

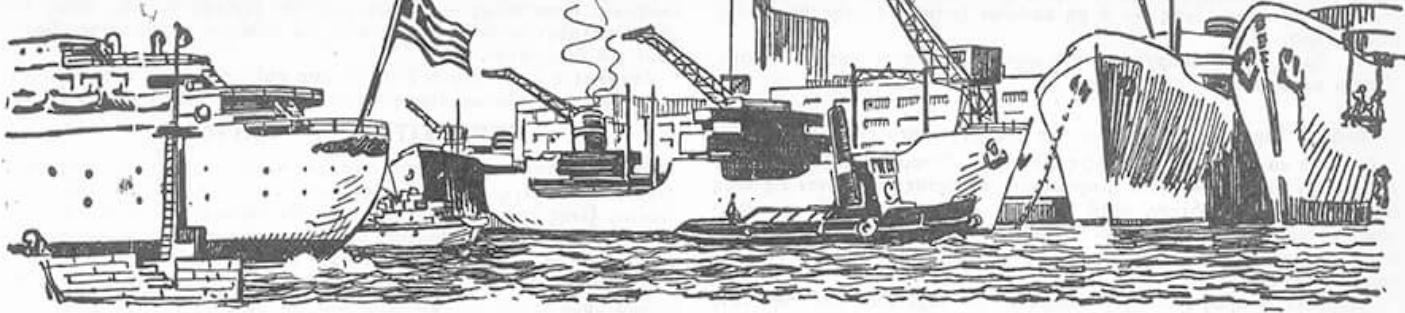
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1963

Αρ. Φύλλου 674/433

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΔΓ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 674/433

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1963

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΙΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



άποφάσεις του έντος των συχνά στενών υπηρεσιακών εἰσηγήσεων. Θά διοικήση μὲ πρωτοβουλίας καὶ θὰ περιόδη μὲ στοργήν ιδιαιτέρων τὰ ζητήματα, πού θὰ χρειασθούν τὴν παρέμβασίν του. 'Η Ναυτιλία δὲν έχει, ἄλλως τε, νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν κ. Στρατήγην παρὰ τὴν κατανόησιν τῆς δυσκόλου θέσεως τῆς. Πιστεύομεν ἀκραδάντως ὅτι θὰ τὴν ἔχῃ.

Η "ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ..

Τὰς τελευταίας ἡμέρας τῆς παραιτήσεως τῆς Κυβερνήσεως ἐκινήθησαν δραστηρίας οἱ ιθύνοντες τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἵνα φέρουν μέχρι τῆς 'Επιτροπῆς Νομοθετικῆς 'Εξουσιοδότησες σωρείαν ὀλόκληρον νομοσχεδίων, διὰ τινὰ τῶν ὅποιών ή κατάρτισις ἀπὸ ἑτῶν ἔχρονολογείτο. Τρία ἔξ αὐτῶν κατετέθησαν, πράγματι, εἰς τὴν 'Επιτροπήν, ἀφοῦ διεῖθλον τὰ τυπικὰ στάδια τῆς ἐπεξεργασίας (Γεν. Λογιστήριον, Νομοπαρασκευαστική κλπ.). Καὶ τὰ τρία ἀνέφεροντο εἰς ζητήματα διοικητικῆς καθαρός μερῆς. Κεμμίαν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας — τῆς ποντοπόρου καὶ τῆς ἀγχιτόλουσῆς — δὲν ἐπρόκειτο νὰ τακτοποιήσουν η καὶ νὰ προαγάγουν. Βουλευτὴς διακεκριμένος, βαθὺς τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων γιώτης, μέσος τῆς ἀρμοδίας Κοινοβουλευτικῆς 'Επιτροπῆς, τὸν ὄρμαθὸν αὐτὸν τῆς νομοθετικῆς ἐργασίας τοῦ 'Υπουργείου μᾶς ὅρμως ἔχαρακτήρισε «κοκτέιλ». Ξύλοι καὶ κέραμοι ἀτάκτως ἐριμένοι. 'Ἐπεδίωκετο η τακτοποίησης μηρίων ὅσσων ἐν ταυτῷ ζητημάτων, τῆς ἑσωτερικῆς ὡμῶς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου. Περιέχοντο διατάξεις περίεργοι, ὑποκρύπτουσαι τὴν δημιουργίαν θέσεων. δικαιολογούνται τὴν ὑπαρξίαν υπηρεσιῶν, διευκολύνουσαι τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας, χωρὶς τίποτε τὸ καλὸν ὑπὲρ αὐτῆς νὰ θεσμοθετήται. Τοιούτοι ποιούν νομοσχεδίων ἐπεστέψθη ἡ κατάθεσις. Μάτιος ὁ κόπος. Εἰς ἀπροσδιόριστον χρόνον ἀνεβλήθη ἡ κύρωσίς των.

Καὶ ἵνα μὴ θεωρηθῶμεν ὅτι ὑπερβάλλομεν, ιδού τὸ κατατεθέντα εἰς τὴν 'Επιτροπήν νομοσχέδια καὶ τὰ σύρεθέντα κατὰ τὴν πτῶσιν τῆς Κυβερνήσεως παρὰ τὴ Γραμματείᾳ τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου:

1. «Περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων καὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἀρθρου 294 τοῦ KINΔ».

2. «Περὶ καταργήσεως τῶν καταδάλλομένων ὑπὸ τῶν πλοίων ὑγειονομικῶν δικαιωμάτων, ἐκκαθαρίσεως ἐκκρεμοτήτων ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων MIN καὶ κυρώσεως 9 πράξεων 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου».

3. «Περὶ ρυθμίσεως ζητημάτων τινῶν τοῦ Οίκου Ναύτου καὶ τοῦ Γραφείου Εύρεσεως Ναυτιλίας 'Εργασίας, καταβολῆς ἀπαξιούσης

εἰς τοὺς ἔξερχομένους τῆς ὑπηρεσίας ὑπαλλήλους τῆς Πλοιογικῆς 'Υπηρεσίας καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων».

Νομοσχέδια παρὰ τῇ Γραμματείᾳ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου:

1. «Περὶ καταβολῆς τῶν συντάξεων τῶν ὑπαλλήλων τῆς Πλοιογικῆς 'Υπηρεσίας».

2. «Περὶ τροποποιήσεως τῶν νόμων: «Περὶ ἀπογραφῆς, ἀποδεικτικῶν ικανότητος καὶ ἐκπαιδεύσεως ἐν τῷ E.N.».

Καταδεικνύεται, νομίζουμεν, ἐπαρκέστατα ἀπὸ τὰ ὡς ἄνω κατατεθέντα νομοσχέδια ἐπὶ ποιῶν ζητημάτων ἐνεπότισθη ἡ νομοθετικὴ μέριμνα τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Τὰ τόσα καὶ τόσα αἰτήματα τοῦ χειμαδόμένου πλοίου, τὰ ἀπὸ χρόνου μακροῦ ὑποβληθέντα, δὲν ἀποσχόλησαν καν τὴν σκέψιν τῶν ἀνθρώπων, ποὺ ἔχακολουθούν ὅμως νὰ ὅρματίζωνται τὴν «κοσμογονίαν». 'Η ἀνεπάρκεια εἰς τὴν διαχείρισιν τῆς καθαυτὸν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσεων, εἶναι καταφανῆς.

Ἄλλα θὰ συμπληρώσωμεν τάξ παρατηρήσεις μας παραβέτοντες κατωτέρω καὶ τὰ μὴ τυχόντα τῆς προβλεπομένης ἐπεξεργασίας νομοσχέδια. Εἶναι τὸ ἀπαντον τῆς ἐργάδους νομοθετικῆς ἐργασίας τῶν «ἐγκεφάλων» τοῦ 'Υπουργείου μας. 'Εξηγήσθησαν, πράγματι...

Τὰ νομοσχέδια σύντά, τῶν ὅποιων τὸ περιεχόμενον δὲν ἐμελετήθη καὶ δὲν ἔτυχε τῆς δεσμούσης κατὰ νόμον ἐπεξεργασίας, εἶναι τὰ κάτωθι:

1. «Περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ N.D. 644)48 περὶ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος».

2. «Δύο νομοσχέδια περὶ κυρώσεως τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τῆς 10ης Μαΐου 1952, περὶ ἐνοποίησεως κανόνων τινῶν ἀφορῶντας εἰς τὴν ἀστικὴν καὶ ποινικὴν ἀρμοδιότητα ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων».

3. «Περὶ κυρώσεως τῆς ὑπὸ ἀριθ. 160)1962 πράξεως 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου καὶ συναφῶν περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν διατάξεων».

4. «Περὶ αὐξήσεως τῶν ὄργανων θέσεων τῶν μονίμων στελεχών τοῦ Λ. Σ.».

5. «Περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ νόμου 3142)55 περὶ Πλοιογικῆς 'Υπηρεσίας».

6. «Περὶ ἔξοφλησεως ὑπολοίπων ἐξ ἀναγκαστικῆς ἀποταμιεύσεως ἐπιτάκτων πλοίων 'Ιωνίων, 'Κορινθίων' καὶ 'Κορυτσάων».

7. «Περὶ τροποποιήσεως τοῦ νόμου 3.170 περὶ N.A.T.».

8. «Περὶ προσαγωγῆς καὶ ὑπαλληλικῆς ἔχεισεως τῶν μονίμων καθηγητῶν Μέσης 'Εκπαίδευσεως, παρὰ Δημοσίαις Σχολαῖς 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ».

9. «Περὶ συνταξιοδοτήσεως τοῦ προσωπικοῦ N.A.T., O.N., G.E.N.E. καὶ A.O.K.P.».

10. «Περὶ νοσηλευτικοῦ ιδρύματος ἐργατῶν θαλάσσης».

11. «Περὶ κυρώσεως τῆς διεθνοῦς συμβάσεως, «περὶ προλήψεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου», Λονδίνον 1954, ὡς αὔτη ἐπροποιήθη ὑπὸ τῆς Διασκέψεως Λονδίνου 1962».

'Εξ ὅλων αὐτῶν τῶν νομοσχεδίων, δύο μόνον ἀναφέρονται εἰς ζητήματα, σχέσιν τινῶν σμερσών έχοντα μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Εἶναι τὸ περὶ N.A.T., ὅπερ ἐπρόκειτο νὰ περιορίσῃ τὴν τοκογλυφίδων διὰ τὰς καθηγητηριμένας εἰσφορὰς καὶ τὰ πρόστιμα καὶ τὸ περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ὅπερ, σημειωτέον, οὐδὲ κατὰ κεραίαν δὲν ἐπρόκειτο νὰ ἐπιλύσῃ τὸ πολυμύρητον πρόβλημα.

Οἱ ἀνάγνωσται τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ρύθμισις. Αὐτῶν οὐδὲ καν ἐτόλμησαν ἐν τῇ ἀνθούλια καὶ τῇ ἀνεπαρκείᾳ τῶν νὰ ἐπιληφθοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου. Τὰ γνήσια τῶν «Ναυτικῶν χρονικῶν» τελούν ἐν γνώσει ἐκ προγραμμάτων δημοσιευμάτων τῶν στηλῶν αὐτῶν, ποιῶν ζητημάτων ἀνεμένετο καὶ ἐπεδιώκετο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστ

λούμενοι μὲ τὰ κατ' αὐτοὺς καὶ τάς γύρω των στενῶν ὑπηρεσιακάς ὑποθέσεις. Είναι ξένοι πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Καὶ ὡς τοιοῦτοι δὲν ἀνήσυχοι διὰ τὴν τύχην τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, δὲν ἐπιλαμβάνονται τῶν ὑποθέσεών του. Δεῖγμα ἀπὸ τὸν ὅ νομοθετικὸς ὄργανος — ὁ εἰς τὸ κενὸν θεσαίως παραφείνας — ὁ μὴ ἐπιλύων ζωτικόν τι τῆς Ναυτιλίας μας ζῆτημα.

Καὶ οὖμας, ὁ «Ναύαρχος - Λιμενικός» ὄμιλει περὶ «κοσμογονίας». Οποία αὐτοπάτη!

'Απὸ τὰ λαμπρὰ τῆς περιόδου τῆς «κοσμογονίας» ἐπιτεύγματα:

Πρὸ δύο καὶ πλέον ἔτῶν Πρᾶξις εἰδικὴ τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, τὴν ὥστε αὐτὸς οὗτος ὁ κ. Καραμανλῆς ἔγνωρισε τὸ πρῶτον εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ Λονδίνου, κατὰ τὴν τότε ἐπίσκεψίν του εἰς τὴν Βρετανικὴν πρωτεύουσαν, ἐθεσμοθέτει ὡρισμένον μέτρον, τείνοντα νὰ καταστήσουν δυνατὴν τὴν προαγωγὴν τῆς μεγάλης προσπαθείας διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν.

Ἐπεπεινὴ ἡ πρᾶξις αὐτὴ νὰ ἐκυροῦτο τὸ ταχύτερον ἀπὸ τὴν τότε μέλλουσαν νὰ συνέλθῃ Βουλῆν. "Ἄλλως ἄκυροι θὰ ἡσαν καὶ ὅλαι αἱ ἐν τῷ μεταξὺ σχετικαὶ ἐνέργειαι τῆς Διοικήσεως.

Δὲν ἔστερχεν ὅμως ὁ κ. Κωτιάδης, παρὰ τὰς ἐπιμόνους καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν συστάσεις, νὰ φέρῃ μέχρι τῆς Βουλῆς τὴν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἄσσετον πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου Πρᾶξιν, ἵνα ἀκριβῶς νομιμοποιήσῃ τὸ δόσα μέτρο ἐφημόρδησθαι ἐν τῷ μεταξὺ καὶ καταστῆσῃ δυνατὴν τὴν διὰ Βασ. Διαταγμάτων λῆψιν καὶ ἄλλων, ὅπινα θὰ ἔτειναν λυσιτελῶς τὴν ἐκπαίδευσιν νὰ ἔξυπηρτησουν.

Καὶ τώρα διερωτῶμεθο πῶς πρόκειται νὰ χωρήσῃ ἡ Διοικήσις πρὸς τὴν διλοκήρωσιν τοῦ καταρτισθέντος ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος χωρὶς τὸν διασικὸν νόμον — τὴν περὶ ἡς ὁ λόγος Πρᾶξιν — δόσις θὰ ἐπέτρεπε τὴν σύστασιν τῶν νέων σχολῶν μηχανικῶν, τῶν φροντιστήρων καὶ τῶν σχολῶν μετεκπαιδεύσεως.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΑΙ ΗΜΕΡΑΙ ΤΩΝ

'Αναγνωρίζεται, λοιπόν, καὶ ἐπισήμως ὁ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως εἰς τὴν ναυτικὴν ἔργασιαν. Τεκμαίρεται ἡ ἀναγνώρισις αὐτὴ ἀπὸ προσφάτους δηλώσεις καὶ ἐνέργειας τῶν ἀρμόδιων τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, τοῦ ναυάρχου - γενικοῦ διευθυντοῦ συγκεκριμένων. 'Αναφέρομεθα εἰς τὸ κατωτέρω πρόσφατον χαρακτηριστικὸν γεγονός: 'Ἐπεκείρησε νὰ καταρτίσῃ ὁ πλοιοκήτης παρωπλισμένον ἐλληνικοῦ λιμπερτοῦ τὸ πλήρωμά του. Δύσκολον τὸ ἔγχειριμα. 'Ανεζητοῦντο οἱ προσοντοῦχοι. Δὲν προσεφέροντο. 'Ηξιούντο μισθῳοὶ ηὔξημενοι, ὑπὲρ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν. 'Ανέφικτος καὶ ἡ ἐπιλογὴ. Καὶ ἀνάγκην προσέφυγεν ὁ ἐφοπλιστὴς εἰς τοὺς ἀξιωματοκούς μὲν ὑποδεέστερον δίπλωμα, εἰς τὸν ἀνθυπολοιάρχον ἀντὶ τοῦ ὑποπολοιάρχου, εἰς τὸν μηχανικὸν ἀντὶ τοῦ δευτέρου. Κατηγορηματικὴ προεβλῆθη ἡ ἀρνησις τῆς ναυτολογίησεώς των ἀπὸ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. 'Ἐφθασε μέχρι τῶν ἀρμόδιων τοῦ 'Υπουργείου ἡ ὑπόθεσις, μέχρι τοῦ κ. ναυάρχου - γενικοῦ διευθυντοῦ. 'Ἐπὶ ἔδυμαδας ἐταλαιπωρεῖτο ὁ ἐφοπλιστὴς. Προσέφυγεν εἰς τὰ ἀνώτερα προτεραιακά κλιμάκια. 'Εκεὶ ή κατάστασις ἐξεκαθαρίσθη τούλαχιστον. 'Ιδοὺ ή ἀπάντησις τοῦ κ. Θεοχάρη, εἰς τὸν διαμαρτυρόμενον ἐφοπλιστὴν:

«Τὰ σωματεῖα ἔχονται τοῦ γόμου τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Διαθέσιμοι προσοντοῦχοι δὲν ὑπάρχουν, πράγματα, πολλοί. Προσφέρονται, πάντως, μερικοί, ἀλλ' οἱ δησιούμενοι μισθῳοὶ εἶναι ὑψηλότεροι. Τὸ 'Υπουργείον, παρὰ τὴν ἐπιθυμίαν του πρὸς ἔχυπρετήσιν τῶν πλοίων, δὲν ἡμπορεῖ νὰ παρέμβῃ. 'Ας φροντίσουν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ διαπραγματευθοῦν τοὺς μισθῳοὺς μὲ τοὺς προσφερομένους νὰ ναυτολογηθοῦν».

Μὲ ἄλλους λόγους: 'Εγκαταλείπονται τὰ πλοία εἰς τὴν ἐλεύθεραν ἀγορὰν ἐργασίας. Καὶ διερωτῶνται οἱ ἐφοπλισταὶ: Πρὸς τί ἡ συλλογικὴ σύμβασις; 'Εκβιστούνται οὗτοι νὰ παραδεχθοῦν τὴν οἰκτὸν αὐτὴν κατάστασιν. 'Ἐπιβάλλεται ἡ πρόσληψις μόνον προσοντοῦχων, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ στέργουν οἱ κ.κ. ἀρμόδιοι, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν ναυάρχον των, νὰ διευκολύνουν τὰ πλοία εἰς τὴν συγκρότησιν τῶν τληρωμάτων των, ὅταν οἱ προσοντοῦχοι ἀγνοοῦν τὰ κειμένας συμβατικὰ συνθήκας ἐργασίας καὶ ὅταν ἡ ἐπιλογὴ τοῦ καταλληλότερου ἀποδίνει ἀνέφικτος;

Συνέπεια πολιτικῆς σταθερᾶς πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου ποτὲ δὲν διεπιστώθη εἰς τὸ καλόν μας 'Υπουργείον. Τὸν τελευταῖον αὐτὸν καιρὸν ή κατάστασις ἀπεχαλινώθη πλέον.

Κατεκρατήθη ἐπὶ δύρας εἰς σταθμὸν πετρελαιεύσεως τῆς Κρήτης λι-

βανικὸν φορτηγόν, μὲ ἐλληνικὸν πλήρωμα, διότι οἱ προσοντοῦχοι δὲν κατελάμβανον τὰς ἀναλόγους θέσεις, βάσει τῆς ἐλληνικῆς συνθέσεως. Έχειάσθησαν αἱ ζωραὶ δισμαρτυρίαι τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ νὰ ἀφεθῇ, ἐπὶ τέλους, τὸ σκάφος νὰ ἀποπλεύσῃ. 'Αποτέλεσμα: Τὰ σκάφη — ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας — ἀποφεύγουν τὴν Κρήτην καὶ τὴν Πύλον διὰ τὴν παραλαβὴν μπώνκερς, τροφίμων καὶ ἀλλαγὴν πληρώματος. Προτιμούν τὴν Αύγουστον.

Ζημιώνει η οικονομία τοῦ τόπου μας καὶ προκαλούν τὰς ζημίας οἱ ἀστυνόμοι τῶν πλοίων. Παρεμβαίνουν ἐκεῖ ὅπου δικαίωμα δὲν ἔχουν.

ΕΠΡΟΚΕΙΤΟ ΠΕΡΙ ΠΑΓΙΔΟΣ:

'Η Κυβέρνησις τῆς Μάλτας ἐθέσπισε τελευταίως τὴν δεκαετὴ φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἔγγραφομένων εἰς τὸ νηδόγιον τῆς νήσου πλοίων, ξένης ἔστοις ιδιοκτησίας. Καὶ δὲν ἡμπορεῖ κανεὶς νὰ χαρακτηρίσῃ τὴν σημαίαν τῆς Μάλτας, μὲ τὴν μακράν παράδοσιν εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης, ὡς σημαίαν ευκολίας. 'Απλῶς ἐξειμῆθη κατ' ἄξιαν ἡ παραγωγικὴ συμβολὴ τοῦ πλοίου εἰς τὴν οικονομίαν τῆς νήσου. 'Ιδιαίτερα προστέθεις καταβάλλεται διὰ τὴν προσέκλυσιν τῆς ξένης πλοιοκτησίας. Κάθε ἄλλη διευκόλυνσις, πλήν τῆς φορολογικῆς, παρέχεται ἐπίσης εἰς τὰς διοικήσεως τῶν πλοίων καὶ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματός των.

Ἐνημερώνομεν μὲ τὴν ἀνωτέρω πληροφορίαν οχι τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιους. Παντοῦ ἀντιμετωπίζεται ἡ ἀνάγκη τῆς συμπαραστάσεως τῆς ἐθνικῆς ἔκάστης χώρας Ναυτιλίας.

'Απὸ ἔτους καὶ πλέον διέρχεται καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον τὴν κρισιμωτέραν φάσιν τῆς ὑπερεξειστούς κρίσεως. Σοδαρώτερα σιεῖται αἱ ἐπιπώσεις διὰ τὴν ιδικὴν μας Ναυτιλίαν. Καὶ ὅμως ἐπλήρωσε καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ πληρώνῃ φόρους ἐπὶ τῶν ζημιῶν. 'Ἐπεκαλέσθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν κατανόησιν τοῦ Κράτους. 'Ητησαντο τὴν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν, ἐφ' ὅσον ἡ κρίσις θὰ ἔξηκολούθει. Συνήνησαν τὴν ἐπιφύλαξιν, τὴν ἀπροθυμίαν. Συνεπήσθη, ἐπὶ τέλους, μία ἐπιτροπή, διὰ τὴν... μελέτην τοῦ ζητήματος. Αἱ συζητήσεις παρετάθησαν ἐπὶ μῆνας. Στοιχεῖα, ἀποδεικνύοντα τὴν κρίσιν ἔχητησαν. Ή νὰ μὴ ηρκει τὸ ὑπατόδικον τοὺς σκαφῶν καὶ ἀπὸ τοὺς δείκτας τοῦ ναυλοτιμαρίθμου.

Καὶ ἀπεδείχθη σκόπιμος ἡ παράτασις τῶν συζητήσεων. 'Ἐπρόκειτο περὶ παγίδος, στηθεὶσης τεχνητῶν, ἵνα δραχμικούλωθη τὸ δίκαιον ἐφοπλιστικὸν αἴτημα. Οἱ «έγκεφαλοι» τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἐπίστευον εἰς τὸ παρδικὸν τῆς ἔξαρσεως τῆς κρίσεως. 'Η ἐπιτροπὴ ἔξηκολούθησε συνεδριάζουσα. 'Ο φόρος ἐν τῷ μεταξὺ διὰ τὸ προγούμενον ἔξαρμηνον κατεβλῆθη, ἐνώ οἱ ἀρμόδιοι — διὰ στόματος τοῦ τέως 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας — ὑπερέχεισαν τὴν ταχείστατην ζητήματος ρύθμισιν. 'Ἐπιστένετο, πλέον, ὡς ἀσφαλής ἡ ικανοποίησις τοῦ αἵτηματος ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔξαρμηνος. 'Η ἐπιτροπὴ δὲν ἔπαισεν ἀναλογικὴν εἰς κοπιώδεις συζητήσεις. 'Η εἰσήγησίς της, τέλος, δὲν ἔφθισε μέχρι τοῦ 'Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν. Δὲν θὰ ἐθεσμοθετεῖτο τὸ περιεχόμενό της. Θὰ συνεχείται καὶ πάλιν ἐπὶ ὑπουργικοῦ ἐπιπέδου...

'Ἐν τῷ μεταξὺ στιγμαία τῆς ναυλαγορᾶς ζωηρότης ἐπέτρεψε τὴν καθυστέρησιν. 'Υπεδείχθη: 'Ἄς περιμένωμεν. 'Ισως νὰ μὴ χρειασθῇ κανὶ ἡ φορολογικὴ μεταρρύθμισις!

Καὶ ἡ Κυβέρνησις ἐπεσεν. 'Απηλλάγη καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ αἵτηματος. Τὸ ἔξαρμηνον τῆς καταβολῆς τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ζημιῶν λήγει κατ' αὐτάς. Εἰς τὰς καλένδας τὸ δόλον ζητήματος.

Καπτόπε, μετὰ ἔτος, θὰ ἐπανέλθων οἱ ἔξαπατηθέντες ἐφοπλισταὶ εἰς τὸ αἵτημα τῶν. Θὰ τοὺς δεχθῇ καὶ τότε ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως. Θὰ διατάξῃ τὴν σύστασιν νέας ἐπιτροπῆς. Θὰ μελετήσῃ καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόθεσιν. Θὰ ὑπόδαλη τὸ πόρισμά της καὶ ὅλεπομεν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ, πρὸ τῆς ἀδρίπτου ἀνάγκης νὰ περισώσουν οἱ ἐφοπλισταὶ ὅτι τοῖς ἀπέμεινεν ἀπὸ τὴν πολυεύθυνη κρίσιν, θὰ ἔχουν ἀναζητήσει ἀλλού κλίμα εύκρεστερον διὰ τὴν ἐπιχείρησίν των. Εἰς τὴν Μάλταν λ.χ.

'Εδῶ θὰ μείνωμεν μὲ τοὺς φόρους, τὰ πρόστιμα τῆς ἐλλιπούς καὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως, τὸ ψόφο τῶν ναυάρχων καὶ τὰς παρεμβάσεις τῶν ἀστυνόμων, που καλοὶ καὶ σώνει θέλουν νὰ διοικοῦν μίαν μεγάλην Ναυτιλίαν, διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς ὁποίας, τίποτε, οὐδὲ αὐτὴν τὴν σκέψιν τῶν ὑπὲρ αὐτῆς δέν εἰσέφεραν...

ΣΤΕΝΟΚΕΦΑΛΙΑΣ ΤΟ ΤΡΟΠΑΡΙΟΝ

"Ινα καταδειχθῇ ὅπόσην συνειδησιν ἔχουν οἱ τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἀρμόδιοι τῶν πρὸς τὸ ταξιδεύοντον κοινὸν ὑποχρεώσεων τῶν,

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS
FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

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

θὰ άναφέρωμεν τὸ κάτωθι πρόσφατον περιστατικὸν ('Υπουργὸς ὁ κ. Κωτιάδης):

'Επρόκειτο νὰ διατεθοῦν δύο σκάφη ἐπιβατηγὰ — ἀπὸ τὰ μὴ διαθέσιμα σημειωτέον — διὰ τὰς ἑορτὰς τοῦ 'Αγίου 'Ορους. 'Εξητήθησαν ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας προσφορά. "Ἐναὶ ἔκ τῶν προσφερθέντων, τὸ καὶ μεγαλύτερον, ἡτο τὸ τουριστικὸν «Αἰγαῖον». Αὔτο, μὲ ἔνα δεύτερον μικρότερον, διὰ οὐδὲντον νὰ παραλάσσουν ἀνέτως ὅλους τοὺς προσκεκλημένους. Χωρὶς νὰ θιγούν αἱ προκαθωρισμέναι κρουαζέραι τοῦ «Αἰγαῖον», ἡτο τούτο ἐλεύθερον διὰ τὸ τετραήμερον τῶν ἑορτῶν. Οἱ πλοιοκτῆται ἔξητησαν ναῦλον κατὰ 100 χιλ. δραχ. περισσότερον ἄλλων μικροτέρων σκαφῶν. Δὲν ἐδέχθη τὸν προσφορὰν τὸ 'Υπουργεῖον. Τὴν οἰκονόμιαν ἐπέδιωσεν, ἐνῷ τὰ περισσότερα ἐδοπάνησε.

