος ούτος τής έγκριτικής πράξεως άφορά τόν έφεξής χρόνον και
δέν έχει αναδρομικήν έφαρμογήν. Παραμένει, όμως, άκέραιον τó θέμα
διά τας προσθέτους εισφοράς, τας αναγομένους εις χρόνον προγενέ-
στερον τής ενάρξεως έφαρμογής του άνω όρου, τó άδικαιολόγητον τών
όποιων, έπισήμως άνεγνωρισθη. Τó Ύπουργείον καλείται και τας προ-
γενεστερώς έπιβληθείσας προσθέτους εισφοράς να ρυθμίση. Προφα-
νής είναι ή άδικία, άν τών προστίμων αυτών, ήθελεν έπιδιωχθή ή είσ-
πραξις.

Έτερα περίπτωσης έπιβολής προσθέτων τελών, αναφέρεται εις τήν
τυχοϋσαν καθυστερήσιν έξοφλήσεως τού ναυτολογίου, όχι εκ κακής
θελήσεως του πλοιοκτήτου, άλλ' εκ τής μη προσεγγίσεως του σκάφους
εις λιμένα, όπου έδρευει έλληνική προξενική αρχή.

Παρετηρήθησαν, πράγματι, τοιαύται καθυστερήσεις εις τó παρελ-
θόν διά πλοία, τó πρώτον συμβληθέντα με τó Ν.Α.Τ. Τας ουνεπείας
των καθυστερήσεων αυτών ουτε οι έφοπλισται ουτε οι πλοίαρχοι έγνω-
ρίζον. Τώρα εύτυχώς τά πράγματα έχουν άπλοποιηθή και τοιαύται
καθυστερήσεις δέν σημειοϋνται. Διά τó παρελθόν όμως, έπιβάλλεται ή
κατανόησις από μέρους του Ν.Α.Τ. τών ιδιούτων δυσχερειών, ύφ' άς
έτέλε τó ποntonόρον σκάφος, κατά τούς πρώτους μήνας τής έγκα-
ταλείψεως τής άσυδοσίας και τής έγγραφής του εις τó έλληνικόν νη-
ολόγιον.

Πρέπει και τά πρόσθετα αύτά τέλη να άποσβεσθούν. Είναι μία
ανάγκη. Πρέπει να παύση ή ύφισταμένη αντίδικια μεταξύ Ν.Α.Τ. και
έφοπλιστών, άφου ή καλή των πίστις αναγνωρίζεται και οι λόγοι, έξ
ών προεκήθησαν τά πρόσθετα τέλη, δέν ενείχον τήν δυστροπίαν και τήν
κακήν θέλησιν.

ΕΞΕΠΛΗΡΩΣΑΝ ΤΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΤΩΝ:

Δέν πρόκειται αι στήλαι αύται ευθύνας να καταλογίσουν διά τήν
άπώλειαν του «Βρετάννη». Άλλοι οι προς τούτο άρμόδιοι. Άγνωστον
άν θα διακριθώη, όχι μόνον τó πώς προεκήθη το πυρ, άλλα και τó
πώς εις έκαστος τών τεταγμένων εξεπλήρωσε τó καθήκον του. Πιστεύο-
μεν, πάντως, ότι άδικα έχασαμεν τήν λαμπράν αύτήν, τήν δυσχερώς άν-
τικαθιστωμένην μονάδα τής Ναυτιλίας μας. Άπό τήν δραματικήν αύτην
περιπέτειαν ουδέν άλλο, άτυχώς, κατεδείχθη, παρά τó άνοργάνωτον τών
πυροσβεστικών μας ύπηρεσιών και ή γνωστή έλλειψις ψυχραιμίας και
συντονισμένης δράσεως. Εις οιοδήποτε άλλον μεγάλο λιμένα τó «Βρε-
τάννη» θά διεσωώετο, ίσως, με ζήμιας, βεβαίως, έντοπισμένας εις τά
διαμερίσματα, όπου ή πυρκαϊά τó πρώτον εξεδηλώθη.

Έξ όσων πληροφοριών κατέχομεν, κανείς δέν φαίνεται να εξεπλή-
ρωσε, καθ' όν τρόπον έπεβάλλετο, τó καθήκον του. Κανείς δέν ανέλαβε
συντονισμένον τó έργον τής κατασβέσεως του πυρός. Έπί ώρας τó

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE:	KHARTOUM P.O.B. 116 TEL. 72.356	PORT SUDAN P.O.B. 184 TEL. 2450	WADI HALFA P.O.B. 69 TEL. 90	PIRAEUS RIZARI BUILDING TEL. 40.175	JEDDAH P.O.B. 266	
ALSO IN	DJIBOUTI P.O.B. 15 TEL. 281	MASAWA P.O.B. 6 TEL. 187	A S S A B P.O.B. 63 TEL. 8	ASMARA P.O.B. 1115 TEL. 488	ADDIS ABBEBA P.O.B. 312 TEL. 2311	ADEN (CAMP) P.O.B. 55 TEL. 681

UNDÉR THE STYLE:

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

αύχον σκάφος εκάειτο. "Εφθασαν να τὸ περιδρέχουν εξωτερικῶς, ἐνῶ τὸ πῦρ ἐξετείνεται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου. Σπασμωδικαὶ ὑπῆρξαν αἱ ἐνέργειαι τῶν πληρωμάτων τοῦ πλοίου, τῶν δεξαμενῶν, τῶν ρυμουλκῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀρμολιῶν ἀρχῶν. Ἡ καταστροφὴ οὐδὲ πρὸς στιγμὴν ἀνεχατίσθη. Ὅλοι μοιρολατρικῶς ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς ἐξεώρασαν τὴν ἀπώλειάν του ὡς γεγνός.

Τὸ πόρισμα τῶν ἀνακρίσεων θὰ μᾶς παράσχη, πιστεύομεν, πλήρη τὴν εἰκόνα τοῦ δραματικοῦ αὐτοῦ ἀτυχήματος. Θὰ καταλογισθοῦν αἱ εὐθύναι, ὄχι μόνον ἐκείνων πού ἐξ ἀμελείας προκάλεσαν τὴν πυρκαϊάν, ἀλλὰ καὶ ἐκείνων, πού δὲν ἐνήργησαν, ὅ,τι τὸ καθήκον των ὑπεγύρευε, διὰ τὸν ἐντοπισμὸν τῆς, διὰ τὴν διάσωσιν τοῦ σκάφους.

Τὸ πόρισμα ἐπίσης θὰ μᾶς ἀποκαλύψῃ τὰς ἀσθενεῖς πλευρὰς τῆς ἀπὸ θαλάσσης πυροσβεστικῆς ὀργανώσεώς μας καὶ θὰ ὑποδεικνύῃ εἰς τοὺς ἀρμολίους τὸ τί δεόν γενέσθαι, ἵνα εἰς τὸ μέλλον, τοῦλάχιστον, τραγωδία, ὡς ἡ τοῦ «Βρετάννη», μὴ ἐπαναληφθῇ μετὰ τὰς καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα.

ΠΡΟΒΑΛΛΕΙ Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΟΥ

Ἄτυχημα μέγα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἡ ἀπώλεια τοῦ «Βρετάννη». Δυσαναπλήρωτον τὸ κενόν. Ἡ ἀντικατάστασις του, μετὰ χειρισμῶν κατὰλληλον σκάφος, θὰ στοιχίσῃ πολὺ, τὸ διπλάσιον, ἴσως, τῆς ἀσφαλιστικῆς του ἀποζημιώσεως (£ 2,7 ἑκατομμύρια).

Τὸ «Βρετάννη» ἠγοράσθη ἀπὸ τοὺς Γάλλους ὑπὸ ἐξαιρετικῆς συνθήκας. Ἐδαπανήθησαν πολλὰ, ἵνα τὸ σκάφος προσαρμοσθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς γραμμῆς Αὐστραλίας καὶ διὰ τὰς κουαζιέρας εἰς τὴν Καραϊβικὴν. Ἦτο τὸ καύχημα τῆς Ναυτιλίας μας. Ἄλλο παρόμοιον δὲν ἔχομεν. Ἀμφίβολον ἂν θὰ ἀποκτήσωμεν. Ἡ ναυπήγησις θὰ ἀπέδιδε τὸ καλύτερον, ἀλλὰ στοιχίζει πολλὰ. Περί τὰ 18 ἑκατομμύρια δολλάρια.

Μετὰ τὸ «Βρετάννη» ἐπέτυχεν ὁ Οἶκος Χανδρῆ, ἐν μέσῳ ἰσχυρῶν ἀνταγωνιστῶν, τὴν καλὴν του παράστασιν εἰς τὴν γραμμὴν Σαουθάμπτον — Ἑλλάδος — Αὐστραλίας. Τὸ διεθνὲς ἐπιβατικὸν κοινὸν — ὄχι οἱ μετανάστες — ἐπεδείκνυον τὴν προτίμησίν των. Μετὰ διετείς ἐπιμόχθους προσπάθειας, ἡ ἑλληνικὴ γραμμὴ, πλήρως ὀργανωμένη, ἐπεβλήθη καὶ σταθερῶς ἀνεπτύσσεται. Μόνον τῆς πρόβλημα οἱ μάγειροι καὶ οἱ θαλαμηπόλοι. Σὺν τῷ χρόνῳ καὶ αὐτὸ θὰ ἐπελύεται.

Τώρα ἡ ἀντικατάστασις τοῦ «Βρετάννη» προβάλλει. Ἀναζητεῖται τὸ κατάλληλον πλοῖον. Ὁρῶς ὁ κ. Α. Χανδρῆς ἀντιμετωπίζει τὴν πρόσκτησιν τοῦ καλύτερου, τοῦ μεγαλύτερου, τοῦ πλέον συναγωνιστικοῦ σκάφους. Αἱ ἤδη σημειούμεναι εἰς τὴν γραμμὴν ἐξελιξίαι, τὴν ἀνάγκην αὐτὴν ὑποδεικνύουν. Οἱ Ἴταλοι δύο μεγάλα νεότευκτα σκάφη θὰ διαθέθουν μετὰ τινος μῆνας. Τὸ πρῶτον ἐδρεμολογήθη ἤδη.

Ἄλλὰ τὸ «Λούβ Τριεστίν» εἶναι ἡμικρατικὸς ὀργανισμὸς. Τὸ Δημόσιον παρέχει τὰ κεφάλαια, αὐτὸ πληρώνει καὶ τὰ ἐλλείμματα. Διερωτώμεθα ἂν κείται ἐντὸς τῶν οἰκονομικῶν δυνατοτήτων ἐνὸς καὶ μό-

νον ἐφοπλιστοῦ ἡ ἀγορὰ καὶ ἡ ἐκμετάλλεσις σκάφους ἀκριβοῦς εἰς μίαν γραμμὴν μετὰ πολλὰ μειονεκτήματα — μεγάλαι αἱ ἀποστάσεις, χαμηλὸν τὸ εἰσιτήριο, δαπανηρὰ ἡ συντήρησις τοῦ σκάφους, λόγῳ τοῦ πολυμήρου ταξιδίου.

Ἴδου καὶ τὸ πρόβλημα, ὅπερ ἔχει τώρα πρὸ αὐτοῦ ὁ Οἶκος Χανδρῆ. Δύσκολος ἡ ἐπίλυσίς του.

Θέλει ἡ «Γκρῆκ Λάιν» νὰ δρομολογήσῃ εἰς τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας τὸ «Λακωνίον». Ἐπαφελείται μῆπως τοῦ ἀτυχήματος τοῦ «Βρετάννη»; Διερωτώμεθα: Ἄν μὴ τι ἄλλο, εἶναι τὸ κατάλληλον;

Εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα..

Προχωροῦν μετὰ ἰκανοποιητικὸν ρυθμὸν αἱ ἐργασίαι ἐπεκτάσεως τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγεῶν». Μετὰ τὴν περιφράξιν τοῦ νέου χώρου πρὸς τὴν βορειοδυτικὴν πλευρὰν τῶν ὑφισταμένων ἐγκαταστάσεων, ἤρχισεν ἡ κατασκευὴ τῆς δευτέρας μεγάλης προβλήτης ἐπισκευῶν, ἥτις ἐνδέχεται νὰ ἐκταθῇ καὶ πέραν τοῦ προβλεφθέντος μήκους τῶν 650 ποδῶν. Θὰ δύνανται νὰ ἐξυπηρετοῦνται οὕτω τρία τοῦλάχιστον ἐπισκευαζόμενα μεγάλα σκάφη καὶ περισσότερα μέσης χωρητικότητος.

Παραλλήλως, ἤρχισεν καὶ προχωρεῖ ταχέως ἡ ἐκδόβυσσις τοῦ πρὸ τῆς περιοχῆς αὐτῆς θαλασσοῦ χώρου, ἐνῶ ἀναγωνίζεται ὑπὸ τῶν τεχνικῶν ἡ σύστασις καὶ ἡ διαμόρφωσις τοῦ ἐδάφους, ἐπὶ τοῦ ὁποίου θὰ κτισθῇ ἡ μόνιμος δεξαμενὴ τῶν 100.000 τόννων.

Ἐντὸς διετίας, ἐφ' ὅσον αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι συνεχισθοῦν μετὰ τὸν παρόντα ρυθμὸν, ὑπολογίζεται νὰ συμπληρωθῇ ἡ ὅλη διαδικασία τῆς ἐπεκτάσεως τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγεῶν», ἥτις, ὡς γνωστὸν, θὰ ἀπαιτήσῃ μίαν δαπάνην ἐγγίζουσαν τὰ δέκα ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Ἐν τῷ μεταξύ ζωηρὰ εἶναι ἡ κίνησις εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάση τοῦ Σκοραμαγκά, μετὰ σταθερῶς ἀνερχόμενον τὸ ποσοστὸν τῶν ξένης πλοιοκτησίας πλοίων, ἐνῶ ταυτοχρόνως συνεχίζεται τὸ πρόγραμμα τῆς μετατροπῆς παλαιῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ Οἴκου Νιάρχου εἰς φορητὰ ξηροῦ φορτίου διὰ τῆς κατασκευῆς νέων μεσαίων, εἰς τινὰς δὲ περιπτώσεις καὶ πρῶταιων τμημάτων. Ὡθισιν, πάντως, ἀποφασιστικὴν εἰς τὴν δραστηριότητα τοῦ κλάδου τῶν κατασκευῶν ἀναμένεται νὰ προσδώσῃ ἡ κατασκευὴ τῶν τριῶν βουλγαρικῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 25.000 τόννων, τῶν ὁποίων τὴν ναυπήγησιν διεκδικοῦν ὑπὸ λίαν συμφέροντος διὰ τοὺς παραγγέλλοντας ὄρους, τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα». Πορὰ τὸν δεινὸν ἀνταγωνισμὸν ἑτέρων πέντε εὐρωπαϊκῶν καὶ ἰαπωνικῶν ναυπηγεῶν, ἡ ἑλληνικὴ προσφορὰ κρίνεται ὡς ἡ συμφερωτέρα, εὐρίσκωμένη, ἀπὸ ἀπόψεως κόστους, εἰς τὸ ὕψος τῆς προσφορᾶς τῶν ἰαπωνικῶν ναυπηγεῶν, μετὰ τὸ πρόσθετον πλεονέκτημα, ὅμως τῆς καταβολῆς τοῦ μεγαλύτερου μέρους τῆς ἀξίας τῶν τριῶν πλοίων, μετὰ τοῦ ἐλληνοβουλγαρικοῦ κληρικῆ. Αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις, ὡς



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.

Licenses 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

πληροφορούμεθα, εύρισκονται εις ικανοποιητικόν σημείον, χωρίς παρά ταύτα να δύναται να προσεφληθῆ ἡ τελικὴ των αἰσία ἐκδοῦς.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ Η ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΙΣ

Εἰσῆλθεν εἰς τὴν φάσιν τῆς πραγματοποιήσεώς της, μετὰ τόσας προσπάθειας, ἡ μετεκπαίδευσις τῶν στελεχῶν γεφύρας καὶ μηχανοστασίου. Ἀπὸ 1ης Ἰουνίου ἀρχίζει τὴν λειτουργίαν τοῦ τὸ Δημόσιον Σχολεῖον, ὡς ἠνωθῆσθαι, Ραδιοναυτιλίας - Γυροπυξίδων, ἐνῶ ἀπὸ τῆς 8ης Ἀπριλίου ἐπαναλειτοῦργεῖ τὸ Σχολεῖον Μετεκπαίδευσως Ἀτμομηχανικῶν εἰς Μηχανικοὺς Ἐσωτερικῆς Καύσεως. Ὅτι μὲν πρὸ ὀλίγων ἀκόμη εἰς ἀπετέλει ἀπλήν ἐπιδίωξιν, συγκεχυμένην ἴσως, καθίσταται ἤδη μία πραγματικότητα, ἐπὶ τῆς ὁποίας στήριζεται, ἐν τινὶ μέτρῳ, ἡ προσπάθεια διὰ τὴν βελτίωσιν τοῦ ὑπάρχοντος ἐμφύχου ὀλικῆ τῆς Ναυτιλίας.

Τὸ Σχολεῖον Ραδιοναυτιλίας - Γυροπυξίδων, ἐγκατασταθὲν εἰς τοὺς παραχωρηθέντας πρὸς τοῦτο, τρεῖς ὁρόφους τοῦ ἰδιοκτητοῦ μεγάρου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Νοταρᾶ, θὰ μετεκπαιδεύῃ κατὰ τὴν πρώτην περίοδον τῆς λειτουργίας του, τοὺς πλοιοάρχους Β' καὶ Α' τάξεως εἰς τὰ συστήματα τῆς καλουμένης ὑπερβολικῆς Ναυτιλίας, ἧτοι εἰς τὰ ἠλεκτρονικὰ ὄργανα, ραντάρ, ραδιογωνιόμετρα, θυβόμετρα, Ντέκα καὶ Λωρᾶν. Ὑπολογίζεται, ὅτι τεσσαράκοντα ἀξιώματικοὶ θὰ ἀποφοιτοῦν καθ' ἕκαστον μῆνα ἐκ τοῦ σχολείου τούτου, ἐφοδιαζόμενοι μὲ πτυχίον, τὸ ὁποῖον θὰ ἀποτελῇ προϋπόθεσιν διὰ τὴν συμμετοχὴν των (προκειμένου, δεδαίως, περὶ πλοιοάρχων Β'), εἰς πραγματικὰ ἐξετάσεις. Βροδύτερον, θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ μετεκπαίδευσις καὶ τῶν πολυπληθεστέρων πλοιοάρχων Γ' τάξεως, σταδιακῶς.

Ἰδού καὶ τὸ ἀναλυτικὸν πρόγραμμα τῆς λειτουργίας τοῦ σχολείου, ὡς καθηρτίσθη ὑπὸ τῆς διευθύνσεώς του καὶ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας:

Τὸ Σχολεῖον Ραδιοναυτιλίας - Γυροπυξίδων θὰ περιλαμβάνῃ τρεῖς τάξεις, ἧτοι τὴν τάξιν τοῦ ραντάρ, μὲ 45 συνολικῶς ὥρας διδασκαλίας, τὴν τάξιν τῶν γυροπυξίδων μὲ 35 ὥρας διδασκαλίας καὶ τὴν τάξιν τῆς ραδιοναυτιλίας, μὲ 25 ὥρας διδασκαλίας.

Ἡ τοιαύτη διάκρισις τῶν τάξεων ἐξυπηρετεῖ τοὺς ἀκολουθοῦντες ἐκπαιδευτικὸς σκοποὺς:

α) Ἀξιώματικὸς κατὰ τὸν ἐνδοχόμενον ἐνὸς ἢ δύο πτυχίων ἀντιστοιχῶν πρὸς τὰς ἀνωτέρω τάξεις, κατόπιν φοιτήσεως εἰς παρεμφερές ἡμεδαπῶν ἢ ἀλλοδαπῶν σχολείων, θὰ ὑποχρεοῦται νὰ παρακολουθῆσθαι μόνον τὴν τάξιν πρὸς ἀπᾶκτιν τῶν πτυχίων τοῦ ὁποίου στερεῖται.

β) Τὸ τριπλοῦν σύστημα τάξεων, δίδει μεγαλύτεραν εὐχέρειαν προσρμογῆς τῶν πραγματικῶν δυνατοτήτων τῆς σχολῆς, πρὸς τὰς ἐκάστοτε ὑφιστάμενας ἐκπαιδευτικὰς ἀνάγκας, ἐνῶ ἐπιτρέπει εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, ὅπως λαμβάνουν τὰ πτυχία των εἰς τρεῖς διαφορετικὰς περιόδους καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν ἑστώ βραχείας συμπτωματικῆς ἀργίας των.

γ) Τέλος, ἐπιτρέπει ἀποσυμφόρησιν τῆς διδακτέας ὕλης ὁ κύκλος διδασκαλίας τῆς τάξεως ραντάρ θὰ εἶναι διαρκείας δύο ἐβδομάδων, ἧτοι 12 ἐργασίμων ἡμερῶν, ἐξ ὧν αἱ ἑνδεκα θὰ διατίθενται πρὸς διδασκαλίαν καὶ ἡ τελευταία θὰ ἀφιερῶται εἰς τὴν διενέργειαν τῶν ἐξετάσεων. Ἐντὸς τοῦ χρόνου τούτου, θὰ πραγματοποιοῦνται 50 ἐν συνόλῳ ὥραι διδασκαλίας, αἵτινες κατενεμήθησαν εἰς θεωρητικὴν ἀπὸ καθέδρας διδασκαλίαν καὶ πρακτικὰς ἐπὶ τῶν ὀργάνων ἐφαρμογὰς. Ἡ ἀνωτέρω κατανομή εἰς τὸ πρόγραμμα, ἐγένετο κατὰ λογικὴν σειρὰν διδομένης θεωρητικῆς ἀναπτύξεως - πρακτικῆς ἐφαρμογῆς, ὥστε ἡ ἐκπαίδευσις ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ ἀποδείξη κατεφόρος, ἀφ' ἑτέρου δὲ οἱ σπουδασταὶ νὰ μὴ καταπονοῦνται διὰ συνεχῶν ὥρων θεωρητικῆς ἢ πρακτικῆς διδασκαλίας. Ἡ ἀρχὴ αὕτη ἐτηρήθη καὶ διὰ τὰς λοιπὰς τάξεις.

Ὁ κύκλος λειτουργίας τῆς τάξεως γυροπυξίδων, θὰ εἶναι διαρκείας ἐπτά ἐργασίμων ἡμερῶν. Ἐντὸς τῶν ἑξ πρώτων ἡμερῶν θὰ πραγματοποιοῦνται 35 ὥραι διδασκαλίας, ἡ τελευταία δὲ ἡμέρα θὰ διατίθεται πρὸς διεξαγωγὴν ἐξετάσεων.

Ἡ λειτουργία τῆς τάξεως ραδιοναυτιλίας θὰ συμπληροῦται ἐντὸς πέντε ἐργασίμων ἡμερῶν, εἰς τὰς τέσσαρας πρώτας τῶν ὁποίων θὰ

πραγματοποιοῦνται 24 ἐν συνόλῳ ὥραι διδασκαλίας. Τυχὸν παρεμβολὴ ἀργιῶν θὰ ἀντιμετωπίζεται διὰ προσθέτων ἀπογευματινῶν ὥρων διδασκαλίας.

Σημειοῦται, ὅτι πάντοτε θὰ λειτουργοῦν παραλλήλως δύο τάξεις. Εἰδικότερον, ἐντὸς ἐκάστου δεκαπενθήμερου, θὰ συμπληροῦται ἡ λειτουργία μιᾶς τάξεως ραντάρ. Παραλλήλως δὲ πρὸς αὐτήν, τὴν πρώτην μὲν ἐβδομάδα θὰ λειτουργῇ ἡ τάξις γυροπυξίδων, τὴν δὲ δευτέραν μὲν ἐβδομάδα θὰ λειτουργῇ ἡ τάξις ραδιοναυτιλίας, οὕτως ὥστε μαθητῆς ὅστις ἤρχισεν ἐκ τῆς τάξεως ραντάρ, νὰ δύναται ἀκολουθῶν νὰ διαθεσῇ τὴν τρίτην ἐβδομάδα διὰ τὴν τάξιν γυροπυξίδων καὶ τὴν τετάρτην διὰ τὴν τάξιν ραδιοναυτιλίας, συμπληρώνων κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, ἐντὸς μηνός, τὴν πλήρη ἐκπαίδευσίν του.

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ τούτου προγράμματος, τὸ ὁποῖον κατατείνει εἰς τὴν ἐν πλάτει διδασκαλίαν τῶν κυρίων γνώσεων τῆς ὑπερβολικῆς ναυτιλίας, θὰ βασισθῇ ἀφ' ἐνὸς εἰς ἕνα ἄριστα ἐξειδικευμένον διδακτικὸν προσωπικὸν καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὰ ἄνετα καὶ πλήρως ἐξοπλισμένα διδακτήρια, τὰ ὁποῖα διαθέτει τὸ νέον σχολεῖον. Αἰθουσα διδασκαλίας ὑποδειγματικῶς ἐπιπλωμένη καὶ αἰθουσα ὀργάνων διὰ τὴν πρακτικὴν ἀσκήσιν, θὰ ἐπιτρέπουσιν τὴν ἄνετον καὶ συστηματικὴν ἐκπαίδευσιν τῶν σπουδαστῶν καὶ τῶν τριῶν τάξεων. Ἡ δὲ εἰς τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ σχολείου περιλαμβάνονται τὰ ἀκόλουθα ὄργανα: Ραντάρ τύπου R.C.R. 105, Ραντάρ MARCONI MKIII καὶ Γυροπυξὶς SPERRY 14, δωρεὰ ἀποστα τῆς Ἑλληνικῆς Ραδιοναυτικῆς Ἑταιρίας. Περιλαμβάνονται, ἐπίσης, ἑτέρα Γυροπυξὶς SPERRY δωρεὰ τῶν κ.κ. Δεναξᾶ καὶ Τράκκα, Ραδιογωνιόμετρον MARCONI LODESTAR ἀγορασθὲν ἐκ τῶν κενδυλίων τοῦ Κεφαλαίου Ἐκπαιδύσεως, ὡς καὶ DECA NAVIGATOR, παραχωρηθὲν ὑπὸ τῆς Σχολῆς Ἀστροπύργου.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὡς προαναφέρθη, ἤρχισεν ἡ λειτουργία τοῦ Δημοσίου Σχολείου Μετεκπαίδευσως Ἀτμομηχανικῶν, τὸ ὁποῖον μὲ ἐπιτυχίαν ἔχει λειτουργήσῃ κατὰ τὸ παρελθόν (1959 — 1960) εἰς δύο ἐκπαιδευτικὰς περιόδους, καθ' ἃς μετεξεπαιδεύθησαν 55 ἀτμομηχανικοὶ εἰς μηχανικοὺς μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως. Κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον, τὸ σχολεῖον θὰ λειτουργήσῃ ἐπὶ 5μηνον, μετεκπαιδεύον 20 ἀτμομηχανικοὺς, βάσει ἐνὸς προγράμματος, περιλαμβάνοντος τὰ μαθήματα τῆς θερμοδυναμικῆς, τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, τοῦ ἠλεκτρισμοῦ καὶ τῶν ἀγγλικῶν.

Αὐτὰς τὰς διαστάσεις προσλαμβάνει ἤδη ἡ μετεκπαίδευσις τῶν ἀξιωματικῶν, ἧτις ὁμοῦ μὲ τὴν διευρυνομένην ἐκπαίδευσιν τῶν αὐριανῶν στελεχῶν τοῦ πλοίου (τῆς Δημοσίας Ναυτικῆς Ἐκπαιδύσεως) ἐξασφαλίζει τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν σταθερὰν ἀνύψωσιν τῆς στάθμης τοῦ ἐμφύχου δυναμικοῦ τῆς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ «ΔΗΛΟΣ»

Εἶναι τὸ ἀπαράμιλλον. Πανθεμογνωσμένη ἡ ὑπεροχὴ του. Σκάφος ἄλλο — πλὴν τοῦ «Δήλος» — ἔχει μόνον μεταξύ τῶν πολλῶν ἰδικῶν μας, ἀλλὰ καὶ τῶν καλυτέρων ξένων τοῦ εἶδους του, δὲν πιστεύομεν πληρέστερον νὰ ἐξυπηρετῇ τὴν ἀποσταλήν του, τὸν τουρισμὸν ὑψηλῆς κλάσεως.

Σκάφος, πλήρωμα καὶ διαχειρίσις, κατέχουν τὸ προβάδισμα εἰς τὴν ἐπίγνωσιν τῶν ὑποχρεώσεων των πρὸς τὸν ξένον τουρίστην.

Καὶ ἔχει τὸ «Δήλος» τὸ ρεκόρ τῆς κινήσεως. Ἀπὸ τοῦδε δι' ὀλόκληρον τὴν βερνὴν περίοδον αἱ θέσεις του εἶναι κλεισμένοι διὰ τὰς διασεβρομαδιαίας κρουαζιέρας του. Ὅσοι ἠτύχησαν νὰ μετασχουν αὐτῶν, τὰς ἀρίστας τῶν ἐντυπώσεων ἀπεκόμισαν. Οἱ μὲνοι τοῦδε ἐπιβάται τοῦ «Δήλος» εἶναι οἱ φορεῖς τῆς ἐπιτυχίας διὰ τὸ ὥραϊον μας τουριστικὸν θαλαμηγόν. Ἡ προσπάθεια τῆς Ἑταιρίας Νομικοῦ — Δοπανηρὰ τῶ ὄντι — ἀπέδωσε καὶ ἀποδίδει. Τὰ πάντα ἐπὶ τοῦ «Δήλος» εἶναι φροντισμένα, ἀμεμπτα. Προλαμβάνεται κάθε ἀπαιτήσις τοῦ ἐπιβάτου. Ὁ πλοιοάρχος κ. Ν. Περισιάνος, ἀπὸ τοῦς καλυτέρους τῆς Ἀκτοπλοίας μας, μὲ βηθειάν εἰς τὰς γραμμάς τῆς δεκαετηρίδων. Τὸ πλήρωμα, τὸ πλέον ἐπίλεκτον. Πειθαρχημένον, πλήρῳ ἔχον συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων του, μὲ καλὴν παράστασιν. Μέρημα ἕως ἰδιοιτέρας διὰ τοὺς θαλαμηγόλους. Οἱ καλύτεροι τῆς Ἑταιρίας Νομικοῦ ὑπηρετοῦν ἐπὶ τοῦ «Δήλος». Γλωσσομαθεῖς, εὐπαρουσίαστοι, πάντοτε

YOUR AGENTS **AT JEDDAH** SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

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

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

PIRAEUS

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

— ημέρας και νυκτός — πρόθυμοι να εξυπηρετήσουν τον επιβατήν. Ἄρχη ἀπαράβατος: «Αὐτός ἔχει πάντοτε δίκαιον». Αἱ ξεναγοί, εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πάντοτε τῶν ἐπιβατῶν, Ἕλληνίδες καὶ ξένοι, ὀμιλοῦν ἀπείστωρ τρεῖς ξένας γλώσσας.

Ἡ ἐνδιαίτησις ἐπὶ τοῦ «Δήλος» δὲν παραβάλλεται — τὸ ὁμολογοῦν οἱ ταξιδεύσαντες — πρὸς τὴν τῶν καλυτέρων ξενοδοχείων τῶν μεγαλουπόλεων. Ὁ ὀλοκληρωτικὸς κλιματισμὸς τοῦ σκάφους συμπληρῶναι τὰς παρεχομένας ἀνέσεις.

Τοῦ «Δήλος» τὰ χαρακτηριστικὰ — ἡλικία, καταλληλότης, ταχύτης, εὐστάθεια — εἶναι γνωστά. Τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀγορὰ καὶ ἡ μετασκέυή του ἐστοίχισαν ὑπὲρ τὸ ἡμισυ ἑκατομμύριον λιρῶν, ὅτι ἡ Ἐταιρία Νομικοῦ τὸ ἐκμεταλλεύεται καὶ ὅτι παγκοσμίως, ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, εἶναι ἡ ἀναγνώρισις τῆς ὑπεροχῆς τοῦ «Δήλος», δικαιολογεῖ τὴν ἀπόλυτον προτίμησιν τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην.

Τὸ «Δήλος» τιμᾷ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν τουριστικὴν μας προστάθειαν, τὴν παράδοσιν τοῦ Ἑλλήνος ναυτίλου. Εἶναι τὸ καλὸν δι' ὅλους παράδειγμα.

* * *

Ἐναυλώθη τὸ «Δήλος» κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον διὰ τακτικὰς κρουαζιέρας δεκαπενθημέρους, ἀπὸ τὴν Βενετίαν πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Εἶναι ἡ πρώτη ναύλωσις διὰ χειμερινὸν τουρισμόν. Λίαν ἐνθαρρυντικὸν τὸ γεγονός. Ἄς γνωσθῆ, ἐπ' εὐκαιρίαν, ὅτι συναγωνιστὴς εἰς τὴν ἀνωτέρω ναύλωσιν ἦτο ῥωσικὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος. Σημεῖα τῶν καιρῶν...

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Ἐπὶ τέλους. Ἐχρηιάσθησαν αἱ ἐπίμονοι ἀπὸ διείας καὶ πλέον συστάσεις ὅλων τῶν δυναμένων γνώσιν τινα νὰ ἔχουν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πραγμάτων — ἰδιαίτερως τῶν στηλῶν αὐτῶν — διὰ νὰ χωρήσῃ ἡ Κυβέρνησις εἰς τὸ ἓνα μέτρον, τῆς ὑπὲρ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ἐπιβαλλομένης φροντίδος. Ἐνεκρίθη ἡ αὔξησις τοῦ ναυολογίου, τοῦ πρωτοφανῶς χαμηλοῦ, πλὴν δὲν ὑπεβιδάσθησαν τὰ καύσιμα εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν διεθνῶν τιμῶν. Ἡ ὑπέρμετρος ἐπιβάρυνσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν — συγκοινωνίαν ἐκτελοῦν — συνεχίζεται, ἐπ' ὠφελείαν, βεβαίως, τοῦ ἀδηφάγου κρατικοῦ κορβανά.

Ἔστω, ὅμως. Ἡ αὔξησις τοῦ ναυολογίου ἔφερε τὰ πρῶτα ἀγαθὰ ἀποτελέσματα. Τρία σκάφη ἀκτοπλοϊκὰ ἐπανερχοῦνται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὸν φυσικὸν τῶν δρόμων, εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Διακόπτουν τὰ πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν δρομολόγια τῶν. Θὰ ἐπανήρξω καὶ τέταρτον — ἐκ τῶν καλυτέρων — ἂν τὸ ἀδιαχώρητον εἰς τὰ δρομολόγια ἡμβλύνητό πως διὰ τῆς καθιερώσεως τῆς καταλληλότητος, κατὰ γραμμὰς, τῶν πλοίων. Ὑπεδείξαμεν καὶ τὸ μέτρον αὐτό, πλὴν εἰς ὅσα μὴ ἀκούοντων.

Ἡ ἐφετινὴ, πάντως, βερνιὴ περίοδος, θὰ ἐμφανίσῃ κάποια ἀνεσι

εἰς τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας. Ὀλίγη καλὴ θέλησις καὶ ὁ συναστισμὸς δυνατὸν αἰσθητῶς νὰ περιορισθῇ. Ἡ προσθήκη τῶν τριῶν σκαφῶν Ποταμιάνου καὶ τὰ πέντε ἑβδομαδιαία δρομολόγια τοῦ νέου ἐπιβατηγοῦ (dayship) τῆς ἑταιρίας Καβουνίδη, θὰ ἀποσυμφορήσουν τὴν κίνησιν, ἰδίᾳ πρὸς τὰς νήσους. Πρέπει καὶ τὸ «Ἑλλή» νὰ ἀντικατασταθῇ μετὰ τὸ «Κρήτη» εἰς τὴν γραμμὴν Χίου — Μυτιλήνης. Εἶναι μία ἀνάγκη.

Τοῦ χρόνου μᾶς ἔρχονται τὰ νεότευκτα. Καλῶς νὰ ὀρίσουν. Ἐν καιρῷ θὰ συζητήσωμεν καὶ τὰ προβλήματά των.

ΤΑ ΤΡΙΑ ΠΟΡΘΜΕΙΑ-ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Δὲν ὑπεγράφη τὸ συμβόλαιον ἀγορᾶς ἀπὸ τὸν κ. Λάτση τῶν τριῶν ὀχηματαγωγῶν-ἀκτοπλοϊκῶν. Προβλήθη ἡ παροχὴ περισσοτέρων ἐγγυήσεων διὰ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως. Ἀνεπαρκεῖς ἐκρίθησαν αἱ δοθεῖσαι (4% ἐπὶ τοῦ ὅλου τιμήματος).

Ἡ Κυβέρνησις ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκη ἐπανεξετάσεως τῆς ὅλης ὑποθέσεως. Ποτὲ δὲν ἀποκλείονται αἱ ρευσταὶ καταστάσεις εἰς τὴν Ἀκτοπλοΐαν, μετ' ἀποτέλεσμα τὰς δυσχερείας εἰς τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν.

Αἱ πρόσθετοι ἐγγυήσεις ἐκρίθησαν ἐπιβεβλημένοι πρὸς κατασφάλισιν τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου, δεδομένου ὅτι εἰς ὑψηλὴν τιμὴν ἐπωλήθησαν, πράγματι, τὰ πλοία καὶ μεγάλα εἶναι τὰ ποσὰ τῶν τοκοχρεωλώσεων. Ἴσως ἡ δημοπρασία νὰ ἐπαναληφθῇ.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Παρετάθη μέχρι τῆς 10ης Μαΐου ἀπὸ τὸ εἰδικὸν δικαστήριον ἐπὶ τῶν πτωχεύσεων, ἡ προθεσμία διὰ τὴν αἰτηθεῖσαν προστασίαν ἀπὸ πάσης ἐκτελέσεως τῶν περιουσιακῶν στοιχείων τῶν ἑταιριῶν τοῦ συγκροτήματος Μανώλη Κουλουκουντῆ. Πρὸς τοὺς πιστωτὰς καὶ τὸν ἀρμόδιον δικαστικὸν ἐκπρόσωπον ἀνεκινώθη, ὅτι ἐπετεύχθη ἡ σύναψις δανείου εἰς τὸ Λοιδίον, διὰ τὸ ποσὸν τῶν 2,5 ἑκατομ. δολ. καὶ ἀνεμένετο ἡ ἔγκρισις τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἀγγλίας.

Τὸ δάνειον αὐτὸ προστιθέμενον εἰς τὰ ἤδη συγκεντρωθέντα ἕτερα 2 ἢ 1½ ἑκατομ. δολ., θὰ ἀποτελέσῃ τὸ κεφάλαιον τῆς ἀναδιοργανώσεως. Κρίνεται ἐπαρκές, ἵνα τὰ ὑπὸ κατάσχεσιν σκάφη, ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν. Οἱ ναῦλοι διὰ τὰ ἀμερικανικὰ τράμπε εἶναι λίαν συμφερόντες καὶ ἐλπίζεται, σὺν τῷ χρόνῳ, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν σκαφῶν νὰ ἀποδώσῃ ἀρκετὰ, ὥστε τὰ χρεῖα σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἐξοφλοῦνται.

Ἐν τῷ μεταξύ, πέντε σκάφη ἐξεποiehθησαν ἤδη δι' ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ. Μεταξύ αὐτῶν καὶ δύο μπόλκ κέρριερς, ἐκ τῶν τεσσάρων μετατραπέντων ἀπὸ τάνκερς Τ.2. Πέντε ἀκόμη ἐπρόκειτο νὰ ἐκποiehθῶν τὴν 9ην Μαΐου. Ἡ δημοπρασία ἀνεστάλη, ἐν ἀμονῇ τῆς περὶ ἀναδιοργανώσεως ἀποφάσεως.

Νεώτεροι πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι ἀμφίβολος εἶναι ἡ ἔγκρισις τοῦ δανείου ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἀγγλίας.

SOCIETA' ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES

VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:

CARENAGGIO-NAPOLI

TELEPHONE :
221512 (6 LINES)
TELEX : 71040 DRYDOCKS

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.

ΤΑ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

Δύο καινοτομίας, με ιδιαίτερα πρακτική σημασία, εισηγείται η αρμοδία διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας, ως προς τον τύπον των άπνευμομένων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, τας εξής: Να συντάσσονται ταύτα, παράλληλα με την ελληνική και εις την αγγλικήν γλώσσαν, να χορηγούνται δε και εν φωτοτυπικῷ αντίγραφῳ, μικροῦ μεγέθους, εις τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Οὕτω, θὰ δύναται ὁ ναυτικός νὰ φέρῃ πάντοτε μετ' ἑαυτοῦ τὸ δίπλωμα ἢ τὸ πτυχίον του ἐν εἴδει ἐπαγγελματικῆς ταυτότητος, εὐκόλως ἀναγνωριζόμενον ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ξένων λιμένων, χωρὶς νὰ χρησιμοποιεῖται καὶ νὰ φθεῖρῃ τὸ δύσχρηστον, ἄλλως τε, λόγω μεγέθους, πρωτότυπον ἀποδεικτικόν.

Πέραν τούτου ὅμως, τὸ φωτοτυπικὸν ἀντίγραφο, θὰ ἀποτελῇ πρόσθετον ἐπιβεβαίωσιν τῶν προσόντων τοῦ ναυτικοῦ, τῶν ἀνεγγραφομένων εἰς τὸ ναυτικὸν του φυλλάδιον, διευκολυνόμενον οὕτω σοβαρῶς, τῶν κατὰ τὸ πῶς προξενικῶν καὶ λιμενικῶν ἀρχῶν.

Πρόκειται περὶ ὀρθοῦ μέτρου, τὸ ὅποιον θὰ πρέπει νὰ υιοθετηθῇ καὶ ὄχι μόνον, ὡς σκέπτεται τὸ Ὑπουργεῖον, διὰ τοὺς προθυμοποιούμενους νὰ καταβάλουν τὴν μικρὰν, ἄλλως τε, σχετικὴν δαπάνην. Ὑποχρεωτικῶς τὰ ἀποδεικτικά ναυτικῆς ικανότητος ἐφεξῆς, δεόν νὰ χορηγούνται συντεταγμένα εἰς τὴν αγγλικὴν καὶ εἰς μικρὰν φωτοτυπία.

ΜΙΑ ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ

Συνεστήθη, συμφώνως πρὸς ἀνακοίνωσιν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἐπιτροπὴ ἐντεταλμένη νὰ παρακολουθῇ καὶ νὰ μελετᾷ τὰς ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἐξελίξεις, σχετικῶς πρὸς τὸν καθορισμὸν τῆς πολιτικῆς τῆς ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Οὐδεμία ἀντίρρησης, ὡς πρὸς τὰ πρόσωπα, τὰ ὅποια ἀπαρτίζουσιν τὴν ἐν λόγω ἐπιτροπὴν. Τὰ μέλη αὐτῆς εἶναι ἐκ τῶν πλέον ἐνδεδειγμένων καὶ ἀντιπροσωπευτικῶν.

Παρατηρήθη, ἐν τούτοις, ἡ παράλειψις τῆς ἐκπροσώπησης τῆς ἰδιωτικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως δι' ἐνὸς ἐπὶ πλέον στελέγους, ὅπερ νὰ εἴη ἀσχολληθῇ, ἐπιτυχῶς μάλιστα, μετὰ τὴν μελέτην τοῦ σοβαρωτάτου αὐτοῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας προβλήματος καὶ θὰ ἠδύνατο, ἀσφαλῶς, νὰ προσφέρῃ πολλὰ διὰ τὴν παρακολούθησιν τῶν σχετικῶν ἐξελίξεων.

Ἐννοούμεν τὸν κ. Ἀπόστολον Δεπάσταν. Ἐπιβάλλεται τὸ ταχύτερον νὰ συμπεριληφθῇ οὗτος μεταξὺ τῶν μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς. Ἀποκαθίσταται ἡ ἀπαραίτητος ἰσορροπία ἐξειδικευμένων ἐκπροσώπων τοῦ κρατικοῦ καὶ τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος.

Η ΕΞΟΔΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΗΛΙΚΩΝ

Ἀπὸ θεωρητικῆς σκοπιᾶς, εἰς μελέτην τῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ., συνάγεται ὅτι, σοβαρὰ θὰ εἶναι ἡ ἐπιβάρυνσις διὰ τὸ ἴδρυμα, παρὰ τὴν προβλεφθεῖσαν οικονομικὴν συνεισφορὰν τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐκ τῆς καθολικῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς μερικῆς ἐξόδου εἰς τὴν συνταξιοδότησιν τῶν ὑπερηλικῶν ναυτικῶν.

Περίπου 450.000 δρχ. θὰ χρειασθῇ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, προκειμένου νὰ συνταξιοδοτηθῇ 10 ἀξιωματικούς, μετὰ μὲσσην πραγματικὴν ὑπηρεσίαν 18 ἐτῶν καὶ 223.000, προκειμένου νὰ συνταξιοδοτηθῇ 10 ἄνδρες ἐκ τοῦ κατωτέρου πληρώματος, μετὰ τὴν αὐτὴν μὲσσην ὑπηρεσίαν. Παράλληλως, οἱ οὕτω συνταξιοδοτούμενοι, θὰ ἔδει νὰ καταβάλουν πρὸς κάλυψιν μέρους τῆς ἐλλειπούσης ὑπηρεσίας των, ἀπὸ 117.000 — 230.000 δρχ.

Ἡ μελέτη αὕτη ἀναφέρεται εἰς ναυτικούς, ἄγοντας ἡλικίαν ἄνω τῶν 60 ἐτῶν καὶ διαθετότας ὑπηρεσίαν τοὐλάχιστον 15 ἐτῶν, εἰς τῶν ὥστε διὰ τῆς προσθήκης πλασματικῶν συνταξίμων ἐτῶν, νὰ καλύπτεται ὁπωσδήποτε εὐχερῶς, ὁ συντελεστὴς 80. Οὕτω, ἐκ διαφόρων ὑπολογισμῶν προκύπτουν τὰ ἀκόλουθα στοιχεία:

Τὸ ἀπαιτούμενον ποσὸν διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ὡς συνταξίμου, ἐνὸς πλασματικοῦ ἐτους ὑπηρεσίας ἀξιωματικοῦ, ἀνέρχεται εἰς 9.600 δρχ., καὶ κατωτέρου πληρώματος εἰς 4.800 δρχ. κατὰ μέσον ὄρον. Ἡ καθαρὰ ἐπιβάρυνσις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῆς προῶρου (ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς) συνταξιοδοτήσεως ἐνὸς ἀξιωματικοῦ, ὑπολογίζεται εἰς 45.100 δρχ. κατ' ἔτος καὶ ἐνὸς κατωτέρου πληρώματος εἰς 23.300 δρχ. ἐπίσης κατ' ἔτος.

Τὸ ἀπαιτηθὸν ποσὸν διὰ τὴν ἐξαγορὰν πλασματικῆς ὑπηρε-

σίας (μεγαλύτερας τοῦ ἐνὸς ἐτους), θὰ εἶναι κατὰ μέσον ἐπίσης ὄρον, διὰ μὲν τὸν ἀξιωματικὸν 23.000 δρχ., διὰ δὲ τὸ κατώτερον πληρῶμα 11.712 δρχ.

Ταῦτα ὡς πρὸς τὸ μέγεθος τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ Ν.Α.Τ. δι' ἑκαστον ὑπερηλικῶν, προῶρος ὅμως ἐξερχόμενον τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, διὰ τῆς καθιερώσεως τῆς ἀρχῆς τῆς πλασματικῆς ὑπηρεσίας, μὴ ἀναγνωριζομένης μέχρι τοῦδε ὑπὸ τοῦ συνταξιοδοτικοῦ ὀργανισμοῦ τῶν ναυτικῶν μας. Ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν, τώρα, τῶν ἠσφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ., οἷτινες θὰ ἐπιδιώξουν τὴν τοιαύτην διακριτικὴν μεταχείρισιν, παρέχονται τὰ ἐξῆς στοιχεῖα, βασισόμενα εἰς τὴν τελευταίαν ἀπογραφήν:

Ἀξιωματικοὶ 22, μετ' ἐλλείπουσαν ὑπηρεσίαν 1 ἐτους, 14 μετ' ἐλλείπουσαν ὑπηρεσίαν 2 ἐτῶν, 13 μετ' ὑπηρεσίαν 3 ἐτῶν, 8 μετ' ὑπηρεσίαν 4 ἐτῶν καὶ 6 μετ' ὑπηρεσίαν (ἐλλείπουσαν πάντοτε), 5 ἐτῶν. Σύνολον ἀξιωματικῶν ὑπερηλικῶν, προῶρος συνταξιοδοτούμενων, 63.

Πληρώματα 87, μετ' ἐλλείπουσαν ὑπηρεσίαν 1 ἐτους, 60 μετ' ἐλλείπουσαν ὑπηρεσίαν 2 ἐτῶν, 47 μετ' ἐλλειπὴ ὑπηρεσίαν 3 ἐτῶν, 36 μετ' ὑπηρεσίαν 4 ἐτῶν καὶ 27 μετ' ὑπηρεσίαν (ἐλλειπὴ πάντοτε), 5 ἐτῶν. Σύνολον πληρωμάτων ὑπερηλικῶν, προῶρος συνταξιοδοτούμενων, 257.

Ἄεον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἐκ τῆς ἐξαγορᾶς τῶν ἐλλειπουσῶν αὐτῶν ὑπηρεσιῶν, τὸ Ν.Α.Τ. θὰ εἰσπράξῃ 1.500.000 δρχ. ἐκ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ 3.000.000 δρχ. ἐκ τῶν πληρωμάτων.

Ἐν συμπεράσματι, ἡ συνταξιοδότησις τῶν ὑπερηλικῶν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀποτελεῖ ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς ἀπόψεως, ἐν δυσχερῆς ἐγχείρημα. Διότι θὰ ἐπιβαρύνῃ μετὰ σοβαρὰν δαπάνην τὸ ἴδρυμα καὶ εἰς τὴν περιπτῶσιν ἀκόμη καθ' ἣν, ὡς μελετᾶται, τεθοῦν ὡς ὄριον τὰ 18 ἔτη ἀντὶ τῶν 15 πραγματικῆς συνταξίμου ὑπηρεσίας καὶ διότι, τὸ σπουδαιότερον ἴσως, θὰ δημιουργηθῇ ἐπικίνδυνον προηγούμενον, μετ' ἀπροσδιορίστου διὰ τὸ Ν.Α.Τ. ἀρνητικᾶς συνεπειᾶς. Ἄλλωστε, τὸ πρόσφατον ἀκόμη παρελθόν, ἔχει ἀποδείξει, τὸ πόσον εὐπαθῆς καθίσταται ὁ ἀσφαλιστικὸς ὀργανισμὸς τῶν ναυτικῶν μας, ὅταν παραμερίζονται οἱ ὀρθόδοξοι ἀσφαλιστικοὶ κανόνες, οἷτινες ἐπιβάλλεται νὰ τὸν διέπουν, προκειμένου νὰ ἀσκήσῃ τὴν οἰκονομικὴν καὶ τὴν πλέον, ἐνδεχομένως, θεμιτὴν πολιτικὴν κοινωνικῆς ἀντιλήψεως, ὑπὲρ ὠρισμένων ἐκ τῶν προστατευομένων του.

Τὸ ὅλον ζήτημα κατὰ τὴν ἀποψιν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, κρῖνεται παρὰ ταῦτα ποιᾶς τινος ἀντιμετώπισεως, ἔστω καὶ ἂν τελικῶς προκρίθῃ ἡ συνταξιοδότησις μόνον τῶν ὑπερηλικῶν ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι δὲν συντελήρωσαν συντάξιμον ὑπηρεσίαν, μὴ ἀναγνωρισθείσης τῆς θητείας των ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας. Τοὐλάχιστον οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ, τονίζεται, ἐκ τῆς κατηγορίας αὐτῆς, πρέπει νὰ τύχουν συνταξιοδοτικῆς προστασίας διὰ νὰ μὴ περιέλθουν εἰς δεινὸν ἀδιέξοδον μετὰ τὴν πάροδον τῆς ἡδὴ προδεδηκτικῆς ἡλικίας των.

ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ἡ ὀλοκλήρωσις τῶν ἔργων διὰ τὴν λιμενοποίησιν τοῦ Κερασινοῦ, μελετᾶται ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. Εἰς τὸν καθηγητὴν τοῦ Πολυτεχνεῖου κ. Πίπταν ἀνετέθη ἡ ἐκπόνησις, εἰς γενικὰς γραμμάς, τῶν σχεδίων βάσει τῶν ὁποίων θὰ καταστῇ πλέον ἀσφαλῆς ἀπὸ τὰς ἀντιδύουσις καιρικῆς συνθήκας ὁ νέος λιμὴν, ἐνῶ παράλληλως, θὰ ἀποκτήσῃ ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν παραβολὴν περισσοτέρων πλοίων καὶ τὴν φορτοεκφόρτωσιν μεγαλύτερου ὄγκου ἐμπορευμάτων.

Δύο εἶναι συγκεκριμένως τὰ κύρια ἔργα, τὰ πρὸς ἐκτέλεσιν ἐναπομένοντα, εἰς τὸ Κερασίον: Ὁ μεγάλος ὑψηλὸς προβλῆς, ὅστις θὰ κατασκευασθῇ προεκτεινόμενον τοῦ χερσαίου δραχίονος τοῦ Κερασινοῦ, εἰς ἰκανὸν ἐντὸς τῆς θαλάσσης βάθος καὶ ἡ ἐξουδετέρωσις, κατὰ οἰονδήποτε τρόπον, τῆς ἐκτεταμένης ὑφάλου, ἣτις εὐρίσκειται εἰς τὸ κέντρον τῆς ὑδατίνης περιοχῆς τοῦ λιμένος. Ἡ ἐκκαθὰ τῆς ὑφάλου κρίνεται ἤδη, ὡς ἀσύμφορος, δεδομένου ὅτι θὰ ἀπαιτήσῃ μίαν τεραστίαν δαπάνην περίπου 100 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. Ὡς ἐκ τούτου, θεωρεῖται προτιμωτέρα ἡ πρόσχωσις τῆς περιοχῆς τῆν ὅποιαν αὕτη καταλαμβάνει, προκειμένου νὰ δημιουργηθοῦν νέα κρηπιδώματα καὶ νὰ κατασκευασθοῦν χρήσιμα λιμενικὰ ἔργα ἀνωδομῆς.

Ὀλοκληρωμένης κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν τῆς τεχνικῆς ἀναμορφώσεως τοῦ νέου λιμένος Ἡρακλείου, ἀναμένεται νὰ ἀποσυμφορηθῇ αἰσθητῶς ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ἐκ τοῦ ὁποίου μετεφέρθη μέχρι στιγμῆς

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:

NILIAROS 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

ή κινήσεις των γαιανθράκων, πολλών όμοιδών φορτίων, μέρους των εις τὸ ἐσωτερικὸν διακινουμένων ἐμπορευμάτων, ἐνῶ προσεγγῶς μεταφέρονται καὶ τὰ στρατιωτικὰ ἐφόδια. Οὐδεμία ἐπιφύλαξις δύναται νὰ διατυπωθῆ, ὡς πρὸς τὴν ἄποψιν, ὅτι ὁ νέος λιμὴν ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον θετικὸν βῆμα διὰ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ μείζονος καὶ συγχρονισμένου ἐμποροναυτικοῦ κέντρου τοῦ Πειραιῶς καὶ ὅτι συνιστᾷ τὸ μόνον ἴσως ἀξιόλογον ἔργον, τὸ ὁποῖον διεξεπεραίωσεν ὁ Ο.Λ.Π. κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Παραλλήλως μὲ τὰ λιμενικὰ ἔργα εἰς τὸ Κερατσίνι, θὰ ἀπαιτηθῆ καὶ ἡ δημιουργία κατολλήλων ὁδικῶν προσβάσεων, διὰ τὴν ἄμεσον σύνδεσιν τοῦ νέου λιμένος μὲ τὸν Πειραιᾶ καὶ τὴν Πρωτεύουσαν καὶ τὰς ἐθνικὰς ἀρτηρίας πρὸς Στερεὰν καὶ Πελοπόννησον. Ἡ διανοιγμένη ἤδη παρακαμπτήριος ὁδὸς ἀπὸ Σκαρμαγκᾶ, μὲσω Σχιστοῦ, πρὸς Πειραιᾶ, καθιστᾷ εὐχεσεστέραν τὴν προσπέλασιν πρὸς τὸ Κερατσίνι, ἐνῶ τὸ ταχύτερον θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῆ ἡ ἀνακατασκευὴ τοῦ ὑπάρχοντος ὁδικοῦ δικτύου πρὸς Πειραιᾶ, διὰ νὰ δύναται τοῦτο νὰ ἐξυπηρετῇ τὴν βαρεῖαν κυκλοφορίαν, τὴν προερχομένην ἐκ τῆς δραστηριότητος τοῦ λιμένος.

Ἄλλὰ καὶ ἐνὸς εἰσέτι ἀξιολόγου ἔργου προωθεῖ τὴν ἐκτέλεσιν κατ' αὐτὰς ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. Συγκεκριμένως προέβη εἰς τὴν δημοπράτησιν τῆς πρώτης τετρασφόμενῆς ἀποθήκης εἰς τὴν περιοχὴν Α—Β, ἀντὶ δαπάνης 40 περίπου ἑκατομμυρίων δραχμῶν. Ἐκ τῆς ἐπιτυχούς χρησιμοποίησέως τῆς, ἐκ τοῦ βαθμοῦ μᾶλλον, καθ' ὃν θὰ ἐξυπηρετηθῆ αὕτη τὸ διακινούμενον γενικὸν ἐμπόρευμα, θὰ ἐξαρτηθῆ ἡ κατασκευὴ καὶ ἄλλων — τριῶν ἐνδεχόμενων — ὁμοιούτων ἀποθηκευτικῶν χώρων, κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ

Συνεστήθη νέα ἑλληνικὴ τακτικὴ γραμμὴ ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς. Ἐπινομήσθη «Westwind African Line». Ἡ πρωτοβουλία ἀνήκει εἰς τὸν κ. Γ. Ι. Κουμάνταρον (Southern Star Shipping Co. Inc.).

Μηνοῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ὠρίσθησαν — ἐκτὸς Κόνφερας — ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Ν. Ὀρλεάνης, τοῦ Χιούστον καὶ τοῦ Λέι. Τσάρλς διὰ τὸ Ντακάρ, Φρητάουν, Ἀμπιτζάν, Τακράντι, Τέμα, Λαγὸς/Ἀπάπα, Ντουάλα καὶ Ματοντί. Τὰ πρῶτα δύο σκάφη — τὸ «Nordfarer» καὶ τὸ «Μπουένα Φορτουνά» — ἐκτελοῦν ἤδη τὰ δοσολογία των.

Κατὰ τὸν τρέχοντα μῆνα τὸ «Nordfarer» θὰ ἐγκαινιάσῃ νέαν τακτικὴν γραμμὴν ἀπὸ τὰς Μεγάλαις Λίμνας διὰ τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς.

Εἰς τὴν Νιγηρίαν, ὡς γνωστὸν, ὁ Οἶκος Κουμάνταρον, ἀνήγειρε κυλινδρόμυλον μεγάλης παραγωγῆς. Τὰ δι' αὐτὸν προοριζόμενα σιτηρά, μεταφέρονται διὰ πλοίων τοῦ ἐν λόγω ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου. Τὰ σιτοφορτία, ἀκριδῶς, ἀποτελοῦν τὴν βάσιν διὰ τὴν κίνησιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς.

Η ΜΕΤΑΘΕΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΒΙΝΑΚΗ

Τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς μὲ λύπην ἐπληροφόρηθησαν τὴν μετὰθεσιν τοῦ κ. Ἀντωνίου Βινάκη ἐκ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ὑποκαταστήματος τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, εἰς ἄλλην θέσιν, εἰς Ἀθήνας.

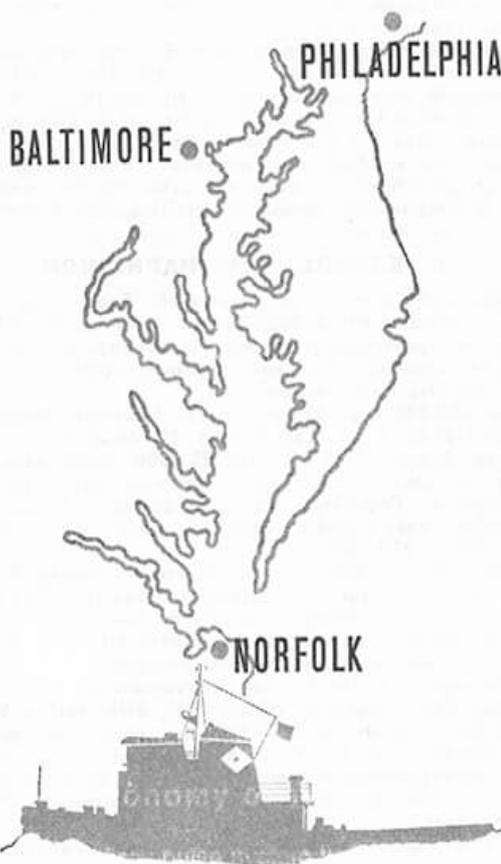
Ὁ κ. Βινάκης ὑπῆρξεν ἐκ τῶν πρωτεργατῶν τῆς ιδρύσεως τοῦ Ναυτιλιακοῦ τοῦτου Ὑποκαταστήματος, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως δὲ τῆς λειτουργίας του, πρὸ τριετίας, τῷ εἶχεν ἀνατεθῆ ἡ διεύθυνσις αὐτοῦ.

Γνώστης προσώπων καὶ πραγμάτων, ἐπίγνωσιν πλήρη ἔχων τῆς τεραστίας παραγωγικῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀφωσιώθη εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ πλοίου, γενικῶς δὲ ἐξετέλει τὴν ἀποστολὴν του μετὰ πλήρους ἰκανότητος καὶ ἐπιτυχίας. Ἐχαίρε τῆς ἐκτιμῆσεως ὅλων. Ἦτο ὁ κατάλληλος ἄνθρωπος εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν.

Τὰ ναυτικὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ κ. Βινάκη ἔβλεπον τὸν φίλον, τὸν καλὸν συνεργάτην. Δὲν ἔπρεπε νὰ στοματήσῃ ἡ θητεία του εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας.

MOST MODERN TOWING SERVICE IN ALL THREE:

Curtis Bay places at your command the most advanced equipment... the greatest choice of equipment... the greatest power. Modern powerful tugs provide a greater margin of protection for your ships, cargo and schedules... this saves you money. That's why more people rely on Curtis Bay.



GENERAL AGENTS:

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

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S. P. A.

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ
ΚΑΘ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ
ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΟΝ
ΕΦΟΠΙΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOVA - CABLES "MEDOV"
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX 27 046

Power **R**eserve and **D**ependability
Sulzer **RD** Engines
for ratings up to 27,600 b.h.p.

For technical particulars, see over

SULZER

Sulzer Brothers Limited
Winterthur, Switzerland

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

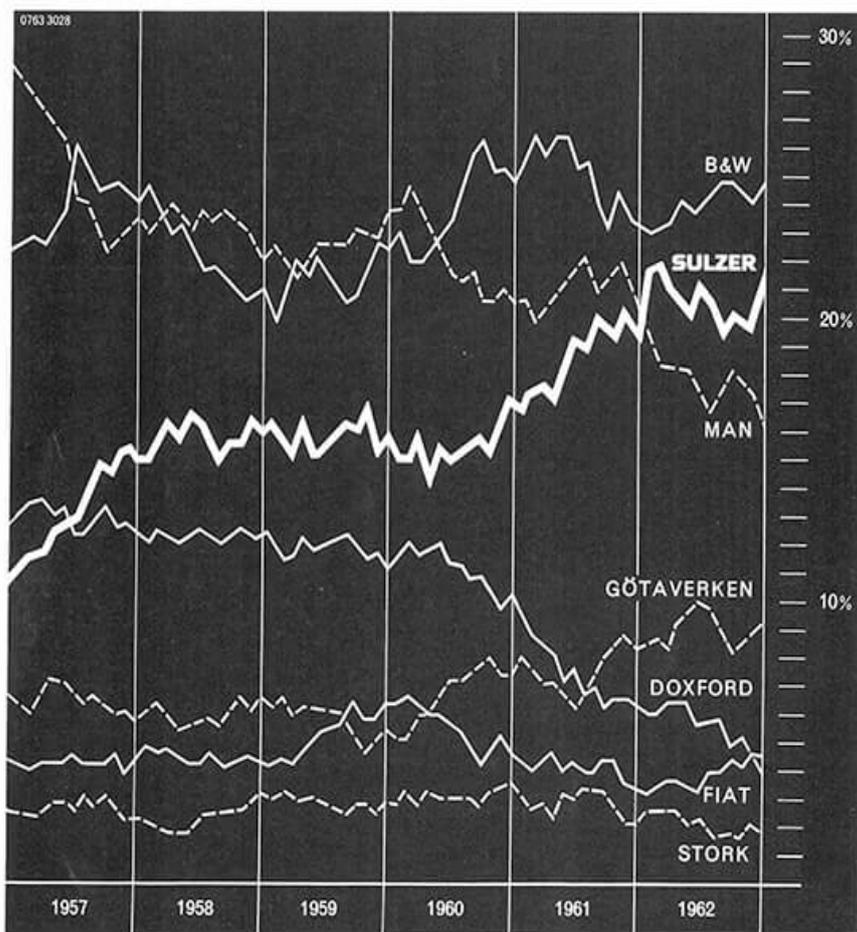


Ship-owners all over the world are showing increasing interest in Sulzer two-stroke RD engines

The M/S "Ise Maru" of the Terukuni Kaiun K.K. has an Ishikawajima-Harima-Sulzer two-stroke diesel engine of type 9RD90 with a maximum continuous output of 20,700 b.h.p. She is a symbol of the supremacy of the valveless two-stroke engine.

The engines in hand in Japan at the end of December 1962 were:

Sulzer type	479,930 b.h.p. or 54.7 %
Other valveless engine makes	142,250 b.h.p. or 16.3 %
	<hr/>
	622,180 b.h.p. or 71 %
Exhaust-valve operated engines	253,475 b.h.p. or 29 %



Engine Makes Installed in Motor Ships since 1957

The curves represent percentages of the total number of ships above 2,000 tons put in service during the previous 12 months and include engines built under licence.

Sulzer Brothers Limited, Winterthur, Switzerland

SULZER

World-wide service: **London W.C.1:** Sulzer Bros. (London) Ltd., Bainbridge Street; **Paris 7^e:** Cie de Construction Mécanique Procédés Sulzer, 19, rue Cognacq-Jay; **Lisboa:** Sulzer Irmãos Lda., 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, Suite 650; **Singapore 9:** Sulzer Central Office for S.E. Asia, Newton P.O. Box 8; **Mexico 1, D.F.:** Sulzer Hermanos S. A., Apartado postal 7183; **Rio de Janeiro:** Sulzer do Brasil S. A., Caixa postal 2435; **Buenos Aires (R74):** S. A. Sulzer Hermanos S.I.L., Avenida Belgrano, No. 865, 2^o P; **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.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΑΙ ΗΜΕΡΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΑΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εις απάντησιν σχολίου σας υπό τον τίτλον «Τὰ πεπραγμένα του 'Υπουργείου μας», δημοσιευθέντος εις τὸ φύλλον τῆς 15ης Ἀπριλίου 1963 τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ ἑξῆς:

1. Ἡ δημοσίευσίς τῶν πεπραγμένων τοῦ Ἰπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔτους 1962, εἶχεν ὡς σκοπὸν τὴν ἐνημέρωσιν ἀπλῶς καὶ μόνον τῆς κοινῆς γνώμης ἐπὶ τῶν ἐξελίξεων τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς διαφόρους τομείς κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος καὶ δὲν ἐπέδιωκε τὴν δημιουργίαν ἐντυπώσεων.

2. Τὸ Υ.Ε.Ν. ἔχει πλήρη συνείδησιν τῶν δυσχερειῶν, τὰς ὁποίας διέρχεται ἡ Ναυτιλία μας, τῶν προβλημάτων, τὰ ὁποία ἀντιμετωπίζουσι σήμερον οἱ ἐφοπλισταὶ μας, τῶν καταβαλλομένων παρ' αὐτῶν προσπαθειῶν διατηρήσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν πρὸς τοῦτο ἐπίσης κόπων καὶ μόχθων τῶν ναυτικῶν μας.

3. Τὸ Κράτος καὶ εἰδικώτερον τὸ ἀρμόδιον Ἰπουργεῖον, ἐν πλήρει συναίσθησι τῶν ἀνωτέρω, πράττει πᾶν τὸ δυνατόν διὰ νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ναυτιλίαν εἰς τὰς ἀντιξοότητες τῆς παρουσίας ὥρας. Εἰς πᾶν γενικὸν καὶ εἰδικὸν θέμα, ἀμέριτος παρέχεται ἡ ἠθικὴ συμπαράστασις τοῦ Υ.Ε.Ν., ὡς παυθολογείται ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων.

4. Ἐάν ἐν τῇ προμνησθείσῃ ἐκθέσει τῶν πεπραγμένων, ἐξήρηθ' ἡ συμβολὴ τοῦ Κράτους εἰς τὸν συνεχιζόμενον ἐπιναυατισμὸν τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν ἐπαύξεισιν τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τοῦ φορητοῦ μας, τοῦτο ἐγένετο διὰ νὰ ἐνθαρρυνθῶσι οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας μας, τόσον οἱ ἐφοπλισταὶ, ὅσον καὶ οἱ ἐργαζόμενοι ἐπὶ τῶν πλοίων, καὶ ὅπως ἐν στενῇ συνεργασίᾳ αὐτῶν μετὰ τοῦ Κράτους, καταβληθῇ πᾶσα περαιτέρω ἐπιβαλλομένη προσπάθεια, ἀποβλέπουσα εἰς τὸ καλὸν καὶ τὴν πρόδον τοῦ πλουτοπαραγωγικοῦ τούτου κλάδου, τοῦ τόσα προσφέρουτος εἰς τὴν Ἐθνικὴν μας Οἰκονομίαν καὶ τὸ Κράτος γενικώτερον.

5. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω διευκρινήσεων, ἐλπίζομεν, κ. Διευθυντά, ὅτι θ' ἀναγνωρίσητε, ὅτι τὸ Ἰπουργεῖον καὶ αἱ Ὑπηρεσίαι αὐτοῦ πράττουσι πᾶν ὅ,τι εἶναι ἀνθρωπίνως δυνατόν, μὲ γνώμονα μόνον τὴν ἐπιτέλεισιν τοῦ καθήκοντος, τῶν στελεχῶν μὴ φειδομένων κόπων καὶ μόχθων καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις οὐδὲ αὐτῆς τῆς ὑγείας τῶν.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 28 Ἀπριλίου 1963

Ἰπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πράγματι, πολλὰ πράττουσι οἱ τοῦ Ἰπουργείου, ἀλλὰ καὶ πολλὰ διαπράττουσι εἰς θάρος, ἀκρίδως, τοῦ χειμαζομένου ἑλληνικοῦ πλοίου.

Η ΣΧΟΛΗ ΘΑΛΑΣΣΗΠΟΛΩΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου καταχωρηθέντος εἰς τὸ φύλλον τοῦ ἐγκρίτου ὡμῶν περιοδικοῦ τῆς 1.4.63 ὑπὸ τίτλον «Νὰ ἰδρυθῇ τὸ ταχύτερον», σχετικῶς μὲ τὴν ἀνάγκην ἰδρύσεως Δημοσίας Σχολῆς Θαλασσηπῶλων Ε. Ν., ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὅτι ἡ ἀρμοδίᾳ ὑπηρεσία τοῦ Υ.Ε.Ν., πεπεισμένη περὶ τῆς ἀνωτέρω ἀνάγκης ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας τῆς ἐν λόγω Σχολῆς, μελετᾷ εἰς ὅλας τὰς λεπτομερείας τὸ θέμα διὰ τὴν ἐξεύρεσιν τοῦ καταλληλοτέρου καὶ ἀποδοτικωτέρου συστήματος.

Πρὸς ἐπίσπευσιν ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος, ἀνετέθη ἤδη εἰς ἀνώτερον ἀξιωματικὸν Λιμενικὸν ἡ κατάρτισις εἰδικῆς ἐκθέσεως διὰ τὴν σύνταξιν τῆς ὁποίας δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὁλόκληρον τὸ πλοῦσιον εἰς στοιχεῖα ὕλικόν τοῦ παρὰ τῇ ὑπηρεσίᾳ φακέλλου τῆς ὑποθέσεως.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἐκθέσεως ταύτης, τιθεμένης ὑπ' ὄψεϊ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν., θὰ ληφθῶσιν αἱ τελικαὶ ἀποφάσεις διὰ τὴν ταχύτεραν λειτουργίαν τῆς Σχολῆς ταύτης.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 3 Ἀπριλίου 1963

Ἰπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

ΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου δημοσιευθέντος εἰς τὸ φύλλον τῆς 1.4.63 τοῦ ἐγκρίτου ὡμῶν περιοδικοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Πρὸς τί ἡ συνεργασία;», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὅτι τὴν Ἑλλάδα, κατὰ τὴν συνελθούσαν προσπάθειαν ἐν Λονδίῳ σύσκεψιν τῶν ἀρμοδίων διὰ τὴν ναυτιλίαν Ὑ-

πουργῶν τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἐξέπροσώπησε δεόντως ὁ ἐν Λονδίῳ Ἕλλην Πρεσβευτής, βοηθούμενος ὑπὸ τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Λονδίνου. Ἀνάλογον ἐκπροσώπησιν εἶχον αἱ πλείεσται τῶν μετασχουσῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν δοθέντος, ὅτι ἐκ τῶν 10 χωρῶν αἱ πέντε ἐξέπροσώπηθησαν εἴτε διὰ τῶν ἐν Λονδίῳ Πρεσβευτῶν τῶν εἴτε δι' ὑπηρεσιακῶν προσώπων.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 4 Μαΐου 1963

Ἰπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Αἱ πληροφορίες μας, πηγὴν ἔχουσαι τὸ Λονδίον, φέρουσι τὸν ἐκεῖ προξενικὸν λιμενάρχην, μετέχοντα εἰς διασκέψεις Ἰπουργικοῦ ἐπιπέδου.

ΤΑ ΛΘΗ ΚΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ

Ἀξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐξ ἀφορμῆς τοῦ, εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 668/1.4.63 τεύχος τοῦ ἐγκρίτου ὡμῶν περιοδικοῦ, δημοσιευθέντος σχολίου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Παραλείψεις καὶ ἀσυγχώρητα λάθη», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ κάτωθι:

Εἰς τὸ ἐκδιδόμενον παρ' ἡμῖν «Δελτίον Στατιστικῆς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», περιλαμβάνονται στοιχεῖα ἀναφερόμενα εἰς τὰ πλέον ζῶντικὰ ἀντικείμενα ἐκ τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς Ὑπηρεσίας Στατιστικῆς Υ.Ε.Ν., ὡς τοῦτο καθορίζεται διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 12889) 93)23.4.60 κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ἰπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ κατάρτισις τῶν πινάκων, γίνεται κατόπιν συγκεντρώσεως στοιχείων ἐκ τῶν Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν, τὰ ὁποία ὑπόκεινται εἰς ἐπιναυατικὸν ἐλέγχον καὶ κατάλληλον μηχανογραφικὴν ἐπεξεργασίαν.

Συγκεκριμένως, ἐπὶ τῶν θιγομένων εἰς τὸ σχόλιόν σας σημείων, γνωρίζομεν ὅτι:

α) Ἡ συμμετοχὴ τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ μας ἐμπορίου, ἐμφανίζεται ἀναλυτικῶς εἰς τοὺς 111:15 καὶ 111:16 πίνακας τοῦ Δελτίου Στατιστικῆς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

β) Ἡ μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν λιμένων καὶ μεσογειακῶν χωρῶν κινήσις τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἐμφανίζεται εἰς τοὺς 111:11β καὶ 111:12β πίνακας τοῦ Δελτίου. Ἡ παρακολούθησις τῆς κινήσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων ἀποκλειστικῶς μεταξὺ ξένων χωρῶν, δὲν καθίσταται προφανῶς ἐφικτὴ, ἡ δὲ ἀντιγραφή τῶν ταχῶν ὑπαρχόντων στοιχείων ἀπὸ τὰς κατὰ χώρας στατιστικὰς, δὲν ἀποτελεῖ στατιστικὸν ἔργον, ἀλλὰ ἔργον τοῦ ἐνδιαφερομένου μελετητοῦ.

γ) Ἡ δραστηριότης τῶν μονάδων τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὴν μεταποίησιν, εἰς τὰς ὁποίας περιλαμβάνονται τὰ ναυπηγία καὶ αἱ δεξαμεναὶ πλοίων, παρακολουθεῖται ὑπὸ τῆς Δ/σεως Παραγωγῆς τῆς Ἐθνικῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας, λόγω ἀρμοδιότητος.

δ) Τὸ ἐκ πάσης πηγῆς εἰσερχόμενον συνάλλαγμα, παρακολουθεῖται ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος.

ε) Ἡ παρακολούθησις τῆς κινήσεως τῶν Στενῶν τῶν Δαρδανελλίων, ὡς καὶ τῶν κυριωτέρων πορθμῶν καὶ διωρῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐφ' ὅσον καταστῇ ἐφικτὴ, θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἐν καιρῷ.

στ) Τὰ στοιχεῖα περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων Ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοία, προκύπτουσι ἐκ τῆς ἐπεξεργασίας τῶν συμπληρουμένων ὑπὸ τῶν Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν, δελτίων συνθέσεως πληρωμάτων πλοίων. Ἡ παρατηρηθεῖσα δυσαναλογία μεταξὺ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καὶ τοῦ ἀπασχολουμένου εἰς αὐτὰ ἀνωτέρω προσωπικοῦ, ὀφείλεται, ἀφ' ἐνός μὲν εἰς τὸ γεγονός, ὅτι 129 πλοία, ἄνω τῶν 1.000 κ.ο.χ., ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ — τὰ πλείεστα τῶν ὁποίων ἀπέλυσαν τὸ πλήρωμά των — ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν ἐξασκολουθούσαν ἐπι διατήρησιν μὴ προσοντούχων εἰς θέσεις δι' ἃς ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων προβλέπεται ναυτολόγησις διπλωματούχων ναυτικῶν.

Προσέτι, δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ σύγκρισις τῶν παροπλισθέντων πλοίων καὶ τῶν ἐγγραφέντων ὡς ἀνέργων ναυτικῶν, δὲν εἶναι δυνατὴ, ἰδίως διὰ τὸ ἀνώτερον προσωπικόν, δεδομένου, ὅτι τοῦτο παραλείπει πλείστακις νὰ ἐγγραφῇ εἰς τὰ Γραφεῖα Εὐρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας.

Πιστεύομεν, ὅτι θὰ συμφωνήσητε περὶ τῆς καταβαλλομένης σοβαρᾶς προσπάθειας πρὸς πλήρη, κατὰ τὸ δυνατόν, καὶ ἀκριβῆ ἀπείκονισιν τῶν δραστηριοτήτων καὶ μεταβολῶν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Ν. ΤΖΑΝΟΥΔΑΚΗΣ

Προϊστ. Ὑπηρεσίας Στατιστικῆς Υ.Ε.Ν.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 19 Ἀπριλίου 1963

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ἀξιότιμος, πράγματι, ἡ καταβαλλομένη προσπάθεια. Πλὴν ἑλλείψεως. Διὰ τὰς διαπιστούμενας πα-

ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ

ΜΑΡΓΑΡΩΝΗ - ΠΡΕΖΑΝΗ

ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

17 ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 17

ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ ΠΡΟΓΡΑΜ

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ.

ΤΗΛ. 464 - 032

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ε Υ Σ

Your Agents

VINKE & CO

Shipowners - Shipmanagers - Shipbrokers
Forwarding Agents - Insurance -
Sale and Purchase

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ANTWERP - CAPE TOWN

In shipping for more than a Century.

ροαίφεις υπεύθυνοι είναι οι του Υπουργείου Ναυτιλίας. Αυτοί θα έπρεπε να καθορίσουν τα «ζωτικά αντικείμενα» περί τα οποία θα εστρέφεται η στατιστική έρευνα της ειδικής υπηρεσίας.

Διά τα λάθη, επίσης, επί του αριθμού των απασχολούμενων ναυτικών, την εύθυνη φέρουν οι συντάσσοντες τα δελτία συνθέσεως των πληρωμάτων. Τα λάθη είναι εξώφθαλα. "Ας φροντίσουν οι αρμόδιοι να τα διορθώσουν. Δεν είναι εποικοδομητικά της εμπιστοσύνης προς τους αριθμούς της στατιστικής υπηρεσίας.

"Εκείνο, που έχουμε ιδιαίτερως να τονίσουμε, είναι η ανάγκη της διεκπεραίωσης της στατιστικής προσπάθειας εις τους νευραλγικούς τομείς της ναυτιλιακής μας δραστηριότητας. Η πληρεστέρα απεικόνισις αυτής, θα μας παράσχη την δυνατότητα να εκτιμήσωμεν το έργο του ελληνικού πλοίου, να διαπιστώσωμεν τας ασθενείς πλευράς της εκμεταλλεύσεώς του, να μελετήσωμεν τα προβλήματά του. Αυτός και ο σκοπός της στατιστικής έρευνας.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ

Κύριε Διευθυντά,

Καθώς μου θεωρώ να γνωρίσω, μέσω του έγκριτου περιοδικού σας, ένα γεγονός, όπερ καταδεικνύει την ναυτική συνείδησιν και την ύψιστην μένην αλληλεγγύην.

"Ενώ το S/S «AGNA» (Ελληνικών συμφερόντων), το όποιον αντιπροσωπεύω παρά τῷ Ν.Α.Τ., έπλεε πρὸς Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ εἰς ἀπόστασιν 1500 μιλίων ἀπὸ τῶν ἀκτῶν, ἠσθένησε σοβαρῶς ὁ Ἀ' Μηχανικὸς τοῦ πλοίου. Παρὰ τὰς προσπάθειάς τοῦ πλοίαρχου, ὅπως μέσω διαφόρων σταθμῶν τοῦ δοθοῦν Ιατρικαί τινες ὁδηγίαι καὶ παρὰ τὰς διὰ τοῦ ἀσπυρμάτου ληφθείσας τοιαύτας, ἡ κατάστασις τοῦ ἀσθενοῦς ἐξηκολούθει νὰ εἶναι κρίσιμος, ὁπότε τὸ ἐκεῖ πλησίον πλέον ἐπιβατηγὸν «COVADONGA» τῆς Ἰσπανικῆς Ὑπερωκεανίου Ἑταιρίας, ὑπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Victor Perez - Vizeaino Υ Ὁρα, προσέτρεξε καὶ ἐζήτησε νὰ παραλάβῃ τὸν ἀσθενοῦντα Ἀ' Μηχανικόν. Τὸν μετέφερον ἀσφαλῶς εἰς νοσοκομεῖον τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ του.

Τὸ γεγονός τιμᾶ τὸν πλοίαρχον τοῦ Ἰσπανικοῦ ὑπερωκεανίου. Ἄπαντες οἱ ἐνδιαφερόμενοι τὸν εὐχαριστοῦν διὰ τὸ θερμὸν, τὸ ἀντάξιον τῶν Ἰσπανικῶν παραδόσεων ἐνδιαφέρον του. Ἀποδεικνύεται ὅτι εὐτυχῶς ὑπάρχει ἀκόμη ἀγάπη, συνείδησις καὶ αλληλεγγύη μεταξύ τῶν ἀνθρώπων.

Μετὰ τιμῆς

Π. ΠΕΡΑΤΙΚΟΣ

Πειραιεύς, 4 Μαΐου 1963

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: "Ας τὸν εὐχαριστήσῃ καὶ τὸ Ὑπουργεῖον.

Ο ΟΙΚΟΣ ΤΩΝ ΘΕΡΜΑΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

"Επιθυμοῦμεν διὰ τῆς παρουσίας μας, τόσο ἐγὼ προσωπικῶς, ὅσον καὶ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Πανελληνίου Ἑνώσεως Θερμαστῶν Θαλάσσης «Ο Στέφανον», καθὼς καὶ ἡ γενικὴ συνέλευσις τῆς 21 Φεβρουαρίου 1963, νὰ εὐχαριστήσωμεν ὑμᾶς προσωπικῶς, ὡς καὶ ὅλους τοὺς δωρητὰς, διὰ τὴν προσφερθεῖσαν ὑλικὴν συνδρομὴν πρὸς ἀνεγέρσιν ὑπὸ τῆς Ἑνώσεώς μας ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Νοταρᾶ 108, ἰδιοκτητῆς κτιρίου, εἰς τὸ ὅποιον καὶ ἐγκατεστάθην ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου τρ. ἔτους.

"Ἡ Ἑνωσις Θερμαστῶν ἀνῆγειρε τὸ ρηθὲν κτίριον διὰ δύο σκοποῦς: 1) Διὰ νὰ συγκεντρώη καὶ διαφωτίξῃ τὰ μέλη τῆς, εἰς περιβάλλον ἀνετον, πολιτισμικόν. Θὰ παρέχεται οὕτω ἡ εὐχέρεια εἰς τοὺς ἐπιτελεῖς τῆς Ἑνώσεως νὰ συσκέπτονται μὲ τὰ μέλη καὶ νὰ ἐξορμῶν πρὸς ὑπεράσπισιν τῶν ἐθνικῶν συμφερόντων καὶ τῶν πανανθρωπίνων ἰδικῶν καὶ διὰ νὰ ὑποστηρίζουν τὰ δίκαια τῆς τάξεώς μας αἰτήματα. Καὶ 2) Ἴνα μεριμνῶμεν διὰ τὴν εἰς εὐρύτεραν κλίμακα περίθαλψιν τῶν συναδέλφων μας θερμαστῶν.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ὡς γνωρίζετε καὶ ὡς ἀνεγράφη εἰς τὸ ἐγκριτὸν περιοδικὸν σας «Ναυτικὰ Χρονικὰ», δύο ὄροφοι τοῦ κτιρίου ἔχουν προγραμματισθῆ διὰ κοιτῶνας, ἵνα φιλοξενοῦνται οἱ ἐκ Πειραιῶς διερχόμενοι συναδέλφοί μας. Ἐπιθυμοῦμεν νὰ σας γνωρίσωμεν, ὅτι οἱ δύο οὗτοι ὄροφοι εἶναι ἔτοιμοι καὶ δὲν ἀπομένει, εἰμὴ μόνον ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν. Ἐλπίζομεν νὰ πραγματοποιηθῇ οὗτος τὸ ταχύτερον.

Μετὰ τιμῆς

Ὁ Πρόεδρος
Γ. ΚΟΥΚΛΑΔΑΣ

Ὁ Γεν. Γραμματεὺς
ΑΡ. ΑΡΣΕΝΙΔΗΣ

Πειραιεύς, 9 Μαΐου 1963

ΑΙ "ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.

Κύριε Διευθυντά,

Κατ' ἐπανάληψιν ἔχετε ἀσχοληθῆ ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ τὸ θέμα τῶν ἐκασταχοῦ «διακρίσεων σημαίας» Διὰ τὴν

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.

παρούσαν μου, λαμβάνω ἤδη ἀφορμὴν ἀπὸ δημοσίευμα ἀναφερόμενον εἰς διάταγμα τῆς μαροκινῆς κυβερνήσεως, διὰ τοῦ ὁποίου ἐνημοιουργεῖται διάκρισις ὑπὲρ τῆς μαροκινῆς σημαίας. Ὅριζεται ἐπ' οὗτου, ὅτι αἱ διὰ θαλάσσης εἰσαγωγαὶ καὶ ἐξαγωγαὶ ὀρισμένων ἐμπροσθεμάτων, ὡς λ.χ. ζαχαρώς, λαχανικῶν, σίτου, λιπασμάτων, ξυλείας, φελλῶν, τεύλου, διατηρημένων τροφίμων, ἰχθύων, οἴνου, γάλακτος, βουτύρου κλπ. πρέπει νὰ μεταφέρονται κατὰ ποσοστὸν 40% διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 30% διὰ τὰς ἐξαγωγὰς, διὰ πλοίων ὑπὸ μαροκινὴν σημαίαν ἢ ναυλωμένων ἀπὸ πράκτορας διαμένοντες ἐν Μαρόκῳ, μετὰ προηγουμένην ἀδειαν τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἔγκρισιν τοῦ Ὑπουργοῦ Οἰκονομικῶν. Ἐπονται ἕτερα ἄρθρα, καθορίζοντα κυρώσεις ἐναντίον τῶν παραβατῶν καὶ ἀνατίθεται εἰς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς ἡ αὐστηρὰ ἐφαρμογὴ τῶν κανονισμῶν.

"Ἐτερον κρούσμα διακρίσεως σημαίας μᾶς ἔρχεται ἀπὸ τὴν Κολομβίαν, ὅπου ὑπεβλήθη εἰς τὸ κοινοβούλιον πρὸς ψήφισιν νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὁποίου προβλέπεται, ὅπως ὅλα τὰ κρατικὰ διαχειρίσεως φορτία καὶ ποσοστὸν πέντε τῶν ἡμίσεος διὰ τὰ φορτία τῶν ἰδιωτικῶν συμφερόντων, μεταφέρονται, διὰ τε τὰς εἰσαγωγὰς καὶ τὰς ἐξαγωγὰς, ἀπὸ πλοία φέροντα τὴν σημαίαν τῆς Κολομβίας ἢ ναυλωμένα ἀπὸ τὴν Κολομβίαν. Τρίτη περίπτωσης προέρχεται ἀπὸ ἐννέα χώρας τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς (Ἀργεντινῆ, Βραζιλίαν, Χιλή, Κολομβίαν, Ἑκουαδό, Μεξικόν, Παραγουάνη, Περού καὶ Οὐρουγουάνη), αἵτινες μελετοῦν τὴν υἱοθέτησιν συστήματος προτιμήσεως, ὅπερ, ἐφαρμοζόμενον, θέλει ἀποκλείσῃ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἐμπροσθεμάτων μεταξύ τῶν χωρῶν αὐτῶν, ἀπὸ πλοία ἀνήκοντα εἰς χώραν ἐκτὸς τῆς ἡπείρου ταύτης.

Συνενοήσεις ἀφ' ἑτέρου διεξάγονται μεταξύ ἰνδικῶν καὶ ἀγγλικῶν γραμμῶν, ἵνα αὐξηθῇ ἡ συμμετοχὴ τῶν ἰνδικῶν γραμμῶν ἀπὸ 30¼% (τοῦ 1962) εἰς ποσοστὸν 40¼% διὰ τὸ 1963, μὲ πρόβλεψιν ἰσότητος τῶν ἰνδικῶν πλοιοκτητῶν μὲ τοὺς Βρεταννοὺς πλοιοκτῆτας κατὰ τὸ 1971. Ἡ Γκίνα προσέθεσεν εἰς τὴν γραμμὴν τῆς 6 νεότευκτα σκάφη καὶ ἡ Κεϋλάνη ἐζήτησε προσφορὰς διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐμπορικῶν σκαφῶν, ὑποστηρίζουσα, ὅτι ἐθνικὸς ἐμπορικὸς στόλος τῆς Κεϋλάνης, ἐπινηδρωμένος μὲ ναυτικούς της, θὰ ἀπορροφήσῃ τοὺς ὑψισταμένους ἀνέργους καὶ συνάλλαγμα θὰ προσπορίσῃ εἰς τὴν χώραν.

"Ἡ τάσις πρὸς τὴν «διάκρισιν σημαίας» κατέστη πολιτικὴ πολλῶν χωρῶν καὶ κυρίως ἐκείνων, αἵτινες ἐσχάτως ἀπέκτησαν τὴν ἀνεξαρτησίαν των. Δυστυχῶς, διὰ τὰς ἐκ παραδόσεως ναυτικὰς χώρας δὲν ὑπάρχουν ἀνασταλτικαὶ μέθοδοι τῆς τοιαύτης τακτικῆς, παρὰ μόνον μία ἰσχυρὰ ἐνέργεια, δυναμένη νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, μὲ σύμπραξιν τῆς Μεγ. Βρεταννίας καὶ τῶν σκανδιναυικῶν χωρῶν. Μόνον τοιαύτη τις ἰσχυρὰ καὶ κοινὴ ἐνέργεια δύναται νὰ ἐξαρθρῶσῃ ἀπὸ τὰς ὑπερτοντίους μεταφορὰς τὴν «διάκρισιν σημαίας».

Μετὰ τιμῆς

Α. ΦΟΥΝΤΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Βρέμη, Ἀπρίλιος 1963

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ 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

ΑΠΟ ΤΗΣ ΣΚΟΠΙΑΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΠΟΛΛΑ ΕΚΚΡΕΜΟΥΝ ΑΠΟ ΕΤΩΝ

Τò κάτωθι δημοσιευόμενον υπόμνημα ἐπεδόθη εἰς τὸν κ. Κωτιάδη κατὰ τὴν εἰς Λονδίνον ἐπίσκεψίν του ἀπὸ τὴν ἐκεῖ Ἐπιτροπὴν Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας.

Τὰ εἰς αὐτὸ περιλαμβανόμενα θέματα ἀνετύχθησαν καὶ προφορικῶς. Ὁ κ. Κωτιάδης ὑπεσχέθη τὴν ἀμέριστον ὑποστήριξίν του διὰ τὴν ἐπίλυσίν των.

Κύριε Ὑπουργέ,

Ἐπὶ τῆ εὐκαιρίᾳ τῆς ἐνταῦθα ἀφίξεως ὑμῶν, θεωροῦμεν σκόπιμον νὰ σὰς ὑπομνήσωμεν τὰ κάτωθι ἐκκρεμῆ ναυτιλιακὰ ζητήματα, ἅτινα κατὰ καιροῦς ἐτέθησαν ὑπ' ὄψιν τοῦ Ὑμετέρου Ὑπουργείου, καὶ νὰ ἐπικαλεσθῶμεν τὴν ὑμετέραν προσοχὴν διὰ τὴν ταχύτεραν ρύθμισιν αὐτῶν.

1. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πολλὰ ἔχουσι λεχθῆ καὶ γραφῆ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου· θεωροῦμεν συνεπὶς περὶ τὸν νὰ ἐνδιατριψόμεν περισσότερον ἐπ' αὐτοῦ.

Ἐπιθυμοῦμεν μόνον νὰ τονίσωμεν, ὅτι ἡ ἀνευ προηγουμένου κρίσις τῆς Ναυτιλιακῆς συνεχίζεται, κατὰ δὲ τὰς ὑπαρχούσας ἐνδείξεις δὲν ἐλπίζεται βελτίωσις αὐτῆς οὔτε εἰς τὸ προσεχές, ἀλλὰ οὔτε καὶ εἰς τὸ ἀπώτερον μέλλον, διότι τὰ προκαλοῦντα αὐτὴν αἰτία ἀνάγονται εἰς γενικωτέραν παγκόσμιον οἰκονομικὴν δυσπραγίαν, ἢ ὅποια ἐπιηράζει τὰς παγκοσμίους μεταφορὰς καὶ προκαλεῖ ἐνεῦθεν σοβαρωτάτην διατάραξιν μεταξὺ προσφοράς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος.

Τὴν κρίσιν ταύτην αἰσθάνεται περισσότερον πάσης ἄλλης ξένης Ναυτιλιακῆς, ἢ Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς. Ἄρκει νὰ σημειωθῆ, ὅτι ὁ τελευταῖος ὁμαδικὸς παρρωλισμὸς τῶν πλοίων ἀνέρχεται ἤδη εἰς 13% τῆς ὅλικῆς χωρητικότητος τῆς ἐναντι τῶν 3% ἐπὶ τῆς Ἀγγλικῆς τοιαύτης. Εἶναι δὲ τὸ ποσοστὸν τοῦτο τῆς παρρωλισμένης Ἑλληνικῆς χωρητικότητος ἀνώτερον καὶ πάσης ἄλλης ξένης χωρητικότητος.

Παρὰ ταῦτα καὶ μελενοῦν ἀπὸ πολλοῦ χρόνου ἡ Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ ἡ ἐνταῦθα Ἐπιτροπὴ Συνεργασίας ἀπηύθυναν ἐπανεπιλημμένας ἐκκλήσεις πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, ὅπως ἀναστειλῆ τὴν φορολογίαν κατὰ τὸ διάστημα τῆς κρίσεως, τίποτε ριζικὸν δὲν ἐπετεύχθη μέχρι σήμερον καὶ ἐξακολουθεῖ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία νὰ πληρῶν φόρους εἰς τὴν ἑξαμηνίαν τῆς.

Ἡ κατὰ δόσεις καταβολὴ τῶν φόρων τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀποτελεῖ ἴσως ἀπλὴν διευκόλυνσιν ὄχι ὅμως καὶ ἀνακούφισιν, ὡς θὰ ἔδει, ἀπὸ τὸ ἐπαχθὲς φορολογικὸν βῆρος, τὸ ὁποῖον ἐξακολουθεῖ ἀκόμη νὰ τὴν βαρύνῃ.

Αὐτὸ, ἐπὶ τοῦ παρόντος, ἀποτελεῖ τὸ κυριώτερον αἴτημα τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ παρακαλούμεν ὅπως ὁ κ. Ὑπουργὸς ἐν τῇ ἐγγνωσμένῃ αὐτοῦ μερίμνῃ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν λάβῃ τὰ προσήκοντα μέτρα ὅπως ρυθμίσῃ τὸ θέμα τοῦτο συμφῶνως πρὸς τὸ ὑποβληθὲν ἀπὸ πολλοῦ χρόνου υπόμνημα τῆς ἐν Ἀθῆναις Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

2. ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟΝ ΤΑΜΕΙΟΝ

α) Πρόστιμα

Εἰς δεκάδας χιλιάδας λιρῶν ἀνέρχονται τὰ ἐπιβληθέντα εἰς διάφορα ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα πρόστιμα ἕκ μέρους τοῦ Ν.Α.Τ., λόγῳ ἑλλείψεως συνθέσεως πληρώματος καὶ μὴ ἐγκαίρου ἀνανεώσεως τοῦ Ναυτολογίου. Εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων τὰ πρόστιμα αὐτὰ ἐπιβλήθησαν κατὰ τρόπον μᾶλλον αὐθαίρετον. Ζητήσεις καὶ διενέξεις μεταξὺ τῶν ἀρμεδίων τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν Ἐφοπλιστικῶν Γραφείων ἔχον ἀρχίσει νὰ διαιωνίζονται, ἐν τῷ μεταξὺ δὲ τὰ πρόσθετα τέλη 2% κατὰ μῆνα προσασζάνουν ὀσημέραι ὑπερόγκως τὰ ποσὰ τῶν προστίμων. Ἐὰν δὲν ληφθῇ πρόνοια νὰ ἀπαλλαγούν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπὸ τὰ ὑπέρογκα αὐτὰ ποσὰ τῶν προστίμων, λυπούμεθα νὰ σημειώσωμεν ὅτι ἡ ἐπιμονὴ τοῦ Ν.Α.Τ. νὰ εἰσπράξῃ τὰ πρόστιμα ταῦτα δὲν δύναται παρὰ νὰ ἔχῃ ὀλέθριον ἀντίκτυπον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

β) Σύνθεσις Πληρωμάτων

Τὰ κατὰ τύπους Λιμεναρχεῖα καὶ αἱ Ἑλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ θὰ πρέπει, ἐφ' ὅσον συνεχίζεται ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις, νὰ ἐπιδεικνύουν ἐλαστικότητά ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς συνθέσεως, ἐὰν ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἐλλειπόντων ἢ ἀπολυμένων δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῇ ἀνευ καθυστερήσεως τοῦ ἀπόπλου, καὶ ἐφ' ὅσον ἐκ τῆς τοιαύτης ἐλλείψεως δὲν κινδυνεύει ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου.

γ) Ἡλεκτρολόγοι

Ἀποκρούμεν τὸ διατυπούμενον αἴτημα τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων περὶ καθιερώσεως ἐιδικοῦ κλάδου ἠλεκτρολόγων, δεδομένου ὅτι ἡ νόμῳ καθιέρωσις τοῦ κλάδου τούτου θὰ συνεπάγεται πρόσθετον δαπάνην ὑποχρεωτικῆν, ἐφ' ὅσον οἱ αὐτοὶ τῶν ἠεραρμοζομένων συστημάτων ἐβελουσίας προσλήψεως ἠλεκτρολόγων, ὅπου εἶναι οὗτοι ἀπαραίτητοι, αἱ ἀνάγκαι τῶν πλοίων καλύπτονται κατὰ τρόπον ἰκανοποιητικόν.

δ) Ἐνοποιήσις Εἰσφορῶν

Ἐπαναλαμβάνομεν τὴν παράκλησίν μας ὅπως γίνῃ ἐνοποιήσις τῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου εἰσπραττομένων εἰσφορῶν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ., Ταμείου Προνοίας, Φόρου Δημοσίου, Ο.Γ.Α. κ.λ.π., ἢ δὲ κατανομή τούτων εἰς τὰ διάφορα ταμεῖα νὰ γίνεται ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ.

Τὸ μέτρον τοῦτο κρίνεται ἀπαραίτητον διότι θὰ ἀπαλλάξῃ τοὺς πλοίαρχους τῶν πλοίων ἀπὸ τὴν γραφειοκρατικὴν αὐτὴν ταμιακὴν ἐργασίαν.

3. ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΕΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Αἱ σημειούμεναι δραπετεύσεις πληρωμάτων εἰς λιμένας τοῦ Ἐξωτερικοῦ, αἵτινες κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἔχουσι πολλαπλασιασθῆ ἰδίως εἰς λιμένας τῆς Ἀυστραλίας καὶ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, ἐπιβαρύνουν σημαντικῶς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον, τὸ ὁποῖον καλεῖται ἀδίκαιολογήτως νὰ καταβάλλῃ πρόστιμα, ἐξοδα συντηρήσεως, ἐξοδα παλιννοστήσεως καὶ ἐπὶ πλέον μεγάλα ἐξοδα ἀντικαταστάσεως τούτων.

Εἰς τὰς πλείστας περιπτώσεις δραπετεύοντες ἢ ἀπολυόμενοι ναυτικοὶ προσφεύγουσιν εἰς Ἀμερικανικὰ δικαστήρια καὶ προβάλλουν ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως, ἐπιφελοῦμενοι ὠρισμένω διατάξεω τῆς Ἀμερικανικῆς νομοθεσίας, ὅποτε αἱ ἐπιδικάζόμεναι ἀποζημιώσεις εἶναι ὑπερόγκοι καὶ ἀσυγκρίτως ἀνώτεραι τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Νομοθεσίας.

Καὶ νὰ μὲν ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς προβλέφθη εἰς τὴν ἐν ἰσχύϊ Συλλογικὴν Σύμβασιν ἀπαγορεύσεως προσφυγῆς τῶν ναυτικῶν εἰς ξένα δικαστήρια δι' ἐπίλυσιν διαφορῶν, ἐν τούτοις ὅμως λόγῳ τοῦ ὅτι αἱ ἐπιβαλλόμεναι ἤδη κυρώσεις τὸσον κατὰ τῶν δραπετῶν ὅσον καὶ κατὰ τῶν προσφευγόντων εἰς ξένα δικαστήρια ναυτικῶν εἶναι ἐπιεικεῖς, αἱ τοιαῦτα παραβάσεις συνεχίζονται.

Διὰ τὴν περιστολὴν τοῦ κακοῦ τούτου, ὅπερ συνεπάγεται τεραστίαν δαπάνην διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, ἐπιβάλλεται γενικὴ ἐπανεξέτασις τοῦ ζητήματος, μὲ προοπτικὴν τὴν ἐπιβολὴν αὐστηροτάτων κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ μέτρου συμψηφισμοῦ τοῦ δ.τι. ἐχει τυχόν λαμβάνειν ἐκ μισθοδοσίας ὁ ναυτικὸς μὲ τὰς δαπάνας εἰς ἃς ὑπόκειται τὸ πλοῖον ἐξ αἰτίας τῆς δραπετεύσεώς του.

4. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΙΣ ΝΟΜΟΥ 1774 ΠΕΡΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τὸσον δι' ὑπομνημάτων τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν, ὅσον καὶ κατὰ τὰς συναντήσεις ἀντιπροσώπων τῆς ἡμετέρας Ἐπιτροπῆς μετ' ὑμῶν ἐνονήθη ἡ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη τῆς τροποποιήσεως τοῦ Νόμου περὶ ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ Ἀγγλικοῦ Νόμου, ὅστις ὡς εἶναι γνωστὸν ὄχι μόνον πλείστας ὄσας διατυπώσεις καὶ ἐν πολλοῖς θεσθεσαστάκτους ὑποχρεώσεις ἐπιβάλλει, ἀλλὰ καὶ πραγματικὴν καὶ ἄσποκον ἀντιδικίαν μετὰ τῶν ἀσφαλιστῶν δημιουργεῖ, ἐξ ἧς οἱ μὲν πλειοκτῆται σοβαρῶς ζημιούνται, οἱ δὲ ἀσφαλισταὶ μόνον ὄφελος ἀποκομίζονται.

Ἐφ' ὅσον λοιπὸν, ὁ ἀνωτέρω νόμος, ὅστις ἐξεδόθη ὑπὸ διαφόρους συνθήκας τῶν σημερινῶν εἶναι ὑπὲρ τὸ δέον αὐστηρὸς, ἀπαιτητικὸς εἰς βῆρος τῶν πλοιοκτητῶν καὶ εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις ἐνδέχεται νὰ βλάψῃ τούτους καιρῶς ὡς καὶ ὀλόκληρον τὴν ναυτιλίαν μας, χρήζει ριζικῆς τροποποιήσεως καὶ προσαρμογῆς τῶν διατάξεων τούτου κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ Ἀγγλικοῦ Νόμου.

5. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΑΝΑΙΤΙΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Κατὰ τὰ ἰσχύοντα (ἄρθρα 75-76 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.) ὁ ἀπολυόμενος ναυτικὸς λόγῳ ἀναίτιου καταγγελίας τῆς συμβάσεώς του ὑπὸ τοῦ Πλοίαρχου, λαμβάνει ἀποζημίωσιν ἴσην πρὸς τὸν μισθὸν 15 ἡμερῶν ἔὰν ἡ ἀπόλυσις ἐγένετο εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα. Ἡ ἀποζημίωσις αὕτη διπλασιάζεται ἔὰν ἡ ἀπόλυσις ἐγένετο εἰς λιμένα τῆς Μεσογείου, Εὐξεινίου Πόντου, Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ἢ τῆς Εὐρώπης, τριπλασιάζεται δέ, ἔὰν ἡ ἀπόλυσις ἐγένετο εἰς οἰουδήποτε ἄλλου λιμένα τῆς Ὑβρώγειου.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω καθίσταται σαφές ὅτι ὁ νομοθέτης ἠθέλησε νὰ χορηγήσῃ εἰς τὸν ἀνυπαίτιως ἀπολυόμενον ναυτικὸν τὴν δυνατότητα ἀντιμετωπίσεως τῶν πρώτων μετὰ τὴν ἀπόλυσίν του δαπανῶν, μέχρις ἐξευρέσεως ἐτέρας ἐργασίας.

Ὡς τοιοῦτος ἐπαρκὴς χρόνος ἐκρίθη ὑπὸ τοῦ νομοθέτου ὁ τῶν 15 ἡμερῶν, διότι τῶσον ἡμερῶν μισθὸν καθώρισεν ὡς ἀποζημίωσιν ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόλυσις λαμβάνει χώραν ἐν Ἑλλάδι.

Καὶ εἰναι μὲν ἀληθές ὅτι ὀρίζεται διπλασία ἀποζημίωσις ἔὰν ἡ ἀπόλυσις ἔλαβε χώραν ἐν Μεσογείῳ, Εὐρώπῃ κ.λ.π., τριπλασία δὲ ἔὰν ἔλαβε χώραν εἰς πλέον μακροσπόμενους λιμένας, ἀλλὰ τοῦτο οὐχὶ μόνον δὲν μεταβάλλει τὴν ἀνωτέρω θέσιν, ἀλλὰ τὸναντίον στήριζει ταύτην. Διότι ἐφ' ὅσον εἰς τὸν ἀπολυόμενον ἐκτός τῆς Ἑλλάδος χορηγοῦνται καὶ τὰ ἐξοδα παλιννοστήσεως, εἶναι προφανές ὅτι τὸ ἐπὶ πλέον ποσὸν ἀποζημιώσεως προορίζεται διὰ νὰ καλύψῃ μισθὸν ἀπὸ τῆς ἀπόλυσός του εἰς τὴν ἄλλοδαπὴν μέχρι τῆς ἀφίξεώς του εἰς Ἑλλάδα. (Διὰ τοῦτο καὶ διάφορον εἶναι τὸ ποσόν, ἀναλόγως τῆς ἀποστάσεως ἐξ Ἑλλάδος).

Ἀντίθετος σκέψις οὐδαμῶς εὐρίσκει στήριγμα, διότι οὐδαμῶθεν ἐξάγεται πρόθεσις τοῦ νομοθέτου ὅπως ὁ ναυτικὸς ἀπολυόμενος π. χ. ἐν Ἀγγλίᾳ εὐρεθῇ ἐν Ἑλλάδι μὲ χρήματα περισσότερα ἀπὸ τοῦ μισθοῦ τῶν 15 ἡμερῶν.

Ἐὰν ὅθεν αἱ ἀνωτέρω σκέψεις εἶναι ὀρθαὶ — καὶ καθ' ἡμᾶς οὐδεμία περὶ τούτου ὑπάρχει ἀμφιβολία — αἱ περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἀνυπαίτιως ἀπολυόμενων ναυτικῶν διατάξεις, πρέπει νὰ προσαρμοσθῶν ἀναλόγως, ἵνα ἀναπαοκρίνωται πληρέστερον πρὸς τὴν σημερινὴν πραγματικότητά.

Διότι ἐὰν ἡ παλιννόστησις ναυτικοῦ ἐξ Ἀγγλίας π.χ. ἀπῆι ἄλλοτε

χρόνον παραπλήσιον πρὸς τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ἐπὶ πλέον ἀποζημιώσεως ἢ λαμβάνει ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν λαμβανομένην ὑπὸ τοῦ ἐν Ἑλλάδι ἀπολυμένου, ἢ ἐὰν ἡ παλιννόστησις ναυτικοῦ ἐξ Ἄπω Ἀνατολῆς ἀπῆται ἄλλοτε ἕνα μῆνα περίπου (ὅσον καὶ πάλιν τὸ ἐπὶ πλέον ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως, ἐν σχέσει μὲ τὴν λαμβανομένην παρὰ τοῦ ἐν Ἑλλάδι ἀπολυμένου), σήμερον ἡ παλιννόστησις, πραγματοποιούμενη κατὰ τὸ πλεῖστον ἀεροπορικῶς, δὲν ἀπαιτεῖ παρὰ ἐλάχιστον χρόνον, ἴσως εἰς τινὰς περιπτώσεις ὀλιγώτερον ἀπὸ ὅσον θὰ χροιασθῆ νὰ μεταβῆ εἰς Πειραιᾶ ὃ ἐν Χίω π.χ. ἀπολυόμενος ναυτικός.

Δικαίᾳ ὄθεν καὶ σύμφωνος πρὸς τὴν σημερινὴν πραγματικότητα ἀντιμετώπισις τοῦ ζητήματος, θὰ εἶναι ὁ καθορισμὸς τῆς ἰδίας δεκαπενθήμερου ἀποζημιώσεως δι' ὅλους τοὺς ἀνωπαιτίως ἀπολυομένους ναυτικούς, εἴτε ἡ ἀπόλυσις λαμβάνει χώραν ἐν Ἑλλάδι, εἴτε ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, προσασυζανομένης μὲ τῶσας ἡμέρας μισθοῦ ὅσαι κατηναλώθησαν ἀπὸ τῆς ἀπολύσεως του εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς, μέχρι τῆς ἀφίξεώς του εἰς Ἑλλάδα.

Οὕτω ἐὰν ναυτικός ἀπελύθη π.χ. εἰς Χόγκ Κόγκ, δὲν θὰ λάβῃ μισθὸν μόνον μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς εἰς τὸν λιμένα τοῦτον ὑπολύσεώς του, ἀλλὰ μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀφίξεώς του εἰς Ἑλλάδα (ὑπὸ τύπον ἀποζημιώσεως) καὶ ἐπὶ πλέον ἀποζημιώσιν ἴσην μὲ τὸν μισθὸν 15 ἡμερῶν.

6. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΑΠΟ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν ὅτι τὸ ὑμέτερον Ὑπουργεῖον, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν Ὑπουργείων Ἐξωτερικῶν καὶ Οἰκονομικῶν, ἀσχολοῦνται ἀπὸ μακροῦ μὲ τὴν διεξαγωγὴν διαπραγματεύσεων μετὰ διαφόρων χωρῶν (Γερμανίας, Ἰνδίας, Ν. Ἀφρικῆς, Αὐστραλίας κ.λ.π.), πρὸς σύναψιν διμερῶν συμβάσεων περὶ ἀπαλλαγῆς τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀπὸ τῆς διπλῆς φορολογίας, καὶ ὅτι κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις ταύτας, προέκυψε τὸ σοβαρὸν θέμα τοῦ κριτηρίου βάσει τοῦ ὁποίου θὰ ἐφηρμοζόντο οἱ εὐνοϊκοὶ ὅροι τῶν συμβάσεων.

Αἱ ξένοι χώροι ὑπεστήριζον ὡς κριτήριον τὴν ἔδραν τῆς πλοιοκτητρίας Ἑταιρίας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν σημαίαν τοῦ πλοίου.

Λόγω δὲ τοῦ ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2678/53, ἀναγνωρίζεται ὡς ἑλληνικόν, πλοῖον ἀνήκον ἐξ ὀλοκλήρου εἰς ἀλλοδαπούς, προέκυψαν δυσχέρεια διὰ τὴν σύναψιν συμβάσεων σχέσιν ἔχουσῶν μὲ τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων.

Ἡδὴ διὰ τῆς καθιερώσεως εὐνοϊκοῦ τύπου ναυτιλιακῆς Ἑταιρίας, κατόπιν τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως ἀφορώσης τὸ πλοῖον «ΚΡΟΝΟΣ», καὶ τῆς δυνατότητος ἰδρύσεως Ἑλληνικῶν Ἑταιριῶν, θὰ ἔδει νὰ ἐπιστευθῶν αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν σύναψιν διμερῶν συμβάσεων, μεθ' ὅλων τῶν κρατῶν, πρὸς κάλυψιν τοῦ σοβαροῦ τούτου θέματος.

7. ΝΑΥΤΙΑΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ

Ὡς εἶναι γνωστὸν, ἡ Ἑλλάς, καίτοι διαθέτει ἀξιόλογον ἐμπορικὸν στόλον, ὑστερεῖ αἰσθητῶς ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῆς παρακολουθήσεως τῶν

Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν ἐξελίξεων, ἡ δὲ ἀντιπροσωπευσις τῆς εἰς Διεθνή Ναυτιλιακὰ συνέδρια καὶ Διασκέψεις, δὲν εἶναι οἷα ἔπρεπε νὰ εἶναι, διότι δὲν ὑφίσταται κατάλληλος ὀργανισμὸς διαθετῶν εἰδικευμένα στελέχη μὲ τεχνικὴν καὶ θεωρητικὴν μόρφωσιν.

Σχετικῶς ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, τὸ ὑμέτερον Ὑπουργεῖον ἀπέστειλε πρὸς τὴν Ἑνωσιν Ἐφοπλιστῶν καὶ πρὸς τὴν ἡμετέραν Ἐπιτροπὴν τὸ ὑπ' ἀριθ. 98916 τῆς 18ης Δεκεμβρίου ἔγγραφον διὰ τοῦ ὁποίου τονίζεται ἡ ἀνάγκη δημιουργίας ὀργανισμοῦ παρακολουθήσεως τῶν Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν ἐξελίξεων.

Δεδομένου ὅτι τὰ ἐν τῷ ἔγγραφῳ ὑμῶν ἀναφερόμενα θέματα παρακολουθοῦνται τῶσων ἐν Μ. Βρετανίᾳ ὅσον καὶ εἰς ἄλλας χώρας ὑπὸ τῶν Ναυτικῶν Ἐπιμελητηρίων αὐτῶν, ἐπιβάλλεται ὅπως καὶ παρ' ἡμῖν ἀναληφθῆ ἀνάλογος προσπάθεια ἐκ μέρους τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος, τὸ ὁποῖον ἀναδιοργανούμενον καταλλήλως, θὰ δυνήθῃ διὰ τῆς προσλήψεως τοῦ καταλλήλου προσωπικοῦ νὰ συμπληρώσῃ τὴν ἔλλειψιν ταύτην, ἐφ' ὅσον διαθέτει τὰ ἀπαιτούμενα οἰκονομικὰ μέσα ἐκ τῶν εισφορῶν τῶν πλοιοκτητῶν. Πρὸς τοῦτο θὰ εἶναι ἐπ' ἀνάγκης κατὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν ὅπως ἐπιζητηθῆ ἡ γνώμη καὶ στενὴ συνεργασία τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν.

8. ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΛΕΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε. Ν.

Ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ θὰ πρέπει νὰ περιορισθῶν αἱ ἐξετάσεις, διότι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐνεργειῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. δὲν εἶναι δυνατόν νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Θὰ πρέπει καὶ εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο νὰ ὑπάρξῃ ἰσορροπία μετὰ τὴν προσφοράς καὶ ζήτησεως εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ εὐρισκώμεθα εἰς τὴν δυσάρεστον θέσιν ἀφ' ἑνὸς νὰ προσλαμβάνωμεν ξένους, ἔλλειψις Ἑλλήνων διπλωματούχων, καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ πληρῶνωμεν τεράστια ποσὰ διὰ τὴν παλιννόστησιν τῶν ξένων.

Ἐπίσης ἡ ἔλλειψις διπλωματούχων ἀξιωματικῶν Ε.Ν. ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα νὰ ἐντείνῃ τὰς ἀξιώσεις τῶν προσφερομένων τοιούτων διὰ πληρωμὴν μισθῶν καὶ ἐν γένει ἀποδοχῶν, ἀνερχομένων πολλῶς εἰς τὸ διπλάσιον καὶ πλέον τῶν ὑπὸ τῆς ἐν ἰσχύϊ Συλλογικῆς Συμβάσεως καθοριζομένων ἐπιπέδων μισθοῦ.

9. ΑΣΠΡΟΥΡΓΟΣ

Πρὸ μακροῦ χρόνου ἔχει ὑποβληθῆ παράκλησις ὅπως παραχωρηθῆ εἰς τὴν Σχολὴν Ἀσπρούργου τὸ συνεχόμενον πρὸς αὐτὴν οἰκόμενον πρὸς ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς Σχολῆς καὶ ἰδίᾳ τοῦ ηλεκτρολογικοῦ τμήματος. Μέχρι σήμερον ὅμως δὲν κατέστη δυνατόν νὰ ἰκανοποιηθῆ τὸ αἶτημα τοῦτο. Μήπως ὑπάρχει ἐλπίς τις νὰ γίῃ τίποτε ἐπ' αὐτοῦ ἐὰν ἀνανεωθῶν αἱ προσπάθειαι;

Διατελούμεν μετ' ἐξαιρέτου τιμῆς

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Λονδίνον, 15 Ἀπριλίου 1963

S. A. D. E. P.
SOCIÉTÉ 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 ἢ 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 :

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Η ΚΟΛΥΜΒΗΘΡΑ ΒΗΘΕΣΣΑ

...«Εστὶ δὲ ἐν τοῖς Ἱεροσολύμοις, ἐπὶ τῆ προβατικῆς κολυμβήθρας, ἡ λεγομένη Ἐρασταίη Βηθεσδά, πέντε στοῶς ἔχουσα. Ἐν ταύταις κατεκίετο πλήθος πολλῶν ἀσθενούντων τυφλῶν, χωλῶν, ξηρῶν, ἐκδιχομένων τὴν τοῦ ὕδατος κίνησιν. Ἄγγελος γὰρ κατὰ καιροὺς κατεβίβαιεν ἐν τῇ κολυμβήθρᾳ καὶ ἐτάρασε τὸ ὕδωρ. Ὁ οὖν πρῶτος ἐμβὰς μετὰ τὴν ταραχὴν τοῦ ὕδατος ὑγιὴς ἐγένετο, ὃ δὴ τότε κατεκίετο νοσήματι».

Μιά τέτοια κολυμβήθρα, τύπου Βηθεσδά, ὑπάρχει τώρα καὶ λειτουργεῖ μέσα σ' αὐτὸν τὸν Πειραιᾶ. Πολλὲς ὁμοιότητες συνδέουν τὸ ἴδρυμα τοῦτο τῆς ἐποχῆς μας μὲ τὴν Βιβλικὴν κολυμβήθραν τῶν Ἱεροσολύμων. Πλήθος ἀσθενούντων τυφλῶν, χωλῶν, ξηρῶν ἀλλὰ καὶ ἡλιθίων, συγκεντρῶται καὶ ἐδῶ κάθε αὐγὴ, ἐπιζητούντων θεραπείαν. Μόνον πού στὴν Πειραικὴ Βηθεσδά δὲν ἀναμένεται ὁ Ἄγγελος γιὰ νὰ ταραξῆ τὸ νερὸ καὶ νὰ δοθῆ ἔτσι τὸ σύνθημα τῆς ἐξορμήσεως τῶν ἀσθενῶν, στὸ ποῖος πρῶτος θὰ προφθάσῃ νὰ κάμῃ τὴ βουτιά τῆς σωτηρίας του.

Στὸν «Οἶκο τοῦ Ναύτου» — περὶ αὐτοῦ πρόκειται — ἀντὶ τοῦ ἀναμενομένου Ἄγγελου, φθάει ἕνας ὑπάλληλος γιὰ νὰ δώσῃ αὐτὸς τὸ σύνθημα τῆς ἐξορμήσεως πρὸς τὴν θεραπείαν. Οἱ πολλὲς ἑκατοντάδες τῶν ἀσθενούντων τυφλῶν, ξηρῶν κ.λ.π., σχηματίζουν ἀμέσως τὶς ἐκτεταμένους οὐρές. Καί... «μακάριοι οἱ προτασσόμενοι ὅτι αὐτοὶ ἐλεηθήσονται». Οἱ ἀριθμοὶ προτεραιότητος πού χορηγεῖ ὁ σύγχρονος Ἄγγελος, σύντομα συμπληρώνουν τὴν δυνατότητα ἐξυπηρέτησεως. Οἱ ἄλλοι, ἢ θὰ ἀναμείνουν μὴ τυχὸν ὑπάρξουν περιθώρια νὰ συμπεριληφθῶν καὶ αὐτοὶ στὴν ἱατρικὴ ἐξέταση ἢ θὰ ἀναχωρήσουν γιὰ νὰ ἐπανέλθουν τὴν ἐπομένη, ἐγκαιρότερα, ὥστε νὰ ἀποδοῦν τυχερότεροι καὶ νὰ προλάβουν αὐτοὶ «τὴν τοῦ ὕδατος κίνησιν».

Ὅποιοι ἀπὸ τοὺς σημερινούς ἱστορικούς τῶν δεινῶν τῆς κατοχικῆς ἐποχῆς στερεῖται φωτογραφιῶν, γιὰ νὰ πλουτίσῃ τὰ γραφόμενά του περὶ τῶν ἡμερῶν ἐκείνων, ἄς πάρῃ τὰ φωτογραφικὰ του σύνεργα καὶ ἄς κατεβῆ στὴν ὁδὸ Ὑψηλάντου.

Θὰ φωτογραφῆσῃ οὐρὲς τέτοιους πού καμμιά περίπτωσι, ἔστω καὶ κατοχικὴ, δὲν θὰ εἶχε νὰ παροσιάσῃ. Οὐρὲς ἀλλεπάλληλες. Οὐρὰ ἀνεξάντλητη στοὺς ἀριθμοὺς προτεραιότητος. Οὐρὲς φοβερὲς μπροστὰ στοὺς κλισίους τῶν γραφείων... ἐξυπηρέτησεως τῶν ἀσθενῶν. Οὐρὲς κουραστικὲς πρὸ τῶν ἱατρικῶν θαλάμων. Οὐρὲς διπλῆς καὶ τριπλῆς στὴν κοστολόγησι τῶν φαρμάκων, ἄλλες στὴν πληρωμὴ των καὶ ἄλλες στὴν παραλαβὴ των.

Βομβοῦσα καὶ ἀσφυκτικὰ ὑπερκορεσμένη κυψέλη, τὸ ἴδρυμα Βηθεσδά τοῦ Πειραιῶς, πέντε ὀρόφους ἔχον, ἀλλὰ οὐτε πέντε ἐκ τῶν προσερχομένων δυνάμενον θετικὰ καὶ ἀποτελεσματικὰ νὰ ἐξυπηρέτησῃ. Γιατί; Ἡ ἀπάντησι ἐδόθη ἀπὸ ἕνα ἐκ τῶν ἐχόντων γνώμη, ἀλλὰ καὶ τὴν μεγαλύτερη ἐπὶ τῆς ἀταξίας εὐθύνη:

«Ὁφείλεται τοῦτο — εἶπε — στὸ ὅτι ἡ πελατεία τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» πῆρε στὴν ἐποχὴ μας ἀνέλπιστη αὐξίσι, λόγῳ τῆς ἐγγραφῆς ὄλων τῶν πληρωμάτων, πάσης σημασίας Ἑλληνικῶν πλοίων, στὴν προστασία!...».

Ὡραία δικαιολογία. Καὶ τὴν πιστεύουμε. Γιατί νὰ μὴν τὴν πιστεύουμε; Γιατί νὰ μὴν τὴν παραδεχθῶμε;

Ὅλα τὰ παράξενα μπορεῖ νὰ γίνωνται στὸν Κόσμο. Ἀλλὰ τὰ πῶ ἀνεξήγητα θὰ τὰ συναντήσουμε στὴν δική μας τὴν περιοχὴ. Στὸ ναυτικὸ συνάφι.

Ἔτσι καὶ τὸ φαινόμενο τοῦτο. Μπορεῖ σὲ ἄλλη περίπτωσι ὁ πλουτισμὸς ἀπὸ πελατεία νὰ φένη εὐημεοῖα καὶ ἀνθησι. Στὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου γίνεται κατὰρα καὶ ἀδιέξοδος. Ἄς μὴν παραξενευθῶμε δὲ ἂν κάποτε βροῦμε τὶς πόστες του κλειστές, μὲ τὴ δῆλωσι ὅτι, τὸ ἴδρυμα ἀναστῆλει ἐργασίες, λόγῳ πληθῶρας πελατείας προστατευομένων!...

Δὲν εἶναι φιλανθρωπικὸ ἴδρυμα ὁ Οἶκος τοῦ Ναύτου. Δὲν εἶναι περιωρισμένοι οἱ πόροι του, ὥστε ἡ μεταβολὴ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προστατευομένων νὰ προκαλῆ καὶ τὴν οἰκονομικὴν τὴν ἀναστάτῳσι. Αὐξίσεσι ἀριθμοῦ προστατευομένων σημαίνει καὶ αὐξίσεσι ἀριθμοῦ εἰσφερόντων στὶς οἰκονομικὲς του δυνατότητες. Τώρα ἄλλο τὸ ζήτημα ἂν κακὴ ὀργάνωσι, κακὴ διάθεσι τῶν πρῶτων, ξεκαρφωτὰ συστήματα περιθάλμῳσι καὶ ἱατροφαρμακευτικῆς προστασίας προσφέρουν ἀντίθετα ἀποτελέσματα ἀπὸ τὰ ἐπιζητούμενα.

Δὲν πρόκειται ὁ ὑπογράφων τὸ παρὸν νὰ παρουσιάσῃ τρόπους τακτοποιήσεως τῶν κακῶς κειμένων στὴν Πειραικὴ Βηθεσδά. Τὸ φαινόμενο ἐπισημαίνει καὶ παρουσιάζει στοὺς συναδέλφους του τῶν Ὀκεανῶν. Τοὺς πληροφορεῖ πῶς προσφέρεται ἡ προστασία στοὺς οἰκείους των καὶ περὶ

τῆς προστασίας πού θὰ τύχουν καὶ αὐτοί, ἂν τυχὸν καὶ λάβουν κάποτε τὴν ἀνάγκη σὲ περιόδους ἀνεργίας ἢ ἀπομαχίας.

Τὴν κακὴ αὐτὴ κατάστασι δὲν φιλοδοξοῦμε ὅτι πρῶτοι ἐμεῖς διαπιστώσουμε. Τὴν εἶδε καὶ τὴν κατάλαβε ὁ ἴδιος ὁ Ὑπουργὸς κ. Κωτιάδης, ὅταν πρὸ μηνῶν ἐπισκέφθη τὸ ἴδρυμα. Ἀλλὰ δὲν εἶναι δύσκολο νὰ διαπιστωθῆ τοῦτο καὶ ἀπὸ τῶν καθέναν πού θὰ εἶχε τὸ ἐνδιαφέρον ἢ ἀπλῶς τὴν περιέργεια. Ὡστε ἡ κατάστασι οὐτε πρέπει, ἀλλὰ οὐτε καὶ ἐπιτρέπεται νὰ συνεχίζεταί ἔτσι, γιὰτὶ δὲν εἶναι δυνατὸν ἡ ἀποκατάστασι νὰ ἔλθῃ οὐρανοκατέβατη καὶ ἄνευ δραστηρικῆς ἐπεμβάσεως.

Δὲν πᾶνε πολλὰ χρόνια, ὅπου τὸ ἴδιο αὐτὸ νοσηλευτικὸ ἴδρυμα τῶν ναυτικῶν εἶχε περιέλθει σὲ ἀνάλογη ἀποσύμβεσι. Ἀπὸ νοσηλευτικὸ κατὰφυγιο εἶχε μεταβληθῆ σὲ σκῆτῃ εὐαρίθμων φυματικῶν, γιὰ νὰ κινεῖται καὶ νὰ ἐργάζεται μόνον ἀπὸ κείνων τὶς ἀξιώσεις καὶ τὶς κραυγές. Γιὰ τοὺς ἄλλους ναυτικούς ἦταν ἀγνωστὴ ὑπηρεσία, μὲ τὴν ὁποία μόνον φορολογικὲς σχέσεις τοὺς συνέδεον. Κάποτε ὅμως ζήσαμεν καὶ μιά Κοσμογονία ἐκεῖ. Ἦταν ὅταν ἀπὸ τὸ γραφεῖο τῆς Διευθύνσεως του πέρασε ἕνας καλὸς λιμενικός. Ὁ κ. Δρακόπουλος. Ἐβγαλε τὸ νοσηλευτικὸ μας ἴδρυμα ἀπὸ τὴν ἀνυπαρξία καὶ τὴν ἀφάνεια, γιὰ νὰ τὸ παρουσιάσῃ μέσα σὲ λίγους μόνον μηνῶς ἀξίῳ ἐμπιστοσύνης τῶν ναυτικῶν ὄλων. Τὰς στήλας αὐτὰς ἀπησχόλησε τότε τὸ ὄρασιό αὐτὸ φαινόμενο καὶ πολλὰ γράφθηκαν πρὸς τιμὴν τοῦ καλοῦ λιμενικοῦ. Δὲν εἶχαμε ὅμως τὴν καλὴ τύχη νὰ ζήσομε μὲ πολλὰ συνέχεια τὴν ὥραία αὐτὴ μεταβολή.

Δὲν ἐξορμῶ νὰ κατηγορήσω τὰ πρόσωπα πού διεδέχθησαν τὸν κ. Δρακόπουλο. Πολλοὶ καὶ διάφοροι λόγοι ἀπειργάσθησαν τὴν νέα στροφή τοῦ Ἰδρυματος σὲ νέα παραστρατήματα καὶ ἐκτροχασμοῦς. Ἰσως ἄκομα καὶ αὐτὸ τοῦ ἰσχυρισμοῦ, τῆς εἰσόδου δηλαδὴ στὴν προστασία ἀνεπίστως μεγάλου ἀριθμοῦ προστατευομένων, γιὰ τὴν ὁποία προστασία βρέθηκε τὸ ἴδρυμα ἄσπλο καὶ ἀποκαρδιωτικῶ ἀνέτοιμο. Ζῆ καὶ κινεῖται στὴν προστασία μιάς ναυτιλίας χιλίων πεντακάσιων πλοίων, μὲ τὰ ἴδια μέσα καὶ τὰ ἴδια ἀκριβῶς πρόσωπα πού εἶχε στὴν ναυτιλία τῶν διακοσίων πλοίων. Πρέπει τοῦτο νὰ συνεχίζεται ἀκόμη;

Συνιστῶ σὲ κάθε ἐνδιαφερόμενο καὶ κάθε περίεργο, εἴτε αὐτὸς εἶναι Ὑπουργός, εἴτε λιμενικός ἀξιωματικός, εἴτε ναυτεργατικὸ στέλεχος, εἴτε ἀπλῶς ναυτικός, εἴτε ἀκόμη κάποιος χασομέρης τῶν μουράγιων τοῦ Πειραιῶς, νὰ κάμῃ ἕνα πρωινὸ τῆ βόλτα του ὡς τὴν Βηθεσδά αὐτὴ τῆς ὁδοῦ Ὑψηλάντου τοῦ Πειραιῶς. Πολλὰ θὰ δῆ καὶ πολλὰ συμπεράσματα θὰ βγάλῃ γύρω ἀπὸ τὴν μεταχειρίσει αὐτὴ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Θὰ ἤθελα σὲ μιά τέτοια ἐπιθεώρησι νὰ προσέλθουν καὶ οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταί. Τοῦτο ὅμως δὲν τὸ ἐπιμένω γιὰτὶ ἀπὸ τὴν ἱστορία τῆς Ἑθνικῆς μας ναυτιλίας διδασκόμεθα ὅτι ὁ ἐφοπλιστικὸς μας κόσμος, στὴν ὑπόθεσι τοῦ ἐργατικοῦ στοιχείου, μόνον γιὰ τὴν συστηματικὴ καλλιέργεια τοῦ πληθωρισμοῦ τοῦ ἐνδιαφέρεται. Σ' ὅλα τὰ ἄλλα διαδηλώνει οὐδετερότητα καὶ ἀδιαφορία.

Παρακαλοῦμε θερμὰ τὸν κ. Κωτιάδη ν' ἀναλάβῃ αὐτὴ τὴ σταυροφορία στὴν ὑπόθεσι τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Κρίμα εἶναι νὰ καταπαταλῶνται ἐκεῖ μέσα πολλὰ ἑκατομμύρια ναυτικακοῦ χρήματος χωρὶς ἐπιτυχία. Κρίμα εἶναι οἱ ναυτικοὶ νὰ στεροῦνται τὸ μεγαλύτερον ἀνθρωπίνου δικαίωματος, ὅπως εἶναι ἡ ἱατροφαρμακευτικὴ περίθαλψις.

Μὲ λίγα λόγια, ὁ «Οἶκος τοῦ Ναύτου» ἔχει ἀπόλυτη τὴν ἀνάγκη ἀνασγκροτήσεως. Ξαναλέμε πῶς ἡ αὐξίσεσι τῶν προστατευομένων δὲν εἶναι ἐτύχημα, ἀλλὰ μεγάλος παράγων γιὰ τὴν καλὴ, τὴν ἀρίστη ἀπόδοσί του. Πόροι ὑπάρχουν καὶ ἂν δὲν θάβουν ἄς ἀναζητηθῶν καὶ ἄλλοι. Ἀλλὰ μὲ τὴν προϋπόθεσι νὰ μὴν πηγαίνου στράφι.

Μιά μεγάλη ἐπιτροπὴ ἀπὸ εἰδικούς ἄς συγκροτηθῆ τὸ ταχύτερο γιὰ νὰ μελετήσῃ τὴν κατάστασι καὶ νὰ ἐργασθῆ γιὰ τὴν... θεραπείαν τοῦ θεραπευτηρίου μας. Ἀνεφέραμε ἕνα πρόσωπο. Τὸν λιμενικὸ κ. Δρακόπουλο. Εἶναι ὁ καταλληλότερος νὰ ἡγηθῆ μιάς τέτοιας ἀποστολῆς, πλαισιούμενος μὲ ὄσους ὑγειονομικούς, λιμενικούς, ἐργατικούς, ἐργοδότας, οἰκονομολόγους, ὀργανωτὰς κ.λ.π. ἄλλα πρόσωπα χρειάζονται. Νὰ ληφθῶν τάχιστα τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα.

Ἄν χρειάζεται ἄς γίνῃ Νοσοκομείο, ἐπέκτασις Οἴκου Ναύτου καὶ στὴν Ἀθήνα, συνεργασία μὲ ἄλλα κρατικὰ ἢ φιλανθρωπικὰ νοσηλευτικὰ συγκροτήματα ἢ ὀτιδήποτε ἄλλο. Ἀρκεῖ νὰ διευκολύνῃ τὴν ἱατροφαρμακευτικὴ περίθαλψι τῶν ναυτικῶν. Γιατί, ὅπως πᾶμε, κοντεῖ νὰ καταστήσῃ ἀνύπαρκτος. Κανεὶς ναυτικὸς δὲν περιμένει τώρα τέτοια προστασία ἀπὸ τὴν Βηθεσδά. Στὶς σοβαρὲς περιπτώσεις καταφεύγουν στοὺς ἐλευθέρους ἱατροὺς καὶ στὰ ἰδιωτικὰ φαρμακεία. Ἄν περιμένουν ἀπὸ τὸ ἴδρυμα τῆς ὁδοῦ Ὑψηλάντου, θὰ πρέπει νὰ περιμένουν τόσα χρόνια, ὅσα καὶ ὁ ἀσθενὴς τῆς Βίβλου, πού δὲν εἶχε ποῖος νὰ τὸν ρίξῃ μέσα στὴν κολυμβήθρα καὶ μόνον ἀπὸ τὸν Ἰησοῦ βρῆκε τὴν θεραπείαν του.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor: Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Anf. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

ΠΟΙΟΣ ΞΑΙΡΕΙ ΚΑΛΥΤΕΡΑ!

Τά πεπειραμένα χέρια που έχουν χειρισθή εκατομμύρια τόνους φορτία ξαίρουν τί νά κάνουν ώστε "νά δουλεύη ό γάντζος συνέχεια." 113 έτων ναυτιλιακή πείρα έγγυάται εις τούς πελάτας μας άρίστην έξυπνότητα εις χαμηλόν κόστος. Διά λεπτομερείας άναφορικώς προς τούς λιμένες Φιλαδελφείας και Τάμπας γράψατε εις:

Luckenbach
Steamship Company, Inc.,
120 Wall Street, New
York 5, N. Y., U. S. A.

LUCKENBACH

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1850

Στοιβαδόροι-Διαχείρισις 'Αποθηκών
Διαμετακομίσεως

ΤΑΜΠΑ • ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ

Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΞΕΝΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΩΝ

Στοιχεία τινά, έμπεριστατωμένα και ιδιαίτερος ένδιαφέροντα, δια την αναπτυσσομένην βιομηχανίαν, των ξένων εις την Ελλάδα. Έλήφθησαν από έκτενη μελέτην μεγάλου διαφημιστικού οίκου τής αλλοδαπής (FRIEDRICH W. HEYER), εις τον οποίον η Κυβέρνησις ανέθεσε να σταθμίση τα μέχρι τούδε έπιτευχθέντα δια την τουριστικήν αξιολογήσιν τής χώρας μας, συναρτήσει τής αντίστοιχου προόδου τήν οποίαν έσημείωσαν αι χώραι τής Κοινής Άγοράς και έπιπροσθέτως να έπισημάνη, βάσει αντικειμενικών κατά το δυνατόν κριτηρίων, τας υπάρχουσας δυνατότητας δια την περαιτέρω και μέχρι ποίου βαθμού, ανάπτυξιν του νεοπαγούς δια την εθνικήν μας οικονομίαν, παραγωγικού τούτου κλάδου.

Πρέπει να είναι χρήσιμα τα στοιχεία αυτά, αποτελούμενα μίαν εύρειαν έποπτείαν του όλου τουριστικού μας προβλήματος και δια την Ναυτιλίαν, δια τον κλάδον των έπιβατηγών πλοίων και ιδιαίτερα των τουριστικών. Η απόδοσις των οικείων έπιχειρήσεων, αλλά και η μελλοντική ανάπτυξις των, συνδέονται άμεσώτα με την έντασιν, την ποιότητα, τον χαρακτήρα του ρεύματος των εκ του έξωτερικού έπισκεπτών, με την διατήρησιν συγκεκριμένης τής σημειουμένης ήδη ισχυράς φεράς των δια περιηγήσεις εις τον ελληνικόν θαλάσσιον χώρον. Έχομεν σήμερα, συγκροτηθέντα μόλις κατά την τελευταίαν τριετίαν, στόλον εκ 9 άμιγών τουριστικών πλοίων, όστις λίαν προσεχώς ένδεχεται να ένισχυθή με δύο εισέτι αξιόλογα σκάφη, ενώ σημαντικός αριθμός τακτικής δρομολογημένων έπιβατηγών πλοίων, εκτελεί παραλλήλως και εκτάκτους περιηγήσεις εις τας ελληνικάς θαλάσσας και την Μεσόγειον κατά ειαφόρους έποχάς του έτους. Άλλως τε, δεν θα πρέπει να παροράται το γεγονός, ότι υπό την πίεσιν του ξένου έπιβάτου, τής καλύτερας κατά το δυνατόν εξυπηρετήσεώς του, έσημειώθησαν και σημειούονται πολλai θετικά ως επί το πολύ, διαφοροποιήσεις εις την άκτοπλοίαν.

Άμεσος λοιπόν ο αντίκτυπος εκ των τουριστικών εξέλιξεων επί του έπιβατηγού πλοίου και εις παράλληλον γραμμήν η αύξησις του τουριστικού ρεύματος, με την ανάπτυξιν των από θαλάσσης συγκοινωνιών μας.

Άς ίδωμεν όμως τα στοιχεία τής έν λόγω έκθέσεως, τα όποια, άν και άποσπασματικώς ειλημμένα, συνθέτουσιν μίαν έπιστημονικήν, ούτως είπειν, εικόνα τής τουριστικής δραστηριότητας εις την χώραν μας.

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΟΣΩΝ ΕΠΕΤΕΥΧΘΗΣΑΝ

Τονίζουσα έν αρχή, την παραγωγικήν σημασίαν του τουρισμού δια την Ελλάδα, η έν λόγω μελέτη, προβαίνει εις τας ακόλουθους διαπιστώσεις:

Το εκ 77 εκατομμυρίων δολλαρίων έσοδον εκ τού τουρισμού, το παρελθόν έτος, άποτελεί ένα έξαιρετικώς σημαντικό κοινδύλιον δια την ίσορρόπησιν του ύφισταμένου έλλείμματος του ίσοζυγίου πληρωμών, το όποιον δεν υπολείπεται των έσόδων εκ τής εξαγωγής κυρίων εθνικών προϊόντων, ως είναι ο καπνός και ο βάμβαξ. Η διαπιστωθείσα, εκ άλλου, αξία του όγκου τής περιηγητικής κινήσεως κατά το 1961, άνελθούσα εις 68,1 εκατομμύρια δολλαρίων, εκάλυψε περίπου το 1/3 τής αξίας του συνόλου των έσόδων εκ των ελληνικών εξαγωγών.

Δια τής έπισημάνσεως τής τοιαύτης σοβαράς συναλλαγματικής προσόδου, δεν καλύπτεται άπολύτως η σημασία τής οικονομικής και κοινωνικοπολιτικής χρησιμότητας τής περιηγητικής κινήσεως εις την Ελλάδα. Διότι δια του ώργανωμένου τουρισμού δύνανται να προκύψουν και τα ακόλουθα αξιωσημείωτα όφέλη:

1. Υπολογισμός αντίδρασις εις την χρονίαν ύποαπασχόλησιν δια τής

δημιουργίας ηύξημένων προϋποθέσεων έργασίας. Εις βασικούς κανών τής τουριστικής οικονομίας, υποστηρίζει ότι τρεις τουρίσται εις μίαν ξένην χώραν, προσπορίζουσιν τα έξοδα δια την συντήρησιν μιάς οικογενείας.

2. Σοβαρά δυνατότησιν δια την βελτίωσιν τής άνισότητος των έσόδων μεταξύ των διαφόρων περιοχών τής χώρας.

3. Ταχεία απόδοσις των επενδυομένων κεφαλαίων εις τουριστικάς έπιχειρήσεις, ώστε η απόσβεσις των να καθίσταται έξοχως βραχυπρόθεσμος.

Περιγράφουσα έν συνεχείς και αξιολογούσα τα μέχρι τούδε έπιτελεσθέντα δια την δημιουργίαν τουριστικής ύποδομής εις την Ελλάδα, η έκθεσις αυτή σημειοί και τα εξής:

Δια να εκτιμήση τις όρθώς, τα όσα έπετεύχθησαν μέχρι τούδε, πρέπει να έχη πρό όφθαλμών, το γεγονός ότι πρό μιάς δεκαετίας η όλη προσπάθεια ήρχισεν εκ του μηδενός. Η άφετηρία αυτή, συγκριτικώς με τας άλλας χώρας, υπήρξε δυσμενής και δι' όλους μάλιστα τούς τομείς τής τουριστικής δραστηριότητας, ήτοι τον συγκοινωνιακόν, τον ξενοδοχειακόν και των λοιπών αναγκαίων έγκαταστάσεων. Δηλαδή πριν η η Ελλάδα σκεφθή κατά ποίον τρόπον θα ήδύνατο να πλησιάση την ύπεραχην των άλλων χωρών, έπρεπε να δημιουργήση σπουδαίας βάσεις προς άφετηρίαν μιάς ισχυράς πλέον τουριστικής ανάπτυξεως. Πάντως, ως κύρια έπιτεύγματα τής έντονου αυτής προσπάθειας εις την οποίαν αποφασιστικόν ρόλον διεδραμάτισε το Κράτος, δύνανται να χαρακτηρισθούσιν τα εξής: Η διάθεσις 60.000 κλινών εις την πρωτεύουσαν και εις τας επαρχίας, κυρίως εις τας νήσους. Άν και ο αριθμός αυτός δεν έντυπωσιάζη συγκρινόμενος με τας 65.000 κλινών, τας όποιās απέκτησεν η Ιταλία κατά το παρελθόν μόνον έτος, συνιστά ένα κρίσιμον βήμα προς την περαιτέρω ανάπτυξιν του ελληνικού τουρισμού.