Προεκρίθη ἡ ναύλωσις τριῶν μικροτέρων, τὰ ὅποια δὲν ἡσαν καὶ ἐλεύθερα. 'Εγκατέλειψαν τὰ κατὸς Σάββατον δρομολόγια τῶν. Αἱ συγκοινωνίαι ἐστερήθησαν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν, χάριν τῶν ἑορτῶν τοῦ 'Αγίου 'Ορους. Εὐνόητος ἡ ἀνωμαλία. Δικαιολογημένη ἡ δυσφορία τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ καὶ οὐτὴν μάλιστα τὴν ἐποχὴν τῆς ζωηρᾶς κινήσεως. 'Υφος στενοκεφαλίδας!

ΟΙ "ΣΚΥΛΟΠΝΙΧΤΕΣ".

Σκανδαλώδης, ὅσον καὶ ἀπαράδεκτος διὰ τὴν ναυτικὴν χώραν μας, ἡ οἰκτρὰ κατάστασις τῆς ἐπικοινωνίας τῶν Κυκλαδῶν ἡσάν μὲ τὸ κέντρον. Μὲ τὰ χάλια τῆς ἥσχαλήθημεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν. Μᾶς ἐδόθη πρὸ ἡμερῶν ἡ εὐκαιρία ἀμεσώτερον νὰ τὴν γνωρίσωμεν. Σκάφη μικρά, παντελῶς ἀκατάληλα, ἔξυπρετοῦν τὰς γραμμάς Παροναξίας — Θήρας καὶ Μῆλου. Τὴν ὄφιν ναυαγίων ἐμφανίζουν δύο ἔξι αὐτῶν, τὰ γνωστότερα. 'Η ἔξωτερική τῶν ἐμφάνισις, ἡ διάσχιτος σκωρία τῶν ἐλασμάτων καὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν τῶν, ὑποδηλῶντας τὴν πλημμελῆ συντήρησιν, τὴν ἐλειψίν τοῦ σφαλείας. Συχναὶ ἐσημειώθησαν βλάσται τῶν μηχανῶν τῶν ἐν πλῷ. Εἶναι οἱ «σκυλοπνίχτες» τῆς πρὸ 60ετίας πρώτης περιόδου τῆς Ἀκτοπλοΐας.

Μὲ τὰ σκάφη οὐτὰ πρόκειται καὶ ἐφέτος νὰ ἔξυπρετήθῃ τὸ ταξιδεύοντος κατὰ τὸ θέρος. Τὰ σκάφη μικρά, οἱ κοινοχρηστοὶ χώροι περιωρισμένοι, αἱ καμπίναι εἰς τὰ ἔγκατα τοῦ πλοίου, χωρὶς ἀερισμόν, τὸ στοίβαγμα τῶν ἐπιβατῶν ἀπεργίαπτον καὶ, ἐπὶ πλέον, προβληματικὴ οὐτὴ ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλού. 'Ο καλὸς Θεός προστατεύει τοὺς ἐπιβαίνοντας!

Δὲν ὑπερβάλλομεν. Τελοῦμεν ἐν γνώσει τῶν ὑφισταμένων καταστάσεων. 'Ορισμένα σκάφη τῶν γραμμῶν Κυκλαδῶν ἐπεβάλλετο νὰ ἀντικατασταθοῦν, νὰ δρομολογηθοῦν εἰς γραμμὰς μικροτέρας κινήσεως. Τὸ ὑπεδείξαμεν ἐπανειλημμένως. Πλὴν δὲν εἶχον τὸ θάρρος οἱ τὸ 'Υπουργεῖον ιθύνοντες, νὰ τὸ πράξουν, οὐτε καὶ νὰ διατάξουν τὴν ἔκτατον ἐπιθεώρησιν τῶν σκαφῶν, τῶν μηχανῶν τῶν καὶ τῶν διαμερισμάτων διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ἐπιβάλλοντες τὰς ἐπισκευάς, ποὺ θὰ ἐκρίνοντο ἀναγκαῖαι. Κυρερντικός παράγων ἐκ τῶν ισχυροτέρων ήτο ὁ προστάτης. Πρὸ οὐτοῦ κάθε ἐνέργεια ἀνεκόπτετο.

Τώρα είναι ἀργά. Σκάφη ἄλλα διαθέσιμα δὲν ὑπάρχουν. Μὲ τὰ υπάρχοντα θὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ γραμμαί. 'Ας θελήσῃ, τούλαχιστον, ὁ νέος 'Υπουργὸς — αὐτὸς δὲν θὰ πτήσῃ ἀσφαλίας πρὸ τοῦ ἰσχυροῦ προστάτου — νὰ διατάξῃ τὴν 'Επιθεώρησιν τῶν Εμπορικῶν Πλοίων, νὰ παρακολουθήσῃ ἀμεσώτερον τὴν κίνησιν τῶν πλοίων τῶν γραμμῶν Κυκλαδῶν — τῶν δύο γνωστῶν εἰς ὅλους διὰ τὴν οἰκτράν των κατάστασιν — διὰ νὰ προλάβωμεν κάθε ἀπευκταίον. 'Ας διατάξῃ ἀκόμη τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν. Εἶναι μέτρα ἐπιβεδλημένα.

ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΝΑΙ. ΧΑΡΑΤΣΙ ΟΧΙ

'Εδηλώθη εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο. παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς, τῆς διαχειριζομένης τὰ τῆς ἀνανεώσεως τῶν συμβάσεων μὲ τὰ ἐλληνικῆς ίδιοτητίας ὑπὸ δέντροι σημαῖας πλοίοι, ὅτι δὲν εἴναι τοῦ λοιποῦ διατεθεῖμενοι οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ πληρώσουν τὸ «χαράτσι». Πρόθυμοι εἴναι νὰ ἀνανεώσουν τὰς συλλογικὰς συμβάσεις, νὰ γίνουν οἱ εἰσπράκτορες διὰ λογαριασμὸν τῆς Π.Ν.Ο. τῆς συνδικαλιστικῆς εἰσφορᾶς, νὰ ἔχουν ησφαλισμένα τὰ πληρώματά των παρὸ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ νὰ ἀσκήσουν πάσαν των τὴν ἐπιρροὴν ἵνα συμβληθοῦν μὲ τὴν Π.Ν.Ο. δόση πλού δὲν ἔχουν εἰστεί προσχωρήσει εἰς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν καὶ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ Ν.Α.Τ. 'Απρόθυμοι, ὅμως, νὰ καταβάλουν τὸ «χαράτσι».

Κατηγορηματικὸς ὑπῆρχεν ὁ κ. 'Ανδρεάδης — ὁμιλῶν ἐξ ὄντων τῶν συμβάσεων τοῦ — εἰς τὴν ἄρνησιν του. «Τὸ «χαράτσι», εἶπεν, εἴναι ὅθεμιτον καὶ, ὡς ἐπὶ τούτου, καὶ ἀποράδεκτον».

'Απεκάλυψεν ὅμως ὁ κ. 'Ανδρεάδης — καὶ οἱ τῆς Π.Ν.Ο. τὸ παρέδεχθησαν — ὅτι οἱ Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ, οἱ διατηρούντες τεράστιον στόλον τάνκερς καὶ μπάλκ κέρριερς ὑπὸ τὰς σημαῖας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ, δὲν πληρώνουν πρὸς τὴν Δ.Ο.Μ. τὴν εἰσφοράν, ήτις ἐκδιαστικῶς ἀπὸ τοὺς 'Ελλήνας ἐφοπλιστάς ἀξιούσιται.

Ο κ. Πετρουλῆς ὑπεστήριξεν, ὅτι η εἰσφορὰ διὰ καταβληθῆ καὶ ποτὲ καὶ ἀπὸ τοὺς Αμερικανοὺς ἐφοπλιστάς εἰς τὰ «γιούνιον», σταν αὐτὰ θὰ κατορθώσουν — μέχρι τούτου ἀπέτυχον — νὰ ὄργανώσουν τὰ πληρώ-

ματα τῶν λιβεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων, τῶν τελούντων ὑπὸ ἀμερικανικὴν διαχείρισιν.

Καὶ ὥρθοτα παρετήρησαν οἱ μετασχόντες τῆς συσκέψεως ἐφοπλισταί, ὅτι οὐτὴ ἡ διάφορος μεταχείριστις τῶν Ελλήνων ἔναντι τῶν Αμερικανῶν συναδέλφων των, δημιουργεῖ τὴν ὑποχρέωσιν εἰς τὴν Π.Ν.Ο. νὰ ἔξετάσῃ τὸ ζῆτημα καὶ οὐτὴ νὰ ἀποπειθῇ τὸ «χαράτσι», ποὺ δὲν εἰσπράττεται ἀπὸ τοὺς ἄλλους ζένους ἐφοπλιστάς.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο. ὑπεσχέθησαν μὲν νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. πληροφορίας διὰ τὴν ἀποκαλυψθεῖσαν εἰς δάρος τῶν Ελλήνων μόνον ἐφοπλιστών ἐπιβολὴν τῆς εἰσφορᾶς, πλὴν δὲν ἡθέλησαν οὐτοὶ νὰ καταστούν καὶ οἱ εἰσηγηταὶ τῆς καταφύγησεως της.

Κατὸ κάποιον τρόπον ἀνεγνώσιεν ὁ κ. Πετρουλῆς τὸν ἀσκούμενον ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. ἐκιασμόν κατὰ τὸν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας. 'Εχαρακτήρισε τὸ «χαράτσι» ὡς τὸ ἀσφάλιστρον, ὅπερ καταβάλλεται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, διὰ νὰ ἀποφύγουν τὰ πλοία τῶν τὴν περιπέτειαν τοῦ «μπούκοτάξ». Κατὸ τὸν κ. ἐκτελεστικὸν ἐπίτροπον τῆς Δ.Ο.Μ., αἱ ἐκδιαστικές ἐπιθέσεις δὲν θὰ ἀργήσουν νὰ ἐπαναληφθούν.

Αἱ συζητήσεις πιθανὸν νὰ συνεχισθοῦν ὑπὸ διάτοπες τῶν συνεχίσεων, θεσμαίων, ἀφεντικών, ἀφού οἱ Π.Ν.Ο. θὰ διεξαγάγγῃ μὲ τοὺς ιθύνοντας τὴν Δ.Ο.Μ. συνεταρουσίας του.

* * *

Ζημιώνει ὅμως πολλὰ ἡ Π.Ν.Ο. ἀπὸ τὴν μὴ ἀνανεώσιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων διὰ τὰ ξένα πλοία. Χάνεται τὴν μηνιαίαν συνδικαλιστικὴν εἰσφορὰν — τὴν παράνομον σημειωτέον — τῶν τεσσάρων σελλινίων κατὰ μέλος πληρώματος. Οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν εἰσπράττουν καὶ τὴν ἀποδίδουν. Εἰς ἔκαπτομύρια δραχμῶν ἀνέρχεται.

Θὰ ἡτο, δεβαίων, ἀφεντικών, οἵτινες πιστεύθησαν τὸν πρόσφατον τῆς Δ.Ο.Μ. συνεχίσεων εἰσπράττοντες τὴν εἰσφοράν, ἀφού οἱ Π.Ν.Ο. θὰ ἀπεργάζεται τὸ «μπούκοτάξ» τῶν πλοίων των, ἔχυπητεούσα τοὺς ὑπόπτους σκοπούς τῶν ἀνθρώπων τῆς Δ.Ο.Μ.

Ο ΕΚΒΙΑΣΜΟΣ

"Αριστα ἐνημερωμένος ὁ κ. Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. καὶ μέλος τῆς ἐκτελεστικῆς τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπὶ τὴν γνωστής ἀποφάσεως τοῦ 'Ακυρωτικοῦ τῆς Οὐασιγκτώνος, διὰ τὴν οποίας ἀπογορεύεται ἡ παρέμβασις τοῦ 'Εθνικοῦ Γραφείου Ἐργατικῶν Σχέσεων καὶ ἡ ἀνάμιξις τῶν ἀμερικανῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων εἰς τὰς ὑποθέσεις τῶν ξένων πληρωμάτων, τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων σημαίαν, εἴ' οὖσαν πληρωμάτων, τῶν ξένων πλοίων τὸν ηθελε προσφύγει εἰς ἀμερικανικὴν ναυτεργατικὴν ὄργανων καὶ ζητήσει τὰς συμβατικάς των σχέσεις μὲ τοὺς ξένους πλοιοκτήτας.

'Ανεγνώσιεν ὁ κ. Πετρουλῆς τὸ ὀδύνατον τοῦ λιμενεργατικοῦ «μπούκοτάξ» κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως. 'Ανεφέρθη ὅμως εἰς γνωμοδοτήσεις ξένων καὶ ἡμετέρων νομικών, οὕτινες ὑπέδειξαν τὸ δυνατόν καὶ νομοτύπων παραδεκτὸν τοῦ «μπούκοτάξ» εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας κατὰ πλοίου ὑπὸ ξένων σημαίαν, εἴ' οὖσαν πληρωμάτων τοῦ ηθελε προσφύγει εἰς ἀμερικανικὴν ναυτεργατικὴν ὄργανων καὶ ζητήσει τὴν συμπαράστασίν της διὰ τὴν τακτοποίησιν τῶν ὥρων, ὑπὸ τοὺς οποίους τούτο έργαζεται.

Καὶ ἔχαπλεσεν ὁ κ. Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. τὴν ἀπειλὴν τοῦ τοιούτου «μπούκοτάξ» δι' οὗ πλοία δὲν ηθελον ἀνανεωσει τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, σὺν τῇ καταβολῇ, δεβαίων, καὶ τῆς εἰσφορᾶς. Θὰ ἐπιδιώξουν οἱ τῆς Π.Ν.Ο. τὴν τοιούτην τῶν πληρωμάτων ἐνέργειαν;

'Ομολογούμεν, διὰ δεν εἰμεδα εἰς θέσιν νὰ ἀκτιμήσωμεν τὸ διάσιμον τῆς ἐκτούθεσίσης ἀπειλῆς. Θὰ ἔχρειάζετο, ιδιαιτέρως καὶ ἀπὸ τοὺς ἀρμοδιωτέρους τῶν νομικῶν νὰ μελετήσῃ η διατυπωθεῖσα ἀποφασίς. 'Εκ πρώτης ὄψεως φαίνεται, διὰ αἱ γνωματεύσεις τῶν δικηγόρων τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῆς Δ.Ο.Μ. διετυπώθησαν κατὰ τὰ μέτρα καὶ τὰς διαθέσεις τῶν ἔχοντων κάθε συμφέρον νὰ ἐπιτύχῃ ὁ ἐκβιασμός καὶ νὰ εἰσπράχθοι τὰ λύτρα. 'Ας ζῆτημα, πάντα, ἡ γνώμη τῶν εἰς 'Αμερικήν εἰδικευμένων ἐπὶ τῶν ἐργατικῶν ζητημάτων νομικών, ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἀποφάσεως τοῦ 'Ακυρωτικοῦ. 'Εν καιρῷ, πρὸ πάσης ἐνέργειας τῶν «γιούνιον» καὶ τῆς Π.Ν.Ο., πρέπει τὸ κατάλληλα μέτρα νὰ ληφθοῦν. Καὶ τοιαῦτα μέτρα, ἔξ οὖν γνωρίζομεν, ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των οἱ ἐφοπλισταί.

Η ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΙΣΦΟΡΑ

'Αντισυνταγματικὴ είναι, κατὰ πρόσφατον ἀπόφασιν τῆς 'Ολομελείας τοῦ Συμβουλίου 'Επικρατείας, ἡ συνδικαλιστικὴ εἰσφορά, ἡ ἐπιβληθεῖσα διὰ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐπὶ τῶν ἐργαζομένων.

'Η ἀπόφασις ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰσφοράν ὑπὲρ τῆς Γενικῆς Συνομοποιούντας 'Εργατῶν 'Ελλάδος, ἔχει παντως τὴν ἐφαρμογήν της καὶ ἐπὶ πάσης συνδικαλιστικῆς εἰσφορᾶς, ἐπιβληθεῖσης διὰ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

* * *

Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τῆς ὀλομελείας τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας, ἀναφέρονται τὰ κάτωθι: Τὸ ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 11 τοῦ Συντάγματος κατοχυρούμενον γενικῶς δικαίωμα τοῦ συνεταιρίζεσθαι προσέλαβεν ὑπὸ τὰς σημειρινάς κοινωνικάς συνθήκας διῶρις ιδιαιτέραν σημα-

TELEPHONES : PLAZA 2-2561
HOPKINS 7-053
CLIFTON 4-4612

JAMES SMYRNIODIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOYDI" BALTIMORE

σιαν, προκειμένου ειδικώτερον περὶ τοῦ ἐπαγγελματικοῦ συνεταιρισμοῦ (συνδικαλισμοῦ). Ἡ ἑκ τῆς διατάξεως ταύτης ἀπορρέουσα ἐλευθερία τῶν ἐργατικῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν ὄργανώσεων συνίσταται εἰς τὸ δικαίωμα ἑκάστου νὰ ἰδρύῃ ἐπαγγελματικὸν σωματεῖον, νὰ μετέχῃ εἰς σωματεῖον τῆς ἑκλογῆς του καὶ νὰ ἀποχωρῇ αὐτοῦ. Ἡ ἐλευθερία ἔξι ἄλλου τοῦ μὴ μετέχειν ποσῶς εἰς σωματεῖον, ἀπορρέουσα ἐκ τῆς γενικῆς ἐλευθερίας τοῦ ἄτομου, τὴν ὅποιον ἐπίσης κατοχυρώνει τὸ Σύνταγμα διὰ τοῦ ἄρθρου 4, ἀποκλείει τὸν ἔχανακασμὸν πρὸς σύστασιν σωματείου ἢ προσχώρησιν εἰς ὥρισμένον σωματεῖον, ὡς καὶ πάσαν γενικῶς ἐνέργειαν, ἡ ὅποια, καὶ ἀντί αὐτοῦ, περιέχει τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ συνδικαλισμοῦ, θὰ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐκμηδενίσιν ἥ καὶ τὸν οὐσιώδη περιορισμὸν τῆς ἀποκλήσης ἐλευθερίας.

Ἡ ἐπιβολὴ ὑποχρεώσεως εἰσφορᾶς εἰς μισθωτοὺς ἀνήκοντας εἰς ἐπαγγελματικά σωματεῖα, τὰ ὅποια δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν ὑπογράψαν τὴν συλλογικὴν σύμβασιν Γ.Σ.Ε.Ε., εἰς τὴν ὅποιαν ἐν τούτοις περιέρχεται ποσοστὸν τῆς εἰσφορᾶς ταύτης, προσκρούει εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ Συντάγματος προστατευόμενην ἐλευθερίαν τοῦ μισθωτοῦ ὅπως ἐκλέγη τὸ σωματεῖον, εἰς τὸ ὅποιον ἐπιθυμεῖ νὰ ἀνήκῃ, διότι αὐτονόθι τὸν περιεχόμενον τῆς ἐλευθερίας ταύτης είναι, ὅτι ὁ μισθωτὸς χάριν τοῦ σωματείου τούτου καὶ μόνον δύναται νὰ ὑποχρεωθῇ κατὰ τοὺς ὄρους τοῦ νόμου καὶ τοῦ καταστατικοῦ τοῦ σωματείου, εἰς εἰσφορὰν διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν αὐτοῦ πρὸς συμπλέσιν τοῦ σκοποῦ του. Εἰσφορὰ ἀποβαλλομένη εἰς μισθωτοὺς χάριν ἄλλου σωματείου, παύει νὰ ἔχῃ τὸν χαρακτῆρα σωματειακῆς εἰσφορᾶς.

Ἡ ἐπιβολὴ εἰσφορᾶς εἰς μισθωτοὺς μὴ μετέχοντας ποσῶς εἰς ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσιν, ἀποτελεῖ ἀνεπίτρεπτον συνταγματικῶς περιορισμὸν τῆς ἀποκλήσης αὐτῶν ἐλευθερίας. Ἡ ἐπιβολὴ ἔξι ἄλλους ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 22 τοῦ N. 3239)55 εἰσφορᾶς εἰς μισθωτοὺς ἀνήκοντας αἵ σωματεῖα ὑπαγόμενα εἰς τὴν ὑπογράψαν τὴν συλλογικὴν σύμβασιν Γ.Σ.Ε.Ε. δὲν συμβιδάζεται πρὸς τὴν ἐκτεθεῖσαν ἔννοιαν τῆς συνδικαλιστικῆς ἐλευθερίας. Διότι τὸ θέμα τῆς εἰσφορᾶς τῶν μισθωτῶν πρὸς τὴν ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσίν των ἀνάγεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς σχέσεις τῶν μελῶν πρὸς τὸ σωματεῖον των καὶ ρυθμίζεται διὰ τοῦ καταστατικοῦ τοῦ σωματείου, ὅπερ ἀπορρέει ἐκ τῆς δουλήσεως τῶν μελῶν, δὲν δύναται δὲ τοιαύτη ὑποχρέωσις νὰ ἐπιβιλθῇ διὰ συλλογικῆς συμβάσεως, εἰς τὴν κατάρτισιν τῆς ὅποιας συμπράττουν καὶ παράγοντες ἔννοιαν πρὸς τὰ σωματεῖα τῶν μισθωτῶν, ὡς είναι αἱ ὄργανωσεις τῶν ἐργοδοτῶν, δοθέντος δὲτη τοιαύτη σύμπραξης ἀλλοιώνοις ούσιωδῶς τὴν ὑπὸ τοῦ Συντάγματος προστατευόμενην ἐλευθερίαν ὄργανωσεως καὶ δράσεως τῶν σωματείων, ἐντὸς τῶν ὑπὸ τοῦ νόμου καθοριζόμενων πλαισίων πρὸς πραγμάτωσιν τῶν σκοπῶν των. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν δὲ ταύτην τῆς συνταγματικῆς διατάξεως, οὐδεμίαν δύναται νὰ ἀσκήσῃ ἐπιρροήν τὸ γεγονός δὲτη τὸ ἄρθρ. 22, παρ. 4, τοῦ καταστατικοῦ τῆς Γ.Σ.Ε.Ε. προδιέπει πλὴν τῶν τακτικῶν συνδρομῶν τὴν δυνατότητα ἐπιβολῆς ἐπησίας εἰσφορᾶς μέχρι ποσοῦ ἐνὸς ἡμερομισθίου εἰς τοὺς μισθωτούς, οἱ ὅποιοι είναι μέλη σωματείων ὑπαγομένων εἰς τὴν Γ.Σ.Ε.Ε., ἔξι οὖθα δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὑπάρχουσα συγκατάθεσις κατ' ἀρχὴν τῶν μισθωτῶν, δηλωθεῖσα ἦδη διὰ τῆς ἀποδοχῆς τοῦ καταστατικοῦ τῆς Γ.Σ.Ε.Ε. Διότι ἐκτὸς τοῦ δὲτη ἡ εἰσφορὰ αὐτὴ ἐπιβάλλεται κατ' ἄλλην διαδικασίαν καὶ ὑπὸ ἄλλους ὄρους, ἡ ἐπιβολὴ εἰσφορᾶς διὰ συλλογικῆς συμβάσεως προϋποθέτει ἀνεπίτρεπτον σύμπραξιν τῶν ἐργοδοτῶν, δὲν πρόκειται δὲ περὶ παρακρατήσεως ἀπλῶς ὑπὸ αὐτῶν τῆς κατὰ τὸ καταστατικὸν τῆς Γ.Σ.Ε.Ε. δυναμένης νὰ ἐπιβληθῇ εἰσφορᾶς.

Ἡ ἀντίθεσις πρὸς τὴν συνδικαλιστικὴν εἰσφορὰν δὲν αἱρεται ἐκ τῆς προσβλεπομένης εὐχερείας τῶν μισθωτῶν νὰ ἀπαλαγάγων τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς εἰσφορὰν διὰ τῆς ὑποβολῆς ἔκ μέρους των δηλώσεων.

ΤΟ ΕΓΚΑΗΜΑ

Φθάνουν ἵσως τὰ διακόσια, τὰ ἐπηνδρωμένα μὲν Ἐλληνας ναυτικούς ὑπὸ ἔνας σημαίας πλοιού, ποὺ δὲν είναι συμβεδηλημένα μὲν τὸ N.A.T. "Ἐγκλημα ἔχαρακτηρίσαν αἱ στήλαι αὐταὶ τὴν τακτικὴν αὐτὴν ἐνίων ἐφοπλιστῶν, ικανὸν νὰ ἐπισύρῃ τὰς διαρυτέρας τῶν κυρώσεων. Αἱ κατὰ καιρούς ἐκκλήσεις εἰς οὐδὲν ἴσχυσαν.

"Ἔχουν, βεβαίως, τὰς εὐθύνας των καὶ οἱ ναυτολογούμενοι. "Αν, δὲ μὴ

γένοιτο, ἀτύχημα τι ἥθελε συμβῆ εἰς τὸ πλοιόν των, ἐκτεθειμένοι θὰ εἰναι αὐτοὶ καὶ αἱ οἰκογένειαι τῶν εἰς τὴν δυστυχίαν. Τὴν ἀποζημίωσιν καὶ τὴν σύνταξιν δὲν θὰ εἰσπράξουν. Εἴδομεν πρὸ τοῦ χρόνου ἐκτυλισθέμενον τὸ ἀνεπίπτωτον δράμα δέκα σικογενειῶν, τῶν ὅποιων οἱ προστάταις ἀπωλέσθησαν, ἐπιβαίνοντες τοῦ διυθισθέντος εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, ὑπὸ λιθεριανὴ σημαίαν, φορτηγού «ΙΡΙ». Τὸ σκάφος ἦτο ἀνασφάλιστον εἰς τὸ N.A.T. "Ολοφυρόμεναί αἱ οἰκογένειαι τῶν ἀτυχών θυμάτων, ἔζητον τὴν σύνταξιν. Ὁ νόμος δὲν ἐπέτρεπε τὴν παροχὴν της. Χῆραι καὶ ὄφρανά ἔμειναν ἀπροστάτευτοι. "Υπεύθυνοι τοῦ ἐγκλήματος οἱ πλοιοκτήται. Αὐτοὶ εἰσέπραξαν τὴν ἀσφαλιστικὴν τῶν ἀποκλήσηων. Αἱ οἰκογένειαι τῶν χαμένων ναυτικῶν ἥσαν ἀκάλυπτοι.

Δὲν παρέλειψαν αἱ στήλαι αὐταὶ νὰ ὑποδείξουν κατὰ καιροὺς τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα κατὰ τῶν ἀσυνειδήτων. Οἱ τοῦ Ὕπουργείου ἀρμόδιοι δὲν ἐτόλμησαν. Προφάσεις τυπικαὶ προειδῆται. Μέτρον τι οὐδὲ κύρωσις δὲν ἔθεστοσθη. Ἀποτέλεσμα: "Ο ἀριθμὸς τῶν ἀνασφαλίστων δεῖνει, λόγω καὶ τῆς κρίσεως, οὐδύνων μένοντος.