Η δια πορθμείων εκ άλλου, σύνδεσις τής Ελλάδος μετὰ τής Ιταλίας, δύνανται να θεωρηθή ως σπουδαίος σταθμός εις την τουριστικοποίησιν τής Ελλάδος, όταν δι' αυτής μόνον κατά το 1962 διεκινήθησαν εκ Ιταλίας με κατεύθυνσιν την Ελλάδα, 180.000 έπιβατών.

Καιρίας σημασίας, τέλος, τουριστική ύποδομή δια την Ελλάδα, δέον να θεωρηθή η νέα δια τής Γιουγκοσλαβίας όδική προσπέλασις, η όποία θα τεθή έν χρήσει έντός του έτους, ως και η σταθερά βελτίωσις του έσωτερικού όδικου δικτύου τής χώρας.

ΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΡΕΥΜΑ

Έρευνώσα ακόλουθως η έκθεσις τας διαστάσεις και την ύψην του τουριστικού ρεύματος, του διακινουμένου έντός του ευρωπαϊκού χώρου,

Consign Your Vessels in Full Confidence to

Furness' Shipping & Agency Co. S.A.

Gramoye straat, 4 - ANTWERP - BELGIUM

SHIPBROKERS,
BUNKER CONTRACTORS,
AND REGULAR LINE AGENTS

Established at:
ANTWERP
ZEEBRUGGE
GHENT
BRUSSELS
DUNKIRK
ROTTERDAM
AMSTERDAM



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



ώς και τὸν ὄγκον καὶ τὴν ποιότητα τῶν τουριστῶν ποὺ προσελκύσθησαν εἰς τὴν Ἑλλάδα, διατυπώνει τὰς ἀκολουθοῦσας, λιαν ἐνδιαφερόσας, παρατηρήσεις:

Εἶναι προφανές, ὅτι ἡ Εὐρώπη μὲ τὰ 180 ἑκατομμύρια τῶν ἐνηλίκων κατοίκων τῆς, ἀποτελεῖ τὴν φυσικὴν τουριστικὴν ἐνδοχώραν τῆς Ἑλλάδος, χωρὶς τοῦτο νὰ μειώσῃ τὴν σημασίαν τῆς ἐξ Ἀμερικανικῆς τουριστικῆς κινήσεως. Ἐξ ἐγκύρων στατιστικῶν στοιχείων ἀπεικονίζεται, ὅτι κατὰ τὸ 1962, ἐταξίδευσαν εἰς τὸν εὐρωπαϊκὸν χώραν 27 — 28 ἑκατομμύρια γηγενῶν (Εὐρωπαίων τουριστῶν), ἧτοι τὸ 16% τοῦ ἅνω τῶν 15 ἐτῶν πληθυσμοῦ τῆς γηραιᾶς Εὐρώπης. Ἐξ αὐτῶν ποσοστὸν 99% ἐταξίδευσεν διὰ λόγους ἀναψυχῆς καὶ 1% δι' ὑποθέσεις. Μόνον ἡ Ἰταλία προσεῖλκεσε κατὰ τὸ 1961 πλεον τῶν 7 ἑκατομμυρίων Εὐρωπαίων, διὰ μίαν μακρὰν κατὰ κανόνα διαμονήν, διότι εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν δὲν συμπεριλαμβάνεται τὸ ρεῦμα τῶν ἐκδρομῶν, τῶν ἰπισκεπτῶν δραχέας διαμονῆς. Κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος (1961) ἡ Ἰσπανία προσεῖλκεσε 5,8 ἑκατομμύρια ἐπισκεπτῶν ἐξ Εὐρώπης, ἡ Γιουγκοσλαβία 960 χιλιάδας, ἡ Πορτογαλία 300 χιλιάδας καὶ ἡ Ἑλλάς 230 χιλιάδας. Ὁ ἀριθμὸς αὗτος ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν ὀλιγώτερον τοῦ 1% τοῦ συνόλου τοῦ εὐρωπαϊκοῦ τουρισμοῦ, τὸ ὅποιον καὶ δὲν ἠξήθη κατὰ τὸ 1962, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι, οἱ ἐξ Εὐρώπης ἐπισκέπται τῆς Ἑλλάδος, ἀνῆλθον εἰς 275 χιλιάδας.

Ἐπὶ τῆς βάσει τῶν ἀνωτέρω στοιχείων, διατυπῶνται τὸ συμπέρασμα, ὅτι εἰς τὴν Εὐρώπην κινεῖται ἤδη ἕνα ἀξιόλογον τουριστικὸν ρεῦμα, τοῦ ὁποῦ ἡ Ἑλλάς ἀδυνατεῖ νὰ δεχθῆ, παρὰ ἐλάχιστον τμήμα. Προβάλλεται ὅθεν ἡ ἀπορία: Τὸ πρὸς τὴν χώραν μας τουριστικὸν ρεῦμα δύναται περαιτέρω νὰ ἀναπτυχθῆ; Οἰαδήποτε ἀπάντησις δέον νὰ στηρικθῆ ἐπὶ ὠρισμένων δεδομένων, τῶν ἀκολουθῶν:

Ἐὰν συνεχισθῆ ὁ παρῶν ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς εὐρωπαϊκῆς τουριστικῆς κινήσεως, τότε κατὰ τὸ 1969, πενήτηκοντα ἑκατομμύρια Εὐρωπαίων περίπου θὰ ταξιδεύουν κατ' ἔτος ἐκτὸς τῆς χώρας τῶν. Ἐξ ἄλλου, ἡ ἐτήσια αὐξήσις τῆς εἰσοδῆς τουριστῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἦτο μέχρι τοῦδε μεγαλύτερα τῆς αὐξήσεως τοῦ ὅλου εὐρωπαϊκοῦ ρεῦματος. Ἐὰν, κατὰ συνέπειαν, ἡ αὐξήσις αὕτη (10%) συνεχισθῆ, τότε ἐντὸς ἐξαετίας (τὸ 1969) οἱ προσελκόμενοι ἐξ Εὐρώπης εἰς τὴν Ἑλλάδα τουρίσται θὰ ἀνέλθουν εἰς 400 χιλιάδας, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται τὸ ἐνδεχόμενον καὶ τῶν 600 χιλιάδων. Διὰ τὸ ἀπώτερον μέλλον, πάντως, καὶ ὑπὸ προϋποθέσεις εὐρύτερας τουριστικῆς ὑποδομῆς, πρέπει νὰ θεωρηθῆ βέβαιον, ὅτι ὑπάρχουν τὰ δεδομένα διὰ μίαν περαιτέρω σημαντικὴν αὐξήσιν τῆς πρὸς τὴν χώραν μας κινήσεως, ἧτις θὰ ἰδύνατο νὰ ἀνέλθῃ εἰς 1.800.000 τουριστῶν ἐτησίως. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος καθίσταται πιθανὸς καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι δὲν θὰ ἀποτελῆ εἰμὴ μόνον τὸ 6-7% τοῦ συνολικοῦ τουριστικοῦ ρεῦματος τῆς Εὐρώπης. Τὸ ἔσοδον ἐκ τῆς τῶν αὐτῆς κινήσεως, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν δαπανῶν μεταφορᾶς, ἐνδέχεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 160 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐτησίως.

ΜΑΚΡΟΠΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Καὶ ἡ ἐκθεσις καταλήγει μὲ σειράν ὑποδείξεων δι' εὐρείας ἀνακατατάξεως τῆς μακροπνῶν τουριστικῆς μας προσπάθειας. Οὕτω προτείνει τὴν ἐπίδωξιν τῶν ἀκολουθῶν ἀντικειμενικῶν σκοπῶν: α) Βελτίωσιν τῶν συγκοινωνιακῶν συνδέσεων εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς, μὲ μακρὰν προοπτικὴν καὶ πολὺ πέραν τῶν μέχρι τοῦδε ἐπιτευχθέντων. β) Ὁργάνωσιν συγκεκριμένων πυρῶν ψυχαγωγίας εἰς εὐρείαν γεωγραφικὴν κλίμακα. γ) Ἐγκατάλειψιν τοῦ μονομεροῦς τουρισμοῦ τοῦ «μορφωτικοῦ χαρακτήρος» τοῦ ἐλληνικοῦ τουρισμοῦ, δεδομένου ὅτι μικρὸν μόνον μέρος τοῦ ὅλου εὐρωπαϊκοῦ ρεῦματος ἐνδιαφέρεται ἀποκλειστικῶς διὰ τὰς ἐλληνικὰς ἀρχαιότητας. δ) Ἐντονον δραστηριοποίησιν τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας. στ) Συστηματικὴν καὶ εὐρείαν ἐκπαίδευσιν ἐνὸς καταλλήλου προσωπικοῦ, τὸ ὅποιον θὰ δυνηθῆ νὰ ἀξιοποιήσῃ τὸν ἐν τῷ μεταξύ βελτιούμενον τουριστικὸν ἐξοπλισμὸν. ζ) Συστηματικὴν καὶ ἐπιμόνον διαφήμισιν τῆς χώρας μας εἰς τὴν Εὐρώπην, δεδομένου ὅτι ἡ εἰκὼν αὕτη παραμένει πάντα ἐλάχιστα χαρακτηριστικῆ.

Οὕτω σκιαγραφεῖται ἡ παρούσα θέσις τοῦ ἐλληνικοῦ τουρισμοῦ καὶ ἐπισημαίνονται αἱ δυνατότητες τῆς εὐρύτερας ἀναπτύξεώς του, εἰς τρόπον ὅστε ἡ χώρα μας, προαγομένη εἰς ὑψηλὸν ὀψωδῆποτε ἐπίπεδον, νὰ δύναται νὰ θεωρηθῆ σοβαρὸς ἀνταγωνιστὴς εἰς τὸν χώρον τῆς τουριστικῆς Εὐρώπης. Χωρὶς νὰ ἀπομονοῦται πάντως ὁ ρόλος τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν ἐκθεσιν αὕτην, ἐπισημαίνεται οὗτος ἐμμέσως, ἐκ τῶν παραπεμπῶν στοιχείων, ὡς ἰδιαίτερως σοβαρός. Διότι ἡ στάθμισις τοῦ ἀντικτύπου τῆς μικρᾶς αὐτῆς τουριστικῆς κινήσεως ἐπὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, ἀποδεικνύει ὅτι ὁ ἐλληνικὸς τουρισμὸς εἶναι κατὰ βάσιν θαλάσσιος. Καὶ αὐτὸς ὁ ἐποχούμενος τουρίστας (ὁ χρησιμοποιοῦν αὐτοκίνητον διὰ τὴν προσέλασιν τῆς χώρας μας) εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πορθμείου ἀποδεικνύεται ὅτι καταφεύγει τελικῶς, προκειμένου νὰ γνωρίσῃ τὴν παράλιον καὶ νησιωτικὴν Ἑλλάδα. Ἐξ οὗ καὶ ἡ αὐξήσις τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἐξ οὗ καὶ ἡ δημιουργία ὀλοκλήρου τουριστικοῦ στόλου. Κατὰ συνέπειαν, ἡ προοπτικὴ τριπλασιασμοῦ σχεδὸν τοῦ ρεῦματος ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ κατὰ τὴν προσεχῆ ἐξαετίαν καὶ ἰοπλασιασμοῦ εἰς τὸ ἀπώτερον μέλλον, ὀρθοθετεῖ ἕνα εὐρύτατον πεδῖον δράσεως τῆς οἰκείας ἐπιχειρήσεως, ἡ ὅποια ἀναλόγως ἀναπτυσσομένη, θὰ δύναται πλέον ἐνεργητικῶς νὰ ἐπιρραεῖ τὴν ὅλην τουριστικὴν μας ἐξέλιξιν. Διότι τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον δὲν θὰ ἐξυπηρετῆ μόνον τὸν ἐκ τῆς γενικωτέρας τουριστικῆς ὑποδομῆς προσελκόμενον ξένον εἰς τὴν χώραν μας, ἀλλ' ἀμεσώτερον θὰ συμβάλῃ διὰ τὴν αὐξήσιν τοῦ ρεῦματος τῶν ἐπισκεπτῶν μας. Ὑπὸ τοιοῦτον πρίσμα ἀντιμετωπιζόμενον τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον, ἐπιβάλλεται νὰ ἐλκύσῃ κάποτε τὴν ἀμέριστον ἠθικὴν καὶ ὕλικὴν συμπαράστασιν τοῦ κράτους, ἐντὸς τῶν πλαισίων μιᾶς καλῶς μελετημένης καὶ ὀρθολογικῆς πολιτικῆς, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς προσοδοφόρου βιομηχανίας τῶν ξένων.

IT NOW COSTS LESS TO BUY THE WORLD'S BEST DISTRESS SIGNALS - SCHERMULY



The new 3 purpose "ICARUS" Rocket Parachute Signal is approved for use in ships, in ship's lifeboats and in inflatable liferafts. The "ICARUS" measures only 1½ inches x 10½ inches, has a candle power of 40,000, a duration of over 40 seconds, and is operated by a unique trigger lever device which gives instantaneous ignition.



The "MARS" Hand Flare Red, is of metal cased construction, embodies percussion ignition, has a candle power of 20,000 and a duration of over 55 seconds.

THE SCHERMULY PISTOL ROCKET APPARATUS LTD., NEWDIGATE, SURREY, ENGLAND

Stocking Agents in most principle ports throughout the world.

By the aid of advanced manufacturing techniques, and the use of new and improved rocket and flare compositions, Schermuly's have produced a new range of signals of exceptionally high quality and at a remarkable reduction in cost. Not only are they the best signals available but also the best value for money.



Schermuly's also produce the famous PISTOL ROCKET APPARATUS, which is carried in more ships, and has been responsible for saving the lives of more sea-farers, than all other line-throwers in the world combined.



Complete ship and lifeboat distress signal sets are packed in a strong, waterproof polythene container with screw top and rope carrying handle. The container, being virtually indestructible and everlasting, does not need renewing when replacement signals are required.



The BUOYANT ORANGE SMOKE SIGNAL generates a large volume of dense smoke for 3½ minutes. Safe for use in petrol and oil covered waters.

Exclusive distributors in the U.S.A. Atlantic Steamers Supply Co. Inc., 44 Stone Street, New York.

ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΤΟ ΜΠΑΛΚ ΚΕΡΡΙΕΡ ΚΑΤΕΚΤΗΣΕ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

ΣΚΑΦΗ 20 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝΩΝ D.W. ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ 1965

Η ειδικεύσις των πλοίων εις τας μεταφοράς διαφόρων ειδών φορτίων φαίνεται να αποτελεί παναρχαίαν προσπάθειαν. Ναυτικά έγγραφα, χρονολογούμενα από πολλών αιώνων, μαρτυρούν την ύπαρξιν σκαφών διαφόρων τύπων. Βεβαίως, η μηχανοκίνητος πρόοσις ανέστειλεν επί τινα χρόνον την τωιαύτην εξέλιξιν, άλλ' έν συνεχεία ανέληφθη νέα δραστηριότης, ήτις και διηρμήθη μετά τον δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον. Κατά την διάρκειαν τούτου και διά λόγους στρατηγικούς έσημειώθη τάσις προς μίαν υπερβολικήν τυποποίησιν, άλλα μετά την λήξιν των έχθροπραξιών άπεκαλύφθησαν πολλάι δυσκολία εις τας πολεμικής ναυπηγήσεως τυποποιημένας μονάδας. Ζωηρά έσημειώθη εις τούς έφοπλιστικούς κύκλους αντίδροσις, διότι ούτοι εξέδηλωσαν την προτίμησιν των διά σκάφη κατάλληλα να εξυπηρετήσουν λίαν καθωρισμένας μεταφορικάς ανάγκας. Παράδειγμα τής αντίδράσεως ταύτης άπέτελεσε τὸ φορτηγὸν «μπάλκ-κέρριερ», όπερ και τείνει να έπικρατήσῃ, λόγω τής βαρείας και μακροχρόνιου ναυτιλιακής κρίσεως. Ένεχουσα αὐτήν χαρακτηριστῆρα εξαιρετικῶς σκληροῦ αγώνος εις τὴν ναυλαγοράν, παρακινεῖ τούς έφοπλιστάς να άποκτήσουν μαχητικώτερα σκάφη, διά να είναι εις θέσιν να δεχθῶν και τούς χαμηλοῦς ναύλους.

Αναφορικῶς μετὸν έν λόγω τύπον φορτηγῶν σκαφῶν διά χύμα φορτία, παραλαμβάνομεν από τὸ δελτίον τοῦ νορβηγικοῦ ναυλομεσιτικῆς Οἴκου «Φήρνεϋ και Έγκερς», τοῦ Όσλο, ένδιαφερούσας πληροφορίας. Κατὰ τούς συντάκτας τοῦ δελτίου τὸ «μπάλκ-κέρριερ» είναι ποιοτικόν φορτηγὸν τοῦ ένός καταστρώματος και μεγέθους τῶν 10.000 τόνων d.w., κατ' ελάχιστον όριον. Ο στόλος τῶν σκαφῶν αὐτῶν άποτελεῖται από μεταλλοφόρα και από συνήθη φορτηγά διά χύμα φορτία. Τὰ μεταλλοφόρα πάλιν υποδιαιρούνται εις συνήθη μεταλλοφόρα, εις μικτά (διά μεταλλεύματα και πετρέλαια) και εις μετατραπέντα δεξαμενόπλοια, ένῶ τὰ συνήθη φορτηγά — μη μεταλλοφόρα — περιλαμβάνουν πλοία μη ειδικευμένα, φορτηγά εκ μετατροπῆς δεξαμενοπλοίων και μεγάλα φορτηγά άνοικτῆς θαλάσσης.

Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1963, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν «μπάλκ-κέρριερς» περιελάμβανε 756 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 15.014.000 τόνων d.w. Έξ αὐτῶν 286 ἦσαν μεταλλοφόρα, 6.498.000 τόνων d.w. και τὰ υπόλοιπα 470, χωρητικότητος 8.516.000 τόνων d.w., είναι συνήθη φορτηγά διά χύμα φορτία. Κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν ετέλεον υπό ναυπηγήσιν 194 μπάλκ-κέρριερς, συνολικής χωρητικότητος 5.694.000 τόνων d.w. και έξ αὐτῶν τὰ 39 ἦσαν μεταλλοφόρα, 1.700.000 τόνων d.w. και τὰ υπόλοιπα 155, χωρητικότητος 3.994.000 τόνων, ἦσαν φορτηγά διά χύμα φορτία. Πρόκειται, δηλαδή, περί θεαματικῆς αὐξήσεως τῶν σκαφῶν τής κατηγορίας ταύτης, τής όποιῆς τὸ ιστορικόν δύνатаι να συνοψισθῇ ως εξής: Τὸ 1950 ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν μπάλκ-κέρριερς ἠρῆμιε δυνάμιν 1.000.000 τόνων d.w. και τὸ 1955 έφθασεν εις 2.000.000 τόνων. Έκτοτε και μέχρι τοῦ 1955 ἡ εξέλιξις υπῆρξε βραδεία. Τὴν έποχὴν εκείνην ὁ στόλος τῶν μπάλκ-κέρριερς άπετελεῖτο από μεταλλοφόρα και άμερικανικά άκτοπλοικά. Από τοῦ 1955 όμως και έντεῦθεν ἡ άνοδος υπῆρξε ραγδαία. Τὸ 1959 ὁ στόλος υπερέθη διά 5.000.000 τόνων, τὸ 1961 έφθασεν εις τὰ 10.000.000 τόνων και τὸ 1963 ανήλθεν εις 15.000.000 τόνων d.w. Κατὰ τὸ 1962 έσημειώθη ἡ μεγαλυτέρα έτησια αὐξήσις μετ 3,5 έκατομμύρια τόνων και ὅλαι αἱ προβλέψεις πείθουν, ότι και τὸ τρέχον έτος παρομοίαν θὰ έμφανίσῃ αὐξήσιν. Η κάμψις άναμένεται από τοῦ 1964. Πάντως, υπό κανονικάς συνθήκας, ὁ στόλος τῶν μπάλκ-κέρριερς θὰ υπερβῇ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1965 τὰ 20 έκατομμύρια τόνων d.w.

Η τωιαύτη εξέλιξις έμφανίζεται αναλυτικώτερον από τὸν κάτωθι πίνακα: (Εἰς εκάστην στήλην αναγράφεται ὁ αριθμὸς τῶν πλοίων και ἡ χωρητικότης εις 1000άδας τόνων d.w.):

Α' ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΑ										
Μεταφορ. πετρέλαιου		Μετατρ. δεξαμεν.		Σύνολον στόλου						
10-14.000 T.d.w.		10-14.000 T.d.w.		10-14.000 T.d.w.						
Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.					
1.1.1960....	55	1.317	35	490	37	442	82	2.095	186	4.044
1.1.1961....	62	1.514	37	524	40	480	115	2.772	230	4.994
1.1.1962....	66	1.675	39	572	36	435	155	3.521	267	5.806
1.7.1962....	66	1.683	40	592	36	432	164	3.748	277	6.059
1.1.1963....	68	1.824	39	578	37	445	171	4.046	286	6.498

Β' ΛΟΙΠΑ ΜΠΑΛΚ-ΚΕΡΡΙΕΡΣ										
Ναυπηγηθέντα πρὸ τοῦ 1956		Μετατραπ. δεξαμεν.		Σύνολον στόλου						
10-14.000 T.d.w.		10-14.000 T.d.w.		10-14.000 T.d.w.						
Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.	Πλοία T. d.w.					
1.1.1960....	61	750	12	280	81	907	91	1.575	179	2.563
1.1.1961....	75	962	28	475	85	951	135	2.378	241	3.717
1.1.1962....	113	1.667	62	1.118	98	1.104	201	3.796	344	7.759
1.7.1962....	126	1.936	73	1.360	99	1.115	245	4.787	404	7.093
1.1.1963....	143	2.275	87	1.661	100	1.121	292	5.846	470	8.516

Η εξέλιξις, ως δύνатаι τισ να παρατηρήσῃ, δέν είναι ὁμοίομορφος εις τας διαφόρους κατηγορίας. Καταπληκτικὴν αὐξήσιν έμφανίζει ἡ κατηγορία (**) τῶν μπάλκ-κέρριερς γενικῶν μεταφορῶν, τής όποιῆς ἡ χωρητικότης από 1,6 περίπου έκατομμύρια τόνων d.w., τής 1ης Ιανουαρίου 1960, έφθασεν εις 5,9 περίπου έκατομμύρια τόνων d.w. τὴν 1ην Ιανουαρίου 1963. Ο σημερινὸς στόλος, από πλευρᾶς κατανομῆς του εις τας διαφόρους σημαίας, έμφανίζει ότι επί τῶν μεταλλοφόρων προηγείται ἡ Λιβερία μετ 1,8 έκατομμύρια τόνων d.w., έπονται ἡ Ια-

πωνία και ἡ Βρετανία (με 0,8 — 0,9 εκατ. τ.), άκολουθοῦν ἡ Σουηδία και ἡ Νορβηγία (0,7 εκατ. τ.) και έρχονται κατόπιν, με μεγάλην διαφοράν, ἡ Γαλλία και αἱ Ηνωμένα Πολιτεία.

Ὡς πρὸς τὰ λοιπὰ μπάλκ-κέρριερς, ἡ κατανομή είναι διάφορος, διότι προηγείται ἡ Νορβηγία μετ 2 έκατομμύρια τόνων d.w. και άνω και έπονται εις μεγάλην άπόστασιν, ἡ Λιβερία (1 εκατ. τ. d.w.), ἡ Ἰταλία, ἡ Έλλάς, ἡ Βρετανία κ.λ.π. χώρας.

Όσον άφορᾶ τὰ προωστῆρια συστήματα, τὰ 66% τοῦ στόλου τῶν «μπάλκ-κέρριερς» είναι δηζελοκίνητα. Ο στρόβιλος έπικρατεῖ εις τὰ μεταλλοφόρα και εις τας μονάδας τᾶς ναυπηγηθείσας πρὸ τοῦ 1955, γενόμενος δεκτός, πρὸ πάντων, από πλοιοκτῆτας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, τής Έλλάδος και τής Λιβερίας. Ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν, πρόκειται, προφανῶς, περί νέων πλοίων, δεδομένου ότι τὰ 65% τής χωρητικότητος ανεφέροντο κατὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου ε.ε. εις ἡλικίαν μικροτέραν τῶν πέντε ετών. Τὸ ἡμισυ τῶν εχόντων ἡλικίαν άνωτέραν τῶν πέντε ετών άποτελεῖται από μετατραπέντα δεξαμενόπλοια, τῶν όποιῶν ἡ μετατροπῆ έπραγματοποιήθη εσχάτως. Η μέση ἡλικία τοῦ συνόλου τοῦ στόλου, μόλις υπερβαίνει τὰ 6 ἔτη. Η Γαλλία, ἡ Ἰαπωνία και ἡ Ἰταλία εχουν, άναμφισβητῶς, τούς πλέον συγχρονισμένους στόλους μπάλκ-κέρριερς.

Ὡς πρὸς τὰ μεγέθη, και ἡ κατηγορία τῶν «μπάλκ-κέρριερς» ακολουθεῖ τὴν γενικὴν τάσιν πρὸς μεγαλυτέρα σκάφη, τούτο δὲ ισχύει τόσον διά τας νέας μονάδας, όσον και διά τὰ μετατραπέντα δεξαμενόπλοια. Τὸ 1961, ἡ μέση χωρητικότης τῶν καθελοκινθῶν σκαφῶν ἦτο 21.500 τ. d.w. και τὸ 1962 έφθασεν εις 24.000 τ. d.w., τῶν δὲ μετατραπέντων δεξαμενοπλοίων ανήλθεν από 17.000 εις 23.500 τ. d.w. Ἐπί τοῦ πεδίου τούτου άσκειται διάφορος τακτικὴ κατὰ χώρας. Οὕτω, τὰ άνω τῶν 40.000 τ. d.w. μεταλλοφόρα είναι λιβεριανὰ και ισπανικά, ένῶ οί Βρετανοὶ και οί Σουηδοὶ προτιμοῦν συχνάκις τὰ μεγέθη τῶν 18.000 τ. d.w. και κάτω. Εἰς τὴν Νορβηγίαν και τὴν Ἰταλίαν φαίνεται, ότι ακολουθεῖται τὸ μέσον μέγεθος, εις δὲ τας λοιπὰς χώρας παρατηρεῖται ἡ τάσις αὐξήσεως τῶν μεγεθῶν.

Εἰς τὸν τομέα τής ταχύτητος, δέν να σημειωθῇ, ότι ἡ αὐξήσις τοῦ αριθμοῦ τῶν πλοίων αναφέρεται εις τας ομάδας ταχύτητος τῶν 14 και 15 μιλίων. Η μέση ταχύτης τοῦ συνόλου τῶν «μπάλκ-κέρριερς» είναι ακριβῶς ἡ τῶν 14 μιλίων. Θὰ ἦτο, πάντως, αὐτὴ άνωτέρα, αν δέν υπῆρχον τὰ άκτοπλοικά τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν και τής Αὔστραλις. Ὡς πρὸς τὸ βῆθισμα, παρὰ τὴν αὐξήσιν τής χωρητικότητος, παρατηρεῖται άνακοπή τής αὐξήσεώς του. Η πλειονότης τῶν σκαφῶν εὔρισκται εις τὴν ομάδα τοῦ βῆθισματος 30 ποδῶν, άλλα αἱ προϊούσαι τάσεις μεγεθῶν έμφανίζουν βῆθισμα 32 εως 33 ποδῶν.

Τὴν 1ην Ιανουαρίου ε.ε. αἱ υπάρχουσαι εις ὅλα τὰ άνά τὸν κόσμον ναυπηγεία παραγγέλλει μπάλκ-κέρριερς δι' ὅλας τας ανάγκας περιελάμβανον 194 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 5.694.000 τόνων d.w., ἦτοι επί ἔλαττον τής 1ης Ιανουαρίου 1962 κατὰ 1,3 έκατομ. τόνων. Τὰ συμβόλαια τοῦ 1962 ανεφέροντο εις παραγγελίας 1,5 έκατομ. τόνων d.w. Κυριαρχοῦν εις τας παραγγελίας ἡ Νορβηγία και ἡ Λιβερία. Ο Παναμάς και ἡ Ἰταλία έμείψαν τὸν ρυθμὸν τῶν παραγγελιῶν τω, ένῶ ἡ Ἰαπωνία εξακολουθεῖ να διδῃ τὸν τόνον.

Αἱ προβλέψεις, όσον άφορᾶ τας παραδόσεις, δίδουν ἕνα αριθμὸν 3,3 έκατομμυρίων τόνων d.w. διά τὸ 1963, ως πρὸς δὲ τὴν ταχύτητα τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν δίδει, κατὰ μέσον ὄρον, ταχύτητα 14,8 μιλίων διά τε τὰ μεταλλοφόρα και διά τὰ φορτηγά φορτίου χύμα. Η σημερινὴ μέση ταχύτης είναι ἡ τῶν 14 μιλίων και συνεπῶς ὁ αριθμὸς τῶν ταχυτέρων σκαφῶν προβλέπεται, ότι θὰ αὐξηθῇ. Πάντως, ὁ αριθμὸς αὐτὸς δέν θα είναι άρκετός, διά να άσκήσῃ αξιόλογον επίδρασιν επί τής μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ στόλου, έν τῷ συνόλω του.

Τὰ 76% τής παραγγελθείσης χωρητικότητος θα είναι δηζελοκίνητα, ὁ δὲ άτμοστρόβιλος θα χρησιμοποιηθῇ κατὰ ποσοστὸν 8% μόνον. Ὅλα τὰ σκάφη κάτω τῶν 40.000 τόνων d.w. θα εφοδιασθῶν με μηχανὰς Ντῆζελ, ένῶ τὸ ἡμισυ τοῦ αριθμοῦ τῶν σκαφῶν τῶν 40.000 τ. d.w. και άνω θα προωθῆται δι' άτμοστρόβιλων. Παρατηρεῖται αἰσθητὴ μείωσις εις τας παραγγελίας σκαφῶν τῶν 25.000 τόνων d.w. και κάτω, ένῶ τὸ αντίθετον συμβαίνει δια τας παραγγελίας σκαφῶν τῶν 40.000 τόνων d.w. και άνω.

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

(*) Νεότευκτα μεταλλοφόρα τῶν 14.000 τόνων d.w. και άνω έκαστον.
(**) Νεότευκτα μπάλκ-κέρριερς γενικῶν μεταφορῶν τῶν 14.000 τ. d.w. και άνω παραδθέντα τὸ 1956 και έντεῦθεν.

THOUGHTS

on cargo handling

automatically

lead

to

MacGREGOR



ΑΠΟ ΤΗΣ ΣΚΟΠΙΑΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΩΣ Η ΑΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΜΑΣ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ Κ. ΔΗΜ. ΧΕΛΜΗ

Συνήλθε την 22αν 'Απριλίου η έτησια τακτική Γενική Συνέλευσις των Μετόχων της 'Εθνικής Τραπέζης της 'Ελλάδος, προς την όποιαν ο Διοικητής κ. Δ. Ε. Χέλμης ανέγνωσε την 'Εκθεσιν των πεπραγμένων της Διοικήσεως κατά το 1962.

Ο κ. Διοικητής προέβη εν αρχή εις την διαπίστωσιν, ότι δια δέκατον κατά σειράν έτος η έλληνική οικονομία παρουσίασεν ικανοποιητικήν πρόδον. Το έθνικόν εισόδημα ηύξηθη κατά 3% εις σταθεράς τιμάς, χά-

μης είπεν, ότι η 'Εθνική Τράπεζα, διά την προώθησιν και ενίσχυσιν του σημαντικωτάτου τούτου κλάδου της 'Εθνικής Οικονομίας, κατέβαλε και κατά το παρελθόν έτος και εξακολουθεί να καταβάλλη μεγάλην προσπάθειαν. Ούτω η Τράπεζα δέν παρέσχε μόνον εις τας ναυτιλιακάς επιχειρήσεις πιστοδοτικήν ενίσχυσιν της τάξεως των 300 εκατ. δραχμών, άλλ' επί πλέον έμερίμνησε, διά σειράς αιτημάτων προς την Νομισματικήν 'Επιτροπήν, όπως επιτύχη την αναγνώρισιν της ναυτιλίας ως κλάδου δικαιουμένου ιδιαίτερας πιστωτικής μεταχειρίσεως. Βάσει των σχετικών ύπομνημάτων της Τραπέζης, διηρμήθησαν τα όρια χρηματοδοτήσεως και καθωρίσθησαν νέα περιπτώσεις πιστοδοτήσεως των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, συγχρόνως δε έπετεύχθη η ανάπτυξις

ΑΥΞΗΣΙΣ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΘΕΤΩΝ

Κατά το τέλος του 1962 αι καταθέσεις έσωτερικού εις την 'Εθνικήν Τράπεζαν ανήρχοντο εις 14.916 εκατομμύρια δραχμών επί συνόλου 23.180 εκατομμυρίων των έμπορικών Τραπεζών. Έναντι του προηγούμενου έτους, αι καταθέσεις ηύξηθησαν κατά 2.684 εκατομμύρια, που αντιπροσωπεύουν 63% της συνολικής αύξησεως.

Με τους 102.300 νέους καταθέτας κατά το 1962, ο αριθμός των προσώπων που έμπιστευόνται το άποταμίευμά των εις την 'Εθνικήν Τράπεζαν έφθασε τους 615.000 περίπου.

ρις εις την ύψηλήν δραστηριότητα της βιομηχανίας και των πάσης φύσεως υπηρεσιών. Η άνοδος αυτή έπετεύχθη υπό συνθήκας άπολύτου νομισματικής σταθερότητος, δεδομένου ότι οι δείκται τιμών ένεφάνισαν μικράν κάμψιν κατά το 1962 έναντι του 1961.

Υπεγράμμισεν, εν συνεχεία, ο κ. Χέλμης την σημασίαν της συνεχισθείσης εισροής καταθέσεων εις τας έμπορικάς τραπέζας, ητις ανήλθεν εις 4.231 εκατ. δραχμών και ήτο η μεγαλύτερα σημειωθείσα ποτέ. Η αντίστοιχος αύξισις εις την 'Εθνικήν Τράπεζαν ήτο 2.684 εκατ.

ΣΥΝΟΛΟΝ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

Κατά το τέλος του 1962 αι χορηγήσεις της 'Εθνικής Τραπέζης προς την οικονομίαν ανήρχοντο εις 12.361 εκατομμύρια, επί συνόλου 17.764 εκατομμυρίων. Έναντι του προηγούμενου έτους, η Τράπεζα έδωσε 2.908 εκατομμύρια επί πλέον, που αντιπροσωπεύουν το 80% και άνω της συνολικής αύξησεως των χορηγήσεων από τας έμπορικάς τραπέζας.

δραχμών. Ιδιαίτερος σημαντική ήτο η αύξησις των προθεσμιακών καταθέσεων, άποδείξασα ότι η έμπιστοσύνη εις το νόμισμα είναι άκλόνητος και ότι η ροπή προς κατανάλωσιν περιορίζεται σταθερώς. Το κοινόν, έμπιστευόμενον εις όλον έν μεγαλύτερον άναλογίαν τας άποταμιεύσεις του εις τους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, προσφέρει άφθονα τά μέσα διά την ικανοποίησιν των αναγκών των επιχειρήσεων εις χρημα και κεφάλαια. Παρά τους ύφισταμένους εισέτι περιορισμούς εις την άσκησιν της πίστωσης, η χρηματοδότησις της οικονομίας υπό των έμπο-

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Έντός του 1962 η 'Εθνική Τράπεζα ηύξησε την χρηματοδότησιν της Βιομηχανίας κατά 1.406 εκατομμύρια, ώστε το σύνολον να άνέλθη εις 6.322 εκατομμύρια. Η αύξησις αυτή αντιπροσωπεύε το 96% περίπου των επί πλέον χορηγήσεων των έμπορικών τραπεζών εις την βιομηχανίαν.

ρικών τραπεζών ηύξηθη κατά 3.551 εκατ. δραχμών έντός του 1962, από τά όποια 2.839 εκατ. αντιστοιχούν εις την 'Εθνικήν Τράπεζαν. Παράλληλως, έτερα 1.825 εκατ. διετέθησαν υπό των άποταμιευτών διά την άνάληψιν όμολογιακών και μετοχικών εκδόσεων. Ειδικώτερον ως προς την 'Εμπορικην Ναυτιλίαν ο Διοικητής κ. Χέλ-

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΕΞΑΓ/ΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ-ΚΑΠΝΕΜΠΟΡΙΟΥ

Κατά το 1962 η 'Εθνική Τράπεζα έχρηματοδότησε το εξαγωγικόν έμπόριον με 525 εκατομμύρια δραχμών, ήτοι με 107 εκατομμύρια περισσότερα του 1961, που αντιπροσωπεύουν το 88% περίπου της συνολικής αύξησεως της πιστοδοτήσεως του κλάδου.

Έξ άλλου, η Τράπεζα συνέισέφερεν εις το σταθερόν προς τούτο ταμειον 50 εκατομμύρια, διά την ενίσχυσιν των εξαγωγικών επιχειρήσεων υπό μορφήν ιδιαίτερας χαμηλοτόκων χορηγήσεων.

Κατά το παρελθόν έτος η 'Εθνική Τράπεζα διέθεσε διά νέας χορηγήσεις προς το καπνεμπόριον 1.418 εκατομμύρια δραχμών, έναντι 1.715 εκατομμυρίων του συνόλου των έμπορικών τραπεζών.

έτερων συναφών κλάδων, ως των ναυπηγικών και έπισκευαστικών επιχειρήσεων κ. ά.

Ούτε περιορίσθη η Τράπεζα εις τας ενεργείας αύτας άλλά, έπιθυμούσα να συμβάλλη παντοιοτρόπως εις την ενίσχυσιν του κλάδου εις έποχην καθ' ήν σοβαρώτατοι άνακύπτουν κίνδυνοι εκ της διεθνούς ναυτιλιακής κρίσεως, προέτεινεν εις τας άρμοδίας άρχάς την λήψιν ευεργετικών φορολογικών μέτρων, ώστε αι έλληνικαί ναυτιλιακαί επιχειρήσεις να δυνηθούν να άντιμετωπίσουν τας παρούσας δυσχερείς περιστά-

ΣΥΜΒΟΛΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΙΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Η 'Εθνική Τράπεζα προώθησε και έπραγματοποίησε πολλάς συνεργασίας με ξένας και έγχωσίους επιχειρήσεις διά την έκτέλεσιν παραγωγικών σχεδίων που θα συντελέσουν εις την ανάπτυξιν της έλληνικής οικονομίας. Έπίσης έχρηματοδότησε με μεσομακροπρόθεσμα κεφάλαια μεγάλας επιχειρήσεις διά την δημιουργίαν νέων μονάδων και τον εκσυγχρονισμόν και την επέκτασιν ύφισταμένων παραγωγικών εγκαταστάσεων.

Η Τράπεζα συνεργάζουμένη με το μεγάλο γαλλικόν συγκρότημα PECHINEY - ST. GOBAIN και την 'Εταιρίαν Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων, έθεμελίωσε δύο έργοστάσια παραγωγής άζωτοφωσφορικών λιπασμάτων που θα εξυπηρετήσουν την Γεωργίαν μας.

σεις. Όμοίως, άνέλαβε πρωτοβουλίαν διά την από κοινού μετά των επιχειρήσεων μελέτην των προβλημάτων του κλάδου και την άνεύρεσιν των προσφορωτέρων λύσεων.

Ο κ. Χέλμης εξέφρασεν άκολούθως την αισιοδοξίαν του διά τας συνεπείας της συνδέσεως της 'Ελλάδος με την Κοινήν 'Αγοράν. Η όλον έν στενωτέρω συνεργασία μεταξύ Κράτους και παραγωγικών τάξεων άποτελει έγγύθησιν ότι θα έπιτευχθή άσφαλώς και ένγκαίρως η άριστι όλων των έμποδίων διά την ένταξιν της Χώρας μεταξύ των άνεπτυγμένων χωρών του Δυτικού Κόσμου. Η Κυβέρνησις λαμβάνει τά άπαραίτητα μέτρα ενίσχύσεως και διευκολύνσεως πάσης παραγωγικής πρωτοβουλίας, με την έπιβαλλομένην εκ των περιστάσεων ευρύτητα

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

Established 1960

NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

Cables: TROJAN

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone: VI. 9-4563-4

MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

άντιληψως. Έξ' άλλου, οι φορείς της παραγωγής επιδεικνύουν δυναμισμό εκδηλούμενο διά της διενέργειας πρωτοφανών εις όγκον επενδύσεων και διά της καταβολής εντόνου προσπάθειας βελτιώσεως της παραγωγικότητας. Επιβεβαιώνουν την άριστη προοπτική αποτελεσι το γεγονός ότι πληθύνονται αι ξέναι επιχειρήσεις, αι όποιαί εκδηλώνουν θετικόν ενδιαφέρον διά την ανάληψιν παραγωγικών πρωτοβουλιών εις την Ελλάδα, είτε μόναι είτε εν συνεργασία με έγχωριους ρίκους.

Η Έθνηκή Τράπεζα, συνέχισεν ο κ. Χέλμης, συνέβαλεν αποφασιστικώς εις την δημιουργίαν των προϋποθέσεων αναπτύξεως της οικονομίας και, ιδιαιτέρως, της βιομηχανίας. Πέραν της προωθήσεως σειράς ολοκληρού βιομηχανικών σχεδίων μεγίστης σπουδαιότητας, και της

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Τα ίδια κεφάλαια της Τραπεζής ανέρχονται σήμερον εις 1.226 εκατομμύρια δραχμών, ήτοι 70% περίπου του συνόλου των ίδιων κεφαλαίων των εμπορικών τραπεζών.

Έτερα 180 εκατομμύρια δραχμών συνιστούν τό κεφάλαιον της νέας Έθνηκής Τραπεζής Βιομηχανικής Αναπτύξεως.

ένημερώσεως της ελληνικής και της διεθνούς κοινής γνώμης επί των ύψισταμένων εν Ελλάδι εύνοικών συνθηκών, ως και της συστηματικής προβολής των επιτευγμάτων εις όλους τους τομείς της οικονομίας, η Έθνηκή Τράπεζα προέβη :

α) Εις την ίδρυσιν Τραπεζής Έπενδύσεων. Καρπός των επανειλημμένων επαφών της Διοικήσεως με τους σοβαρωτέρους τραπεζικούς και επιχειρηματικούς κύκλους του εξωτερικού, η νέα Τράπεζα συγκεντρώνει ως μετόχους τα πλέον γνωστά χρηματοδοτικά συγκροτήματα του Δυτικού Κόσμου, τα όποια συνεισφέρουν ποσοστόν 45% τού έξ 180 εκατ. δραχμών μετοχικού κεφαλαίου, ενώ η Έθνηκή Τράπεζα διετήρησε

ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΙ ΩΦΕΛΕΙΑΙ

Αι ακαθάριστοι ωφέλειαί της Τραπεζής, έναντι 777 εκατομμυρίων του 1961, ανήλθον εις 855 εκατομμύρια δραχμών, θα ήσαν όμως κατά 85 εκατομμύρια περίπου περισσότεραι αν δεν είχαν ύψωθι τό μέσον επιτόκιον των καταθέσεων και δεν διετίθετο ποσόν 50 εκατομμυρίων διά την ενίσχυσιν των εξαγωγικών επιχειρήσεων.

την πλειοψηφίαν. Η νέα Τράπεζα, η όποια θα άσκη την μεσομακροπρόθεσμον πίστιν, άφ' ενός θα συντελέσῃ εις την προσέλκυσιν ξένων κεφαλαίων, άφ' έτέρου θα διευκολύνη την πραγματοποιήσιν ιδιαιτέρως σκοπίων επιχειρηματικών συνδυασμών.

β) Εις την σημαντικωτάτην αύξησιν των κεφαλαίων της. Διά της εκδόσεως 202.440 νέων μετοχών, τα ίδια κεφάλαια της Τραπεζής (μετοχικόν και άποθεματικόν) ανέρχονται σήμερον εις 1.226 εκατ. δραχμών, έναντι 686 εν έτος ένωρίτερον, και αντιπροσωπεύουν ποσοστόν 70% τού συνόλου των κεφαλαίων των εμπορικών τραπεζών. Δημηρύνθησαν, ούτω, σημαντικώτατα τα περιθώρια της Τραπεζής διά την άσκησιν της μεσομακροπρόθεσμου πίστεως.

Διά των ενεργειών της τούτων η Έθνηκή Τράπεζα απόδίδει να ικα-

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Κατά τό πρότυπον των μεγάλων εύρωπαϊκών τραπεζών, η Έθνηκή Τράπεζα ακολουθεί πλήρες εκπαιδευτικόν πρόγραμμα, με τον σκοπόν να εξυψώσῃ την επαγγελμ'τικήν κατάρτισιν των υπαλλήλων και να αύξησῃ την απόδοσιν των, διά την καλύτεραν εξυπηρέτησιν του κοινού.

νοποίησῃ πληρέστερον τας ανάγκας των νέων επιχειρηματιών, οι όποιοι εκδηλώνουν διάθεσιν να αναλάβουν παραγωγικὰς πρωτοβουλίας, αλλά και να ενίσχυσῃ τας ύψισταμένας επιχειρήσεις εις την προσπάθειάν των να επέκτεινουν και να εκσυγχρονίσουν τας εγκαταστάσεις των. Διά την εύδόωσιν της προσπάθειας της η Τράπεζα ύπολογίζει επί της συνεργασίας των λειτουργούντων ειδικών οργανισμών και ιδιαιτέρως του Ο.Β.Α., η μετὰ του όποιου συνεργασία δύναται να άποδῃ έξόχως αποτελεσματική προκειμένου να επιτευχθῇ η έξυγιάνσις της κεφαλαιακής διαρθρώσεως των επιχειρήσεων.

Περαιών την εκθεσιν του, ο κ. Χέλμης εξήρε την οργανωτικὴν ικανότητα του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, τό όποιον επέτυχε να εξασφαλίσῃ όρους έξ ίσου εύνοίκους με τους προσφερομένους εις τας

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΙΣ

Η Έθνηκή Τράπεζα έχει 147 Καταστήματα, 8 Πρακτορεία και 81 Άνταποκρίσεις εις όλην την Ελλάδα. Έχει επίσης Υποκαταστήματα εις τό Λονδίον και την Κύπρον, ιδικά της τραπεζικὰ Ιδρύματα εις Νέον Υόρκην, Γιοχάνεσμπουργκ και Κέιπ Τάουν, ως και Γραφείον εις Παρίσιον.

ανεπτυγμένας οικονομίας, ένιστε δὲ και καλύτερους. Η έξυπηρέτησις όμως των συναλλασσομένων θα ήτο πληρεστέρα και τό κόστος του τραπεζικού χρήματος χαμηλότερον, εν αι Νομισματικά Άρχαι εδέχοντο να καταργήσουν πληθύν ύψισταμένων ακόμη περιορισμών εις την άσκησιν της πίστεως. Ούτοι δεν δικαιολογούνται πλέον εκ των πραγμάτων, ενῶ προσθέτουν γραφειοκρατικές διατυπώσεις και στερούν τας τραπεζας της απαιτουμένης εύκνησας κατά την άσκησιν της πίστεως. Η καθιέρωσις του ανοικτού λογαριασμού, κατέληξεν ο κ. Χέλμης, θα ήτο σοβαρόν βήμα προς την ούσιώδη άπλοποίησιν των τραπεζικών εργασιών, χωρίς να δημιουργήται εκ τούτου ο ελάχιστος κίνδυνος μη σκοπίμου διαθέσεως του τραπεζικού χρήματος.

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



Ο ΕΝ ΠΛΩ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΗΜΙΚΩΝ

Η δαπάνη καθαρισμού ενός πετρελαιοφόρου, ώστε να χρησιμοποιηθή τούτο δια την μεταφοράν σιτηρών, έμποδίζει πολύ συχνά τόν πλοιοκτήτην από τού να δεχθή τοιαύτην ναύλωσιν, ιδίαν αν συνυπολογισθή και η δια τόν χρόνον του καθαρισμού καθυστέρησις του σκάφους, ενώ υπό άλλας συνθήκας η τοιαύτη ναύλωσις ήαυτο συμφέρουσα.

Διά τόν λόγον αυτόν, πολλοί έφοπλισται προτιμούν τόν εν πλώ καθαρισμόν των πλοίων των υπό του πληρώματος, χρησιμοποιούντες τας συσκευάς καθαρισμού Μπάτεργουορθ, εν συνδυασμώ με διάλυσιν εντός του θερμού ύδατος καθαρισμού ποσότητος καυστικής ποτάσης αναλόγου προς τόν βαθμόν ρυπάνσεως των δεξαμενών του υπό καθαρισμόν πλοίου, έπειδή όμως απαιτείται προς τούτο κάποια ειδικεύσις του πληρώματος, μερικοί προτιμούν την χρήσιν ειδικών χημικών καθαριστικών, τα όποια χρησιμοποιούνται βοηθείαν των αυτών συσκευών Μπάτεργουορθ, αντί της καυστικής ποτάσης και, ενίοτε, με καλλίτερα αποτελέσματα.

Είς κυκλοφορήσαν εσχάτως τεύχος, αναφέρεται ό κατά Ιούνιον του 1962 καθαρισμός του Έλληνικού δεξαμενοπλοίου «ΑΤΡΩΤΟΣ», ναυπηγήσεως 1953 και χωρητικότητος 21.000 τόννων, κατά τού από δυτικής Ευρώπης εις Κόλπον του Μεξικού ταξιδιόν του, δια της χρησιμοποίησης χημικών της γνωστής εταιρίας Slip products Co. Ltd. Τό πλοίον αυτό μετέφερε από της κατασκευής του άκατέργαστον πετρέλαιον, κατά τού άμέσως δέ πρό του άνωτέρω καθαρισμού ταξιδιόν του, είχαν έκφορτώσει εις Rostok φορτίον άκατέργαστου πετρελαίου ίξώδους 900 περίπου βαθμών Ρέντγουντ. Αί δεξαμεναί ήσαν πολύ άκάθαρτοι, διότι επί διάστημα 18 μηνών δέν είχαν ύποστη άλλον καθαρισμόν, πλην του δια Μπάτεργουορθ συνήθους καθαρισμού προς άπόρριψιν των καταλοίπων. Διά τόν λόγον αυτόν έπρεπε να άφαιρεθούν περισσότεροι τών 200 τόννων καταλοίπων και σκωρίας — πράγμα που καθίστα, φυσικά, τόν καθαρισμόν έτι δυσκολώτερον. Είς την δυσκολίαν αυτήν προσετίθετο και τού γεγονός της σχετικής πτωχής διατάξεως των σχετικών σωληνώσεων του «Ατρωτος», ή όποια απέκλειε την έπανακυκλοφορίαν των χημικών προϊόντων.

Ός είναι γνωστόν, ή έπανακυκλοφορία αυτή έπιτυγχάνεται δια της διαλύσεως του καθαριστικού (καυστικής ποτάσης ή διαλυτικού) εντός μιας κεντρικής δεξαμενής, έξ ής άναρροφή ή άντλία Μπάτεργουορθ και τού καταθλίβει, μέσω του ειδικού προθερμαντήρος, προς τας προφύσια των συσκευών καθαρισμού, τού χρησιμοποιηθέντος μίγματος εξαντλούμενου εκ νέου εντός της αυτής κεντρικής δεξαμενής.

Έπειδή αί έγκαταστάσεις του «Ατρωτος» δέν έπέτρεπον την άνωτέρω λύσιν, τού καθαριστικόν χημικόν υλικόν έρρίπτετο άπ' εύθείας εις την άναρρόφισιν της άντλίας Μπάτεργουορθ, ή όποια είχαν ικανότητα καταθλίψεως 100 τόννων ώριαίως, ή δέ συσκευή προθερμάνσεως έδιδεν εις τού καθαριστικόν υγρόν θερμοκρασίαν 185ο Φαρενάιτ.

Κατά την διέλευσιν του πλοίου εκ Κιέλου, την όην Ιούνιον 1962, έπέθε αυτοό ό ειδικός μηχανικός καθαρισμού της έν Άμβούργω αντιπροσωπείας των έργουστασίων Slip κ. Wilhelm Rump, συμπαραλαβών και 25 βαρέλια τών 45 γαλλονίων slipclean M και 30 βαρέλια τών 10 γαλλονίων slipro 6/900.

Κατ' άρχήν έπληρώθησαν και αί 27 δεξαμεναί φορτίου του σκάφους ύδατος μέχρις ύψους 4 περίπου ποδών, διαλυθέντων εις εκάστην δεξαμενήν 10 γαλλονίων slipro 6/900, ενώ εις τας δεξαμενάς με πολύ μεγάλην ποσότητα ίλύος διελύθησαν 15 επί πλέον, ήτοι σύνολον 25 γαλλονίων. Έτέθησαν κατόπιν έν λειτουργία τά χημικά κόιλς των δεξαμενών, άνελθούσης της εντός αυτών θερμοκρασίας εις 165ο F, ή έν λόγω δέ διάλυσις διετηρήθη επί 48 ώρας εντός των δεξαμενών, ώστε να διασπασθή ή ίλύς.

Μετά ταύτα, αί δεξαμεναί έκαθαρίθησαν επί 4 ώρας εκάστη δι' ύδατος Μπάτεργουορθ, μετά δέ τόν καθαρισμόν αυτόν, τού πληρώμα έσηλθεν εις τας δεξαμενάς και εκάθαρσε με ζύστρας την ίλυν και τας σκωρίας και τας άπέρριψεν εις την θάλασσαν. Όπου άπέμειναν κηλίδες πετρελαίου, αύται έφεκάσθησαν με τού προϊόν slipclean M, τή βοηθεία συνήθων πιστολίων χρωματισμού.

Κατόπιν, εις την άναρρόφισιν της άντλίας Μπάτεργουορθ, έχορηγήτο ποσότης slipclean M, όπερ άνεμιγνύετο με τού ύδωρ πλύσεως Μπάτεργουορθ, τού όποιου ή θερμοκρασία ηύξήθη κατά τού στάδιον τούτο εις τούς 185ο F, εκάστης δεξαμενής πλυνομένης δια τού διαλύματος αυτού επί μίαν ώραν. Η κατ' αυτό τού στάδιον του καθαρισμού συνολικώς χρησιμοποιηθείσα ποσότης χημικού άνήλθεν εις 37 γαλλόνια ή 170 χιλιάγραμμα. Κατά τού στάδιον αυτό, ή χρησιμοποιουμένη διάλυσις ήντλείτο

εκ των υπό καθαρισμόν δεξαμενών εις την ύπ' αριθ. 9 κεντρικήν δεξαμενήν και εκείθεν έξηντλήθη προς την θάλασσαν. Ηκόλουθησε πλύσις δι' ύδατος, πάλιν της θερμοκρασίας των συσκευών Μπάτεργουορθ διατηρουμένης εις τούς 185ο F, επί μίαν και ήμισιον ώραν κατά δεξαμενήν.

Μετά ταύτα τού πλήρωμα συνέλεξε και άπέρριψε τά εντός των δεξαμενών ύπολείμματα και σκωρίας, ήκόλουθησε πάλιν ψεκασμός των έναπομεινάντων στιγμάτων πετρελαίου δια slipclean M και πλύσις δια μάνικας, ότε και ό καθαρισμός έθωρηθή περατωθείς.

Τό «Ατρωτος» κατέπλευσεν εις Νέαν Όρλεάνην την 16.00 της 24ης Ιουνίου 1962, έπιθεωρηθέν δέ εύρέθη πλήρως καθαρόν, άπληλαγμένον άέριον και κατάλληλον δια φόρτωσιν σιτηρών, τυχόν τού σχετικού πιστοποιητικού εις τας 20.00, ήτοι 4 μόλις ώρας από του κατάπλου του. Άν ληφθή ύπ' όψιν ότι, διαρκούντος του έν πλώ καθαρισμού, έξήχησαν έξ εκάστης των 27 δεξαμενών του πλοίου 6 μέχρι 18 τόννοι καταλοίπων και σκωρίας, τού άνωτέρω αποτέλεσμα δέν να θεωρηθή πλέον ή ικανοποιητικόν. Είμαι επίσης έξόφθαλμος ή έπιτευχθείσα οικονομία, δοθέντος ότι ό εις ειδικάς έγκαταστάσεις καθαρισμός του πλοίου θα έστοίχιζε περισσότερον των 20.000 δολλαρίων και θα άπτήτε δεκαήμερον τούλάχιστον καθυστέρησιν του πλοίου, ενώ δια τού έν πλώ καθαρισμού ούδεμία καθυστέρησις έπήλθε, τού δέ κόστος άνήλθεν εις 3.600 συνολικώς λίρας, άναλυόμενον ως κάτωθι :

Κόστος χημικών καθαριστικών	£ 2.150
Άμοιβή και έξοδα ταξιδίου έπιβλέποντος μηχανικού	610
Άμοιβαί πληρώματος	840
Σύνολον	£ 3.600

Άν και έχη άποδειχθή ότι, άμέσως μετά τόν καθαρισμόν, τά άπληλαγμένα έλαιον τοιχώματα της δεξαμενής ύπόκεινται εις διάδρωσιν, ούδέν ίχνος διαδρώσεως παρατηρήθη εις τά τοιχώματα δεξαμενής μετά περίοδον όκτώ περίπου ήμερών από του καθαρισμού, δια τού χημικού προϊόντος slip.

Έπίσης άπεδείχθη, ότι όταν έχρησιμοποιήθη κατ' άρχάς άπλούν θερμόν ύδωρ κατά την διαδικασίαν Μπάτεργουορθ, έπετεύχη καλλίτερον αποτέλεσμα χωρίς να δημιουργούνται ραβδώσεις εντός της δεξαμενής, ή όποια άπερρυπαίνετο μέχρι της θέσεως τρίτης ροής των μηχανών Μπάτεργουορθ. Τούτο έπέτρεπεν εις την διάλυσιν καθαρισμού slip 6/900 να έπενεργή έξακολουθητικώς κατά τού μεγαλύτερον δυνατόν χρονικόν διάστημα εις τόν πυθμένα της δεξαμενής.

Μεταγενεστέρα πείρα άπέδειξεν επίσης ότι, έφαρμοζόμενου χημικού καθαρισμού δια προϊόντος slipclean M, πλέον ικανοποιητικά αποτελέσματα άποδίδονται όταν ό καθαρισμός άρχισή δια της διαδικασίας Μπάτεργουορθ με τας μηχανάς εις τού κατώτατον σημείον ροής, καθυστερούντος του καθαρισμού, έως ότου αί μηχαναί εύρεθούν εις τού άνωτάτον σημείον ροής, ώστε και πάλιν να παρέχεται ή εύχέρεια της κατά τού δυνατόν περισσότερον παραμονής της χημικής διαλύσεως εντός της δεξαμενής.

Τά χημικά προϊόντα, τά χρησιμοποιηθέντα εις τόν καθαρισμόν του «Ατρωτος», είναι δύο εκ των πολλών προϊόντων της Έταιρίας Slip. Έξ αυτών τού slipro 6/900 είναι έν εξαιρετικώς ίσχυρόν άπορρυπαντικόν, παρασκευασθέν προς διάσπασιν της ίλύος πετρελαίου μεθ' ύδατος.

Περιέχει μίαν άποκλειστικήν άπορρυπαντικήν σύνθεσιν και είναι εξαιρετικώς οικονομικόν εις την χρήσιν. Είμαι αποτελεσματικόν, άκόμη και όταν χρησιμοποιήται εις αναλογίαν 1 μέρους προς 1000 μέρη ίλύος, άλλ' ή αναλογία δύναται να κυμαίνεται αναλόγως της φύσεως της ίλύος. Έπιπροσθέτως, δέν είναι τοξικόν, δέν είναι όξειδωτικόν και έχει άσφαλές σημείον εκτοξεύσεως.

Τό slipclean M είναι έν ίσχυρόν γαλάκτωμα, διαλυτόν εις τού ύδωρ, παρασκευασθέν προς χόησιν μεθ' όλων των παραδεγεγμένων μεθόδων καθαρισμού δεξαμενών. Περιέχει κατιονικά και μη ιονικά συνθέσεις, αί όποια μεθ' ένός άρωματικού διαλυτικού, εις τού όποιον προστίθενται, εισχωρούν και άφαιρούν τά λέπια, δια της δια γαλακτώματος διαδικασίας.

Ός άπεδείχθη εκ του καθαρισμού του «Ατρωτος», εξαιρετικώς συνεκτικά άποθέματα είναι δυνατόν να άφαιρεθούν δια τού άπ' εύθείας ψεκασμού άδιαλύτου slipclean M, έπιπροσθέτως δέ τά ύπόλοιπα του ψεκασμού παραμένον άποτελεσματικά, κατά την μεταγενεστέρην μέθοδον Μπάτεργουορθ, την έφαρμοζομένην εις τας δεξαμενάς.

Αί κατιονικά συνθέσεις εις τού χημικόν τούτο παρασκευάσμα είναι ίσχυρά αντιδιαβρωτικά, σχηματίζουσα προστατευτικήν μοριακήν μεμβράνην, ή όποια παραμένει έν ενεργεία επί των τοιχωμάτων και μετά τόν καθαρισμόν.

Τό χημικόν τούτο προϊόν επίσης, δέν είναι τοξικόν, δέν είναι όξειδωτικόν και έχει άσφαλές σημείον εκτοξεύσεως.

Τηλεγρ. Δ/νσις : ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Σ ύ ρ ο ν

Τηλέφ. 6-34 & 4-04

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Χ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
Σ Υ Ρ Ο Σ

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' ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ TRANSIT :

ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ Β.Ρ. - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ RED · H A N D · ΥΛΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α. Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις επισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις όφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων

Έμβασματα

Πάσα άλλη εξυπηρέτησις

Είς την ύπηρεσίαν τών ναυτιλλομένων και τών οικογενειών των, καταστήματα εις ὅλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξύ αὐτῶν και εις ὅλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς: ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Σύμβασις ναυτολογήσεως επί Λιβεριστίου πλοίου καταρτισθείσα εν 'Ελλάδι.— Ρήτρα αποκλειστικής δικαιοδοσίας 'Ελληνικών δικαστηρίων.— Έγκυρότης.— Ουκ αντίθεσις πρὸς ἀμερικανικὴν ἔννομον τάξιν.— Πρὸυποθέσεις συνδρομῆς δικαιοδοσίας ἀμερικανικῶν δικαστηρίων.

ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ ΤΩΝ ΕΝΑΓΟΜΕΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ (ΟΙΚΟΣ ΧΑΝΔΡΗ) Ο Κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ.

Ἐκ νέου ἐνεφανίσθη ἐνώπιον τῶν Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων ἡ ρήτρα δικαιοδοσίας (jurisdiction clause). Εἰς σύμβασιν ναυτολογήσεως Ἑλληνος ναυτικού, ἔχοντος κατοικίαν ἐν Ἑλλάδι, προσληφθέντος ἐν Πειραιεὶ ὡς θαλαμηπόλου ἐπὶ πλοίου ὑπὸ Λιβεριστίου σημαίας ('Αγγλικὴ II), ὑπῆρχεν ὁ ὅρος ὅτι τυχὸν ἀτύχημα ἢ ἀσθένεια ἢ ναυάγιον τοῦ πλοίου θὰ ρυθμίζωνται ὡς πρὸς τὰς ἐξ αὐτῶν ἐννόμου συνέπειαι ὑπὲρ τοῦ ναυτικού, ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ νόμου 3816/1958 (Κῶδιξ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου) καὶ τῆς ἐν ἰσχύϊ ἐκἀστοτε Ἑλληνικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Ὡσαύτως, ὠρίζετο ὅτι πάσα διαφορὰ ἢ διένεξις ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἢ τῶν ὄρων τοῦ ναυτολογίου θὰ καταλαμβάνεται καὶ θὰ ρυθμίζεται αποκλειστικῶς ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν Δικαίων καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ θὰ ἐκδικάζεται ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων καὶ δὴ τῶν δικαστηρίων τοῦ Πειραιῶς κατ' ἀποκλεισμόν τῆς δικαιοδοσίας παντὸς ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου ἢ τῆς ἐφαρμογῆς ἀλλοδαποῦ δικαίου.

Ὁ ναυτικός, ὑπέστη ἀτύχημα κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ πλοίου ἀπὸ Ἰαπωνίας εἰς Καλιφορνίαν, ἐκτός τῆς Ἀμερικανικῆς αἰγιαλίτιδος ζώνης. Ἀπολυθεὶς, μετῆχθη εἰς νοσοκομεῖον εἰς Σὰν Πέδρο, ἀποθεοαπευθεὶς δὲ παλινωστῆθη εἰς Ἑλλάδα. Ἐπαῆλθεν ὁμοῦ εἰς Ἀμερικὴν διαμένων προσωρινῶς εἰς Νέαν Ὑόρκην, ἤγειρε δὲ ἐκεῖ ἀγωγήν κατὰ τῆς πλοιοκτητρίας παναμαϊκῆς ἐταιρίας, κατὰ τῆς ἐν Λονδίῳ ἐδρευούσης ἀγγλικῆς ἐταιρίας, διαχειριστρίας τοῦ πλοίου, κατὰ τῆς χρονοναυλατρίας τοῦ πλοίου, ἐπίσης παναμαϊκῆς ἐταιρίας καὶ τέλος κατὰ μίαν Ἀμερικανικῆς ἐταιρίας, ἥτις ἐπρακτόρευε τὸ πλοῖον εἰς τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας.

Ἡ ἀγωγή, ἐγερθεῖσα ἐνώπιον τοῦ Πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου τῆς Νοτίας Πλευρᾶς ἐν Νέᾳ Ὑόρκη, εἶχεν ὡς αἴτημα ἀποζημιώσιν διὰ τὸ ἀτύχημα, νοσήλεια, διατροφήν καὶ ἀποζημιώσιν διὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως.

Οἱ ἐναγόμενοι προέβαλον τὴν ἔνστασιν τῆς ἐλλείψεως δικαιοδοσίας τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου, στηριζόμενοι εἰς τὸν ἐκτεθέντα ὄρον τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Ἡ ἀπόφασις ἐδέχθη τὴν ἔνστασιν. Τὸ ἐρίστον ζήτημα ἦτο ἡ ὑπαρξις δικαιοδοσίας παρὰ τῷ Ἀμερικανικῷ δικαστηρίῳ ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ νόμου Jones. Ἡ ἀπόφασις ἐπεκαλέσθη τοὺς κανόνας οὗς διέτυπωσεν ἡ νομολογία ἐν ταῖς ὑποθέσεσιν Lauritzen (1953) καὶ Bartholomew (1959). Κατὰ τοὺς κανόνας τούτους, ἡ δικαιοδοσία τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου ἤρτηται: α) ἐκ τοῦ τόπου τῆς τελέσεως τῆς ἀδικπραξίας, β) τοῦ δικαίου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, γ) τῆς ἰθαγενείας τοῦ ζημιωθέντος, δ) τῆς ἰθαγενείας τοῦ ἐναγομένου πλοιοκτήτου, ε) τοῦ τόπου καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, στ) τοῦ ἀνεπίκου τοῦ προσφυγῆς εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν δικαιοδοσίαν, ζ) τῆς lex fori.

Ἐφαρμόζουσα τοὺς κανόνας τούτους ἡ ἀπόφασις ἐδέχθη ὅτι ἡ ἀδικπραξία ἐτελέσθη εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ὅτι τὸ πλοῖον φέρει τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας, ὅτι ὁ τραυματισθεὶς εἶναι Ἕλλην ὑπῆκοος, ὅτι οἱ ἐναγόμενοι εἶναι ἀλλοδαποὶ, ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως καταρτίσθη ἐν Ἑλλάδι καὶ τὸ ναυτολόγιον ἠνοιχθῆ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν, ὅτι ἡ ἀλλοδαπὴ δικαιοδοσία δὲν εἶναι ἀνέφικτος εἰς τὸν ἐνάγοντα Ἕλληνα ὑπῆκοον καὶ ὅτι οἱ ἐναγόμενοι προθυμοποιούνται νὰ προσφέρωσιν ἐγγυήσιν ὅτι θὰ ὑπεδεχθῶσι τὸν δικαστικὸν ἀγῶνα ἐνώπιον τῆς ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας καὶ τέλος ὅτι ἡ lex fori δὲν ὑποχρεοῖ εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαίου.

Ἐκ πάντων τούτων τῶν σημείων ἐπαφῆς πρὸς τὸ Ἀμερικανικὸν δίκαιον, ἐξόχως κρίσιμον εἶναι ἡ πραγματικὴ πλοιοκτησία. Τὰ ἀμερικανικά δικαστήρια εἶχον δεχθῆ (ὑπόθεσις Lauritzen) ὅτι ὅπου ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν ξένην σημαίαν ὑπὸ Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, γίνεται ἐπὶ σκοπῷ ἀποφυγῆς τῶν κυρώσεων τῶν ἀμερικανικῶν νόμων, τότε δικαιοδοτεῖται ἡ παραβλέψασιν τὴν ξένην σημαίαν καὶ νὰ δεχθῶσι τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου Jones, ἀποβλέποντα εἰς τὴν οὐσιαστικὴν πλοιοκτησίαν καὶ ἂν ἀκόμη δὲν συντρέχωσιν αἱ λοιπαὶ προϋποθέσεις τῆς ἐφαρμογῆς αὐτοῦ (Pavlou κατὰ Ocean Traders Marine Corp., 1962, Zielinski κατὰ Empresa Gon-

durena de Vapores, 1963, Bobolakis κατὰ Compania Panamena Maritima 1959).

Εἰς τὴν προκειμένην ὁμοῦ ὑπόθεσιν ἡ ἀπόφασις ἐδέχθη ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ (Χανδρῆς) οὔτε Ἀμερικανοὶ ὑπῆκοοι εἶναι, οὔτε ἐργάζονται ἐν Ἀμερικῇ ἢ διαχειρίζονται ἐκεῖθεν τὰ συμφέροντά των. Ἡ ἀμερικανικὴ ἐταιρία — συνεαγομένη — ἀπλῶς ἐπρακτόρευσε τὸ πλοῖον, ὡς καὶ ἄλλα πλοία ἄλλων ἐταιριῶν, μὴ ἀνμιχθεῖσα εἰς τὴν ναυτολόγησιν, θεραπεΐαν ἢ παλιννόστησιν τοῦ ἐνάγοντος.

Ἡ ἔνστασις τοῦ ἐνάγοντος περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου Jones ὡς ἐκ τοῦ ἀνεπίκου τοῦ προσφυγῆς εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν δικαιοδοσίαν (forum non conveniens), ἀπερρίφθη, διότι ἐκρίθη ὅτι ὁ ἐνάγων εἶναι Ἕλλην καὶ ὁμιλεῖ μόνον τὴν Ἑλληνικὴν γλῶσσαν, ὅτι οἱ μάρτυρες τοῦ ἀτυχήματος εἶναι Ἕλληνες, κάτοικοι τῆς Ἑλλάδος, ὁμιλοῦντες μόνον τὴν Ἑλληνικὴν γλῶσσαν, ὅτι αἱ ἱατρικαὶ ἐκθέσεις εὐχερῶς δύναται νὰ προσαχθῶσιν ἐνώπιον Ἑλληνικοῦ δικαστηρίου. Τέλος, ἐπικαλεῖται ἀπόφασι τοῦ Ἐφετείου ἢς ἡ σχετικὴ σκέψις ἔχει οὕτω: «Εἶναι κατ' ἀρχὴν ἀνεπιθύμητος ἡ ὑπὸ τοῦ ἐπιβεβαρυμένου Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου ἐκδικασίσις δίκης ἐκ τραυματισμοῦ προσώπου, ἐν ἣ ἀπαντῶ ἀποδεικτικὸν ὑλικὸν ἐξ οὗ ἐξαρτᾶται ἡ ἐπὶ τῆς ὑπαίτιότητος κρίσις καὶ τὸ πλεῖστον τῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς ἀποζημιώσεως εἶναι εἰς ξένην γλῶσσαν, ἐξ ἴσου ἢ περισσότερον προσιτὸν εἰς τὸ ἀλλοδαπὸν δικαστήριον καὶ ἐν ἣ δέον νὰ στηριχθῆ τις εἰς μαρτυρίας ἐμπειρογνομῶνων ἐπὶ τοῦ ἐφαρμοστέου δικαίου, ὡσάκις ἀκριβῶς ὅπως καὶ ἐδῶ ὑπάρχει πρόσφορος ἐνδίκος βοήθεια εἰς τὴν χώραν εἰς ἣν ἀμφοτέροι οἱ διάδικοι κατοικοῦν καὶ ὅπου θὰ ἐπιστρέψῃ ὁ ἐνάγων». (Conte κατὰ Flota Mercante Del Estado 1960). Ἐκρινεν οὕτω ὅτι εἶναι ἀνεπιθύμητος ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ ἤδη δεδαρημένου πινακίου τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου, διὰ μίας ἀκόμη ὑποθέσεως τραυματισμοῦ προσώπου, ἐπισυμβάντος μεταξὺ ἀλλοδαπῶν, ἐν ἣ ἡ ἀπόδειξις ἤρτηται ἐκ μαρτύρων ὁμιλούντων ξένην γλῶσσαν καὶ εὐχερῶς δυναμένων νὰ προσέλθωσιν ἐνώπιον τῆς ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας πρὸς ἐξέτασιν καὶ εἰς ἣν ὑπόθεσιν τὸ ἀμερικανικὸν δικαστήριον θὰ ἀναγκασθῆ νὰ στηριχθῆ ἐπὶ πραγματογνωμόνων, ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἀλλοδαπὸν δίκαιον.