Καὶ ἔξακολουθούμενη πιστεύοντες, ὅτι κατόπιν θὰ εὑρεθῇ ὁ ἀποφασιστικὸς Ὕπουργός, δόσις θὰ θελήσῃ νὰ ἀναλάβῃ τὸ φραγγέλιον, ἐπιβάλλοντας ὅτι ἡ συνείδησις κάθε τιμού ἀνθρώπου ὑπαγορεύει.

ΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Εἰς πρόσφατα σημειώματα τῆς στήλης αὐτῆς ὑπεδείξαμεν τὴν συστηματικὴν προσπάθειαν, ἵνα τὸ πνεῦμα τῆς ἀποταμεύσεως ἀνοπτυχθῇ μεταξὺ τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου. Νὰ περιορισθῇ, συνεπτίσαμεν, διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν ἡ σπατάλη, ἐγγύτερον νὰ φέρωμεν τοὺς ναυτικούς μας πρὸς τὰ Ταμιευτήρια, ἔδω καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἵνα τὰς οἰκονομίας των ἔκει καταθέσουν.

Προεκλήθη ἀπὸ τὰς ὑποδείξεις μας αὐτάς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς «Ἀτλαντικοῦ Μπάνκ» τῆς Νέας Υόρκης, παραφύσαδος τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς «Ἐλλάδος. Δι' ἐπιστολῆς του ὃ Πρόσδορος αὐτῆς κ. Φρ. Χάρτμαν μᾶς ἔγνωρισε πόσον ἡ ὑπὸ αὐτὸν Τράπεζα τῶν ὁμογενῶν τῆς Ἀμερικῆς ἐπιδιώκει τὸ ἄνοιγμα λ.) σμῶν καταθέσεων Ταμιευτήριον εἰς τοὺς "Ἐλληνας ναυτικούς. "Ἐν τινι μέτρῳ ἡ «Ἀτλαντικός Μπάνκ» τὸ κατορθώνει, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἀπροσανατόλιστοι εἰναι αἱ κόμη πλεῖστοι ὅσοι τῶν ναυτικῶν μας ἐπὶ τῶν ἀγαθῶν τῆς ἀποταμεύσεως. Δι' αὐτῆς αἱ δύσκολοι ἡμέραι, αἱ τόσον ἀτυχῶν συχναὶ εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀντιμετωπίζονται. Διασφαλίζεται ἡ αὔριον.

Ίδοιος ὅμως ἔνα ἄλλο ᾄξιομένην περιττόν περιστατικὸν πειράδειγμα. Μᾶς ἔρχεται ἀπὸ τὴν Νορβηγίαν, τῆς ὅποιας τὸ ναυτίδιον τόσον προσομοιάζει μὲ τὴν ιδικήν μας ζωὴν.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν, λοιπόν, αἱ Τράπεζαι ἀντελήφθησαν, ὅτι οἱ ναυτικοὶ ἀποτελοῦν δι' αὐτάς πελατείαν ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσαν. Σημαντικαὶ εἰναι αἱ οἰκονομίαι τῶν ἀπὸ τὴν ὑψηλὴν μισθοδοσίαν των. Καὶ πράττουν τὸ πᾶν, ἵνα τὴν πολύφερον αὐτὴν πελατείαν ἔξασφαλίσουν.

"Υπολογίζεται ὅτι τὰ 80% τῶν Νορβηγῶν ναυτικῶν (πεντήκοντα περίπου χιλιάδες) εἰναι καταθέται τῶν νορβηγικῶν Τραπέζων. Εἰς στρατικά ποσὰ ἀνέρχονται αἱ καταθέσεις των (τὴν Ιην 'Ιουνίου τρέχους 132,6 ἑκατόμ. κορωνῶν ἡ λιρῶν 'Αγγλίας 6,6 ἑκατομμύρια).

Μεγάλαι αἱ παρεχόμεναι ἀπὸ τὰς Τραπέζας διευκολύνονται εἰς τοὺς πελάτας των ναυτικῶν. Αἱ ἐντοκοὶ καταθέσεις ἐλευθέρως δύνανται νὰ καταβληθοῦν εἰς οἰονδήποτε νόμισμα τῆς ἀρεσκείας τοῦ ναυτικοῦ. Αἱ Τράπεζαι παρέχουν, χωρὶς ἀμοιβὴν τινα, πλὴν τῶν ἔξόδων, ὡρισμένας ἔξυπηρτεσιες εἰς τοὺς ναυτικούς. Καταβάλλονται τὸ μηνιαίον ἐπίδομα πρὸς τὰς οἰκογενειὰς των. Πληρώνουν τὸ ἐνοικιον τῆς οἰκίας των, τὰς ἀσφαλίσεις, τοὺς φόρους καὶ ἐκτελοῦν κάθε ἐντολὴν τῶν πελατῶν των, χρηματιστηριακὴν ἀκόμη. Καὶ ἐπαναστηριακὴν, χωρὶς πληρωμὴν τινα διὰ τὰς ἔξυπηρτεσιες αὐτάς.

Εἶναι, δηλαδή, οἱ τραπεζῖται τῶν ναυτικῶν. Ἀπὸ τὰς Τραπέζας δανείζονται αὐτοὶ διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς οἰκογενειακῆς, τῆς κοινωνικῆς καὶ αὐτῆς τῆς ἐπαγγελματικῆς των καταστάσεως. Ἡ Τράπεζα λ. χ. παρέχει τὰ μέσα τῆς συντηρήσεως εἰς τὸν ναυτικὸν καὶ τὴν οἰκογένειάν

SCANDIA SHIPPING AGENCIES LTD.,

LINER & TRAMP AGENTS — CHARTERING BROKERS

SALE & PURCHASE

Cable Address :

"Scanship"

Telex :
Scanship - Mtl. 01-2795

New Boe Code

Tel. : 866-4811

HEAD OFFICE: 621 Craig Street West, MONTREAL, Canada.

Subagents at —

Sorel, Three Rivers, Baie Comeau, Quebec, Halifax, N.S., St. John, N.B., Fort William, Port Arthur, Ont., Hamilton, Toronto, Sarnia.

"Ἐλληνικὰ συμφέροντα ὑπὸ ἐλληνικὴν διαχείρισιν. 'Αποτανθῆτε εἰς τὸν κ. Σ. ΣΤΑΥΡΙΝΙΔΗΝ δι' οἰανδήποτε πληροφορίαν

σχετικῶν μὲ τὰ Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸ ST. LAWRENCE.

του, όταν έκτος υπηρεσίας εύρισκομενος πρόκειται νά δώσῃ έξετάσεις διά την άποκτησιν του διπλώματος. Δανείζει τὸν ναυτικὸν διὰ τὴν ἀγορὰν τῆς οἰκογενειακῆς ἑστίας καὶ ὁκόμη ἡ Τράπεζα φροντίζει καὶ ἐνημέρων τὸν ναυτικὸν ταξιδεύοντα διὰ τὴν ἔξευρεσιν τῆς καταδήλου κατοικίας, ἀναλαμβάνοντας καὶ τὴν σύναψιν τῆς ἀγοραπωλησίας. Καὶ οὐταὶ αἱ ἑξηπετήσεις εἰς ἔναν καὶ μόνον ἀποδέπουν, πῶς ὁ ναυτικὸς θὰ ἀποταμεύῃ τὰς οἰκονομίας του.

Ἐρχεται ὅμως καὶ τὸ Κράτος ἀράγον τῆς προσπαθείας διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν. Χαρτζιλίκι μόνον δικαιοῦται νά λάβῃ ὁ ὑπηρετῶν ἐπὶ νορθηγικοῦ σκάφους ναυτικὸς εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὸ κύριον μέρος τοῦ μισθου του κατατίθεται ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην, ὅπου ὁ ναυτικὸς κατὰ τὴν ναυτοδηγησίν του ἡ καὶ μεταγενεστέρων θήμελη δρίσει. Οἱ πλειστοί, ὅπως ἀπόδεικνεται, τηροῦν λασμὸν καταθέσεων εἰς τὰ Ταμειατήρια τῶν Τραπεζῶν.

Ἄξιομίητον, πράγματι, τὸ παράδειγμα. Πρέπει καὶ ἐδῶ νὰ μελετηθῇ. Αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις, αἱ ἀρμόδιαι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι, τὸ N.A.T., οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οὐταὶ αἱ Τράπεζαι ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ προσέξουν τὸ ἔξτημα. Εἶναι ἀπὸ τὰ σοβαρώτερα διὰ τὸν ναυτεργατικὸν μας κόσμον. Εἰς δεκάδας ἑκατομμυρίων λιρῶν ἀνέρχονται αἱ μισθοδοσίαι. Πολλὰ δαπανῶνται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐνῷ ἐλάχιστον ποσοστὸν ἀποταμεύομενον θὰ ἥτο ἀρκετὸν νὰ θεμελιώσῃ, ὃν μὴ τὴν ἄνεσιν, ἀλλά, τούλαχιστον, τὴν στοιχειώδη συντηρήσιν τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας κατὰ τὰς τόσου πολιντρόπους καταστάσεις τοῦ ἐπαγγέλματος.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Συμπληρώνομεν τὰς ἐπὶ τοῦ ισολογισμοῦ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου διὰ τὸ 1962 παρατηρήσεις μας:

"Ἔχει, πράγματι, νὰ ἐπιδειχῃ τὸ N.A.T. ἔξαίρετον οἰκονομικὴν εὐρωστίαν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη. 'Ο ισολογισμὸς τοῦ 'Ιδρυματος διὰ τὸ 1962 τὴν ὑποδεικνύει. Πλέονασμα 94.748.544 δραχμῶν. 'Ἐργον ἀξιόλογον διοικητικῆς ὄργανωσεως πληρεστέρας, ἐννημερώσεως λογιστικῆς, ὄρθολογισμοῦ τοῦ ἔργου τῶν ὑπηρεσιῶν ἐπετελέσθη εἰς τὸ ἀσφαλιστικὸν μας ἕδρυμα κατὰ τὴν τελευταῖς τριετίαν. Αὐτὸ καὶ ἀντικοποτρίζεται εἰς τὰ οἰκονομικὰ ὄποτελέσθησαν διὰ τὸ 1962. Χάρις εἰς τὴν μηχανογραφικὴν ὑπηρεσίαν ἐπεταχύνθη ὁ ρυθμὸς τῶν εἰσπράξεων. Τὰ ἑκκαθαρισθέντα ναυτοδόγια ήσαν αἰσθητῶς περισσότερα. 'Επόμενον εἶναι καὶ αἱ εἰσφοραὶ ταχύτερον νὰ βεβαιώνωνται κοι ταχύτερον νὰ εἰσπράττωνται (49.135.497 ἐπὶ πλέον τῶν ἀντιστοίχων περιστονιῶν).

Καὶ ὁκόμη, χάρις εἰς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν λογαριασμῶν, ἐπετεύχθη, διὰ πρώτην φορά, ἡ πλήρης ἐκτίμησις καὶ τοῦ λαβεῖν τοῦ Ταμείου ἀπὸ τὰ ληξιπρόθεσμα (μετὰ ἔξαρμην ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως) ναυτοδόγια, τὰ μὴ ἔξοφληθέντα μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1962 καὶ ἀπὸ τὰ ἐν Ισχύι τοιστα, διὰ τὸ ὅποιον ὑπελογισθήσθησαν αἱ ὄφειλομέναι εἰσφοραὶ ἔστον καὶ ὅλιγων ἡμέρων μέχρι τελούν τοῦ ἔτους 1962. Καὶ τὸ οὕτω ὄφειλομένον ποσὸν ἔξι εἰσφορῶν, μὴ ἀπατητῶν μὲν κατὰ νόμον, πλὴν δεδουλευμένων, ἀνέρχεται εἰς 135 ἑκατομμύρια δραχμῶν. Κατὰ συνέπειαν, ἡ πραγματικὴ περιουσία τοῦ Ταμείου, ὑπολογιζομένη κατὰ τὸ ισολογισμὸν εἰς 542.548.915 δραχ. εἶναι ηὔημένην κατὰ τὸ ήμισον τοῦ ποσοῦ τῶν 135 ἑκατομ. δραχμῶν. Τὸ ὑπόλοιπον ἥμισον ἀνήκει σὶς τοὺς λοιποὺς φορεῖς τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας (Ταμεία καὶ Κεφάλαια), καθὼς καὶ εἰς τὸ Δημόσιον.

Αὐτά, εἰς ἐλαχίστους ἀριθμούς, διὰ τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τοῦ 'Ιδρυματος.

"Ἔχει ὅμως καὶ τὰ μεγάλα του προβλήματα τὸ N.A.T., τὰ ὅποια διὰ ἀνησυχοῦν, πιστεύομεν, τοὺς διοικοῦντας, ιδιαιτέρως ὅμως πρέπει νὰ ἀπασχολοῦν τοὺς ἡσφαλισμένους καὶ τοὺς εἰσφέροντας ναυτικούς καὶ ἐφοπλιστάς. Αὐτὴ η τεραστία περιουσία τοῦ 'Ιδρυματος, η προρίζονται νὰ κατασφολίσῃ τὴν συνταξιδεύσιν τῶν ἀπορρόφων καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, ἐλάχιστα ἀποδίδει. 'Ομως αἱ παροχαὶ καὶ αἱ δαπάναι ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὐξάνουν — οἱ ἔξερχομενοι τοῦ ἐπαγγέλματος σύν τῷ χρόνῳ θὰ εἶναι περισσότεροι — καὶ ἡ πίεσις διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συντάξεων ισχυρότερα ὅπαδανην. 'Ασθενής η ἀντίστασις τῶν διοικούντων τὸ Ταμείον λιμενικῶν πρὸ τῶν ἀξιώσεων τῶν ἔκσποτο προσταμένων τῶν 'Υπουργῶν.

Τώρα τὸ Ταμείον ἐσοδεύει πολλά. Καλύπτει τὰς παροχαὶ καὶ τὰς δαπάνας του. Αὔριον αἱ παροχαὶ θὰ εἶναι αἱ αναμφισθῆτας περισσότεραι καὶ αἱ δαπάναι μεγαλύτεραι, ἐνῷ η οὐδηστὶς τῶν εἰσφορῶν πλοιῶν καὶ ναυτικῶν — τοῦ μόνου θετικοῦ πόρου τοῦ Ταμείου — θὰ φέστηση ὅπωςδήποτε εἰς τὸν κορεσμόν. 'Η σημερινὴ θεατρικὴ των ἄνοδος —

συμπτωματικὴ διὰ τὸ 1962 — θὰ περιορισθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον. Δὲν ἀποκλείεται ἡ στασιμότης ἡ καὶ ἡ ὑποχώρησις τῶν εἰσφορῶν. 'Ολιγώτερα θὰ είναι τὰ πλοία καὶ τῶν ναυτικῶν ὁ ἀριθμὸς μικρότερος. Πρέπει, κατὰ συνέπειαν, ἡ περιουσία τοῦ Ταμείου νὰ ἀποδιδῃ, ἵνα ἀκριβῶς καλύπτωνται τὰ ὅχι ἀπίθανα — τὰ ἀσφαλῆ καθ' ἡμᾶς — ἐλειμματα, ποὺ θὰ παρουσιάσῃ τὸ σκέλος τῶν δαπανῶν καὶ τῶν παροχῶν μετὰ τινὰ ἔτη.

Τὰ 71,37% τῆς περιουσίας τοῦ 'Ιδρυματος λιμνάζουν εἰς τὰς Τραπέζας — τὰς ἔξιας κυρίως. 'Απόδοσις 3,5% ἐτησίως. Εἰς 105 ἑκατομμύρια ὑπολογίζεται ἡ ἀρχικὴ ἀξία τῶν ἀκινήτων καὶ οἰκοπέδων — ὑπερδιπλασία θὰ είναι σήμερον — καὶ ἀποδίδει 8% ἐτησίως, διπερ ομα περιορίζεται πολὺ κατὸν τοῦ ήμισεος, ὃν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ σημερινὴ ἀξία τῶν ἀκινήτων καὶ ἀφαιρεθεῖσαί εἰναι συντηρήσεως, οἱ φόροι ἐπὶ τῶν ἔνοικών καὶ αἱ ἀποσθέσεις. Τῶν δανείων ἡ ἀπόδοσις είναι καλυτέρα (6,72%), πλὴν ἐλάχιστα είναι τὰ κεφαλαῖα ποὺ διετέθησαν εἰς δανεία ἐπὶ πλοιῶν (35 ἑκατομ. δρχ.). Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἐπιτζητοῦν τὸν δανεισμὸν ἀπὸ τὸ N.A.T. Τέλος, τὰ χρεωγραφα (ἀξία 30 ἑκατομ. δρχ.), ἐμφανίζονται μὲν ἀπόδοσιν 5%.

Τὸ σύνολον, δηλαδή, τῆς περιουσίας τοῦ 'Ιδρυματος, τῆς ὑπολογιζομένης εἰς 600 καὶ πλέον ἑκατομ. δραχμῶν — χωρὶς τὸ λαβεῖν τῶν ληξιπροθέσμων ναυτολογίων — μόλις ἀποδίδει 26 ἑκατομ. δραχμῶν — ἀκαθαρίστων σημειώσεων — ητοι 4% περίπου, ὀλιγώτερον δὲ ἀν ἐκπεσθοῦν τοὺς δανείους συντηρήσεως τῶν ἀκινήτων, οἱ φόροι καὶ αἱ δαπάναι συντηρήσεως τῶν ἀκινήτων, οἱ ἀνερχομενοι εἰς 5,5 ἑκατομ. δραχμῶν.

Ίδου τὸ σοδορώτερον πρόβλημα τοῦ 'Ιδρυματος. Καλοῦνται νὰ τὸ ἀντιμετωπίσουν ἀμέσως καὶ ἀποφασιστικῶς οἱ διαχειριζόμενοι τὰ πράματα τοῦ Ταμείου. Κοι ἐπαναλαμβάνομεν: Μόνον αἱ καλύτεραι ἀποδοσεις τῶν κεφαλαίων του δυνατῶν νὰ καλύψουν εἰς τὸ μέλλον τὰς περισσοτέρας παροχάς καὶ τὰς ηγήμενας δαπάνας.

"Ἐχει ὁκόμη νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ταμείου τὴν ἀνάγκην τῆς ταχυτέρας βεβαιώσεως καὶ εἰσπράξεως τῶν ἐσόδων. 'Η μηχανογραφικὴ ὑπηρεσία προσέδωκε, πράγματι, ἀξιόλογον ρυθμὸν ἐπιταχύνσεως εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῆς βασικῆς ταύτης προσπαθείας. Πρέπει τὰ κατ' ἔτος ἐξοφλούμενα ναυτολογία καὶ αἱ βεβαιούμεναι καταστάσεις τῶν συμβεβλημένων ξένων πλοιών, νὰ φέρουσαν εἰς τὰς 2.000 (778 εἶναι τὰ σύν των 500 κόρων ἐλληνικὰ πλοιά καὶ ὑπερπεντακόσια τὰ ξένα συμβεβλημένα). Τότε μόνον θὰ δικαιουσται τις νὰ εἴπῃ, ὅτι τὸ Ταμείον ἐπέτευχε τὴν πλήρη ἐνημέρωσιν εἰς τὸ σκέλος τῶν ἐσόδων του.

Καὶ η ἐνημέρωσις αὐτὴ θὰ καταστήσῃ δυνατὴν καὶ τὴν μείωσιν καὶ τὸν προσθέτων τελῶν, ὅτια προκαλοῦν τὴν ἐντονὸν ἀντιδικιῶν μὲν τοὺς ἐφοπλιστάς, λόγω τοῦ εἰσπραττούμενου τοκογλυφικοῦ τόκου τῶν 2% μηνιαίων ἐπὶ τῶν καθιστερουμένων. Αἱ ἐπιβαρύνσεις ἐκ τῶν προσθέτων αὐτῶν τελῶν διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, εἶναι σοδαραί, Περὶ τὰ 5,5 ἑκατομμύρια δραχμῶν εἰσπράχθησαν κατὰ τὸ 1962, ὑπὲρ τὰ ἔξι ἑκατομμύρια τὸ 1961. Πρέπει νὰ ἐκλείφουν. Εἶναι ἀπαράδεκτοι.

"Ἐχει τώρα τὸ Ταμείον ησφαλισμένους 75.000 ναυτικούς. Καὶ θὰ προστεθοῦν ὅλαι 5.000, ἀν δὲ τὰ σκάφη, τὰ ἐπηνδρωμένα μὲν ἐλληνικὰ πληρῶματα, συμβληθοῦν διὰ τὴν ἀσφαλίσιν των μὲ τὸ N.A.T. Αἱ τῶν ὅλων τῶν ναυτικῶν αἱ εἰσφοραὶ — τῶν 75.000 — συμποσοῦνται εἰς 106 ἑκατομμύρια δραχμῶν, τῶν δὲ πλοιοκτητῶν εἰς 121 ἑκατομμύρια. 'Αντιπροσωπέουν τὰ 83,5% τοῦ συνόλου τῶν ἐσόδων. Καὶ ἡμᾶς δικαιολογεῖται ἡ πρόδηλεψις τοῦ κορεσμοῦ καὶ τῆς, σύν τῷ χρόνῳ, μειώσεως τοῦ ποσοῦ τῶν εἰσφορῶν. Μεγαλύτερα τὰ πλοιά τοῦ μελλοντος, ὅλιγότερα ὅμως εἰς ἀριθμόν. 'Ολιγώτεροι καὶ αἱ ἀπασχολούμενοι ναυτικοί. Κατὰ τοὺς διοικοῦντας τὸ Ταμείον, η μείωσις αὐτὴ ἀντιστοθεῖται μὲ τὴν σύν τῷ χρόνῳ αὐξησι τῶν ἀπολαυών. Μία μέση κατὰ 3% ἐπησιαὶ αὐξησης θὰ είναι — λέγουν — τὸ ἀντιστάθμισμα τῆς μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ πλοιών καὶ πληρωμάτων.

Αἰσιοδοξούν ὁκόμη οἱ διοικοῦντες τὸ N.A.T. διὰ τὸ μέλλον τῶν κεφαλαίων του. Τὰ βλέπουν σταθερῶς αὐξανόμενα. Δὲν τοὺς ἀνήσυχει καὶ ὁ μεγαλύτερος ἀριθμὸς τῶν ἡσφαλισμένων, μετὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν ξένων πλοιών. Διαπιστοῦται μικρὰ η ἡλικία τῶν ἡσφαλισμένων ναυτικῶν καὶ τὸ Ταμείον ἐπὶ μακρὸν θὰ εἰσπράττῃ τὰς εἰσφοράς των, μέχρις ὅτου φέρουσαν τὸν χρόνον τῆς νόμων συνταξιοδοτήσεως.

Καὶ διακατέχομενοι ἀπὸ τὴν αἰσιοδοξίαν αὐτήν, ἀποδαίνουν οἱ διοικοῦντες τὸ "Ιδρυμα ὅλιγώτερον ἀνθεκτικὸν εἰς τὰς περὶ αὐξῆσεων τῶν συντάξεων πιέσεις. Θεωροῦν ἀκόμη τὰς δαπάνας τοῦ 'Ιδρυματος

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co. BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

TEAMED WITH

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

29 BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y. GEORGE CARRAS Inc. Cables: CARRASBRO

χαμηλάς, έπιδεχομένας τὴν αύξησιν. Έπικίνδυνος ἡ νοοτροπία αὐτή, λαμβανομένου υπὸ σφίν, ὅτι οἱ κομματικοὶ 'Υπουργοὶ τῆς Ναυτιλίας, ποτὲ δὲν θὰ σταματήσουντες τὸ Ταμεῖον μὲν διάφορα αἰτήματα, γενόμενα ἀπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ 'Ιδρυματος ἀποδεκτά. Παράδειγμα πρόσφατον, οἱ Δωδεκανήσιοι τοῦ κ. Κωτιάδη. Καὶ δῶμα, τὸ Ταμεῖον εἶναι ἀσφαλιστικὸν "Ιδρυμα, δὲν εἶναι φιλανθρωπικόν.

Ἐκείνοι μόνον, ποὺ δὲν ἔσκεψθεσαν, ὡς φάίνεται, οἱ διοικούντες τὸ Ταμεῖον, εἶναι ὡς μεγάλη ἐπιβάρυνσις τῶν πλοίων καὶ τῶν ναυτικῶν, μὲ τὸ ὑψηλὸν ἀσφαλιστρον. Κατ' ἀναλογίαν αὐτοῦ μικραὶ καὶ ὑπὸ αἰσθητοὺς περιορισμοὺς εἶναι αἱ ἀπονεμόμεναι συντάξεις. Εἰς 1.800 δραχμὰς μηνιαίως ἀνέρχεται ἡ συνολικὴ εἰσφορὰ διὰ τὸν α' πλοίαρχον καὶ 1.760 διὰ τὸν α' μηχανικόν.

'Η προβαλλομένη σύγκρισις μὲ τὸ ἀσφαλιστρον τοῦ I.K.A. δὲν ἔχει τὴν θέσιν του. Εἴκει οἱ μισθοὶ δὲν φθάνουν τὸ ὑψος τῶν μισθῶν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ E.N.

Κάποτε, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων, θὰ ἀξιωθῇ καὶ θὰ ἐπιτευχθῇ ἴσως, ὁ κατ' ἀναλογίαν κατασθολον καὶ ὅχι βάσει τῶν μισθῶν τῆς 'Ακτοπλοΐας ὑπολογισμὸς τῶν συντάξεων. 'Αδικουόνται τώρα οἱ ποντοπλόοι. Καὶ θὰ ἀντιμετωπίσουν τότε οἱ διοικούντες τὸ Ταμεῖον κατάστασιν παροχῶν λίσαν ηὔησμένων, τὴν ὅποιαν τώρα δὲν προβλέπουν, ἐνῷ θὰ ἔπειται.

Ο χώρος δὲν μᾶς ἔπιτρέπει νὰ ἔκταθῶμεν καὶ εἰς ἄλλας τινὰς παρατηρήσεις, δευτερεύουσας σημασίας. 'Επιφυλασσόμεθα νὰ τὸ πράξωμεν εἰς ὅλην τὴν Ευρώπην. 'Η αὔξησις τῶν ἔξι ἄλλων πηγῶν πόρων, πλὴν τῶν εἰσφορῶν, θὰ ἔπειται νὰ ἐλκύσουν τὴν προσοχὴν ὅλων μας. 'Απορίας πάντως ἔξιον εἶναι ἡ τηρηθῆσα ἀπὸ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τακτικὴ κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ ισολογισμοῦ. 'Ηρκέσθη τοῦτο εἰς τὸ νὰ ὀκουνωτὴ τὴν κατὰ κοινήν ἀναγνώρισιν ἐμπειρισταμένην εἰσίγησιν τοῦ Διευθυντοῦ κ. 'Αντωνοπούλου καὶ εἰς τὸ νὰ διατυπωθῇ τὰ δίκαια συγχρητήρια διὰ τὰ ὄσα ἀπετελέσθησαν εἰς τὴν ὄργανωσιν, τὴν ἐνημέρωσιν καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων.

Συζητήσις γενικωτέρα διὰ τὴν αύριον τοῦ 'Ιδρυματος, τῶν πιθανῶν περὶ τὰ οικονομικά του πράγματα ἔξελίσεων καὶ τῶν ὅχι ἀδικαιολογητῶν ἀνήσυχιῶν, δὲν διεξήχθη. Μήπως ἀπέλιπεν ὁ πρὸς τοῦτο χρόνος;

* * *

Καὶ πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν διοικούντων τὸ N.A.T.: Τὸ Ταμεῖον συντάξεων τῶν 'Αγγλων ἀξιωματικῶν τοῦ E.N. εἶχεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1961 ἐπενδεδυμένα κεφάλαια 32 ἑκατομμυρίων λιρῶν, μὲ ἀπόδοσιν £ 6.0.2 τὰς ἑκατὸν λίρας, μὲ δοσπόνας διοικήσεως μόλις 1,46% ἐπὶ τῶν καταβαλλομένων εἰσφορῶν. Τὸ N.A.T. ἔχει ἔξοδα διοικήσεως κάτω τοῦ 3% ἐπὶ τῶν ἐσδόμων.