Ὁμοίως ἀπερρίφθη ἡ ἔνστασις τοῦ ἐνάγοντος ὅτι ἡ περὶ ἀποκλειστικῆς δικαιοδοσίας τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων συμφωνία ἀντίκειται εἰς τὴν ἔννομον τάξιν καὶ τοῦτο ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ εἶναι συντρέξῃ ἀντίθεσις πρὸς τὴν ἔννομον τάξιν ἀπαιτεῖται θετικὴ συνδρομὴ ἀπασῶν τῶν προϋποθέσεων ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου Jones, ὅπερ ἐν προκειμένῳ δὲν συμβαίνει.

Ἀκολουθῶν, τὸ δικαστήριον ἀπερρίψε τὴν ἀγωγήν, ἣν καὶ ἱαρέπεμψεν ἐνώπιον τῶν Ἑλληνικῶν Δικαστηρίων, ὑπὸ τῶν ὄρων τῆς ἐκ μέρους τῶν ἐναγομένων καταθέσεως ἐγγυήσεως δολλαρίων 20.000 ὡς ἀσφάλειαν παντὸς ἐν Ἑλλάδι ἐπιδικασθῶμένου ποσοῦ.

ΤΟ ΡΑΝΤΑΡ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΝΥΚΤΑ

Τὸ δεζελόπλοιο «GLENVILLE», πλέον νύκτα μὲ καλὴν ὁρατότητα, προσέκρουσεν ἐπὶ πλωτῶν ἐγκαταστάσεων διατρήσεως καὶ ἀντλήσεως πετρελαίου εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῶν ἀκτῶν τῆς Λουϊζιάνας, εἰς ἅς προεβλήθη σοβαρὰς ζημίας, γύρω τῶν 800.000 δολλαρίων. Οἱ πλοιοκτῆται ἠρήθησαν ὅτι τὸ πλοῖον φέρει εὐθύνην τινὰ, ἰσχυρισθέντες ὅτι οἱ φανοὶ τῆς πλωτῆς ἐγκαταστάσεως δὲν ἐφαίνοντο.

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τοῦ ἀμερικανικοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου διεξαχθεῖσαν δίκην ἀπεδείχθη, ὅτι τὸ μόνον μειονέκτημα τῶν φανῶν τῆς πλωτῆς ἐγκαταστάσεως ἦτο ὅτι ἦσαν ὁρατοὶ ἐξ ἀποστάσεως 4½ μιλίων, ἀντὶ τῆς ἀποστάσεως τῶν 5 μιλίων.

Τὸ ἐνδιαφέρον τῆς δίκης ταύτης δὲν ἐγκτεῖται οὔτε εἰς τὴν ἀνπαρξίαν πταισματος παρὰ τοῖς χειριζομένοις τὴν πλωτὴν ἐγκαταστάσιν, οὔτε εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἔτρηε φυλακὴν ὀπτήρως εἰς τὴν πλώραν, οὔτε εἰς τὸ ὅτι τὸ πλοῖον δὲν διέθετε συγχρονισμένους χάρτας τῆς ἐν λόγῳ θαλασσίας περιοχῆς, ἀλλὰ εἰς τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ὅτι θαλασσοπλοία ἐν νυκτὶ ἀνεῦ χρησιμοποίησεως τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὕψισταμένου ραντᾶρ συνιστᾶ βαρὺ πταίσμα.

Μέχρι τοῦδε τὰ Δικαστήρια εἶχον δεχθῆ, ὅτι ὑφίσταται ὑποχρέωσις νὰ χρησιμοποιῆται τὸ πλοῖον τὸ ραντᾶρ ὡσάκις ἡ ὁρατότης ἦτο πτωχὴ, ἀλλ' εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡ νύξ ἦτο καθαρά καὶ ἡ ὁρατότης καλῆ.

Ἦτο βεβαίως γνωστὸν, ὅτι ὑφίστατο ἡ ἐν λόγῳ πλωτὴ ἐγκατάστασις εἰς τὴν περιοχὴν, εἶδεν ὁμοῦ νὰ ἦτο αὕτη καταλλήλως φωτισμένη. Ἡ σοβαρότης τῆς κρίσεως τοῦ Δικαστηρίου δύναται νὰ ἐκτιμηθῆ ἀπὸ τὸ σχολίον ὅτι καὶ ἂν ἀκόμη ἡ πλωτὴ ἐγκαταστάσις ἦτο ἀνεπαρκῶς ἢ καὶ διόλου φωτισμένη, θὰ ἐγένετο ἀντιληπτὴ διὰ τῆς χρήσεως τοῦ ραντᾶρ.

Ἐν ἄλλοις λόγοις, ἡ κρίσις τῆς ἀποφάσεως εἶναι ὅτι ἡ πρόσκρουσις τοῦ πλοίου ἐπὶ μὴ φωτισμένου ἀντικειμένου, ὀφείλεται εἰς πταίσμα τοῦ πλοίου, διὰ τὸ γεγονός ὅτι τοῦτο δὲν ἐχρησιμοποίησε τὸ ραντᾶρ.

ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελοῦς κατασκευῆς καὶ ΔΥΟ ΚΑΤΑΣΤΗ

ΜΑΤΑ ἐνοικιάζονται εἰς τὸ ἐνταῦθα καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Λυ-

κούργου 6 νεόδμητον μέγαρον.

Πληροφορία παρὰ τῷ θυρωρῷ τοῦ μεγάρου.

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO., LTD.

SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΘΕΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ - B. M. ΚΑΩΑΙ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ, ΚΑΛΙΤΕΡΑ ΠΟΙΟΤΗΣ, ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

Tel. (20) 2574, 4493

Mails: P. O. Box 231

No. 1, 1-home,

Kaigan-dori, Naka-ky,

Yokohama, Japan

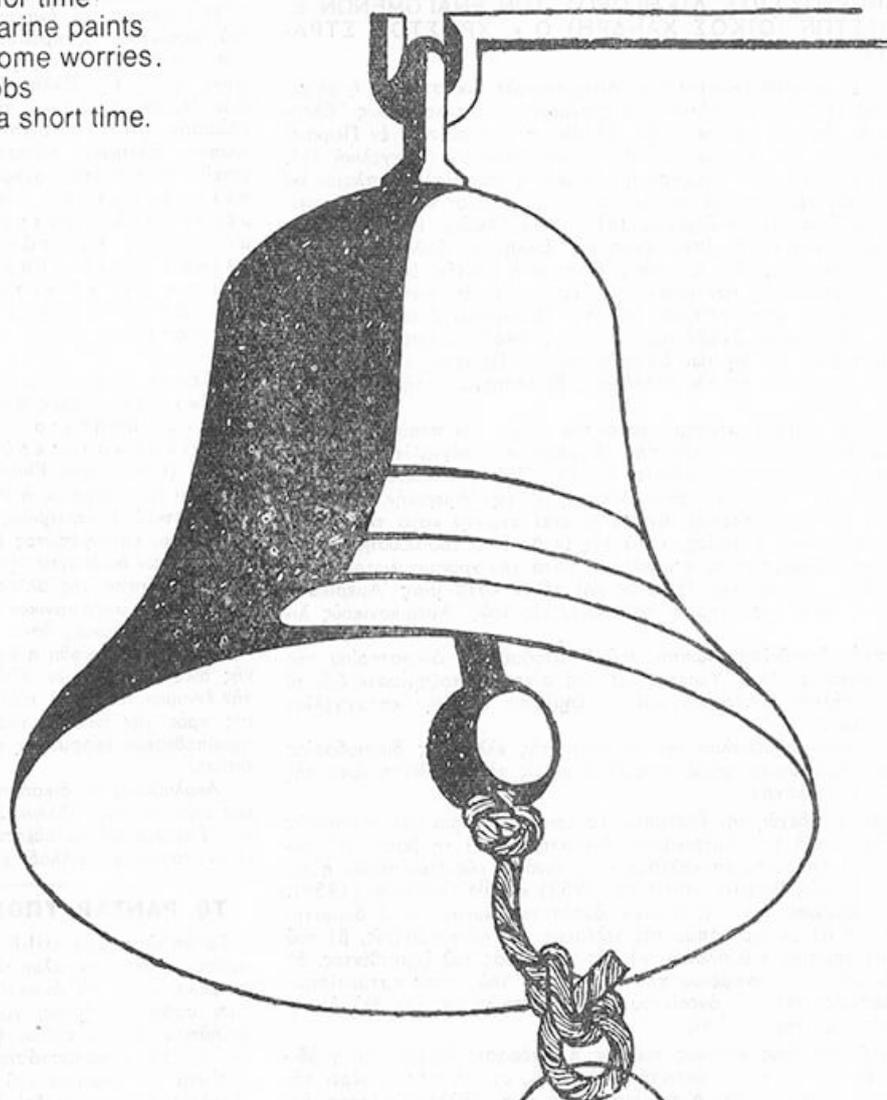
Cable Address

«KAKIS»—Yokohama

Do you work 12 hours a day?

Perhaps even longer.
Oh, this being pressed for time!
With Pieter Schoen's marine paints
you can avoid at least some worries,
they are made for big jobs
which must be done in a short time.

(BvH)



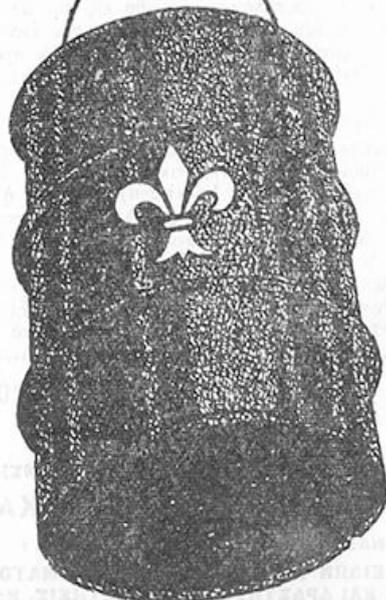
Pieter Schoen & Zoon Ltd.



Since 1722

Marine Paints Rotterdam Holland

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



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

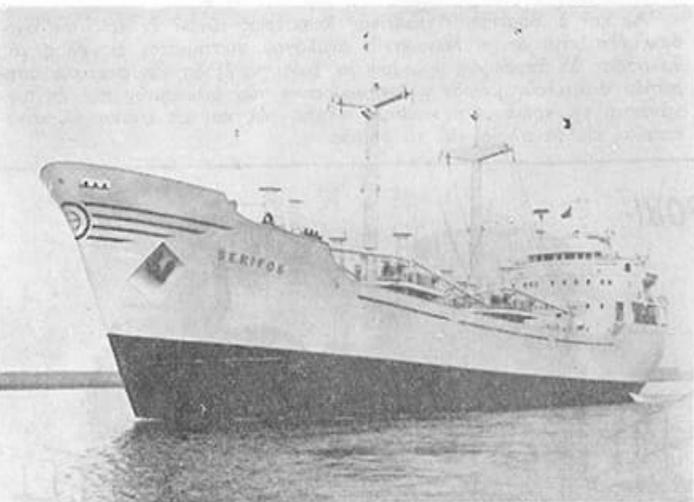
ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ-ΨΥΓΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΕΥΓΕΝΙΔΗ-ΒΕΡΝΙΚΟΥ

Την 27ην Μαρτίου 1963 έτέθη εν ύπηρεσία το δηζελοπλοίο «Σέριφος», παραληφθέν από τους πλοιοκτήτες του, μετά εν επιτυχές δοκιμαστικών ταξιδίων εις την Βόρειον Θάλασσαν. Το εν λόγω δὲ πλοίο, ὁμοῦ μετὰ τοῦ ἀδελφοῦ σκάφους «Σίφνος», τεθέντος ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸν Αὐγουστον τοῦ 1962, πρόκειται νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς μεταφορὰς ἐψυγμένων φορτίων ἐκ τῶν λιμένων τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην.

Πρόκειται περὶ δύο ὑποδειγματικῶν πλοίων, εἰδικῶς σχεδιασθέντων ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς συμβούλους τοῦ κ. Εὐγενίδη-Βερνίκου διὰ τὴν γραμμὴν ποῦ πρόκειται νὰ ἐξυπηρετήσῃ, ἡ δὲ κατασκευὴ τῶν συμφωνεῖ πρὸς τὰς πλέον συγχρόνους ἀπαιτήσεις διὰ τὰς μεταφορὰς φορτίων ἀπαιτούτων κατάψυξιν μέχρι καὶ τῶν -32° Κελσίου, ὡς καὶ φρούτων ἀπαιτούτων θερμοκρασίαν $+2^{\circ}$ Κελσίου ἐν συνδυασμῷ μετὰ πλήρη ἐξαερισμὸν. Καθίσταται οὕτω δυνατὴ ἡ χρησιμοποίησις τῶν πλοίων αὐτῶν δι' εὐρείαν ποικίλιαν φορτίων, ὡς κρεάτων, φρούτων, ἰχθύων, βοτάνων, λαχανικῶν κλπ.

Ἀμφότερα τὰ σκάφη κατασκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «De Hoop» τοῦ Λόμπιθ τῆς Ὁλλανδίας κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνωτάτης κλάσεως τοῦ Λόυδς Ρέτζιστερ δι' ἐψυγμένα φορτία ++RMC, εἶναι εἰδικῶς ἐνισχυμένα διὰ ναυσίπλοϊαν εἰς πάγους κατὰ τὴν κλάσιν 3 τοῦ αὐτοῦ νηογνώμονος, ἔχουν δὲ τὰς κάτωθι διαστάσεις, ἐκφραζομέναις εἰς μέτρα: Ὀλικὸν μήκος 109,41. Μήκος μετὰ τῶν καβέτων 99,06. Μήκος ἀπὸ τοῦ προστατευτικοῦ καταστρώματος 8,91. Ἐμφορτὸν βύθισμα, δι' ἀνοικτὸν σέλτερντεκ 6,13, διὰ κλειστὸν 7,33. Χωρητικότης ἰ.ω. ὡς ἀνοικτὸν σέλτερντεκ 3.975 τόνοι, ὡς κλειστὸν δὲ 5.410 τόνοι.



Τὸ δηζελοπλοῖον «Σέριφος» κατὰ τὰς δοκιμὰς του

Χωρητικότης τεχνητῶς ἀερισμένων κυτῶν 162.200 κυβικοὶ πόδες. Χωρητικότης κυτῶν ἐψυγμένου φορτίου 60.000 κυβικοὶ πόδες. Δεξαμεναὶ καυσίμων 614 τόνων, ἔρματος 680 τόνων, ποσιμοῦ ὕδατος 115 τόνων καὶ λιπαντικῶν 49 τόνων. Ὀλικὴ χωρητικότης 3.096 κόροι, καθαρὰ 1.412 κόροι καὶ ἀκτὴς ἐνεργείας περὶ τὰς 13.000 μίλια.

Ἀμφότερα τὰ πλοία εἶναι ἐφοδιασμένα μετὰ μίαν δηζελομηχανὴν Μ.Α.Ν. δίχρονον, ἀπλῆς ἐνεργείας, ἐξακίλιδρον, ἰσχύος 4.050 ἀτρακτοίππων εἰς τὰς 150 στροφάς, ἀναπτύσσουσιν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,5 μίλιων (ἔμφορτον πλοίων).

Πρόκειται περὶ πλήρους ἠλεκτροσυγκεκολλημένων πλοίων, πλὴν τῶν ραφῶν τῶν ὑδροσυλλεκτῶν καὶ τῆς ὑδρορροῆς, αἱ ὁποῖαι εἶναι καρφωταί. Εἶναι ἀμφότερα τοῦ μκτοῦ τύπου ἀνοικτοῦ ἢ κλειστοῦ σέλτερντεκ, με-

πρόστεγον καὶ ἐπίστεγον, τὸσον δὲ αἱ μηχαναὶ ὅσον καὶ τὰ ἐνδιατήματα καὶ γέφυρα, εὐρίσκονται εἰς τὴν πρῶμην.

Ἐκαστον πλοῖον φέρει 4 κύθη φορτίου, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ μὲν ὑπ' ἀριθ. 1 καὶ 4 εἶναι μηχανικῶς ἀερισζόμενα μετὰ 20 πλήρεις ἀναεώσεις ἀέρος τὴν ὥραν, τὰ δὲ ὑπ' ἀριθ. 2 καὶ 3 εἶναι ψυγεῖα, ἐφοδιασμένα καὶ μετὰ δεύτερον κατάστρωμα, μετὰ τάνκτοπ καὶ κυρίου καταστρώματος. Ὁ μετὰ τὸ κυρίου καὶ προστατευτικοῦ καταστρώματος χώρος, ὑποδιαιρεῖται εἰς 6 διαμερίσματα μηχανικῶς ἀερισζόμενα μετὰ 80 πλήρεις ἀναεώσεις ἀέρος καθ' ὥραν.

ὑπὸ τὸ κυρίου καταστρώμα, εἰς τὸ πρῶταιον τμήμα τοῦ κύτους ὑπ' ἀριθ. 1, ὑπάρχει δεξαμενὴ κύτους, ὥστε νὰ ρυθμίζεται τὸ πρῶταιον βύθισμα τοῦ πλοίου, ὅταν τοῦτο ταξιδεῖ κενόν, πρὸς τὸ πρῶταιον δὲ τμήμα τοῦ προστέγου ὑπάρχει καὶ μικρὸν κύτος δι' εἰδικὰ φορτία, ἀερισζόμενον καὶ αὐτὸ μετὰ ρυθμὸν 20 πλήρων ἀναεώσεων ἀέρος καθ' ὥραν.

Τὰ καλύμματα τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν-ψυγείων, εὐρισκόμενα εἰς τοὺς κοραδόρους τῶν κυτῶν 2 καὶ 3, εἶναι ἀναδιπλούμενα, ὅταν εἶναι δὲ κλειστά, ἀποτελοῦν συνεχεῖαν τοῦ καταστρώματος, ὥστε νὰ μὴ ἐμποδίσουν τὴν φορτοεκφόρτωσιν. Τὰ καλύμματα τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος στομιῶν τῶν ἰδίων κυτῶν εἶναι αὐτοεπισχυμνεία χαλύβδινοι θύραι, τὰ δὲ τῶν κυτῶν 1 καὶ 4 εἶναι τοῦ τύπου Μάκ-Γκρέγκορ.

Εἰς τὰ κύθη 1 καὶ 4, ὑπὸ τὸ κυρίου καταστρώμα, ὑπάρχουν ψευδοκαταστρώματα (orlop decks), διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν εἰς αὐτὰ φορτίζονται κιβώτια φρούτων ἢ καὶ αὐτοκίνητα.

ὑπάρχουν δύο αὐτοσπριζόμενοι, ἀνεξαρτίων, ἰστοὶ, φέροντες 8 ἐν συνόλῳ φορτωτήρας, ἐξυπηρετούμενοι ἀπὸ ἰσάριθμα βαροῦλκα ἐναλλασσόμενου ρεύματος, ἐξ ὧν τὰ ἡμίση τῶν 5 τόνων καὶ τὰ ἡμίση 7½ τόνων. Πάντα τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα εἶναι ἠλεκτροκίνητα.

Τὸ σύστημα ψύξεως ἔχει τοιαύτην διάταξιν, ὥστε εἰς ἕκαστον τῶν 10 διαμερισμάτων, εἰς τὰ ὁποῖα ὑποδιαιροῦνται τὰ κύθη 2 καὶ 3 νὰ δύναται νὰ διατηρηθῇ ἀνεξαρτήτως θερμοκρασία μετὰ -32° καὶ $+15^{\circ}$ Κελσίου (ὑπὸ ἐξωτερικῆς τροπικῆς συνθήκης) καὶ οὕτω καθίσταται δυνατὴ ἡ σύγχρονος μεταφορὰ δέκα διαφορετικῶν εἰδῶν φορτίου εἰς τὰ δύο αὐτὰ κύθη. Ἡ θερμοκρασία παντὸς διαμερίσματος δύναται νὰ κατέλθῃ ἀπὸ τοὺς $+25^{\circ}$ εἰς τοὺς -32° Κελσίου ἐντὸς χρόνου μικροτέρου τῶν 24 ὡρῶν.

Ἡ μόνωσις ἀποτελεῖται ἀπὸ ὑαλοβάμβακα μετὰ ἐξωτερικὴν ἐπένδυσιν ἀπὸ εἰδικῶς ἐπεξεργασμένου ξύλου σημάδας.

Ἡ ψυκτικὴ ἐγκατάστασις εἶναι ἠμιαυτόματος, ἀποτελεῖται δὲ ἀπὸ 3 συμπιεστάς «Hall», χρησιμοποιούντας ὡς ψυκτικὸν μέσον «ορέον 22», ἀπὸ τρία ψυγεῖα αὐλωτοῦ ναυτικοῦ τύπου, ἀπὸ δύο φιάλας «ορέον 22» μετὰ τὴν σχετικῶν ψυκτῶν καὶ ἀνεμιστήρων, ἀπὸ τὰς ἀντίλας ψυκτικοῦ ὕδατος, τὸ σύστημα ἀποψύξεως (defrost) ἐκ θερμοῦ ἀέριου καὶ τὰς ἐγκαταστάσεις ὑγρομέτρων, διοξειδίου τοῦ ἀνθρακος, μετρητῆς ὑγρασίας κλπ.

Τὸ σύστημα μηχανικοῦ ἀερισμοῦ τῶν κυτῶν 1 καὶ 4 ἀποτελεῖ ἐφαρμογὴν τῆς νέας μεθόδου ἀντισυμπυκνωτικοῦ παραπετάσματος (anticondensate curtain), κατασκευάσθη δὲ ἀπὸ τὴν σουηδικὴν Flæktfabriken.

Ὁ ἠλεκτρονικὸς ἐξοπλισμὸς τῶν σκαφῶν εἶναι πλήρης, περιλαμβάνει δὲ σταθμοὺς ἀσυρμάτου μεσαίων καὶ βραχέων κυμάτων, ραδιοηλέφωνον, ραντάρ, αὐτόματον ραδιογωνιόμετρον, πλοηγικὴν συσκευὴν Ντέκα 64 λήψεων, μηχανικὸν δρομόμετρον Μπέργκεν, γυροψυξίδα καὶ γυροπηδαλιόχον.

Διαμερίσματα διὰ 36 συνολικῶς ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρας πληρώματος ὑπάρχουν εἰς τὴν πρῶμην, ἀπολύτως σύγχρονα καὶ μετὰ μηχανικῶς ἀερισζόμενους κοινόχρηστους χώρους, ἕκαστος δὲ ἔχει ἰδιαίτερον καμπίνα. Ὅλοι αἱ καμπίναι καὶ τὰ διαμερίσματα εἶναι ἐπενδεδυμένα μετὰ φορμαίκαν, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται πᾶσα δαπάνη χρωματισμῶν εἰς τὸ μέλλον.

Ἀνακεφαλαιοῦντες, δυνάμεθα νὰ εἰπώμεν, ὅτι τὰ δύο αὐτὰ πλοία ἀποτελοῦν πραγματικὰ ἀποκτῆματα διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Ἡ μόνιμος αὐτῶν ἀπασχόλησις, εἶναι πλέον ἢ ἐξησφαλίσμένη. Ὁφείλονται συγχαρητήρια εἰς τὸν κ. Ν. Βερνίκου-Εὐγενίδη, διὰ τὴν τὸσον προβαδίζουσαν πρωτοβουλίαν του.

ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΝ ΤΩΝ ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΛΥΧΝΙΩΝ:

Δύο νέοι ἠλεκτρολόγοι μηχανικοὶ, μόλις ἀποφοιτήσαντες ἀπὸ τὸ πολυτεχνεῖον τῆς γνωστῆς Ἀμερικανικῆς ἐταιρίας RCA, οἱ Frederic Heiman καὶ Steven Hofstein, ἀνεκάλυψαν ἓνα ἀσημαντὸν τὴν θψιν δίσκον,

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΔΙΑ ΑΚΡΙΒΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΝ ΕΞΕΣΦΑΛΙΣΕΩΣ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ
ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥΣ
ΤΩΝ ΠΛΩΙΩΝ ΣΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ:

ΓΡΗΓΟΡΙΟΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΛ. 634 ΚΑΙ 638
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΑΛΛΗΝ ΑΜΕΣΟΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

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

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

ό οποίος πρόκειται να προκαλέσει επανάστασις εις την ηλεκτρονικήν και, πιθανώτατα, να αντικαταστήσει τελείως τας κρυσταλλολυχνίας, τα γνωστά μας δηλαδή «τρανζίστορες», τα οποία, όταν ανεκαλύφθησαν το 1948, άνεστάτως επέβη την ηλεκτρονικήν και κατέστησαν δυνατήν την κατασκευήν των μικροσκοπικών ραδιοφώνων τής τσέπης και των συγχρόνων πολυπλόκων ηλεκτρονικών έγκερφάλων με τον ελάχιστον, εν σχέσει με την άποστολήν που έκτελούν, όγκον.

Αι κρυσταλλολυχνίαί ήσαν μικραί, λίαν άνθηκτικάι και καθηνάλισκον ελάχιστον ρεύμα, έχρειάζοντο όμως πλέον πολυπλόκα κυκλώματα από όσα αι συνήθεις ηλεκτρονικαί λυχνίαί και δέν ήδύνατον να τας αντικαταστήσουν εις όλας αυτών τας χρήσεις.

Η έφευρέσις των άνωτέρω δύο νεαρών μηχανικών του εις Πρίνστον έργαστηρίου τής RCA, άποτελείται από μικρόν δίσκον, με διάμετρον περίπου κέρματος Έλληνικού των 50 λεπτών, άσημάντου πάχους, επί του όποιου υπάρχουν δύο όλόκληροι χιλιάδες μικροσκοπικών «στιγμάτων» όξειδίου μετάλλου που συνδυάζουν τας καλλιτέρας ιδιότητας που δύναται τις να συναντήσει τόνον εις τα τρανζίστορες, όσον και εις τας άλλας ηλεκτρονικάς λυχνίας. Έκαστον των μικροσκοπικών αυτών στιγμάτων άποτελεί και μίαν κρυσταλλολυχνίαν μεμονωμένης διόδου πεδίου ένεργείας (insulated-gate field-effect transistor) και έπομένως όλιγώτερον των δέκα τοιούτων δίσκων περιέχουν πλέον η έπαρκή άριθμόν κυκλωμάτων δια την κατασκευήν ενός ηλεκτρονικού ύπελογιστού.

Όπως και αι κρυσταλλολυχνίαί, τα επί του δίσκου στίγματα άποτελούν συσκευάς συμπαγούς μορφής, διότι τα ηλεκτρόνια εις αυτάς ρέουν εντός μιάς συμπαγούς μάλλον ύλης, παρά μέσω του κενού. Παρά τούτο, όμως, χρησιμοποιούν και αυτά την άρχην των ηλεκτρονικών λυχνιών κενού, τής έφαρμογής τάσεως προς δημιουργίαν ηλεκτρικού πεδίου ελέγχοντος τα ηλεκτρόνια. Δια τής άρχής αυτής δημιουργούνται κυκλώματα που σχεδόν δέν καταναλίσκουν ρεύμα και έπομένως δέν προκαλούν παρά ελάχιστην θερμότητα. Άλλο πλεονέκτημα τής νέας συσκευής είναι το ελάχιστον αυτής μέγεθος, δοθέντος ότι τα αντικαθιστώντα τας λυχνίας μικροσκοπικά στίγματα δύναται να τοποθετηθούν υπό οίανδήποτε διάταξιν επί ενός λεπτού και ελαχίστου μεγέθους δίσκου εκ σιλικόνης. Κατ' αυτών τον τρόπον, μία όμας τοιούτων στιγμάτων δύναται να συνδεθή δια λεπτοτάτων συρμάτων κατά διάφορα συστήματα και διαφόρους διατάξεις, ώστε να έκτελήται πάσα έργασία ρυθμίσεως ρεύματος, ως επί παραδείγματι η ένίσχυσις (amplifying) και η διαμόρφωσις (modulating).

Κατά την πρώτην πειραματικήν χρήςιν τής νέας αυτής έφευρέσεως,

τρεις μόνον δίσκοι, πάχους συνολικού ενός πεντηταλέπτου, έξετέλεσαν το έργον ηλεκτρονικής συσκευής κρυσταλλολυχνιών που είχε όγκον ενός κυβικού ποδός. Η νέα συσκευή άπεκλήθη «ήμιαγωγός κρυσταλλολυχνία έξ όξειδίου μετάλλου» (metal oxide semiconductor transistor), εκ των άρχικων δε των τεσσάρων αυτών Άγγλικών λέξεων, έλαβον ήδη το συντετμημένον όνομα μόνον, το όποιον είναι και λίαν χαρακτηριστικόν των άπειρών, πράγματι, δυνατοτήτων τής νέας αυτής μικροσκοπικής συσκευής εις τας ηλεκτρονικάς και τηλεπικοινωνιακάς γενικάς συσκευάς.

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΟΡΕΙΩΝ ΔΙΑΠΛΟΥ ΩΚΕΑΝΩΝ ΑΝΑΛΟΓΩΣ ΤΟΥ ΚΑΙΡΟΥ

Κατά την τελευταίαν σύνοδον του Βρετανικού Ίνστιτούτου Ναυσιπλοΐας, άνεκοινώθησαν τα άποτελέσματα των μελετών του πλοίαρχου A. Wepster τής Χόλαντ - Άμερικά και του δόκτορος G. Verhoegh τής Όλλανδικής Μετεωρολογικής Ύπηρεσίας, έν σχέσει με την σκοπιμότητα τής ρυθμίσεως τής πορείας των διαπλεόντων ώκεανούς πλοίων, αναλόγως των εκάστοτε καιρικών συνθηκών, βάσει σχετικών προβλέψεων των μετεωρολογικών ύπηρεσιών.

Ήδη η Όλλανδική Μετεωρολογική Ύπηρεσία, εύνοούσα πολύ την έν λόγω ιδέα, άνέθεσεν εις τριμελή έπιτροπήν ειδικών, όπως καταρτίζη ανά τρίμηνον χάρτας τής καταστάσεως τής θαλάσσης εις τον Βόρειον Άτλαντικό, επί των όποιων να χαράσσωνται αι ύποδεικνυόμεναι δι' εκαστον προορισμόν πλεύσεις, ώστε τα πλοία να άποφεύγουν τας περιοχάς ύψηλού κυματισμού.

Πειράματα επί διέτιαν ήδη διεξαγόμενα, δια πλοίων όμοίου τύπου, τινά των όποιων άφέθησαν όπως πλεύσουν επί τής συνήθους «συντομωτέρας» πλεύσεως, ένώ άλλα ώδηγήθησαν επί ειδικώς καθορισθέντος, βάσει των στοιχείων καταστάσεως θαλάσσης, πλου άπέδειξαν ότι δια τα προς δυσμάς πλέοντα πλοία έν χειμόνι, η εκ του «tonnage» αυτού προελθούσα οικονομία άνέρχεται εις το 3% του συνολικού χρόνου διάπλου. Είναι φυσικόν, έπομένως, η οικονομία αυτή να είναι μεγαλύτερα δια τον προς άνατολάς πλουν.

Άν και ο Βόρειος Άτλαντικός Ιδιαιτέρως εύνοει έν τοιούτον σχέδιον, έλπίζεται ότι η λειτουργία αναλόγου συστήματος εις όλας τας θαλάσσας θα άποδειχθή συμφέρουσα, διότι τα έξοδα των σχετικών ύπηρεσιών άποτελούν μικρόν μόνον ποσοστόν των οικονομιών που έπιτυγχάνονται εις χρόνον και καύσιμα πλοίων, ως και εις ζημίαις εκ κακοκαιρίας εις τα πλοία και τα φορτία των.



ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ ΥΠΟ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΟΡΤΙΣΙΝ Β&W ΜΗΧΑΝΑΙ ΔΗΖΕΛ

Τα μεγάλα, οικονομικής φύσεως, πλεονεκτήματα τής προώσεως δια μηχανών δηζελ δύναται τώρα να χρησιμοποιηθούν εις τα μεγαλύτερα προγραμματισμένα πετρελαιοφόρα...

Αι μηχαναί Β & W μεγάλης διαμέτρου κυλίνδρων, ύψηλής πίεσεως, υπό στροβιλοφόρτισιν, διατίθενται με συνεχείς ύπηρεσιακάς άποδόσεις μέχρις 25.000 ίππων ανά άξονα.

Αι μεγάλης διαμέτρου κυλίνδρων μηχαναί δηζελ Β & W έχουν συνεχή ύπηρεσιακήν άπόδοσι 2.100 ίππων, ανά κύλινδρον, εις τας 110 σ.κ.λ. και μέσην ένδεικτικήν πίεσιν 9.5 Kg/cm²

B&W

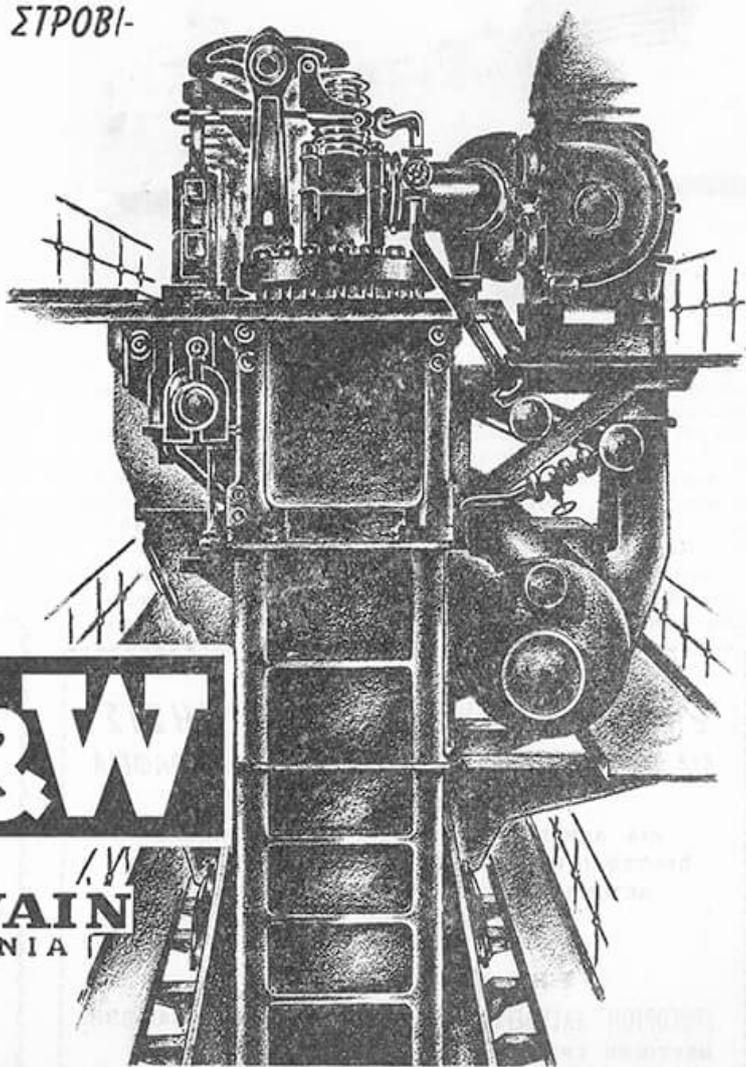
BURMEISTER & WAIN
ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ ΔΑΝΙΑ

Γενικός άντιπρόσωπος έν Ελλάδα:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.573 ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ





ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Η ΕΚΒΑΘΥΝΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Συνεχίζονται αι έργασια εκβαθύνσεως τής διώρυγος του Σουέζ. 'Από τὸ 1964 θὰ καταστή δυνατὸς ὁ διάπλους σκαφῶν με βύθισμα 38 πόδων, ἔναντι τῶν σημερινῶν διελεύσεων πλοίων με βύθισμα 37,5 πόδων. Διὰ τὴν τοιαύτην κατὰ ἤμισιν πόδα αὐξήσιν τοῦ βάθους τής διώρυγος, θὰ ἀπαιτηθῇ συνολικὴ δαπάνη 40 ἑκατομμυρίων λιρῶν Αἰγύπτου.

ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Παγκοσμίως πλέον ἀναγνωρίζεται ὡς ἐπιτυχία τής Αἰγυπτιακῆς κυβερνήσεως ἡ καλὴ, ἀποδοτικὴ καὶ ἐξυπηρετικὴ τής Ναυτιλίας διαχείρισις τής Διώρυγος Σουέζ. 'Απὸ τὰ διόδια ἡ Αἴγυπτος ἀπεκόμισε μετὰ τὴν ἔθνικοποίησιν 190 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας. Τὰ τέλη δὲν ὑψώθησαν. Τὸ προσωπικὸν τής Διώρυγος ἀποτιζέται ἀπὸ 6382 πρόσωπα, ἐκ τῶν ὁποίων 773 εἶναι ξένοι καὶ ἐξ αὐτῶν 573 Ἕλληνες.

Τὰ βάθος τής Διώρυγος ἀπὸ 34,6 πόδας τοῦ 1957 ἀνήλθεν εἰς 37 καὶ ἐντὸς τοῦ 1964 προβλέπεται νὰ φθάσῃ τοὺς 38 πόδας. Αἱ περαιτέρω εκβαθύνσεις θὰ φέρουν τὸ βύθισμα εἰς 42 πόδας. Διὰ τὴν αὐξήσιν κατὰ ἓνα μόνον πόδα ἐδαπανήθησαν 40 ἑκατομμύρια λιρῶν Αἰγυπτιακῶν. Σκάφη πετρελαιοφόρα χωρητικότητος 50 - 60.000 τόν. δυνατὸν νὰ διαπλέουν πλήρως ἔμφορτα τὴν Διώρυγα.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΠΡΟΒΑΔΙΣΜΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

'Οσαίκις πρόκειται νὰ τοποθετηθῶν παραγγελία διὰ τὴν κατασκευὴν γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων, οἱ Ἰάπωνες διεκδικοῦν τὴν ἐργασίαν ταύτην, προπορευόμενοι τῶν ναυπηγῶν τοῦ ὑπολοίπου Κόσμου. 'Απόδειξιν τούτου ἀποτελεῖ ἡ προσφάτως ἀναγγελθεῖσα κατασκευὴ δύο νέων ναυπηγικῶν κλινῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπισί, τοῦ Ναγκασάκι, εἰς τὰς ὁποίας θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ναυπήγησις πλοίων χωρητικότητος μέχρι 200.000 τόνων ἰ.ν. Τὸ ἔτι μάλλον ἀξιοσημεῖον ἐγκεῖται εἰς τὸ ὅτι ὁ ἀπαιτούμενος διὰ τὴν ναυπήγησιν χρόνος θὰ μειωθῇ σημαντικῶς, ὅταν αἱ δύο αὐταὶ δεξαμεναὶ συμπληρωθῶν. Λόγου χάριν, ἓνα δεξαμενόπλοιο τῶν 90.000 τόνων ἰ.ν. θὰ δύναται νὰ κατασκευασθῇ ἐντὸς πέντε μηνῶν, ἔναντι τῶν ἤδη ἀπαιτούμενων δέκα μηνῶν. 'Εξ ἄλλου, ἂν τὰ σκάφη τοῦ μεγέθους τῶν 200.000 τόνων ἰ.ν. ἀποδειχθῶν οἰκονομικὰ καὶ οἱ ἐφοπλιστὰὶ προχωρήσουν μελλοντικῶς εἰς τὴν κατασκευὴν των, οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ θὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ καρπωθῶν τῆς εὐκαιρίας. 'Εν τῷ μεταξύ, καθ' ὃν χρόνον ἡ πλειονότης τῶν ἀνὰ τὸν

Κόσμον ναυπηγείων καταβάλλει ἰσχυρὰς προσπάθειαις διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἐργασίας, τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα κατέχουν παραγγελίας δεξαμενοπλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 1.5 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ αἰτήσεις λαμβάνουν ἀπὸ πλείστας ὁσας χώρας, περιλαμβανόμενης καὶ τῆς Ρωσίας, διὰ τὴν σύναψιν νέων ναυπηγικῶν συμβολαίων.

Εἰς τὸ ἐρώτημα, ποῖοι εἶναι οἱ παράγοντες τῆς ἰαπωνικῆς ταύτης ἐπιτυχίας, ἐπιχειρεῖ νὰ δώσῃ τὴν ἀπάντησιν ἄρθρον δημοσιευθὲν πρό τινος εἰς τὸ μηνιαῖον δελτίον τῆς «Υπηρεσίας Τύπου Πετρελαίων». Κατὰ τὸ ἐν λόγω ἄρθρον, εἶναι ζήτημα, ἂν θὰ εὐρεθῇ ναυπηγείον ἐν τῷ Κόσμῳ δυνάμενον νὰ συναγωνισθῇ τοὺς Ἰάπωνας ναυπηγοὺς. Πρό δεκαετηρίου οἱ Ἰάπωνες προσέφερον τὴν χαμηλὴν τιμὴν τῶν 120 δολ. κατὰ τόνον διὰ δεξαμενόπλοιο τῶν 53.000 τόνων ἰ.ν. Τὸ σούπερ-τάκερ «Nisso Maru» 132.000 τόνων, ἐκόστισε 14 ἑκατομ. δολ., ἤτοι 107 δολ. περίπου κατὰ τόνον. Σήμερον, προσφέρονται τιμαὶ γύρω τῶν 90 δολαρίων κατὰ τόνον, προκειμένου νὰ ἐξασφαλίσωθιν ἑλληνικαὶ παραγγελίαι διὰ δεξαμενόπλοια τῶν 53.000 τόνων ἰ.ν. Διὰ τὰς περικοπὰς αὐτὰς τῶν προσφερομένων τιμῶν, ἐνεργῶς ἐνισχύονται παρὰ τοῦ κράτους των οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ, ἰδίαι ὅταν πρόκειται νὰ χορηγήσων μακροπρόθεσμοις πιστώσεσι.

Δὲν πρόκειται ὁμως μόνον περὶ τῶν χαμηλῶν τιμῶν. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οἱ Ἰάπωνες υιοθέτησαν ἀμέσως καὶ ταχύτατα κάθε τεχνικὴν ἐξέλιξιν — ὡς λ.χ. προκατασκευὰς, αὐτοματισμὸν, νέας μεθόδους συγκολλήσεως κ.λ.π. — ἣτις, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἀρτίαν ὀργάνωσιν καὶ τὸν συγχρονισμὸν ἐξοπλισμῶν τῶν ναυπηγείων των, διέτηρησε τὰς ἐπιχειρήσεις των ἐν πλήρει ἀπασχολήσει. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ ἐδόθη εἰς τὰς ἐκδηλωθείσας τάσεις, ὅσον ἀφορᾷ τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων, με ἀποτέλεσμα νὰ ἐξασφαλίσῃ ἡ βιομηχανία των τὸ μονοπώλιον τῆς κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων τῶν 100.000 τόνων ἰ.ν. καὶ ἄνω. 'Αποφασισμένοι οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ νὰ διατηρήσων τὴν ὑπεροχὴν των, ἐνδέχεται νὰ ὑπερβῶν τὰς ἰδίας αὐτῶν δυνατότητας. Ὑπῆρξαν στιγμαί, κατὰ τὰ ὀλίγα παρελθόντα ἔτη, καθ' ἃς τοῦτο ἦτο πιθανόν. Ἄς μὴ λησμονηθῇ, ὅτι οἱ Ἰάπωνες εἶναι λαὸς εὐέλικτος, ἓνα δὲ ἀπὸ τὰ πρόεχοντα γεγονότα τῶν τελευταίων ἐτῶν διὰ τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἀναφέρεται εἰς τὸ ὅτι οἱ Ἰάπωνες, μετὰ τὴν ἀντιμετώπισιν διετούς ὑφέσεως τῶν ἐργασιῶν των, ἐπέτυχον νὰ ἀνακτήσων καὶ διατηρήσων τὴν παραγωγικὴν των δραστηριότητα.

ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ Ο ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ

'Ο διευθυντῆς τῶν Ναυπηγείων Μιτσουί Ζόσεν κ. Γιαμασίτα ἀνεκοίωσε πρὸ ἡμερῶν, ὅτι ἡ ἐταιρία "Εσσο ἐξήτησε τὴν ὑποβολὴν σχεδίων διὰ δεξαμενόπλοιο τῶν 65.000 τόνων, πλήρως αὐτοματιζόμενον. Τὸ πληρωμὰ του θὰ εἶναι μειωμένον εἰς 16 μόνον ἄνδρας!

Τὰ Ναυπηγεῖα Μιτσουί εἶναι τὰ πρῶτα ἰαπωνικὰ, τὰ ἐφαρμόσαντα ἐπιτυχῶς τὸν αὐτοματισμὸν εἰς τὰ πλοία.

ΙΣΡΑΗΛ

Η ΓΡΑΜΜΗ ΑΓΚΩΝΟΣ — ΧΑΪΦΑΣ

Δεύτερον ὄχηματαγωγόν, ὅπερ θὰ ὀνομασθῇ «Νίλι», χωρητικότητος 8.000 τόνων, πρόκειται νὰ ἀποκτήσῃ ἡ ἐβραϊκὴ ἐταιρία «Σόμερβιν». Τὸ σχετικὸν συμβόλαιον διὰ τὴν κατασκευὴν του ὑπεγράφη πρό τινος ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Αουρόρα» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἐϊλάτ μεταξύ ἐκπροσώπου τῆς ἐταιρίας καὶ τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων Φαίρφελντ. Ἐνα ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος, τὸ «Μπίλου», κα-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΕΡΙΝΗ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "Δ Η Λ Ο Σ.,

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ἄραν 9
ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ἄραν 14
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΟΝ
— ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ.,

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ἄραν 12 ἐκ ΠΕΙΡΑΪΩΣ διὰ:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.
'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ἄραν 23 ἐξ ΑΓΚΩΝΟΣ διὰ:
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ., "ΚΑΝΑΡΗΣ., "ΚΑΡΑΪ-ΣΚΑΚΗΣ.,

'Εκ ΠΕΙΡΑΪΩΣ:

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ἄραν 10: διὰ ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ
'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ
ἄραν 13: διὰ ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18: διὰ ΧΙΟΝ ΜΥΤΙΑΗΝΝΗΝ.
» 18.30: διὰ ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ
ἄραν 13: διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18.30 διὰ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.

'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ
ἄραν 14: διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡΑΟΒΑΣΙ - ΣΑΜΟΝ
» 18: διὰ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΗΝΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορία: Ἀκτὴ Ποσειδῶνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἄπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

τασκευάζεται ήδη εις τὰ βελγικά ναυπηγεία καὶ θὰ παραδοθῆ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον. Τὰ δύο ταῦτα ὀχηματαγωγά προορίζονται διὰ τὴν ἑβδομαδιαίαν γραμμὴν Ἀγκῶνος — Χάϊφας, θὰ καλύπτουν εἰς τὴν ἀπόστασιν ἐντὸς 2½ ἡμερῶν. Ἐκαστον ἐξ αὐτῶν διαθέτει διημερίσματα διὰ 500 ἐπιβάτας μίας θέσεως, εἶναι δὲ ἐφοδιασμένον μὲ ἐγκαταστάσιν κλιματισμοῦ καὶ μὲ σταθερωτήρας.

ΚΑΙ ΕΝΑ ΙΠΤΑΜΕΝΟΝ

Μεταξὺ Ἰσραὴλ καὶ Κύπρου πρόκειται νὰ δρομολογηθῆ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Ἰουνίου ἓνα «ἰπτάμενον» σκάφος, νορβηγικῆς κατασκευῆς. Θὰ ἔχη μεταφορικὴν ἰκανότητα ἑκατὸν ἐπιβατῶν, θὰ ἀναπτύσσει ταχύτητα 37 μιλίων καὶ θὰ καλύπτῃ τὴν ἀπόστασιν Χάϊφας — Ἀμμοχώστου ἐντὸς τεσσάρων ὥρων. Πλοίαρχος καὶ μηχανικός θὰ εἶναι Νορβηγοί.

Η ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΓΡΑΜΜΑΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ "ΖΙΜ."

Ἡ «Ζίμ», ἥτις εἶναι ἡ μεγαλύτερα Ἰσραηλινὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἐώρτασε πρό τιος τὴν 10ην ἐπέτειον τῆς τακτικῆς δι' ἐπιβάτας ὑπηρεσίας τῆς μεταξὺ Χάϊφας καὶ Νέας Ὑόρκης. Ἰδρυθεῖσα τὸ 1945, περιορίσθη κατὰ τὰ πρῶτα τῆς θήματα εἰς ἐπιβατικὰς γραμμάς τῆς Μεσογείου, τὰ δὲ σκάφη τῆς μετέφερον κατὰ τὰ ἔτη 1948 — 50 χιλιάδας ὄλας μεταναστῶν ἐγκατασταμένων εἰς τὴν νεοπαγῆ ἐθνικὴν ἐστία. Τὸ 1952 ἡ «Ζίμ» ἠγόρασε τὴν ἀμερικανοἰσραηλινὴν γραμμὴν καὶ τὴν ἐταιρίαν Ντέτζεγκωφ, αἵτινες διεχειρίζοντο φορτηγὰ λάινερς εἰς γραμμάς πρὸς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας. Τὴν 29ην Ἀπριλίου 1953, τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἰερουσαλήμ» (πρῶν νορβηγικὸν «Μπέργκεφιορδ») ἐξῆλθεν ἀπὸ τὴν Μεσόγειον, ἐγκαινιάζον τὴν ἐπιβατικὴν γραμμὴν Χάϊφας — Νέας Ὑόρκης. Ἡ κίνησις τῆς ἐν λόγω γραμμῆς κατὰ τὴν δεκαετίαν 1953 — 62 ἀνήλθεν ἀπὸ τρία κυκλικὰ ταξίδια, τοῦ 1953, μὲ 3.879 ἐπιβάτας

εἰς 20 κυκλικὰ ταξίδια τὸ 1962, μὲ 11.800 ἐπιβάτας. Μέχρι σήμερον τὰ λάινερς τῆς «Ζίμ» ἔχουν διακινήσει εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ 87.121 ἐπιβάτας. Οἱ περισσότεροι τούτων ἐταξίδευσαν μὲ τὸ λάινερ «Israel» 9.853 τόνων γκρός, ὅπερ ἀντικατέστησε τὸ 1955 τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἰερουσαλήμ» καὶ τὸ ἀδελφὸν τοῦ πρώτου λάινερ «Zion» 9.855 τ. γκρός, ὅπερ εἰσήλθεν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐν ἔτος βραδύτερον. Τὸ 1957 παρελήφθη καὶ τὸ νεότευκτον «Jerusalem» 9.920 τόν. γκρός, διατεθὲν εἰς τουριστικὰ ταξίδια.

Ὅταν οἱ ἀρμόδιοι τῆς ἐταιρίας «Ζίμ» διαπίστωσαν ὅτι τὰ σκάφη τῶν ἐταξίδευσαν καλύπτοντα τὰ 89% — κατὰ μέσον ὄρον — τῶν θέσεων τῶν, παρήγγειλαν εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεία τὸ ὑπερωκεάνιον «Shalom» 23.000 τ. γκρός καὶ μεταφορικῆς ἰκανότητος 1.100 ἐπιβατῶν, ὅπερ θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πρὸς τὴν Νέαν Ὑόρκην ἐβραϊκῆς γραμμῆς τὸν Μάρτιον τοῦ 1964. Ὁ στόλος τῆς «Ζίμ» περιλαμβάνει πέντε ἐπιβατηγὰ σκάφη, ἀπασχολούμενα εἰς γραμμάς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ τῆς Μεσογείου καὶ εἰς ταξίδια ἀναφυκτικῆς πρὸς τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν καὶ 42 φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου καὶ δεξαμενόπλοια, ἐκτελοῦντα μεταφορὰς ἀνά τὸν Κόσμον. Ἐπὶ πλέον ἔχει ἕτερα 18 σκάφη ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγέλιαν.

Ἀπὸ τινος ἡ «Ζίμ» ἐπεξέτεινε τὰς ὑπηρεσίας τῆς ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν διὰ φορτία, ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδά πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἄνω Ἀνατολήν. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Ἀπριλίου, ἡ «Ζίμ» Πασίφικ Στάρ Λάιν» ἐπέκρινε τὴν γραμμὴν τῆς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, τὸ Χόγκ Κόγκ, τὴν Νότιον Κορέαν, τὰς Φιλιππίνας καὶ τὴν Φορμόζαν, μὲ δύο κατὰ μῆνα δρομολόγια. Ἐπιπροσθέτως νέα μηνιαία γραμμὴ συνεστήθη διὰ φορτία πρὸς τὴν ἰδίαν ὡς ἄνω κατεύθυνσιν, ἀλλὰ μὲ ἀφετηρίαν τὸν Καναδῶν.

Αἱ πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Ἰσραὴλ γραμμαὶ τῆς «Ζίμ», ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς, λειτουργοῦν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχοντος ἔτους, μὲ ἠυξημένον ἀριθμὸν δρομολογίων. Τὰ σκάφη τῆς φορτῶν ἀνά τρεῖς σχεδὸν ἑβδομάδας εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου, τοῦ Νοτίου Ἀτλαντικοῦ καὶ Βορείου τοῦ Χάττερρας διὰ Βαρκελώνην, Γένοβαν, Πειραιᾶ, Χάϊφας, Τέλ - Ἀβίβ καὶ ἄλλους λιμένας. Σημειωτέον, ὅτι ἡ γραμμὴ αὕτη εἶναι ἐπιπρόσθετος τῆς εἰδικῆς ὑπηρεσίας φορτίου καὶ ἐπιβατῶν ἀπὸ Νέας Ὑόρκης διὰ Πειραιᾶ, Χάϊφας καὶ Τέλ - Ἀβίβ.

Ἡ γραμμὴ Βορείου Εἰρηνικοῦ — Ἄνω Ἀνατολῆς, μὲ ἀφετηρίαν τὴν Χάϊφαν, ἐγκαινιάζεται κατ' αὐτὰς μὲ τὸ νεότευκτον δηζελοκίνητον κάρκο - λάινερ «Χάιλαντ» 14.000 τόνων d.w., ὅπερ ἐξετέλεσεν ἤδη τὸ παρθετικὸν τοῦ ταξιδίου διὰ Μόντρεαλ καὶ Νέαν Ὑόρκην Ἐκ Νέας Ὑόρκης τὸ «Χάιλαντ» θὰ κατευθυνθῆ εἰς Ἄνω Ἀνατολήν μὲ προσεγγίσεις εἰς Γιοκοχάμαν, Κόμπτε, Πουσάν, Μανίλλαν καὶ Φορμόζαν. Θὰ ἀκολουθήσῃ εἰς τὴν ἰδίαν γραμμὴν τὸ δηζελοκίνητον «Ἀμπάλ» 15.000 τόνων d.w.

Τέλος, ἡ «Ζίμ» ἀνέλαβεν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου, δι' ἑβδόμην φοράν, τὴν ἐποχικὴν δρομολόγησιν φορτηγῶν γραμμῆς ἐκ Μεσογείου πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας. Τὸ μότορσιπ «Νταγκάν» ἀπέπλευσε τὴν 28ην Μαρτίου ἐκ Χάϊφας καὶ ἐφθασε τὴν 22αν Ἀπριλίου εἰς Μόντρεαλ καὶ τὴν 30ην Ἀπριλίου εἰς Σικάγον. Διὰ τὴν γραμμὴν τῆς πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας κατασκευάζει ἤδη ἡ «Ζίμ» εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεία τέσσαρα δηζελοκίνητα φορτηγὰ τῶν 7.500 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὁποίων τὸ πρῶτον ἔχει προγραμματισθῆ νὰ ἐκτελέσῃ τὸ παρθετικὸν τοῦ ταξιδίου περὶ τὰ μέσα τοῦ προσεχοῦς θέρους.

ΙΤΑΛΙΑ

ΠΡΟΠΟΡΕΥΕΤΑΙ ΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ἸΑΙ-ΝΕΡΣ.

Προκειμένου νὰ ἀσχοληθῆ τις μὲ τὴν δραστηριότητα τῆς ναυπηγήσεως μεγάλων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων, προωρισμένων νὰ ἐξυπηρετήσουν τακτικὰς γραμμάς, εἶναι δύσκολον νὰ μὴ ὁμολογήσῃ, ὅτι τὸ κέντρον τῆς σκηνῆς κατέχει σήμερον ἡ Ἰταλία. Πράγματι, εἰς οὐδεμίαν ἄλλην χώραν σημειοῦται παρόμοιος ὄγκος ἐργασίας διὰ τὴν ἰδιαιτέραν ταύτην κατηγορίαν χωρητικότητος. Ἡ ἐν προκειμένῳ κυριαρχία τῆς Ἰταλίας κατέστη ἐμφανῆς, ὅταν πρὸ ἡμερῶν ἀπέπλευσεν ἐκ Γένοβας διὰ τὸ παρθετικὸν τοῦ πρὸς τὴν Αὐστραλίαν ταξιδίου τὸ πολυτελὲς λάινερ «Γαλιλαῖος Γαλιλέι» τῶν 28.000 τόνων, εἰς τὸ ὅποιον συντόμως θὰ προστεθῆ καὶ τὸ συμπληρούμενον εἰς τὰ ναυπηγεία λάινερ «Γουλιέλμος Μαρκόνι». Ὅταν ἀμφότερα θὰ εὐρίσκωνται ἐν ὑπηρεσίᾳ, τότε ἡ πλοιο-

ΓΕΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

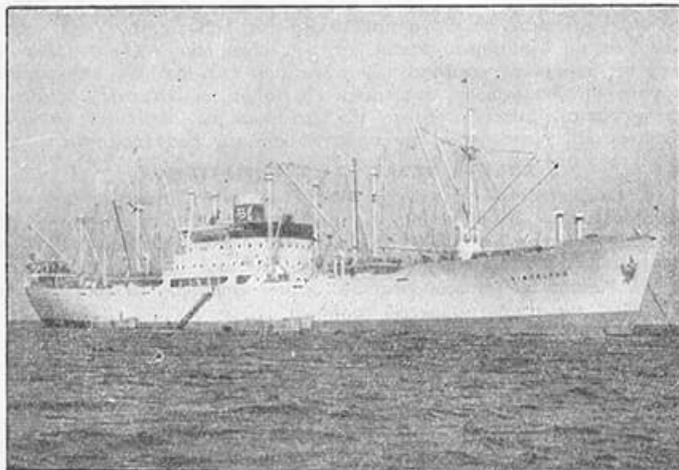
Α. ΚΟΤΤΕΑ - Δ. ΜΙΛΑΤΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 69

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Φέρομεν εἰς γνῶσιν τῶν Μηχανικῶν Ε.Ν. ὅτι τὰ Φροντιστήριά μας ἐσημείωσαν ἐπιτυχίαν 100% κατὰ τὰς ἐξετάσεις τῆς περιόδου Δεκεμβρίου 1962.

Αἱ ἐγγραφαὶ καὶ τὰ μαθήματα τῶν Γ' Μηχανικῶν Ἀτμοῦ καὶ ΜΕΚ διὰ τὰς ἐξετάσεις τοῦ Αὐγούστου ἤρχισαν.



SOI

*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

κτήτρια εταιρία «Λούδ Τριστίνο», προτίθεται να μεταφέρει τα ήδη εξυπηρετούμενα την γραμμήν Αυστραλίας υπερωκεανία της «Αουστράλια», «Νεποτούνια» και «Όσεάνια» εις την γραμμήν της Νοτίου Αμερικής, εν συνεργασία με την εταιρίαν «Ιτάλια». Έκαστον των δύο νέων σκαφών δύναται να μεταφέρει 154 επιβάτας πρώτης θέσεως και 1.514 τουριστικής, ή δε συνδεδεασμένη μεταφορική δυναμικότης των υπερβαίνει την δυναμικότητα των άποσυρομένων εκ της γραμμής Αυστραλίας τριών λαίνας.

Το «Γαλιλαίος Γαλιλέι» και το «Γουλιέλμος Μαρκόνη» είναι άναμφισβητήτως, τα μεγαλύτερα εκ των ναυπηγηθέντων υπό των Ιταλών σκάφη κατά την μεταπολεμικήν περίοδον. Ήδη, τελούν υπό συμπλήρωσιν δύο έτερα και μεγαλύτερα, το «Μιχελάντζελο» (καβελκυσθέν τον παρελθόντα Σεπτέμβριον) και το «Ραφαέλλο» (καβελκυσθέν τον Μάρτιον τρ. έτους), των 45.000 τόνων έκαστον. Αμφότερα άνήκουν εις τον Όμιλον «Ιτάλια», προορίζονται διά την γραμμήν Μεσογείου — Βορείου Ατλαντικού και λέγεται, ότι εκόστισαν 100 εκατομμύρια δολλαρίων. Όταν θα εισέλθουν εις την υπηρεσίαν, ο συναγωνισμός εις την γραμμήν του Βορ. Ατλαντικού προβλέπεται, ότι θα ένταθη, διότι τα δύο αυτά σκάφη θα προσελκύσουν έργασίαν, άνάλωμασι των λάινας έτέρων χωρών, άτινα διατηρούν τακτικήν υπηρεσίαν προς την ίδίαν κατεύθυνσιν.

Το δέβαιον, πάντως, είναι, ότι αι ένδιαφερόμεναι Ιταλικαί εταιρίαί, δέν θα ήσαν ποτέ εις θέσιν να εφαρμόσουν προγράμματα ναυπηγήσεως μεγάλων και πολυτελών υπερωκεανίων, άν δέν έτύγχανον της κρατικής βοηθείας. Η Ιταλική κυβέρνησις, προβαίνουσα εις την ένίσχυσιν της ναυπηγήσεως των, άποβλέπει παραλλήλως και εις την ανάγκην να διατηρήση έν ενεργεία την ναυπηγικήν βιομηχανίαν της χώρας. Θεωρεί ή κυβέρνησις τον δεσμόν ναυτιλίας και ναυπηγείων, ως συνδεδεασμένην επίχειρησιν και φρονεί, ότι τούτο άποτελεί την λύσιν ενός δυσκόλου προβλήματος, δυναμένου να άποδώσει, όχι μόνον γόητρον, αλλά και κέρδη.

ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΦΟΠΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΔΡΑΝΕΙΑΣ

Άνυσοχούντες οι Άγγλοι διά την σημειουμένην υποχώρησιν της δραστηριότητος του βρετανικού πλοίου και την μείωσιν της συμμετοχής του εις την παγκόσμιον ναυτιλιακήν κίνησιν δέν έπαισαν να έρευνούν τους λόγους της τοιαύτης πτώσεως και να άναζητούν τρόπους άποτροπής της περαιτέρω υποχωρήσεως και άνακτήσεως της προτέρας αυτών ίκανοποιητικής θέσεως. Ούτω ο γενικός γραμματεύς της Ένωσεως Άξιωματικών Ε.Ν. κ. Τέναντ, όμιλών τελευταίως προς την γενικήν συνέλευσιν της οργανώσεώς του, έτόνισε μεταξύ άλλων και τα εξής: «Άς είμεθα ειλικρινείς. Πολλά προβλήματα άπασχολούν, όχι μόνον τους Άγγλους, αλλά και τους ξένους έφοπλιστάς τους εκ παραδόσεως άναγωνιστάς μας. Ένωσά τους Νορβηγούς και τους Έλληνας. Αι μικραί χωραί των με τον περιορισμένον πληθυσμόν δέν έχουν κανένα εκ των οι-

κονομικών πλεονεκτημάτων και, άσφαλώς, ούτε και την εις έμπορικάς συναλλαγάς δύναμιν της Μεγάλης Βρετανίας. Δι' αυτό άκριβώς και διερωτώμαι έκάστοτε, μήπως ύφίστανται τάσεις να τινίζονται εις υπερβολικών βαθμόν αι δυσχέρειαί της βρετανικής ναυτιλίας, χάριν δικαιολογίας, προς συγκάλυψιν θλιβεράς τινος πραγματικότητος.

»Όργανούνται, άρά γε, οι Βρεταννοί έφοπλισταί και ίδίαι οι της ναυτιλίας των τράμπς κατά τοιούτον τρόπον, ώστε να έπωφεληθούν των ευκαιριών του μέλλοντος; Άφήνοντας κατά μέρος τας μεγάλας εταιρίας δεξαμενοπλοίων, αι όποιαί διαχειρίζονται και, ως έλπίζω, θα συνεχίσουν διαχειριζόμεναι μεγάλους στόλους τάνκερς, άς ίδωμεν τί έγένητο εις το Ήνωμένον Βασίλειον. Μεταξύ των έτών 1939 και 1960 αι εισαγωγαί πετρελαίων ηξήθησαν κατά 350%, ένώ ο στόλος των δεξαμενοπλοίων ηξήθη μόνον κατά 130%. Η Άγγλία καταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων έν τώ Κόσμω καταναλωτών πετρελαίων και εύλόγως πάς τις θα έσκέπτετο, ότι ίσχυρά θα ήτο και ή συμμετοχή της σημαίας της εις τας μεταφοράς. Άντ' αυτού, διαπιστώνομεν το δυσάρεστον γεγονός, ότι τα 2/3 των εις πετρέλαια βρετανικών εισαγωγών μεταφέρονται διά ξένων πλοίων. Οι επί των φορτίων τούτων ναυλοί καταβάλλονται εις λίρας στερλίναις και δεδομένου, ότι ή στερλίνα είναι μετατρέψιμος, ή διαρροή συναλλάγματος προς το έξωτερικόν είναι, κατ' ανάγκην, σημαντική.

Άκολούθως ο όμιλητής άνέφερεν, ότι προέβη έσχάτως εις έλεγχον των ναυλώσεων μεγάλης εταιρίας πετρελαίων διά περίοδον μηνών τινών και εξέπληξη διαπιστώσας, ότι τα 90% των έν λόγω ναυλώσεων άφείρων πλοία υπό ξένην σημαίαν. Ο μοναδικός λόγος άπασχολήσεως των ξένων πλοίων ήτο ή έλλειψις διαθεσίμου βρετανικής χωρητικότητος. Εις την πραγματικότητα, πολύ όλίγα υπό βρετανικήν σημαίαν σκάφη διεξεδίκουν πάρα πολλά φορτία πετρελαίου. Καί το γεγονός τούτο, δέν ήτο πολύ ένθαρρυντικόν.

Η γενική είκων — κατά τον κ. Τέναντ — παρουσιάζεται θλιβερά, όταν τις παρατηρήση τας παραγγελίας διά νέα δεξαμενόπλοια. Ένωσ το έ πενταμήνου πρό της 1ης Μαρτίου έ.έ. επί συνόλου παραγγελιών δι' 6.000.000 τόνων d.w., με δικαίωμα έπιλοής δι' έτέρας 750.000 τόνων, αι μοναδικαί βρετανικαί παραγγελιαί συνίστανται εις δύο δεξαμενόπλοια των 50.000 τόνων. Ο μέγας όγκος των παραγγελιών έδόθη από τους κ.κ. Όνάσην, Νιάοχον, Μόλλερ, Γουλανδρήν και την Ταιντγουώτερ. Νομίζω — συνέχισεν ο όμιλητής — ότι είναι δύσκολον να δεχθή τις, όταν έχη πρό όφθαλμών τα έπιτεύγματα του παρελθόντος, ότι ή αίσιοδοξία των ξένων αυτών πλοιοκτητών δέν εύσταθεί. Είναι ούτοι ώργανωμένοι διά τας ανάγκας του μέλλοντος, έχοντες εις την διάθεσίν των πλοία καταλλήλου χωρητικότητος και ταχύτητος.

Έξαιρέσει των μεγάλων εταιριών πετρελαίων, οι Βρεταννοί πλοιοκτήται, κατά την γνώμην του κ. Τέναντ, έχασαν την εύκαιρίαν των δεξαμενοπλοίων, πρώτον κατά την δεκαετίαν την άρξαμένην από του τέλους του 1940 και έπειτα κατά την από του 1950 άρξαμένην δεκαετίαν. Καί κατέληξεν: «Έχοντες ύπ' όψιν τας προβλέψεις περί αύξήσεως της

ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

46 SOUTH STREET NEW YORK 5, N. Y.

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (3-1072)

WINCHES, WINDLASSES
and RENEWAL PARTS for:

AMERICAN ENGINEERING CO.
AMERICAN HOIST & DERRICK CO
HYDE WINDLASS COMPANY
EMERSON - WALKER
HUNT TOOL COMPANY
HEAPS WATEROUS, LTD
ALSO COMPRESSOR PARTS

ST. LAWRENCE SEAWAY and

PANAMA CANAL

APPROVED

FAIRLEADS

TAYLOR,

PALLISTER

ENGLAND

PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID
FOR MAIN ENGINES
AND ALL AUXILIARIES
LOCKWOOD & CARLISLE
DOUBLE SEAL RINGS
MICARTA LIQUID RINGS

ENGINES and PARTS

DE LAVAL STEAM TURBINE
DIESEL AND TURBINE ENGINES
GENERATOR AND FAN ENGINES
BALDWIN-LIMA-HAMILTON
WHITIN
TROY-ENGBERG
BABCOCK (CANADIAN)

BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT BOILER TUBES FINNED TUBES STUDDED TUBES ECONOMIZER ELEMENTS BURNER PARTS
GAUGE GLASSES SOOT BLOWER ELEMENTS

HEAT EXCHANGE

CONDENSERS DISTILLERS EVAPORATORS WATER BOXES COOLERS CONDENSER TUBES HEATING COILS EVAPORATOR COILS

PUMPS and PARTS

FOR DEAN DEMING INGERSOLL-RAND K. S. B. (GERMAN) MORRIS NATIONAL TRANSIT WARREN WESTCO WORTHINGTON

MANILA AND WIRE ROPES FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS.

καταναλώσεως πετρελαίων, θα χάσωμεν, άρα γε, και πάλιν τα δεξαμενόπλοια δια την δεκαετιάν την άρξαμένη από του τέλους του 1960; Οί ανταγωνιστάι των Βρετανών είναι μάλλον δέδαιον, ότι θα έχουν εις την διάθεσίν των τα κατάλληλα σκάφη προς αντιμετώπισιν των μελλοντικών αναγκών.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΩΡΙΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Όξύνεται ή ναυπηγική κρίσις. Τα Ναυπηγεία Τζών Μπράουν του Κλάυδ, τα μεγαλύτερα άγγλικά, δέν έχουν πλέον υπό παραγγελίαν, μετά την καθέλκυσιν ενός τάνκερ 70 χιλ. τόν., παρά έν και μόνον πετρελαιοφόρον τών 60 χιλ. τόν.

Τα Ναυπηγεία Τζών Λούις του Άμπερτην, ειδικευμένα δια την κατασκευήν άλιευτικών, εύρίσκονται εις την αυτήν κατάστασιν.

Τα Ναυπηγεία, τούναντιον, Χάρλαντ και Βούλφ ειχόν εις τας άρχάς του έτους ένδεκα σκάφη υπό παραγγελίαν, 217.000 τόν. γκρός. Θα πρέπει όμως να υποβιάσουν το κόστος της παραγωγής των, ίνα καταστούν συναγωνιστικότερα.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ

Από έλλειψιν παραγγελιών υποφέρουν και τα νορβηγικά ναυπηγεία. Προς τα ξένα στρέφεται το ενδιαφέρον των έφοπλιστών δια τα ναυπηγικά των προγράμματα, τα σουηδικά, τα γαλλικά, τα γερμανικά και τελευταίως τα Ιαπωνικά, λόγω των χαμηλών τιμών των τελευταίων.

Και ή κυβέρνησις αντιμετώπιζει ήδη την ανάγκην της έπιβολής περιορισμών εις την προς τα ξένα ναυπηγεία προτίμησιν των Νορβηγών έφοπλιστών. Εις σχετικήν δήλωσιν προέβη ήδη ο Νορβηγός πρωθυπουργός. Σημειωτέον, ότι έντός μηνός (τον Φεβρουάριον και τας άρχάς Μαρτίου) οί Νορβηγοί έφοπλιστάι συνήψαν εις το έξωτερικόν ναυπηγικά συμβόλαια δια δεξαμενόπλοια 800.000 τόν. δ.ν. και φορτηγά 250.000 τόν. δ.ν.