ΤΑ ΤΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

Πρὸς τὰ 'Υπουργεῖα Προεδρίας Κυβερνήσεως, Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς καὶ πρὸς τὸν E.O.T. καὶ τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν Δημοσίου Λογιστικοῦ, ἔκοινοποιήθη ὑπὸ τῆς Γραμματείας τῆς Οἰκονομικῆς ἐξ 'Υπουργῶν 'Επιτροπῆς, ἡ ἀπόφασις διὰ τὴν πώλησιν τῶν τριῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Ἡ ἀπόφασις τῆς 'Επιτροπῆς ἔχει ὡς ἀκολούθως: 'Εγκρίνει τὴν ὑπὸ τοῦ E.O.T. πώλησιν εἰς τὴν A.E. «Ἐλληνικαὶ Ἀκτοπλοϊκοὶ Συγκοινωνιαῖαι», τῶν τριῶν ἐν 'Ιταλίᾳ ναυπηγουμένων πλοίων ὑπὸ τοὺς κάτωθι δροῦς:

1. Τίμημα: Τὸ κόστος τῶν πλοίων.

2. Προκαταβολὴ 10% ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων ἀμφὶ τὴν ποσοδόσει ἐκάστου τούτων.

3. 'Εξόφλησις: 'Εντὸς 9 ἑτῶν εἰς 18 ἵσας ἔξαμνηνιαίς δόσεις, τῆς πρώτης καταβληθησούμενής ἐν ἔτος ἀπὸ τῆς παραλαβῆς ἐκάστου πλοίου.

4. Τόκος: 2% ἐτησίως.

5. 'Εγγύησις: 'Εγγυητικὴ ἐπιστολὴ Τραπέζης, ὡς καὶ ἔγγυησις τοῦ ἐντεταλμένου συμβούλου τῆς ἀνωτέρω ἐταιρίας κ. 'Ιω. Λάτοη διὰ ποσὸν ἵσον πρὸς ποσοστὸν 4%, ἐξ ὧν 2,5% ἀμφὶ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ προσυμφώνου καὶ 1,5% μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1963, ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, διὰ τὴν καλὴν ἐκ μέρους τῆς ἐταιρίας τῆρησιν τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως.

6. Τὰ πλοῖα θέλουν χρησιμοποιηθῆ διὰ τὸν μέχρις ὅλους χρόνους ἔχοντες τὸν τιμήματος χρόνον, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἀποκλειστικῶς, μεταξὺ τῶν λιμένων Πειραιῶν, Κρήτης, Δωδε-

κανήσου, Χίου, Σάμου καὶ Λέσβου, δυναμένων νὰ ἐπεκτείνουν τὰ δρομολόγια τῶν εἰς λιμένας τῆς 'Εγγύης 'Αναπολῆς καὶ ἀναπολικῶν λιμένων τῆς 'Ιταλίας, μὲ ὑποχρεωτικὸν ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη προσέγγισιν κατὰ τὴν ἀνδρὸν καὶ τὴν κάθοδον εἰς τὸν λιμένα τῆς Κερκύρας. Τὰ δρομολόγια καὶ αἱ δρομολογιακαὶ γραμμαὶ, καθὼς καὶ οἱ ναῦλοι καὶ τὸ ἀντίτιμον τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου προσφερόμενῶν ἐξυπηρέτησεν, δέοντας ὑποβάλλωνται καὶ ἔγκρινωνται διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν 'Υπουργῶν Προεδρίας Κυβερνήσεως καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μετὰ γνώμην τοῦ E.O.T., κατὰ μήνα 'Οκτώβριον ἐκάστου ἔτους, διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος, τηρουμένων τῶν διατάξεων τῆς κειμένης νομοθεσίας.

7. 'Εκτακτος ναυλώσις τῶν πλοίων δι' ἐκτέλεσιν περιγήσεων εἰς λιμένας ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ, ἐπιτρέπεται μόνον κατόπιν προηγουμένης ἐγκρίσεως τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, χορηγουμένης δι' ἐκάστην περίπτωσιν, μετὰ γνώμην τοῦ E.O.T. Τοιαῦται ἐκτακτοὶ ναυλώσεις ὀπαγορεύονται ἀπολύτως κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τὴν Ιανουάριον μέχρι 15 Σεπτεμβρίου ἐκάστου ἔτους. Κατὰ τὰ λοιπὰ θέλουν ισχύει οἱ ὥροι τῆς ὑπὲρ.

ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΑ

Διεψεύδησαν δόλαι αἱ δυσοίωνοι, δικαιολογημέναι ἵσως, προβλέψεις διὰ τὴν τουριστικὴν κίνησιν τοῦ ἔφετεινού θέρους. 'Η παράτασις τοῦ χειμώνος, μέχρι καὶ τῶν τελευταίων ἡμερῶν τῆς ἀνοίξεως, δὲν ἐπέδρασεν ἀνασχετικῶς, ὡς ὑπελογίζετο. Τὸ ρεῦμα τῶν ἐπισκεπτῶν ἐκ Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν πρὸς τὴν 'Ελλάδα ὀγκούισι απὸ ἔτους εἰς ἔτος. 'Ο Ιούνιος, μὴν χαμηλῆς κινήσεως τῶν ἑνῶν εἰς τὴν χώραν μας, ἐπαρπούσαν ἐφέτος, καὶ ιδίᾳ διὰ τοὺς τουρισταὶς ὑψηλῆς στάθμης, μίαν αὔξησιν κατὰ 70 - 80%. 'Ολα τὰ πλοία κρουαζίερων, διὰ τῶν ὅποιων περιηγοῦνται τὴν 'Ελλάδα καὶ τινας γειτονικοὺς μεσογειακοὺς λιμένας οἱ εὔποροι κυρίως ζένοι, ἐξυπηρέτησαν κατὰ τὸν παρελθόντα μήνα, διπλασίαν περίπου κίνησιν, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς περιόδου. Διὰ τὸν ὀρέχμαντον καὶ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, ἡ τουριστικὴ κίνησις εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ διατηρηθῇ εἰς ὑψηλῆς ἐπιπέδα — ύψηλότερα κατὰ πολὺ τοῦ 'Ιουνίου — μέχρι καὶ τοῦ φθινοπώρου, ἐφ' ὅσον, θεβαίως, αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι τὸ ἐπιτρέψουν. Καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, ἡ δραχεῖα ἔστω περιγήσης εἰς τὰς ἀνατολικούς περιστινῆς περιόδους, καὶ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, ἡ τουριστικὴ κίνησις εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ διατηρηθῇ εἰς ὑψηλῆς ἐπιπέδα — ύψηλότερα κατὰ πολὺ τοῦ 'Ιουνίου — μέχρι καὶ τῶν γύρων μας.

Ἐξαιρέτος ηδη είναι ἡ φήμη τῶν ἐλληνικῶν τουριστικῶν πλοίων. Φιλότιμος ἡ καταβληθεῖσα προσπάθεια ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας. 'Η μεταξὺ τῶν ἄμιλλα ἀποδίδει, σὺν τῷ χρόνῳ, τὰ κολύτερα σκάφη. Καὶ νεότευκτα ἀποκτῶνται. Οἱ ζένοι ἐπιβάσται των είναι εύχαριστημένοι. Θέλγονται ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν τοπεῖον, τὴν ἐλληνικὴν θάλασσαν, ἀπὸ τὴν ἀπλῆν τῶν ζωὴν τῶν νήσων μας.

Καὶ ἀποδεικνύεται, ὅτι ἐνθουσιώδεις είναι αἱ ἐντυπώσεις καὶ ἀποδοτικὴ ἡ διαφήμισης τοῦ ἐλληνικοῦ τουριστικοῦ ἀπὸ αὐτούς τούτους τοὺς ταξιδεύοντας.

MONA LIZA..: ΤΟ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ

Πληθυνούνται τὰ τουριστικὰ σκάφη καὶ ἡ μεταξὺ τῶν ἄμιλλα ἐπιπέδει τὴν προσθήκη μονάδων καλυτέρων, ὑποδειγματικῶν, πρωρισμένων νὰ πρωθήσουν εἰς εύρυτερα πεδία τὴν προσπάθειαν τῆς προσελκυσθεως περιγηγητῶν ὑψηλῆς στάθμης πρὸς τὴν 'Ελλάδα.

'Ανεκοινώθη πρὸς ἡμέρων ἡ παραγγελία ἀπὸ τὸν Οίκον «Βασ. Βραντς & Σιο», εἰς τὰ ὄλλανδρικά ναυπηγεία De Merwede ἐνὸς ἔξαιρετικοῦ εἰς ἔξοπλισμὸν καὶ πλεονεκτήματα τουριστικοῦ σκάφους. Κόστος 2,2 ἑκατομμύρια δολ. Τὸ ὄνομά του 'Μόνα Λίζα'. Παράδοσις τὴν 15ην Απριλίου 1964.

Τὰ χαρακτηριστικά του: Μήκος ὄλικὸν 250' 3'' ποδῶν. Πλάτος 35' 7''. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 19,5 μιλ. Θὰ διαθέτῃ 20 καμπίνας πολυτελείας δικλίνους εἰς τὰς πλευράς του σκάφους καὶ ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου κατοστρώματος 'Λίζα'. Επίσης 32 πλευρικάς καμπίνας δικλίνους,

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI No 1
TELEGRAMS : AGEMAR - TRIESTE
TELEPHONES : 23703 - 29784 - 38262
TELEX : INTERNATIONAL : 46059

VENEZIA

ZATTERE No 1392
TELEGRAMS : OPLITIS - VENICE
TELEPHONES : 700660 - 700661
TELEX : INTERNATIONAL : 46059

MONFALCONE

VIALE SAN MARCO No 33
MONFALCONE BEING VERY CLOSE TO TRIESTE,
ALL BUSINESS CONCERNING THAT PORT IS CON-
DUCTED BY OUR TRIESTE HEAD OFFICE. WE RE-
QUEST OUR PRINCIPALS TO ADDRESS ALL COR-
RESPONDENCE CREW MAIL ETC. TO OUR TRIESTE
OFFICE.

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΚΕΔΡΟΥ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

μὲ μίαν τρίτην υπερκειμένην κλίνην κατὰ μῆκος τοῦ καταστρώματος ὑπέρ τὸ κύριον καὶ τέλος ἐξ καμπίνας πολυτελέστατα ἐπιπλωμένας δικλίνους καὶ μίαν υπερκειμένην ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος, πλευρικὰς καὶ αὐτάς. "Ολαι αἱ καμπίναι μὲ ιδιαιτέρας τουσαλέττας καὶ λουτρῶν.

Θὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ πλήρη, καθ' ὅλον τὸ σκάφος, κλιματισμὸν καὶ μὲ πτερύγια εὐστοθείας. Τέσσαρας θὰ διαθέτῃ αἰθούσας ἑστιατορίου, κοσμικῶν συγκεντρώσεων, ἀναψυκτρίου καὶ βιδιοθήκης. Ἐκάστη τούτων ἀνέτως θὰ δέχεται 80 πρόσωπα. Ἐπίσης: Καταστρώματα περιπάτου ἑκάστους 5.500 τετραγ. ποδῶν καὶ δεξαμενὴν κολυμβήσεως 300 ποδῶν. Τὰ τοιχώματα τῶν διαμερισμάτων διὰ τοὺς ἑπιβάτας θὰ εἶναι ἀντιηχητικά. Πλήρες αὐτόματον σύστημα τηλεφώνου καὶ ραδιοφώνου θὰ προσφέρεται εἰς κάθε καμπίναν. Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ ὅλα τὰ νεώτερα ἡλεκτρονικὰ συστήματα ναυσιπλοΐας. Ἐπίπλωσις καὶ διάκοσμος υπερπολυτελείας. "Ελλήνες καὶ ξένοι καλλιτέχναι συνεργάζονται.

Τὸ πρωστήριον σύστημα θὰ σύγκειται ἀπὸ δύο μηχανὰς τύπου Μαίγμπαχ, δυνάμεως 4,500 ιππων. Τὸ σκάφος ναυπηγεῖται ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ Λούδης Ρέτζιστερ. Δοκιμαὶ ἐν προτύπῳ εἰς τὴν ὄλλανδικην δεξαμενὴν δοκιμῶν.

ΠΡΟΣ ΝΕΑΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Συνεχίζουσα τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ὄργανωσιν ἐνὸς κατὰ τὸ δυνατὸν ἔξυπηρετικὸν πιστωτικὸν συστήματος διὸ τὴν Ναυτιλίαν, ἡ Ἑθνικὴ Τράπεζα εἰσήγηθε εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν τὸ μέτρον τῆς προεξοφλήσεως τῶν ναυλοσυμφώνων τῶν ποντοπόρων πλοίων. Δι' αὐτοῦ πραγματοποιεῖται τὸ πρώτων δῆμα πρὸς τὴν ἐπέκτασιν τῶν ισχυουσῶν τραπεζικῶν εὐκολιῶν ἐκ τῆς μεσογειακῆς καὶ εἰς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν, ἐνῷ αἴρονται δυσχέρειαι τινὲς κατὰ τὴν συναλλαγὴν τῶν ἐνταῦθα ἐγκατεστημένων ἑταῖρῶν μὲ τὰ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν πιστωτικὰ ίδρυματα.

Εἰς τὸν πρός την Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν εἰσήγησιν τῆς ἡ Ἑθνικὴ Τράπεζα τονίζει τὴν ιδιάζουσαν σημασίαν, τὴν ὥποιαν ἐνέχει ἡ ἀπαρχὴ ταύτη τῆς δημιουργίας καὶ λειτουργίας εἰς τὴν χώραν μας πιστωτικῆς ἀγορᾶς διὰ τὴν ὑπερπόντιον Ναυτιλίαν», λαμβανομένων ὑπὲρ ὅψιν τῶν ἔξης δεδομένων: "Οτι σημειοῦται κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη καὶ ιδιαιτέρως κατὰ τὸν τοῦ τελευταίους μῆνας, ποια τὶς τάσις μεταφορᾶς τῶν ἔδρων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐξ Ἀμερικῆς εἰς Εὐρώπην καὶ Ἐλλάδα καὶ ὅτι κατὰ τὴν πλειονότητά του ὑπὸ τὰ ἔθνικά χρώματα στόλος, συγκροτεῖται ἀπὸ ποντοπόρους σκάφη. Σχετικῶς εἰς τὴν εἰσήγησιν τῆς Τραπέζης παρατίθενται καὶ οἱ ἔξης ὄριθμοι:

"Ἐκ τῶν 1.198 ἑλληνικῶν πλοίων διακρίνεται τὸς 6.631.854 τόν. (οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας κατὰ μῆνα Φεβρουάριον), τὰ 785 χωρητικότητος 6.503.288 τόν. ἀσχολοῦνται ἀποκλειστικῶς εἰς ὑπερποντίους μεταφορᾶς καὶ τὰ 413 πλοία 128.555 τόν., χωρητικότητος κάτω τῶν 1.000 τόν., ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφορᾶς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν, τὴν Μεσόγειον, τὴν Ἐρυθρὰν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Διὰ τὰ πλοία τῆς κατηγορίας αὐτῆς, σημειούνται ὅτι ἔχει ηδη δημιουργηθῆ ἐν σύστημα πιστωτικῶν καὶ τραπεζικῶν εὐκολιῶν.

"Ιδού καὶ ἡ προεινομένη διαδικασία ὑπὸ τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης διὰ τὴν προεξόφλησιν τῶν ναυλοσυμφώνων τῶν ποντοπόρων πλοίων, τὴν ὥποιαν καὶ θεωρεῖ ὡς τὸ πρώτων δῆμα διὰ τὴν ὄργανωσιν ναυτικῆς πίστεως, ἔξυπηρετούσης τὸν κύριον κλάδον τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηρίοτητος:

1) Αἱ ἐγκατεστημέναι ἐν Ἑλλάδι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δέοντας νὰ χρηματοδοτοῦνται διὰ δραχυπροθέμων χωρηγήσεων προθεσμίας 3 μῆνων, ἔναντι ναυλοσυμφώνων διὰ τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἡ ὑπὸ τὴν πλοιοκτήσιαν τελούντων σκάφη, λάινερς, τράμπτες ἢ δεξαμενόπλοια, διὰ ποσοστὸν μὴ ὑπερβαίνον τὸ 70% τοῦ ἀναγραφομένου ναύλου.

2) Τὰ ναυλοσυμφώνα ταῦτα δέοντας νὰ ἀναφέρωνται εἰς μεταφορᾶς εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας ἄνευ περιορισμοῦ τίνος, σσον ἀφορᾶ τὸν τύπον ἢ τὴν σημαίαν τῶν ἑλληνικῶν, ὀπωδήποτε, συμφέροντας πλοίοι.

3) Αἱ χρηματοδοτήσιες αὐταῖς, ἀναλόγως τοῦ σκοποῦ τὸν ὅποιον πρόκειται νὰ ἔξυπηρετήσουν, διὰ διενεργούνται εἴτε εἰς συνάλλαγμα εἴτε εἰς δραχμάς. Οὕτω, διὰ τῶν δραχμῶν θὰ ἀντιμετωπίζωνται τὰ ἔξοδα τῶν γραφείων τῶν ἐνταῦθα ἑταῖρων, ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων, αἱ εἰσφοραὶ τοῦ Ν.Α.Τ., καθὼς καὶ αἱ δοτάναι διὰ πετρελαιεύσεις, ἐφοδιασμούς, λιμενικὰς καὶ φαρικὰς τέλει, εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἄς τὰ πλοία διερχόμενα τῶν ἑλληνικῶν βάσεων ἀνεφοδιασμοῦ, δύνανται ἄνευ σοβαρῶν παρεκκλίσεων, νὰ προσεγγίζουν εἰς ταύτας. Ἐξ ἄλλου, διὰ τῶν εἰς συνάλλαγμα χρηματοδοτήσεων θὰ ἀντιμετωπίζωνται

τὰ διάφορα ἔξοδα καὶ λοιπαὶ ἀνάγκαι τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

4) Αἱ χορηγήσεις θὰ διενεργούνται διὰ προσαγοράς συναλλάγματος ἔναντι τραβηγτικῶν τριμήνου λήξεως.

5) "Ἡ ἔξοφλησις τῶν χρηματοδοτήσεων εἴτε εἰς δραχμάς εἴτε εἰς συνάλλαγμα θὰ πραγματοποιηται ἀπαραιτήτως δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

6) Εἰς τὰς Ἑμπορικὰς Τραπέζας δέοντας νὰ παραχωρηθῇ ἡ δυνατότης χρησιμοποιήσεως ἀνοικτῶν τρεχουμένων λογοτριασμῶν πρὸς εὐχερεστέραν διασφάλισιν τῶν χορηγήσεων τῶν δι' ἐμπραγμάτων ἀσφαλίσεων.

"Ἡ εἰσήγησις αὐτὴ τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης ἐκκρεμεῖ εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπήν, μὴ ἐγκριθεῖσα εἰστέ, λόγω τῆς παρεμπεδουσίς πολιτικῆς κρίσεως. Πάντως, τὸ μέτρον τῆς προεξοφλήσεως τῶν ναυλοσυμφώνων τῶν ποντοπόρων πλοίων, θὰ ἐφαρμοσθῇ, ὡς ἀνεκοινώθη, συναρτήσει μὲ τὴν ἐπιχειρουμένην ἀπλοποίησιν τῶν ὄρων πιστωτικῆσεων ὁλοκλήρου τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας.

ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ ΣΕΡΒΙΣ:

"Ο προθάλαμος τοῦ ιδιαιτέρου γραφείου τοῦ ναυάρχου κ. Θεοχάρη καὶ αὐτὴ ἡ παρακειμένη αἰθουσα τῶν συμβούλων τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐμφανίζει τελευταῖς, κατὰ τὰς ἀπογευματινὰς ἰδίας ὥρας, κίνησιν ἀσυνήθη ἀπόμων, ἀσχέτων πρὸς τοὺς λόγω ἐπαγγελματικῶν ἀσχολιῶν ἐπισκεπτοποέντων τὸ Ὑπουργείον. Τὰ πρόσωπα αὐτά — κατὰ τὸ πλεῖστον περὶ τὸν λιμένα κινούμενα — τὸ πρῶτον ὄφοτον ὁ κ. Θεοχάρης ἀνέλαβε τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν, συχνάζουν εἰς τὸ Ὑπουργείον, ὅπα μάλιστα εἰς τὸ κοινὸν ἀπαγορεύεται ἡ εἰσόδος.

Λέγεται, διό τοῦ κ. ναύαρχος ἐννιερεύονται διὰ τῶν προσώπων αὐτῶν ἐπὶ τῆς κινησίας τοῦ λιμένος, τῶν τεκταινομένων εἰς αὐτόν, ἐπὶ τῆς δράσεως τῶν λιμενοφυλάκων κλπ. Απολαμβάνουν, ὡς φαίνεται, τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ κ. Θεοχάρη. Τὰ ἐγνάρισεν ὅπα τὸν Λιμενάρχης Πειραιῶν.

Μεταδίδομεν τὰς εἰκασίας τῶν ἐγγύτερον παρακολουθούντων τὴν κίνησιν αὐτῆν. Πιθανὸν νὰ ὑπερβάλονται. Γεγονός πάντως είναι, διό τοῦ Πειραιῶτης ναύαρχος διηγύρων πολὺ τὸν κύκλον τῶν ἐπισκεπτοποέντων τὸ Ὑπουργείον. Είναι δημοφιλής. Δὲν ἀποκλείεται νὰ τρέφῃ καὶ τὴν εὐγενὴ φιλοδοξίαν, μετὰ τὴν ἀποστρατείαν του νὰ ἀναμιχθῇ καὶ εἰς τὰ κοινά.

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΩΒΑΡΟΤΗΣ

Είναι ζωηρὰ, μᾶς πληροφοροῦν, ἡ δραστηριότης τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, εἰς κοινωνικὰς ἐκδηλώσεις, κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας, ἐντυπωσιακὴ ἡ ἔφεσις διὰ τὴν προβολὴν του εἰς τοὺς λόμας τῆς ἐπιβαλλομένης σοβαρότητος. Δὲν ἀπεστέλλοντο, ἐπὶ παραδείγματι, δῶρα καὶ εἰς τὰς ἐορταζούσας τῶν Ὑπουργῶν, οὔτε ἀπησχολούντο καὶ αὐταὶ οἱ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου, διὰ τὴν ἀνεύρεσιν τῶν καταλήλων ἀναμνηστικῶν διὰ τὴν ὄνομαστικὴν ἐορτὴν τοῦ Διαδόχου, καὶ τοῦ Πρωθυπουργοῦ. Εἰς περιωπὴν διετηρεῖτο ὁ τόσον, ἀλλωστε, τετριμένος οὐτοῦ θεσμός.

"Ἀγνωστον ὅμως διὰ ποιον λόγον, τὴν συνετὴν αὐτὴν ἐπιφυλακτικήτητα, ἀντικατέστησε τὸν τελευταῖον μῆνας, ὡς προσκεφρέθη, ἡ ἀκατάστασις... γενιαδομένων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἥτις καὶ ἔχηνετος τὸ ὑπάρχον εἰδικὸν κεφάλαιον κοινωνικῶν ἐκδηλώσεων καὶ ἐπιβαρύνει καθ' ἔκαστον μῆνα τὴν μισθοδοσίαν τῶν ὄχιων ματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν μὲ αὐθαιρέτους, πλὴν ὅμως ὑπολογισμούς, κρατήσεις. Δι' ἡμέρησιας διασταγῆς τοῦ κ. ναύαρχου δρίζονται αὐταὶ, χωρὶς ἔστω καὶ τυπικῶς, νὰ ἐρωτῶνται οἱ εἰσφέροντες.

Καὶ διατυπώνται ἡ ἀπορία: Διατὶ αὐτὴ ἡ ἐπίμονος τάσις διὰ μίαν δαπανηράν, ἀλλὰ καὶ ἀμφισθητησίου σοβαρότητος προβολήν; Διὰ τὴν ἔξυψωσιν μῆτρας, ὡς ὑποστηρίζεται, τοῦ γοήτρου τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος; Καὶ ἔχει, πράγματι, ἀνάγκη τῆς τοισύτης χθαμαλής τακτικῆς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος διὰ νὰ προκαλέσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ιθυνόντων; Δὲν θὰ ἡσαν ἀρκεταί, παρ' ὅλων ὅμως ἀναγνωριζόμεναι, αἱ πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν ὑπηρεσίαι του, ἵνα ἀποκτήσῃ τὰς περγαμηῆς

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor : Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Eleftheriou

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

NIGHT: 412905

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

της παγκοίνου υποστηρίξεως, χωρὶς τὰ δώρα, τὰς υποκλίσεις καὶ τὰς γνωστάς συμβοτικότητας;

ΝΑ ΙΔΡΥΘΗ ΤΟ TAXYTERON

'Απὸ πάσης πλευρᾶς ἐμελετήθη τὸ θέμα τῆς ιδρύσεως Δημοσίας Σχολῆς Θαλαμητόλων. Τρεῖς ἐν ὅλῳ ἐκθέσεις διὰ τὴν μορφὴν τῆς ὄργανωσεως καὶ τὸν τρόπον τῆς λειτουργίας της κατηρτίσθησαν ὑπρεσιακὲς καὶ ἔτεροι ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς λειτουργούσης Σχολῆς Μετεκπαιδεύσεως Θαλαμητόλων. Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἐπιδάλλεται νὰ καταλήξῃ εἰς δριστικὰ συμπεράσματα, τὰ δόποια ἐγκρινόμενα ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως, νὰ ἀποτελέσουν τὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀμεσον ἰδρυσιν τοῦ νέου αὐτοῦ ἐκπαιδευτικοῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν φυτωρίου. Οὕτω ἡ σχετικὴ προεργασία θὰ ήδυνατο νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος θέρους, ὥστε ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ σχολικοῦ ἑτοῦς νὰ ἀρχίσῃ ἡ συστηματικὴ πλέον ἐκπαίδευσις ὑπὲρθύνη τοῦ 'Υπουργείου, τῶν νέων θαλαμητόλων.

Περιθώρια διὰ νέας συζητήσεις καὶ κατὰ συνέπειαν καθυστερήσεις δὲν υφίστανται. 'Η ἀλματώδης ἀνάπτυξις τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ εἰς τὴν χώραν μας, ἡ ὁργάνωσις στόλου πλοίων κρουαζιερών, ἡ βελτίωσις ἀπὸ ἑτοῦς εἰς ἑτοῖς τῆς ποιότητος τῶν ἐπισκεπτομένων τὴν χώραν μας ξένοις καὶ ἡ ἐπιχειρουμένη γενικὴ δινοδος τῆς στάθμης τῶν συγκοινωνιῶν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, καθιστούν πλέον ἡ ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην τοῦ κατηρτισμένου καὶ μὲ ἐπαρκῆ πείραν θαλαμητόλων. Αἱ ἀθρόαι πάντως ναυτολογήσεις ἐκ τοῦ προσωπικοῦ τῶν ξενοδοχείων καὶ τῶν ζαχαροπλαστείων τῆς ξηρᾶς, δὲν δύνανται ἐπὶ πολὺ εἰσέτι νὰ συνεχισθοῦν, χωρὶς σοδαράς διὰ τὸν ἐπιβατηγόν μας στόλον συνεπείας.