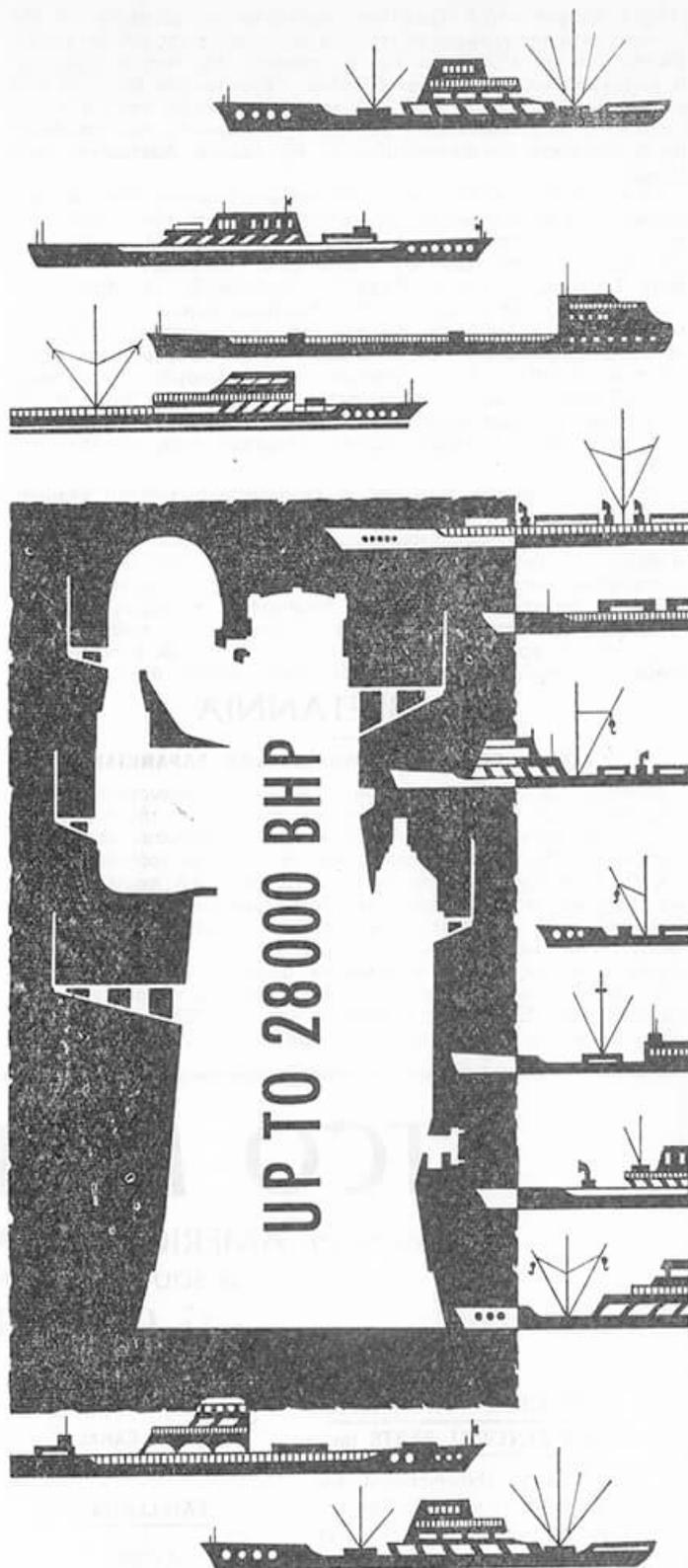
ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΑΘΡΟΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Η Σοβιετική Ένωσις έπραγματοποίησε και νέον δήμα προς την κατεύθυνσιν του σχεδίου της, όπερ άποβλέπει να αναδιβάση τον έμπορικόν της στόλον κατά το 1980 εις μίαν δύναμιν 27.000.000 τόνων δ.ν. Ναυτιλιακάι πηγαί άπεκάλυψαν, ότι έτοποθετήθη εις τα σουηδικά ναυπηγεία μία σοβιετική παραγγελία δια 10 μεγάλα δηζελοκίνητα πλοία - ψυγεία, συνολικής άξιας 50 εκατομμυρίων δολλαρίων. Τα ναυπηγεία του Γκοταβέργκεν θα κατασκευάσουν 6 σκάφη τών 7.800 τόν. δ.ν. έκαστον και τα ναυπηγεία Λιντχόλμεν 4 τών 8.000 τόνων δ.ν., με παράδοσιν το 1964 και 1965. Πρόκειται περί πλοίων συγκεντρώσεως του άλιεύματος από τους σοβιετικούς άλιευτικούς στολίτσους. Έκαστον των δέκα σκαφών θα έχη ψυκτικόν χώρον 450.000 κυβικών ποδών.

Η σοβιετική αυτή παραγγελία άκολουθεί έτέραν και μεγαλύτεραν, δοξείσαν το παρελθόν έτος εις φινλανδικόν ναυπηγείον. Άνεφέρετο αυτή εις 9 δηζελοκίνητα φορτηγά σκάφη τών 12.000 τόνων έκαστον, με παράδοσιν κατά τα δύο προσεχή έτη. Άς σημειωθή, ότι το αυτό ναυπηγείον έκτελει και προγενεστέραν ρωσικήν παραγγελίαν δι' έτερα 9 δηζελοκίνητα φορτηγά, εκ των όποιων το τελευταίον παραδίδεται εις την Σοβιετικήν Ένωσιν έντός του τρέχοντος έτους. Ήδη, ή Σουηδία έρχεται μεταξύ των πρώτων εις την προμήθειαν έμπορικόν πλοίων δια την Ρωσίαν. Όσον άφορά τα φινλανδικά ναυπηγεία, άπασχολούνται ήδη με την κατασκευήν 30 φορτηγών, συνολικής χωρητικότης 250.000 τόνων, δια σοβιετικόν λογαριασμόν, τα δε μεγέθη των κυμαίνονται μεταξύ 2.400 έως 12.200 τόνων δ.ν. έκαστον. Πρόσθετοι παραγγελίαι εις τα φινλανδικά ναυπηγεία περιλαμβάνουν 19 δεξαμενόπλοια τών 5.000 τόνων έκαστον, 2 καλωδιοφόρα τών 6.000 τόνων και 6 μικτά τών 5.100 τόνων έκαστον. Το σύνολον της έργασίας καλύπτει χωρητικότητα 400.000 τόνων, ως έγγιστα και θέτει την Φινλανδίαν εις την δευτέραν θέσιν προμηθευτριας πλοίων δια την Ρωσίαν.

Προκειμένου περί άκεανοπόρων σκαφών, διατηρεί εισέτι ή Ιαπωνία την πρώτην θέσιν προμηθείας τονάζ, κατόπιν της δοθείσης τον παρελθόντα Σεπτέμβριον ρωσικής παραγγελίας δια σκάφη συνολικής άξιας 96 εκατομμυρίων δολλαρίων. Έτεροι προμηθευτάι πλοίων δια την Ρωσίαν είναι ή Γιουγκοσλαυία, ή Ιταλία, ή Άνατολική Γερμανία, ή Δυτική Γερμανία και ή Δανία.



NOW DIESEL PROPULSION
EVEN FOR
GIANT TANKERS

M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NURNBERG AG · WERK AUGSBURG

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.

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΙΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΟΥΡΗΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑΙΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΑΙΣ

Ναυτιλιακαί Ειδήσεις

ΥΨΩΣΑΝ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Υπεβλήθησαν αιτήσεις διαγραφής από το ελληνικόν νηολόγιον, προς ύψωσιν της λιβεριανής σημαίας, δια τὰ φορηγὰ «Άσπις», «Μιχαήλ Γ.», «Σαμοθράκη», «Τρίκερι» και «Φάνμαρ» και δια τὰ δεξαμενόπλοια «Διώνη», «Ευγενία», «Νόστος» και «Φοίνιξ», ήτοι 9 σκαφών, συνολικής χωρητικότητας 81.994 τόν. γκρός.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αιτήσεις δια τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἑλληνικόν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Σισούλα» φορηγόν (πρῶν λιβανικόν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 4.499 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1940, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Φρίξον Θεοδωρίδην.

2. «Χερμάνος» φορηγόν (πρῶν ἀγγλικόν «Gowrie», νεοαγορασθὲν) 1876 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Άλτζέο» (τῶν κ.κ. ἀδ. Βλάσση).

ΔΙΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαΐου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Νεβάδα II», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.176, ἀπὸ 1 Ἀπριλίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν Γενικῶν Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων (Πρωτοπαπάς), «Μπέρμπερα», ὑπὸ σημαίαν Σομαλίας, τόνων γκρός 499, ἀπὸ 10 Ἀπριλίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Ζησπούλου, «Σαλαμάνια», λιβεριανόν, τόνων γκρός 2.780, ἀπὸ 1 Ἀπριλίου 1962, ἀναδρομικῶς και «Δέσποινα Κ.», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 7.154, ἀπὸ 27 Ἰανουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Ἰωάν. Παράσχου.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικόν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἠσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Μαριχώρα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 5.147, «Μαριδίκι», λιβεριανόν, τόνων γκρός 5.110, «Μαριλίνα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.212, «Μαριασμί», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.202, «Μαριτύχη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.232, «Μαριμπλάνκα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.279, «Ἀντώνιος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.244, «Μπρόδερ Τζώρτζ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.303 και «Άγγελική II», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.261, καθ' ὅσον κατηγγέθη ἡ σύμβασις αὐτῶν ὑπὸ τοῦ ἐκπροσώπου τῶν, «Ἐλλησποντος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.189, «Ἀμέλια», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.758, «Ἄϊολος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.002, «Χίος Πάιουηρ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.474 και «Δημοσθένης Δ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.200, ὡς πωληθέντα εἰς ἄλλοδαπούς, «Εἰρήνης Μπλέσσιγκ», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 5.452 και «Ἄριστος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.245, ὡς ὑψώσαντα τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, «Ντέρνα», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός

996, ὡς βυθισθὲν, «Γιουρπηάν Τρέιντερ», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.207, ὡς πωληθὲν εἰς ἄλλοδαπούς.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἄνω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὁποίων τὰ πληρωματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 553, τόνων γκρός 5.358.218.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Ἐθρῶσι αἱ ἀγοραὶ λίμπερτυς και ἄλλων παρηλίκων σκαφῶν, δηζελοκινήτων ὄμων. Ἀντιμήθησαν αἱ ἀξίαι τῶν. Διάφορος λ.χ. ἡ τιμὴ τῶν νηολογημένων εἰς τὸν Λίβανον λίμπερτυς, τῶν ἑλληνικῶν και τῶν ἐλεγχομένων (restricted) λιβεριανῶν. Κατὰ πέντε, τὸ ὀλιγώτερον, χιλιάδας λιρῶν εἶναι ἀκριβώτερα τὰ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου — γύρω τῶν 55 χιλ. λιρῶν, με ἰσχύουσιν τὴν ἐπιθεώρησιν. Εὐθηνώτερα τὰ ἑλληνικὰ (50 χιλ. λιρῶν) και κατὰ πολὺ εὐθηνώτερα τὰ «ρεστρίκτεντ», γύρω τῶν 100 χιλ. δολλαρίων. Οἱ πωληταὶ ἀπρόθυμοι.

Λέγεται, ὅτι ἀνατίμησις μεγαλυτέρα ἐσημειώθη τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ 15θήμερου. Δὲν διεπιστώθη διὰ πράξεώς τινας. Ὅπως δὲ ποτε αἱ διαφοραὶ εἰς τὰς τιμὰς ὑποδεικνύουν τὴν κατάστασιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἑλληνικῶν και τῶν νηολογημένων εἰς τὴν Βηρυττόν. Εὐέλτικος και εὐθηνώτερος εἶναι ἡ διαχείρισις τῶν δευτέρων. Τῆς ἑλληνικῆς ἀπαγορευτικῆς.

Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν φορηγόν «Πανδώρα» (πρῶν λίμπερτυ-τάνκερ, μετατραπὲν τὸ 1957 διὰ ξηρὸν φορτίον) 7.280 τόν. γκρός, 10.457 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Ἰόρκης ἀντὶ τιμῆς 282.500 δολλαρίων.

— Τὸ νορβηγικόν μότορσιπ «Sivite» 5.047 τόν. γκρός, 9.200 τόνων d.w. (με 564.330 κ.π. διὰ σιτηρὰ) και ναυπηγήσεως 1939, ἠγοράσθη παρὰ τοῦ Οἴκου Ἰ. Λιβανοῦ ἀντὶ τιμῆς 42.500 λιρῶν. Περισσότερα λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δηζελοκίνητον φορηγόν «Caracas» 5.617 τόν. γκρός, 9.450 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1949, με σερβέτῳ τοῦ 1959, ἠγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Ἡλία Πατέρα και Παν. Λαιμοῦ ἀντὶ τιμῆς 77.500 λιρῶν.

— Τὸ γαλλικόν φορηγόν «Saint Vincent» 2.996 τόν. γκρός, 5.230 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1946, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς και παραληφθὲν ἤδη εἰς γαλλικόν λιμένα μετωνομάσθη «Nikos».

— Τὸ ὀλλανδικόν φορηγόν «Tambo» 5.340 τόν. γκρός, 8.875 τόνων d.w., ναυπηγήσεως 1947 και σερβέτῳ Ἰουνίου 1961, ἠγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μαύρου ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν, με παραλαβὴν τὸν προσεχῆ Ἰούλιον ἢ Αὐγούστον.

— Παρὰ τοῦ κ. Φραγκίστα ἠγοράσθη τὸ ἰταλικόν λίμπερτυ «Maria Lauretana» 7.189 τόν. γκρός, 10.847 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, με σερβέτῳ Δεκεμβρίου 1960, ἀντὶ τιμῆς 47.250 λιρῶν. Θὰ παραληφθῆ ἐντὸς τοῦ Ἰουνίου.

— Τὸ ἀγγλικόν φορηγόν «Homerange» 5.171 τόν. γκρός, 9.745 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1939 με σερβέτῳ λήξαν, ἠγοράσθη ἀπὸ τὸν Ὁμίλον Ἰ. Λιβανοῦ ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 50 ἕως 55 χιλ. λιρῶν.

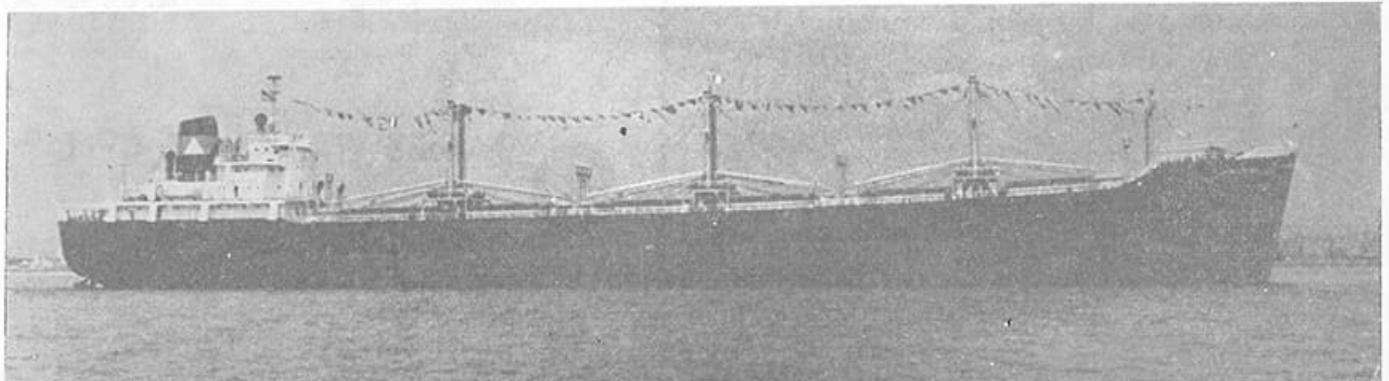
— Παρ' Ἑλλήνων ἐπίσης ἠγοράσθη τὸ μικρὸν γερμανικόν φορηγόν «Margrethe Reekmann» 499 τόν. γκρός, 903 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1950, ἀντὶ τιμῆς 46.000 λιρῶν, με παραλαβὴν εἰς γερμανικόν λιμένα, Ἰούνιον.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορηγόν μας «Μενιτές» 7198 τ. γκρός, 10.875 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1945, με σερβέτῳ τοῦ Ἰανουαρίου 1961, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ τιμῆς 45 χιλιάδων λιρῶν.

— Τὰ ἀργοῦντα ἀπὸ τοῦ 1959 εἰς Βαλτιμόρην και Μόμπιλ λίμπερτυς «Ἄνδρος Σιταντέλ» (λιβ.) 7242 τ. γκρός, 10.832 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1944, «Ἄνδρος Λήτζεντ» (λιβ.) 7206 τόν. γκρός, 10.920 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1943, «Ἄνδρος Λάϊον» (λιβ.) 7239 τ. γκρός, 10.981 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1943, «Ἄνδρος Σηφάρερ» (παναμ.) 7197 τ. γκρός, 10.684 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1943 και «Ἄνδρος Τράϊντεντ» (λιβ.) 7224 τόν. γκρός, 10.431 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθησαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, εἰς τὴν καλύτερασαν ἑλληνικὰ συμφέροντα ἑταιρίαν «Cathline» (παραφυάδα τοῦ Ὁμίλου «Σέρες»).

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν σουηδικόν σκάφος «Fenja»

ΤΑ ΜΠΑΚ ΚΕΡΡΙΕΡΣ ΠΛΗΘΥΝΟΝΤΑΙ



Τὸ μπάκ - κέρριερ «Δημήτριος», 22.490 τ. d.w. Μετεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Τάραντος ἀπὸ δεξαμενόπλοιοι T2. (Πρόκτορες τοῦ σκάφους τὸ Γραφεῖον Ἰγγλίζη Λονδίνου)

324 τ. γκαός και ναυπηγήσεως 1916, παραληφθέν εις Κοπεγχάγην ὑψώσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μαρκέλλα».

— Τὸ ἀγγλικὸν κάρκο-λάινερ «Λύγρια» (διαθέτον καὶ χώρον ψυγείου) 8683 τ. γκαός, 11.320 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἐπωλήθη ὑπὸ τῆς «Κιούναρ Λάιν» εἰς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ τιμῆς 170.000 λιρῶν.

— Ἠγοράσθησαν ἀκόμη παρ' Ἑλλήνων τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Λιπ» 5271 τ. γκαός (τοῦ 1940) καὶ τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Κίμ» 2036 τ. γκαός (τοῦ 1941). Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν, εἰμὴ μόνον ὅτι τὸ δεύτερον προορίζεται νὰ ἐγγραφῆ εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον.

ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ

Τὸ καναδικὸν ἐπιβατηγὸν «Πρίνσε» "Ελεν" 4055 τόν. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἠγοράσθη ἀπὸ τὸν Οἶκον Χανδρῆ. Τὸ ἐν λόγω σκάφος ἔχει διαστάσεις μήκους 327 ποδῶν, πλάτους 50.7 καὶ ὕψους 18.3, με ἔμφορτον βύθισμα 16 ποδῶν. Πρωτεύεται με δύο μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεις 6050 ἵππων, εἶναι διπλέκικον καὶ ἀναπτύσσει ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 18 μιλίων. Διαθέτει 50 δικλίνους καμπίνας, εὐρυτάτους κοινοχρήστους χώρους, καθίσματα ἀεροπορικοῦ τύπου διὰ 500 ἐπιβάτας καὶ χώρον γκαράζ διὰ 50 αὐτοκίνητα.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς παναμαϊκὸν φορτηγὸν μας «Κάμπανος» 7.257 τ. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του, μετωνομάσθη «Τηέβια».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Κυρ. Μούσα ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Σουέσσορ» 7.234 τ. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς Λονδίνον διητήρησε τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ζέλα Μ».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων γαλλικὸν φορτηγὸν «Ραίμυγε» 14.609 τ. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1940, παραληφθὲν εἰς γαλλικὸν λιμένα ἐτέθη ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ὀκτώ». Τὸ ἐν λόγω σκάφος ἐπωλήθη, ἐν συνεχείᾳ, εἰς διαλυτὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ, εἰς τοὺς ὁποίους καὶ θὰ παραδοθῆ τὸ προσεχὲς θέρος.

— Εἰς Ἀμβέρσαν παρελήθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Κ. Γιαννούτσου καὶ Σία μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Μοττix» 325 τ. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὑψώσαν δὲ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Γιόβ».

— Παρελήθη εἰς Πειραιᾶ τὸ ἀγορασθὲν πρὸ καιροῦ παρ' Ἑλλήνων λιβερικὸν φορτηγὸν «Μαρία Λυία» 2802 τ. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1945 καὶ μετωνομάσθη «Σάντα Κυριακή». Ἡ σημαία τῆς Λιβερίας διητήρηθη.

— Εἰς Πειραιᾶ ἐπίσης παρελήθη τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων λιβαρικὸν φορτηγὸν «Νίκ Σ» 1410 τ. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1921. Τὸ σκάφος μετωνομάσθη «Ὀλύγα Β», διητήρησε δὲ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου.

— Τὸ πωληθὲν ἐν δημοπρασίᾳ εἰς Ἀμερικανοὺς ἀγοραστὰς μπάλκ-κέρριερ «Westhampton» 15.075 τ. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1945, τοῦ Οἴκου Μ. Κουλουκουτῆ, παραληφθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα μετωνομάσθη «Γκραμπολίσ». Ἡ ἀστερόεσσα διητήρηθη.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ λιβερικὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Μάντισον Μπέλλ» 7216 τ. γκαός καὶ ναυπηγήσεως 1944 ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαλυτὰς, εἰς τοὺς ὁποίους καὶ παρεδόθη ἤδη εἰς ἰαπωνικὸν λιμένα. Ἡ τιμὴ πωλήσεως δὲν ἐγνώσθη.

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους ἀπήνησεν εἰς ἐρώτημα τῆς Διευθύνσεως οἰκονομικῶν ὑποθέσεων τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν ἐπὶ τῆς διαδικασίας πρὸς ἀπαλλαγὴν τῶν ἐφοπλιστῶν ἐκ τῶν παραγράφων περὶ τεκμηρίων τοῦ φορολογικοῦ νόμου. Κατὰ τὴν ἐν λόγω ἀπάντησιν οἱ ἐφοπλιστὰς δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὰ πρόσωπα, τὰ ὁποῖα ρητῶς ἐξαιρεῖ ὁ φορολογικὸς νόμος τῶν τεκμηρίων. Ἀπαλλάσσεται ἐκ τούτων τὸ κτηθὲν ἐκ τῶν πλοίων εἰσόδημα, ἐφ' ὅσον ἀποδειχθῆ ὅτι προέρχεται ἐκ τῶν πλοίων καὶ μόνον.

Ἐπὶ τὸ ἀνωτέρω πνεῦμα θὰ σταλῆ ἐρμηνευτικὴ ἐγκύκλιος πρὸς τοὺς φοροτεχνικοὺς ὑπαλλήλους, ἐνῶ ἡ Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν θὰ ἐνημερώσῃ σχετικῶς τὰ μέλη τῆς, ὅπως προσκομίσουν τὰ ἀπαιτούμενα δικαιολογητικὰ διὰ νὰ τύχουν τῆς ἀπαλλαγῆς ἐκ τῶν τεκμηρίων.

Ἡ ἑλιξ τοῦ "ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ».

Μεγάλῃ ἑλιξ, βάρους 27 τόνων, κατασκευασθεῖσα ἀπὸ τὰ ἐργοστάσια τῶν ναυπηγείων Μισσομπίσι Ζόσεν, ἐτοποθετήθη ἤδη ἐπὶ τοῦ σούπερ-τάνκερ «Φίλιππος Σ. Νιάρχος» 89.400 τόνων d.w., ὅπερ κατελικύσθη τὴν 11ην Μαρτίου. Εἶναι ἡ ἐν λόγω ἑλιξ κατασκευασμένη ἀπὸ εἰδικῶν μίγμα ὀρειχάλκου, πεντάπτερος καὶ διαμέτρου 7 μέτρων.

Τὸ αὐτὸ ἐπίσης ἐργοστάσιον κατασκεύασε τὴν μεγαλύτεραν ἑλικὰ τοῦ Κόσμου, ἣτις ἔχει βάρους 35,75 τόνων καὶ διάμετρον 7,40 μέτρων καὶ ἐτοποθετήθη ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Νίσσο Μαρῶ», τῶν 132.000 τόνων d.w.

ΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Κατητήθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἀπόφασις περὶ εἰδικῶν προσόντων πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων κλάδου ἀξιωματικῶν καταστρώματος κ.λ.π. Δι' αὐτῆς αὐξάνονται αἱ προϋποθέσεις ἀπονομῆς τῶν ἀνωτέρω διπλωμάτων, τίθεται ὡς ἀπαραίτητος ὁρος ἡ γνώσις κολυμβήσεως, αὐξάνεται ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων ἣτις ἀπαιτεῖται πρὸς ἀπόκτησιν ὠρι-

σμένων προσόντων καὶ καθορίζονται αἱ προϋποθέσεις καὶ ὁ ἀριθμὸς διπλωμάτων διὰ τοὺς προερχομένους ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Β Ν.

ΣΥΓΧΡΟΝΙΖΟΜΕΘΑ...

Ἐπὶ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπεφασίσθη ἡ ἐγκατάστασις τηλετυπικοῦ μηχανήματος εἰς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Θεσσαλονίκης καὶ τὸ Λιμεναρχεῖον Ἡρακλείου Κρήτης, προκειμένου νὰ ἐξυπηρετεῖται ἡ μεταξὺ τῶν ἄνω Λιμεναρχείων καὶ τοῦ Ἐπουργείου καὶ τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν αὐτοῦ ἀνταπόκρισις κατὰ ταχύτερον τρόπον.

Ἡ μεταδίδασις τῶν τηλεφωνημάτων καὶ τηλεγραφημάτων ἐκ τῶν δύο ἀνωτέρω Λιμεναρχείων θὰ γίνετα διὰ τοῦ τηλετυπικοῦ μηχανήματος, μέσῳ τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ ὁποῖον θὰ μεριμᾷ διὰ τὴν διαδίδασιν τούτων εἰς τοὺς ἀποδέκτας.

Διερωτώμεθα: Ποίος πρόκειται νὰ πληρῶνῃ τὰς δαπάνας. Μήπως τὸ Ν.Α.Τ.; Χρῆζει τὸ ἐρώτημα αὐτὸ κάποιας διευκρινήσεως.

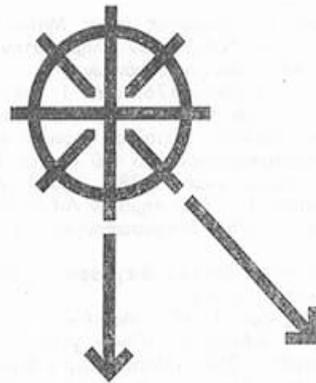
ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΝ

Ἡρκεσεν, μᾶς πληροφοροῦν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἡ ἀπλὴ συζήτησις περὶ ἀνοικοδομήσεως τῶν κεντρικῶν οἰκοπέδων τοῦ Ἰδρύματος δι' ἴδιον κεφαλαῖον, διὰ νὰ ἐπιτευχθῶν ἀσυγκρίτως συμφερότεροι ὄροι διὰ τὴν ἀξιοποίησιν των, βάσει τοῦ συστήματος τῆς ἀντιπαροχῆς. Μία ἐκ τῶν μετεχουσῶν τοῦ σχετικοῦ διαγωνισμοῦ τεχνικῶν ἐταιριῶν, προσφέρει ἤδη τὸ 70% τῆς κυριότητος τῶν ἀνεγερθησομένων κτιρίων εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἔναντι ποσοστοῦ 50% τὸ ὁποῖον περιελάμβανεν εἰς τὴν ἀρχικὴν προσφορὰν τῆς.

Τὸ γεγονός εἶναι ἀξιοσημείωτον. Ἀποδεικνύει τὰ ὑπάρχοντα μεγάλα περιθώρια ἀποδοτικῆς ἀξιοποιήσεως τῶν ἐν λόγω οἰκοπέδων καὶ ἐπισημαίνει τὴν ἀνάγκην σοβαρᾶς μελέτης τοῦ ὅλου ζητήματος. Διότι ἐνδέχεται ἐτι περισσότερον νὰ αὐξηθῆ τὸ ποσοστὸν τοῦτο ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. ἢ νὰ ὑπάρξουν καὶ ἄλλοι οἰκονομικοὶ καὶ τεχνικοὶ συνδυασμοί, ἐπιτρέποντες μεγαλυτέραν εἰσέτι σταθερὰν ἐτησίαν πρόσδοσον ὑπὲρ τοῦ Ταμείου. Συνήθως αἱ τοιαύτης μορφῆς ἐπενδύσεις, προϋποθέτουν εἰδικευσιν καὶ πείραν, τὴν ὁποῖαν φυσικὸν εἶναι νὰ στερηθῆ ἕνας ἀσφαλιστικὸς ὄργανισμός. Ἡ οἰαδήποτε σπουδῆ, κατὰ συνέπειαν, ἐνδέχεται νὰ ἀποβῆ ἐπιζημία διὰ τὰ συμφερόντα του.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΤΗΣ ΥΠΕΡΚΟΠΩΣΕΩΣ

Τὸ Ἐργαστεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοίωσε τὰ ἑξῆς: Διὰ τὴν



Rely on "LION," Packings and Jointings for all Marine Applications.

We have been making packings and jointings since 1875, and today are the world's foremost packing specialists, able to supply packings and jointings for all purposes. Our customers, in every country of the world, rely on our first class products and our prompt attention to their many varied requirements. To meet the evergrowing demand for the world's finest packings and jointings, we have, branches and agencies in thirty-nine countries.

"LION" The foremost name in packings and jointings.

Literature gladly sent on request.

JAMES WALKER & CO. LTD.

Lion Works, Woking, Surrey, England

Phone: Woking 2432 and Telex

Grams: "Lioncelle Woking Telex"

The "Star" Commercial - Maritime & Provisions Co. Ltd.,

Yannoulato Building, Karaiskaki Square,

PIRAEUS,

Greece.



έκτακτον έργασίαν καθαρισμού τών κούτων του πλοίου άνω τών 13.000 τόννων δ.ν. καταβάλλεται ιδιαίτερα άμοιβή 13-16 λιρών Άγγλίας κατά κύτος, αναλόγως τής χωρητικότητας του πλοίου και διά τήν διάλυσιν τών παραφραγματών ιδιαίτερα άμοιβή 12 λιρών κατά κύτος.

Διά τήν εκτέλεσιν τών άνωτέρω έκτακτων έργασιών έναντι τών καθ' έκάστην έξ αυτών προβλεπομένων ιδιαίτερον ως άνω άμοιβών και άνευ ούδεμιás έτέρας άμοιβής, ύποχρεούνται οί ναυτικοί νά έργασθούν καθημερινώς από Δευτέρας μέχρι και Παρασκευής επί δωδεκάωρον και κατά τó Σάββατον επί έννέαώρον συνολικώς. Ήτοι επί όκτώ κανονικάς έργασίμους ώρας από Δευτέρας μέχρι και Παρασκευής και επί πέντε τοιαύτας κατά Σάββατον, πλέον δε τούτων επί τέσσαρας ώρας καθ' ήμέραν ύποχρεωτικής προσθέτου έργασίας.

Ό περιορισμός ούτος του άνωτάτου όριου ήμερησίας άπασχολήσεως τών ναυτικών συνάγεται σαφώς εκ τών οικείων διατάξεων τής έν ισχύϊ συλλογικής συμβάσεως πληρωμάτων φορτηγών πλοίων άνω τών 4.500 τόννων δ.ν. και σκοπεύε όπως προστατεύση τούς ναυτικούς, ίνα μη εργάζονται πέραν του γενικώς παραδεχόμενου έξ απόψεως υγιεινής άνωτάτου όριου ήμερησίας, λαμβανομένης ύπ' όψιν και τής τραχύτητας τής επί τών πλοίων έργασίας. Ύπέροχους του άνωτάτου τούτου όριου επιτρέπεται μόνον έν περιπτώσει έκτάκτου ανάγκης και ως τοιαύτη δύναται νά μνημονευθή ένδεικτικώς ή βλάβη του πλοίου, ή αντιμετώπισις κινδύνου, ή παροχή βοήθειás εις κινδυνεύοντα πρόσωπα κλπ.

Είς τó έγγραφον τονίζεται έν συνεχεία, ότι, έν έν πάση περιπτώσει ό ναυτικός άποφασίση, οικεία βουλήσει πάντοτε, όπως έργασθή και πέραν του έν λόγω άνωτάτου όριου ήμερησίας, δύναται νά συνάψη ιδιαίτερον συμφωνίαν μετά του πλοίαρχου διά τήν άμοιβήν τής πέραν του άνωτάτου τούτου όριου ήμερησίας έργασίας, μη προβλεπομένης έν τή συλλογική συμβάσει.

Καί τó έγγραφον καταλήγει με τήν σύστασιν όπως μη άκολουθήται ή τακτική αύτη, διότι ή έξαντλητική έργασία του παρασυρομένου από τó δέλεαρ τής ύψηλής άμοιβής ναυτικού, έπαναλαμβανομένη, συνεχώς, συνεπάγεται τήν μείωσιν τής άποδοτικότητός του και ένδεχομένως τήν βλάβην τής υγείας του.

ΤΑ ΑΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Ό ύπουργός τής Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Κωτιάδης άνεκοίνωσεν, ότι έντός τών ήμερών πρόκειται νά θέση ύπ' όψιν του Προέδρου τής Κυβερνήσεως κ. Καραμανλή, τó θέμα τής άνοικοδομήσεως τών δύο κεντρικών οικοπέδων του Ν.Α.Τ. εις τās Άθήνας, ως τούτο διεμορφώθη μετά τήν διενέργειαν δύο διαγωνισμών και τήν παρασχεθείσαν ύπό τής Νομισματικής Έπιτροπής έγκρισιν διά τήν άνένευσιν κτιρίων δι' ίδίων κεφαλαίων του Ίδρύματος.

Ό κ. Κωτιάδης θά θέση ύπ' όψιν του κ. Πρωθυπουργού τó πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα τής άνοικοδομήσεως επί αντιπαροχή και δι' ίδίων κεφαλαίων, τά όποία προσδιορίζονται ως εξής:

Άνοικοδομήσις επί αντιπαροχή: Πλεονεκτήματα: Ταχεία άνοικοδομήσις εκ τής έλλείψεως διατυπώσεων (προβλέπεται άποπεράτωσις έντός διετίας από τής έγκαταστάσεως).

Άνοικοδομήσις άνευ τής διαθέσεως κεφαλαίων παρά του Ν.Α.Τ. πέραν τής άξίας του οικοπέδου.

Μειονεκτήματα: Άποξένωσις του Ν.Α.Τ. εκ του γηπέδου του και ως εκ τούτου προκλήσις σοβαράς ζημίας εκ τής καθ' ήμέραν αύξανόμενης άξίας τούτου.

Δυσχέρεια συντηρήσεως και έν γένει εκμεταλλεύσεως του εις τó Ν.Α.Τ. άνήκοντος τμήματος του κτιρίου.

Επιβάρυνσις του Ν.Α.Τ. εκ τής έμμέσου καταβολής μεγάλου επιχειρηματικού κέρδους.

Δυσχέρεις και μακροχρόνιοι δικαστικοί άγώνες εις περίπτωσιν άδειήσεως τών όρων τής συμβάσεως παρά του άναδόχου.

Άνοικοδομήσις δι' ίδίων κεφαλαίων: Πλεονεκτήματα: Διατήρησις τής κυριότητος τής καθ' ήμέραν αύξανόμενης άξίας οικοπέδου.

Ευχέρεια συντηρήσεως και εκμεταλλεύσεως έλλείψει συνιδιοκτητών. Ευχέρης άλλαγή σκοπιμότητος κτιρίου, έφ' όσον μελλοντικά έξελί-

ξει τής περιοχής τó επιβάλλον.

Επαύξεισις τής άποδόσεως τών διατεθεισών κεφαλαίων εκ τής διαφοράς έπιτοκίου.

Μειονεκτήματα: Άπαιτούμενος χρόνος άνοικοδομήσεως μεγαλύτερος, λόγω διατυπώσεων.

Διάθεσις κεφαλαίων.

Κόστος κατασκευής κατά 25% μεγαλύτερον τών ιδιωτικών άνοικοδομήσεων, λόγω τής εκτελέσεως του έργου κατά τήν διαδικασίαν περί δημοσίων έργων (έργολαβικόν κέρδος, κρατήσεις ύπέρ τρίτων, άμοιβαί, τυχόν υπερβάσεις).

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τó πρώτον δεκαπενθήμερον του τρέχοντος μηνός Μαΐου έχορηγήθησαν παρά του Ν.Α.Τ. συντάξεις εις τούς κάτωθι ναυτικούς, άποχωρήσαντας του ναυτικού επαγγέλματος και τās οικογενείας αυτών:

Είς πλοίαρχους: Έμμ. Π. Λαιμόν, με υπηρεσίαν 12 έτών, 11 μηνών και 7 ήμερών, λόγω άνικανότητος, 2646 δραχμαί μηνιαίως, Πέτρον Άνδρ. Πλαδέλην, με υπηρεσίαν 29 έτών, 5 μηνών και 18 ήμερών δρχ. 3697 και Κων. Δ. Βαργιάν, δόκιμον πλοίαρχον, με υπηρεσίαν 1 έτους, 11 μηνών και 19 ήμερών, λόγω άτυχήματος, δρχ. 738 μηνιαίως.

Είς μηχανικούς: Παν. Π. Καρλουτσάκον, με υπηρεσίαν 22 έτών και 4 μηνών δρχ. 3348 μηνιαίως, Δημ. Ίω. Άστράν, με υπηρεσίαν 20 έτών, 8 μηνών και 8 ήμερών δρχ. 1834, Άνδρονίκην χήραν Σεραφείμ Κουρεμέτη, με υπηρεσίαν 17 έτών, 4 μηνών και μιάς ήμέρας δρχ. 1188, Παύλον Άν. Παλίδην, με υπηρεσίαν 17 έτών, 11 μηνών και 2 ήμερών δρχ. 820, Άργυρώ χήραν Ίω. Γιαννέλη, με υπηρεσίαν 3 έτών, 10 μηνών και 8 ήμερών, λόγω άτυχήματος, δρχ. 930 και Κων/νον Ίω. Άργυρόν, με υπηρεσίαν 17 έτών, 9 μηνών και 6 ήμερών, λόγω άτυχήματος, δρχ. 3002 μηνιαίως.

Είς άσυρματιστήν Τιμ. Άνδρ. Ζάννον, με υπηρεσίαν 20 έτών, 6 μηνών και 3 ήμερών δρχ. 1672 μηνιαίως.

Είς λογιστήν Γεώργ. Δ. Δρόσον, με υπηρεσίαν 25 έτών, 1 μηνός και 20 ήμερών δρχ. 3148 μηνιαίως.

Είς κατώτερα πληρώματα: Φίλ. Νικ. Ζαννάκη, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 20 έτών, 8 μηνών και 18 ήμερών δρχ. 1422, Ίω. Όδ. Σταυρόπουλον, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 6 έτών, 3 μηνών και 7 ήμερών δρχ. 625, Φώτιον Παν. Γιαννίκην, μάγειρον, με υπηρεσίαν 20 έτών, 1 μηνός και 14 ήμερών δρχ. 1950, Ίωάν. Άλ. Τριλίδην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 25 έτών, 4 μηνών και 3 ήμερών δρχ. 1226, Έμμ. Β. Μπούζαν, ναύτην, με υπηρεσίαν 16 έτών, 9 μηνών και μιάς ήμέρας δρχ. 741, Άγγελίκην χήραν Χρ. Καρακάση, ναυκλήρου, με υπηρεσίαν 12 έτών και 19 ήμερών δρχ. 841, Ίωάν. Άγ. Βούλην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 11 έτών, 10 μηνών και 24 ήμερών δρχ. 625, Έμμ. Π. Γεώργαν, ναύκληρον, με υπηρεσίαν 18 έτών, 7 μηνών και 18 ήμερών, λόγω άνικανότητος, δρχ. 1462, Άλέξ. Σπ. Παλαιολόγον, ναύτην, με υπηρεσίαν 6 έτών, 3 μηνών και 29 ήμερών, λόγω άνικανότητος, δρχ. 712, Νικ. Γ. Βερβενιώτην, ναύτην, με υπηρεσίαν 14 έτών, 7 μηνών και 27 ήμερών, λόγω άνικανότητος, δρχ. 1108, Μιχ. Ίω. Σίμων, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 18 έτών και 4 ήμερών, λόγω άνικανότητος δρχ. 1501, Ίωάν. Μ. Ψαρέλην, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 16 έτών, 7 μηνών και 18 ήμερών δρχ. 1220, Ίωάν. Γ. Καλαδρέζον, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 15 έτών, 7 μηνών και 8 ήμερών δρχ. 848, Ίωάν. Άντ. Λουσιδίην, ναύτην, με υπηρεσίαν 15 έτών, 11 μηνών και 3 ήμερών δρχ. 831, Άγγ. Άθ. Τσιτσιρίκον, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 17 έτών, 1 μηνός και 26 ήμερών δρχ. 625, Δημ. Σπ. Άποστολάτον, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 21 έτών, 2 μηνών και 21 ήμερών δρχ. 1241, Σταύρον Ίω. Τσαπίνον, μάγειρον, με υπηρεσίαν 20 έτών 7 μηνών και μιάς ήμέρας δρχ. 1380, Άρχόντω χήραν Ίω. Δικαιοπούλου, λιπαντού, με υπηρεσίαν 28 έτών, 3 μηνών και 4 ήμερών δρχ. 1825, Μάρκον Ίω. Σολιτζήρην, ναύτην, με υπηρεσίαν 26 έτών, 5 μηνών και 13 ήμερών δρχ. 803, Μιχ. Άν. Νομικόν, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 18 έτών, 5 μηνών και 28 ήμερών δρχ. 994, Μαρίαν χήραν Παν. Παραθουράκη, θερμαστου, με υπηρεσίαν 19 έτών, 4 μηνών και 6 ήμερών δρχ. 625, Παν. Γ. Τσακάναν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 28 έτών, 10 μηνών και 14 ή-

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΝΕΡΓΕΙ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

μερών δρχ. 1158, Γερ. Δ. Κατωπόδη, ναύκληρον, με υπηρεσίαν 15 ετών, 4 μηνών και 13 ημερών δρχ. 625, Νικ. Ζαχ. Χατζόπουλον, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 13 ετών, 10 μηνών και 4 ημερών δρχ. 1069, Εύαγ. Γ. Ματρώζον, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 26 ετών, 9 μηνών και 15 ημερών δρχ. 1726, Φραγκ. Γ. Διώναν, μηχανοδηγόν, με υπηρεσίαν 20 ετών και 5 ημερών δρχ. 946, Σοφίαν χήραν Παν. Έγγλέζου, κυβερνήτου, με υπηρεσίαν 31 ετών, 7 μηνών και 16 ημερών δρχ. 1117 και Παν. Γεωργ. Λαπατάν, ναύκληρον, με υπηρεσίαν 24 ετών, 9 μηνών και 14 ημερών δρχ. 1571 μηνιαίως.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Λιβάνου, 1653 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1916): Έξέπεμψε σήμα κινδύνου, λόγω έκραγείσης επί αυτού πυρκαϊάς, όταν παρέπλεε το Μιπήτς Χέντ. Το σκάφος έφερε φορτίον έσπάρτο, το δε πύρ έπεξετινέτο ταχέως και έδημιούργει διά το πλοίο κρίσιμον κατάστασιν. Παραπλέοντα σκάφη και ναυαγοσωστικά εκ Ντόβερ έσπευδον εις βοήθειαν. Μίαν ώραν μετά την έκπομπήν του σήματος κινδύνου έφθασε πλησίον του καιόμενου φορτηγού το δηζελόπλοιο «Ακράϊτου» και παρέλαθεν αρκετά μέλη του πληρώματος. Έτέρους τρεις ναυαγούς παρέλαθε το τάνκερ «Έσσο Φούλχαμ» και όλίγον βραδύτερον άπαντα τά μέλη του πληρώματος επέβησαν ναυαγοσωστικής λέμβου και απέβιάσθησαν εις Ήστμπορν. Έλικόπτερα παρηκολούθουν το καιόμενον πλοίο, όπερ τελικώς έξώκειλε 5 μίλια ανατολικώς του Ήστμπορν. Το σκάφος θεωρείται ως «όλική άπώλεια». Ανακρίσεις διενεργούνται, λόγω ύποψίας, ότι πρόκειται περί έμπρησμού από μέλος του πληρώματος. (Άπρ. 30 — Μαΐου 1)

«ΦΛΩΡΑ Μ.» (Λιβάνου, 1400 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1936): Από Άρζεβ διά Γκράντον, έξερράγη επί του πλοίου πυρκαϊά, όταν παρέπλεε την νήσον Μπερλέγκα. Βραδύτερον το σκάφος έγκατελείφθη και το εκ 16 άνδρών πληρώματός του παρελήφθη από ισπανικόν άλιευτικόν, αποβιασθέν την 3ην Μαΐου εις Βίγκο. Έν συνεχεία το σκάφος έρρυμολκήθη εις Βίγκο, όπου και κατεσδέσθη ή πυρκαϊά την 6ην Μαΐου. Το φορτίον του εξ 849 τ. χορτονομής κατεστράφη, ενώ και το σκάφος, λόγω βαρυτάτων ζημιών, θεωρείται ως «όλική άπώλεια». (Μαΐου 1-6)

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβ.): Από Φιλαδέλφειαν δι' Άμβέρσαν με φορτίον γαιανθράκων συνήνεσε κατά τον πλούν του τρικυμίας και ύδατα εισέρρευσε εις τα διπύθμενα των Νο 1 και 2 κυτών. (Άπρ. 30)

«ANNA ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» (λιβ. δεξ.): Κενόν από Άρούμπαν διά Νέαν Όρλεάνη και ενώ εύρίσκειτο έξωθι της Τζαμάικας, ανέφερεν ότι έσημειώθη έκρηξις εις τον κύριον στρόβιλον και δύο άνδρες του μηχανοστασίου έτραυματίσθησαν. Το σκάφος παρέμεινε ακίνητος. Ναυαγοσωστικόν το έρρυμολκήσε την 8ην Μαΐου εις Κίγκστον, με τας μηχανάς του

έκτός πάσης λειτουργίας. Παρίσταται ανάγκη ρυμουλκήσεως του σκάφους εις Μόμπιλ προς έπίσκεuhn. (Μαΐου 6-8)

«ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ»: Από Ήνωμ. Πολιτείας με φορτίον 14.300 τ. άραβοσίτου έφθασεν εις Τεργέστην, ένθα ο πλοίαρχος ανέφερεν, ότι κατά τον πλούν έξερράγη πυρκαϊά εις το κύτος Νο 5. Το πύρ κατεσδέσθη, αφού το κύτος κατεκλύσθη. Το βλαβέν φορτίον άνέρχεται εις 2330 τ. Πυρκαϊά επίσης είχε σημειωθή και εις το Νο 4 κύτος. Κατετέθη υπό του πλοίαρχου δήλωσις γενικής άβαρίας. (Μαΐου 4)

«ΑΣΙΑΝ»: Προερχόμενον εκ Νέας Όρλεάνης κατέπλευσε εις Μασσαλίαν την 4ην Μαΐου με ζημίας εκ τρικυμίας. Ένα έλασμα του «ντιπ-τάκ» φέρ-ι ρωγάς και 48 χωρίσματα κυτών έρρίφθησαν εις την θάλασσαν. Έ. τφραί ζημια έσημειώθησαν εις τους λέβητας. (Μαΐου 3-4)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΜ»: Κατά τον κατάπλου του εις Χιροσίμα έδηλώθη παρά του πλοίαρχου, ότι το σκάφος κατά το ταξίδιον του υπέστη ζημίας τινές εκ τρικυμίας. (Μαΐου 4)

«ΒΕΝΤΣΑΡ» (λιβ. δεξ.): Άνέφερεν, ότι προχωρεί εις τον προορισμόν του δι' ίδιαν δυνάμειων. Το κατευθυνόμενον εις βοήθειαν του ναυαγοσωστικόν του Οίκου Μοράν, επανέπλευσε εις την βάση του. (Μαΐου 7)

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΠΕΛΛ» (λιβ.): Από Περισκόν Κόλπον διά Χάβρην υπέστη κατά Μάρτιον ζημίας εκ τρικυμίας εις δεξαμενάς φορτίου, εις πηδάλιον και άλλαχού. Ένηργήθησαν αι δέουσαι έπισκευαί. (Μαΐου 5)

«ΝΟΕΜΗ» (Λιβάνου): Εισέπλευσε εις Νικάρο, λόγω διαρροής του Νο 4 κύτους. Έξεφορτώθη τμήμα φορτίου, διεξήχθη έπιθεώρησις, χωρίς ν' άνευρεθή ή αιτία της διαρροής και το σκάφος επαναφορτώσαν το τμήμα φορτίου ζαχάσεως, απέπλευσε δι' Ιταλίαν. (Μαΐου 6)

«ΟΜΕΡΙΚ» (παναμ. λάινερ): Λόγω σοβαράς ζημίας εις το πηδάλιον του δεν θα δυνηθή το σκάφος να αποπλευση εκ Μόντρεαλ, ειμή την 26ην Μαΐου. Ηδη έδεξαμενίσθη εις Κεμπέκ δι' έπισκευάς. Θα έξευρισκοντο τα μέσα (πλοία και αεροπλάνα) προς διεκπεραίωσιν του ταξιδίου 1100 έπιβατών, την 30ην Άπριλίου από Καναδών και Βόρ. Άμερικην και την 11ην Μαΐου από την Εύρώπην. (Μαΐου 1-12)

«ΡΥΘΜΟΣ»: Με φορτίον σιτηρών κατέπλευσε εις Κάδιξ και ενώ έπλευριζεν, εκτύπησε επί του κρητιδώματος ύποστάν ζημίας άνωθι της ισάλου γραμμής. Το σκάφος έπεθεωρήθη και αι ύποδειχθείσαι έπισκευαί διεξήχθησαν. (Άπρ. 29 - Μαΐου 5)

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ»: Άνέφερε διά του άσυρμάτου του, ότι θα κατέπλεε την 12ην Μαΐου εις Κόμπε με ζημίας εις το σκάφος εκ πάγων. (Μαΐου 10)

«ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ»: Προερχόμενον εξ Ούντεβάλλας κατέπλευσε εις Πούντα Ντελγκάντα με άνωμαλίαν εις την τροφοδοτικην άντλίαν. Έπισκευασθέν απέπλευσε την επομένην διά Καραϊβικήν. (Μαΐου 3-4)

«ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ» (Λιβάνου): Κατόπιν έπιτυχών δοκιμών έχορηγήθη εις το σκάφος πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας και ήδη επαναφορτώνει, προκειμένου να συνεχίση το ταξίδιον του διά Γδύνιαν. (Άπρ. 29)

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. - Cables: CORROFOUL LDN. SWI.



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
AUSTRALIA SYDNEY
BRAZIL RIO DE JANEIRO
CANADA MONTREAL

CANADA REGINA
CANADA VANCOUVER
DENMARK COPENHAGEN
FRANCE LE HAVRE

FRANCE ROUEN
GERMANY HAMBURG
HOLLAND ROTTERDAM
INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA
ITALY TRIESTE
MEXICO MEXICO CITY
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN
NEW ZEALAND AUCKLAND
NEW ZEALAND WELLINGTON
SPAIN BILBAO

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

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

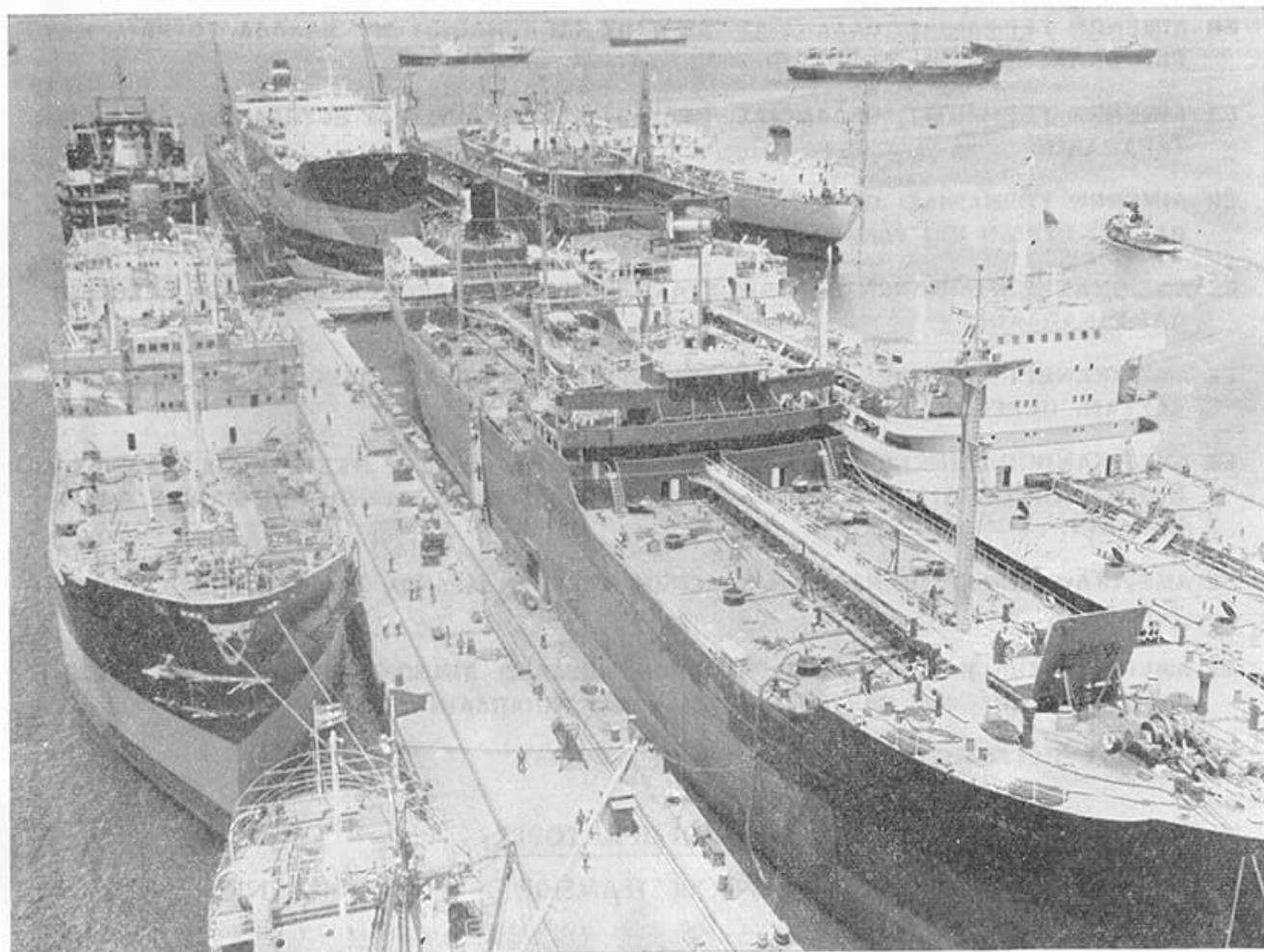
HELLENIC SHIPYARDS

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.1

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.



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕ·Υ·ΛΑΝΗΣ, 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 ΚΑΡΑΒΑΪ·ΚΟΥΣ 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 SCHIFFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10. "HANSAHAUS," CABLES: "DEUTELLEN,"

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

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

Ώσαύτως Πράκτορες εις ἅπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ἀκτὴ Μιασούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ναυλοί υψηλότεροι επληρώθησαν κατά το α' 150ήμερον Μαΐου, εἰς τινὰς περιπτώσεις οἱ καλύτεροι ἀπὸ τινῶν ἐτῶν. Αἱ ἐλπίδες ἀνεπερῶθησαν, πλὴν ἡ συνεχίζομένη ἐξοδος τῶν λίμπερτς ἀπὸ τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας καὶ ἡ ἐπάνοδος τῶν τάνκερς εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν δικαιολογούν τὴν ἐπιφύλαξιν, δεδομένης καὶ τῆς ἐποχῆς, κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ ἀπραξία συνήθως ἐπικρατεῖ εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Οἱ ἐφοπλισταὶ, πάντως, ἐκέρδιον μίαν, ἐστὼ καὶ βραχείας διαρκείας περίοδον, καλῶν ναύλων. Ζωρηαὶ ὑπάρξαν αἱ ναυλώσεις διὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὸν Κόλπον καὶ τὸν ἀνατολικὸν Καναδὸν διὰ τὴν Ἀγγλίαν, τὸ Κόντινεντ, τὴν Βραζιλίαν καὶ ἄλλαχοῦ. Οἱ φορτωταὶ εἰς τὸ Πλεῖτ ὑπεκρεθώθησαν νὰ πληρῶσουν ναύλους ὑψηλοῦς, λόγω τῆς ἐλλείψεως τωνάζ — διὰ Μάϊον καὶ Ἰούλιον κυρίως. Εἰς τὸν τομέα τῶν Ἰνδίων τὸ τωνάζ ἐπισημαίνεται λίαν περιορισμένον, ἐνῶ εἰς τὸν Βόρ. Εἰρηκὸν καὶ τὴν Αὐστραλίαν μικρὰ ὑπῆρξεν ἡ δραστηριότης τῶν ναυλωτῶν. Ἐν τῷ μεταξί, ὑπὲρ τὰ τριάκοντα λίμπερτς ἐξήλθον τῶν ἀγκυροβολίων των. Τὰ πλεῖστα ἐναυλώθησαν εὐχερώς. Ἀπὸ δὲ τὰς ἀγορὰς ἦσαν εὐπρόσδεκτα.

Βόρειος Ἀμερικὴ: Τὰ ὑπερατλαντικὰ ταξίδια διὰ σιτηρὰ ἐξηκολούθησαν ἐπιδεικνύοντα ζωηρότητα, σταθερότητα καὶ ἀνατίμωσιν τῶν ναύλων. Σκάφος 16.000 τόν. ἐπληρώθη ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἀμβούργον δολ. 6.25 καὶ ἔτερον 21.000 τόν. ἀπὸ τὸν Ἄγ. Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 4.90. Τάνκερ 23.000 τόν. ἀπὸ Κόλπον διὰ Γένοβαν δολ. 5.90 καὶ ἔτερον 18.000 τόν. δολ. 6.00. Ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπίσης διὰ Δανίαν δολ. 6.85 καὶ διὰ τὴν Ἀγγλίαν 52/6. Τάνκερς μέτρια διὰ τὸ Κόντινεντ 5.42½ δολ. φίο. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 8.75 εἰς μέτριον σκάφος καὶ 8.50 εἰς μάλκ κέρριορ 23.000 τόν. Ἐν συνεχείᾳ 9.75. Τὰ δέκα ἀνεμεινόντο.

Ἀπὸ τὸ Πόρτ Τσάρτσιλ 52/6, Μπαϊ Κομὼ 38/6 μὲ 3000 τόν. ἐλεύθ., 77/6 (διὰ Μέρσεῦ) ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας μὲ προσιμὸν τὴν Ἀγγλίαν. Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὴν Πολωνίαν δολ. 9.75 καὶ τὸ Κόντινεντ δολ. 8. Διὰ τὴν Βραζιλίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον λίμπερτς ἐπληρώθησαν 8.75 δολ. καὶ ἐν συνεχείᾳ σκάφος 20.000 τόν. δολ. 9 (Μάϊον) καὶ λίμπερτς δολ. 9.50 διὰ τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν φορτώσεως.

Οἱ γαιάνθρακες μὲ σχετικῶς περιορισμένην ἐργασίαν, ἀλλὰ σταθερότητα ναύλων. Συνεχῆ ταξίδια τρία τὸν ἀριθμὸν εἰς σκάφος 16 χιλ. τόν. ἐπληρώθησαν 25/- διὰ τὸ Κόντινεντ. Ἐτερον 24.000 τόν. διὰ τέσσαρα ταξίδια 24/- Ἀπλοῦν ταξίδιον 29/-. Διὰ τὴν Νεάπολιν δολ. 4.25, Δουβλίον 5.50 δολ. καὶ διὰ τὸ Ρίον ἀπὸ 6.20 — 7.50 δολ. ἀναλόγως σκάφους καὶ ἡμερομηνίας φορτώσεως. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 7 μὲ 6 ἡμέρας εἰς σκάφος 21.000 τόν. Ζήτησις τωνάζ μέχρι Νοεμβρίου.

Ἐθροῖς αἱ ναυλώσεις παλαισιδῆσαν. Ὁ ναυλὸς τὸν 112.500 - 750 δολ. διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἐπληρώνετο εἰς λίμπερτς καὶ τῶν 68.000 δολ. διὰ δὴτ. Ἰταλίαν (λίμπερτς).

Αἱ ζαχαρεῖς τῆς Κούβας δολ. 8.75 διὰ τὸ Κόντινεντ (ὀψιὸν Ἰαπωνίαν) καὶ διὰ τὴν Ἰαπωνίαν κατ' εὐθείαν δολ. 10. Διὰ τὸ Μάλμο 66/3. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Ρίον διὰ τὸ Χάμπτον Ρόδς δολ. 4.05.

Πλεῖτ: Ἐκτάκτως βελτιωμένοι οἱ ἐκείθεν ναυλοί. Τὰ 75/- ἀπὸ ἄνω Ποταμὸν μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος Ἀΐρες διὰ τὴν Δὴτ. Ἰταλίαν (Μάϊον - Ἰούλιον καὶ Ἰούλιον) εἰς λίμπερτς σκάφη ἐφθασαν τὰ 77/6 διὰ Σπέτζιαν ἢ Γένοβαν (Ἰούλιον) καὶ τέλος τὰ 90/- διὰ Γένοβαν, Λιβόρνο ἢ Νεάπολιν (Μάϊον). Διὰ τὸ Κόντινεντ 80/- καὶ ἐν συνεχείᾳ 83/6 (Ἰούλιον).

Βόρ. Εἰρηκός: Στασιμότης εἰς τὴν ἀγορὰν αὐτὴν. Τὰ 5.75 δολ. ἐπληρώνοντο ἀπὸ τὴν Βρετ. Κολομβίαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν εἰς σκάφη 13.500 τόν. (Ἰούλιον - Ἰούλιον) μὲ μειωμένην τὴν προμήθειαν. Διὰ τὴν Κορέαν κοιθὴ δολ. 6.50 (Μάϊον). Ἰχθυάλευρα ἀπὸ τὸ Περού διὰ τὴν Ριγιέκαν δολ. 112.500 καὶ θεῖον ἀπὸ τὸ Βανκούβερ διὰ Φορμόζαν δολ. 6. Μέγα σκάφος διὰ τὸ Ἐιδονμάουθ ἀπὸ τὸ Βανκούβερ δολ. 6.50 σιτηρὰ (3000 τόν. ἐλεύθ.). Ἰούλιον. Ἐυλεία διὰ τὴν Ἀγγλίαν δολ. 11.90 (Ἰούλιον).

Ἄνω Ἀνατολὴ — Αὐστραλία: Δὲν ἀνεκοινώθησαν ναυλώσεις ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν. Τιμαὶ ναύλων ὀνομαστικὰ (72/6 ἀπὸ δὴτ. λιμένας, 82/6 ἀπὸ ἀνατολικούς), διὰ τὴν Ἀγγλίαν. Ζάχαρις ἀπὸ Φίτζι διὰ τὴν Ἀγγλίαν 90/- (Αὐγ. - Σεπτέμ.). Φορτία 77.000 τόν. ζαχαρῶς δι' Ἰαπωνίαν κατεστράφησαν εἰς Τάουσιδὸν ἀπὸ πυρκαϊῶν.

Ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀφρικὴν καλὴ ἐργασία ἐκλείσθη. Ἀραβόσιτος ἀπὸ τὸ Ντῶρμπαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 52/6 (13.500 τόν. σκάφος) (Ἰούλιον - Ἰούλιον), ἐν συνεχείᾳ 55/-. Ἀπὸ τὸ Καίητ Τάουσιδὸν διὰ Λονδίον 53/9, διὰ τὴν Γλασκῶδην 60/- (Ἰούλιον) καὶ ἀπὸ Ντῶρμπαν διὰ Βενετίαν 70/-. Μεταλλεύματα ἀπὸ Πόρτ Ἐλιζαμπεθ 35/- διὰ Ρότερταμ, 37/- διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, 39/- διὰ Βουλῶνην.

Ἀπὸ τὴν Ἰνδίαν (Μαρμάγκοα) διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 42/6 μὲ 1000 τόν. φόρτωσιν καὶ 1500 τόν. ἐφόρτωσιν καὶ 40/- μὲ 2000 τόν. φόρτ. καὶ 1500 τόν. ἐφόρτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ 55/-. Ἡ ζήτησις πάντως σκαφῶν ὑπῆρξε ζωηρά. Ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας σταθερὸς ὁ ναυλὸς τῶν 17¾ σάντς κόπος διὰ τὸ Κόντινεντ (Ἰούλιον). Ζάχαρις διὰ λιμένας ἀμερικανικοῦ Ἀτλαντικοῦ 6.50 φίο (Μάϊον).

Μεσόγειος — Μαύρη Θάλασσα: Μικρὰ βελτίωσις τῶν ναύλων διὰ ῥωσικὰ σιτηρὰ. Ἐπληρώθησαν τὰ 37/6 διὰ τὸ Κόντινεντ. Ζάχαρις διὰ Κεϋλάνην 52/6 φίο (Μάϊον). Ἀσφαλτος ἀπὸ Δυρράχιον διὰ Πολωνίαν 35/6 καὶ πυρίται ἀπὸ Χουέλδαν διὰ Δουνκέρκην 30/-.

Λόγω τῆς καλῆς ἀγορᾶς εἰς τοὺς λιμένας Βορείου καὶ Νοτίου Ἀτλαντικοῦ προτιμῶνται τὰ φθορὰ πρὸς τὰ ἐκεῖ ταξίδια τῶν ἐκ τῆς Μεσογείου ἐξερχομένων πλοίων.

Τὰ τάϊμ - τσάρτερς: Εὐρυτάτη καὶ λίαν παρήγορος ἡ ζήτησις σκαφῶν διὰ χρονοναυλώσεις. Ὑποδεικνύουν τὴν ὀψωσδήποτε θεμελιωμένη ἀγορὰν. Ναυλοὶ βελτιωμένως ἐπληρώνοντο.

Οἱ Κινεζοὶ ἐκλείσαν διὰ βραχείας περιόδους ἀρκετὰ σκάφη (22/- διὰ ταξίδιον ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ Κίνα). Τὰ 23/6 ἐπληρώνοντο διὰ ταξίδια ἀπὸ Νοτίου Ἀφρικῆς, ἐνῶ διὰ κυκλικὸν σκάφος ἐκλείσθη μὲ τὸν καλὸν ναυλὸν τῶν 460 λιρῶν ἡμερησίως. Τὰ 24/- ἐπληρώθησαν ἀπὸ τοὺς Κινεζοὺς διὰ 5/7 μῆνας διὰ ταξίδια περιλαμβανομένης τῆς Κούβας. Λίμπερτς μὲ παράδοσιν Ἑλλάδα, 9/12 μῆνας, ταξίδια Μεσογείου - Μ. Θαλάσσης, Ἀγγλίας, Κόντινεντ, μὲ ἐπαναπαράδοσιν Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 13/3. Σκάφος 14.447 τόν. (15 μιλ. 40 - 42 τόν. φιοῦλ) παράδοσις Χάμπτον Ρόδς, ἐπαναπαράδοσις Πειραιᾶ δολ. 2.50, πλὴν μόνουσις δολ. 20.000.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ζωηρότερον πῶς ἐνεφάνισεν εἰκόνα ὁ Περσικὸς Κόλπος κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Μαΐου. Ἡ ζήτησις βελτιωμένη, ἐνῶ εἰς τὴν Καραϊβικὴν ἐχαλαρώθη. Κάποια, πάντως, ἰσορροπία προσφορᾶς καὶ ζήτησεως, παρὰ τὴν ἐποχὴν, σημειοῦται.

Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον τὰ 47½% κάτω τοῦ Ἰντασκέιλ ἐπληρώνοντο μεγάλα σκάφη διὰ τὴν Ἀγγλίαν, Κόντινεντ (Ἰούλιον). Διὰ τὸν Μάϊον τὰ 45%. Εἰς σκάφος 54.000 τόν. μῶς Κεῖπ 50% Ἰούλιον. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 66 ἕως 67½% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου (Ἰούλιον) καὶ 62½% διὰ Μάϊον. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 70% κάτω τοῦ Α.Τ. Π.Σ. εἰς μικρὸν σκάφος (Μάϊον). Ἀπὸ Σιδῶνα διὰ τὸ Κόντινεντ 40% τοῦ Ἰντασκέιλ. Καθαρὰ δι' Ἄνω Ἀνατολὴν 20% κάτω (Μάϊον).

Ἡρεμὸς ὁ τομεὺς τῶν ὑπερατλαντικῶν ταξιδίων δι' ἀκάθαρτα φορτία. Ζωηρότερος διὰ καθαρά. Τὰ 22½% καὶ 23¾% κάτω τοῦ Ἰντασκέιλ ἐπληρώνοντο ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν ἢ τὸν Κόλπον δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ διὰ καθαρά φορτία (Μάϊον). Τὰ 50% κάτω δι' ἀκάθαρτα εἰς σκάφος 55.000 τόν. (Μάϊον) καὶ 40% διὰ μικρὸν.

Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ χαλαρὰ ἡ ζήτησις, οἱ ναυλοὶ ἐξέπεσαν. Τὰ 30% - 37½% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. ἐπληρώθησαν εἰς τὰ ὀλίγα κλεισθέντα σκάφη, ἀναλόγως χωρητικότητος.

Σκάφος 17.980 τόν. διὰ καθαρά φορτία τάϊμ τσάρτερ ἐν ἔτος δολ. 1.89 καὶ 1.96 δολ. διὰ δεύτερον ἔτος. Μότορ τάνκερ 15.901 τόν. (14 μιλ. 18½ φιοῦλ διλ) πέντε ἐτῆ τάϊμ τσάρτερ, παράδοσις Ἰούλιον, φορτία καθαρά, 17/-.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ὑποστηρικτὴς διητηρήθη ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ πρῶτον ἡμῖσι τοῦ Μαΐου, μὲ ἀρκετὰς διαταγὰς ἐν κυκλοφορίᾳ καὶ βελτιωμένας τὰς τιμὰς τῶν ναύλων. Ἀπὸ τοὺς ῥωσικοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης ὑπῆρχεν ἐργασία δι' ὅλα τὰ εἶδη τῶν φορτίων. Γεννήματα διὰ Κόντινεντ ἐπληρώνοντο 37/6 καὶ δι' Ἀγγλίαν 40/6 διὰ λιμένας ἀνατολικῆς ἀκτῆς ἢ 42/6 διὰ λιμένας δυτικῆς ἀκτῆς, Μάϊον καὶ δι' Ἀλγερίαν (σκάφη τῶν 10.000 τόνων) 37/6 φίο, Μάϊον. Διὰ 50.000 τ. τσιμέντων (φορτία 10.000 τ. μηνιαίως) διὰ Πόρτ Σουδάν, μὲ φορτώσεις ἀπὸ τέλη Μαΐου καὶ ἐπέκεινα, ἐζητοῦτο προσφοραὶ, ἐνῶ ἀπὸ Κωνσταντῆν δι' ἰσπανικοὺς λιμένας Μεσογείου ἐπληρώνοντο δολ. 4, ἕνα λιμένα ἐκφορτώσεως, Μάϊον - Ἰούλιον. Διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ Ὀδησσὸν διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν 20/- φίο, Μάϊον καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι (σκάφη τῶν 15.000 τόνων) διὰ Κόντινεντ 32/-, Ἰούλιον καὶ δι' ἀμερικανικοὺς λιμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου 32/6 φίο, Ἰούλιον - Ἰούλιον. Διὰ κοιθὴν ἀπὸ Λαττάκια διὰ Κόντινεντ ἐζητοῦτο σκάφη τῶν 10 ἕως 12 χιλ. τόνων καὶ ἐπληρώνοντο 30/- φίο, δι' Ἰούλιον. Λιπασμάτα ἀπὸ Σφᾶξ διὰ Βόρναν ἢ Πύργον 20/- Μάϊον (ὄροι «Ἀφρικανφως»). Τὰ ἑλληνικὰ μεταλλεύματα μὲ συνήθη ἐργασίαν. Ἀπὸ Ἄσπρα Σπίτια διὰ Λένινγκραδ σκάφος τῶν 4000 τ. ἐκλείσθη εἰς τὰ 35/- καὶ ἔτερον τῶν 5000 τ. εἰς τὰ 35/6, Μάϊον.

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΙΣ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ἐπικρατεῖ ἡ πεποίθησις, ὅτι τὸ ἐπὶ διεθνῶς βάσεως σχέδιον συνεργασίας διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, θὰ τεθῆ ἐν λειτουργίᾳ μετὰ τινα χρόνον. Λίαν ἐνθαρρυντικὴ ὑπῆρξεν ἡ μέχρι τοῦδε παρασχέθεῖσα ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ὑποστήριξις τοῦ σχεδίου. Ἐνεκρίθη τοῦτο πρὸ ἡμερῶν ἀπὸ τὸ συμβούλιον τῆς Διεθνῶς Ὀργανώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν Τάνκερς, τὸ συνελθὼν εἰς τὸ Λονδίον.

Ὑπολογίζεται, ὅτι, ἐφοπλισταὶ κατέχοντες σκάφη ἐννέα ἑκατομμυρίων τόνων, ἐναντὶ συνόλου σκαφῶν δεκατριῶν ἑκατομ. τόν., ἀνηκόντων εἰς τὴν διεθνή ὀργάνωσιν, θὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν συνεργασίαν. Κρίνεται ἐπαρκῆς ἡ συμμετοχὴ αὐτῆ, ἵνα ἐπιτευχθῶν καλὰ ἀποτελέσματα εἰς τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναύλων.