'Ανεφύσαν, δεσμίως, δασικαὶ διαφωνίαι, ὡς πρὸς τὴν μορφὴν καὶ τὸ χαρακτήρα τῆς σχολῆς, αἱ ὄποιαι καὶ ἐπεδράμον τὴν ιδρύσιν τῆς. Δύνανται δῆμος τώρα αὐταὶ νὰ παραμειοσθοῦν, ὅπερ εἰς τὰς ὑποβληθεῖσας ἐκθέσεις ἀναλύονται λεπτομερῶς τὰ προτερήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα ἔκαστης τῆς οἰκονομίας. Οὕτω εἰς τὴν ἐκθεσιν τοῦ πλοιάρχου - λιμενικοῦ κ. Εστιλειάδη, προτείνεται καὶ ἀναπτύσσεται ἡ σκοπιμότης τῆς ιδρύσεως Σχολῆς Θαλαμητόλων ἐπὶ ἀργούντος ἐπιβατηγοῦ σκάφους, ὅπου οἱ μαθηταὶ θὰ διδάσκωνται καὶ θὰ ἐνδιαιτῶνται, ἐν συνδυασμῷ μὲ δεύτερον κυκλῶν πρακτικῆς ἀσκήσεως ἐπὶ τῶν ἐν κινήσει πλοιών. 'Ανεδαφικὴ ἡ πρότασις. Εἰς τὴν ἐκθεσιν ἔξι ἀλλού τοῦ Διευθυντοῦ 'Ἐργασίας καὶ 'Εκπαίδευσεως κ. Δρακοπούλου, προκρίνεται ἡ ἐγκατάστασις τῆς νέας σχολῆς εἰς τὸν 'Ασπρόποργον καὶ ἡ ἐνσωμάτωσίς της εἰς τὸ λειτουργοῦν ἐκεῖ μέγα ἐκπαιδευτικὸν συγκρότημα. 'Επιφύλαξις δύσος ἀφορᾷ τὴν παρουσίαν τῶν μαθητῶν θαλαμητόλων καὶ ἀξιωματικῶν. Εἰς τὴν τρίτην ἐκθεσιν, τοῦ Συμβουλίου τῆς Σχολῆς Μετεκπαιδεύσεως Θαλαμητόλων, αἱ ἀπόψεις τῆς ὄποιας φαίνεται διτὶ συμπίπτουν καὶ μὲ τὴν τετάρτην μελέτην, τὴν ὄποιαν κατήτισεν ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. Ξ. 'Αντωνιάδης. Είναι αἱ περισσότερον προσγειωμέναι. Προτείνεται ἡ ἐγκατάστασις τῆς

σχολῆς εἰς ἀνεξάρτητον οἰκημα, ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ κεντρικοῦ Πειραιῶς καὶ ἡ φοίτησις εἰς αὐτὴν μαθητῶν ἔξωτερικῶν, ἐπὶ ἐπλήρων (12μηνον) ἐκπαιδευτικὸν ἔτος. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἐκθεσις Δρακοπούλου ὑποστηρίζει τὴν ἀνάγκην τῆς φοίτησεως ὡς ἔσωτερικῶν τῶν μαθητῶν καὶ τῆς πρακτικῆς των ἀσκήσεως εἰς τὸ ἐστιατόριον καὶ τὸ μαγειρεῖον τῶν Σχολῶν τοῦ 'Ασπροπόρου.

Διὰ τὴν δριστικήν, πάντων, ἐπιλογὴν μιᾶς ἐκ τῶν τριῶν αὐτῶν λύσεων, ὁ παράγων τοῦ χρόνου θὰ πρέπει νὰ διαδραματίσῃ, πιστεύομεν, τὸν ἀποφασιστικώτερον ρόλον. Διότι, ὡς προσανέφερθη, διτὶ προέχει αὐτὴν τὴν στιγμὴν εἰναι νὰ λειτουργήσῃ ἀμέσως ἡ νέα δημοσία σχολὴ, γεγονός τὸ ὅποιον ἐπιτρέπει μόνον ἡ ὁργάνωσί της, ὡς ἡμερησίας, μὲ ἔξωτερικούς μαθητὰς καὶ ἡ ἐγκατάστασις της εἰς ἀνεξάρτητον, ἐνοικιαζόμενον, κτίριον εἰς τὸν κεντρικὸν Πειραιά. 'Εκ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ κανονισμοῦ, διτὶς θὰ προκριθῆ, τῆς ἐπιλεγομένης ὑπὸ τῶν μαθημάτων, τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ καὶ τῆς προσεκτικῆς ἐπιλογῆς τῶν πρώτων μαθητῶν, θὰ ἔχαρτηθῇ, κατὰ κύριον λόγον, ἡ ἐπιτυχία τῆς σχολῆς, δῆμον εἰς τὴν θεωρητικὴν κατάρτισιν τῶν νέων θαλαμητόλων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν κατὰ πολὺ δυσκολότερον τομέα τῆς διαμορφώσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς προσωπικότητός των, τῆς ἀσκήσεως των δηλαδὴ εἰς τὴν λελογισμένην πειθαρχίαν, τὴν προσηγορίαν, τὴν προθυμίαν, τὴν καθαριότητα. Πιστεύεται, διτὶ αἱ βασικαὶ αὐταὶ ἀρεταὶ διὰ τὸ ξενοδοχειακὸν προσωπικὸν τῶν πλοίων, δύνανται νὰ καλλιεργηθοῦν καὶ νὰ ἀναπτυχθοῦν, χωρὶς νὰ παρίσταται ἀνάγκη νὰ αὔξηθῃ ὁ κύκλος τῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ νὰ συνταυτισθῇ ἡ σχολὴ μετὰ τῶν εἰς τὸν 'Ασπρόποργον λειτουργουσῶν πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ ἀσυρματιστῶν.

Προκρίνον, πάντως, τὸ 'Υπουργεῖον, τὴν πλέον ἐνδεδειγμένην ἐπὶ τοῦ προκειμένου λύσιν, ἀς προχωρήσῃ τὸ ταχύτερον, ἐντὸς τοῦ θέρους, εἰς τὴν ὁργάνωσιν τῆς πρώτης Δημοσίας Σχολῆς Θαλαμητόλων. Τοῦ χρόνου ἵσως θὰ κρειασθῇ νὰ λειτουργήσῃ καὶ δευτέρα σχολὴ.

ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Υπὸ τῆς ἀρμόδιας διευθύνσεως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, κατηρτίσθη Βασιλικὸν Διατάγμα, διὰ τὸν ὄποιον προβλέπεται ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως τῶν μικρῶν σκαφῶν, τῶν ιστιοφόρων, τῶν πετρελαιοκινήτων καὶ τῶν μότορσπιτ. Περιορίζεται δι' αὐτοῦ ἡ ἀριθμητικὴ δύναμις τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ὡς ἄνω κατηγοριῶν, κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας των, τὰς διατάξεις, ὡς ἐσχάτως διεμορφώθησαν, περὶ δικαιοδοσίας τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος καὶ τοὺς κανόνας ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας, τοὺς προβλεπομένους ὑπὸ τῶν οἰκείων διεθνῶν συμβάσεων.

'Η τοιάτη ἀναμόρφωσις τῆς συνθέσεως τῶν μικρῶν πλοίων, ἐνισχύουσσα ἀποτελεσματικῶς τὴν ισχήν, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἐπιχείρησιν τῆς ἀγχιπλούσης ναυτιλίας, δύνανται νὰ παρέξῃ καὶ τὰ πρώτα δεδομένα — τὸ σπουδαιότερον ἵσως — δάσει τῶν οἰκείων διεθνῶν συμβάσεων.

PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

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

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

ή δαμιαία άναμορφωσις, και τής συνθέσεως τών έπιβατηγών και τών ποντοπόρων φορτηγών πλοιών. Θά αποτελέσῃ ένδεχομένως, έαν τὸ 'Υπουργείον ἔχῃ τὴν καλήθ θέλησιν, τὴν πρώτην φάσιν μιᾶς προσπαθείας, τῆς ὅποιας ἡ ἐπιτυχία θὰ ξέσει νὰ ἐπαληθεύεται κατὰ στάδια εἰς τὴν πράξιν. "Ηδη καὶ ἐφ' ὅσον ἐγκριθῇ τελικῶς τὸ καταρτισθὲν Διάταγμα, θὰ καταδειχθῇ κατὰ πόσον τὸ μειωμένον ἀριθμητικὸν πλήρωμα, διευκολύνει τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν μικρῶν πλοίων, ἐλαττώνει τὸ κόστος τῆς κινήσεώς των καὶ ἀποδεσμεύει ικανούς εἰς ἀριθμὸν καὶ πείραν ναυτικούς διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν υφισταμένων κενῶν εἰς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν.

Γάντος, εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ καταρτισθέντος Διατάγματος, τὸ ὅποιον σὺν τοῖς ἄλλοις ἐνοποιεῖ τὴν σύνθεσιν τῶν μότορσπιτς καὶ τῶν πετρελαιοκινήτων, ἐκτίθενται ὡς ἀκολούθως οἱ λόγοι διὰ τοὺς δηποιούς θεωρεῖται ἐπιβεβλημένη ἡ μείωσις τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων τῶν κατηγοριῶν αὐτῶν:

«Ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ισχύοντων σήμερον δύο διαταγμάτων, προέκυψεν ὅτι ἡ ὑπὸ αὐτῶν προβλεπομένη σύνθεσις τοῦ πληρώματος εἶναι ἀριθμητικῶς ὑπερτέρα τῆς ἀπαιτούμενης διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον κίνησιν τῶν πλοίων τούτων, ὡς καὶ λίαν ἐπαρχθῆ διὰ τὴν οἰκονομικὴν τῶν ἐκμετάλλευσιν. Ἐπίσης διεπιστώθη, ὅτι ἐδημοιουργήθη πρόδηλημα ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων τῶν κατηγοριῶν αὐτῶν, συνεπείᾳ τῆς ἐπιδεικνυούμενῆς ἀπροθυμίας ἀπὸ μέρους τῶν κεκτημένων τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα ναυτικῶν, ὥπερ ἐργασθοῦν, ίδια ἐπὶ τῶν πετρελαιοκινήτων καὶ Ιστιοφόρων, δεδομένου ὅτι ἔξευρίσκουν ἐργασίαν ἐπὶ πλοίων μεγαλυτέρων χωρητικότητος. Ὡς ἔκ τούτου δὲν κατέστη δυνατή μέχρι σήμερον ἡ ἀπόλυτος τήρησις τῶν διατάξεων περὶ ὄργανικων σύνθεσεως τῶν Ιστιοφόρων, τῶν πετρελαιοκινήτων καὶ τῶν μότορσπιτς.»

Ίδον καὶ ἡ ὑπὸ τοῦ Διατάγματος καθοριζομένη κατὰ χωρητικότητα σύνθεσης πληρώματος, τῶν πλοίων τῆς ἀγχιπλοούσης ναυτιλίας μέχρι 500 κόρων :

α) Προσωπικὸν καταστρόματος : 'Απὸ 5 - 15 κόρων καὶ ἀπὸ 15 - 25 πλήρωμα 2, ἀπὸ 25 - 75 κ. πλήρωμα 3, ἀπὸ 75 - 150 κ. 4, ἀπὸ 150 - 250 κ. 5, ἀπὸ 250 - 350 κ. 6 καὶ ἀπὸ 350 - 500 κόρων πλήρωμα 7.

Ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 5 κόρων, καθορίζεται ὑπὸ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, προκειμένου δὲ περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ὡς καὶ Ιστιοφόρων ἀνεῦ μηχανῶν, προστίθεται εἰς τὴν ἀνωτέρω σύνθεσιν ἀνὰ εἰς ναυτικὸς εἰς ἔκστην κατηγορίαν (χωρητικότητος).

Κυρερήται, ἀναφέρει ἐπίσης τὸ Διάταγμα, προβλέπονται δι' ἀπαντά τὰ σκάφη ἀπὸ 5 - 250 κόρων καὶ πλοιάρχοι διὰ τὰ σκάφη ἀπὸ 250 - 500 κόρων.

Ὦσαύτως, ναύκληροι προβλέπονται διὰ τὰ σκάφη ἄνω τῶν 150 κόρων, εἰς τὰ ὅποια οἱ ὑπηρετοῦντες ναῦται ἀνέρχονται μέχρι τεσσάρων, πλέον τοῦ ἐνὸς ναυτόπαδος.

β) Προσωπικὸν μηχανῆς : Σκάφη μὲν μηχανὴν μέχρι 50 ἵππων, πλήρωμα 1, ἀπὸ 51 - 150 ἵπ. ἐπίσης 1, ἀπὸ 151 - 300 ἵπ. 2, ἀπὸ 301 - 500 ἵπ. 3, ἀπὸ 501 - 600 ἵπ. 4 καὶ ἀπὸ 601 - 900 ἵπ. 5.

Διὰ τὰ πλοῖα μὲν δύο μηχανῶν :

'Απὸ 51 - 150 ἵππους 2, ἀπὸ 151 - 300 ἵπ. 3, ἀπὸ 301 - 500 ἵπ. 4 καὶ ἀπὸ 501 - 600 ἵπ. 5.

Βάσει τῆς ἀνωτέρω συνθέσεως προβλέπεται θέσις μηχανικοῦ β' τάξεως εἰς τὰ σκάφη μὲν μηχανὴν 601 - 900 ἵπ. καὶ εἰς τὰ σκάφη μὲ δύο μηχανῶν 301 - 600 ἵππων. Θέσις μηχανικοῦ γ' τάξεως προβλέπεται

διὰ τὰ σκάφη μὲ μίαν μηχανὴν ἀπὸ 301 - 900 ἵπ. καὶ μὲ δύο μηχανῶν ἀπὸ 151 - 600 ἵπ.

Ἡ ἀνωτέρω σύνθεσης προσωπικοῦ καταστρώματος καὶ μηχανῆς θὰ ισχύῃ καὶ διὰ τὰ ἀλιευτικὰ σκάφη ἀντιστοίχου χωρητικότητος καὶ ἴπποδυνάμεως.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΩΝ ΣΥΖΥΓΩΝ

Ἐπικρατεῖ ἡ συνήθεια, ὅπως ἐπιτρέπεται εἰς τὰς συζύγους τῶν πρώτων ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων νὰ συνοδεύουν αὐτοὺς εἰς τὰ ταξίδια τῶν.

Τὸ προνόμιον αὐτὸν συνεπάγεται δυσχερείας, τὴν σπουδαιοτέραν τῶν ὅποιων δημιουργεῖ ἡ περίπτωσις ἀσθενείας ἢ ἀτυχήματος τῆς συνοδευούσης τὸν ἀξιωματικὸν συζύγου, ὅποτε ὁ πλοιοκτήτης ἀναλαμβάνει συχνάκις διαρυτάσσει εὐθύνας, ἔξερχομένας τοῦ συνήθους κύκλου προστασίας, τὰς ὅποιας προβλέπουν τὰ Κλάμπη Προστασίας καὶ Ἀποζημίωσεως.

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς δυσχερείας ταῦτης, διὸν ἀφορὰ τοὺς Βρετανούς, τοὺλάχιστον, πλοιοκτήτας, ἡ Ἀσφαλιστικὴ Ἐταιρία Ναυστόλοις καὶ Γενικὴ ἐπενόησεν ἰδιαίτερον τύπον ἀσφαλίσεως, γνωστὸν ὑπὸ τὸ δόναυς «Ἀσφαλιστήριον Ἀποζημίωσεως ποντοπόρων γυναικῶν - συζύγων». Παρέχει τοῦτο εἰς τὸν Βρετανούν ἀξιωματικὸν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὴν κατάλληλην προστασίαν πρὸς κάλυψιν τυχούσης ἀποζημίωσεως. Τὸ ἀσφαλιστήριον ἐπιδιδεται εἰς τὸν πλοιοκτήτην καὶ ἀποτελεῖ ὅρον χορηγήσεως τῆς ἀδείας ταξίδιου τῆς συζύγου.

Παρόμοια προβλήματα, εἰς διὰ ταξίδια τῶν συζύγων, ἀνακύπτουν καὶ παρ' ἡμῖν. Τελευταίως τὸ 'Υπουργείον ἀπηγόρευσε τὴν ἐπιβίσαστον σύνθεσην ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων. Δὲν εἶναι, πράγματι, εὔκολον νὰ ἐπιτευχθῇ ἀσφάλισις, ητὶς νὰ παρέχῃ πλήρη προστασίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. Αἱ κυριώτεραι, δῶμας, Βρετανικαὶ ἐταιρίαι προστασίας καὶ Ἀποζημίωσεως ἐπληροφόρησαν τελευταίως τὰ μέλη των, ὅτι μερικοὶ κίνδυνοι, οἱ ὅποιοι σχετίζονται μὲ τὰς συνοδευούσας τοὺς συζύγους ἀξιωματικούς, θὰ καλύπτωνται ἡδη ἀνευ προσθέτου ἐπιθαρύνσεως αὐτῶν, πλὴν δῶμας θὰ ὑπόκεινται εἰς σύντομον ἔγγραφον, τὸ διόποιον θὰ ὑπογράφεται παρὰ τῆς συζύγου τοῦ ἀξιωματικοῦ.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Ἐπεσκέφθημεν τὴν σχολὴν τῆς Σύρου. Πολλοὶ ἀκόμη αἱ ἐλλείφεις ἀξίες δῶμας θερμῶν συγχαρητηρίων ἡ διοίκησίς της, ὁ πλωτάρχης κ. Φουστέρης. Καταφανῆς ἡ στοργὴ μὲ τὴν ὅποιαν ὁ καλὸς αὐτὸς ἀξιωματικὸς περιβάλλει τὴν νεοσύντατον σχολὴν, ἵνα τὸ ἔργον αὐτῆς καταστῇ ἀποδοτικότερον.

Ἐκεῖ εἰς τὸ ἡρεμον, τὸ ὑποβλητικότατον περιβάλλον τοῦ δευτέρου ναυτικοῦ μας κέντρου, τὰ πάντα συμβάλλουν εἰς τὴν καλὴν διαπισταγήν τῶν μαθητῶν. Καὶ ἔξι σῶν ἀντελήθημεν τίποτε δὲν παραπλείται, ἵνα οἱ δόκιμοι ἀποκτήσουν τὰς βασικὰς ἐκείνας γνώσεις, θεωρητικὰς καὶ πρακτικὰς, αἵτινες θὰ τοῖς ἐπιτρέψουν τὴν ἐπιτυχίην σταδιοδρόμιον εἰς τὴν γέφυραν τῶν πλοίων, ὅταν, σὺν τῷ χρόνῳ, καὶ τὴν περίπολην ἀποκτήσουν.

Τὸ ἔργον τῆς καταφοίσεως ἱκανῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν δὲν εἶναι εὔχερές. Ἐπιβεβλημένη ἡ αὐτόητης κατὰ τὴν ἐπιλογὴν τῶν εἰσακτέων εἰς τὰς Σχολάς, καθῆκον ἀπαράβατον τῶν διοικούντων καὶ τῶν διδασκάλων ἡ ἀποβολὴ τῶν ἀνεπιδέκτων μαθήσεως.

Ο κ. Φουστέρης πιστεύει εἰς τὴν ὀρχήν αὐτὴν τῆς ἐπιλογῆς καὶ τῆς αὐτόητητος εἰς τὰς ἐξετάσεις. Δι' ὅλας τὰς δημοσίας Σχολάς, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὰς ἐξετάσεις διὰ τὰ προαγωγικά διπλώματα ἡ ἐπιλογὴ τῶν ἱκανωτέρων πρέπει τοῦ λοιποῦ νὰ πρυτανεύσῃ. Είναι πλέον καιρός.

N. J. GOULANDRIS LTD.

27, LEADENHALL STREET
BALTIMORE HOUSE

LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ",

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

1985 ΣΚΑΦΗ, 13.803.298 Τ. ΓΚΡΟΣ

Περισσότεραι ύπηρξαν αι άγοραί μεταχειρισμένων πλοίων έκ της άλλοδαπής κατά τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ έτους, μειωμέναι πως αι καθελκύσεις, ηγήμεναι κατά τι αι διοιδύσεις παρθηκών μονάδων και ολιγώτεραι αι πωλήσεις σκαφών εις ξένους άγοραστας πρός περαιτέρω έκμετάλλευσιν, έν συγκρίσει πρός τὰς ἀντιστοίχους μεταβολὰς τοῦ πρώτου τριμήνου. Χαλαρός ἐπερκάτεσ και ὁ ρυθμός τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ, ένω και τάσεις ἔξεδηλώθησαν μεταφοράς σκαφών ἀπό τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον εἰς τὰς «σημαίας εὐκολίας». Αὐτὴν τὴν εἰκόνα παρουσιάζουν, συνοπτικῶς, τὰ περαγμένα τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τοῦ δούλου ή ἔκδηλος δραστηριότης ἔκσλυψε μεταβολὰς ἐπὶ 90 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 644.854 τὸν. γκρός, ἔναντι 79 σκαφῶν, 568.671 τ. γκρός, τοῦ πρώτου τριμήνου.

Ἐτέρας χαρακτηριστική παρατήρησις ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐκ νέου στροφὴν πρός τὰς «σημαίας εὐκολίας». Η λιθεριανὴ σημαία ὑπεσκέλισε τὴν Κυανόλευκον ἐλθούσα ἀπό κεφαλῆς εἰς τὴν προσθήκην χωρητικότητος, ἐνώ ή Ἑλληνικὴ σημαία κατέλιθε τὴν δευτέραν θέσιν. Η στροφὴ αὕτη δὲν ἔνετοπίσθη μόνον εἰς τὰς ἄγορας ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένου τοννά, ὅλλ' ἐπεξετάθη και εἰς τὰς καθελκύσεις. Πλοῖα, ἀρχικῶν προοριζόμενα διά τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, καθειλκύσθησαν ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Η δυσμῆνης αὕτη πλευρὰ ἥλθεν ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἔκδηλωσίσης ἀντιθέσεως τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ὑπερεσιῶν πρὸς ὡρισμένα ἐφοπλιστικά αἰτήματα καί, κυρίως, εἰς τὰς ἀπαραδέκτους ἀστυνομικὰς παρεμβάσεις τῶν λιμενικῶν ὀργάνων εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῶν πλοίων.

Ἄπὸ τὰς προαναφερθείσας μεταβολὰς προέκυψε μία καθαρὰ προσθήκη ἀπό 30 σκάφη και 166.963 τ. γκρός, ήτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Μαρτίου χωρητικότητα μᾶς δίδει σημειώνην δύναμιν τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς 6 σημαίας, ἀπὸ 1985 σκάφη, 13.803.298 τὸν. γκρός.

Ἀναλυτικῶς, αι μεταβολαὶ τοῦ δευτέρου τριμήνου ἀνεφέροντο εἰς 8 καθελκύσεις, 127.950 τὸν. γκρός (ἔναντι 157.900 τὸν. τοῦ α' τριμήνου), αι ἄγοραὶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰς 47 σκάφη, 247.318 τ. γκρός (ἔναντι 39 πλοίων, 186.768 τ. γκρός τοῦ α' τριμήνου), αι πωλήσεις εἰς ξένους εἰς 8 σκάφη, 79.936 τ. γκρός (ἔναντι 18 πλοίων, 139.029 τ. γκρός τοῦ α' τριμήνου) και αι διαλύσεις εἰς 13 σκάφη, 91.193 τ. γκρός (ἔναντι 11 πλοίων, 71.425 τ. γκρός, τοῦ α' τριμήνου). Αι μεταφοραὶ εἰς τὴν Κυανόλευκον περιέλαθον 5 μόνον φορτηγά, 22.675 τὸν. γκρός, τὸ δὲ νέον στοιχεῖον, ὅπερ δὲν εἶχε σημειωθῆ κατὰ τὸ προηγούμενον τρίμηνον, ήτο ή ὑποστολὴ τῆς Κυανόλευκου, ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν «σημαίων εὐκολίας», ἀπὸ 9 σκάφη (5 φορτηγά και 4 τάνκερς), συνολικῆς χωρητικότητος 75.782 τ. γκρός. Ο ἀναλυτικὸς πίναξ τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἔχει ως ἔξης:

Μεταβολαὶ	Φορτηγά		Τάνκερς	
	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός
Καθελκύσεις	8	127.950	—	—
Μεταφοραὶ εἰς Κυανόλευκον	5	22.675	—	—
Μεταφορ. ἀπὸ Κυανόλευκον εἰς σημαίας εὐκολίας ..	5	28.947	4	46.835
Άγοραὶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς	37	146.322	10	100.996
Πωλήσεις εἰς ξένους	4	28.842	4	51.094
Διαλύσεις	12	76.584	1	14.609
Σύνολον	71	431.320	19	213.534

Αι ἀνωτέρω ἀγοραὶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀναφέρονται εἰς παραληφθέντα ἡδη 37 φορτηγά και 10 δεξαμενόπλοια. Πέραν αὐτῶν δόμως ἔχουν ἀναγελθῆ και ἔπειραι ἀγοραὶ 9 φορτηγῶν, 52.689 τ. γκρός, ἄτινα και τελούν εἰσέτι ὑπὸ παραλαβῆν.

Κατὰ τὸ αὐτὸν ὑπὸ ἀνασκόπησιν χρονικὸν διάστημα αι ἀπώλειαι ἐκ

παντοίων θαλασσίων ἀτυχημάτων περιέλαθον 11 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 41.320 τόν. γκρός, ήτοι τὸ ἀποτελθώθεν εἰς Σκαραμαγκάν ύπερωρακέανιον «Βρετανῆ» 16.644 τόν. γκρός και 10 φορτηγά, 24.676 τόν. γκρός, ήτοι 5 Ἑλληνικά, 6.236 τόννων, 2 λιθεριανά, 14.391 τόννων και 3 λιθανικά, 4.049 τόν. γκρός.