Ἰνα τὸ σχέδιον τεθῆ ἐν λειτουργίᾳ, θὰ σχηματισθῆ «πὸυλ», μὲ συμμετοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες θὰ καταβάλλουν μηνιαίαν εἰσφορὰν κατὰ τόν. ἐπὶ πλῆον δὲ καὶ ἕνα τέλος εἰσδοχῆς εἰς τὴν ὀργάνωσιν. Τὰ παροπλιζόμενα σκάφη, θὰ λαμβάνουν ἀποζημίωσιν ἀπὸ τὸ κεφάλαιον τῶν εἰσφορῶν. Τὰ διαλυόμενα, ἐπίσης, θὰ δικαιούνται ἐιδικῆς ἀποζημίωσεως, συμποσομένης εἰς τὴν ἐπὶ τριετίαν καταβαλλομένην εἰς τὰ παροπλιζόμενα.

Τὸ συμβούλιον τῆς «Ἰντερτάνκο» θὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἔγκρισιν τῶν ἀποφάσεων τοῦ διὰ ψηφοφορίας τῶν μελῶν τῆς Ὀργανώσεως. Τελικὴ δὲ ἀπόφασις θὰ ληθῆ εἰς τὴν συγκληθεῖσαν διὰ τὴν 24ν Ἰουλίου γενικὴν συνέλευσιν.

Ὅλοι οἱ ἰδιώται ἐφοπλισταὶ δεξαμενοπλοίων, θὰ κληθῶν νὰ συμμετάσχουν εἰς τὸ σχέδιον.

Τὸ σχέδιον δέχεται ὅλα τὰ τάνκερς ἀπὸ 15.000 τόν. ἰ.ν. καὶ ἄνω, ναυπηγήσεως ἀπὸ τοῦ 1947 καὶ ἐντεύθεν. Τῶν ἐπιμικρυνθέντων θὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἡλικία, ἀναλόγως τοῦ πραγματικοῦ χρόνου τῆς ναυπηγήσεως. Εἰσφορὰ εἰσδοχῆς, ἐφάπαξ καταβαλλομένη, προβλέπεται 5 λιρῶν κατὰ σκάφος καὶ ἕτερα μνημιαία ὄχι περισσότερα τοῦ 1/5 κατὰ

τόνων, προκαταβαλλομένη.

Τάνκερς 30.000 τόν. και κάτω θα πληρώνουν την βασική, ως άνω, εισφοράν. Από 30-50 χιλ. τόν. την βασική δια τας 30 χιλ. τόν. και δια τὸ ἐπὶ πλέον τωναζ τὸ ἡμισυ αὐτῆς. Ἄνω τῶν 50 χιλ. τόν. την βασικήν εισφοράν δια τας 30 χιλ. τόν. και ἐπὶ πλέον τὸ ἡμισυ δια κάθε 20 χιλ. τόν.

Τὸ μέγιστον τῆς συνεισφοράς θα φθάνη τας 2.500 λίρ. μηνιαίως. Τὰ ἀργούντα και τὰ προναυλωμένα δὲν θα καταβάλλουν εισφοράν. Τὸ μέγιστον τῆς ἀποζημιώσεως δια τὰ ἀργούντα θα ὀρίζεται εἰς 5/- κατὰ τόν. d.w., ἀναλόγως χωρητικότητος και ἡλικίας σκάφους.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΤΡΑΜΠΣ

Δικαιολογείται, κατὰ τὰς σχετικὰς ἐκ Λονδίνου, ἀνακοινώσεις, ἡ αἰσιοδοξία δια τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σχεδίου διεθνούς συνεργασίας και εἰς τὰ τράμπς ξηροῦ φορτίου. Αἱ μέχρι τοῦδε ληφθεῖσαι ἀπαντήσεις ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπιστῶν εἶναι λίαν ἐνθαρρυντικαὶ δια τὴν συνέχισιν τῆς προσπάθειας.

Πάντως, τὸ προσωρινὸν συμβούλιον τῆς συσταθείσης ὀργανώσεως (International Tonnage Stabilisation Association) ἔκρινεν ὅτι ἐπιβάλλεται ἡ συγκέντρωσις περισσοτέρων κατὰ τὸ δυνατόν ἀπαντήσεων ἀπὸ τοὺς ἐφοπιστὰς και ἡ ἐνημέρωσις τούτων εἰς τὰς προβληθείσας ἀμφιβολίας δια τὸ σχέδιον.

Προϋποθέσεις, βεβαίως, τῆς ἐπιτυχίας κρίνεται ἡ σταθεροποίησις τῶν ναύλων τῶν πετρελαιοφόρων, ἵνα παύσουν ταῦτα ὑπερσερχόμενα εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν σιτηρῶν.

Τὸ Συμβούλιον τῆς Ὄργανώσεως θα ἐπανασυνέλθῃ τὴν 18ην Ἰουνίου.

ΑΙ ΠΡΟΣ ΚΟΥΒΑΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Μὲ ἡμερομηνίαν 24ης Ἀπριλίου ἐδημοσιεύθη νέος κατάλογος πλοίων, ὑπὸ διαφόρους σημαίας, ἅτινα μετέσχον εἰς μεταφορὰς πρὸς τὴν Κούβαν και ἐξ αὐτῆς. Περιλαμβάνονται εἰς αὐτὸν πέντε βρετανικὰ σκάφη, καθὼς και ἓνα λιθανικόν, τὸ «Ἰλένα» 5.925 τόν. γκρός. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου και ἐντεύθεν μετασχόντων εἰς κουβανικὰς μεταφορὰς σκαφῶν, ἀνῆλθεν εἰς 60, συνολικῆς χωρητικότητος 543.738 τόν. γκρός, ἅτινα ἀνήκουν εἰς ἐννέα σημαίας μὴ κομμουνιστικῶν χωρῶν, πέραν τῆς πολωνικῆς και τῆς γιουγκοσλαυικῆς.

Εἰς τὴν σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τῆς «Μαρिताίμ Ἀντιμιστρέσιον» προστίθεται, ὅτι τὰ σκάφη ταῦτα ἀποκλείονται τῆς συμμετοχῆς εἰς μεταφορὰς ἀμερικανικῶν φορτίων βοήθειας, ἐφόσον αἱ πλοιοκτῆται τῶν δὲν δηλώσουν, ὅτι ἐφεξῆς θα ἀπόσχουν τῶν μεταφορῶν τῆς Κούβας. Ἀναγνωρίζεται, πάντως, ὅτι εἶναι πιθανὸν σκάφη τινὰ ἐκ τῶν περιληφθέντων εἰς τὸν μαυροπίνακα, νὰ ἔχουν προναυλωθῇ και νὰ ἰσχύῃ εἰσέτι: τὸ χρονοναυλοσύμφωνόν των, ὥστε νὰ μὴ δύνανται νὰ ἀρνηθῶν εἰς τοὺς ναυλωτάς των τὸ δικαίωμα τῶν πρὸς τὴν Κούβαν ταξιδίων.

Ἔχουν περιληφθῇ εἰς τὸν μαυροπίνακα 13 ἑλληνικὰ φορτηγὰ και δύο δεξαμενόπλοια, καθὼς και 3 λιθανικὰ φορτηγὰ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, τὰ κάτωθι: Φορτηγὰ: «Ἀπόλλων», «Γκλόρια», «Κατετὰν Πέτρος», «Κίγκ Θηρεύς», «Κυρὰ Χαρίκλεια», «Μαστρο - Στέλιος ΙΙ», «Νόρθ Ἐμπρες», «Παμίτ», «Παντάνασσα», «Πηελόπη», «Ραιδεστός», «Σείριος» (7.239 τόν. γκρός), «Στυλιανὸς Ν. Βλασσόπουλος», «Ἀμερικάνας», «Γαλήνη», «Αἰόλος ΙΙ» και «Ἄγ. Νικόλαος». Δεξαμενόπλοια: «Περσεύς», «Σείριος» (16.241 τόν. γκρός) και «Ἀλτεμπαράν». Καὶ τὰ λιθανικὰ φορτηγὰ: «Ἰλένα», «Μουσαί» και «Ὀλγα».

TANKERS ΤΩΝ 150.000 T.D.W.

Τὸ δελτίον τῆς ἐταιρίας πετρελαίων «Esso» ἀσχολεῖται μὲ τὰς οικονομικὰς δυνατότητας τῶν δεξαμενοπλοίων - μαμμούθ, χωρητικότητος μέχρι 150.000 τόνων d.w. Κατὰ τὴν παρελθούσαν δεκαετίαν ἐδαπάνησεν ἡ «Esso» ὑπερδιακόσια ἑκατομμύρια δολ. δια τὴν ναυπήγησιν ὄλων και μεγαλυτέρων δεξαμενοπλοίων. Ἐπραγματοποιήθησεν δι' αὐτῶν σοβαραὶ οικονομίαι εἰς τὸ κατὰ τόνων κόστος τοῦ μεταφερομένου πετρελαίου. Δεξαμενόπλοια τῶν 26.000 τόνων, ἅτινα ἦσαν τὰ μεγαλύτερα ἐν τῷ Κόσμῳ, κατὰ τὸ 1950, φαίνονται σήμερον πολὺ μικρά, ἐναντι τῶν σκαφῶν τῶν 80.000 τόνων, ποὺ περιλαμβάνονται εἰς τὸν στόλον τῆς «Esso» και τῶν 86.000 τόνων, ποὺ ἀναμένεται ἄρα προστεθῶν κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος. Καὶ ἤδη ἐξετάζονται τὰ οικονομικὰ πλεονεκτήματα τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 150.000 τόνων d.w. Τόσον μεγάλα σκάφη χρειάζονται, ἀναμφιδόλως, βαθῆα ὕδατα πρὸς ἀγκυροβολίαν.

Ἐκ παραλλήλου μελετᾶται τὸ ἀποδοτικὸν τῶν ἀτομοκινήτων σκαφῶν. Φαίνεται ὅτι ἡ μεταφορὰ ἀκαθάρτου πετρελαίου θα ἤδύνατο νὰ προσφέρῃ ἐξαιρετικὴν εὐκαιρίαν δια τὴν χρησιμοποίησιν ἐντὸς τῶν προσεχῶν δώδεκα ἐτῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων μὲ πυρηνικὴν πρῶσιν.

Μὲ βάσιν τὴν χρησιμοποίησιν τῶν δεξαμενοπλοίων «T. 2» (τῶν 17.000 τόνων), τὸ κατὰ τωναμίλιον κόστος μεταφορᾶς φορτίου ἀπὸ σκάφος τῶν 25.000 τόνων d.w., εἶναι κατὰ 20% μικρότερον. Τὸ ἀντίστοιχον κόστος μεταφορᾶς ἀπὸ σκάφος τῶν 47.000 τόνων κατὰ 35%, περίπου, μικρότερον. Ὅλα δὲ αὐτὰ τὰ πλοία εἶναι κατὰ δύο μίλια ταχύτερα τῶν «T. 2». Καὶ διερωτᾶται ἐν κατακλείδι ὁ συντάκτης τοῦ δελτίου: Τί, ἀρὰ γε, μὰς ἐπιφύλασσουν αἱ μελλοντικὰ ἐξελίξεις; Αἰωρούμενα δεξαμενόπλοια, ὑποβρύχια δεξαμενόπλοια, ἀτομοκίνητα δεξαμενόπλοια τῶν 200.000 τόνων; Οὐδεὶς ἀκόμη δύναται νὰ προῖδῃ, μολοντί, ἐν τῷ μεταξύ «πολλὰ ἰδέαι μαγειρεύονται».

ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΜΕΓ. ΛΙΜΝΩΝ

Ἐκλείσεν δεκαετία ἀφότου ὁ εἰς Ν. Ὑόρκην διαμένων ἐφοπιστῆς κ. Γεώργιος Καρράς συμμετέσχεν εἰς τὰς φορτοεκφορτωτικὰς ἐργασίας τῶν

“ΝΑΥΤΟΤΕΧΝΙΚΗ,”

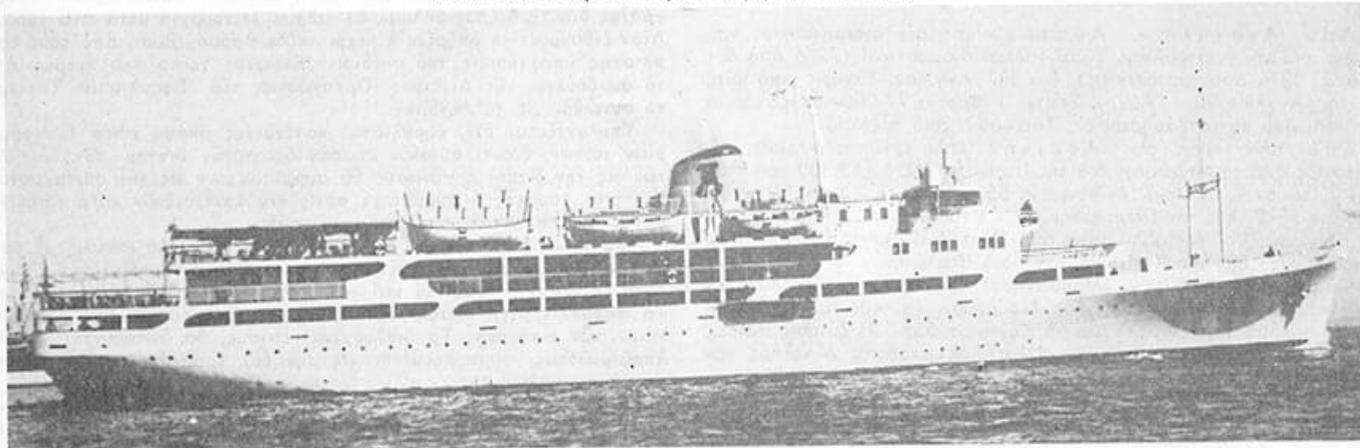
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΙΩΑΝ. ΓΙΑΚΟΥΜΑΚΗΣ

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΣ - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ - ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΑΙ - ΜΕΤΑΛΛΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΔΕΦΒΕΝΑΚΙΩΝ 15 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 464.454

Μία τῶν κυριωτέρων ἐργασιῶν μου



Μελέτη, Σχέδια και Ἐκτελέσις ριζικῆς μετασκευῆς τοῦ ex AVP 54 εἰς τὸ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΔΠ «ΡΟΔΟΣ».

ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΟΥ. — ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ & ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ. — ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ & ΙΣΧΥΟΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ. — ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΟΙΝΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ, ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΩΝ & ΑΛΛΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ. ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΑΝΕΓΕΡΣΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.

λιμένων του Βορ. Ειρηνικού. Συνεταιρίσθη με τὰς γνωστὰς ἐταιρίας Seattle Stevedore Co και Brade Hamilton Stevedore Co, αἰτίνες ἄλλοτε ἀνήκον εἰς τὸ συγκρότημα τῆς «Ἀμερικαν Χαβάϊαν».

Ἡ συμμετοχὴ τοῦ κ. Καρρά εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὸν ὑγιᾶ συναγωνισμόν εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις, τὴν κατάργησιν, δηλαδὴ, τοῦ μέχρι τότε κρατουμένου μονοπωλίου. Τώρα τὸ καθεστὼς τοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὰ τιμολόγια ἔχει καθιερωθῆ εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ ἀπὸ τὴν Ἀλάσκαν μέχρι τοῦ Μεξικοῦ καὶ τῆς Δυτ. Ἀμερικῆς. Εὐνόητος ἡ ὠφέλεια καὶ ἡ παρασχεθεῖσα ἐξυπηρέτησις εἰς τὰ τόσα ἑλληνικῶν συμφερόντων σκάφη, ἅτινα συχναῖον εἰς τοὺς ἀνωτέρω λιμένας. Πολλὰ τὰ ὅσα ἐξοικονομήθησαν εἰς τοὺς λισμούς τῶν δαπανῶν τῶν ἑλληνικῶν πλοίων.

Ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ὅλης ὀργανώσεως τελεῖ ὁ πλοίαρχος τοῦ Ε.Ν. κ. Ἰάσων Νταυφᾶς, ἀντιπρόεδρος τῆς ἐταιρίας.

Μία τοιαύτη προσπάθεια, ἀναληφθεῖσα με τὸσον καλὰ ἀποτελέσματα ἀπὸ Ἑλλήνων, πρέπει νὰ τύχη καὶ τῆς καθολικῆς ὑποστηρίξεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Αὐτοὶ πρῶτοι πολλὰ ἐκέρδισαν καὶ τὰ περισσώτερα θὰ κερδίσουν.

Μετὰ τὴν ἐπιτυχή πρωτοβουλίαν τοῦ Εἰρηνικοῦ, ὁ κ. Γεώργ. Καρρᾶς ἐπεξέτεινε τὸ ἐνδιαφέρον του καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Διώρυγος τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Μετέχει ἄλλων ἐταιρικῶν ὀργανώσεων φορτοεκφορτώσεων καὶ τὸ 1960 συνέστησε πρακτορειακὸν οἶκον ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ναυτίλος», εἰς τὸ Μόντρεαλ, τὸν μόνον ἐκεῖ λειτουργοῦντα ἑλληνικόν.

Ἐπισταθίζαμεν πάντοτε τὴν ἀποψιν, ὅτι συμφέρον ἔχουν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ νὰ προτιμοῦν τὰς κατὰ τόπους ἑλληνικὰς πρακτορειακὰς, προμηθευτικὰς καὶ φορτοεκφορτωτικὰς ὀργανώσεις. Στοργικώτατον εἶναι τὸ ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἐνδιαφέρον τῶν ὀργανώσεων αὐτῶν καὶ ἀναμφισβητήτως πλέον ἀποδοτικὴ ἡ ἐξυπηρέτησις τοῦ Ἑλλήνου ἐφοπλιστοῦ. Τὴν αὐτὴν ἀποψιν προβάλλομεν καὶ τώρα διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Καρρά πρωτοβουλίας. Ἐπιβάλλεται νὰ τύχη αὕτη τῆς ἀνεπιφυλάκτου ἐφοπλιστικῆς συμπαραστάσεως.

ΝΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

● Ἡ ἐφειτηνὴ γαλλικὴ συγκομιδὴ σίτου φαίνεται ὅτι θὰ περιορισθῆ εἰς 8 ἕως 9 ἑκατομμύρια τόννων, ἐναντι 14 ἑκατομμυρίων τόννων τοῦ παρελ. ἔτους, κατὰ τὰς προβλέψεις τοῦ γαλλικοῦ Ὑπουργείου Γεωργίας. Διὰ τὴν κριθὴν προβλέπεται ποσότης 6 ἕως 6.5 ἑκατομμυρίων τόννων.

— Τὴν 1ην Ἀπριλίου εἶχον σπαρῆ με χειμερινὰ καὶ ἐαρινὰ δημητριακὰ ἐκτάσεως 4,7 ἑκατομμυρίων ἑκταρίων, ἐκ τῶν ὁποίων 3,4 ἑκατομ. ἑκταρίων με σίτον. Αἱ ἀντίστοιχοι ἐκτάσεις, σίτινες εἶχον σπαρῆ τὸ παρελ. ἔτος, ἀνήρχοντο εἰς 6,9 ἑκατομ. ἑκταρίων, ἐκ τῶν ὁποίων 4,34 διὰ σίτον.

● Ἐμφανίζει κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους σημαντικὴν αὐξήσιν ἡ παραγωγὴ πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς (82,9 ἑκατομ. τόν. ἐναντι τῶν 73 ἑκατομ. τοῦ ἀντιστοίχου περυσينوῦ τριμήνου 13,6%).

● Πτωχὴ ἡ συγκομιδὴ ἀραβοσίτου εἰς τὴν Ἀργεντινῆν. Μόλις δύο ἑκατομ. τόν. προβλέπεται νὰ ἐξαχθῶν. Πτώσις ἐπίσης εἰς τὴν συγκομιδὴν τοῦ ἡλιωσπόρου (550.000 τόν.). Κατὰ 36% κατωτέρα ἐναντι τῆς περυσινήσ.

● Καλαὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν δημητριακῶν, παρὰ τὰς ἀντιξόους καιρικὰς συνθήκας, αἰτίνες περιώρισαν κατὰ ἕν τέταρτον τὴν γαλλικὴν συγκομιδὴν καὶ κατὰ ἕν ἕκτον τὴν ἀμερικανικὴν. Οὕτω εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὸν Καναδᾶν περισσότερος σίτος ἐφέτος θὰ παραχθῆ (31 ἑκατομ. τόν. ἢ δύο ἑκατομ. περισσώτερον ἐναντι τοῦ 1962 — 63 διὰ τὰς Ἠνωμ. Πολιτείας).

● Εὐεξήγητος ἡ ζήτησις περισσοτέρων φορτίων ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Τὰ ἀποθέματα ἐμειώθησαν σημαντικῶς. Εἰς τὸ τέλος Μαρτίου αἱ χῶραι τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος κατεῖχον εἰς ἀποθέματα 13 ἑκατομ. τόν. γαιάνθρακος, κατὰ 18% ἐναντι τοῦ Φεβρουαρίου καὶ 50% ἐναντι τοῦ περυσينوῦ Μαρτίου.

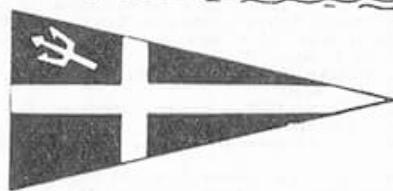
● Ἐπτὰ καὶ ἡμισυ ἑκατομ. μπουσέλς σίτου ἐπώλησεν ὁ Καναδᾶς εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν. Ἄξια 15 ἑκατομ. δολ. Πληρωμὴ ἐπὶ πιστώσει. Φόρτωσις μέχρι τῆς 31ης Αὐγούστου.

● Τὸ «μπούμ» τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Ἀγγλίας, θὰ συνεχισθῆ κατὰ τὰς προβλέψεις τοῦ εἰδικοῦ ὀργανισμοῦ τοῦ Ο.Η.Ε. Αὐξήσις τῆς παραγωγῆς διὰ τὸ τρέχον ἔτος 3½% ἐναντι τοῦ προηγουμένου.

● Κινοῦνται πρὸς τὴν ἀνατίμησιν αἱ ἀγοραὶ τῶν πρωτογενοῦς παραγωγῆς προϊόντων. Ἡ ζάχαρις, τὸ κακάον, τὰ σιτηρά, ὠρισμένα μέταλλα, τὰ παλαισιδῆρα, ἀνατιμώνται.

— Ἄλλων σταθεραὶ εἶναι αἱ τιμαὶ, ὡς τοῦ θάμβρακος, τοῦ χαλκοῦ, τοῦ ἀλουμινίου. Χαλαρὰ ἡ τιμὴ τοῦ κρέατος, τοῦ λίπους, τῶν ἐλαίων, τοῦ καυστοῦ καὶ τοῦ καφέ.

— Καὶ σημαίνει ἡ ἀνατίμησις, ζωηρότερας ἀγορᾶς καὶ μεταφορᾶς. Ὅταν αἱ πρῶται ὑλα ἀνατιμώνται, ἡ ναυλαγορὰ κινεῖται ζωηρότερον.



ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΕΝΙΑΙΑ ΘΕΣΙΣ

ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΤΗΝ ΠΡΩΗΝ 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



Τ
Ρ
Ι
Τ
Ο
Ν

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

«ΚΑΡΤΑΙΝ Μ. ΑΥΡΑΣ» Βολτιμόρν 11.000 τ. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο δολλ. 5.25, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 10 — 25.
 «ΠΛΕΙΟΝΗΣ» (δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 18.500 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολλ. 5.50 φίο, 1300 μτρ. τ. εκφκών, Ιουν. 13 — 25
 «ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 105.000 φίο, Ιουνίου 1 — 20.
 «ΑΡΜΟΝΙΑ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων δυτ. άκτήη Ίνδιάν 72/6, έάν ανατολική άκτήη 75/-, όφιών δύο λιμένας ίδιας άκτής 2/6 ξέτρα, 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουν. 1 — 29.
 «ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ» Χάμπτον ρόδς 12.000 τ. γαιανθράκων Κόρκ δολλ. 5.60, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 15 — 25.
 «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ» (λιβ.) Άγιον Λαυρέντιον 20.000 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Ρότερταμ ή Άμστερταμ δολλ. 4.30, με 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 8-18.
 «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ-ΙΣ» (λιβ.) Άγιον Λαυρέντιον 23.000 τ. γεννημάτων Άρδούργον δολλ. 4.50, με 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 11—30
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ» Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 8.60, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Άπρ. 29 — Μαΐου 10.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ (κ. Παπαδόκη) Χάμπτον ρόδς 20.000 τ. γαιανθράκων Δυτικήη Ιταλίαν δολλ. 3.70, με 3000 τ. ελεύθ. εκφκών (έξ έως έπτά συνεχή ταξίδια), έναρξίς Ιουνίου
 «ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 8.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 16 — 31.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ (κ. Λιβανού) άμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων Γιοκωχόαν δολλ. 8.50, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 25 — Ιουν. 13.
 «ΛΙΝΤΑ» Άγιον Λαυρέντιον 19.000 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Ρότερταμ ή Άμστερταμ δολλ. 4.95, με 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 9 — 20.
 «ΠΗΝΕΙΟΣ» Νόρδερν ρέιντζς 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.750 φίο, Ιουν. — Ιουλίου.
 «ΝΗΣ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Σάντος δολλ. 8.75, με 750 τ. εκφκών 60 σέντς, Μαΐου 20 — 31.
 «ΕΛΛΗΝΙΣ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Σάντος δολλ. 8.75, με 750 τ. εκφκών 60 σέντς, Μαΐου 20 — 31.
 «ΑΝΔΡΟΣ ΔΗΤΖΕΝΤ» λιβ. (υπό μετονομασίαν) Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Ριόν Ίανέιρον ή Σάντος δολλ. 8.75, με 900 τ. εκφκών εις Ριόν 60 σέντς και 750 τ. εις Σάντος 60 σέντς, Μαΐου 10 — 28.
 «ΣΠΕΤΣΑΙ» Κόλπον 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.500 φίο-στούεντ, έάν Φορμόζαν δολλ. 117.500, Ιουν. 10 — 20.
 «ΝΑΤΑ» άμερ. λιμένας Άτλαντικού 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 107.500 φίο-στούεντ, Άύγουστον.
 «ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.» άμερικ. λιμένας Άτλαντικού 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.750 φίο-στούεντ, Μαΐου 20 — Ιουν. 5.
 «ΑΞΙΟΣ» άμερ. λιμένας Άτλαντικού 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.500 φίο-στούεντ, Ιουν. 15 — Ιουλ. 5.
 «ΑΟΥΡΟΡΑ» άμερικ. λιμένας Άτλαντικού 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 110.000 φίο-στούεντ, Ιουνίου.
 «ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» (ιχ. Τηλέμαχος) άμερ. λιμένας Άτλαντικού 11.100 τ. παλαισιδέρων (508.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 132.000 φίο-στούεντ, Ιουν. 17 — 30.
 «ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ» άμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Ρότερταμ ή Άμστερταμ δολλ. 5.75, με 3000 τόνους ελεύθερον εκφορτωτικών, Μαΐου 18 — 29.
 «ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ» Νέαν Υόρκην 14.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολλ. 6.50, με 1300 ατετακίς τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου.
 «ΚΟΜΕΤ» (παν.) άμερ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερς) 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.500 φίο, Ιουλ. 15 — 31.
 «ΑΡΜΟΝΙΑ» (Λιβανού) άμερ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερς) 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.500 φίο, Ιουλ. 1 — 25.
 «ΝΕΠΤΟΥΝ» (λιβ.) άμερ. λιμ. Κόλπου 10.300 τ. γεννημάτων Λίβερπουλ-Μπίρκενχεντ 50/-, με 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 17 — 30.
 «ΝΟΡΘ ΧΑ-ΙΝΕΣ» άμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Ρότερταμ ή Άμστερταμ δολλ. 5.42½ φίο, Μαΐου 20 — Ιουν. 8.
 «ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΠΗΤΗΣ» Νόρδερν ρέιντζς 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.500 φίο, Ιουν. — Ιουλίου.
 «ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ» (παν.) Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων Ριόν Ίανέιρον δολλ. 7.50, με 900 τ. εκφκών 60 σέντς, Μαΐου 14 — 31.
 «ΘΗΡΑ» Χάμπτον ρόδς 21.000 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολλ. 7 Ιουν. 8 — 29.
 «ΘΕΣΚΙΒΙΓΚ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζς 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.750 φίο, Μαΐου 25 — Ιουνίου 10.
 «ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ» Νόρδερν ρέιντζς 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.750 φίο, Μαΐου 25 — Ιουνίου 10.
 «ΣΠΕΤΣΑΙ» άμερ. λιμένας Κόλπου 9500 τ. παλαισιδέρων (470.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 112.500 φίο-στούεντ, Ιουν. 10 — 30.
 «ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.» (λιβ.) άμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. κάρ Άμβέρσαν-Άμστερταμ δολλ. 6.10, με 3000 τ. φόρτ., 3000 τ. εκφκών, Μαΐου 15 — 30.
 «ΑΣΤΡΕΑ» (δεξ.) άμερ. λιμένας Κόλπου 18.000 τ. γεννημάτων Ρότερταμ δολλ. 5.75 φίο, Μαΐου 20 — 30.
 «ΔΡΕΠΑΝΟΝ» (λιβ.) άμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Σάντος δολλ. 9, με 1000 τ. εκφκών 60 σέντς, Μαΐου 24 — 31.
 «ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ» (λιβ.) Άγιον Λαυρέντιον 19.000 τ. γεννημάτων Λονδίον ή Έϊδονμαου 38/6, όφιών Χουλλ 1/6 ξέτρα, 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουν. 5 — 12.
 «ΟΛΓΑ» (Λιβανού) Άγιον Λαυρέντιον 9500 τ. γεννημάτων Μπέλφαστ 48/9, με 1000 τ. εκφκών, Ιουν. 10 — 20.
 «ΑΡΙΕΤΤΑ» Κόλπον 11.000 τ. εις χύμα Ριόν Ίανέιρον ή Σάντος δολλ. 7.50 φίο-στούεντ, Μαΐου 27 — Ιουν. 5.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ (κ. Λιβανού) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 9.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, τέλη Μαΐου.
 «ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» (λιβ.) Κόλπον 28.000 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Ρότερταμ ή Άμστερταμ δολλ. 5.75, με 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουνίου 1 — 10.

Έκ Βορείου Ειρηκίου

«ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» Βανκούβερ 20.000 τ. γεννημάτων Έϊδονμαου δολλ. 6, με 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 10 — 25.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ (κ. Λιβανού) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 5.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουν. 20 — Ιουλ. 5.
 «ΙΖΟΜΠΕΛ» Βέρ. Ειρηκίου 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 5.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουνίου — Ιουλίου.
 «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΙΝ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηκίου 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρέιντζς δολλ. 5.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 30 — Ιουνίου 5.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Ρέζομη-Κουλουκενή) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων δύο λιμένας Ιαπωνίας (νέου Χοκκάιντα) δολλ. 5.90, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουνίου — Ιουλίου.
 «ΘΑΛΗΣ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ζυλίας και γενικών ειδών (499.000 κ.π.) Άγγλίαν δολλ. 11.90 φίο, Μαΐου 28 — Ιουνίου 15.
 «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηκίου 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρέιντζς δολλ. 5.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 18 — 31.
 «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηκίου 13.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 5.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 30—Ιουν. 10.
 «ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηκίου 13.500 τ. κριθής Κορέαν δολλ. 6.50, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 20 — 31.
 «ΜΠΑΤΗΣ» (λιβ.) άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηκίου 13.500 τ. γεννημάτων δυτικήη άκτήη Ιαπωνίας δολλ. 5.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουλίου.
 «Α-Ι-ΑΑΝΤ ΕΝΤΖΗΝΙΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν-άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηκίου 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 5.75, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουν. 8-18.
 «ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ» Βανκούβερ 21.000 τ. γεννημάτων Έϊδονμαου δολλ. 6.25

(έάν 6000 τ. κριθής 25 σέντς ξέτρα), 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 28—Ιουν. 10.
 «ΠΕΡΑ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» Βρετ. Κολομβίαν 14.000 τ. κριθής Έϊδονμαου δολλ. 7 (έάν 3000 τ. γεννημάτων 75 σέντς ξλαττον), 3000 τ. ελεύθ. εκφκών, Ιουν. 10 — 30.
 «ΟΥΑ-Ι-Τ ΚΛΙΦΦΣ» (παν.) Καλιφορνίαν 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 75.000 φίο-στούεντ, Μαΐου 23 — 31.
 «ΟΥΑ-Ι-Τ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 75.000 φίο-στούεντ, Ιουν. 23 — Ιουλ. 10.
 «ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.» Καλιφορνίαν 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 70.000 φίο-στούεντ, Ιουλίου — Αύγουστον.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΚΑΣΟΣ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσι Μπουένος Άΰρες 9000 τ. γεννημάτων Γένεζαν-Λιθόρν ή Νεάπολι 75/-, όφιών Άδριατικήη 80/-, με 1000 τ. εκφκών εκτός τέρμα, Μαΐου 25 — Ιουνίου 5.
 «ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» (λιβ.) Σάντα Φέ, Ροζόριο και Μπουένος Άΰρες 9500 τ. γεννημάτων Έϊδονμαου 78/9, με 1000 τ. εκφκών εκτός τέρμα, Μαΐου 4 — 15.
 «ΑΡΤΕΜΙΣ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσι Μπουένος Άΰρες 9500 τ. γεννημάτων Γένεζαν, Λιθόρν, Νεάπολι 75/- ένα, 77/6 δύο λιμένας, 1000 τ. εκφκών εκτός τέρμα, Μαΐου 25 — Ιουν. 15.
 «ΧΑΡΠ» (λιβ.) Σάντος 9800 τ. άραβοσίτου Βενετιάν και Ραβέναν δολλ. 10.50 φίο, με 750 τ. φόρτ., 1000 τ. εκφκών, Μαΐου 10 — 25.
 «ΣΙΣΣΟΥΛΛΑ» Σάντος 8500 τ. άραβοσίτου Δυτ. Ιταλίαν δολλ. 8.50 ένα, 8.75 δύο λιμένας, φίο, 750 τ. φόρτ., 1200 τ. εκφκών, Μαΐου 25 — Ιουν. 20.
 «ΑΛΜΑΒΙΤΑ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσι Μπουένος Άΰρες 9500 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Άρδούργον ρέιντζς 80/-, με 2000 τ. εκφκών εις Όλλανδιαν-Βέλγιον ή 2500 τ. εις Όλλανδιαν, Μαΐου 22 — Ιουν. 5.
 «ΣΟΦΙΑ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσι Μπουένος Άΰρες 9500 τ. γεννημάτων Σπέτζιαν ή Γένεζαν 77/6 ένα ή 80/- δύο λιμένας, όφιών από Σάντα Φέ 1/3 ξέτρα, 1000 τ. εκφκών εκτός τέρμα, Ιουν. 5 — 25.
 «ΑΗΛΟΣ ΠΑ-Ι-ΟΝΙΡ» (λιβ.) Ροζόριο, συμπλήρωσι Μπουένος Άΰρες 10.000 τ. ζαχάρακις άμερικανικούς λιμένας Κόλπου ή Άτλαντικού δολλ. 8.25, φίο-στούεντ, 700 τ. φόρτ., 1500 τ. εκφκών, Ιουν. 15 — 30.
 «ΠΟΡΤΑΛΟΝ» (λιβ.) άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσι Μπουένος Άΰρες 8300 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Άρδούργον ρέιντζς 85/-, όφιών Άγγλίαν 90/-, με 1000 τ. εκφκών εκτός τέρμα-τέρμα εις Άγγλίαν ή 2000 τ. εις Γερμανίαν, Ιουν. 10 — 25.
 «ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσι Μπουένος Άΰρες 10.000 τ. γεννημάτων Γένεζαν, Λιθόρν ή Νεάπολι 80/-, με 1000 τ. εκφκών εκτός τέρμα, Ιουνίου 10 — 29.
 «ΟΡΕΜΑΡ» (λιβ.) Ριόσο Πλέιτ 9500 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Άρδούργον ρέιντζς 80/-, έάν Άμβέρσαν-Ρότερταμ ή Άμστερταμ 78/9, με 2000 τ. εκφκών Όλλανδιαν-Βέλγιον ή 2500 τ. εις Γερμανίαν, Ιουν. 20 — 29.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΕΒΜΑΡ» λιθρ. (ιχ. Έλιου) Βρέμη και Ρότερταμ 10.000 τ. άλεύρον Κούλνιαν 71/9, φίο-στούεντ, 1000 τ. φόρτ., 750 τ. εκφκών, Μαΐου 10 — 15.

Έκ Μεσογείων και Άδριατικής

«ΔΗΡΟΘΕΑ» Άσπρα Σπιτία 5000 τ. βυζήτιον Λένινγκραδ 33/6 φίο, Μαΐου.
 «ΗΛΙΑΣ Κ.» Ραβέναν 2800 τ. λιπαμάτων Μπουργκάς 20/-, ά. φ.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ» (λιβ.) Κωνσταντιάν 10.200 τ. τσιμέντων δύο λιμένας Ιαπωνίας (Βορειοέκτον-Ταγκακόνα ρέιντζς) δολλ. 4.20, φίο-στούεντ, 1000 τ. φόρτ., 700 τ. εκφκών, Μαΐου 10 — 25.
 «ΦΑΛΚΟΝ» (όφιών ΓΚΑΝΝΕΤ) Κωνσταντιάν 10.000 τ. ζάχαριν εις σάκκος Κούλνιαν 52/6, φίο-στούεντ, 725 τ. φόρτ., 750 τ. εκφκών, Μαΐου 15 — 29.
 «ΑΝΑ» ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης (έξαιρείς Ζιναπόφ) 11.200 τ. γεννημάτων Άμβέρσαν-Άρδούργον ρέιντζς 37/6, όφιών άνατ. άκτήη Άγγλίαν 40/6, έάν δυτική άκτήη Άγγλίαν 42/6, Μαΐου 10 — 20.
 «ΚΑΡΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ» (Λιβανού) Κωνσταντιάν 2100 κ.μ. ζυλίας δύο λιμένας Σικελίας, 2600 λιπέρταμ τ. κ.μ., Μαΐου.
 «ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ» (Λιβανού) Όδρυσόν 6000 τ. ζαχάρακις Μεσογείων 35/-, έάν Έρζορν Όθλασσόν 45/-, όφιών Κόντινεντ 42/6, Μαΐου.
 «ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.» (Λιβανού) Νεβορωσίσην 2600 κ.μ. ζυλίας Φινταλλά 41/- τ. κ.μ., Μαΐου.
 «ΘΩΜΑΣ Α.» Νεβορωσίσην 1500 κ.μ. ζυλίας Λίβερπουλ 79/- τ. κ.μ., Μαΐου.
 «ΠΑΝΑΓΙΑ Α.» Κωνσταντιάν 2600 κ.μ. ζυλίας Μασσαλίαν 30/- τ. κ.μ., Μαΐου.
 «ΓΙΑΓΚΟΣ» Βόρον 1000 κ.μ. ζυλίας Σφάξ 36/- τ. κ.μ., φίο, Μαΐου.

Έξ Αυστραλίας, Ινδίας και Άπω Ανατολής

«ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (Λιβανού) Βέρ. Κορέαν, Σινάμπο, Ντάιρεν, Τσιγκόν και Τσαγκόφ 9500 τ. γενικά (492.000 κ.π.) Άρδούργον λιράι 32.000 φίο-στούεντ, κανστόλλο 10 Μαΐου.
 «ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ» (λιβ.) Μερμαγκά 17.000 τ. μεταλλευμάτων Όλλανδιαν-Έρδον ρέιντζς 37/-, με 4000 τ. φόρτ., 1000 τ. εκφκών, Μαΐου 10 — 23.
 «ΑΣΛΟΝ» Φέρμανιλ 20.000 τ. γεννημάτων Σαγκάην-Ντάιρεν ρέιντζς 42/-, με 1500 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου.
 «ΠΗΤΕΡ Λ.» δύο λιμένας Φιλιππίων 20.000 τ. ζαχάρακις χύμα δύο άμερικ. λιμένας Κόλπου δολλ. 6.40 φίο, 1000 τ. φόρτ., 1500 τ. εκφκών, Ιουν. 1 — 15.
 «ΟΘΩΝ» Μερμαγκά 13.000 τ. μεταλλευμάτων Γιοβάτα ή Τορνάτα 38/- φίο, 1200 τ. φόρτ., 1500 τ. εκφκών, Μαΐου 13 — 31.
 «ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ» (Λιβανού) Σαγκάην 8500 τ. τσιμέντων Τσιταγκόφ ή Τσάλνιαν 43/- φίο-στούεντ, 1000 τ. φόρτ., 600 τ. εκφκών, Ιουν. 5.
 «ΑΡΤΕΜΙΟΣ» Σαγκάην ή Τσιταγκόφ 8500 τ. τσιμέντων Τσάλνιαν 43/- φίο, 1000 τ. φόρτ., 600 τ. εκφκών, Μαΐου 15 — 30.
 «ΔΗΜΗΤΡΟΣ» Φιλιππίων 624.000 κ.π. κάρ Άμβέρσαν-Άρδούργον ρέιντζς 17½ σέντς τ. κ.π., έάν Μεσογείων δολλ. 1500 ξέτρα, όφιών Σκανδιναυίαν δολλ. 2500 επί πλέυν, φίο-στούεντ, Ιουν. 5 — 20.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΕΜΠΟΡΟΣ» Χεύσσο 25.000 τ. μεταλλευμάτων Νόρδερν ρέιντζς δολλ. 3.10 φίο, Ιουνίου 1 — 15.
 «ΜΑΡΑΘΩΝ» Μπάις Κέμο 23.500 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολλ. 5.30, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 16 — 30.
 «ΑΚΥΟΝΙΣ» Σάντο Ντμίτριχο 10.000 τ. ζαχάρακις χύμα Νόρδερν ρέιντζς δολλ. 4.75, φίο, 700 τ. φόρτ., 1500 τ. εκφκών, Μαΐου 10 — 27.
 «ΚΑΣΤΩΡ» Σάντο Ντμίτριχο 10.000 τ. ζαχάρακις χύμα Νόρδερν ρέιντζς δολλ. 4.75, φίο, 700 τ. φόρτ., 1500 τ. εκφκών, Μαΐου 15 — 31.
 «ΑΜΟΡΓΟΣ» Ντάιριμπαν 20.000 τ. γανώμας χύμα, άμερ. λιμένας Άτλαντικού ή Κόλπου δολλ. 6.55 φίο, 750 τ. φόρτ., 1500 τ. εκφκών, Ιουν. 10 — 25.
 «ΠΗΝΕΛΟΠΗ» Ντάιριμπαν 13.250 — 13.750 τ. άραβοσίτου χύμα τρεις Ιαπωνικούς λιμένας μεταξύ Μάξι — Τέκιο ρέιντζς 52/6, με 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. εκφκών, Ιουνίου 20 — Ιουλίου 10.
 «ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» ένα έως τρεις λιμένας Περούβιας 625.000 κ. π. ιχθυαλείων εις σάκκος Ριγκιάν, δολλ. 112.500 φίο-στούεντ, Ιουν. 1 — 15.
 «ΝΥΜΦΗ» Μπάις Κόμο 10.000 τ. γεννημάτων Μπάρου ή Σαουδάμτον 45/- ένα ή 47/6 δύο λιμένας, 1000 τ. εκφκών, Ιουν. 10 — 29.
 «ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ» (λιβ.) Μεγάλας Λίμανς 9000 τ. γεννημάτων Λίβερπουλ-Μπίρκενχεντ 77/6, με 1000 τ. ελεύθ. εκφκών, Μαΐου 21 — Ιουν. 8.
 «ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ι.» Πασοφ 9500 τ. μεταλλευμάτων Κόντινεντ, με όφιών Βαλτικιάν, 55/- φίο, 1400 τ. φόρτ., 1500 τ. εκφκών, Μαΐου 15 — 30.
 «ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ» Τορνός, συμπλήρωσι Άγιον Λαυρέντιον 11.100 τ. παλαισιδέρων (588.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 145.500 φίο, Μαΐου 20 — Ιουν. 10.
 «ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΡΙΠΗΣ» Ριγαν 9000 τ. τσιμέντων Ιαπωνικούς λιμένας Μεσογείου Μαλάγαν-Βαρκελώνη ρέιντζς (έξαιρείς Βακαριδιαν νήσων) 43/-, φίο-στούεντ, 1250 τ. φόρτ., 750 τ. εκφκών, Μαΐου 10 — 18.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνας) Κούβαν 10.000 τ. ζαχάρακις εις σάκκος Ιαπωνίαν δολλ. 10 ένα ή 10.35 δύο λιμένας, φίο στούεντ, 750 τ. εκφκών, Ιουν. 11 — 29.
 «ΣΠΙΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ» (Λιβανού) Λένινγκραδ 1100 φοδός ζυλίας Ρουέν 155/- τ. φόδον (επί συνεχή ταξίδια), έναρξίς Μαΐου.
 «ΜΑΓΚΑΝΑ» Σουηδιαν 700 σταντάρτς ζυλίας τρεις λιμένας Έλλάδος 320/- τ.

στάντορ, 'Ιουίνιο.

«ΕΛΕΝΗ Κ.» Ρωστόκ - Τάμπαν ρίντζ 9500 τ. παλαισιδίων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνιαν δολλ. 112.500 φιά - στόουντ, όφιόν 'Αλμπαν δολλ. 1500 ζέτρα, 'Ιουν. 3-22.
«ΗΠΕΙΡΟΣ» Ντάρμπαν 11.000 τ. μεταλλευμάτων Χιροχάτα - Μευράαν ρίντζ δολ. 5.75 φιά, τέλμ Μαΐου — άργιάς 'Ιουίνιο.
«ΜΙΜΙΝΑ» Ντάρμπαν 12.000 τ. μεταλλευμάτων Βενετιαν - Γίνοδαν ή Νεάπολι 70/-, με 1000 τ. φορτ., 1000 τ. έκφισιν «γκρός - τέρμα», 'Ιουίνιο 15 — 'Ιουλ. 1.

Αί χρονοναυλίσσεις

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ» 15.500 τόνων (1.756.000 κ.π., 14 μιλ., 19 τ. φιούελ και 1 1/2 τ. νηζελ διήλ) ένα κυκλικόν ταξίδιον Βαρ. Ειρηνικού δολλ. 2.75, παράδοσις και επαναπαράδοσις όμερ. λιμένα Βαρ. Ειρηνικού, έναρξις 1 — 8 Μαΐου.
«ΟΥΛΥΣΣΕΣ» 12.600 τόνων (1.613.000 κ.π., 10-10 1/2 μιλ., 26-27 τ. φιούελ) ταξίδιον Μεγάλων Λιμένων — 'Ινδιαν δολλ. 1400 ήμερησίως, παράδοσις Μόντραλ, Μαΐου, επαναπαράδοσις Κοράτο.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» 14.461 τόνων (1.704.802 κ.π., 13 1/4-14 μιλ., 21 1/2 τ. φιούελ και 1 τ. νηζελ) τσίμ - τσάρτερ 4 έως 7 μήνας (παγκόσμιο μεταφορα, εξαιρουμένης της Κούβας), 19/6, παράδοσις 'Αμβέρσαν 15 — 30 Μαΐου.
«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» 14.447 τόνων (1.702.000 κ.π., 14 1/2 — 15 μιλ., 40 — 42 τ. φιούελ) ταξίδιον 'Ηνωμ. Πολιτειών — 'Ελλάδος, δολλ. 2.50, ζόν πλίσση κενά εις λιμένα φορτώσεως δώρον 20.000 δολλ., παράδοσις Χάρμπτον ρόβς 7 Μαΐου, επαναπαράδοσις εις ελληνικόν λιμένα.

«ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ» 4627 τόνων (1.236.000 κ.π., 9 1/2 έως 10 μιλ., 15 — 16 τ. φιούελ), τσίμ - τσάρτερ 2 έως 4 μήνας, 24/-, άμισος παράδοσις Βενετιαν, επαναπαράδοσις 'Αγγλιαν - Κόντινεντ.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ» 15.800 τόνων (1.748.000 κ.π., 13 1/2 μιλ., 20 τ. φιούελ) τσίμ - τσάρτερ ένα κυκλικόν ταξίδιον 'Απο 'Ανατολής δολλ. 2.60, παράδοσις Βρετ. Κολομβιαν 27 'Ιουλ., επαναπαράδοσις Σάν Ντιέγκο - Βρετ. Κολομβιαν ρίντζ, «ΠΑΥΛΟΣ» (Λιδάνου) 4600 τόνων (1.215.000 κ.π., 9 μιλ., 15 — 16 τ. φιούελ), τσίμ - τσάρτερ τρείς μήνας, ταξίδια Περσικού Κόλπου — Σιγκαπούρης ρίντζ λίρας 200 ήμερησίως, έναρξις Μαΐου.

«ΠΛΑΝΕΤ» (λιβ.) 10.920 τόνων (1.499.000 κ.π., 10-10 1/2 μιλ., 26-27 τ. φιούελ), ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας - 'Αγγλιας δολλ. 875 ήμερησίως, παράδοσις Βρετ. Κολομβιαν Μαΐου 27 — 'Ιουν. 10, επαναπαράδοσις 'Αγγλιαν.

«ΨΑΡΑ» 10.805 τόνων (1.475.000 κ.π., 10-10 1/2 μιλ., 26-27 τ. φιούελ), τσίμ - τσάρτερ 16/6, παράδοσις Λαμπουάν 15—28 Μαΐου, επαναπαράδοσις 'Αδριατική.

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιβ.) 14.412 τόνων (1.705.000 κ.π., 14-14 1/2 μιλ., 40 τ. φιούελ), τσίμ - τσάρτερ δι' ένα κυκλικόν υπερηλαντικόν ταξίδιον δολλ. 2.80, παράδοσις Φιλοδέλφειαν 12—25 Μαΐου, επαναπαράδοσις Βορείως Χάττερας.

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ» Λιδάνου (ex «Student») 10.800 τόνων (1.455.000 κ.π., 10 μιλ., 25 τ. φιούελ), ταξίδιον 'Απο 'Ανατολής, μέσω Σαγκόν, 16/3, παράδοσις Χόγκ Κόγκ Μαΐου 27 — 'Ιουν. 10, επαναπαράδοσις Ρεουίν.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ» Καραϊβικήν 55.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν - Κόντινεντ - Σκανδιναυίαν 52 1/2%, ζόν 69.000 τ. φορτίου 57 1/2% ελαττον 'Ιντασκέιλ, όφιόν Μεσόγειον 57 1/2% και 62 1/2% αντίστοιχως, 'Απρ. 26 — Μαΐου 8.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.» (λιβ.) Καραϊβικήν 31.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο 32 1/2% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., άρχας Μαΐου.

«ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ» (λιβ.) 32.682 τ. (1.16 μιλ., 80 τ. φιούελ), τσίμ - τσάρτερ 5, 7 ή 10 έτη 13/-, παράδοσις Σεπτ. — Οκτ.

«ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΙΗ» (λιβ.) Καραϊβική ή Ντακόρ 37 1/2% ελαττον 'Ιντασκέιλ, όφιόν Μεσόγειον 42 1/2% ελαττον, Μαΐου 10 — 20.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 22 1/2% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 9.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 27 1/2% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 10.

TANKER (της «Οράιον») Περσικόν Κόλπον 37.000 έως 42.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Καλιφορνιαν 70% ελαττον άμερικανικού, μέσα Μαΐου.

«ΟΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνιαν 47 1/2% ελαττον 'Ιντασκέιλ, ά. φ.

«ΟΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΛ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 30.000 τόνων (1.15 1/2 μιλ., 71 τ. φιούελ), τσίμ - τσάρτερ 5-7-10 έτη 14)4), παράδοσις Σεπτ. — Οκτώβριον.

«ΟΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Παγιάρντι 'Αϊλαντ (δύο συνεχή ταξίδια) 12 1/2% τó α' και 15% τó β', ελαττον 'Ιντασκέιλ, άμισος έναρξις.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 27 1/2% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 4.

«ΦΟΙΝΙΞ» (λιβ.) Καραϊβικήν 15.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 30% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 2.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν - Κόντινεντ, Σκανδιναυίαν ή Μεσόγειον 47 1/2% ελαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 16.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Παγιάρντι 'Αϊλαντ 12% ελαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 13.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΑΡΝΤ» Περσικόν Κόλπον 23.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν - Κόντινεντ (με πλήρη όφιόν) 47 1/2% ελαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 9.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 33.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνιαν 67 1/2% ελαττον άμερικανικού, 'Ιουν. 8.

«ΙΑΝΘΗ» λιβ. (ex Merchant Βασιλ) Περσικόν Κόλπον 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνιαν 64 1/2% ελαττον άμερικανικού, Μαΐου 15 — 25.

«ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ» (παν.) Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν - Κόντινεντ 45% ελαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 3.

«ΜΙΝΑ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν - Κόντινεντ 45% ελαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 15.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 30% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 6.

«ΠΑΝΘΗΡ» Σιδών 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 70% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 8.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΠΙΤΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν - Κόντινεντ 40% ελαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 23.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβ.) Καραϊβικήν 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 27 1/2% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 13.

«ΟΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 30% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 13.

«ΜΑΡΛΙ» Καραϊβικήν 32.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 37 1/2% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 13.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 30% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 6.

«ΕΝΤΕΡΠΡΑ-ΙΖ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 32 1/2% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 16.

«ΠΑΝΘΗΡ» Σιδών 24.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν - Κόντινεντ 40% ελαττον 'Ιντασκέιλ, όφιόν διά Νόρδερν ρίντζ 70% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 8.

«ΟΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 26.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλιαν - Κόντινεντ 47 1/2% ελαττον 'Ιντασκέιλ, άρχας 'Ιουίνιο.

«ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ» Περσικόν Κόλπον 18.000 τ. καθορού πετρελαίου 'Απο 'Ανατολήν 20% ελαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 24.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Λαβερά 46% ελαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 9.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Τερζόστην 45% ελαττον 'Ιντασκέιλ, 1 — 15 'Ιουίνιο.

«ΝΗΜΕΡΤΗΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 16.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Βενετιαν 46 1/4% ελαττον Σκέιλ Νο 3, Μαΐου 25.

«Α-Ι-ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρίντζ 70% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 28.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τ. πετρελαίου (Boscan) Νόρδερν ρίντζ 32 1/2% ελαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 20.

**ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ**

SEKAS.A.

ΚΟΚΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ SEKASRE, 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

Π Ρ Ο Σ Φ Ε Ρ Ο Ν Τ Α Ι :

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

**ΣΥΝΕΧΕΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΣΤΟΚ ΠΡΟ-Ϊ-ΟΝΤΩΝ ΣΤΑΘΕΡΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ
ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ ΕΙΣ ΑΙΤΟΥΜΕΝΑΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ**

Δ Ι Α Τ Ι Θ Ε Ν Τ Α Ι :

**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**

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή Ν. Αμερικής	29	1948	άνεχ. Χέλσινμποργκ 3 Μαΐου δια Κάλμαρ εφθ. 4
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «(Ετόλικα)»	43	7314	εφθ. Αμβέρσαν 8 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «(Κάργκα Οσεάνικα)»	57	11630	άνεχ. Ρας Τανούρα 2 Μαΐου δια Λιθόρνον
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «(Ελληνική Α.Ε.)»	44	1920	εφθ. Κων/πολιν 30 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «(Ντίστριχτ)»	43	7228	εφθ. Κασσιούγκ 5 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «(Πόρτο Μπλάγκο)»	54	6498	διπλάθε Γιβραλτάρ 28 'Απρ. δι' Αγκόνα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «(Λώς)»	55	8450	εφθ. Πόρτ Άρθουρ 4 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «(Μαροφέντος)»	43	7298	άνεχ. Μπουένος Άγρες 29 'Απρ. δια Γένοβαν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	37	1272	διπλάθε Κων/πολιν 16 'Απρ. δια Γαλάτι
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλον από 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελεόντος	11	4248	άρχει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «(Βισφάμα)»	43	7228	διπλάθε Πόρτ Σαϊδ 10 Μαΐου δια Μεσόγειον
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	35	1217	άνεχ. Βηρυττών 10 Μαΐου δια Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «(Καρένα)»	43	7161	εφθ. Όζακαν 30 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «(Κάρτζιαν)»	43	7238	εφθ. Λος Άντζελες 2 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Παρούσοος	19	2285	άνεχ. Πειραιά 30 'Απρ. δι' Αλγέριον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «(Πόρτο Μπλάγκο)»	55	6548	άνεχ. Μπουένος Άγρες 5 Μαΐου δια Βενετιαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Ν. Βαλμιάς	29	3963	διπλάθε Πόρτ Σαϊδ 2 Μαΐου δια Σεμπένικο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «(Γιουνάιεντ)»	43	8434	διπλάθε Άγ. Βικέντιον 7 Μαΐου δια Μασσαλιαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «(Λάιον)»	44	7150	άρχει Άμπελάκι από 11 Νοεμ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «(Πόρτο Μπλάγκο)»	57	9921	εφθ. Ναγκόγια 3 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης - Ν. Νοταράς	21	2725	διπλάθε Κων/πολιν 8 Μαΐου δια Μαύρην Θάλασσαν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «(Ελληνική Α.Ε.)»	46	1892	διπλάθε Ντ'αλ 4 Μαΐου δια Πειραιά
ΑΓΛΑΪΑ	έλληνικά συμφέροντα	38	1333	εις όρμον Άγ. Γεωργίου από 10 'Ιαν.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «(Αύλις)»	35	3724	άνεχ. Λαύριον 27 'Απρ. δια Λάρυμνα
ΑΖΙΑΝ	έτ. «(Πανοσεάνικα)»	42	7255	εφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	31	3035	άνεχ. Ηράκλειον 13 'Απρ. δια Χεροώνα
ΑΘΗΝΑ	έτ. «(Σέλομαρ)»	59	8132	άνεχ. Μόζι 27 'Απρ. δια Ν. Σκωτιαν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «(Ελληνική)»	56	2863	άνεχ. Γένοβαν 8 Μαΐου δια Ν. Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	53	3575	εφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 3 Μαΐου
ΑΘΛΟΝ	έτ. «(Άθλος)»	45	14572	άνεχ. Άντεν 16 'Απρ. δια Κίναν
ΑΘΛΟΣ	έτ. «(Λαϊμψήριαν)»	44	7271	άρχει Χαλκίδα από 6 'Οκτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «(Αϊτζιαν)»	44	8481	άνεχ. Τορόντο 5 Μαΐου δια Μόντρεαλ
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «(Ελληνική) Α.Ε.	45	3805	εφθ. Κων/πολιν 22 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «(Ιμπορτες)»	43	7197	άρχει Κυνόσουραν από 10 Αύγ. 1962
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΪΓΑΝΤ	έτ. «(Ακουϊλα)»	57	8427	εφθ. Ρουέν 4 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «(Πόρτο Νάσιοναλ)»	62	11063	εφθ. Κολούμπια ρίβερ 7 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΙΝ	έτ. «(Πασίφικ)»	56	9090	εφθ. Σαϊγκόν 13 'Απρ.
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «(Σάρονικ)»	61	14431	άνεχ. Γ'οκοκάμαν 4 Μαΐου δια Πουσάν
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «(Άπολλο)»	46	7331	εις Νταβάο από 6 'Απρ.
ΑΚΤΗ	Μ. Καπότας και Σία	36	1775	εις Μπουζι από 27 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «(Οιντέλιτυ)»	56	10482	άνεχ. Κόμπε 4 Μαΐου δια Μονίλαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. Μαρβιόζοι	44	1413	άρχει Βαλτιμόρην από 9 Νοεμ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «(Άλεμάτ)»	59	9735	άνεχ. Σ'ονεϋ 2 Μαΐου δια Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	αδ. Τσουρινάκη	20	1112	άρχει Άμπελάκι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Άνδρεάδης	44	7207	άρχει Πέραμα από 5 Αύγ. 1962
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ξ.	Δ. Ξανθόπουλος κλπ.	46	2103	άνεχ. Χόρτεν 22 'Απρ. δια Βρέμην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «(Ναιτζιαν)»	42	7181	άνεχ. Ντακάρ 6 Μαΐου δια Τακοράντι
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «(Μονρόβια)»	53	7563	εφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «(Άλκιμος)»	43	7037	εις Όρημάντλ από 29 Μαρτ.
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «(Ραϊμπόου)»	60	9959	άνεχ. Σάντος 10 Μαΐου δια Ροζάριο
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «(Άλμαβίτα)»	42	7272	εφθ. Σάντος 20 'Απρ.
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	έτ. «(Χερκολιάνα)»	44	7365	εφθ. Πόιντ α Πιτρ 4 Μαΐου
ΑΛΜΑΡ	παναμαϊκή εταιρία	47	5441	διπλάθε Άγ. Βικέντιον 26 'Απρ. δια Ρόττερνταμ
ΑΛΤΑΪΡ (δ.)	έτ. «(Κάνοπους)»	50	10426	άνεχ. Σάο Λουϊζ 5 Μαΐου δια Μπελέμ
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «(Τρανσατλ. όράτερ)»	53	12897	άνεχ. Σαντιάγκο 29 'Απρ. δια Μαύρην Θάλασσαν
ΑΛΦΑ	έτ. «(Βέμοαρ)»	42	7286	άνεχ. Μάρ ντέλ Πλάτα 2 Μαΐου δι' Αλγέριον
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «(Στ Γκάρντιαν)»	43	8426	εφθ. Ρεσιφ 28 'Απρ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	παναμαϊκή εταιρία	45	7281	άρχει Κυνόσουραν από 2 Νοεμ.
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτσάς και Γρηγορίου.	46	2062	διπλάθε Κων/πολιν 28 'Απρ. δια Κωνσταντζαν
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «(Άμαζών)»	44	7281	εφθ. Σάντος 26 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «(Άλτος)»	44	7104	εφθ. Χαβάνα 27 'Απρ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «(Βιαντόρο)»	61	14509	άνεχ. Ναβάνιο 21 'Απρ. δια Μουρόραν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «(Λεόνια)»	38	8408	άνεχ. Ρας Τανούρα 5 Μαΐου δι' Ην. Πολιτείας
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «(Κόμαρ)»	44	7359	άνεχ. Μασσαλιαν 9 Μαΐου δια Γένοβαν
ΑΝΑΣ	έτ. «(Άναξ)»	55	8519	εφθ. Κωνσταντζαν 21 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «(Ντέρνα)»	43	7176	άνεχ. Τζιμπουτι 20 'Απρ. δια Βαμπόα
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «(Άμαβδα)»	43	7187	διπλάθε Μπρόνσμποττελ 30 'Απρ. δια Κεμπάτζα
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «(Άστούριας)»	42	7132	άρχει Κυνόσουραν από 28 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «(Πανκριστο)»	37	5683	άρχει Άμπελάκι από 14 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «(Ηρακλής)»	19	1320	εις μεταφοράς εν Έλλάδι
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «(Ζέφυρος)»	63	32600	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «(Βαλέκας)»	45	7149	εφθ. Μπουένος Άγρες 9 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «(Άννίτσα)»	44	7165	άνεχ. Ματαρανί 10 Μαΐου δια Καλλάο
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «(Σάν Νικόλαος)»	38	5016	άνεχ. Μπουένος Άγρες 19 'Απρ. δι' Άμβουόγον
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «(Κάνοπους)»	57	12113	εφθ. Κωνσταντζαν 5 Μαΐου
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «(Κοριάννα)»	57	12558	διπλάθε Σιγκαπούρη 27 'Απρ. δια Κικόγια
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «(Βιαντέρρο)»	63	13800	άνεχ. Ντάρμπαρν 7 Μαΐου δι' Άγ. Βικέντιον
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «(Μαρσελόζο)»	59	24716	άνεχ. Ρας Τανούρα 2 Μαΐου δια Σουέζ
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «(Βιομάρ)»	36	2175	εφθ. Πειραιά 2 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «(Άιδαλ)»	43	12950	διπλάθε Παναμά 16 'Απρ. δια Γιοκοκάμαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΦΟΣ	έτ. «(Βαλεσιάννα)»	61	10592	εφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 8 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Άντ. Μιχάλου	43	2937	άνεχ. Τζιμπουτι 27 'Απρ. δι' Ίνδιαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. «(Τρικοντινενταλ)»	44	7108	διπλάθε Κων/πολιν 8 Μαΐου δια Μεσόγειον (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ	έτ. «(Νηαρντόρο)»	57	11041	άνεχ. Άντεν 5 Μαΐου δια Κίναν
ΑΣΙΟΣ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	εφθ. Λίβερπουλ 12 Μαΐου
ΑΟΥΡΟΡΑ	έτ. «(Ήγκλ)»	44	7249	εφθ. Λίβερπουλ 29 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «(Αθηνίαν)»	57	9744	εφθ. Νοβορωσιόκην 29 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «(Βιαλόροκ)»	61	11127	εφθ. Ν. Υόρκην 10 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	παναμαϊκή εταιρία	43	8479	διπλάθε Πόρτ Σαϊδ 9 Μαΐου δια Πορτογαλιαν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «(Σίμπ. Ντεβελόπμεντ)»	58	10392	διπλάθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου δια Κόρπους Κριστι
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «(Σίμπ. Ντεβελόπμεντ)»	57	10376	άνεχ. Πούλο Σαμπού 28 'Απρ. δια Τσιπαγκόγκ
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «(Σίμπ. Ντεβελόπμεντ)»	58	10391	εφθ. Τεργέστην 4 Μαΐου
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	«(Δη Όσεανφάριγκ)»	61	13553	άνεχ. Γιοκοκάμαν 5 Μαΐου δια Βανκούβερ
ΑΡΗΣ	αδ. Πατέρα	47	6906	άνεχ. Λος Άντζελες 9 Μαΐου δια Πουνταρένας
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «(Κάνοπους)»	57	11897	άνεχ. Όρημάντλ 3 Μαΐου δια Κίναν
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «(Άγκρα)»	43	8462	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαΐου δια Ν. Όρλεάνν
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	Κ. Χαλκιά	45	3861	άνεχ. Σαλβαδόρ από 9 'Απρ. δια Τρίνιταντ
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	Ναυτιλ. Επιχειρήσεις	45	8422	εφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΟΝ	«(Ειρηνικός) Α.Ε.	44	7243	άρχει Κυνόσουραν από 9 'Ιουλ. 1962
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «(Μιραφλόρες)»	38	10277	εις Καλούε λιμένες (Κρήτης) αποθήκη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Όρ. Θεοδώριδης κλπ.	44	4901	εφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	37	6704	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 27 'Απρ. δι' Αγγλιαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «(Αρμαντόρα)»	43	7254	εφθ. Βαλτιμόρην 29 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «(Αργώ)»	39	5196	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐου δια Ίτέαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «(Μαριτάιμ)»	40	10224	εις Καλούε λιμένες (Κρήτης) αποθήκη
ΑΡΚΑΔΙΑ (υπερωκ.)	έτ. «(Γκ'ρηκ Λάιν)»	31	20648	άνεχ. Λονδίον 8 Μαΐου δια Μόντρεαλ
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «(Άλαμέντα)»	43	7091	διπλάθε Γιβραλτάρ 26 'Απρ. δι' Άτλαντικόν
ΑΡΜΑΡ	έτ. «(Άστρα)»	43	8666	εφθ. Σάν Νικόλας 3 Μαΐου
ΑΡΜΑΡ	έτ. «(Άρμαρ)»	46	6951	άνεχ. Άμβέρσαν 7 Μαΐου δια Καλλάο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «(Άμπρόξ)»	43	2905	διπλάθε Ντόντερ 5 Μαΐου δια Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «(Άρμονία)»	61	9443	άνεχ. Βιζαγκαπαντμά 30 'Απρ. δια Ν. Υόρκην
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «(Τρόπις)»	44	7083	άνεχ. Πόρτ Άρθουρ 20 'Απρ. (διαταγές)
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	έτ. «(Σάντα Μαρία)»	42	7266	άνεχ. Μπιλμπάο 24 'Απρ. δια Πασάγιες
ΑΡΤΕΜΩΝ	Ίω. Αύγερινός κλπ.	44	7176	άνεχ. Άντεν 23 'Απρ. δια Κίναν

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Γ. Κάργκο Λάιν»	63	15000
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142
ΑΡΧΟΝ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260
ΑΡΧΟΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανομήτης»	50	5324
ΑΣΗΜΙΝΑ	Άσμη. Γκούμα	39	1007
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υίοι	47	2465
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Αλκποτής»	41	7013
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176
ΑΣΤΡΑΠΗ	έτ. «Νέπτον»	63	32200
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	έτ. «Γιονάιτεντ Κρός»	58	12624
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Ατλάντικ Όσεαν»	60	20854
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Όσεαν Τάνκερ»	58	21039
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	57	10146
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΥΤΙΕ ΤΟΡ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	56	10149
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΟΡΥ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	56	10145
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	56	10149
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	56	10091
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	57	25156
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	Στ. Λιβανός	62	16500
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	57	10149
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΪΤ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	58	10139
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	58	10150
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΪΖ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	58	10139
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	63	15000
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	56	10043
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	59	10823
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Αναξ»	58	9724
ΑΤΡΟΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ρηπάμπλικ»	53	13675
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμη Τρανσατλ.»	60	29741
ΑΥΓΗ	έτ. «Μηθήβερ»	56	10312
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7176
ΑΥΡΑ	έτ. «Μορσουέρετ»	43	7235
ΑΥΡΑ	Ζαχαρίας - Βασιλιάς	43	988
ΑΦΑΙΑ (δ.)	έτ. «Πτερωτή»	53	12283
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795
ΒΑΡΗ	έτ. «Βάρη»	43	8394
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Όικας Ρεθύμνη	62	10741
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. Έλλ. Άμερ.	27	21329
ΒΑΣΙΛΟΠΛΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρκος	59	43373
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κανοπούς»	53	21215
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ήγκλ Τρανσπορτ»	61	14218
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140
ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μετσομάντε»	52	11547
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022
ΒΡΟΝΤΗ	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Έπος»	43	7276
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Άσπασία»	44	7266
ΓΕΡΑΝΕΙΑ	έτ. «Άντριάτικα»	63	30800
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	7564
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	αδ. Γρατσού	44	7176
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	56	8818
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδεράτος	39	10066
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεότας»	43	7273
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ο. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Άνδρεάδη	43	7176
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοίφικ»	42	7142
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμάνιτας»	63	10950
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Τακίθάπορ»	43	8513
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Άστούριας»	52	8129
ΓΚΙΩΝΑ	έτ. «Άντριάτικα»	63	30800
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Όραγκίστα»	43	7132
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατλάντικ»	43	7229
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΪΛΣ	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	9173
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Όλινάρες»	57	9761
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λάιτλ Μπαρ»	62	15389
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΪΜ	έτ. «Ρόμπλο ντέ Όρο»	62	15692
ΓΚΡΙΑΣΙΑ ΜΕΝΤ	Δ. Πετρόπουλος	45	3820
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω. Λάτοπς	52	11580
ΓΟΥΞΣΤΕΡΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τρανσπορτ»	59	9268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούνιτυ»	52	20667
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	έτ. Στ. Νιάρκου	55	20432
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΕΪΝΤ	έτ. «Γ. Γκλέιντ»	52	15762
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	53	13256
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Έντερπράϊζ»	53	21064
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΟΛΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κιγκ Γουίλλ Μπαίν»	57	26031
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορντ»	52	21102
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντ»	53	13459
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΕΪΛ	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	17900
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΑΪΝΤ (δ.)	έτ. «Μέμφις»	43	10449
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	45	10470
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΑΪΟΜΦ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεάνικ»	44	10172
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	Στ. Νιάρκος	43	12846
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	Στ. Νιάρκος	43	12846
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ήρων»	61	15979
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γουόκον»	44	7176
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χίαν»	45	7259
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάθμεν»	45	7252
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Πανταλέων»	44	7265
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπμεντ»	62	16417
ΔΗΛΙΑΝ ΕΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίπλικ Ντεβελόπμεντ»	61	16417
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αίολος»	61	9327
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλίορι»	63	10500
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαρές»	44	9589
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	Έλευθερίου & Σία	29	4524
ΔΗΜΟΣ	Δημόσης & Γκιούλις	44	7243
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργωτή»	44	7207
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Ι. & Β. Πανταλέων	43	7260
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087
ΔΙΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνουπος»	60	13335
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Δίρφυς»	43	7280

εις Γιουγκοσλαβίαν, υπό συμπλήρωσιν
έφθ. Μόζι 3 Μαΐου
άρνε. Χαλκίδα από 24 Αύγ. 1962
έφθ. Σαουθάμπτον 16 Άπρ.
διήλθε Κων'πολιν 16 Άπρ. διά Κωνσταντζαν
διήλθε Κων'πολιν 25 Άπρ. διά Βάρναν
άργει Άμπελάκι από 23 Δεκ.
άργει Έννοβαν από 4 Όκτ.
εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
διήλθε Μπρόνυμποττελ 2 Μαΐου διά Δάντσιχ
διήλθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Περω. Κόλπον
έφθ. Σάντος 6 Μαΐου
έφθ. Κόμπε 11 Μαΐου
έφθ. Όζάκαν 2 Μαΐου
άνεχ. Γιοκοκάμαν 26 Άπρ. διά Καράται
άνεχ. Κόρπους Κριστι 6 Μαΐου διά Κόμπε
διήλθε Παναμά 10 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
άνεχ. Σιγκαπούρη ρόζς 27 Άπρ. διά Ντουμάι
άνεχ. Τεργεσπιν 16 Άπρ. διά Πούλα
έφθ. Γιοκοκάμαν 26 Άπρ.
διήλθε Παναμά 15 Άπρ. διά Γιοκοκάμαν
έφθ. Χιροσίμα 3 Μαΐου
έφθ. Παναμά 2 Μαΐου διά Ν. Ύορκην
εις Γιουγκοσλαβίαν, υπό συμπλήρωσιν
έφθ. Ναγκόγια 3 Μαΐου
διήλθε Παναμά 4 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
άνεχ. Άμστερνταμ 10 Μαΐου διά Ρότερνταμ
διήλθε Ντόβερ 6 Μαΐου διά Χάιφον
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 Μαΐου διά Λάδσεεντ
έφθ. Ματσέιο 8 Μαΐου
άνεχ. Τσάρλεστον 8 Μαΐου διά Νιού Χάφεν
διήλθε Παναμά 5 Μαΐου (από Τσικάμα)
έφθ. Μεσσίνα 25 Άπρ.
άνεχ. Μπακρέιν 3 Μαΐου διά Μάλμο
άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 Μαΐου διά Τσαμκόγκ
έφθ. Μπακάμας 8 Μαΐου
έφθ. Νεάπολιν 7 Μαΐου
άνεχ. Τζιμπουτι 2 Μαΐου διά Λάδσεεντ
άνεχ. Ν. Ύορκην 12 Μαΐου διά Πειραιά
εις ΰσον 17.39 Β. - 62.2 Δ. Άπρ. 30 διά Σλάγκεν
διήλθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Περω. Κόλπον
έφθ. Κων'πολιν 29 Άπρ.
έφθ. Γκάλβεστον 7 Μαΐου
άνεχ. Λά Πλάτα 22 Άπρ. διά Μόντρεαλ
διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Λισσαβόνα
άργει Άμπελάκι από 12 Σεπτ.
άνεχ. Ήστ Λόντον 3 Μαΐου δι' Άμναντάν
άργει Άμπελάκι από 12 Ίουν. 1962
διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Λονδ'νον
άργει Ξύρον από 15 Δεκ. 1961
άργει Πειραιά από 31 Ίουλ. 1961
εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
άνεχ. Κόρπους Κριστι 6 Μαΐου διά Σάντος
άνεχ. Φρήπορτ (Μπακ.) 29 Άπρ. διά Κη Γουέστ
εις Ιαπωνίαν, υπό ναυπηγήσιν
άνεχ. Πειραιά 10 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
διήλθε Θόρονταιν Άιλαντ 5 Μαΐου δι' Άγγλίαν
έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαΐου
έφθ. Τόκιο 4 Μαΐου
διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά ΤουαΨ
έφθ. Ν. Όρλεάνς 26 Άπρ.
έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου
άργει Πέρομα από 17 Ίουν. 1962
άργει Κυνόσουραν από 24 Μαΐου 1962
εις Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
άνεχ. Τζιμπουτι 11 Άπρ. διά Τσιπταγκόγκ
άνεχ. Φρήπορτ (Μπακ.) 18 Άπρ. διά Τσιπταγκόγκ
άνεχ. Ρίο Γκρόντε 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
εις Ιαπωνίαν, υπό ναυπηγήσιν
έφθ. Χαβάνα 29 Άπρ.
άνεχ. Τσάνα 2 Μαΐου διά Τσιπταγκόγκ
άνεχ. Ρανκούβερ 1 Μαΐου διά Κίναν
άνεχ. Χαιγκάγκ 1 Μαΐου διά Βανκούβερ
έφθ. Βανκούβερ 2 Μαΐου
άνεχ. Μόζι 2 Μαΐου διά Σιδνεύ
άνεχ. Άμβέρσεν 2 Μαΐου διά Πειραιά
άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου διά Σουέζ
διήλθε Γιβραλτάρ 13 Άπρ. διά Κούβαν
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 2 Μαΐου διά Μέγαρα
διήλθε Κων'πολιν 29 Άπρ. διά Μεσόνειον
άνεχ. Ρότερνταμ 6 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
έφθ. Πειραιά 26 Άπρ.
έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
άνεχ. Πειραιά 26 Άπρ. διά Νοβορωσίκην
άνεχ. Τζιμπουτι 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 Μαΐου δι' Ελλάδα
διήλθε Κων'πολιν 4 Μαΐου διά Μεσόνειον
άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου διά Ρότερνταμ
άργει Μέγαρα από 15 Άπρ. 1961
άργει Σκαρσαγκάν από 13 Όκτ. 1957
άργει Μέγαρα
διήλθε Παναμά 30 Άπρ. (από Περω)
άνεχ. Χάμπτον ρόζς 5 Μαΐου διά Γαλλίαν
έφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
άνεχ. Μίζουσίμα 3 Μαΐου δι' Αυστραλίαν
άνεχ. Λισσαβόνα 8 Μαΐου διά Ν. Ύορκην
άνεχ. Κέπη Πάλμας 4 Μαΐου διά Κοτόνου
άνεχ. Κορκ 3 Μαΐου διά Μόντρεαλ
άνεχ. Κύπρον 9 Μαΐου δι' Όλλανδίαν
άνεχ. Σιγκαπούρη ρόζς 7 Μαΐου δι' Άγγλίαν
άνεχ. Μαδέρας 28 Άπρ. διά Χαβάνα
έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
διήλθε Σουέζ 11 Μαΐου δι' Έρυθράν
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 7 Μαΐου διά Λάδσεεντ
έφθ. Σιδνεύ 6 Μαΐου
εις Γιουγκοσλαβίαν, υπό συμπλήρωσιν
έφθ. Λός Άντζελες 9 Μαΐου
άνεχ. Ζντάνωφ 27 Άπρ. (διαταγάς)
έφθ. Σεμαίνος 9 Μαΐου
άνεχ. Νιού Όυεστμίνστερ 7 Μαΐου δι' Αυστραλίαν
άνεχ. Σικάμα 5 Μαΐου διά Μαγιάταν
άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 1 Μαΐου διά Κίναν
άνεχ. Τρινταντ 3 Μαΐου δι' Άγγλίαν
άργει Κυνόσουραν από 14 Σεπτ.