Ως πρὸς τὴν διακύμανσιν τοῦ τονώντος κατὰ σημαίας, ή Κυανόλευκος ἀπώλεσε τὴν ἀπό τινων τριμήνων πρωτοπορείαν της, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς λιθεριανῆς σημαίας, ήτις — μετὰ μίαν δραχμοχρόνιον περιστολή — ἐτέθη και πάλιν ἐπὶ κεφαλῆς εἰς τὰς καθαράς ἀνά τριμήνων προσθήκας. Οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ, ἐν συγκρίσει και μὲ τὸ πρώτον τριμήνων τρέχ. ἔτους, ἔχουν ως ἔξης:

Σημαία	Α' 3μηνον		Β' 3μηνον	
	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός
Ἑλληνική	+ 19	+ 225.286	+ 29	+ 87.871
Λιθεριανή	— 3	+ 57.293	+ 10	+ 120.486
Παναμαϊκή	— 1	+ 19.268	— 1	— 15.380
Λιθανική	—	+ 9.939	— 8	— 26.014
	+ 15	+ 311.786	+ 30	+ 166.963

Η πλοιοκτησία μας ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς Όνδούρας και τῆς Κοσταρίκας, δῆλως ἀσήμαντος, σύδεινενενέφανησεν διάσιδογον μεταβολήν.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Η μέχρι τοῦδε προτίμησης τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας διὰ τὰ νεότευκτα σκάφη, διετάραχθη ἀπὸ τοῦ πρώτου ἡδη τριμήνου, κατόπιν τῆς γνωστῆς κρατικῆς ἀποπειρας τροποποίησεως τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων. Καὶ νοι μὲν ἡ ἀπότειρης ἐκείνης, ἡ ἐξ αὐτῆς δόμως παραχθεῖσα ἐντύπωσις ἐκαλείρηγησε κλῆμα ἐπιφυλακτικότητος μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ διατηρηθῇ και κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον ἡ τάσις ἀπομακρύνσεως σκαφῶν ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Οπωσδήποτε, αι σημειωθεῖσαι μεταβολαὶ συνοψιζονται ως ἔξης:

Ἐγγραφαὶ	49	τ. γκρός	247.106
Διαγραφαὶ	20	»	159.235

Διαφορά

+ 29 » + 87.871

Κατὰ κατηγορίας πλοίων αι μεταβολαὶ αύται κατενέμοντο ως ἔξης:

ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΝΤΑ

Φορτηγὰ μεταπολ., ναυπηγήσεως	9	τ. γκρός	60.858
Φορτηγά πολεμικῆς ναυπηγήσεως	13	»	59.340
Φορτηγά προτόλεμ., ναυπηγήσεως	11	»	37.208
Δεξαμεν. μεταπολ., ναυπηγήσεως	5	»	51.571
Δεξαμεν. πολεμικῆς ναυπηγήσεως	3	»	26.797
Ἐπιβατηγά	2	»	9.258
Διάφορα	6	»	2.074
Σύνολον	49	»	247.106

ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγά πολεμικῆς ναυπηγήσεως	8	τ. γκρός	53.701
Φορτηγά προτόλεμ., ναυπηγήσεως	4	»	9.189
Δεξαμεν. μεταπολ., ναυπηγήσεως	4	»	54.134
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	2	»	25.157
Ὑπερωρακάνια	1	»	16.644
Διάφορα	1	»	410
Σύνολον	20	»	159.235

TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

Cables : CARRASBRO

For all ports of: PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

Ο όνυμαστικός κατάλογος των άνωτέρω έγγραφών και διαγραφών, καθώς και ή αίτια τής σημειωθείσης μεταβολής, δείκνυνται άπό τὸν κατώτερω πίνακα:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
"Άγιος Θεράπων	5.617	άγορασθὲν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
'Αλέξανδρος Ζ.	2.103	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
'Αλεξία	994	άγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
'Αραδία	2.062	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Γιάννης	10.950	καθελκυσθὲν εἰς Σάντερλαντ
Ειρήνη	1.958	άγορασθὲν ἐξ Ολλανδίας
Κίκη Λεωνίδας	17.500	καθελκυσθὲν εἰς Τουλώνα
Κίκη Νέστωρ	17.500	ύπὸ ναυπήγησιν εἰς Γαλλίαν
Νικ. Κ. Χατζηκυριάκος	2.174	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Σκάφη 9	60.858	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
'Αλίς	7.189	άγορασθὲν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Γιάννης	1.772	ύποστείλαν τὴν λιβανικήν
Γκάνετ	7.164	ύποστείλαν τὴν λιβεριανήν
'Εθερεστ	7.031	ύποστείλαν τὴν λιβεριανήν
'Εμπασσύ	8.418	άγορασθὲν ἐξ Αγγλίας
Νεβάδα II	2.209	ύποστείλαν τὴν παναμαϊκήν
Νικόλαος	3.911	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Ντόναλντ	3.950	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Οιλόν	2.036	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σάξ	5.271	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σισύλλος	4.499	ύποστείλαν τὴν παναμαϊκήν
Στέλιος Μ.	4.014	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Χερμάνος	1.876	άγορασθὲν ἐξ Αγγλίας
Σκάφη 13	59.340	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
'Αντωνία	5.171	άγορασθὲν ἐξ Αγγλίας
'Απόστολος 'Ανθρέας	5.400	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
"Ελλη	1.364	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Μάνθος	1.322	άγορασθὲν ἐξ Αγγλίας
Μαριάννα	4.998	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Μάρκος Γ. Φ.	5.046	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Νίκος	1.283	άγορασθὲν ἐκ Φινλανδίας
Ντάναχολμ	3.573	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Ταύρος	1.429	άγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
Τέξας	2.352	άγορασθὲν ἐκ Δανίας
Τίμιος Σταυρὸς	5.270	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 11	37.208	

δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
Γκρέγκορο	11.580	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Κόμφιντενς	9.706	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Μάρτζου	11.197	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Πώλ	10.224	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Φαιστός	8.864	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 5	51.571	

ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
'Αριστέα	8.422	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Μοντμαζούρ	3.766	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
'Οκτώ	14.609	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Σκάφη 3	26.797	

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

ΔΙΑ ΑΚΡΙΒΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ
ΔΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ ΔΙΑ ΔΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥΣ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ:

ΓΡΗΓΟΡΙΟΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΛ. 634 ΚΑΙ 638
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΛΛΗΝ ΑΜΕΧΟΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ

σ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Τ. γκρός	5.226	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Γιούπτιτερ	4.032	άγορασθὲν ἐκ Καναδᾶ

Σκάφη 2 9.258

ζ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Τ. γκρός	
'Αμαλία	490
Βερνίκος Κωστῆς	278
Γεώργιος Σκούρας	329
'Ιόνιον	325
Μαρκέλλα	324
Νήσος Σκόπελος	328

Σκάφη 6 2.074

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
'Αντώνιος Σ.	7.108
'Αρτεμίσιον	7.176
'Εμπασσύ	8.418
Τήνος	7.139
Τρίκερι	7.247
Φάνηρ	7.243
Χέλγκα Σμίθ	2.089
Χρυσάνθη	7.281

Σκάφη 8 53.701

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
'Ακτή	1.775
Ειρήνης Μπλέσσιγκ	5.452
Θωμάς Α.	1.113
Σουσάννα	849

Σκάφη 4 9.189

γ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
Βέρμιον	17.847
Διώνη	12.523
Εύγενία	11.208
Νόστος	12.556

Σκάφη 4 54.134

δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	
'Οκτώ	14.609
Φοῖνιξ	10.548

Σκάφη 2 25.157

ε) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Τ. γκρός	
Βρετάνη	16.664

Σκάφος 1 16.644

σ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Τ. γκρός	
"Αγιος Νεκτάριος	410

ναυαγήσαν εἰς τὸ Ιόνιον
Προέκυψεν ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 29 σκάφη καὶ 87.871 τόν. γκρός, ητος προστιθέμενη εἰς τὴν ύπάρχουσαν

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

τὴν 31ην Μαρτίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπο τὴν KYA-ΝΟΛΕΥΚΟΝ, ἀπό:

1.316 σκάφη, 7.378.540 τ. γκρός

'Η δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:	
Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	265 τ. γκρός 2.469.805
Φορτηγά πόλεμ. ναυπηγήσεως	346 » 2.415.552
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	96 » 294.488
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	91 » 1.643.217
Δεξαμεν. πόλεμ. ναυπηγήσεως	15 » 115.260
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	8 » 56.246
'Υπερωκεάνια	5 » 94.528
'Επιβατηγά	81 » 166.582
Διάφορα	409 » 122.862
Σύνολον	1.316 » 7.378.540

'Εμφανές ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς κοθίσταται, δτὶς ἡ Κυανόλευκος κυματίζει ἐπὶ 356 σκαφῶν (265 φορτηγῶν καὶ 91 δεξαμενοπλόών) μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 4.113.022 τ. γκρός, ἥτις καὶ καλύπτει τὰ 55,7% τῆς δυνάμεως τῆς ἔθνικῆς μας Ναυτιλίας. Τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν δι' ὀλόκληρον τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς σημαίας εὐκολίας εἰναι 56,6%. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἔχουν ὡς ἔξῆς:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	352 τ. γκρός 3.311.893
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	246 » 4.492.373
Σύνολον	598 » 7.804.266

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Με καθαρὰν προσθήκην σκαφῶν 120.486 τ. γκρός ἡ λιθερισμὴ σημαία ὑπεσκέλισε πὴν ἑλληνικὴν κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον. Μεταξὺ τῶν προστεθέντων σκαφῶν περιελαμβάνοντο καὶ 7 φορτηγά μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἥτις ὅποιον τὸ 5, ἀντιπροσωπεύοντα χωρητικότητα 82.000 τ. γκρός, προτρέχοντο ἀπὸ καθελκύσεις. Αὐταὶ ἀκριδῶς καὶ ὑπῆρχαν αἱ διαφυγαὶ ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ἥτις προσείλκυε μέχρι πρότινος ὄλοκληρον τὴν νεότευκτον χωρητικότητα. Αἱ μεταβολαὶ τοῦ τριμῆνου δι' ὅλας τὰς κατηγορίας πλοίων ἔχουν ὡς ἔξῆς:

'Εγγραφαὶ	21 τ. γκρός 211.107
Διαγραφαὶ	11 » 90.621
Διαφορὰ	+ 10 » + 120.486

Κατὰ κατηγορίας πλοίων αἱ μεταβολαὶ αὗται κατενέμοντο :

ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΝΤΑ

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	7 τ. γκρός 88.771
Φορτηγά πόλεμικ. ναυπηγήσεως	7 » 46.075
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	1 » 6.797
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	4 » 48.390
Δεξαμεν. πόλεμικ. ναυπηγήσεως	2 » 21.074
Σύνολον	21 » 211.107

ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγά πολεμικῆς ναυπηγήσεως	8 τ. γκρός 57.374
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	3 » 33.247
Σύνολον	11 » 90.621

'Ο ὄνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἔχει ὡς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
Αριστείδης	28.000 καθελκυσθὲν εἰς Ἰαπωνίαν
'Ατλάντικ 'Ηγκλ	15.000 καθελκυσθὲν εἰς Πόλαν
Μαίανδρος	15.000 καθελκυσθὲν εἰς Σπλίτ
Νίκος	2.996 ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Ριθέος	13.500 καθελκυσθὲν εἰς Ἐμδεν
Σάν Γκεόργκιο	3.775 ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Φρατέρνιτ	10.500 καθελκυσθὲν εἰς Ριγιέκαν
Σκάφη 7	88.771

Σκάφη 7

Τηλεγρ. Δ/νσις: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Σύρον

6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
'Αρτεμίσιον	7.176 ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Διαμαντῆς Γάφος	7.257 ἀγορασθὲν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
"Ἐλεν	7.189 ἀγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
Σάντα Κυριακή	2.802 ἀγορασθὲν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Σύλβερ Βάλλεϋ	7.161 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Τρίκερι	7.247 ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Φάνμαρ	7.243 ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Σκάφη 7	46.075

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
'Εζε	6.797 ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας

Σκάφη 1

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
Διώνη	12.523 ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Εὔγενία	11.208 ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
'Ιανθη	12.102 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Νόστος	12.557 ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Σκάφη 4	48.390

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
"Αννα Δημήτριος	10.526 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Φοίνιξ I	10.548 ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον

Σκάφη 2

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
"Ακρον	7.135 ἐπωλήθη Ἰαπωνας διαλυτὰς
Γκάννετ	7.164 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
"Εβερεστ	7.031 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
'Ελλήσποντος	7.189 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Μόντισον Μπέλλ	7.216 ἐπωλήθη Ἰαπωνας διαλυτὰς
Ούαϊτ Στάρ	7.248 ἐπωλήθη ἐφοπλ. "Απω Ανατολῆς
Πρωτόκλητος	7.230 ἐθυμίσθη πορτογ. ὁκτάς
Σύλβερ Βάλλεϋ	7.161 ἐναύαγησεν ἐκβολὰς Ντάρο
Σκάφη 8	57.374

β) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
'Α·λάντικ "Ερλ	10.758 ἐπωλήθη εἰς τὸ Μεξικὸν
'Αλάντικ Μάρκικ	11.248 ἐπωλήθη εἰς τὸ Μεξικὸν
'Αλάντικ Μαρτσιόνες	11.241 ἐπωλήθη εἰς τὸ Μεξικὸν

Σκάφη 3

33.247

'Απὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας προέκυψε καθαρὰ προσθήκη 10 σκαφῶν καὶ 120.486 τόνων γκρός, ἥτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Μαρτίου χωρητικότητα, μᾶς δίδει σημερινὴν δύναμιν ὑπὸ τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν, ἀπό:

398 σκάφη, 4.899.388 τ. γκρός

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

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	77 τ. γκρός 807.252
Φορτηγά πόλεμ. ναυπηγήσεως	155 » 1.200.380
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	5 » 23.001
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	148 » 2.731.549
Δεξαμεν. πόλεμ. ναυπηγήσεως	12 » 119.844
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	— » —
'Υπερωκεάνια	1 » 17.362

Σύνολον

Τηλέφ. 6-34 & 4-04

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Χ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΣΥΡΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ: ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α. Ε.

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ - ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ - GAS FREE

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙ' ΑΣΚΩΝ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΔΙ' ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ TRANSIT:

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

κτα «εμπάλκ - κέρριερς», «Άριστειδης», «Άτλαντικ Ήγκλ», «Μαίανδρος», «Ριβέρα» και «Φρατέρουν» καὶ τέσσαρα μεταπολεμικής κατασκευής δεξιαμενόπλοια, έκ των όποιων τὰ τρία προήρχοντο ἐξ υποστολῆς τῆς Κυανούλευκου. Απὸ ποιοτικής πλευρᾶς είναι ικανοποιητική ἡ ἀνώτερθής τῆς πλοιοκτησίας μας ταύτης, δεδομένου ὅτι τὰ 72,3% ἀναφέρονται εἰς σκάφη μεταπολεμικής ναυπηγήσεως (77 φορτηγά καὶ 148 τάνκερς), συνολικής χωρητικότητος 3.538.801 τόν. γκρός.

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΟΝΔΟΥΡΑ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ

Έξακολουθεῖ ἡ ἀποχώρησις τῆς ἐλληνικής πλοιοκτησίας ἀπὸ τὴν παναμαϊκή σημαίαν. Σποραδικαὶ ὑπῆρχαν αἱ ἔγγραφαι πλοίων εἰς τὸ νηολόγιόν της, ἐνῷ αἱ διαγραφαὶ ήσαν περισσότεραι, λόγω καὶ τοῦ γεγονότος, διτὸ μεγαλύτερον τιμῆμα τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτης, καλύπτεται ἀπὸ παρήλια σκάφη. Κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον, αἱ ἔγγραφαι περιέλαθον 5 σκάφη, 19.564 τόννων γκρός καὶ αἱ διαγραφαὶ 6 σκάφη, 34.944 τόν. γκρός. Αἱ μεταβολαὶ αὗται κατὰ κατηγορίας πλοίων εἶχον ὡς ἔξης:

ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΝΤΑ

Φορτηγά μεταπολ., ναυπηγήσεως	1	τ. γκρός	805
Φορτηγά πολεμ., ναυπηγήσεως	2	>	10.288
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	2	>	8.471
Σύνολον	5	>	19.564

ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγά πολεμ., ναυπηγήσεως	5	τ. γκρός	28.339
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	1	>	6.605
Σύνολον	6	>	34.944

Προήλθεν ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας μία ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ ἀπὸ 1 πλοίον καὶ 15.380 τόν. γκρός, ἥτις ἀφαιρούμενή ἦτο τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Μαρτίου χωρητικότητα, μᾶς δίδει σημειωνὴν δύναμιν ὑπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ σημαίαν, ἀπό:

97 σκάφη, 620.524 τ. γκρός

Ο ὄνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν εἶναι ὁ κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
Σόμια	805	ἀγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
Σκάφος 1	805	

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΟΡΙΕΝΤ ΦΡΑΧΤΚΟΝΤΟΡ MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΗΝΟΓΝΩΜΩΝ 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.
Kaiserafæn	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
WILHELMHAVEN	Tel. 26235/37	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv. 21365	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Αινδρέας Πάνου	3.182	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Πρόσδιος	7.106	ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Σκάφη 2	10.288	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Αργολίς	4.965	ἀγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Πατρίσια Μάρφου	3.506	ἀγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 2	8.471	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Κόμπανος	7.257	ἐπωλήθη ἐφοπλ. Χόγκ Κόγκ
Μένιτες	7.198	ἐπωλήθη ἐφοπλ. Χόγκ Κόγκ
Νεβάδα II	2.209	ὕψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ούαϊτ Κλάουντ	7.176	ἐπωλήθη Ἀμερικανὸς διαλυτὰς
Σισσούλα	4.499	ὕψωσε τὴν Κυανόλευκον

Σκάφη 5

28.339

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Πασίφικ Σκίππερ

6.605

πωληθὲν Ιάπωνας διαλυτὰς

Σκάφος 1

6.605

Κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἡ δύναμις αὗτη κατενέμετο ὡς ἔξῆς:

Φορτηγά μεταπολ., ναυπηγήσεως	2	τ. γκρός	3.075
Φορτηγά πολεμ., ναυπηγήσεως	48	>	318.116
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	23	>	78.007
Δεξαμεν. μεταπολ., ναυπηγήσεως	7	>	117.607
Δεξαμεν. πολεμ., ναυπηγήσεως	2	>	20.406
Δεξαμεν. προπολεμ., ναυπηγήσεως	2	>	10.962
Υπερωκεάνια	3	>	69.330
Διάφορα	10	>	3.021

Σύνολον

97

>

620.524

"Ἄν ἔξαιρέσῃ τις δύο μικρὰ φορτηγά καὶ 7 τάνκερς, μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 120.682 τόν. γκρός, πάντα τὰ ἄλλα ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν πλοῖα μας ἡσαν πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς, καταδικασμένα νὰ ἔξελθουν συντόμιας τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας.

Διό τὰς σημαίας ἀφ' ἔτερου τῆς ΟΝΔΟΥΡΑΣ καὶ τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ δέν ἔχουμεν νὰ σημειώσωμεν καμπία μεταβολήν. Εἰς τὴν πρώτην παραμένουν εἰσέτι 3 φορτηγά μας 21.723 τόν. γκρός, πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ εἰς τὴν δευτέραν ἔνα μόνον φορτηγόν μας, 4.966 τόν. γκρός, προπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ παρωπλισμένον. Συμβολική, κατὰ συνέπειαν, εἶναι ἡ συμμετοχή μας εἰς τὰς σημαίας ταύτας.

Η ΛΙΒΑΝΙΚΗ ΕΙΣ ΠΤΩΣΙΝ

"Η σημαία τοῦ Λιβανοῦ ἐνεφανίσθη τὸ 1957 ἐφ' ἐνὸς μόνον ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίου, προώθευσεν ὅμως ραγδαίως κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη, μέχρι σημείου νὰ προβλέπεται δύναμις ὑπὸ αὐτῆς 1.000.000 τόν. γκρός. Δύο ἡσαν οἱ παράγοντες τῆς τοισύτης αύξησεως: 'Η πολεμικὴ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν ἐναντίον τῶν «σημαίων εὐκολίας»

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S. P. A.

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

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΓΗΣΜΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX 27 046

και αι παρεχόμεναι από τὸν Ναυτικὸν Κώδικα τοῦ Λιβάνου εὐκόλιαν νηολογήσεως. Συνέπεσαν δηλαδή ἡ ἀναζήτησις προστατευτικού καταφυγίου από τοὺς ὄποδοὺς τῆς ἀστυδισίας περὶ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων των καὶ ἡ φιλοδοξία τοῦ Λιβάνου πρὸς ἀπόκτησιν Ναυτιλίας. Ἡ ραγδαία πρόσδοσις τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν λιβανικὴν σημαίαν ἐμφανίζεται εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

"Ἐτος	1958	.....	τ. γκρός	36.112
»	1959	.....	»	202.808
»	1960	.....	»	376.068
»	1961	.....	»	720.660
»	1962	.....	»	894.222
Α'	3μην.	1963	»	904.161
Β'	3μην.	1963	»	878.157

"Ἡ κάμψις ἐσημειώθη ἀπὸ τοῦ α' τριμήνου ἔ.ἔ. καὶ ἐντεῦθεν, συνεπείᾳ ἀμερικανικού διαδήματος διὰ τὴν ἀμέραν συμμετοχὴν λιβανικῶν πλοίων εἰς τὰς κουβανικὰς μεταφοράς. Συνέπεια τοῦ διαδήματος ἐκείνου ὑπῆρξεν ἡ ἀπαγόρευσις τῶν περαιτέρω νηολογήσεων σκαφῶν εἰς τὸν Λιβάνον. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀπαγορεύσεως ἐξεδηλώθη κατὰ τὸ β' τριμήνον, ὅποτε καὶ ἐπεσημάνθη, διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ ἔξαετίας, κάμψις εἰς τὴν δύναμιν τῆς λιβανικῆς Ναυτιλίας. Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τριμήνου μία μόνον νηολογήσις ἐσημειώθη, πραγματοποιηθεῖσα πρὸ τῆς ἀπαγορεύσεως καὶ ἐκδηλωθεῖσα δραδύτερον, διότι τὸ νηολογηθὲν σκάφος ἐτέλει ἐπαροπλισμῷ, ἐνῷ αἱ διαγραφαὶ ἀνεφέροντο εἰς 9 σκάφη, 33.295 τόν. γκρός, ἦτοι:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	3	τ. γκρός	16.462
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	6	»	16.833
Σύνολον	9	»	33.295

"Ο δύναμις κατάλογος τῶν ἀνωτέρων μεταθολῶν ἔχει ὡς ἔξης:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Χρυσάνθη	.....	τ. γκρός	7.281
	.....	ὑποστείλαν τὴν Κυανόλευκον	

Σκάφος 1	7.281
----------	-------	-------

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	.....	7.281
Νάζλα	7.579	πιωληθὲν εἰς Ὀλλανδούς διαλυτὰς
Ρούμελη	7.111	πιωληθὲν εἰς Ἰστανούς διαλυτὰς
Φάτα Μοργκάνα	1.772	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον

Σκάφη 3	16.462
---------	-------	--------

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός	.....	16.462
"Αγιος Γεώργιος	1.653	ἀπετεφρώθη εἰς ἀγγλικάς ἀκτὰς
Εἰρήνης Λάκ	5.452	ἐπωλήθη διαλυτὰς Χόγκ Κόγκ
Ντέρνα	996	ἔξοκεῖλαν ἐγκατελείφθη
Σεΐχ Μαρσέλ	5.285	πωλήθην Ἰάπωνας διαλυτὰς
Τζόννυ Κ.	2.047	πωλήθην διαλυτὰς Χόγκ Κόγκ
Φλώρα Α.	1.400	ἐκάη εἰς ιστανικάς ἀκτὰς
Σκάφη 6	.....	16.833

"Ἀπὸ τὰς μεταθολὰς ταύτας προέκυψε μία ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ ἀπὸ 8 σκάφη καὶ 26.014 τόν. γκρός, ἥτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ντη Μαρτίου χωρητικότητα, μᾶς δίδει σημειώνην δύναμιν ὑπὸ τὴν ΛΙΒΑΝΙΚΗΝ σημαίαν, ἀπό:

170 σκάφη, 878.157 τ. γκρός

Κατὰ κατηγορίας πλοίων ἡ δύναμις αὕτη εἶχε τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	8	τ. γκρός	31.761
Φορτηγά πολεμ., ναυπηγήσεως	100	»	633.505
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	62	»	212.891
Σύνολον	170	»	878.157

Πείθουν οἱ ἀριθμοὶ αὗτοι περὶ τῶν προσωρινοῦ χαρακτῆρος τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου. Οἱ μέγας αὐτῆς σκάφη (162 σκάφη, 846.396 τ. γκρός) ἀπαρτίζεται ἀπὸ παρήλικα φορτηγά, τῶν ὅποιων ἀμφίδολος καθίσταται ἡ διαχείρισις ὑπὸ ἄλλας σημαίας καὶ ἄτινα δραχύ ἐμφανίζουν τὸ χρονικὸν περιθώριον τῆς περιστέρας ἐκμεταλλεύσεώς των. "Ἄν δε ληφθῇ ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ ἀπαγόρευσις τῶν νεών νηολογήσεων, ἀγεταὶ τις εἰς τὸ θετικὸν συμπέρασμα, ὅτι ἐφεξῆς ἡ σημαία αὕτη θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν κατιούσαν.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΥΠΟ ΤΑΣ ΕΞ ΣΗΜΑΙΑΣ

Προκύπτει ἀπὸ τὴν ἀνακεφαλαίωσιν τῶν ἀριθμῶν, ὅτι ἡ δύναμις τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς ἔξης σημαίας, ἐνεφάνισε κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου τριμήνου ἔ.ἔ. περαιτέρω αὔξησην κατὰ 30 σκάφη καὶ 166.963 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὡστε εἰς τὸ τέλος τοῦ β' τριμήνου ἐκλύπηται χωρητικότητα ἀπό:

1.985 σκάφη 13.803.298 τ. γκρός

"Η δύναμις αὕτη κατανέμεται ὡς ἔξης κατὰ σημαίας:

Σημαία	Πλοία	Τ. γκρός
Ἑλληνική	1.316	7.378.540
Λιβεριανή	398	4.899.388
Λιβανική	170	878.157
Παναμαϊκή	97	620.524
Ονδουριανή	3	21.723
Κοσταρικανή	1	4.966
Σύνολον	1.985	13.803.298

"Ἡ δύναμις ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον είναι μεγαλύτερα κατὰ 939.428 τόν. γκρός, ἔναντι τῆς δυνάμεως τῶν «σημαίων εύκολιας», δημού λαμβανομένων. Εξ ἄλλου, ὡς πρὸς τὴν σύνθεσιν της, ἡ χωρητικότης τῶν 6 σημαίων ἐμφανίζει τὴν κατωτέρω κατανομήν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	352	τ. γκρός	3.311.893
Φορτηγά πολεμ., ναυπηγήσεως	652	»	4.589.276
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	187	»	613.353
Δεξαμεν. μεταπολ., ναυπηγήσεως	246	»	4.492.373
Δεξαμεν. πολεμ., ναυπηγήσεως	29	»	255.510
Δεξαμεν. προπολεμ., ναυπηγήσεως	10	»	67.208
"Υπερωκεάνια	9	»	181.220
'Επιβατηγά	81	»	166.582
Διάφορα	419	»	125.883
Σύνολον	1.985	»	13.803.298

Εἰς ἐνδιαφερούσας διαπιστώσεις ὁδηγοῦν οἱ ἀνωτέρω τελικοὶ ἀριθμοί. "Ἀποδεικνύουν, ὅτι κατέχομεν 598 σκάφη μεταπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 7.804.266 τόν. γκρός, ἦτοι:

Φορτηγά	352	τ. γκρός	3.311.893
Δεξαμενόπλοια	246	»	4.492.373
Σύνολον	598	»	7.804.266

"Ἡ χωρητικότης αὕτη καλύπτει τὰ 56.6% τῆς συνολικῆς μας δυνάμεως, παραμένει ὅμως πάντοτε, ὡς πρόδολη, τὸ ὅποιον 43.4% ἀναφέρονται εἰς παρήλικα πλοῖα, χρήζοντα ἀντικαταστάσεως. Κατέχομεν εἰστεὶ 839 φορτηγὰ πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, συνολικῆς χωρητικότητος 5.202.629 τόν. γκρός, τόν. ὅποιων ἀπόθανος φαίνεται ἡ ὀλοκληρωτικὴ ἀνανέωσις. Πάντως, τὰ μεγάλα μεγέθη τῶν ὑπὸ ναυπηγησίν την ἀπαραγγελίαν μπάλκ κέρριερς ἐνδέχεται νὰ καλύψουν τὸ μεγαλύτερον τημῆμα τῆς χωρητικότητος ταύτης, ὁ ἀριθμός, ὅμως, τῶν φορτηγῶν ξηρού πορτίου διασίμων προβλέπεται, ὅτι θὰ μειωθῇ. "Ἀπὸ τὰς διεξαγομένας συζητήσεις διὸ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ γνωστοῦ σχεδίου διεθνούς συνεργασίας πολλὰ θὰ ἔξαρτηθούν.