ΔΟΣΑ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	άρχει Χαλκίδα από 13 Νοεμ.
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωοδόχος»	44	7249	άνεχ. Μπούενος Άδρες 10 Μαΐου διά Γένοβαν
ΔΥΡΘΟΘΕΑ	έτ. «Παν Όσσαν»	25	3297	άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου δι' Ιτέαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	άνεχ. Πρόβιντενς 1 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΕΘΝΟΣ	έτ. «Ντρέικ»	56	10328	άνεχ. Βαλένθια 9 Μαΐου διά Ταραγκόνα
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	έτ. «Έλτρανοπόρτ»	56	10530	εις Σαθόνα από 9 Άπρ.
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΕΣΣΙΓΚ	έτ. «Κυκλάδες»	37	5452	έφθ. Ραγγούν 4 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14500	άνεχ. Σεμαίνους 10 Μαΐου δι' Εύρωπν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νουέβο Μόντο»	41	7289	άρχει Κυνόσουραν από 11 Όκτ.
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	άρχει Ζεεμπρούγκε από 6 Ιουλ. 1962
ΕΚΤΡΡ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	άρχει Χαλκίδα από 25 Νοεμ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Έλθα»	43	8371	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άνδρια»	48	8430	άρχει Καλαμάτα από 22 Ιουν. 1962
ΕΔΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	43	7213	άρχει Κυνόσουραν από 3 Άύγ. 1962
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	άνεχ. Πειραιά 13 Μαΐου δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Άνιτα»	33	5432	έφθ. Ραγγούν 18 Άπο.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	έφθ. Σεμαίνους 7 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Άλεξάνδρειαν 6 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	αδ. Μαζαράκη	22	3553	άρχει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	55	2863	άνεχ. Βαλτιμόρν 6 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαμός	43	7176	άνεχ. Βενετίαν 4 Μαΐου διά Βαμπόα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	«Έλληνική» Α.Ε.	62	6666	έφθ. Ραγγούν 7 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΔΟΡΕΛ	«Έλληνική» Α.Ε.	61	7297	άνεχ. Σαθάναν 10 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Έλληνική» Α.Ε.	60	7293	άνεχ. Ν. Όρκν 4 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	«Έλληνική» Α.Ε.	62	8927	έφθ. Καράτι 11 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Έλληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Καλκούτταν 23 Άπρ.
ΕΛΛΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	άνεχ. Σεμπό 7 Μαΐου διά Σιγκαπούρν
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Βαλένθια 17 Άπρ.
ΕΛΛΗΝ ΗΡΟΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	57	10280	άνεχ. Μπάρσαν 9 Μαΐου δι' Άμπαντάν
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	39	6281	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Ραγγούν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Έλληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Μπαχρέν 2 Μαΐου διά Κόρραμσακρ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	56	7510	διήλθε Γουέξ 6 Μαΐου διά Κόρραμσακρ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Έλληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Χούστον 9 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Έλληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. Όρκν 11 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Έλληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Κόρραμσακρ 6 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. Όρλεάνν 10 Μαΐου διά Μπάρσαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Έλληνική» Α.Ε.	57	10279	άνεχ. Ν. Όρλεάνν 10 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	έφθ. Δουβλίον από 9 Άπρ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμια»	44	8541	άνεχ. Τζιμπουτί 13 Άπρ. διά Τζακάρταν
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. Πρίντεζη	38	2265	έφθ. Βαρκελώνη 2 Μαΐου
ΕΜΠΑΣΥ	έτ. «Φορταλέτα»	41	8418	άνεχ. Όρμπορτ (Μπακ.) 27 Άπρ. διά Χαθάναν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Αζούλ»	42	7058	έφθ. Βανκούβερ 4 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Ρίο Κάριμπ»	44	14878	άνεχ. Τσιμπά 28 Άπρ. διά Χουάσκο
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	έτ. «Έντερπράιζ»	45	8404	διήλθε Κων/πολιν 10 Μαΐου διά Μαύρν θάλασσαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άρχει Κυνόσουραν από 7 Ιουλ. 1962
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Όλυμπια 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άρχει Ζεεμπρούγκε από 2 Άύγ. 1962
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	διήλθε Τζιμπουτί 10 Μαΐου διά Σουραμπάγια
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ	αδ. Σάρδη	41	857	άνεχ. Πειραιά 2 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΡΕΤΡΙΑ	Ευάνγ. Π. Νομικός	43	7199	άρχει Κυνόσουραν από 27 Ιαν.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμσοκ»	58	9585	άνεχ. Ότάσου 3 Μαΐου δι' Άγ. Φραγκ'σκον
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσοκ»	44	2872	έφθ. Γένοβαν 4 Μαΐου
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ίω. Λότσος	45	8548	έφθ. Άλεξάνδρειαν 5 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμσοκ»	59	9584	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 19 Άπρ. διά Κορέαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άρχει Άμπελάκι από 17 Άύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Ατλαντίς»	44	7276	εις Θεσιν 40.37 Β. - 29.28 Δ. Μαΐου 6 δι' Έμδεκ
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	έφθ. Βανκούβερ 7 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Π	αδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	άνεχ. Μάροσα 4 Μαΐου διά Σφάξ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Όκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	διήλθε Κων/πολιν 4 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπα - Έλευθεριάδη	17	3976	διήλθε Κων/πολιν 7 Μαΐου διά Μαύρν θάλασσαν
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντοπάρο»	43	8393	άνεχ. Τζιμπουτί 1 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεχ. Κρίστομαλ 21 Άπρ. διά Μανζανίλλο (Μεξ.)
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Γένοβαν 3 Μαΐου δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Όικος Μαργαρώνη	43	7229	διήλθε Μπρόνσοπτελ 5 Μαΐου διά Κόρρακων
ΕΥΗ	έτ. «Στόκο»	43	7244	άνεχ. Λος Άντζελες 7 Μαΐου διά Λονδίον
ΕΥΞΙΝΟΣ	έτ. «Άφθονία»	43	7176	άνεχ. Νεάπολιν 6 Μαΐου διά Σφάξ
ΕΥΡΥΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8903	διήλθε Σουέξ 7 Μαΐου διά Χογκ Κόνκ
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9659	άνεχ. Βαλτιμόρν 7 Μαΐου διά Γιοκοκάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9659	έφθ. Κόμπε 5 Μαΐου
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Μανίλα 29 Άπο. διά φιλαδέλφειαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	άνεχ. Ν. Όρκν 3 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9573	άνεχ. Γιοκοκάμαν 3 Μαΐου διά Ν. Όρκν
ΕΥΡΥΜΕΛΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Ρότερνταμ 3 Μαΐου
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Μανίλαν 3 Μαΐου
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	άνεχ. Άμβούργην 3 Μαΐου διά Θεούταν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Νεάπολιν 28 Άπρ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ίω Θεοδωρακόπουλος	56	9975	άνεχ. Ν. Όρκν 7 Μαΐου διά Κύρε
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Όκλαντ»	61	10965	άνεχ. Άντεν 25 Άπρ. διά Κίναν
ΖΩΗ	έτ. «Όθακαμαρ»	43	7214	άνεχ. Λειζόδες 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Ραβένναν 28 Άπρ.
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κηφισσία»	43	8578	άνεχ. Κοατζακόακκος από 8 Άπρ. διά Τρινταντ
ΗΡΩΝ Π	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Σουραμπάγια 2 Μαΐου
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Σιδνεύ 25 Άπο. διά Κίναν
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Όκεανός»	43	7252	διήλθε Παναμά από 24 Μαρτ. δι' Όζάκαν
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Όριζων»	57	10316	έφθ. Κόμπε 10 Μαΐου
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Όιονιον»	44	7198	διήλθε Γρανσ'ά από 7 Άπο. διά Κόμπε
ΘΕΟΔΟΡΑ	έτ. «Μαρθίνα»	43	7236	διήλθε Σουέξ 24 Άπρ. διά Τζεόδαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	διήλθε Μπρόνσοπτελ 1 Μαΐου διά Ρίγαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λός Πέρλας»	43	7167	άρχει Χαλκίδα από 30 Άύγ. 1962
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	Στ. Λιθανός	62	15000	διήλθε Παναμά 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΘΕΡΜΑ ΓΚΟΣ	έτ. «Έξπορτ Κέρριερς»	43	8465	διήλθε Μπρόνσοπτελ από 7 Άπρ. διά Ροοτόκ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»	49	8311	διήλθε Κων/πολιν 23 Άπρ. διά Ραβένναν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντίς	29	2231	εις μεταφοράς Τουάφ - Μπουργκάς
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	έφθ. Ν. Όρλεάνν 2 Μαΐου
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
ΘΡΥΛΟΣ	έτ. «Νικη»	44	7232	άρχει Χαλκίδα από 14 Ιουλ. 1962
ΘΩΜΑΣ Α.	Θ. Άθανασιάδης	37	1113	έφθ. Πειραιά 12 Άπρ.
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. Χανδρή	57	9746	έφθ. Σπάτλ 2 Μαΐου
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Άντινα»	52	11289	άνεχ. Ρότερνταμ 7 Μαΐου διά Τουάφ
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Άνίρας»	44	7154	έφθ. Έβρα Κρούξ 16 Άπρ.
ΙΣΤΡΟΣ Π	έτ. «Βέριτας»	43	7275	άρχει Κυνόσουραν από 20 Νοεμ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ίωάννα»	26	2873	έφθ. Λονδίον 10 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	έφθ. Καλλάο 30 Άπρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Ναυτιλ. Έκμετ» οεις»	45	9918	διήλθε Κων/πολιν 4 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Γκεότας»	45	7204	άνεχ. Λός Άντζελες 5 Μαΐου διά Τόκιο
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	Υιόν Δ. Ίγγλεση	42	7035	άρχει Κυνόσουραν από 12 Δεκ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Σαιντ Ίωάννης»	44	7248	έφθ. Χουέλθαν 6 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	αδ. Γουλανδρή	44	7277	άνεχ. Πούλο Μπούκοκ 5 Μαΐου διά Βαμπόα
ΙΩΚΟΣ	έτ. «Άθηνά» κλπ.	44	10441	άνεχ. Ζαμάικαν 7 Μαΐου διά Καριπίτο
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Γισυνόγίτεν Κρός»	57	12618	έφθ. Βαμβόαν 24 Άπρ.
ΚΑΒΑΛΛΑ	Ί. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Λονδίον 11 Μαΐου δι' Άμπερνταμ
ΚΑΒΟΥΡΙ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	43	8428	έφθ. Τσάλναν 24 Άπρ.
	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	άνεχ. Πόρτ Σαϊό 11 Άπρ. διά Σάντο Ντομίγκο

ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Φορταλέζα 6 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	ε.ς Πειραϊά από 5 Μαρτ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφιαντζα»	37	4765	διήλθε Παναμά 26 'Απρ. δια Λονδίνον
ΚΑΛΑΙΟΥΗ	έτ. «Καλλιόπη»	41	6901	άνεχ. Τζιμπουτί 13 'Απρ. δια Κωνσταντζαν
ΚΑΛΛΙΟΥΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	άνεχ. Μόζι 3 Μαΐου δια Ν. Ζηλανδίαν
ΚΑΛΛΙΟΥΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	άνεχ. Γκάροτον 25 'Απρ. δια Φρήπορτ (Μπαχ.)
ΚΑΛΥΨΟ	Τάσος Νομικός	50	1517	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου δια Λιβερούλη
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κοστα ντέ Μάρφελ»	44	7240	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 27 'Απρ. δι' 'Οκινάβα
ΚΑΝΟΙΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	άνεχ. Τόκιο 30 'Απρ. δια Σίδνεϋ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «'Αππύναος»	44	7279	άρχει Φούρκερο από 9 'Ιουλ. 1962
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπ»	55	8798	άνεχ. 'Αστόρια 21 'Απρ. δια Κορέαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπ Τοάρτεριγκ»	54	8003	εφθ. 'Ιντσόν 25 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	Α.Ε. «Πάμα»	40	5032	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 4 Μαΐου δια Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «'ΕΑπικ»	44	8453	εφθ. Μπούενος 'Αύρες 6 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Λιμπανό»	43	7281	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 25 'Απρ. δια Γένοβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «'Αγία Καικιλία»	60	8717	άνεχ. Όσλο 4 Μαΐου δια Τακοράντι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	εφθ. Κωνσταντζαν 4 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	εφθ. Ροζάριο 23 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άρχει Καλαμάτα από 6 'Ιουλ. 1962
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «'Εβέρμιο»	58	8961	εφθ. Σαθάνναν 11 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	εφθ. Ν. 'Ορλεάνην 6 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «'Ελνάβαλ»	61	13408	άνεχ. Βανκούβερ 1 Μαΐου δι' 'Ισραήλ
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	εφθ. Τορόντο 2 Μαΐου
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	εφθ. Σίδνεϋ 19 'Απρ.
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	ε.ς Ν. 'Υόρκην 11 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΚΑΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άρχει Κυνόσουραν από 30 'Ιουλ. 1962
ΚΑΣΤΟΡ	έτ. «'Αγιαμόντε»	51	9956	άνεχ. Σίδνεϋ 22 'Απρ. δια Κίναν
ΚΑΣΤΟΡ	αδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Ξυλοκράμαν 4 Μαΐου δι' 'Ην. Πολιτείας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	άνεχ. Γιοκοκράμαν 1 Μαΐου δι' 'Αυστραλιαν
ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Μαροσεγκούρο»	44	7155	άρχει 'Ελευσα να από 31 'Οκτ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Παταϊφικό»	45	7349	άνεχ. Κάρλοχαμν 24 'Απρ. δια Γδύνιαν
ΚΕΑ	έτ. «Γκούακα»	44	7242	άρχει Ρίβερ Μπλοκγουάτερ από 16 Νοεμ.
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13752	άνεχ. Καράτο 7 Μαΐου δια Λορ. Μαρκέζ
ΚΕ'ΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	εφθ. Ρότερνταμ 22 'Απρ.
ΚΕ'ΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «'Εκαρντάνα»	42	7265	εφθ. Ροζάριο 1 Μαΐου
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Κάλλαρρο»	44	7244	άνεχ. Τζιμπουτί από 7 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «'Οσεάνικα»	44	7120	άρχει 'Αμπελάκι από 19 Δεκ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κάνοπους»	62	10494	άνεχ. Βανκούβερ 25 'Απρ. δια Τόκιο
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	Μιχ. Καραγεώργης	44	5069	εφθ. Λονδίνον 27 'Απρ.
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «'Αλγκομπέντας»	57	25183	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 10 'Απρ. δι' 'Αϊόι
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	διήλθε Κων/πολιν 15 'Απρ. δια Κωνσταντζαν
ΚΙΓΚ ΑΓΓΚΑΙΟΥΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	διήλθε Μπρόνομποττελ 23 'Απρ. δια Βέντσπιλε
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 6 Μαΐου δια Φιλαδέλφειαν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Θοσεύς»	57	9153	άνεχ. Παύλο Πουσκου 23 'Απρ. δια Ντάρμπαχ
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	Μ. Νομικός	63	17000	εις Γαλλιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΙΝΙ	Μ. Νομικός	58	11156	εφθ. Κόμπε 8 Μαΐου
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Κίβι»	43	8432	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 21 'Απρ. δια Πακιστάν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Όσμν Σαϊδ 27 'Απρ. δια Λός 'Αντζελες
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έτ. «Μπελάρο»	44	7190	άρχει Κυνόσουραν από 24 'Οκτ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοί	35	946	εφθ. Πατέρμον 8 Μαΐου
ΚΝΟΣΟΣ	έτ. «'Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 8 Μαΐου δια Λός 'Αντζελες
ΚΟΜΟΙΝΤΕΣ (δ.)	Κ. Ευθυμιάδης	49	2146	εφθ. Λονδίνον 1 Μαΐου
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Κομφιντενς»	50	9704	άνεχ. Μασσαλιών 2 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	άρχει Χαλκίδα από 11 'Οκτ.
ΚΟΡΟΙ	αδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	διήλθε Κων/πολιν 28 'Απρ. δια Κωνσταντζαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Γκόδαμ»	43	7242	άρχει Χαλκίδα από 21 'Οκτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «'Οσεαν Τρέιντερ»	43	8685	διήλθε Παναμά 2 Μαΐου δια Σάντο Ντομίγκο
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	διήλθε Τζιμπουτί 9 Μαΐου δια Κίναν
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «'Χουμ»	57	17827	εφθ. 'Αλ όφ Γκραϊν 9 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	έτ. «'Αστρολούζ»	44	7250	εφθ. Βέρα Κρούζ 26 'Απρ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Ν. Κονδύλης	44	7207	άρχει Κυνόσουραν από 15 Αύγ. 1962
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	εφθ. Βανκούβερ 9 Μαΐου
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Σάν Σεσίλια»	57	13755	διήλθε Σουέζ 9 Μαΐου δια Καράτο
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Τάνκερ Φάινανς»	44	2902	άνεχ. 'Αλεξανδρέτταν 24 'Απρ. δια Ρωσιαν
ΚΥΜΑ	έτ. «Κάνοπους»	54	10860	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 3 Μαΐου δια Τουάβ
ΚΥΜΩ	έτ. «Μαροσεύρτε»	42	7248	εφθ. Ρότερνταμ 10 Μαΐου
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «'Εσκόριαλ»	44	7292	άρχει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962
ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ	«'Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	εφθ. Πειραιά 21 'Απρ. (επισκευαί)
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Καλημάνα»	41	3146	διήλθε Κων/πολιν 5 Μαΐου δια Μαύρην Θάλασσαν
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΓΚΑ	έτ. «'Αύρα»	56	9086	εφθ. 'Ιδνεϋ 17 'Απρ. (δια Σανκάνν)
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Μαφαρέκτο»	44	7310	εφθ. Κολόμφο 1 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «'Ολισφάν»	43	6886	διήλθε Σουέζ από 4 'Απρ. δια Βαμπόσα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	αδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άρχει Φούρκερο από 19 Αύγ. 1962
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	'Ελευθερίου & Σία	41	979	άνεχ. Φαμαγκούσταν 26 'Απρ. δια Φετιγιέ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου δια Ν. 'Ορλεάνην
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. 'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	57	10044	άνεχ. Μπαρμπαντος 10 Μαΐου δια Χάρτλεπουλ
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	άρχει Κυνόσουραν από 27 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ	αδ. Λώς	56	8474	άνεχ. Μπούενος 'Αύρες 30 'Απρ. δια Μόζι
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	Α. Μελισσάκης	39	395	εις 'Αμβέρσαν από 19 Σεπτ.
	έτ. «'Οκεανοπόρος»	44	7297	άνεχ. Τζιμπουτί 15 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	διήλθε Σουέζ 7 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
ΛΑΚΟΝΙΑ (μετάλ.)	έτ. «'Αττικα»	60	14431	διήλθε Λίζαρντ 5 Μαΐου δια Γδύνιαν
ΛΑΚΟΝΙΑ (λάινερ)	«Γκρήκ Λάιν»	30	20314	άνεχ. Σαουθάμπτον 7 Μαΐου δια Μαδέρας
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	έτ. «'Ιντάστρελ Μαρίν»	43	8466	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρείαν
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	άρχει Ζεμπροϋνγκε από 17 Δεκ.
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλασ»	43	7084	ε.ς Πειραιά 9 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άρχει Χαλκίδα από 20 'Ιουλ. 1962
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιομάντε»	63	10515	άνεχ. Μόζι 20 'Απρ. δια Λορ. Μαρκέζ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άρχει Κυνόσουραν από 10 φεβρ.
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	56	10048	διήλθε Μπρόνομποττελ 29 'Απρ. δια Μόμπιλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	άρχει 'Εμβούρνον από 25 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου δια Βάρναν
ΛΗΤΟ (δ.)	έτ. Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	άνεχ. Γιοκοκράμαν 2 Μαΐου δια Τακόμα
ΛΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλύσκα»	44	1723	άνεχ. Σεβίλλην 9 Μαΐου δια Σάφρι
ΛΙΑΗ	έτ. «'Αργώ»	11	1459	άρχει 'Αμπελάκι από 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΑΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Λιαή Κ. Μιχάλου	43	7291	άνεχ. Βενετιαν 6 Μαΐου δια Γιβραλτάρ
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Καριμπ»	44	7286	άρχει 'Αμπελάκι από 15 'Ιαν.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εις μεταφοράς Μεσογείου
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	άνεχ. Ρότερνταμ 30 'Απρ. δι' 'Αν. Λαυρέντιον
ΛΟ'ΙΝΤΑ	έτ. «Ριο 'Αζούλ»	44	8536	εφθ. Ρεσιφ 3 Μαΐου
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	εφθ. Τσιταγκόνγκ 3 Μαΐου
ΛΟΥΓΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσπ.»	43	8395	διήλθε Παναμά από 18 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΛΟΥΚΙΑ	Στ. 'Ελευθεριάδης	28	2288	διήλθε Κων/πολιν 29 'Απρ. δια Κωνσταντζαν
ΛΟΥΨΥ	έτ. «Μονρούβια»	57	7583	εφθ. Βανκούβερ 9 Μαΐου (δι' 'Αγγλίαν)
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μοροσεάνο»	58	27526	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 11 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μοροσεάνο»	58	27462	διήλθε Σαούσθεντ 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	άνεχ. Μίρι 8 Μαΐου δια Σιγκαπούρην
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	άρχει Χαλκίδα από 23 Αύγ. 1962
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ ΙΙ (δ.)	έτ. «'Ολμέντο»	53	11276	εφθ. Σουάνα 27 'Απρ.
ΜΑΓΚΑΝΑ	'Ιατρού	48	1305	άνεχ. Πειραιά 18 'Απρ. δια Σουλινά
ΜΑΝΣΣ	Ν. Ευσταθίου	55	8526	άνεχ. Τσιγκάτο 24 'Απρ. δια Σανκάνν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μάντω»	30	1041	διήλθε Κων/πολιν 22 'Απρ. δια Μεσόγειον
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Γιουρόπα»	43	14752	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 3 Μαΐου δι' 'Ολλανδίαν
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	εις θείαν 50 Β. — 1.Α. Μαΐου 6 δια Χουέλθαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	διήλθε Παναμά 23 'Απρ. δι' 'Οτάρου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	εφθ. Βαλτιμόρην 8 Μαΐου

ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	έτ. «Τρανοπορτέσιον»	43	7238	άνεχ. Κίγκωτων 9 Μαΐου διά Νόρφολκ
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσκ»	56	6156	διήλθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατόνι»	41	5294	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Γένοβα
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Χουστόν 1 Μαΐου διά Σαντάντερ
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	άνεχ. Σεμπου 4 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπούρμπουλς	40	886	αργεί Πέραμα από 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΑΝΣ	έτ. «Μιχαήλ»	43	7219	διήλθε Κων)πολιν 14 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	διήλθε Κων)πολιν 26 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μιχαήλ»	43	7217	άνεχ. Φρήπορτ (Μπακ.) από 12 Μαρτ. διά Χαβάνα
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Λονδ.ον 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βεγας»	57	7134	αργεί 'Αργουόλι από 7 Αύγ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδία»	57	10314	έφθ. Μόζι 8 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. 'Ιω. Λάτοψ	29	14216	άνεχ. Τζιμπουτι 27 'Απρ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΓΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	αργεί Κυνόσουραν από 3 Μαΐου 1962
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεθόδα»	42	7147	άνεχ. Τζιμπουτι 20 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Κόσσιν 7 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «'Αρντνε»	46	9172	έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΤΣΑ	Μικ. Καραγεωργής	29	4537	διήλθε Κων)πολιν 5 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Ευκάριερς»	43	7033	έφθ. Κωνσταντζαν 24 'Απρ.
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Βαλτιμόρην 0 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκουμας	44	2817	άνεχ. Ιόρτ Σουδαν 7 Μαΐου διά Τερονστν
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	έτ. «'Αλμαντιν»	46	7369	άνεχ. 'Αμοστρνταμ 4 Μαΐου διά Κούβαν
ΜΑΡΙΝΗΣΣΑ	έτ. «Ουνιόεραλ»	55	9125	διήλθε Σιγκαπούρην 10 'Απρ. διά Σαγκάπν
ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.)	έτ. 'Ιω. Λάτοψ	52	11197	άνεχ. Πειραιά 4 Μαΐου διά Τουάψ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9163	έφθ. Ντάιρεν 28 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκουνη	38	5500	αργεί Χαλκίδα από 5 Νοεμ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνθια»	57	8906	άνεχ. 'Αλμαντυ (Δ.Α.+ 30 'Απρ. διά Κιναν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	7471	άνεχ. Κοσσιν 8 Μαΐου διά Μπεντι
ΜΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ	έτ. «Ρεάμια»	43	7282	άνεχ. Χαβάνα από 23 Μαρτ. διά Καρντένας
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	αργεί Πέραμα από 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν»	57	9168	έφθ. Δυρράχιον 30 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρος-Παπαζουλου	16	2081	έφθ. Μονφαλκόνε 3 Μαΐου
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Γιουνιόεραλ Τράμπ	42	7262	έφθ. Βακαγιάμα 22 'Απρ.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βισταμάρες»	43	8433	άνεχ. Μπουένος 'Αϊρες 27 'Απρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Μαΐου
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλι»	63	10514	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου δι' 'Ινδιαν
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	πανασαική εταιρία	43	7203	έφθ. Σάντος 2 Μαΐου
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	άνεχ. Βανκούεβρ 26 'Απρ. διά Κιναν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	έφθ. Βάλαρου 7 Μαΐου
ΜΙΣΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. 'Ιω. Λάτοψ	39	1552	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 10 Μαΐου
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7216	έφθ. Πειραιά 28 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής και Σία	33	1503	έφθ. Κων)πολιν 10 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Λαθέρα»	56	8046	άνεχ. Σαγκάπν 28 'Απρ. (διαταγός)
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «'Οσεάνι Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Μένα 'Αχμάντι 5 Μαΐου (διαταγός)
ΜΙΧΑΗΛΣ	έτ. «'Ιντεγκριτας»	44	7375	αργεί Ζεεμπρούγκε από 20 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μικ. Π. Άγγελος	41	7084	άνεχ. Τζιμπουτι 27 'Απρ. διά Κιναν
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	Ελληνική εταιρία	45	974	εις όρμον 'Αγ. Γεωργίου από 1 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκουρινταντ»	55	10013	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 5 Μαΐου δι' 'Αμοστρνταμ
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «'Ελκέρριερς»	44	7190	έφθ. Χούλλ 8 Μαΐου
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	αργεί 'Αμπελάκι από 9 'Ιουν. 1962
ΜΠΙΛΙ	έτ. «Παν - 'Οσεαν»	36	5275	εις όρμον 'Αγ. Γεωργίου από 31 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10191	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνν 29 'Απρ. διά Ντακάρ
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. 'Ελλην. Γραμμ. Ν. 'Αμερ.	34	2709	άνεχ. Ρίο 'Ιανέιρο 2 Μαΐου διά Μπουένος 'Αϊρες
ΜΥΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Βαλένθιαν 11 Μαΐου
ΜΥΣΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	άνεχ. Κολόμπο 5 Μαΐου διά Ντώρμπαν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Παύλο Μπούκομ 6 Μαΐου διά Κιναν
ΝΑΝΤΙΝ	έτ. 'Ιω. Δράκος	44	2854	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαΐου διά Φρήπορτ (Μπακ.)
ΝΑΤΑ	έτ. Πανοσεάνικα»	43	7226	άνεχ. 'Οζάκαν 23 'Απρ. διά Βανκούεβρ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΪΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 6 Μαΐου
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	διήλθε Κων)πολιν 26 'Απρ. δι' 'Οδσον
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Ευγενία»	43	7264	αργεί Σκαρμαγκάν από 16 Μαΐου 1962
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «'Εσπερία»	54	7068	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου δι' 'Ατλαντικόν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. 'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	αργεί Κυνόσουραν από 21 'Ιουλ. 1962
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μαρ»	44	7158	άνεχ. Αύγουσταν 3 Μαΐου διά Χαλκίδα
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	πανασαική εταιρία	38	14200	έφθ. Γαλάτσι 12 Μαΐου
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. Τρίνιταντ 3 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1361	έφθ. Βουλώνην 9 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. Στ. Νταϊφας κλπ.	44	3911	εις Φρεντερίσια υπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «'Ασορημ»	44	7255	αργεί 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ο.	έτ. Φραγκίστα	44	7479	έφθ. Κολόμπο 6 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. Κ. Πατέρας & Σία	43	7230	αργεί 'Αμπελάκι από 17 Μαΐου 1962
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ.	έτ. «'Ονιγιζ»	37	12500	εις Πειραιά από 27 Αύγ. 1962 (έπισκευαί)
ΝΙΚ. ΕΠΙΘΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμάς 'Επιφανείαδης	43	7176	αργεί Κυνόσουραν από 13 Σεπτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Στινά	43	7244	άνεχ. Ραγγών 27 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	42	7203	έφθ. Βανκούεβρ 2 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «'Αβ Πλάτα»	55	7216	έφθ. Ρότερνταμ 26 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «'Εψιλον»	58	6279	άνεχ. Πειραιά 14 'Απρ. διά Παράνα
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνθαλ»	44	7190	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΝΙΝΗ	Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	28651	άνεχ. Ολώσιγκ 2 Μαΐου διά Τζακσονβιλλ
ΝΙΟΒΗ	έτ. «'Οσεάνικα»	44	7290	άνεχ. Βενετιαν 5 Μαΐου διά Κων)πολιν
ΝΟΡΑ	έτ. «'Οσεαν Τρέιντερ»	42	10235	άνεχ. Βικτωριαν 30 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. 'Αντ. Παπαδάκης	60	10904	άνεχ. Σαντιάγκο 14 'Απρ. διά Μαυρήν θάλασσαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	12723	άνεχ. Μέρσεύ Μπάρ 2 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)	έτ. «Παλμύρα»	56	10662	άνεχ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Ροζάσιο
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκουίστα»	58	10662	διήλθε Κων)πολιν 13 'Απρ. δι' 'Οδσον
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. 'Αντ. Παπαδάκης	60	9341	άνεχ. Μελθούρην 2 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίαμ»	59	12390	άνεχ. Ρότερνταμ 5 Μαΐου δι' 'Ην. Πολιτείας
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΕΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	8630	έφθ. Ν. 'Ορλεάνν 28 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. 'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	αργεί 'Αμπελάκι από 23 'Ιουν. 1962
ΝΟΡΘ ΠΕ'ΙΤΖ	έτ. «Παιωνία»	52	3964	εις 'Ισπανίαν, υπό συμπληρωσιν
ΝΟΡΘ ΠΟΥΛΑ	έτ. «Καλαφάτη»	63	6200	εις 'Αλμπέρνεύ 5 Μαΐου διά Ερέσταν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντσιπε»	61	15092	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου δι' 'Ιταλιαν
ΝΟΡΘ ΧΑ'ΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντσιπε»	62	15110	άνεχ. Τέμπαν 26 'Απρ. δι' Σάντος
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Μορμουγκάο 1 Μαΐου
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	διήλθε Κων)πολιν 24 'Απρ. διά Βραϊλιαν
ΝΤΙΑ	έτ. «Ουέστερν»	43	2865	άνεχ. Βανκούεβρ 23 'Απρ. διά Σαγκάπν
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «'Αρχοντόνησος»	62	14150	άνεχ. Μελθούρην 1 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμ. - 'Ευρώπιαν»	59	9030	άνεχ. Μόζι 1 Μαΐου διά Γκλόνγκ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα»	57	9953	άνεχ. Μόζι 30 'Απρ. διά Νιούκαστλ (Ν.Σ.)
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «'Ιντερνάσιοναλ»	56	8716	αργεί Χαλκίδα από 20 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ντόρικ»	44	7128	έφθ. Γένοβα 23 'Απρ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Ση Τράνσπορτ»	43	7276	άνεχ. Λίβερπουλ 4 Μαΐου διά Καναδά
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανοσεάνικα»	54	8251	άνεχ. Αύγουσταν 30 'Απρ. διά Κιελον
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Καλκούτταν 2 Μαΐου
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιαν»	57	9367	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 8 Μαΐου διά Κορέαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «'Αβ Πλάτα»	56	9217	διήλθε Κων)πολιν 29 'Απρ. διά Βατούμι (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΚΤΟ	πανασαική εταιρία	40	14609	διήλθε Κων)πολιν 1 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	25	996	άνεχ. Αύγουσταν 3 Μαΐου δι' 'Αμύθεσαν
ΟΛΓΑ	έτ. 'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7284	διήλθε Μπρόνσμποττελ 3 Μαΐου διά Λιμκαμν
ΟΛΓΑ	έτ. «Σηγουαίν»	49	4663	άνεχ. Πειραιά 10 Μαΐου διά Κων)πολιν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «'Ελληνική»	56	2863	έφθ. Τοιπταγκόγκ 24 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	8593	αργεί Σύρον από 3 'Ιουλ. 1962
ΟΜΟΝΟΙΑ ΙΙ	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	έφθ. Ν. 'Υόρκην 5 Μαΐου
ΟΝΤΙΝ (φυγιον)	έτ. «Καριμπιαν 'Ατλάντικ»	60	5960	διήλθε Παναμά από 29 Μαρτ. διά Τόκιο
ΟΝΤΡΥ	έτ. Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνν 7 Μαΐου διά Τσάναν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑ'ΙΝΕΡ	έτ. «'Μηντ 'Ηοτ»	45	7787	άνεχ. Καράτσι 7 Μαΐου διά Βουδάν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕ'ΓΚΣ	έτ. «Κόμορς»	43	7211	

ORIENT ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Όρ. Μήντ "Hot»	44	9894
ORIENT ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. «Όρ. Μήντ "Hot»	45	7681
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229
ΟΡΣΑ	έτ. «Έστέλλα»	43	7152
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Όρφεύς»	56	9942
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. Ουλίτραμάρ»	61	5972
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Χάννοβερ»	44	7251
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρινγκβιάλλ»	43	7210
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ουλτρα»	56	10120
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Μηλού Μπαιν»	43	7194
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Όσεάνικ»	61	10966
ΟΣΛΑ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	56	23232
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Όυλυσσες»	42	8570
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Όυρανία Σ.»	49	1987
ΟΥΡΑΝΙΑ	παναμαϊκή εταιρία	29	2728
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Όυρανός»	42	7150

ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρένιες»	60	9360
ΠΑΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	58	23607
ΠΑΜΙΤ	έτ. 'Αχ. Χαλκούσις	45	3929
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Έλληνικ Σιπηγικ»	43	8474
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τουρυνιάκης	39	2456
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	παναμαϊκή εταιρία	24	1352
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλακης	22	2759
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραθίας	43	7176
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γκουιοντόρο»	44	7251
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «'Άκμε»	57	10720
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	'Αφοί Βεντούρη	36	1211
ΠΑΝΑΓΙΟΥΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135
ΠΑΝΑΓΙΟΥΤΗΣ Δ.	Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176
ΠΑΝΑΓΙΟΥΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244
ΠΑΝΑΓΙΟΥΤΗΣ Λ.	έτ. «'Ελιαζόν»	57	10747
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	έτ. «'Αντριάτικα»	63	30400
ΠΑΝΑΧΑΓΚΟΝ	έτ. «Ζέφυρος»	63	30200
ΠΑΝΔΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	έτ. «Τρανοπορτέσιον»	44	7254
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7149
ΠΑΡΑΛΟΣ	«Πειραική» Ν.Ε.	43	1589
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607
ΠΑΡΝΟΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371
ΠΑΡΟΣ	έτ. «'Αλόρα»	61	15156
ΠΑΣΙΦΙΚΕΪΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12755
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιοβενητούρα»	57	10046

ΠΑΤΡΑΙ	«Έλληνική» Α.Ε.	47	2754
ΠΑΤΡΙΣ (λάιβερ)	αδ. Χανδρή	50	18400
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «'Ηλιος»	56	9972
ΠΕΛΑΓΟΣ	«'Όθερου Φρά τερ»	61	11767
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	56	24520
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. Βεργωτή	43	7176
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23601
ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ	έτ. «Κέρο Γκούακά»	43	7144
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	56	24502
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόβια»	60	8962
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόβια»	58	8692
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόβια»	58	8692
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόβια»	57	8119
ΠΕΡΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	Νικ. Λιδανός	62	10025
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόβια»	60	8693
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμερικά»	48	2086
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάναπους»	56	15852
ΠΕΡΣΙΑΝ ΦΕΡΝΤΟΥΖΙ	'Ιάκ. Σπανός	45	7698
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοί Π. Γουλιανδρή	44	6422
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάναπους»	57	11089
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. Γουλιανδρή	43	7282
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	58	23607
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «'Αθηνά»	44	7207
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πηνελόπη»	45	6712
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκομάτο»	61	10072
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	Ν. Βερνίκος - Εύγενιδής	41	3307
ΠΗΤΕΡ Α.	έτ. 'Ιω. Γ. Π. Λιδανός	61	13379
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154

ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έτ. «Γιουναϊνεντ Κρόας»	53	12513
ΠΛΕΪΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7185
ΠΛΕΪΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	54	6320
ΠΛΕΪΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7203
ΠΟΛΑ ΙΙ	Μ. Πυλιάρος	31	967
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	8825
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκίρρων»	43	7258
ΠΟΛΟΥΞ	έτ. «Κάναπους»	61	9956
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπερίτυ»	43	7122
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «'Ατλάντα»	57	9797
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. Ανδρεαδής	43	17000
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7284
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ	έτ. «Πορτοράφτη»	43	8394
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Πρόβιντενς»	48	11173
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΜΑΝ	έτ. «Σάουθερν»	43	7277
ΠΡΟΚΥΟΝ	έτ. «Τρανοσεσέανικα»	58	10996
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127
ΠΡΟΪΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέστ 'Αφρικα»	58	8414
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «'Αλλαριζ»	55	16718
ΠΡΩΤΟΝ	'Ιω. Θεοδοωρακόπουλος	60	18889
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225
ΠΥΛΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	21	1515
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «'Αρμονία»	43	7176
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252
ΠΩΛ (δ.)	'Ιω. Λότσις	52	10224

ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	38	5910
ΡΑΧΙΟΥΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138
ΡΕΑ	έτ. «Τρίτων»	44	7153
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαρεβεντούρα»	30	4014
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κύαμος»	44	7229
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελεόνις»	44	7131
ΡΙΤΑ	Υιοί Σινάλα	25	1412
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΣ	έτ. «Γαλαζίας»	45	7176
ΡΟΓΟ	έτ. «'Αγιαλάνκο»	44	7239
ΡΟΔΟΠΗ	«Έλληνική» Α.Ε.	44	1923
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρούθη»	37	2348

έφθ. Μόντρεαλ 4 Μαΐου			
άνεχ. Πενάγκ 1 Μαΐου δια Σικάγον			
άρχει Χαλκίδα από 24 'Όκτ.			
άρχει Κυνόσουραν από 14 'Ιουλ. 1962			
έφθ. Ν. 'Όρλεάνης 30 'Απρ.			
άνεχ. Ν. 'Υόρκην 10 Μαΐου δια Λα Σείμπα			
άρχει Κυνόσουραν από 10 'Ιουλ. 1962			
διήλθε Παναμά 2 'Απρ. δι' 'Όζάκαν			
άνεχ. Βανκούβερ 29 'Απρ. δια Κίναν			
άρχει Κυνόσουραν από 26 'Ιουλ. 1962			
άνεχ. 'Αστόρια 21 'Απρ. δια Πακιστάν			
διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου δια Χαθρην			
άνεχ. Λειζόες 24 'Απρ. δια Χάμπτον ρόδς			
άνεχ. Γένοβα 4 Μαΐου δια Πόρτ Σουδάν			
έφθ. Τολέδο 5 Μαΐου			
άρχει Χαλκίδα από 18 Αύγ. 1962			

άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν			
άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 8 Μαΐου δια Περο. Κόλπον			
άνεχ. Βαλπαραιοσο 2 Μαΐου δια Σάν 'Αντώνιο			
διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου δια Τορόντο			
άνεχ. Φαμαγκούστα 30 'Απρ. δια Νοβορωσιον			
διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου δια Νοβορωσιον			
διήλθε Κων'πολιν 1 Μαΐου δια Μαυρήν Θάλασσα			
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 9 Μαΐου δια Μεσόγειον			
έφθ. Βέρα Κρουζ 1 Μαΐου			
άρχει Κυνόσουραν από 8 'Ιουλ. 1962			
έφθ. Μπιλμπαο 27 'Απρ.			
εις μεταφοράς Μεσογείου			
άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου δι' 'Ελλάδα			
άρχει Χαλκίδα από 11 Αύγ. 1962			
άρχει Μπρούτζες από 29 Αύγ. 1962			
έφθ. Μανίλα 4 Μαΐου			
εις 'Ιαπωνίαν, υπό ναυπήγησιν			
εις 'Ιαπωνίαν, υπό ναυπήγησιν			
έφθ. Λειζόες 29 'Απρ.			
διήλθε Παναμά 14 'Απρ. δια Νεάπολιν			
άνεχ. Καλλάο 9 Μαΐου δια Μπουεναβεντούρα			
έφθ. Καζαμπλάγκαν 21 'Απρ.			
άνεχ. 'Αντεν 28 'Απρ. δια Σουέζ			
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 2 Μαΐου δι' 'Αμύθεραν			
έφθ. Φρητάνον 11 Μαΐου			
έφθ. Ν. 'Υόρκην 6 Μαΐου			
έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 5 Μαΐου			
άνεχ. Γιοκοκάμαν 6 Μαΐου δι' 'Ην. Πολιτείας			

έφθ. Ρότερνταμ 9 Μαΐου			
άνεχ. 'Αντεν 8 Μαΐου δια Σίδνευ			
διήλθε Παναμά 3 Μαΐου δι' 'Ανατ. ακτήν ΗΠΑ			
άνεχ. Βανκούβερ 27 'Απρ. δια Ν. 'Υόρκην			
άνεχ. Ν. 'Υόρκην 10 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν			
έφθ. Ναγκόγια 30 'Απρ.			
διήλθε Σουέζ 7 Μαΐου δια Περο. Κόλπον			
άνεχ. Χαλκίδα από 14 Αύγ. 1962			
έφθ. 'Αϊόι 19 'Απρ.			
άρχει 'Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1962			
άνεχ. 'Ειδονμάουθ 9 Μαΐου δια Κόλπον Μεξικου			
έφθ. Λίβερπουλ 27 'Απρ.			
άνεχ. Κέπη Τάουν 29 'Απρ. δια Γλασκώθην			
άνεχ. Χούστον 4 Μαΐου δια Καλκούτταν			
έφθ. Ντάρμπαν 1 Μαΐου			
έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 10 Μαΐου			
άνεχ. Σκούτσαρ 9 Μαΐου δια Πειραιά			
έφθ. Πειραιά 2 Μαΐου			
άνεχ. Κουβέιτ 29 'Απρ. δια Νταμμάμ			
άρχει Βαλτιμόρην από 16 Αύγ. 1962			
άνεχ. Βανκούβερ 7 Μαΐου δια Σαγκάπν			
άνεχ. Τσιδαγκτάο 6 Μαΐου δια Κίελον			
διήλθε 'Αντεν 3 Μαΐου δια Φιλαδέλφειαν			
έφθ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 4 Μαΐου			
άνεχ. Ρότερνταμ 9 Μαΐου δια Γένοβα			
έφθ. Βανκούβερ 2 Μαΐου			
έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 8 Μαΐου			
διήλθε Παναμά 10 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν			
έφθ. Σάντος 26 'Απρ.			

άνεχ. Βανκούβερ 7 Μαΐου δια Τόκιο			
άνεχ. Κόρπος Κριστι 1 Μαΐου (διαταγάς)			
άνεχ. Ζεμπρούγκε 3 Μαΐου δια Μοντεβιδέο			
άνεχ. Σάντα όε 30 'Απρ. δια Μπουένος Άιρες			
διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 29 'Απρ. δια Ρίο Γκράντε			
έφθ. Φαμαγκούστα 3 Μαΐου			
έφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ ρόδς 20 'Απρ.			
άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Απρ. δια Κόμπε			
έφθ. Τέμα 4 Μαΐου			
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 4 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν			
άρχει Κυνόσουραν από 14 Αύγ. 1962			
έφθ. Βαρκελώνην 13 'Απρ.			
άνεχ. Πρίνα Ρούπερτ 30 'Απρ. δια Κίναν			
άνεχ. 'Αουστερνταμ 4 Μαΐου δια Κόλπον Μεξικου			
άνεχ. Μόζι 6 Μαΐου δια Σαγκάπν			
άρχει Χαλκίδα από 9 'Ιουλ. 1962			
άνεχ. 'Ιαίοιο από 22 Μαρτ. δια Παναμά			
άνεχ. Ρότερνταμ 7 Μαΐου δια ποταμόν 'Αγ. Λαυρεντίου			
άνεχ. Γιοκοκάμαν 18 'Απρ. δια Περο. Κόλπον			
άρχει Κυνόσουραν από 31 'Όκτ.			
άνεχ. Βανκούβερ 19 'Απρ. δια Τσιδαγκτάο			
εις Γιβραλτάρ 15 'Απρ. (διαταγάς)			
διήλθε Παναμά 5 Μαΐου δι' Ειρηνικόν			
διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου δια Μοχαμέντια			
έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαΐου			
διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 28 'Απρ. δια Νεάπολιν			
διήλθε Κων'πολιν 18 'Απρ. δια Βάρναν			
άνεχ. Σαν Λορέντζο 9 Μαΐου δια Ροζάριο			
άρχει Χαλκίδα από 11 Σεπτ.			
άνεχ. Ρότερνταμ 9 Μαΐου δια Πειραιά			

άνεχ. Χαθάνα 14 'Απρ. δια Μεσόγειον			
διήλθε Πούλο Μπούκομ 1 Μαΐου δια Σιγκαπούρην			
άρχει Χαλκίδα από 28 'Όκτ.			
έφθ. 'Αλεξάνδρεαν 4 Μαΐου			
διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 25 'Απρ. δια Κωνσταντζαν			
έφθ. Χιράο από 29 Μαρτ.			
άρχει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958			
άρχει 'Αμπελάκι από 4 'Ιουλ. 1962			
έφθ. 'Αν. Φραγκίσκον 3 Μαΐου			
διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου δια Λονδίον			
έφθ. Χαίφαν 30 'Απρ.			

ΡΟΥΛΑ	Μιχ. Καραγεώργης	33	6850	άνεχ. Γιοκοκάμαν 26 'Απρ. δια Βανκούβερ
ΡΥΘΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Κάδιξ 29 'Απρ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	έφθ. Σάντος 10 Μαΐου
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	έφθ. 'Ιννοσμο 26 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	αδ. 'Αγγελόκη και Σία	47	2257	διπλθε Κων)πολιν 28 'Απρ. δια Κωνσταντιζαν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαρπρια»	40	6992	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 3 Μαΐου
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. 'Ιγγλέσι	43	7268	άνεχ. Μπουένος 5 Μαΐου δια Τζακσονβιλ
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΜΩΝ	έτ. «Σαν Παντελεμμων»	44	7282	αργε 'Αμπελάκι από 15 'Ιουλ. 1962
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίες»	50	11313	άνεχ. 'Αρούμπαν 29 'Απρ. δια Λάδσεντ
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	παναμοικη εταιρία	63	14500	οιπλθε Ουζάν 3 Μαΐου (διαταγας)
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σαντα Καικιλια»	60	8772	άνεχ. Χάρπτον ρόδς 1 Μαΐου δι' 'Ιταλιαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	«Μαριτάιμ Τράνοπορτ»	36	1151	άνεχ. Πειρα 14 Μαΐου δια Καλαμάτα
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υίων Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπουκομ από 30 Μαρτ. δια Κιναν
ΣΑΟΥΦ ΠΟΥΛ	έτ. Καλαφατη	63	6200	εις 'Ισπανιαν, υπο συμπληρωσιν
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μορανια»	45	7293	έφθ. Γένοβαν 4 Μαΐου
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντζης	28	1660	διπλθε Κων)πολιν 7 Μαΐου (διαταγας)
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Διδώ»	43	7239	έφθ. Καζαμπλάγκαν 18 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κανουπος»	55	16241	διπλθε Κων)πολιν 7 Μαΐου δι' Αλγουόσαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Σαν Σεσίλιο»	58	13753	έφθ. Βουδαβν 10 'Απρ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζενεραλ»	63	3500	άνεχ. Κύπρον 7 Μαΐου δια Σαουθάμπτον
ΣΕΡΡΑΙ	έτ. «Βιοταμόρες»	43	8501	άνεχ. Κούς Μπαϊν 23 'Απρ. δια Ναγκόγια
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιαριδης	43	7275	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 4 Μαΐου
ΣΙΣΟΥΛΑ	Φρ. Θεουφιριδης	40	4499	διπλθε 'Αγ. Βικέντιον 3 Μαΐου δια Σάντος
ΣΙΘΝΟΣ	Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης	62	3097	άνεχ. Πε.ρεσι 12 Μαΐου δια Λεμεσόν
ΣΙΘΝΟΣ	έτ. «Σαν Σεσίλιο»	58	13752	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνν 27 'Απρ. δια Μπατόν Ρουζ
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλθάρο»	44	6725	αργε Κυνόσουραν από 5 Αύγ. 1962
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «'Αρτεμισιον»	44	7252	διπλθε Παναμάν 9 Μαΐου δι' 'Ισπανιαν
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Ταίγκερ»	62	28390	άνεχ. Γιαθάταν 27 'Απρ. δια Χάρπτον ρόδς
ΣΟΥΔΙΩΤΗΣ II	έτ. «'Αλαδστρος»	44	7176	αργε Σύρον από 3 Αύγ. 1962
ΣΟΥΝΙΩΤΗΣ	έτ. «Σούνιον»	56	10692	άνεχ. Τζιμπουτι 26 'Απρ. δια Γιοκοκάμαν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	εις 'Οδησόν από 9 'Απρ.
ΣΟΦΗ-ΜΑΡΗ	έτ. «Μαριντρολ»	50	1517	άνεχ. Βάλκομ 4 Μαΐου δια 'Ελσίνκι
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέστομ»	29	7030	άνεχ. Τσιπταγκογκ 29 'Απρ. δια Γδύνιαν
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	αργε Σύρον από 9 Μαρτ. 1962
ΣΟΦΙΑ III	Στ. Νταϊφας	30	739	διπλθε Κων)πολιν 6 Μαΐου δια Μαύρην Θάλασσαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «'Εξέλιτορ»	57	10739	άνεχ. Γιοκαίσι 26 'Απρ. δια Μιτζουσίμα
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπέτσοι»	44	7276	έφθ. 'Αμβέρσαν 5 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	Ιω Λάτοης	26	5648	διπλθε Κων)πολιν 5 Μαΐου δια Μαύρην Θάλασσαν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεχ. Κομπε 9 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 10 Μαΐου δι' 'Αγκώνα
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. «'Εντινα»	56	8878	άνεχ. Γιοκοκάμαν 6 Μαΐου δια Κομπε
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	αργε Σύρον από 10 'Απρ. 1962
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. 'Ελευθεριάδης	49	8630	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτσας	45	4014	διπλθε Χέλιονμποργκ 4 Μαΐου (διαταγας)
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7255	αργε Φούκκερο από 8 'Ιουλ. 1962
ΣΤΡΟΒΙΛΙ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	διπλθε 'Αγ. Βικέντιον 23 'Απρ. δια Σάντος
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	αδ. Βλασσοπουλοί	43	7244	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 2 Μαΐου δι' 'Ισραήλ
ΣΥΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. 'Εντερπράιζ»	52	2073	έφθ. Ρότερνταμ 1 Μαΐου
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	8634	έφθ. Ροζάριο 30 'Απρ.
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	διπλθε Πύλον 28 'Απρ. δια Μπουένος 'Αϊρες
ΤΑΝΑΓΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2847	έφθ. Μακάτρα 30 'Απρ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	άνεχ. Γάνδων 8 Μαΐου δια Θεσσαλονικην
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανσκοπτινενταλ»	56	20332	έφθ. Ρότερνταμ 3 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ	Ελληνικά συμφέροντα	39	1429	έφθ. Βενετιαν 8 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184	άνεχ. Χουστον 23 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ	'Ιράνιον Λούδ	45	7640	άνεχ. 'Αμφούργον 7 Μαΐου δια Δουκέργκην
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκιγκ»	42	7513	έφθ. Βκτωριαν (Βραζ.) 10 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	έφθ. Πειραιά 25 'Απρ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	αργε Πέραμα από 18 'Απρ. 1962
ΤΗΝΟΣ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7139	αργε Κυνόσουραν από 2 'Ιουλ. 1962 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντέρνα»	39	5270	διπλθε Σαϊντ Μικεάλ'ς 4 Μαΐου δια Σιενουόγκο
ΤΙΝΑ	έτ. «'Ολισσιμ»	42	7362	εις θέσιν 16 Β. - 117.53 Α. από 2 'Απρ. δια Κιναν
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσποσίφικ»	56	2863	διπλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου δια Ν. 'Υόρκην
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	30	9243	αργε 'Αμπελάκι από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	Ελληνικά συμφέροντα	49	1366	αργε 'Αμπελάκι από 5 'Ιουλ. 1962
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493	άνεχ. Σάντος 4 Μαΐου δια Μπουένος 'Αϊρες
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	άνεχ. Γιοκοκάμαν 4 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
ΤΡΙΤΩΝ	αδ. Γράτσιο	44	7207	διπλθε Παναμά 30 'Απρ. δι' Ειρηνικό
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Γ. και Χ. Καλαφάτης	62	6202	διπλθε Παναμά 6 Μαΐου δια Γκουαγιακιλλ
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Βερίτας Α.Ν.Ε.	38	5239	άνεχ. 'Ε.βονμάουθ 3 Μαΐου δια Κούβαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Μαραθών»	43	8587	άνεχ. Μπορντού 4 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΥΠΑΓΙΑΝΤΗ	έτ. «'Ανατολή»	41	7195	άνεχ. Τζιμπουτι από 26 Μαρτ. δια Βαμπίδα
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βικιγκ Τρέιντερ»	59	23678	έφθ. Γιοκοκάμαν 9 Μαΐου (δια Περα. Κόλπον)
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	Δη Κόμετ	43	15005	άνεχ. Ρίο 'Ιανείρο 25 'Απρ. δια Κοντρεκούρ
ΦΑΙΑΣ	έτ. «'Ανάερ»	45	15574	έφθ. Κόρπους Κρίστι 3 Μαΐου
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπάλτικ»	43	15441	άνεχ. Καρατί 29 'Απρ. δια Λορέντζο Μαρκές
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Σαν Πέντρο»	43	7132	αργε Κυνόσουραν από 21 'Ιουλ. 1962
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	Υίων Π. Γουλανδρή	60	13997	διπλθε Σουέζ 7 Μαΐου δια Καρατί
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέξ»	44	15579	διπλθε Παναμάν 9 Μαΐου δι' 'Ισπανιαν
ΦΛΩΡΑ Μ.	Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	άνεχ. Τζακάρταν 5 Μαΐου δια Μαντράς
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	αργε Κυνόσουραν από 11 Αύγ. 1962
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «'Αμφιων»	57	9950	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνν 1 Μαΐου δια Σάντος
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «'Αλόρα»	60	13993	άνεχ. Γιοκοκάμαν 6 Μαΐου δια Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	Δη Σελέιν	44	15020	άνεχ. Τσιμπά 26 'Απρ. δια Μεξικόν
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «'Ελ-Μέξ»	38	1230	εις Κυνόσουραν από 1 'Απρ.
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχαρίας - Βασιλιάς	47	1106	έφθ. 'Αλνέριον 8 Μαΐου
ΦΩΣ	έτ. «Δαιμυήριαν»	43	7152	αργε Χαλκίδα από 25 Νοεμ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493	διπλθε Παναμά 1 Μαΐου δια Βενεζουέλαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	έφθ. Μπέρα 5 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	αδ. Ζαχαρίας, Βασιλιάς κλπ.	13	1282	διπλθε Κων)πολιν 24 'Απρ. δια Βενγάζην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7240	αργε Σύρον από 18 Μαρτ. 1962
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «'Ακμε»	60	9319	έφθ. Τζακάρταν 29 'Απρ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	διπλθε Κων)πολιν 4 Μαΐου δια Μεσόγειον
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Μπάχια Σαίνος»	43	7030	αργε Κυνόσουραν από 30 Σεπτ.
ΧΑΤΖΗΣΤΑΚΟΣ	έτ. «'Οσσαν Κάργκο»	56	10735	άνεχ. Ραβένναν 27 'Απρ. δια Μπατόν Ρουζ
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	αδ. Βλάσση	44	1876	εις Κάρδιφ υπό παραλαβήν
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεχ. Ναγκόγια 25 'Απρ. δια Σπάττλ
ΧΙΟΣ	Κ. Μιχαήλ και Σία	44	1752	άνεχ. Πόρτ Σουδαν 8 Μαΐου δια Πειραιά
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Πασιονιρέζα Σίππικ»	53	8458	διπλθε Σουέζ 19 'Απρ. δι' 'Αμψού Ζενίμα
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 5 Μαΐου δια Λάδσεντ
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός 'Ερμάνος»	42	2865	έφθ. 'Αγκόνα 22 'Απρ.
ΧΡΗΣΤΗΤΣΑ	αδ. 'Αγγελουπολοί	44	7193	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτ. «Σέντραλ»	43	7281	αργε Καλαμάτα από 30 Σεπτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	Π. Ποντικός - Ζ. Λαϊμός	49	7526	άνεχ. Μπακάμας 8 Μαΐου δι' 'Ινδιαν
ΨΑΡΑ	Ελληνική εταιρία	25	958	διπλθε Κων)πολιν 8 Μαΐου δια Μαύρην Θάλασσαν
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άνεχ. Τζιμπουτι 7 Μαΐου δι' 'Ισπανιαν
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμινάλ»	42	7175	αργε Κυνόσουραν από 26 Μαΐου 1962

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (παν.)		έτ. «Γκρινθίλλ»	44	7261
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρθάλια»	45	7132
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριέλο»	24	1988
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20144
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ (Λιβάνου)		έτ. «Στράσσα»	16	1653
ΑΓΚΝΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγκνα»	41	7082
ΑΛΑΜΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265
ΑΕΛΩΦ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βότα»	57	20797
ΑΖΟΥΕΡΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άζουερό»	44	7176
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίπ»	49	3484
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784
ΑΘΗΝΙΑΝ (Α.)		ελληνικά συμφέροντα	45	9991
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασιφικα»	42	7227
ΑΙΓΙΝΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασιφικα»	43	7267
ΑΙΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαμπήριαν»	58	10018
ΑΙΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαμπήριαν»	58	10018
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαμπήριαν»	58	10020
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προσιδών»	43	7256
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίνσουλαρ»	44	7058
ΑΚΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαν Ζοζέ»	45	7285
ΑΚΡΟΝ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίμπέρια»	44	7135
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρ. Όνάσας»	54	29440
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρκτουρούς»	43	6989
ΑΛΕΣ (παν.)		έτ. «Ριταλέζ»	25	2323
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαμπήριαν»	56	20926
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.		έτ. «Σαν Νικόλα»	43	2908
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όάρισ»	44	7215
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066
ΑΛΚΥΩΝ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323
ΑΛΜΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401
ΑΛΜΠΑΝΤΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7167
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7176
ΑΛΤΙΣ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλτις»	41	7169
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)		έτ. «Σαν Αντώνιο»	43	7171
ΑΛΧΕ-ΓΡ (Λιβάνου)		έτ. «Σαν Αντώνιο»	44	7183
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Λιβάνου)		παναμαϊκή εταιρία	42	7177
ΑΝΔΡΕΑΣ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσάσας»	55	21075
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		ελληνικά συμφέροντα	42	3182
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάνοπος»	57	11974
ΑΝΔΡΟΣ ΑΗΖΕΤ		έτ. «Όράιον»	43	7206
ΑΝΔΡΟΣ ΔΑΤΙΟΝ (Α.)		έτ. «Όράιον»	43	7239
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΘΑΡΕΡ (Α.)		έτ. «Όράιον»	43	7197
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (Α.)		έτ. «Όράιον»	44	7242
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (Α.)		έτ. «Όράιον»	43	7224

διήλθε Παναμά από 9 Μαρτ. διά Τόκιο
 έφθ. Άλεξάνδρειαν 4 Μαΐου
 άργει Χάρρουιτς από 1 Ίουλ. 1962
 διήλθε Παναμά 5 Μαΐου δια Βακαματσού
 διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου δια Βιλελμσχαφεν
 άνεκ. Βικτωριαν 2 Μαΐου δια Μπουένος Άγρες
 άνεκ. Νάρβικ 8 Μαΐου δι' Άρχάγγελον
 διήλθε Κων'πολιν 1 Μαΐου δια Μεσόγειον
 άνεκ. Περσ. Κόλπον 29 Άπρ. δια Γκπλόγκ
 εις Πέβενσεύ Μπαϊν 30 Άπρ.
 διήλθε Σουέζ 1 Μαΐου δια Βομβόνην (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 εφθ. Όζακαν 7 Μαΐου
 διήλθε ι βραλτάρ 6 Μαΐου δι' Άμβέρσαν
 εφθ. Ρότερνταμ 28 Άπρ.
 εφθ. Άμβέρσαν 3 Μαΐου
 άνεκ. Μάσπατ 8 Μαΐου δια Κόντινεντ
 άνεκ. Γ.οκκαϊσι 28 Άπρ. δια Περσ. Κόλπον
 άνεκ. Τζιμπουτι 28 Άπρ. δια Χόγκ Κόγκ
 διήλθε Παναμά από 10 Μαρτ. δι' Άπω Άνατολήν
 άργει Κυνόσουραν από 8 Όκτ.
 εφθ. Σπάττλ 27 Άπρ.
 άνεκ. Άστούρια 25 Άπρ. δι' Ίαπωνίαν
 άνεκ. Άστούρια 26 Άπρ. δι' Ίαπωνίαν
 άργει Τζακσονβιλ από 1 Νοεμ.
 άνεκ. Καϊμπάριεν 18 Άπρ. δια Καζαμπλάνκαν
 άργει Χαλκίδα από 3 Σεπτ.
 εφθ. Χαθάνα 2 Μαΐου
 άνεκ. Μορμουγκάο 1 Μαΐου δια Γιαβάταν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 διήλθε Παναμά 2 Μαΐου δια Τόκιο
 άνεκ. Πόρτ Στάνθασ 25 Άπρ. δια Ρας Τανούρα
 άνεκ. Πειραιά 6 Μαΐου δια Πύλον
 άνεκ. Άλεξάνδρειαν 20 Άπρ. δια Ραβένναν
 άνεκ. Ουαδελφειαν 29 Άπρ. δια Λά Έστακάντα
 άνεκ. Ταιν 8 Μαΐου δια Λισαβόνα
 άργει Πέραμα από 30 Άπρ. 1957
 διήλθε Άγ. Βικέντιον 3 Μαΐου δια Παλέρμ
 άργει Χάρρουιτς από 31 Άύγ. 1962
 άργει Κυνόσουραν από 24 Σεπτ.
 άργει Γένοβαν από 26 Μαΐου 1961
 εφθ. Σεμπένικο 26 Άπρ.
 άνεκ. Ν. Υόρκην 18 Άπρ. δια Λά Γκουαίρα
 άνεκ. Ντακάρ 19 Άπρ. δια Λιθόρνον
 άνεκ. Ήθονμάουθ 12 Μαΐου δια Λιθερπουλ
 διήλθε Θεούταν 6 Μαΐου δια Ν. Όρλεάνην
 διήλθε Γιβραλτάρ 25 Άπρ. δι' Άτλαντικόν
 άργει Κυνόσουραν από 20 Άύγ. 1962
 διήλθε Γιβραλτάρ 27 Άπρ. δια Σάφρι
 άνεκ. Ν. Υόρκην 2 Μαΐου δια Κιουρασάο
 άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 4 Μαΐου δι' Ίαπωνίαν
 εφθ. Δουγκέρκην 2 Μαΐου
 διήλθε Άγ. Βικέντιον 2 Μαΐου δια Καριπίτο
 άργει Μόμπιλ από 21 Άύγ. 1959 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 άργει Βαλτιμόρην από 21 Ίουν. 1959 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 άνεκ. Ν. Υόρκην 10 Μαΐου δι' Άμμουαϊν Μπαϊν
 άργει Βαλτιμόρην από 12 όεθρ. 1959 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 άργει Βαλτιμόρην από 4 Ίουν. 1959 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ. 1959
 άνεκ. Μπροσσελς 8 Μαΐου δια Χούλλ
 άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 4 Μαΐου δια Πουέρτο λα Κρούζ
 άνεκ. Πόρτ Έσκιθέλ 4 Μαΐου (ρυμουλκόμενον)
 άνεκ. Άγ. Φραγκισκον 4 Μαΐου (διαταγας)
 άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 3 Μαΐου δια Κιουρασάο
 εφθ. Σαγκάπν 5 Μαΐου
 άργει Χαλκίδα από 7 Άύγ. 1962
 εφθ. Τσιπταγκόγκ 19 Άπρ.
 άργει Χαλκίδα από 13 Μαρτ.
 εφθ. Άμβέρσαν 3 Μαΐου
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 3 Μαΐου δι' Άλγέριον
 άργει Καλαμάτ από 15 Ίουλ. 1962
 άνεκ. Βηρυττόν 5 Μαΐου δι' Όδσάον
 εις Βομβόνην από 3 Δεκ.
 άργει Χαλκίδα από 13 Ίαν.
 εις θείον 53.55 Β. - 9.11 Α. Άπρ. 23 δια Γδύνιαν
 διήλθε Κων'πολιν 29 Άπρ. δια Νοβορωσισκην
 εφθ. Ουαδελφειαν 6 Μαΐου
 άνεκ. Φλώρικ 6 Μαΐου δια Γιουγκοσλαυίαν
 άνεκ. Μουρόραν 3 Μαΐου δια Χόγκ Κόγκ
 εφθ. Βενετιαν 19 Άπρ.
 εφθ. Περσ. Κόλπον 8 Μαΐου
 άνεκ. Σαθάνα 24 Άπρ. δια Χάρτλεπουλ
 άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 12 Άπρ. δια Φορμόζαν
 εφθ. Ρουέν 4 Μαΐου
 εφθ. Κόρραμασφρ 28 Άπρ.
 άργει Κυνόσουραν από 12 Ίουλ. 1962
 εφθ. Χούστον 26 Άπρ.
 εφθ. Ριγ έκαν 4 Μαΐου
 εφθ. Ρότερνταμ 10 Μαΐου
 άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Μαΐου δια Ντάρμπαν
 άνεκ. Πύλο Σαμπού 19 Άπρ. δια Κωνσταντζαν
 άνεκ. Τζιμπουτι 10 Μαΐου δι' Ην. Πολιτείας
 άνεκ. Μομπάσα από 23 Μαρτ. δια Μαζζιραχ Άϊλαντ
 διήλθε Κέππ Βίνσεντ (Ν.Υ.) 1 Μαΐου δια Μεγ. Λίμαν
 εφθ. Καράτι 2 Μαΐου
 άνεκ. Τόκιο 22 Άπρ. δια Βανκούβερ
 άργει Πέραμα από 14 Ίουν. 1962
 άνεκ. Μπακάμας 10 Μαΐου δια Τόκιο
 εφθ. Νισύ Ούεστμινστερ 7 Μαΐου
 εφθ. Ρότερνταμ 28 Άπρ.
 άργει Έλευσιαν από 1 Νοεμ.
 άνεκ. Ντάρμπαν 30 Άπρ. δια Περσ. Κόλπον
 άνεκ. Ορπέρτ (Μπακ.) 1 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν
 άργει Πέραμα από 17 Ίουλ. 1962
 άνεκ. Άντεν από 1 Μαρτ. δια Σαγκάπν
 εφθ. Όζακαν 16 Άπρ.
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 Μαΐου δια Μεσόγειον
 άνεκ. Γένοβαν 7 Μαΐου δια Περσ. Κόλπον
 διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου δια Σαθάνα
 εφθ. Μπωμόντ από 19 Μαρτ.
 άνεκ. Κούς Μπαϊν 6 Μαΐου δια Κορίντο
 άνεκ. Περσ. Κόλπον 3 Μαΐου δια Γιοκχαμάν
 άνεκ. Περσ. Κόλπον 9 Μαΐου δια Λάδσεντ
 διήλθε Γιβραλτάρ 30 Άπρ. δια Μπαϊν
 εφθ. Χάμπτον ρόδς από 5 Άπρ.
 άνεκ. Ν. Υόρκην 29 Άπρ. δι' Άρούμπαν

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΪΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΑΤΟΛΟΣ (Λιβάνου)	
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)
ΒΑΛΟΡ	(Ν.Α.Τ.)
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)	
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)

έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	54	11248
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	55	11241
έτ. «Ατλάντικ»	53	12696
έτ. «Ατλάντικ»	53	12712
έτ. «Ατλάντικ»	52	11524
έτ. «Ατλάντικ»	56	14839
έτ. «Ατλάντικ»	52	10930
έτ. «Ατλάντικ»	48	10928
έτ. «Ατλάντικ»	49	10908
έτ. «Ατλάντικ»	44	7125
έτ. «Κονκρόντια»	43	7257
έτ. «Αχιλλέτ»	41	5281
έτ. «Σουμπρέμ»	43	6872
έτ. «Όλιμαν»	44	7192
έτ. «Φίλια»	42	6453
έτ. «Σιρικόρι»	41	6339
N. I. Γουλανδρός	58	26566
έτ. «Σαντίάγκο»	58	11623
έτ. «Νουέβα Βίστα»	57	11623
έτ. «Μαρίν»	56	8638

έτ. Πόρτ Άρβουρ από 28 Μαρτ.
 έτ. Πόρτ Άρβουρ από 27 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 έτ. Κιουρασάο 7 Μαΐου
 έτ. Πουέρτο Μιράντα 1 Μαΐου
 έτ. Ρίο Ιανείρο 9 Μαΐου
 άνεχ. Βαλτιμόρη 10 Μαΐου διά Κιουρασάο
 άνεχ. Ν. Ύορκην 9 Μαΐου δι' Αρούμπαν
 άνεχ. Μπράουνσβιλ 1 Μαΐου διά Κρατζακόαλκος
 άνεχ. Ν. Ύορκην 5 Μαΐου δι' Αρούμπαν
 έτ. Αμπτίζαν 24 Άπρ.
 έτ. Κωνσταντζαν 2 Μαΐου
 άνεχ. Αύγουσαν 29 Άπρ. διά Ρότερταμ
 εις βίσιν 38,9 Β. — 128.36 Α. από 28 Μαρτ. (πρσάφραζε)
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 8 Μαΐου
 άργεϊ Κυνόσουραν από 19 Σεπτ.
 διήλθε Κων/πολιν 24 Άπρ. δι' Όδησσόν
 άνεχ. Περσ. Κόλπον 11 Μαΐου (διαταγάς)
 έτ. Ν. Ύορκην 10 Μαΐου
 διήλθε Νητάλ 28 Άπρ. διά Σαϊν Κιττ'ς
 άνεχ. Ντάρμπαν 3 Μαΐου διά Σουζ

Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΑΛΛΕΣΙΑΣ (λ.)	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΙΑΝΝΗΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΙΑΝΣΥΛΑΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.)	
ΓΙΟΥΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΚΑΝΕΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (Λιβ.)	
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΚΡΑΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΛΥΦΑΔΑ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΪΝΤΗΛΛ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πληρ.)	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΟΥΪΝΤΑΝΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΪΡ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΕΪΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΞΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΪΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΚΚΕΡΟΡ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΙΪΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πληρ.)	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΕΟΤΑΙΝ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πληρ.)	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΛ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.)	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ.δ.)	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΟΪΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΟΥΡΙ	
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)

έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	23626
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	42	7286
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	56	9462
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	55	9462
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	7113
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	7176
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	45	7253
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	45	7256
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	27	5407
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	53	9149
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	54	18790
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	35	5028
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	7166
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	41	5270
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	39	10051
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	40	5550
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	45	7240
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	42	7164
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	27	2766
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	11873
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	56	20668
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	10702
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	8884
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	7244
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	26032
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	54	28323
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	13750
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	55	20432
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	55	25317
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	54	20580
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	54	20431
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	13750
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	61	11971
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	25489
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	25490
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	26031
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	12805
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	14025
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	12853
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	14309
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	7244
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	42	7257
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	7230
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	49	18226
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	14500
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	20546
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	27902
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	20533
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	49	13956
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	53	12877
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	11201
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	12793
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	55	20165
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	12805
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	11200
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	25888
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	57	10499
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	10499
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	54	20585
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	10499
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	13005
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	12846
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	59	9171
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	52	12705
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	53	12705
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	43	14000
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	41	6911
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	44	7282
έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	56	10180

διήλθε Σουζ 5 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
 άνεχ. Σίδνεϋ από 7 Άπρ. διά Μανίλαν
 έτ. Νιγκάτα 7 Μαΐου
 διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδε
 άργεϊ Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1962
 άνεχ. Βενετία 9 Μαΐου διά Λά Γκουλιέτ
 έτ. Ν. Ύορκην 4 Μαΐου
 άνεχ. Γκάλβεστον 9 Μαΐου διά Πόρτ Σουλφουρ
 άργεϊ Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
 άργεϊ Πετραιά από 1 Ιουν. 1962
 άνεχ. Μπαντάν Μασούρ 9 Μαΐου διά Πόρτ ντι Μπουκ
 έτ. Τσάλναν 10 Μαΐου
 άργεϊ Χαλκίδα από 23 Όκτ.
 έτ. Σάντα Μάρτα 25 Άπρ.
 έτ. Σέταν 2 Μαΐου
 άνεχ. Γένοβαν 4 Μαΐου διά Μελίλια
 έτ. Χαβάνα 4 Μαΐου
 έτ. Σπαλάτον 26 Άπρ.
 έτ. Περαϊά 3 Μαΐου
 έτ. Γένοβαν 23 Άπρ.
 άνεχ. Γκπλόγκ 28 Άπρ. διά Μπαλικ Παπών
 άνεχ. Κιουρασάο 24 Άπρ. διά Πόρτσμουθ
 έτ. Λονδίνο 30 Άπρ.
 άργεϊ Χαλκίδα από 6 Δεκ.
 άνεχ. Φιλδέλφειαν 24 Άπρ. δι' Αρούμπαν
 άνεχ. Ν. Ύορκην 2 Μαΐου δι' Αρούμπαν
 έτ. Σκαρμαγκάν 11 Μαΐου
 άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 27 Άπρ. διά Λός Άντζελς
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 3 Μαΐου δι' Αρούμπαν
 άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 5 Μαΐου διά Χάβρη
 άνεχ. Λός Άντζελς 8 Μαΐου δι' Αρούμπαν
 άνεχ. Βοστώνη 28 Άπρ. (διαταγάς)
 έτ. Βικτωριαν (Βραζ.) 9 Μαΐου
 άνεχ. Σικαπούρην ρόδε 2 Μαΐου διά Ντουμαΐ
 άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Μαΐου διά Ρότερταμ
 άνεχ. Ρας Τανούρα 4 Μαΐου διά Μπόταν Μπαιή
 έτ. Σορέλ 1 Μαΐου
 άνεχ. Χάμπτον ρόδε 1 Μαΐου διά Ρότερταμ
 διήλθε Παναμά 28 Άπρ. δι' Ιαπωνίαν
 έτ. Ρότερταμ 27 Άπρ.
 άνεχ. Τζιμπαϋτί 1 Μαΐου διά Ναγκόγια
 διήλθε Παναμά από 8 Άπρ. δι' Ιαπωνίαν
 έτ. Αγ. Φραγκίσκον 10 Μαΐου
 έτ. Μένα ελ Άνγάντι 4 Μαΐου
 διήλθε Παναμά 13 Άπρ. δι' Ιαπωνίαν
 διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Ν. Ύορκην
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 8 Μαΐου διά Μίλφορντ Χάφεν
 έτ. Ούμ Σαϊδ 4 Μαΐου
 έτ. Άμδούργον 3 Μαΐου
 άνεχ. Βανκούβερ 9 Μαΐου διά Λός Άντζελς
 άνεχ. Βικτωριαν 18 Άπρ. διά Ρότερταμ
 έτ. Μόντρεαλ 3 Μαΐου
 έτ. Φοηπόρτ (Μπαχ.) 4 Μαΐου
 άνεχ. Καλλόο 23 Άπρ. διά Βακαγιάμα
 έτ. Χάμπτον ρόδε 4 Μαΐου
 άνεχ. Ρας Τανούρα 30 Άπρ. δι' Αγγλίαν
 διήλθε Παναμά 11 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
 έτ. Οτάρν 3 Μαΐου
 άνεχ. Γένοβαν 8 Μαΐου διά Ρας Τανούρα
 έτ. Ναβίμο 5 Μαΐου (δι' Αγγλίαν)
 έτ. Χάμπτον ρόδε 4 Μαΐου
 άνεχ. Ρότερταμ 5 Μαΐου διά Καναδά
 έτ. Βορβάνη 27 Άπρ.
 έτ. Σπετζία 6 Μαΐου
 έτ. Άμπαντάν 4 Μαΐου
 εις Σκαρμαγκάν
 έτ. Ρότερταμ 28 Άπρ.
 έτ. Λιβόρνο 6 Μαΐου
 άνεχ. Ρότερταμ 4 Μαΐου διά Πουέρτο Όρντόζ

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)
ΔΕΣΠΩ	(Ν.Α.Τ.)
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)	
ΔΗΛΟΣ ΠΑΪΟΝΙΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου)	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΔΙΟΝΗ (λ.δ.)	
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΔΡΕΠΑΝΟΝ	(Ν.Α.Τ.)
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)
ΔΡΟΪΕΥΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΔΡΟΪΣ	(Ν.Α.Τ.)
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΕΒΜΑΡ (Λιβ.)	
ΕΖΕ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΕΙΡΗΝΗ	(Ν.Α.Τ.)
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΕΙΡΗΝΗΣ ΔΑΚ	(Ν.Α.Τ.)
ΕΛΕΝ Κ.	(Ν.Α.Τ.)
ΕΛΕΝΑ	
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΕΛΛΗ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)
ΕΛΛΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)

έτ. «Πάλμα»	44	7154
έτ. «Εσπεραντζα»	44	7207
Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935
έτ. «Δήλος»	44	7253
έτ. «Μινέρβα»	44	13488
έτ. «Αρτεμείσιον»	45	10385
έτ. «Αρτεμείσιον»	43	7187
έτ. «Αρτεμείσιον»	44	7257
έτ. «Αρτεμείσιον»	43	7260
έτ. «Αρτεμείσιον»	52	12523
έτ. «Αρτεμείσιον»	44	7264
έτ. «Αρτεμείσιον»	45	12813
έτ. «Αρτεμείσιον»	42	2757
έτ. «Αρτεμείσιον»	58	6331
έτ. «Αρτεμείσιον»	54	6042
έτ. «Αρτεμείσιον»	43	7031
έτ. «Αρτεμείσιον»	43	8184
έτ. «Αρτεμείσιον»	39	6797
έτ. «Αρτεμείσιον»	29	6941
έτ. «Αρτεμείσιον»	42	7210
έτ. Άντ. Π. Στεφάνου	43	7261
έτ. «Αρτεμείσιον»	37	5452
έτ. «Αρτεμείσιον»	45	7254
έτ. «Αρτεμείσιον»	22	1953
έτ. «Αρτεμείσιον»	38	5500
έτ. Παπαχρηστοίδη	58	13066
έτ. «Αρτεμείσιον»	52	11680
έτ. «Αρτεμείσιον»	43	2878

άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου διά Μουρόραν
 έτ. Ναγκόγια 19 Άπρ.
 άνεχ. Βρέστην 6 Μαΐου διά Γένοβαν
 έτ. Τόμπαν 7 Μαΐου
 διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου δι' Ατλαντικόν
 άνεχ. Σαβάννα 6 Μαΐου δι' Αρμουσίη Μπαιή
 διήλθε Θέουταν 23 Άπρ. διά Ματάντζες
 άνεχ. Ν. Όρλεάνη 24 Άπρ. (διαταγάς)
 διήλθε Παναμά από 4 Άπρ. διά Ναγκόγια
 έτ. Βορβάνη 25 Άπρ.
 διήλθε Σουζ 11 Μαΐου διά Τσιταγκόγκ
 έτ. Ρότερταμ 28 Άπρ.
 άνεχ. Μάλμο 5 Μαΐου διά Γδύναν
 έτ. Λιβόρνο 3 Μαΐου
 έτ. Βαρκελώνη 29 Άπρ.
 άργεϊ Κυνόσουραν από 25 Όκτ.
 άνεχ. Μιδδλεσμπερ 11 Μαΐου διά Βρέμην
 έτ. Κόιν 9 Μαΐου
 έτ. Γάνδη 7 Μαΐου
 άνεχ. Πούλο Μπούκομ από 7 Άπρ. διά Κίναν
 διήλθε Γιβραλτάρ 30 Άπρ. δι' Ατλαντικόν
 έτ. Ρεστόκ από 5 Άπρ.
 άνεχ. Μιγιάκο 4 Μαΐου διά Βανκούβερ
 άνεχ. Βαλνθία 29 Άπρ. διά Σαν Κάρλος
 εις Κόρκ από 22 Μαρτ.
 διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Ρας ες Σιδερ
 άνεχ. Χούστον 27 Άπρ. διά Βορβάνη
 έτ. Δυρράχιον 21 Άπρ.

ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρπούζα»	44	7051
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελλάσποντος»	44	7189
ΕΛΠΙΔΟΦΩΤΟΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963
ΕΝΦΩΣΙΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162
ΕΠΙΚ (μετ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ερκουλες»	58	17749
ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Ζαζέ»	43	7272
ΕΡΙΝΙΟ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγία»	42	2720
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λεανδρός»	19	3858
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεαν»	42	6975
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Νεπτον Τάνκερς	56	30150
ΕΥΠΛΟΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ευκροσία»	59	9003
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Μπραζιλιο»	58	14606
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέυμαρ»	49	17613
ΖΑΝΝΗΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όυλτραμάρ»	44	4296
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βίτα»	43	7273
ΖΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιδαν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όινούσαι»	37	1917
ΖΗΚΛ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέγιες»	30	1569
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Παλμέα»	45	14418
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τάκκη»	37	1166
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Επμπορντ»	44	7260
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρλμάρ»	44	7194
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρμαντόρα»	42	6997
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αταλάντα»	38	6529
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7188
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρέβεζα»	42	7205
ΘΟΥΛΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριεντ Μαρβιν»	42	7162
ΘΥΜΑΣ Α. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρτεμισιον»	42	9853
ΙΑΝΘΗ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ελληνικά συμφέροντα	53	12102
ΙΑΝΘΗ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλιστιμ»	37	5925
ΙΑΜΥ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ασούνιον»	20	2253
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τράφαλκαρ»	56	10414
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρίστομαλ»	44	7176
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΘΑΡΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαίφαϊαρ»	56	10422
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπνάνφορντ»	63	13517
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρίστομαλ»	44	7198
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485
ΙΩΑΝΝΑ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιλανουέβα»	17	1295
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λάμβδα»	43	7297
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαντορίνη»	42	7020

έφθ. Σκοραμαγκά 13 Μαΐου	
άρχει Σύρον από 29 Ιουν. 1962	
άνεχ. Τζιμπουτι 8 Μαΐου δια Μεσόγειον	
άνεχ. Χόγκ Χόγκ 8 Μαΐου δια Χαϊφάκ	
διηλθε Παναμά 1 Μαΐου δια Βαλτιμόρη	
έφθ. Βενετία 2 Μαΐου	
άρχει Κυνόσουραν από 8 Αύγ. 1962	
άνεχ. Όξέλλουαν 9 Μαΐου δια Στεττινόν	
άνεχ. Γένεβαν 30 Απρ. δια Γιβραλτάρ	
έφθ. Αμβέρσαν 28 Απρ.	
άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Μαΐου δια Βενετία	
έφθ. Τζακάρταν 30 Απρ.	
έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαΐου	
εις έξιν 45,20 Β. — 8.10 Δ. Μαΐου 7 δια Λιδερπουλ	
έφθ. Βικτωριαν (Βραζ.) 8 Μαΐου	
άνεχ. Μοντεβίδεο 9 Μαΐου δια Κουβέιτ	
έφθ. Αλ)δρειαν 11 Μαΐου	
έφθ. Κωνσταντιαν 8 Μαΐου	
εις Ν. Όρλεάνη από 16 Δεκ.	
έφθ. Ρουέν 29 Απρ.	
διηλθε Μπρόσμουττελ 27 Απρ. δια Ρίγαν	
εις Λος Άντζελες από 22 Μαρτ.	
έφθ. Ρίο Ιανείρο από 8 Απρ.	
έφθ. Σάντος 21 Απρ.	
άνεχ. Πόρτ Άρβουρ 24 Απρ. (διαταγές)	
άνεχ. Σπινγκ 3 Μαΐου δια Ρουέν	
έφθ. Κόμπ 4 Μαΐου	
άνεχ. Μπ. Αύρες 24 Απρ. δια Γένεβαν	
άνεχ. Βορκελώνη 9 Μαΐου δια Πάλμα	
έφθ. Καλκούτταν 9 Μαΐου	
διηλθε Σευίξ 23 Απρ. δια Κολόμπο	
διηλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου δια Γένεβαν	
άρχει Χαλκίδα από 15 Όκτ.	
άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 27 Απρ. δια Ρότερταμ	
άνεχ. Ραβένα από 21 Μαρτ. δια Πεζάρο	
έφθ. Σάφρι 2 Μαΐου	
άνεχ. Τζακονσβίλλ 15 Απρ. δια Λά Έστακάντα	
άνεχ. Πειραιά 3 Μαΐου δια Περα. Κόλπον	
άνεχ. Χαβάνα 28 Απρ. δια Καρντίνας	
άνεχ. Πύλεν από 29 Μαρτ. δι' Όδσην	
διηλθε Λίζαρτ 6 Μαΐου δια Κομά Μπαϊη	
έφθ. Βανκούβερ 8 Μαΐου	
άνεχ. Αμβέρσαν 1 Μαΐου δια Χάμπτον ρόδς	
έφθ. Βερμύον 8 Μαΐου	
έφθ. Κόμπτε 6 Μαΐου	
άνεχ. Λος Άντζελες 9 Μαΐου δια Νοτ. Αφρικήν	
διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου δια Βιλελμοχάφεν	
άνεχ. Λος Άντζελες 3 Μαΐου δι' Αυστραλιαν	
εις Ναγκασάκι από 18 Ιαν.	
άρχει Κυνόσουραν από 11 Ιουν. 1959	
άνεχ. Κορθαγένη 11 Μαΐου δια Κούβαν	
εις Αμπελάκι	
έφθ. Σαβόνα 20 Απρ.	
άνεχ. Βαλτιμόρη 3 Μαΐου δι' Αλ)νδρειαν	
εις Πειραιά από 11 Φεβρ.	
διηλθε Κων)πολιν 27 Απρ. δια Μεσόγειον	
άνεχ. Αμβούργον 20 Απρ. δια Κέλη Τάουν	
διηλθε Παναμά 7 Μαΐου (διαταγές)	
άνεχ. Βρέμην από 8 Απρ. δια Νουέιβιτας	
έφθ. Σάν Ναζαϊρ 5 Μαΐου	
διηλθε Κων)πολιν από 1 Απρ. δια Κωνσταντιαν	
διηλθε Κων)πολιν 30 Απρ. δια Βραϊλαν	
άνεχ. Πειραιά 26 Απρ. δια Μπουρχόκς	
άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου δια Ρότερταμ	
έφθ. Ν. Όρλεάνη 6 Μαΐου	
άνεχ. Αλ)δρειαν 29 Απρ. δια Βεργάζην	
έφθ. Σίτςμπαλ 3 Μαΐου	
άνεχ. Γένεβαν 27 Απρ. δια Μεσσίνα	
έφθ. Σέταν 1 Μαΐου	
έφθ. Τσαμκόκ 30 Απρ.	
άνεχ. Μπ. Αύρες 27 Απρ. δια Μοντεβίδεο	
έφθ. Κόρκ 2 Μαΐου	
έφθ. Αμβέρσαν 1 Μαΐου	
άνεχ. Μαντρές 6 Μαΐου δια Καλκούτταν	
διηλθε Σύρον 6 Μαΐου δια Γιβραλτάρ	
έφθ. Φλώγικ από 29 Μαρτ.	
έφθ. Γένεβαν 5 Μαΐου	
άνεχ. Χόγκ Άιλαντ 5 Μαΐου δια Γκοκοχάμαν	
άνεχ. Λονδίον 6 Μαΐου δι' Αμβούργον	
διηλθε Σευίξ 7 Μαΐου δι' Ερβραν	
άνεχ. Τζιμπουτι 21 Απρ. δια Σουραμπάγια	
άρχει Ζεμπρούγκε από 21 Σεπτ.	
άνεχ. Αϊλ φ Γκραϊν 5 Μαΐου δια Περα. Κόλπον	
άνεχ. Κόλουμπτοργκ 4 Μαΐου δια Περα. Κόλπον	
άνεχ. Περα. Κόλπον 7 Μαΐου δια Χάδρην	
Ίδε: «ΣΙΣΟΥΛΑ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ	
άνεχ. Μαχρεϊν 1 Μαΐου δια Κουβέιτ	
άνεχ. Ν. Όρλεάνη 29 Απρ. δια Σάντος	
άνεχ. Ναγκόγια 1 Μαΐου δια Μακασαρ	
άνεχ. Βαλτιμόρη 10 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν	
άνεχ. Λος Άντζελες 26 Απρ. δια Λονδίον	
έφθ. Γιαβάταν 5 Μαΐου	
άνεχ. Βενετία 1 Μαΐου δια Ραβέναν	
έφθ. Μερμάσα 1 Μαΐου	
άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Απρ. δι' Ισπανίαν	
έφθ. Κωνσταντιαν 26 Απρ.	
διηλθε Παναμά 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν	
άνεχ. Ρότερταμ 3 Μαΐου δια Χάμπτον ρόδς	
άνεχ. Βικτωριαν 3 Μαΐου δια Κωνσταντιαν	
άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 26 Απρ. δια Τομπάτα	
άρχει Μπρούζες από 12 Όκτ.	
άνεχ. Λά Έστακάντα 3 Μαΐου δια Τενερίφε	
έφθ. Ν. Υόρκην 10 Μαΐου	
άνεχ. Μπέλιζε 3 Μαΐου δια Πέλα	
διηλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου δια Περα. Κόλπον	
άρχει Χαλκίδα από 25 Ιουν. 1962	
άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 21 Απρ. δια Βουλγαριαν	
άνεχ. Τάιν 30 Απρ. δια Λισσαβώνα	
έφθ. Λισσαβώνα 7 Μαΐου	
άνεχ. Καλλός 5 Μαΐου δια Μπ. Αύρες	
έφθ. Αλγίριον 19 Απρ.	
άνεχ. Περα. Κόλπον 5 Μαΐου δια Βενετία	
διηλθε Σευίξ 1 Μαΐου δια Περα. Κόλπον	
άνεχ. Κολόμπο 9 Μαΐου δια Μαζουλιταντάμ	
άνεχ. Πουέρτο λα Κρουξ 18 Απρ. δια Λός Μίνας	
διηλθε Σευίξ 16 Απρ. δια Χόγκ Χόγκ	
άρχει Κυνόσουραν από 25 Αύγ. 1962	
άνεχ. Ν. Όρλεάνη 25 Απρ. (διαταγές)	

ΔΟΥΡΙΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρβενίνα»	43	7118	άρχει Χαλκίδα από 14 Σεπτ.
ΔΟΥΣΙΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελθίρα»	44	7244	άνεχ. Πειραιά 6 Μαΐου δι' Αλγίριον
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άτλας»	43	7257	άρχει Κυνόσουραν από 22 Σεπτ.
ΛΥΡΙΚ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θήρατ»	43	10521	άρχει Όραντζ από 18 Ιαν. 1961
ΛΩΡΗΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	διηλθε Κων/πολιν από 4 Απρ. δια Κωνσταντζαν
ΜΑΙΡΗ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 29 Απρ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 22 Απρ. δια Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δήμητρα»	37	4838	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 Μαΐου δια Σαγκάη
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάστουλι»	18	920	άρχει Πειραιά από 17 Φεβρ. 1962
ΜΑΛΟΥ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μακζούμι»	43	7145	έφθ. Χαβάνα 4 Μαΐου
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζαννής»	45	3549	άνεχ. Τσιτταγκόγκ 10 Μαΐου δια Καλκούτταν
ΜΑΝΤΙΣΙΟΝ ΜΠΕΛΛ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάντισιον»	44	7216	είς Όζόκαν από 6 Φεβρ. (πρός ΔΙΑΔΥΣΙΝ)
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Χαβάνα 8 Μαΐου δια Βουλογαριον
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	44	7072	άρχει Κυνόσουραν από 16 Ιουν. 1962
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παρανάτλο»	43	7189	έφθ. Έλεσμερ Πόρτ 5 Μαΐου
ΜΑΡΑΘΩΝ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσσαν Κάρκο»	57	20564	άνεχ. Γκλνόγκ 2 Μαΐου δια Μπαχρέιν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λός Πέρλας»	32	1595	έφθ. Σπέτζια 14 Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Μαουριταϊο»	25	1473	άνεχ. Κάλιαρι 24 Απρ. δια Μπόνα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρούσσου»	27	1554	διηλθε Κων/πολιν 28 Απρ. δια Ρουμανίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάουθερ Κρός»	44	7289	άνεχ. Σύρον 26 Απρ. δι' Αλεξανδρίτταν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	Σιγάλας και Πλατς	30	4620	διηλθε Κων/πολιν από 28 Μαρτ. δια Ζιτάνωφ
ΜΑΡΓΚΩ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φωσίαν»	62	8951	άνεχ. Λίβεργουλ 19 Απρ. δια Σιάτος
ΜΑΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μητροφάνης»	29	2569	είς όρμον Αγ. Γεωργίου (επισκευαί)
ΜΑΡΙΑ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	άνεχ. Μπ. Άυρες 25 Απρ. δια Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μικέλ»	44	7254	έφθ. Τόκιο 27 Απρ.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	Π. Κυπριανού	43	7124	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 4 Μαΐου (διαταγός)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαγκλιβέρας»	45	8965	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Μαΐου δια Ν. Σκωτίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άργκουλι»	38	5548	έφθ. Τριγκομαλί 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7202	άρχει Χαλκίδα από 8 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	Όικος Χανδρή	51	11022	άνεχ. Σευδά 5 Μαΐου δια Κολόμπο
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριθικ»	52	11169	έφθ. Ν. Όρλεάνη 29 Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	διηλθε Σαυίς 2 Μαΐου δια Περσ. Κόλπον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	έφθ. Ν. Όρκνη 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	άρχει Χάρρουιτς από 8 Νοεμ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	άρχει Καλαμάτα από 28 Ιουν. 1962
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όραγκίστα»	43	7253	διηλθε Γιβραλτόρ 4 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	άρχει Χαλκίδα από 10 Οκτ.
ΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιαλέαλ»	21	1897	έφθ. Μπάσραν 17 Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15700	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 4 Μαΐου δια Κορέαν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	έφθ. Κολόμπο 29 Απρ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ ΙΙ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμ. - Έουρόπα»	44	10445	άρχει Έλευσίνα από 8 Οκτ.
ΜΑΡΙΤΕΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7234	άνεχ. Πούλο Σαμπού 2 Μαΐου δια Κωνσταντζαν
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7232	άρχει Καλαμάτα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	άρχει Χαλκίδα από 21 Σεπτ.
ΜΑΡΛΙΝΤΟ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρεσθίταιο»	46	2270	έφθ. Πειραιά 3 Μαΐου
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρκουλι»	43	7263	διηλθε Γιβραλτόρ 30 Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Χάβρη 28 Απρ. δια Σικόγ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόσκι»	56	23871	άνεχ. Μπαντόρ Μασούρ 6 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπαλιπόσα»	54	18763	άνεχ. Μίνα Άμπουλλα 27 Απρ. δια Γιοκοχάμαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΗΣ Κ.	(Ν.Α.Τ.)	«Λέβαντ Σιππικ»	48	2346	έφθ. Καν/λιν 1 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΟΟΥΑΝΤ Κ. (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέμ»	20	1512	έφθ. Φομαγκούσαν 7 Μαΐου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρθ Πάσιφικ»	43	7176	έφθ. Σουραμπάγια 5 Μαΐου
ΜΑΧΗΤΗΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνίβεροαλ»	57	8855	διηλθε Αγ. Βικέντιον 21 Απρ. δια Μπ. Άυρες
ΜΕΛΙΝΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ινκαϊκα»	45	7264	άρχει Κυνόσουραν από 26 Αύγ. 1962
ΜΕΛΙΤΗ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	διηλθε Γιβραλτόρ 5 Μαΐου δια Βαντι Φεζιάν
ΜΕΝΙΤΣ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άρχει Κυνόσουραν από 13 Ιαν.
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστ Γιντιες»	46	4140	έφθ. Ταμπίκα 4 Μαΐου
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άστούριος»	58	20894	διηλθε Σαυίς 4 Μαΐου δια Περσ. Κόλπον
ΜΕΡΛΙΝ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Πεντρο»	45	7190	άνεχ. Γκόλδσταν 9 Μαΐου δια Καρατά
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6782	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 3 Μαΐου δια Κωνσταντζαν
ΜΙΛΗΤΟΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκόρο»	49	17905	άνεχ. Ρός Τανούρα 29 Απρ. δι' Ισπανίαν
ΜΙΛΑ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	διηλθε Γιβραλτόρ 2 Μαΐου δια Περσ. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	έφθ. Ρότερνταμ 18 Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ Α. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Άντρες»	53	11289	έφθ. Ρότερνταμ 11 Μαΐου
ΜΙΧΑΛΙΟΣ Ξ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαίρη»	44	7176	άνεχ. Τζιμπουτί 27 Απρ. δια Μπελαβόν
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνιβεροαλ»	57	12683	άνεχ. Μπαντόρ Μασούρ 3 Μαΐου δια Καρθαγίνην
ΜΟΥΣΣΕ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	Α. Όραγκίστας	29	6984	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 3 Μαΐου δια Σαγκάη
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Πειραιά 26 Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπαρμπαπέτρος»	44	7070	άνεχ. Μπ. Άυρες 4 Μαΐου δια Νεάπολιν
ΜΠΑΤΗΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όροντερας»	57	10661	άνεχ. Μόλι 27 Απρ. δια Γιοκοχάμαν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπετακρούζι»	44	7159	άρχει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1962
ΜΠΡΙΖ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	40	5134	διηλθε Αγ. Βικέντιον 2 Μαΐου δια Ρότερνταμ
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκαραγουσί»	42	7303	άρχει Καλαμάτα από 6 Αύγ. 1962
ΜΥΚΟΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Βαρόβαρα»	16	3528	άρχει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίντάλγκο»	57	9990	έφθ. Φιλαδέφειαν 2 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3094	άνεχ. Τάμπαν 12 Απρ. δια Καρτογκίνα (Κολ.)
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπέτσο»	28	4778	διηλθε Γιβραλτόρ από 28 Μαρτ. δι' Ατλαντικόν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Πόιντ Νουάρ 25 Απρ. δια Πόρτ Χάρκουρτ
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άνεμοι»	45	3486	διηλθε Μπρόσμποπτελ 1 Μαΐου δια Στεπτιον
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριεντ»	43	7092	άνεχ. Πούλο Μπαούκερ 23 Απρ. δια Βαυδά
ΝΑΠΙΕΡ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Ρός Τανούρα από 16 Μαρτ. δια Χαβάη
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άχιλλεύς»	58	12624	έφθ. Κριστμπαλ 5 Μαΐου
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαργκραν»	58	24068	άνεχ. Ν. Όρκνη 9 Μαΐου δια Μορακάϊμπο
ΝΕΒΑΔΑ ΙΙ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	παναμαϊκή εταιρία	44	7176	έφθ. Πειραιά 20 Απρ.
ΝΕΔΙ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλις»	42	7227	έφθ. Σάντος 15 Απρ.
ΝΕΛΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Σπέτζια 29 Απρ. δια Ταχοράντι
ΝΕΜΕΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνιβεροαλ Τράμπ»	42	9730	έφθ. Τζιμπουτί 11 Μαΐου (δια Λίβεργουλ)
ΝΕΟΔΗ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Ρός Τανούρα 27 Απρ. δια Μελβούρνη
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Λιβάρον 10 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεου»	53	12395	άνεχ. Λάρνακα 30 Απρ. δια Τομπρούκ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 5 Μαΐου (διαταγός)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άρχει Κυνόσουραν από 10 Ιουν. 1962
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άνεχ. Χιροχάτα 29 Απρ. δια Βαμπόα
ΝΙΚΟΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	46	2991	άνεχ. Χάβρη 10 Μαΐου δια Δουνκέρην
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άζόρες»	45	7003	έφθ. Μασσαλίαν 4 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ Σ. (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	άνεχ. Ριγιέκαν 5 Μαΐου δια Βενετιαν
ΝΙΚ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρικοντινενταλ»	44	7294	άρχει Κυνόσουραν από 17 Αύγ. 1962
ΝΙΚ Σ.	(Ν.Α.Τ.)	Ευγένια Σ. Σαριδής	22	2201	έφθ. Νεάπολιν 2 9' Απρ.
ΝΙΚΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγια Παρασκευή»	21	1410	ιδε: «ΟΛΓΑ Β.», σημαία Λιβάνου
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πουέρο λά Πάλμα»	53	9188	άρχει Κυνόσουραν από 2 Ιουλ. 1962
ΝΙΝΑ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	έφθ. Σαγκάη 23 Απρ.
ΝΙΟΒΗ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάουθ 'Ηοτ Αζία»	28	1463	άρχει Χόγκ Κόγκ από 6 Νοεμ.
ΝΟΕΛ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρ»	44	7063	άρχει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962
ΝΟΕΜΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κιαθός»	41	7251	άνεχ. Χαβάνα 28 Απρ. δια Καμπάνα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	άνεχ. Νικόρο 6 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	«Τρανζόσαν Φράυτερ»	44	14800	άνεχ. Χάμπτον ρόδε 4 Μαΐου δια Γαλλίαν
ΝΟΡΘ ΜΟΜΑΡΚ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	διηλθε Γιβραλτόρ 22 Απρ. δια Μοχαμέντια
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεχ. Περσ. Κόλπον 5 Μαΐου δια Σπέτζια
ΝΟΧΤΟΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμ.»	52	12029	έφθ. Τρινταντ 2 Μαΐου
ΝΟΥΤΣΙ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	έφθ. Βομβάη 2 Μαΐου
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μετ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιμπερ. Φράυτερ»	44	7061	άρχει Χαλκίδα από 20 Νοεμ.
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΗΓΚΛ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουίντγουορντ»	58	17743	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Μαΐου δια Πουέρο Όρντζ
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ση Έντερπράιζ»	58	13545	διηλθε Γιβραλτόρ 8 Μαΐου δια Νόρφολκ
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΛΑΥ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ση Έντερπράιζ»	61	13198	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 Μαΐου δια Μορμουκούα
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΟΡΑΚΛ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ση Έντερπράιζ»	59	13545	άνεχ. Άντεν 8 Μαΐου δι' Όλλανδίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ση Έντερπράιζ»	63	13500	άνεχ. Κόμπε 24 Απρ. δια Σακάιντε
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαί»	58	10396	έφθ. Ν. Όρκνη 4 Μαΐου
	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναβιγκέιτορς»	60	13847	έφθ. Λορέντζο Μαρκάς 30 Απρ.

ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εθιμυράνια»	58	10483
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμεν-Ευρώπη»	55	11209
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμεν-Ευρώπη»	56	8716
ΝΤΟΡΙ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αταλάνια»	43	7237
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέζουλουτ»	56	10486
ΝΤΟΡΣΕΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερκοντινενταλ»	58	10396
ΟΛΓΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλιαν»	43	7199
ΟΛΓΑ Β. (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1410
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σατούρν»	43	6704
ΟΛΥΜΠΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΙΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	13652
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΪΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	14047
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	'Αρ. Ψνάση	58	27602
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	50	17791
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	53	14221
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άιμπερτυς»	53	14009
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	49	17792
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΪΚ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	13678
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	53	13660
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	55	13709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΪΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	13713
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΪΜΠΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	55	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΪΝΤΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντέρου»	60	23290
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λούζορ»	59	23280
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάουθ Άτλάντικ»	55	18790
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	55	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	20595
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	49	17792
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	49	17792
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσπορτ.»	59	37958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	60	37744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	58	27602
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΪΜ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	50	17791
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλύμπικ Όιλ»	54	13580
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μανσαάντο»	54	20611
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όμνιουμ Κέρριερς»	43	8195
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όμόνοια»	44	7297
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λά Έμπρέσσα»	56	21097
ΟΡΕΜΑΡ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμορ»	34	8378
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριζόλ»	58	12667
ΟΡΟΜΑΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ήοτερν Στάρ»	44	7254
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσάσαν Τάνκερς»	53	12065
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	8615

διήλθε Παναμά 3 Μαΐου δι' Ιαπωνία
 άνεχ. Πουέρτο λά Κρούς 28 'Απρ. δια Βραζιλία
 διήλθε Σουζ 5 Μαΐου δια Τζακάραν
 άνεχ. Ν. Ύορκην 8 Μαΐου δια Μπόλιβαρ
 έφθ. Γιοκοχάμαν 30 'Απρ.
 έφθ. Γκάλδστον 19 'Απρ.
 άνεχ. Κούβαν 25 'Απρ. (διαταγός)
 διήλθε Κων/πολιν 4 Μαΐου δια Μεσόγειον
 εις Άμβούργον από 4 'Απρ.
 διήλθε Γιβραλτόρ 8 Μαΐου δια Ν. Ύορκην
 έφθ. Μασσαλίαν 9 Μαΐου
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαΐου δια Κιουρασό
 έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου
 άνεχ. Μένα Άμπτουλλά 28 'Απρ. δια Κικουάμα
 διήλθε Σουζ 11 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
 εις Ρότερτερταμ από 27 'Απρ. 1962
 έφθ. Μένα Άμπτουλλά 1 Μαΐου
 άνεχ. Περα. Κόλπον 8 Μαΐου δια Γένοβαν
 άνεχ. Περα. Κόλπον 9 Μαΐου δια Γένοβαν
 άνεχ. Μένα Άμπτουλλά 4 Μαΐου δια Τζιμπουτι
 διήλθε Σουζ 4 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
 άνεχ. Ν. Ύορκην 3 Μαΐου δι' Αρμουαη Μπαϊη
 άνεχ. Μόντρεαλ 3 Μαΐου δια Τρινταντ
 άνεχ. Ν. Ύορκην 8 Μαΐου δια Ταμπέ
 άνεχ. Πούντα Παλμας 2 Μαΐου δια Μόντρεαλ
 άνεχ. Μισουζίμα 3 Μαΐου δια Κελόγκ
 διήλθε Σουζ 5 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
 έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαΐου
 διήλθε Σουζ 11 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 11 Μαΐου δια Λάδσεντ
 άνεχ. Περα. Κόλπον 29 'Απρ. (διαταγός)
 έφθ. Περα. Κόλπον 10 Μαΐου
 άνεχ. Μοντεβιδεο 4 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
 διήλθε Σουζ 30 'Απρ. δια Περα. Κόλπον
 άνεχ. Λός Άντζελες 6 Μαΐου δια Ντουμάι
 άνεχ. Ράς Τανούρα 26 'Απρ. δια Νιου Τζέρσεϋ
 άνεχ. Πουέρτο λά Κρούς 3 Μαΐου δια Φιλαδέλφειαν
 διήλθε Σουζ 6 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
 έφθ. Τρινταντ 7 Μαΐου
 άνεχ. Χάμπτον ρόβς 29 'Απρ. δια Πουέρτο Μιράντα
 διήλθε Γιβραλτόρ 11 Μαΐου δι' Ιταλίαν
 άνεχ. Ρίο Γκράντε 5 Μαΐου δια Μπ. Άύρες
 διήλθε Παναμά από 12 Μαρτ. δια Μόρι
 άνεχ. Σιγκαπούρη ρόβς 2 Μαΐου δια Σέλλ Χάφεν
 έφθ. Ρίο Ιανείρο 4 Μαΐου
 έφθ. Τεργέστην 4 Μαΐου
 άργει Έλευσιναν από 13 'Οκτ.
 άνεχ. Ν. Ύορκην 13 'Απρ. δι' Αρούμπαν
 έφθ. Ν. Ύορκην 27 'Απρ.

ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκούφ φράϋτερ»	44	7176
ΟΣΕΑΝ ΡΗΘΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρήθερ»	36	3891
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάννοβερ»	45	7211
ΟΥΑΪΤ ΗΓΚΛ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσάσαν»	42	7192
ΟΥΑΪΤ ΚΛΑΟΥΝΤ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	43	7176
ΟΥΑΪΤ ΚΛΙΦΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7176
ΟΥΑΪΤ ΚΡΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουάιτ Κρός»	43	7170
ΟΥΑΪΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176
ΟΥΑΪΤ ΣΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουάιτ Ση»	43	7167
ΟΥΑΪΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	44	7248
ΟΥΑΪΤ ΧΟΡΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπτάιντ»	43	7261
ΟΥΡΑΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	2742
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Έπος»	30	2861
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρέσθιου»	44	14250
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στύλμα»	36	1974
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παρθενών»	43	7258
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασίφικ Γιούνιον»	44	14238
ΠΑΤΡΙΣΤΙΑ ΜΑΡΦΥ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	35	3506
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881
ΠΕΛΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρδερν Μαριν»	43	7082
ΠΕΛΑΪΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πελοπίδας»	43	5221
ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρρέτ»	43	7139
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001
ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7134
ΠΙΟΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όρενς»	43	7204
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067
ΠΟΛΥΔΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στροβίλι»	62	11500
ΠΟΛΥΞΗΝΗ Γ. (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βολ ντι Κομπάρε»	57	8549
ΠΟΠΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσαν Γουαίης»	38	2561
ΠΟΠΗ Κ. (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζανλουκ»	42	2808
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάζα Μπλάνκα»	43	7273
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116
ΡΑΓΚΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192
ΡΑΖΑΝΙ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παρηπάντα»	44	7253
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1293
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέρναλ»	43	7194
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέστορ»	43	6993

διήλθε Παναμά 24 'Απρ. δι' Όζάκαν
 εις Μπ. Άύρες από 21 Δεκ. (έπισκευά)
 άργει Κυνάουσαν από 22 Αυγ. 1962
 άνεχ. «Ήστχαμ 3 Μαΐου δι' Ην. Πολιτείας
 άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 20 'Απρ. δια Πόρτλαντ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον από 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
 άνεχ. Βαστώνη 9 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
 άνεχ. Κελζμίτια ρίβερ 2 Μαΐου δια Γιοκοχάμαν
 έφθ. Λός Άντζελες 10 Μαΐου
 διήλθε Παναμά 2 Μαΐου δι' Όζάκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 έφθ. Μπ. Άύρες 28 'Απρ.
 άργει Χαλκίδα από 18 Μαΐου 1962
 άνεχ. Άμβέρσαν 2 Μαΐου δια Τσάρλστον
 έφθ. Πόρτ Σαϊδ 29 'Απρ.
 άνεχ. Σουραμπάγια 2 Μαΐου δια Τζακάραν
 διήλθε Γιβραλτόρ 24 'Απρ. δι' Άλγίρειαν
 άνεχ. Πόρτο Άλγκίρη 8 Μαΐου δια Μακάο
 εις Άμβούργον από 3 Σεπτ. (έπισκευά)
 έφθ. Άντεν 4 Μαΐου
 άνεχ. Τζιμπουτι 28 'Απρ. δια Βαρμπά
 άνεχ. Χαβάνα 30 'Απρ. δια Γένοβαν
 διήλθε Παναμά 6 Μαΐου (από Μανίλλαν)
 έφθ. Μπ. Άύρες 25 'Απρ.
 άνεχ. Καλκούτταν 5 Μαΐου δια Τσιτταγκόγκ
 άνεχ. Λενδίνεν 6 Μαΐου δια Κολόμπο
 διήλθε Κων/πολιν από 27 Μαρτ. δια Κωνσταντίνα
 άνεχ. Τσάρλστον 27 'Απρ. δι' Άλγίρειαν
 άνεχ. Κελζμίτια 6 Μαΐου δια Τενερίφε
 άνεχ. Ν. Ορλάνδην 28 'Απρ. (διαταγός)
 άργει Χαλκίδα από 24 Μαΐου 1962
 άργει Χαλκίδα από 21 Δεκ.
 έφθ. Φουζίκι 3 Μαΐου
 έφθ. Βορκελάνην 3 Μαΐου
 έφθ. Ρίο Ιανείρο 4 Μαΐου
 έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαΐου
 διήλθε Γιβραλτόρ 8 Μαΐου δια Ρότερτερταμ
 έφθ. Τσιτταγκόγκ από 31 Μαρτ.
 άργει Κυνάουσαν από 7 Σεπτ.
 έφθ. Ν. Ύορκην 4 Μαΐου
 άνεχ. Τσιμπά 25 'Απρ. δια Πόρτ Κάμφα
 διήλθε Γιβραλτόρ από 13 'Απρ. δι' Ην. Πολιτεία
 άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Μαΐου δι' Έιδονμάουθ
 έφθ. Λερ. Μαρκές 5 Μαΐου
 άργει Τριπόλιν (Λιθάνου) από 16 'Ιουλ. 1962
 έφθ. Τσιτταγκόγκ ρόβς 26 'Απρ.
 έφθ. Ρουίν 4 Μαΐου

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

ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριεντ»	43	7244	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 9 Μαΐου δια Κωνσταντίναν
ΡΟΝΤΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κομέριαλ Έξπρέσο»	11	1538	εις Σπέτζια από 6 'Απρ.
ΡΟΚΟΣ Β. (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τουέστερν Ση»	56	21028	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 7 Μαΐου
ΣΑΪΝ ΤΖΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαϊντ»	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ. 1962
ΣΑΪΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκάσσα»	40	5349	εις Θέσιν 26.34 Β. — 10.44 Δ. 'Απρ. 18 δια Χαβάναν
ΣΑΪΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκάσσα»	45	7198	έφθ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου δια Τζακάρταν
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκάσσα»	42	7165	έφθ. Λας Πάλμας από 3 'Απρ. (δισταγός)
ΣΑΪΝΤ ΤΖΕΪΜΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαϊν Τζέϊμς»	42	7243	διήλθε Σουζέ 16 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΪΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναβιάσα»	36	5129	έφθ. Γένεβαν 5 Μαΐου δια Καζαμπλάγκαν
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάνκίλλ»	45	2780	έφθ. Βενετίαν 2 Μαΐου δια Πειραιά
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάνκίλλ»	43	7257	διήλθε Παναμά 16 'Απρ. δια Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βλάναστ»	50	2736	έφθ. Ριγίκαν 30 'Απρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιαβίζα»	23	5372	άργει Αμπελόκι από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάλμαρ»	45	3161	εις Μπιλμπάο από 8 Μαρτ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλιστιμ»	43	7260	έφθ. Σουραμπόγια από 15 Μαρτ. δια Χαϊφώγκ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖΙΟ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλιστιμ»	47	3775	έφθ. Μπλάυθ 26 'Απρ. δια Πειραιά
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	έφθ. Μπουζι 4 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαλερόζο»	40	5192	έφθ. Κίλο 30 'Απρ. δια Στεττινόν
ΣΑΝΟΥΚΟ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	έφθ. Πόρτ Σουδάν 7 Μαΐου
ΣΑΝΣΕΤ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαλερόζο»	40	5192	έφθ. Αστάρια από 7 'Απρ. δια Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλμπεράτα»	44	7238	διήλθε Παναμά 18 'Απρ. δι' Οζέκαν
ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7210	έφθ. Λας Αντζελες 3 Μαΐου δια Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάπα»	44	7250	διήλθε Σουζέ 6 Μαΐου δι' Ερυθράν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάπα»	45	2802	έφθ. Βαρκελώνη 22 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Τόκιο 28 'Απρ.
ΣΑΝΜΠΗΜ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	έφθ. Ρόττερταμ 8 Μαΐου
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκόλοφ Σ.»	45	12723	έφθ. Αμβέρσαν 21 'Απρ.
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΦΚΑ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέντ»	36	1988	έφθ. Χούστον 29 'Απρ.
ΣΑΠΦΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανζόσεαν Τράτερ»	44	10743	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιαν.
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου δι' Αμπιτζόν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέλ Σουρ»	31	4704	εις Πειραιά από 4 Μαρτίου
ΣΕΝΙΟΡ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασιφικ Μαρίνα»	45	10567	έφθ. Εμδεν 7 Μαΐου δια Κάρλοτατ
ΣΙΔΕΡΗΣ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάντουρ»	22	3084	έφθ. Λίβερπουλ 1 Μαΐου
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριν»	43	7257	άργει Κυνόσουραν από 22 Αύγ. 1962
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντελίνο»	43	7131	έφθ. Πύλον 13 'Απρ. δια Βεγγόνη
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντελίνο»	46	1059	εις Αμβέρσαν από 6 Δεκ. (επισκευα)
ΣΚΟΡΠΙ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάντισον»	45	15100	έφθ. Καλκούτταν 8 Μαΐου δια Βρέμην
ΣΟΛ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σκόσα»	50	5507	έφθ. Αμπαντόν 25 'Απρ. δια Κόμπ
ΣΠΑΡΤΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	άργει Φούκρο από 5 Σεπτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΪΛΑΝΤ (κοστ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άργει Πρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόθικ»	27	4966	εις Βενετίαν από 19 Φεβρ.
ΣΠΗΝΤΟΥΑΪΗ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόθικ»	57	20683	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέπτον Τάνκερς»	56	30150	διήλθε Σουζέ 3 Μαΐου δια Περσ. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	διήλθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. δια Ν. 'Υόρκην
ΣΤΑΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Έλευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Βίλλα Κοντιούσαν 30 'Απρ.
ΣΤΕΒΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ινσουλαρ»	55	8799	διήλθε Ουζάν 3 Μαΐου δια Ρουέν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ανταμπ»	44	7066	διήλθε Λάδσεντ 2 Μαΐου δια Ν. 'Υόρκην
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαργκαουρο»	56	10360	έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΤΑΝΑΓΡΑ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Μπάρσαν 8 Μαΐου (διαταγός)
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	έφθ. Πόρτ Κάμφα 3 Μαΐου
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Σπυριδών»	42	7203	έφθ. Πόρτ Κάμφα 3 Μαΐου
ΤΑΣΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	έφθ. Μπαχρέϊν 7 Μαΐου δια Βομβάην
ΤΕΤΗ Ν. (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θήριαν»	49	2496	έφθ. Τζιμπούτι 8 Μαΐου δια Ρουέν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Νεβορσισίαν 25 'Απρ.
ΤΖΕΪΜΣ ΜΟΝΡΟΣ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σηκέρριερς»	43	7231	άργει Τσουνίτσι από 27 'Ιουλ. 1962
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεάνικ»	43	7040	έφθ. Ν. 'Υόρκην 9 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεάνικ»	43	7026	έφθ. Βίλμιγκταν (Ν.Κ.) 25 'Απρ.
ΤΖΕΝΝΥ ΙΙΙ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορθ Γιουρόπα»	44	7176	άργει Ν. Ορλεάνη από 11 'Οκτ.
ΤΖΩΝ Γ. Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαμόδα»	43	7251	έφθ. Ρόττερταμ 5 Μαΐου
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18717	έφθ. Κουϊάνα 8 Μαΐου
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέμ»	30	2117	έφθ. Βηρυττόν 5 Μαΐου
ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιμπερτυς»	53	27853	έφθ. Α. Φραγκίσκον από 4 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΙΡΥΝΣ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άντρα»	44	7256	έφθ. Μπερμερχάφεν 3 Μαΐου δι' Αίγυπτον
ΤΟΥΛΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλιστιμ»	37	4542	εις Πειραιά από 16 Νοεμ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	έφθ. Κοπεγχάγη 29 'Απρ. δια Γδύνιαν
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τράμπ Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Μιδδλεσμπερ 5 Μαΐου (δια Ν. 'Υόρκην)
ΤΡΑΝΣΦΟΥΛΟ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσσίλ»	57	24027	έφθ. Λας Αντζελες 4 Μαΐου δια Χάντιγκτον Μπής
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζάκσον»	44	8597	διήλθε Αγ. Βικέντιν 25 'Απρ. δια Ρόττερταμ
ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άργει Χαλκίδα από 21 'Οκτ.
ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μινσοάνα»	27	2457	άργει Αμπελόκι από 22 Νοεμ.
ΤΡΙΑΚΚΕΡΙ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λοστερμίν»	44	7247	έφθ. Τζακσονσίλ 17 'Απρ. δια Παναμά
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άργει Τζεμπρούκ από 6 'Οκτ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαριγιά»	42	7230	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 30 'Απρ. δια Μεσόγειον
ΤΡΕΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαριγιά»	18	5285	έφθ. Κολμ 8 Μαΐου δια Φίλαδελφείαν
ΥΑΡΟΥΣΣΑ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Υζρούσσα»	55	21088	έφθ. Περσ. Κόλπον 8 Μαΐου δια Μαρακάιμπο
ΟΛΙΔΩΝ (δελ. λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πεγκουίν»	47	15543	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου δια Μαρακάιμπο
ΟΛΝΜΑΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μήλος»	44	7247	έφθ. Λας Αντζελες 5 Μαΐου
ΟΛΝΤΟΜ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιρμάν»	57	21910	διήλθε Σουζέ 7 Μαΐου δια Περσ. Κόλπον
ΟΦΑΡΛΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ινκκάιν»	45	7181	άργει Κυνόσουραν από 10 Δεκ.
ΟΦΑΡΟ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμ. Μαριν Έντερπράϊζ»	42	7231	έφθ. Λας Αντζελες 13 'Απρ. δια Γιοκοχάμαν
ΟΦΑΤΑ ΜΟΡΓΚΑΝΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανώιον Κομέριαλ»	43	1772	έφθ. Πειραιά 16 'Απρ.
ΟΦΙΛΙΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανώιον Κομέριαλ»	29	3958	έφθ. Κωνσταντίναν 4 Μαΐου
ΟΦΙΛΙΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανώιον Κομέριαλ»	63	53000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπληρωσιν
ΟΦΙΣΕΒΟΣ ΙΙ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προγκρέσο»	44	7208	έφθ. Ακυβλίον 2 Μαΐου δια Ρόδον
ΟΦΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεαν Γουαϊνς»	36	2642	έφθ. Αλ)δρίαν 10 Μαΐου δια Ρόττερταμ
ΟΦΡΑ Α. (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Τ. Αθανασιάδης	36	1400	έφθ. Βίγκο 6 Μαΐου
ΟΦΩΝΙΣ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Λιουονς	45	10547	έφθ. Μπλεφαστ 22 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΟΦΩΛΜΑΡ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άργει Κυνόσουραν από 28 Αύγ. 1962
ΟΦΡΗ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Αλ. Τσαβλίρης	44	7067	έφθ. Μασσαλία 5 Μαΐου
ΟΦΤΕΙΝΗ Π.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	έφθ. Ναγκόγια 10 Μαΐου δια Τόκιο
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίν»	36	1965	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου δια Γκράντον
ΧΑΡΙ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεαν Τ.»	45	7255	έφθ. Ρεσιφ 4 Μαΐου δια Μπ. Αύρες
ΧΑΡΙΟΤ (Α.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νιλ»	57	23664	έφθ. Μίνα Αχμαντι 3 Μαΐου
ΧΕΛΜΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χελμός»	41	5236	έφθ. Βενετίαν 29 'Απρ.
ΧΕΡΜΟΝ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	έφθ. Γένεβαν 4 Μαΐου
ΧΟΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	άργει Κυνόσουραν από 8 Αύγ. 1962
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαμουρινάβι»	42	2873	έφθ. Πάλεμαγκ από 21 Μαρτ. δια Παντάγκ
ΧΡΥΣ (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	διήλθε Παναμά 30 'Απρ. δια Βακοματσού
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	έφθ. Κοπεγχάγη 7 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Α. (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουν. Σινπερς»	55	23930	έφθ. Πύλον 29 'Απρ. δια Πόρτλαντ (Με)
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	έφθ. Βαλτιμόρην 30 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Α.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μορακάι»	44	7256	έφθ. Ναγκόγια 8 Μαΐου

SHIPCHANDLERS AT LOURENÇO MARQUES

N. KASSIMATIS, LIMITED

Offices Warehouses and Cold Storage Chambers

P.O.Box 750

Phones : 5253, 5254, 4456

19, Rua da Electricidade

Telegrams : NIKAS

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 65.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th MAY 1963

The shipbuilding and shiprepair problem

The controversy between Messrs. Niarchos and Andreadis over the projected shipbuilding and shiprepair base at Eleusis and the furor caused by the Government's ill-advised Decree forbidding the establishment of a third shipbuilding and repair base from Sounion to Salamis before the end of 1974 has abated somewhat with the Government's promise to amend the Decree.

The amendment will make it possible to establish a repair base but without drydocking facilities within the limits mentioned above and will permit the Piraeus Port Authority to install up to two drydocks at Perama.

The controversy between Messrs. Niarchos and Andreadis can be summed up as follows:

Mr. Niarchos considers the establishment of a shipyard at Eleusis by Mr. Andreadis would, by virtue of its vicinity to the Scaramanga yard, result in acute competition between the two. Skilled workers are in such short supply that they would probably be attracted to the Eleusis yard by higher wages. Hellenic Shipyards would then have to make corresponding wage boosts, the net result being increased costs and loss of business to other yards in the Mediterranean.

Mr. Niarchos undertook to invest \$ 8 million in the Scaramanga yards. He has so far invested \$ 22 million and is currently working on a \$ 10 million expansion programme.

He feels that a second yard such as the one Mr. Andreadis is planning, only a stone's throw away from Scaramanga, will make it impossible for either of them to service their considerable capital investment. He suggests that Mr. Andreadis should set up his yard anywhere else in Greece.

Mr. Andreadis, on the other hand, maintains that by the time his Eleusis yard starts functioning, there will be more than enough skilled labour to satisfy the demand of both yards and that competition could be eliminated by agreement between the two yards. Furthermore, he considers the size of the Greek merchant fleet to be such that there should be plenty of work for both yards.

Mr. Andreadis adds that to build the new shipyard at Laurium or at Pylos would be impractical since there is little or no skilled labour available there. The purchase of tools, stores and supplies would also be unfeasible so far from the capital area.

The Royal Decree of April 7, which attempted to resolve this controversy, does not allow the Eleusis yard to start functioning before the beginning of 1969.

This appears to be a satisfactory solution as far as Messrs. Niarchos and Andreadis are concerned.

REVIEWING THE SITUATION

At this point, we feel it advisable to review the shipbuilding and shiprepair situation as it stands in Greece today.

Within the next two years, four large drydocks — three of them floating docks and the fourth, a permanent dock with a 100,000-ton capacity — will be available at Scaramanga. Four more will be provided by the Piraeus Port Authority — two permanent docks, a new 40,000-ton floating dock and a 1000-ton dock without counting the Vassiliadis Dock repair slipway.

Then we have the floating dock at Syros which needs to be enlarged.

It is possible that by 1969, other drydocks will be established elsewhere in Greece and, after January, 1969, the two large docks of the

Eleusis shipyards will become available.

The Piraeus Port Authority will spend 400 million drachmas for the new drydocks; the Eleusis docks will cost 300 million and the Scaramanga expansion will also cost 300 million. With the Chandris ship-breaking yard at Ambelaki to bear in mind as well, more than 15,000 skilled workers will be required to man these projects. We just don't have them and a boiler-maker's wage is Drs. 180 for a seven-hour day.

This makes us wonder where all this drydocking and repair business is to come from? How will this tremendous capital investment ever be serviced?

Without going very deeply into the subject we can safely assert that:

1. Greek-owned vessels of small size — passenger ships, coasters, and Mediterranean freighters — with Piraeus as an operational base are not more than twice the pre-war number. The Piraeus Port Authority docks and the Vassiliadis slipway are more than sufficient to cover the drydocking and repair needs of these vessels.

2. Medium-sized drycargo ships — Liberty vessels and similar — can be serviced by the larger Piraeus Port Authority docks, by the Syros dock and by the 30,000-ton dock at Scaramanga.

3. A glance at the figures of the regular movement of these drycargo vessels in the Eastern Mediterranean are sufficient to show that their drydocking and repair requirements are more than covered by the above-mentioned docks.

Naturally, if all of the 800 Greek-owned drycargo vessels ranging between six and fifteen thousand dwt. were to seek drydocking and repair facilities in Piraeus and Syros, the above-mentioned docks would be far from sufficient to cover their needs.

Unfortunately, out of ten Greek-owned drycargo vessels sailing through the Mediterranean, only two or perhaps three on occasion, have any cargo to discharge at Mediterranean ports and then mostly at Western Mediterranean ports. The shipowners concerned would certainly never dream of bringing these ships to Greece for drydocking or repairs when these could be done at the Western Mediterranean ports the ships will be calling at anyway.

Therefore, it cannot be denied that under normal conditions, the two larger P.P.A. docks, the Syros dock and the 30,000-ton Scaramanga dock are sufficient to cover present needs.

TANKERS

With regard to tankers, however, the picture seems brighter. The geographical position of Piraeus is ideal for tankers sailing through the Mediterranean in ballast to load in the Middle East. They provide the bulk of the business handled by Hellenic Shipyards. We wonder, however, whether the Scaramanga yards would be working so well without the guaranteed custom of Mr. Niarchos' 63 tankers.

We wonder also, whether Hellenic Shipyards will be able to attract enough business to increase the 6.95% of world tanker tonnage serviced at Scaramanga in 1962 to 10% which even so would be below the yard's peak capacity after the expansion is completed.

It has been estimated that in order to service their capital investment, the floating dock at Scaramanga should be assured of 330 working days per year while the permanent dock will require 204 working days per year.

Mr. Niarchos is undoubtedly embarking on a very difficult venture, alone and unaided and not the least of his problems will be the stiff

competition he will have to face from other yards in the Mediterranean.

THE ELEUSIS YARDS

When Hellenic Shipyards will have completed their expansion and have taken their place among the largest and most modern shipbuilding and repair bases in the world, the Eleusis yards will be ready to function. Eleusis will be mainly a repair base with two floating docks or one floating and one permanent dock.

It is to be hoped that there will be enough business to keep both Eleusis and Scaramanga adequately employed by 1969, otherwise both will be in for serious trouble.

There should be, however, every opportunity for the Eleusis yards to become a large repair centre and to branch out into the production of Diesel engines as well.

Three main factors will decide the future of the Eleusis yards: cooperation with Scaramanga, a sufficiency in skilled personnel and a thriving Greek merchant fleet.

Nevertheless, the struggle will be a long and hard one and the profits exceedingly meagre.

In conclusion, we can only say that the development of large shipbuilding and repair bases in Greece calls for restrained optimism and great care in making the relative investments. For reasons outlined above, the size of our Greek-owned merchant fleet should not be taken as a measure of the repair and drydocking facilities that should be made available in Greece.

The expansion of Hellenic Shipyards

Hellenic Shipyards are moving ahead rapidly with their expansion projects. The new 650-foot pier is now under construction and it may well be extended in such a way as to accommodate three large vessels at the same time.

Dredging has also begun in the sea area around the new pier while engineers are surveying the site of the new 100,000-ton drydock.

The projects that make up the yards' \$10,000,000 investment are expected to be completed within two years' time.

Meanwhile, drydocking and repair activity at the yards is brisk and the jumboising of Niarchos tankers is proceeding according to schedule.

Hellenic Shipyards are also expected to land a Bulgarian contract for the construction of three 25,000-ton tankers. Compared to the bids tendered by five other European and Japanese yards, the Greek bid is equal to the lowest Japanese bid with the added advantage of payment of a substantial part of the cost through the Greek-Bulgarian clearing agreement. We are keeping our fingers crossed.

The rewards of cooperation

The Hellenic Mutual War Risks Association Ltd., which was set up three years ago, stands as concrete proof of the very great advantages our shipowners can derive through cooperation and collective action.

The fears of those who objected to the scheme and those who thought it would never work have been invalidated and the figures we shall quote hereunder are there to prove it.

The faith of those who launched the project — with Mr. Costa M. Lemos to the fore — and the valuable help and support of Messrs. Thos. R. Miller & Son have overcome all obstacles and the progress made can be gauged by comparing the 1961 figures to those of 1962.

There is, however, considerable scope for improvement, considering this Club covers the war risks of a total number of ships valued at just about \$500 million whereas the value of the entire Greek-owned fleet is estimated at three billion dollars. The rebates on reinsurance will be proportional to the volume of ships covered by the Club.

Chairman of The Hellenic Mutual War Risks Association is Mr. J. Kulukundis and the Board of Directors is composed of Messrs. G. Bisbas, J. C. Carras, D. Chandris, P. Christopoulos, N. Kokkinis, J. Hobbs, D. Copanitsas, C. M. Lemos, P. N. Lykiardopulo, M. Lyras, G. Trypanis and M. Xylas. A General Meeting was held on April 18, during which the Annual Report for 1962 was read out and submitted to the Board for approval.

It was pointed out that a 5% rebate on premiums would be allowed on reinsurance provided the value of the ships covered by the

PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

T H R O U G H

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.

Club was maintained at more than \$ 500 million for the greater part of 1962. The underwriters have further offered a 7½% rebate for 1963 if the value of the ships covered is maintained at the half-billion-dollar mark. Owing to the fact, however, that many owners have reduced the value of their ships, this does not seem feasible unless more ships are brought into the scheme.

The Club's Report, which is published in the Greek section of this issue, shows total contributions amounting to 410,170 pounds in 1962 as against 374,435 pounds in 1961. Reinsurance accounted for 358,331 pounds and, since no indemnity was paid out, the balance was transferred to reserves. Cost of management was small.

If the Club's development is a normal one and if participation in it becomes wider, a sizable capital reserve will have been built up after a few years which might well constitute the nucleus around which a Greek underwriting organisation could be formed.

Finally, it should be noted that contributions to the Greek Club are 30% below those paid to the British Clubs before Hellenic Mutual was set up.

Greek credits for shipping

During his recent visit in London, the Minister of Mercantile Marine, Mr. S. Cotiadis, listened to proposals by Greek shipowners on the subject of Greek credits for shipping.

The matter was discussed with Mr. Cotiadis by Mr. J. C. Carras, on behalf of his colleagues, and the argument of the London shipowners is that the rules of the Currency Committee allow banks to grant credits to the lowliest corner grocery while shipowners can only avail themselves of short-term credits and only on rare occasions at that. These narrow limits have only been recently been widened.

The need was pointed out to the Minister for greater credit facilities to shipping, not only for the sake of shipping enterprises but for the sake of the national economy as a whole. It would draw these enterprises closer to home and increase foreign exchange earnings.

Mr. Cotiadis agreed with the shipowners and promised to take up the matter on his return.

We feel that perhaps Mr. Cotiadis's efforts in this respect, on a ministerial level, will not be sufficient and we would like to see the Prime Minister himself briefed on the subject and taking a personal interest in it. It is important as that.

To replace the "Britanny"

Messrs. Chandris are faced with a seemingly insurmountable problem in their efforts to replace the "Britanny" which was reduced to a total loss by a disastrous fire last month.

The ship was insured for 2.7 million pounds. To replace her with another ship would cost twice as much and to build a new one would cost something like \$ 18 million.

Stiff competition is not lacking on the Europe - Australia line and the Italians have already added a large new liner and will supplement it with a second one in a few months' time.

"Lloyd Triestino", who operate these ships, are a semi-state organisation and as such, are not overly worried about finding capital or bearing losses.

It seems doubtful to us that Messrs. Chandris will be able to shoulder, all by themselves, the burden of buying and fitting out another ship to put back on this line with its many disadvantages — competition, low fares, expensive maintenance, etc. etc.

Reaction to blackmail

A New York court has rejected the suit brought by a Greek seaman seeking damages for an accident occurring to him on a Greek-owned Liberian-flag vessel.

The man had been signed on in Piraeus in accordance with Greek law and the Greek collective agreement by which he was bound to seek redress for any sickness or accident claims in Greek courts. In spite of this, he brought suit against the owners in the U.S. where the court rightly judged itself incompetent to deal with the case and advised him to resort to a Greek court.

The ship was owned by Greeks not residing in the United States; the man was signed on outside the United States and the accident did not occur in American waters. All these facts were taken into consideration by the U.S. court.

It is not the first time a case of this kind is rejected by an American

"NAFTIKA CHRONIKA,"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street
Mayfair LONDON W. 1
Tel : Mayfair 26 46

court. Those shipowners who allow themselves to be blackmailed by the lawyers who handle such claims in the U.S. and their accomplices in Greece should bear it in mind.

We have often advised shipowners to take a firm stand and avoid out of court settlements which only tend to perpetuate this evil practice.

More often than not, it is advisable to see the case through, regardless of the waste of time and considerable expense. If it is handled properly by the shipowner's attorneys and the Clubs, the courts are very likely to rule in their favour, establishing precedents that will make the sharks think twice before striking again.

Such legal battles, with appeals to higher courts if necessary, will be unavoidable as long as administrative measures here are still inadequate to prevent Greek seamen from bringing such suits in the U.S. and as long as the shipowners themselves cannot establish a system by which seamen who violate the collective agreement in this way can be denied further employment on their ships.

We understand the attitude of the Clubs to these legal battles has so far been lukewarm. Steps must be taken to persuade them to change this attitude, if only as a measure of discouragement to the blackmailers.

The cruise ship "Delos"

If we were asked to say which of Greece's island cruise ships is the best we would unhesitatingly recommend the "Delos". We would go even further and say it is the best ship of its kind in the world.

As a result, the "Delos" is the most sought-after cruise ship by the wealthier class of tourist and is fully booked throughout the current season.

Nomikos Lines spent a great deal of money — half a million pounds — to buy the ship and fit her out with all the amenities and facilities of a luxury hotel — including a swimming pool and air-conditioning throughout.

The money was spent in good cause and Nomikos Lines are now reaping the benefits of their very successful investment.

Coming as a direct result of the enviable reputation the "Delos" has acquired is her charter during the winter months for fortnightly cruises from Venice to the Eastern Mediterranean. It is the first time a Greek ship has been chartered for winter cruises of this type and the "Delos" was chosen in preference to a Soviet passenger vessel that was also under offer.

New West African line

A new line from Gulf ports to West Africa has been established by the Southern Star Shipping Co. Inc. (G. J. Coumandaros) and has been named Westwind African Line.

There will be regular monthly sailings from New Orleans, Houston and Lake Charles to Dakar, Freetown, Abidjan, Takoradi, Tema, Lagos, Douala and Matadi. The first two ships — the "Nordfarer" and the "Buena Fortuna" — have already begun their voyages on this non-conference line.

This month, the "Nordfarer" will open a new regular line from the Great Lakes to West Africa.

The Coumandaros firm has set up a large-capacity grain mill in Nigeria which will be supplied by this new line.

Officers' licences in English

The Ministry of Mercantile Marine is planning to issue officers' licences in English as well as in Greek and to provide recipients with a small-size photo-copy of the certificate.

The Ministry is planning to issue these on demand and in exchange for a small fee.

We heartily endorse the Ministry's proposal and we would even go as far as to say it should become an established and automatic practice.

AVLOS

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

ΤΡΑΝΖΙΤΟ

Ποιότης έκλεκτή σέ τιμές άσυναγώνιστες.
Ειδική συσκευασία γιά τή ναυτική πελατεία

**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ
Σ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΥΛΟΣ
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
(ΚΡΗΤΗΣ)

"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤΟ
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