"Οχι εύνοικωτέραν είκονα παρουσιάζουν τὰ δεξιμενόπλοια, διότι κατέχομεν πολλὰ σκάφη μικρᾶς μὲν ἡλικίας, πλὴν καὶ μικρᾶς χωρητικότητος, μὲν μειωμένην τὴν συναγωνιστικὴν ίκανότητα. Εἰς 246 ἀνέρχονται τὰ σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, συνολικῆς χωρητικότητος 4.492.373 τόν. γκρός. Τὰ παρήλικα ὄριμονται εἰς 39 μόνων, χωρητικότητος 322.718 τόν. γκρός. Πρέπει ὅμως νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια θὰ ἔκτοπίσουν τὰ μικρά.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

21 TALAAT HARB STR.

P. O. B. 1746

PORT - SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P. O. B. 55

PORT - TEWFICK

(SUEZ)

RASHED STR

P. O. B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

ΚΑΤΑ ΤΟ Β' ΤΡΙΜΗΝΟΝ
Η ΑΡΓΗΣΑΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

153 ΣΚΑΦΗ, 989.221 Τ. ΓΚΡΟΣ

Η αισθητή — πλήν πρόσκαιρος — βελτίωσις τής ναυλαγοράς, άμεσον έσχε τὸν όντικυπτόν της έπι τῆς παραπλισμένης χωρητικότητος. Πλείστα δύσα σκάφη έγκατέλειψαν τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας ἐπανελθόντα εἰς τὴν ύπηρεσίαν, ἐνῷ καὶ ἔτερα ἐκ τῶν ἡδη ἀργούντων ἐναυλώθησαν κατά τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ 'Ιουνίου καὶ ἡδη ἐπανδρόνται, προκειμένου νὰ ἐπαναλάβουν τὰ ταξιδιά των. Αποτέλεσμα: Ἐμειώθη εἰς τὸ ἡμισυ περίπου τὸ ἀργούν τοννά, ἐναντι τοῦ πρώτου τριμήνου. Μὲ υποχώρησιν κατά 110 πλοία καὶ 767.107 τόν. γκρός, κυμαίνεται ἡ ἡδη παραπλισμένη χωρητικότης εἰς τὰ 153, συνολικής χωρητικότητος 989.221 τόν. γκρός, ἐνῷ εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου περιελάμβανεν ἕνα δύκον 263 πλοίων καὶ 1.756.328 τόν. γκρός.

Οι λιμένες παροπλισμού ἔχουν ὡς ἔξης:

	Πλοία	Τ. γκρός
Εἰς 'Ελλάδα	133	876.747
Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν	20	112.474
Σύνολον	153	989.221

Είναι χαρακτηριστικόν, διτὶ η πρόδολεψις τῶν πλοιοκτητῶν ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1962 διὰ μίαν ναυτιλιακήν ὑφεσίαν, μακρᾶς πως διαρκεῖας, συνετέλεσεν ὕστερα ἐπανέλθουν εἰς τοὺς ἔθνικούς μας λιμένας τὰ περισσότερα ἐκ τῶν ἀναυλῶν πλοίων, μειωθέντων οὕτω τῶν ἔξδων παροπλισμοῦ. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταῦτη ἀρκετά σκάφη ἀνενέωσαν ἔδω τὴν κλάσιν των καὶ πολλὰ ἄλλα ἐξετέλεσαν ἐπισκευαὶς παρασχόντα ἀπασχόλησιν εἰς τὴν ἐπισκευαστικήν διομηχανίαν τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου.

Ἡ κατανομὴ ἀφ' ἔτερου τῆς ἀργούντης χωρητικότητος εἰς τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς «σημαίας εύκολίας» (ὅμοι λαμβανομένας) ἐμφανίζει τὴν κάτωθι εἰκόνα:

	Πλοία	Τ. γκρός
'Υπὸ τὴν Κυανόλευκον	85	590.641
'Υπὸ «σημαίας εύκολίας»	68	399.580
Σύνολον	153	989.221

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἔχει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κάτωθι κατανομήν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	6	τ. γκρός	36.059
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	105	»	742.088
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	15	»	48.646
Φορτηγά μεσογειακά	12	»	20.361
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	2	»	31.047
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	7	»	72.728
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	6	»	38.292
Σύνολον	153	»	989.221

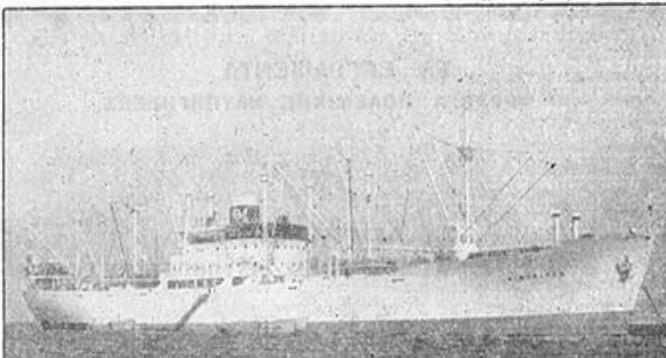
Προκύπτει ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω πίνακα, διτὶ δημαντικώτερος ὅγκος τοῦ παροπλισμένου τοννά, ἀναφέρεται εἰς σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὰ λίμπερτς καὶ οἱ παραπλήσιοι τύποι σημειώνονται μὲν παροπλισμὸν 105 μονάδων, συνολικής χωρητικότητος 742.088 τόν. γκρός. Ἡ αὔτη κατηγορία σκαφῶν περιελάμβανε κατὰ τὸ α' τριμήνον 202 σκάφη, 1.409.096 τ. γκρός. Σημαίνει τούτο, διτὶ η βελτίωσις τῆς ναυλαγοράς ἔξησφάλισεν ἔργασίαν εἰς 97 λίμπερτς καὶ σκαφῶν παρομοίου τύπου, 667.008 τόνων γκρός, ἐπὶ συνολικής υποχωρήσεως τοῦ παροπλισμοῦ κατά 110 σκάφη καὶ 767.107 τόν. γκρός. Τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν ἡ διακύμανσις τοῦ παροπλισμοῦ δὲν ἔτοι μετατική. Ειδικότερον διὰ πά-

δεξαμενόπλοιοι εἶσπενεώθη, ἐναντι τοῦ α' τριμήνου, μειώσις κατὰ μίαν μονάδα καὶ 33.454 τόν. γκρός. Περιωρίσθη δηλαδὴ ἡ ἀργία τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 16 οκάφη, 175.521 τόν. γκρός, τοῦ α' τριμήνου, εἰς 15 σκάφη, 142.067 τόν. γκρός, εἰς τὸ τέλος τοῦ β' τριμήνου. Σημειώτεον, διτὶ 13 ἐκ τῶν παρωπλισμένων τάνκερες, 111.020 τόνων γκρός, θεωρούνται παρηλικαὶ καὶ ἡ πιθανὴ επάνοδός των εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, θέλει ἔξαρτηθή ἀπὸ μίαν ισχυρά πως βελτίωσιν τῶν ναύλων δι' ὑγρά καύσιμα.

Περιατέρω ἀνάλυσις τῶν ἀριθμῶν ἀποκαλύπτει, διτὶ τὰ παρωπλισμένα εἰς τοὺς ἔθνικούς μας λιμένας περιλαμβάνουν 77 ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν σκάφη, 544.131 τόν. γκρός καὶ 56 ὑπὸ «σημαίας εύκολίας», 332.616 τόν. γκρός, ἐνῷ τὰ παρωπλισμένα εἰς τὸ ἔξωτερικό εἶναι 8 μόνον ἐλληνικά σκάφη, 46.510 τόν. γκρός καὶ 12 ὑπὸ «σημαίας εύκολίας», 56.964 τόν. γκρός. Ἡ σύγκρισις ἀφ' ἔτερου τοῦ ἀργούντος τοννά τοῦ β' τριμήνου, ἐναντι τῶν τριμηνίων συνόλων τοῦ α' τριμήνου ἐξετάζεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

	1961	1962	1963
Α' τριμήνον	704.466	719.406	1.756.328
Β' τριμήνον	1.054.936	892.696	989.221
Γ' τριμήνον	697.042	1.496.690	—
Δ' τριμήνον	398.671	1.784.234	—

Οι ἀριθμοὶ τοῦ δευτέρου τριμήνου τρέχ. ἔτους εἶναι ἐλαφρῶς ἀνώτεροι ἐναντι τοῦ Δεκεμβρίου 1960 καὶ τοῦ Μαρτίου 1962, καλύπτουν δὲ τὸ ἡμισυ τῆς χωρητικότητος, ἥτις ἡ παρωπλισμένη κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1962 καὶ κατ' Απρίλιον τοῦ 1963. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα διδετοὶ ἡ πορεία τοῦ παροπλισμοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν ναυτιλιακήν κρίσιν (συνέχεια εἰς τὴν σελίδα 30)



SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL" GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP," GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΕΚΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

N. E. ΣΤΑΥΡΙΔΑΚΗ & YIOU
ΣΩΤΗΡΟΣ 22 — ΤΗΛ. 470.119
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

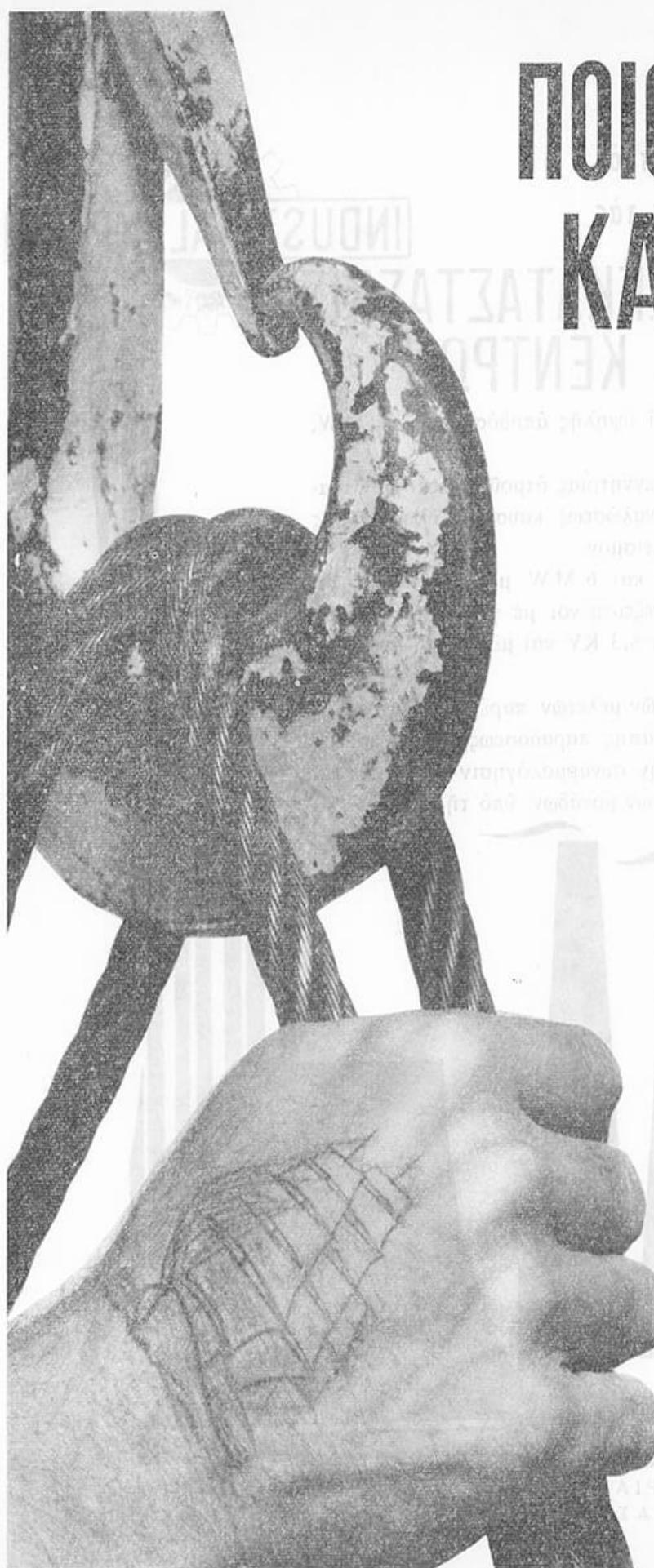
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ο ἐν Πειραιεῖ ἔδρεύνων Ἑκδοτικὸς Οίκος N. Σταυριδάκη, γνωστὸς διὰ τὰς ἀόκουνς προσπαθείας του πρὸς πλουτισμὸν τῆς ναυτικῆς διδούλιογραφίας, ἔξεδωσε καὶ ἔθεσεν εἰς κυκλοφορίαν τὸ Μέγα τὸ Αγγλοελληνικὸν λεξικὸν των ναυτικῶν, ναυτιλιακῶν καὶ τεχνικῶν δρῶν τοῦ γνωστοῦ ναυτικοῦ συγγραφέως κ. Κωνσταντίνου Καμαρινού, φιλολόγου, πρώην καθηγητοῦ τῶν ἀγγλικῶν τῆς Σχολῆς Ναυτιλίας "Υδρας".

Τὸ λεξικὸν τούτο ἀποτελεῖ τὴν τελευταίαν λέξιν εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς λεξικογραφίας καὶ εἶναι ἀπαραίτητον δούλημα διὰ τοὺς πλοιάρχους, μηχανικούς καὶ ἀσφαριστάτους τοῦ E. N., ὡς καὶ διὰ πάντας τὸν περὶ τὰ ναυτικὰ καὶ τεχνικὰ ἀσχολούμενον. Σελίδες 1.176, τιμὴ δραχμαὶ 250. Σχῆμα 20 X 15.

ΠΟΛΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ὅλα τὰ διδούλιοπωλεῖα Αθηνῶν καὶ Πειραιῶς.

ΠΟΙΟΣ ΞΑΙΡΕΙ ΚΑΛΥΤΕΡΑ!



Τά πεπειραμένα χέρια που έχουν χειρισθή έκατομμύρια τόννους φορτία ξαίρουν τί νά κάνουν ώστε "νά δουλεύη ό γάντζος συνέχεια." 113 έτῶν ναυτιλιακή πείρα έγγυαται εἰς τούς πελάτας μας άριστην έξυπηρέτησιν εἰς χαμηλόν κόστος. Διά λεπτομερείας άναφορικώς πρός τούς λιμένας Φιλαδελφείας και Τάμπας γράψατε εἰς: Luckenbach Steamship Company, Inc., 120 Wall Street, New York 5, N.Y.

LUCKENBACH
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1850

Έφοπλοιστή
Στοιβαδόροι-Διαχείρισις Αποθηκών
Διαμετακομίσεως
ΤΑΜΠΑ • ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ

· Ηλεκτρική ένέργεια και άτμος
μὲ μικρὸν κόστος χάρις εἰς τὰς

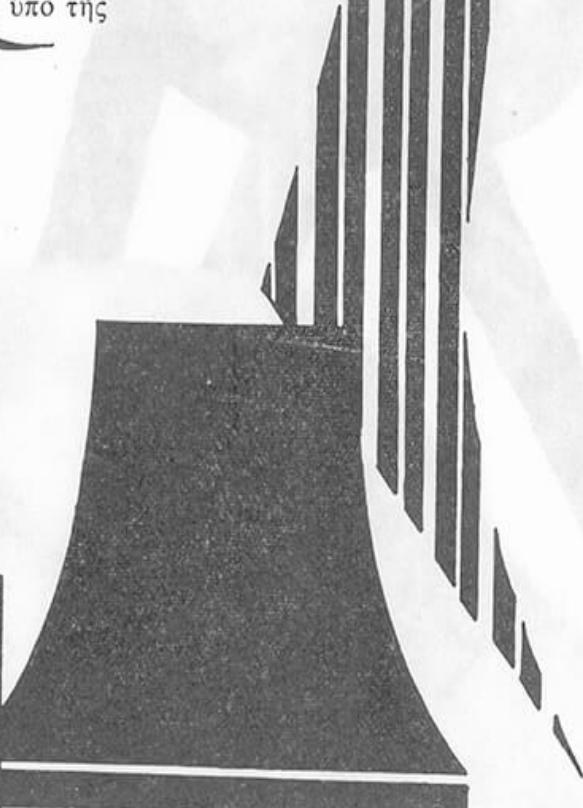
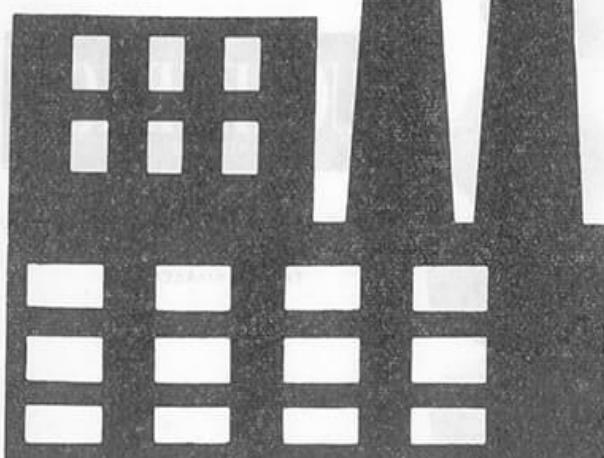
ΡΟΥΜΑΝΙΚΑΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΘΕΡΜΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

- Συγχρονισμένης κατασκευῆς και ύψηλῆς ἀποδόσεως εἰς 1 M W, 3 M W, και 6 M W.
- Ἐφοδιασμένα μὲ λέβητας και γεννητρίας άτμου ἀντιστοίχου ίκανότητος, θερμαινόμενα διὰ καταναλώσεως καυσίμου ψλησ (ύγρας ή ἀερίου) και μὲ πλήρη αὐτοματισμόν.
- Άτμοστρόβιλοι ίσχύος 1 M W και 6 M W, μὲ συμπύκνωσιν δι' ἀντιστάσεως ή ἀντιθλίψεως, συνεζευγμένοι μὲ γεννητρίας 1 M W και 6 M W σὺν φ : 0,8 διὰ τάσιν 6,3 KV και μὲ δλα τὰ ἀναγκαῖα ηλεκτρικὰ ὅργανα.
- Ή ἐκπόνησις τῶν σχεδίων και τῶν μελετῶν παρέχονται τῇ αἰτήσει τῶν ἐνδιαφερομένων, πρὸ πάσης παραδόσεως, καθὼς ἐπίσης και κάθε τεχνικὴ βοήθεια διὰ τὴν συναρμολόγησιν και τὴν θέσιν εἰς λειτουργίαν τῶν παραδιδομένων μονάδων, ὑπὸ τῆς

INDUSTRIALEXPORT



INDUSTRIALEXPORT
BUCAREST - ROUMANIE
2, RUE GABRIEL PERI
TEL. 116 - TELEX: 224



ΔΙ' ΑΜΕΣΟΥΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ
ΡΟΥΜΑΝΙΚΗΣ ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ ΑΘΗΝΑΙ - ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗ ΜΕΞΗ 5

ΟΧΙ "ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΟΛΙΑΣ,, ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΙ ΒΑΣΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΡΩΘΕΙΣΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ"

"Η ειδική ναυτιλιακή νομοθεσία της Κύπρου έψηφίσθη άπό την έκει Βουλήν. Μία νέα Ναυτιλία μεσογειακή τείνει δι' αύτής νά δημιουργηθῇ. Αἱ ἐπιπτώσεις διὰ τὴν ιδίκην μας Ναυτιλίαν αἰσθηταὶ, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ καταστοῦν. "Ηδη, σοδαράς ναυτιλιακός Οίκος τελεῖ ἐν ἐπαφῇ μὲ τὴν Κυβέρνησην τῆς Κύπρου διὰ τὴν έκει νηολόγησιν τεσσάρων σκαφῶν γραμμῆς.

Αἱ κυριώτεραι διατάξεις τῆς κυρωθείσης νομοθεσίας, ήτις ὡς πρότυποί την ἀγγλικὴν τοῦ 1894, ἔχουν ὡς κάτωθι:

1. Θεωρεῖται κυπριακὸν πλοίον, σκάφος ἀνήκων κατὰ 50% εἰς Κύπριον ἢ εἰς νομικὸν πρόσωπον, τὸ ὁποῖον συνιστᾶται βάσει τῶν κυπριακῶν νόμων.

2. Οὐδεὶς φόρος θὰ ἐπιβάλλεται ἢ εἰς πράττεται διὰ περίοδον 10 ἔτῶν, ὅπό της ἡμερομηνίας θεσπίσεως τῆς νομοθεσίας, ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος, ποὺ ἔξασφαλίζει ιδιοκτήτης κυπριακού πλοίου ἀπὸ τὴν ἐκμετάλευσιν του.

3. Τὸ "Υπουργικὸν Συμβούλιον" θὰ δύναται νά παρατείνῃ τὴν περίοδον τῆς φοροαπλαγῆς.

4. Εἰς κάθε κυπριακὸν πλοίον θὰ ἐπιβάλλεται ἐτήσιος «φόρος ἐπὶ τῆς χωρητικότητος».

5. Ὁρισμένον μέρος τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πληρώματος τῶν ὑπαγόμενων εἰς τὴν κυπριακὴν νομοθεσίαν ἐμπορικῶν σκαφῶν θὰ ἀποτελήσηται ὑποχρεωτικῶς ἀπὸ Κυπρίους πολίτας. Τὸ ποσοστόν θὰ καθορίζεται κατὰ τὰ πρώτα πέντε ἀπὸ τὸ "Υπουργικὸν Συμβούλιον".

6. Ἀπαγορεύεται ἢ ἐπὶ κυπριακού πλοίου πρόσληψις ἀτόμων κάτω τῶν 18 ἔτων, ἢ ἡ πρόσληψις ἢ μίσθωσις ναυτικοῦ, ἐὰν οὗτος δὲν κατέχῃ τὰ ἀναγκαῖα πρόσωντα.

7. Ὁ πλοιοκτήτης, ὅπτις, ὡς ἀτόμον, χρησιμοποιεῖ τὴν κυπριακὴν σημαίαν, δὲν δύναται νά ἀποποιηθῇ τὴν κυπριακὴν ὑπηκοότητα.

Ο Βουλευτής κ. Στέλιος Μιχαηλίδης ὑπῆρξεν ὁ εἰσηγητής τοῦ νομοσχεδίου. Ἡ λίαν ἐνδιαφερούσα εἰσήγησής του (6 Ιουνίου), ἀντικατοπτρίζει τὰς κρατουσάς παρὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Κύπρου ὅπόφεις διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως τῆς νεαρᾶς Δημοκρατίας.

Η ΑΓΟΡΕΥΣΙΣ ΤΟΥ Κ. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗ

"Ἐντιμε κ. Πρόεδρε, ἔντιμοι συνάδελφοι,

Πιστεύω ἀκράδαντα, ὅτι ἡ σημερινὴ συνεδρίασις τοῦ Σώματος τούτου, ἔχει τῷ ὅπι τοῦ ιστορικῆς σημασίαν διὰ τὴν νῆσον μας. 'Αφ' ἐνὸς μὲν διότι διὰ τῆς θεσπίσεως τῶν ναυτικῶν μας νόμων θὰ δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις ἔκειναι αἱ ὁποῖαι θὰ ἐπιτρέψουν τὴν συνέχεισιν, κατόπιν μακρᾶς διακοπῆς τῆς ἐνδόξου ναυτικῆς περαδόσεως τῆς νῆσου μας, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἢ διὰ τῆς νομοθεσίας ταυτῆς δημιουργηθησομένη νέας οἰκονομικῆς δραστηριότης θὰ συμβάλῃ ἀναφισθῆται εἰς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν καὶ εὐμεοίρων τῆς νῆσου μας.

'Απὸ ιστορικῆς πλευρᾶς ἡ θεσπίσις τῶν νόμων αὐτῶν θὰ ἀποτελέσῃ τὸν δακτύλιον, ὅστις θὰ συνέσῃ τὸ παρὸν μετὰ τοῦ ἀπωτάτου, ἀλλ' ἐνδόξου ἔκεινου παρελθόντος, ὅτε ἐπὶ σειρὰν ἐῶν ἡ νῆσος μας ἔχαρακτηρίζετο ἀπὸ τῶν ιστορικῶν, ὡς ἡ θαλασσοκράτειρα τῆς Μεσογείου.

'Ἄλλα δὲν εἶναι μόνον ιστορικοὶ λόγοι, οἵτινες ἐπιβάλλουν εἰς ἡμᾶς τὴν ἐπιστροφὴν πρὸς τὴν θάλασσαν. Διὰ μέσου τῶν αἰώνων τὸ ὑγρὸν στοιχείον καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τούτου ὑπῆρξε διὰ πολλᾶς χώρας ἀστερευτοῦ πηγῆ πλούτου καὶ μέσον ἐθνικῆς προδολῆς καὶ ἐπιβολῆς.

Διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας τῶν αἱ χώραι αὐταὶ, ἐπεξέτειναν τὰ περία τῆς οἰκονομικῆς καὶ πνευματικῆς τῶν δραστηριότητος, πολὺ πέραν τῶν στενῶν ἐθνικῶν συνόρων αὐτῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς δημιουργίαν συμβήκων ἐθνικῆς καὶ κοινωνικῆς ὅστον καὶ οἰκονομικῆς ἀνάτασεως.

Μικραὶ εἰς μέγεθος χώραι, εἰδικῶς νῆσοι, κατέστησαν μεγάλαι καὶ κραταιαὶ διὰ τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν προσλήσεως τῶν καὶ τῆς ἐπιδόσεως τῶν εἰς θαλασσίας ἀσχολήσεως καὶ δὴ τὴν Ναυτιλίαν.

Τὸ πλοίον, ὡς μέσον ἐμπορικῆς δραστηριότητος, εἶναι ἀναφιδόλως σημαντικώτατος παράγων διὰ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ διοικού ἐπιπέδου τῶν κρατῶν, εἶναι δῆμος καὶ ὁ εἰδικὸς ἔκεινος ἀπεσταλμένος, διὰ τοῦ ὁποίου

ἡ ὑπόστασις καὶ τὸ ἐθνικὸν γόγητρον τῶν κρατῶν ἐδραιοῦται διειθνῶς.

'Ἐνώ πάντα ταῦτα καὶ ἄλλα πολλὰ εἶναι τὰ ἀγαθὰ τὰ ὄποια ἡ θάλασσα δύναται νά προσφέρῃ εἰς ἐν κράτος, ἡ Κύπρος ὑπὸ τὸ καθεστὼς τῆς συνεχούς καταπίσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ τῶν ξένων κατακτητῶν, δχι μόνον δὲν ἡδυνήθη νά ἀποκτήσῃ ιδίαν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ ἡ μετὰ τῆς θαλάσσης ἀναστροφὴ τῶν κατοίκων αὐτῆς, μᾶλλον ἀπειθαρρύνετο. Ἐκτὸς τούτου, πάσα ναυτικὴ πολιτικὴ τῶν κατακτητῶν, ἀπεσκόπηται τούτη τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς νῆσου δι' ιδίων αὐτῶν δηλοῦσσεις.

'Υπὸ αὐτᾶς τὰς δυσμενεῖς συνθήκας, ἡ Κύπρος ἡναγκάσθη νά στρέψῃ τὰ νότα πρὸ τὴν θάλασσαν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἐπίκαιρος θέσις τὴν ὁποῖαν κατέχει εἰς τὴν διεθνή ναυσιπλοΐαν, γειτνιάζουσα πρὸς τρεῖς ἡπείρους καὶ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ γεωφυσικὴ τῆς διαμόρφωσις, μὲ ἀνάπτυγμα ἀκτῶν 458 μιλίων, ἀποτελούν θαυμασίας προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν καὶ ἀνάπτυξιν ιδίας Ναυτιλίας.

Μὲ τὴν καταλύσιν, δῆμος, τοῦ ἀποικιακοῦ χυγοῦ καὶ τὴν ἀνακήρυξιν τῆς Κύπρου εἰς ἀνεξάρτητον κράτος, αἱ δυσμενεῖς συνθῆκαι τοῦ παρελθόντος ἔξελιπτον καὶ εὑρεῖς ἀνοίγονται ἐνώπιον μας οἱ ὄριζοντες διὰ τὴν ναυτικὴν ἀνάπτυξιν τῆς νῆσου μας. Ἀνάπτυξις, ἡτὶς δέον νά ἐπιτευχθῇ μὲ σύνεσιν μὲν, ἀλλὰ καὶ μὲ ἀποφασιστικότητα, διότι τὰ ἐκ τῆς ἀποκτήσεως ιδίας Ναυτιλίας ὄφελόν, δὲν εἶναι τῷ δῆμοι σημαντικά, τὸν διὰ τοῦ οἰκονομίαν τοῦ τόπου, δύον καὶ διὰ τὴν εὐημερίαν τοῦ λαοῦ μας ἐν γένει. Διὰ τῆς δραστηρίας συμμετοχῆς τῆς κυπριακῆς σημαίας εἰς τὰς διεθνεῖς κυρίων μεταφοράς, θὰ ἔξασφαλισθῇ ἀφ' ἐνὸς μία σταθερὰ πηγὴ ἐσόδων, ιδιαιτέρως ἀναγκαῖα διὰ τὴν κάλυψην μέρους τοῦ συναλλαγματικοῦ μας ισοζυγίου, ἐνῷ ἀφ' ἐτέρου, θὰ δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀπορρόφησιν τοῦ πλεονάζοντος ἐργατικοῦ δυναμικοῦ μας.

Σημαντικὴ ἐπίσης θὰ είναι ἡ συμβολὴ τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν προσπάθειαν διὰ δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ πολεονάζοντος ἐργατικοῦ δυναμικοῦ μας.

Σημαντική ἐπίσης θὰ είναι ἡ συμβολὴ τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν προσπάθειαν διὰ δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ θεμικοῦ μας τουρισμοῦ,

ἐνῷ ταυτοχρόνως διὰ τῆς δραστηριότητος τῶν πλοίων μας θὰ ἀποκτήσωμεν γόγητρον καὶ κύρος διειθνῶς.

Προτοῦ δῆμος προχωρήσω, ἀς μοῦ ἐπιτραπῇ μία διασάφησις. Διὰ τῶν λόγων μου τούτων οὐδόλως ισχυρίζομαι οὔτε ἐπιθυμῶ νά δώσω τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἡ συγκρότησις Κυπριακῆς Ναυτιλίας ἀποτελεῖ ἔργον εὔκολον. Κάθε ἄλλο. Αἱ δυσκολίαι τὰς ὁποῖας θὰ συναντήσωμεν εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν είναι πολλαὶ καὶ τεράστιαι.

'Ἐν πρώτοις στερούμεθα ἐθνικῶν κεφαλαίων εἰς τὸν ἀπαιτούμενον διὰ ναυτιλιακῆς ἐτενδόντες δύκον. Στερούμεθα ἐπίσης αξιολόγου ἔχαγωκον ἐμπαρίου καὶ δὲν διαθέτομεν λιμένας, ὅπως δὲν διαθέτομεν, τούλαχιστον ἐπὶ τοῦ παρόντος, τὸ ἀπαιτούμενον ἔμψυχον ύλικὸν τὸ ὁποῖον εἴναι σημαντικώτατος παράγων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἐθνικῆς ναυτιλίας.

Μεγάλαι λοιπὸν είναι αἱ δυσκολίαι τὰς ὁποῖας θὰ συναντητούμεναι καὶ πολλὰ τὰ ἐμπόδια, τὰ ὁποῖα δην πρέπει νά ὑπερπηδήσωμεν, προκειμένου νά ἐπιτύχωμεν εἰς τὴν προσπάθειάν μας. Ἐμπόδια δῆμος τὰ ὁποῖα δέν είναι ἀντιπερβλητά.

Καὶ ἐν πρώτοις δὲν δύναμαι νά πιστεύω, ὅτι τὸ ἐπιχειρηματικὸν δαιμόνιον τῶν Κυπρίων υστερεῖ ποσῶς ἔκεινου τῶν λαῶν τῶν γειτονικῶν πρός, ἡμᾶς χωρῶν, ἔνθα ἀνεπτύχθη καὶ ὑφίσταται σήμερον ἀνθίζουσα Ναυτιλία. Ἐκτὸς αὐτοῦ, ἀς μὴ λησμονῶμεν, ὅτι αἱ Κύπρων ἐπικρατοῦσαι σήμερον συνθῆκαι, είναι πολὺ διάφοροι ἔκεινων, στίνες ἐπεκράτουν πρὸ τῆς ἀνακηρύξεως τῆς Κύπρου εἰς ἀνεξάρτητον κράτος.

'Ἡ πολιτικὴ τῆς παντοιεδοῦς ἀποθαρρύνσεως καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἔξελιπτεν, ἡτὶς ἐξηγάκασε τοὺς Κυπρίους εἰς πνευματικὴν νάρκην καὶ ἐπιχειρηματικὴν ἀδράνειαν, ἀντ' αὐτῆς δὲ ὑφίσταται σήμερον γνήσιον κυβερνητικὸν ἐνδιαφέρον, τὸ ὁποῖον διεπίστωσε τὰ εύρυτατα ὄφελη τὰ ὁποῖα θὰ προκύψουν ἐκ τῆς ἀναστροφῆς τῶν Κυπρίων μετὰ τοῦ ὑγροῦ στοιχείου. Ἐδεήλωσιν αὐτοῦ τοῦ ἐνδιαφέροντος ἀποτελεῖ ἡ κατάρτισις καὶ ἡ παραπομπὴ πρὸς τὴν Βουλὴν διὰ φήμισιν τῶν ὑπὸ συζήτησιν νομοσχεδίων.

Διὰ τῶν νόμων τούτων η Κυβέρνησης μας ἐπιδιώκει νά διειθνεύῃ τὴν

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

General Agents:

GEORGE CARRAS, INC.

17 State Street
NEW YORK 4, N.Y.

Cables: CARRASBRO

πρός τὴν θάλασσαν στροφή τοῦ Κυπρίου ἐπιχειρηματίου καὶ τῶν Κυπρίων ἐν γένει, δημιουργούσα ταυτοχρόνως τὰς συνθήκας ἑκείνας, αἵτινες θὰ καταστήσουν δυνατὴν τὴν δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν ιδίας ἔθνηκῆς Ναυτιλίας.

Ἡ Ἐλλειψις μεγάλου ἔθνικού κεφαλαίου, δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἀποθαρρύνῃ εἰς τὴν προσπάθειάν μας. Δέν φιλοδιξύμενοι ἄλλωστε νὰ δημιουργήσωμεν μιάς νυκτὶ καὶ μόνη στόλον ποντοπόρων. Μὲ τὸ ὑπάρχον ἔθνικόν μας κεφαλαίον καὶ κυβερνητικήν τινα ἐνίσχυσιν, δυνάμεθα νὰ ὀποδυθῶμεν εἰς μικράς κατ' ἄρχην ἐκτάσεων ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ἐπεκτεινόμενοι σὺν τῷ χρόνῳ καὶ ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν. Τοῦτο ἄλλωστε ἀποτελεῖ, σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ σώφρονα ἐπιχειρηματικὴν τακτικήν, ἡ ὁποία θὰ δημιουργήσῃ τὰς ἀπαραίτητους προϋποθέσεις διὰ μίαν δραδεῖαν ἴσως, ἀλλὰ σταθεράν ἀνδρὸν πρὸς τὰ ἐπίπεδα τῆς ποντοπόρου φορτηγοῦ καὶ ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας.

Ἡ ἐπέρα δυσκολία, ἡ ἀναφερομένη εἰς τὴν Ἐλλειψιν συγχρονισμένων λιμένων καὶ καταλλήλων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, εἶναι μόνον πρωστινή. Διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος Ἀμμοχώστου καὶ τῆς ἀνεγέρσεως, συμφώνως μὲ τὸ πενταετές πρόγραμμα ἀναπτύξεως, τῶν δύο νέων λιμένων εἰς Λεμεσόν καὶ Λάρνακα, θὰ δυνηθῶμεν νὰ καλύψωμεν τὰς εἰς λιμένας ἀπαιτήσεις μιᾶς συγχρόνου Ναυτιλίας.

Ἡ μεγαλυτέρα ἴσως καὶ ἀμεσωτέρα δυσκολία τὴν ὅποιαν θὰ ἀντιμετωπίσωμεν, εἶναι ἡ Ἐλλειψις ἐπαρκούς ἀριθμοῦ πεπειρασμένων ναυτικῶν διὰ τὴν πλήρη ἡ ἔστω καὶ μερικὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν μας πλοίων.

Πρόκειται ὅμως περὶ δυσκολίας, ἀναφερομένης κυρίως εἰς τοὺς διὰ τῆς δημιουργίας ιδίας Ναυτιλίας ἐπιδιωκομένους σκοπούς, ὡς ὁ τῆς ἀπορροφήσεως τοῦ πλεονάζοντος ἔργατικού δυναμικοῦ μας καὶ τῆς ἐπαυξήσεως διεθνῶν τοῦ ἔθνικού μας γούρνων παρὰ εἰς τὸ ἐφίκτον τῆς ἀποκτήσεως ιδίας Ναυτιλίας. Θὰ ἔλεγα μάλιστα, διὰ αὐτὴν ἡ φύσις τῆς δυσκολίας μας ἐπιβάλλει τὴν ἀμεσον ὑγροκόρδησιν ιδίας Ναυτιλίας ἐάν ἐπιθυμούμεν νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον ὁ ἀπαιτούμενος διὰ τὴν ὑπερπήδησιν τῆς χρόνου. Διότι μόνον διὰ τῆς ἀποκτήσεως ιδίας Ναυτιλίας θὰ ἐνθαρρυνθῇ ὁ Κύπριος εἰς τὴν ἐκμάθησιν τῆς ναυτικῆς τέχνης.

Προτού τελείωσαν ἡ δημιουργία ἐν ὅλοις εἰς ἔνα θέμα περὶ τοῦ ὅποιον ἐγένετο πολὺς λόγος ἄμφι τῇ ἔξαγγελίᾳ τῆς προθέσεως τῆς Κυβερνήσεως μας περὶ θεσπίσεως νόμου ἀποδιέποντος εἰς τὴν συγκρότησιν Κυπριακῆς Ναυτιλίας.

Τοῦτο είναι τὸ θέμα τῆς σημαίας. 'Επ' αὐτοῦ δὲ διεξήχθη μακρὰ συζητήσις καὶ εἰς τὰς 'Ἐπιτροπὰς τῆς Βουλῆς' αἱ ὅποιαι ἐμελέτησαν τὰ ὑπὸ συζητήσιν νομοσχέδια καὶ τῶν ὅποιών τυχάνων μέλος.

Τὸ πρώτον καὶ βασικὸν ἔρωτήμα τὸ ὅποιον ἐτέθη πρὸς ἡμᾶς κατὰ τὰς συνεδριάσεις τῶν ἐν λόγῳ 'Ἐπιτροπῶν, ήτο κατὰ πόσον ἡ κυπριακὴ σημαία ἔδει νὰ καθίστατο ἔθνικὴ σημαία ἡ σημαία εύκολιας. "Οπως εἶναι γνωστόν, ἡ σημαία εύκολιας ἐδημιουργήθη ὑπὸ ὠρισμένων κρατῶν,

πέντε ἐν δῶρο τὸν ἀριθμόν, διὰ νὰ προσελκύσουν τὴν ἐγγραφὴν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν πλοίων ἔνεις ιδιοκτησίας. Τὸ κυριότερον χαρακτηριστικὸν τῆς σημαίας εύκολιας εἶναι, ὅτι ἔναντι μικροῦ οἰκονομικοῦ ἀνταλλάγματος προσφέρει αὐτὴ εἰς τὸν πλοιοκτήτην σχεδὸν πλήρη ἀσύδοσίαν.

Ἡ ἐλευθέρα καὶ σχεδὸν ἀνεξέλεγκτος νηολόγησις καὶ ἡ Ἐλλειψις; οὐσίη ποτε περιορισμοῦ, δύον ἀφορὰ τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων, τὸ διαιτολόγιον τούτων κλπ., τὰ ὅποια ἡ σημαία εύκολιας προσφέρει, ἀποτελοῦν τῷ δοῦ μέγα πειρασμὸν διὰ τοὺς πλοιοκτήτας. 'Υπ' αὐτάς τὰς συνθήκας δύνανται οὗτοι νὰ ἐπιτυγχάνουν τὴν ἐπὶ τῷ οἰκονομικώτερον διασχείρισιν τῶν πλοίων των, ποιάμενα τὸ διεθνὲς ἐνισχύει τὴν συναγωνιστικὴν τῶν δύναμιν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν.

Οὕτοις ἔχοντας τῶν πραγμάτων δύον ἀφορὰ τοὺς ιδιοκτήτας τῶν ὑπὸ σημαίας εύκολιας εύρισκομένων πλοίων, ἃς ίδωμεν τώρα ποιὰ δόθη δυνατόν νὰ προσφέρῃ ἡ ποιὸν δεινὰ ἐνδεχομένων νὰ ἐπισωρεύῃ εἰς τὰς ἐνδιαφερόμενα κράτη ἡ καθιέρωσις τῆς σημαίας εύκολιας. 'Ενω ὁ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν κρατῶν αὐτῶν εύρισκομενος στόλος, εἶναι εἰς δύον μέγας, οὐδέλως οὗτος ἀντίπρωσαπεύει ὀνάλογον ἡ ἔστω καὶ ἀξιόλογον τινὰ συναλλαγματικήν πρόσδοσιν διὰ τὸ Κράτος, οὔτε παρέχει τὴν δυνατότητα εὔσειας ἀπασχολήσεως τῶν πλειτῶν του. Οὐδὲ προσδίδει εἰς τούτο οἰνδήποτε ἔθνικὸν γόγτρων.

'Ἐνω λοιπὸν οὐδένα ἔθνικόν ἡ οἰκονομικὸν περιεχόμενον δύναται νὰ ἔχῃ ὁ στόλος οὗτος, οἱ ἔξ αὐτοῦ δυσμενεῖς ἀντίκτυποι ἐπὶ τοῦ κράτους δυνατῶν νὰ εἴναι τεράστιοι καὶ ἀνυπολόγιστοι.

Σφοδρότερα τῷ δοῦ ὑπῆρξεν ἡ ἀντίδρασις καὶ ἡ μῆνις τῶν ὑπὸ τὰς ἔθνικὰς σημαίας δρῶντων κρατῶν πρὸς τὰς σημαίας εύκολιας. 'Ετι σφοδρότερα ὑπῆρξεν ἡ ἀγάνακτησις τῶν διαφόρων συνδικαλιστικῶν ὄργανώσεων, τὰ μέλη τῶν ὅποιων ἐφθασαν τελευταίως μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἀρνηθούν νὰ διεκπεραΐσουν ἔργασις ἐπὶ πλοίοιν φερόντων σημαίας εύκολιας. 'Ολοὶ αὐτοὶ οἱ παράγοντες ἐπρεπε λοιπὸν νὰ ληφθοῦν ὑπὸ δψιν κατὰ τὴν μελέτην τῶν ὑπὸ συζήτησιν νομοσχέδιων. 'Ἐπὶ πλέον ἐμελετήσαμεν καὶ ἔλαβομεν ὑπὸ δψιν μας καὶ ἄλλους ιδιάζοντας πρὸς τὴν κυπριακὴν πραγματικότητα παράγοντας καὶ κατελήξαμεν ἀνενδοιάστως διὰ τὴν εὐρύτερα καὶ καλῶς νοούμενα συμφέροντα τῆς Δημοκρατίας μας, ἐπέβαλλον τὴν δημιουργίαν ἔθνικῆς σημαίας.

Δὲν πρέπει ἄλλως τε νὰ λησμένωμεν, δῆτα ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ δι' ἡμᾶς μίαν ἐντελῶν νέαν οἰκονομικήν δραστηριότητα διὰ τὴν διοργάνωσιν καὶ ἀξιοποίησιν τῆς δημοκρατίας ἡ οἰκονομική σημαίας εύκολιας.

Αἱ ἐπενεχθεῖσαι τροποποίησεις εἰς τὰ νομοσχέδια ἀποσκοποῦν εἰς τὴν ἐντὸς τῶν ως ἄνω ἔκτειντων πλαισίων καλυτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν συμφέροντων τῆς νήσου μας.

Διὰ πάντας τοὺς ὡς ἄνω λόγους εἰσηγούμενα δημοκράτηνετε καὶ ψηφίσετε τὰ ὑπὸ συζήτησιν νομοσχέδια ὡς ταῦτα ἐτροποποιήθησαν.

Η ΠΛΕΟΝ ΓΝΩΣΤΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕ ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΕΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ ΠΕΝΗΝΤΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Διαθέτει τὰ συγχρονώτερα καὶ ἀποτελεσματικώτερα χημικά:

1. Phosphate/Alkali with Hydrazine, Evaporator Treatment and DEWT-L (Diesel Water Treatment), πρὸς συντήρησιν λεβήτων καὶ βραστήρων δῶλων τῶν τύπων καὶ πιέσεων, ὡς καὶ τῶν χιτωνίων πρὸς φῆξιν ντίζελ μηχανῶν.
2. SAF-acid, Boil Out Compound, πρὸς καθαρισμὸν λεβήτων. βραστήρων καὶ ψυγείων.
3. Tank Cleaner No. 4, πρὸς καθαρισμὸν ἐν πλῷ, δεξαμενῶν, διπυθμένων καὶ βαθέων, διὰ κάθε ἐργασίαν καὶ σκοπόν.
4. FOTW, DFOT, πρὸς βελτίωσιν τῶν καυσελαίων, πρὸς πρόληψιν σχηματισμοῦ ἀσφαλτωδῶν καταλοίπων, πρὸς διάλυσιν αὐτῶν καὶ πρὸς προστασίαν τῶν ντίζελ μηχανῶν ἀπὸ κατάλοιπα καύσεων.
5. Soot Release, Drew Cat (Dual purpose Fuel Treatment), πρὸς καθαρισμὸν αὐλῶν λεβήτων ἔξωτερικῶς ἀπὸ αἰθάλη καὶ πρὸς πρόληψιν ἐπικολλήσεως ἐπ' αὐτῶν μορίων βαναδίου.
6. Electric Motor & Parts Cleaner, πρὸς καθαρισμὸν ἡλεκτρικῶν γεννητριῶν καὶ ἔξαρτημάτων αὐτῶν.
7. Oil & Grease Remover, πρὸς γενικὸν καθαρισμὸν ἀπὸ ἔλαια καὶ λίπη. Ξεπλύνεται μὲ πόσιμον ἡ ἀλμυρὸν νερό.
8. Refractory Coating, πρὸς ἐπάλειψιν τῶν τουβλοτοιχωμάτων τῶν κλιθάρων τῶν λεβήτων.

ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΤΑ ΑΡΙΣΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΝΤΡΟΥ - ΑΜΕΡΟΠΡΟΤΟΝΤΑ

Αἱ τιμαὶ εἶναι ἀσυναγώνιστοι. Συγκρίνετε μόνον τὸ συνολικὸν κόστος διὰ κάθε ἐργασίαν, ὡς καὶ τὴν δωρεάν ὑπηρεσίαν τῶν εἰδίκων μηχανικῶν.

Διὰ κάθε σας πρόβλημα ζητήσατε τὸ τοπικὸν ἀντιπρόσωπον τῆς Ντρού - Αμερόπροτην.



DREW CHEMICAL CORPORATION

522 Fifth Avenue, N.Y. 36, N.Y.

Κεντρικὰ γραφεῖα:

Ameroid

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΚΡΑΝΙΟΣ, 27 Ακτὴ Μιαούλη. Τηλ. 43-032.

ΓΕΓΟΝΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Η ΤΡΙΤΗ ΚΑΘΕΔΛΚΥΣΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ 1000 ΤΟΝΝΩΝ

Συναγερμός είς τὴν Σύρον. Οίκογενειακὸς — τῶν Συριανῶν — ὁ πανηγυρισμός. Σκάφος 1.000 τόν., ἀποκλειστικὸν κατασκεύασμα τοῦ Συριανοῦ τεχνίτου, τὸ τρίτον κατὰ σειράν, καθέλκυτο ἀπὸ τὴν ἐσχάραν τοῦ Νεωρίου. Δικαιολογημένη ἡ συγκίνησις. Κατὶ ἔχει ἀκόμη νὰ παρουσιάσῃ τὸ δεύτερον ναυτικὸν μας κέντρον, τὸ ἄλλοτε, κατὰ τοὺς καλοὺς παλαιοὺς χρόνους, ὑπερέχον καὶ εἰς τὴν σιδηροδιομήχανίαν τοῦ Πειραιῶν.

Τώρα ἡ Σύρος ζῇ μὲ τὸ Νεωρίον καὶ τὴν Δεξαμενήν. Εἰς καὶ μόνος, ὁ κ. Ν. Ρεθύμνης, ὥραματίσθη καὶ κατώρθωσε ἑκ τῶν ἐρεπίτων νὰ ἀναστηλώσῃ τὴν κυψέλην αὐτὴν τῆς ἐντόνου πραγγικῆς δραστηριότητος. "Απειρος" ἡ ἀγάπη καὶ ἡ εὐγνωμοσύνη τῶν Συριανῶν πρὸς τὸν κ. Ρεθύμνην. Χωρὶς τὴν στοργικὴν του πρωτοθυσίου η Σύρος θὰ εἶχεν ἐρημωθῆν. Θὰ τὴν εἶχον ὅλοι ἐγκαταλείψει. "Η κίνησις του λιμένου — αἱ ἐπισκευαὶ καὶ οἱ δεξαμενοὶ τῶν πλοίων — τὴν συνεκράτησαν εἰς τὸν κατήφορον. Οἱ πρὸ τινος ἀκόμη ἐπογοητεύμενοι Συριανοὶ ἀνέθρρησαν, ἐλπίζουν. "Η σύστασις — καὶ πόλις ἀπὸ τὸν κ. Ρεθύμνην — τοῦ ἐργοστασίου διοιλύσεων πλοίων θὰ ἀπασχελήσῃ ὑπερδιακοσίους ἔργατας, θὰ προσδώσῃ κίνησιν ζωηροτέραν εἰς τὸν λιμένα καὶ τὴν ἀγορὰν τῆς νήσου.

Τὴν 11ην πρωινὴν τῆς 16ης Ιουνίου, παρουσίᾳ τοῦ κ. Νομάρχου Κυκλαδῶν καὶ τῶν ἀρχῶν τῆς νήσου ἔλαβε χώραν ἡ καθέλκυσις τοῦ τρίτου κατὰ σειράν σκάφους, ναυπηγήθεντος εἰς τὸ Νεωρίον. "Ητο καὶ τὸ μεγαλύτερον τῶν μέχρι τοῦδε κατασκευασθέντων. Ἀνάδοχος αὐτοῦ, διὰ κῆλου ὄρισθείσα, μικρὰ τρόφιμος τοῦ 'Ορφανοτροφείου Θηλέων. 'Ο κ. Ρεθύμνης θὰ προικεδοτήσῃ τὴν ὄφραν - ἀνάδοχον μὲ τὸ ποσὸν τῶν εἰκοσι χιλιάδων δραχμῶν. Τὸ σκάφος ὀνομάσθη «Γερογιάννης Μ.». Τὰ κύρια χαρακτηριστικά του ἔχουν ὡς κάτωθι:

Μῆκος ὄλικὸν 59,20 μέτρα, μήκος μεταξὺ ὄρθιων 53,20, πλάτος 9,60, ὑψος μέχρι κυρίου καταστρώματος 4,096 μέτρα. Χωρητικότης d.w. 1.000 τόνον περίπου, ταχύτης 14 κόμβοι, δεξιμεναι φορτίου 6, μικρὸν κῦτος εἰς πρῶραν 5.000 κυβ. ποδ., χωρητικότης δεξαμενῶν φορτίου 1.000 μέτρα κυδικὰ ἡ 35.000 κυβ. πόδες, καύσιμα περὶ τοὺς 80 τόνους. Μηχανὴ πρωστήριος BURMEISTER & WAIX 1.450 BHP, πεντακούλινδρος, στροφαῖ 300 ἀνά λεπτόν, ἀντλίαι φορτίου ἡλεκτροκίνητοι: Δύο τῶν 250 τόνων ἐκάστη τῶν 8''. Μικρὸς λέθης διὰ τὴν προθέρμοναν τοῦ πετρελαίου. 'Εκάστη τῶν 6 δεξαμενῶν πετρελαίου θὰ δύναται νὰ παραλάβῃ διαφορετικὸν εἶδος φορτίου.

'Ο κ. Ν. Ρεθύμνης ἔχαιρετισε τὸ γεγονός τῆς καθελκύσεως μὲ τὰ ἔχης:

Πανοσιολογιώτατε, κ. Νομάρχα, κ. Δήμαρχε, Κυρίες καὶ Κύριοι,

Είμαι εύτυχης, διότι μοῦ δίδεται ἡ εὐκαιρία νὰ σᾶς εὐχαριστήσω ἐκ μέρους τῆς ἑταίριας «ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ», ποὺ παρίστασθε σήμερον εἰς τὴν καθέλκυσιν τοῦ τρίτου κατὰ σειράν πλοίου, ὅπερ ἐδῶ ἐναυπηγήθη ἐξ ὑπαρχῆς.

Τὸ πλοίον τοῦτο εἶναι δεξαμενόπλοιον 1.000 τόνων περίπου. "Έχει μηχανὰς B. W., δυνάμεως 1.450 ίππων, μὲ ὅλα τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματά του ἡλεκτρικά, μὲ 6 τάνκς εἰς ἔκαστον τῶν ὅποιων δύναται νὰ τοποθετηθῇ διάφορον φορτίον ὑγρῶν καυσίμων. 'Η ταχύτης του θὰ εἴναι περὶ τὰ 14 μίλια περίπου. Τὰ σχέδια ἔξεπόνθησεν ὁ ναυπηγὸς κ. Π. Πετρούστης.

Εἰς τὸ πλοίον ἐδόθη τὸ σύναμο «ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗΣ Μ.» πρὸς τιμὴν

τοῦ ἑκ μητρὸς πάππου μου, ἀνάδοχος δὲ θὰ εἶναι μικρὰ τρόφιμος τοῦ 'Ισιδωρείου 'Ορφανοτροφείου, ητὶς θὰ ἐκλεγῇ διὰ κλήρου.

Δύναμαι νὰ σᾶς διαθεσαιώσω, ὅτι τὸ πλοίον τοῦτο εἶναι τὸ τελειότερον ὑπόδειγμα πλοίου του ὅπου εἶδους του, κατασκευασθὲν καθ' ὅλους τοὺς κανόνας τῆς ναυπηγικῆς τέχνης καὶ ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν του Νηογνώμονος ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΠΥΡΩ.

Θὰ μοῦ ἐπιτρέψῃτε δὲ νὰ εἴπω, διτὶ ἀντιπροσωπεύει τὸ ἐπιστέγασμα μιᾶς καθαρῶς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ προσπαθείας, ητὶς πιστεύεται με, ἐπέρασεν ἀπὸ πολλὰς καὶ δυσκόλους συνθήκας, ἔως ὃτου φθάσῃ εἰς τὸ σημερινὸν δυναμικὸν της.

Οι ιδιοκτήται τῆς ἐπιχειρήσεως δὲν ἐφείσθησαν χρημάτων καὶ κόπων διὰ νὰ ἐδοιτῷσθαι οὐτὴ καταστῆ διώσιμος.

Τὸ μικρὸν μηχανουργείον τῆς χθὲς ἀνεπτύχθη ἐπιβλητικῶς καὶ σήμερον κατέχει σημαντικὴν θέσην εἰς τὸν τομέα τῆς διεθνοῦς ἐπισκευαστικῆς καὶ ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Δὲν θὰ πρέπει δὲ νὰ παραγνωρίζεται η μεγάλη συμβολὴ της εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας καὶ εἰδικῶτερον η τόνωσις εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς νήσου Σύρου.

"Η προσπάθεια αὕτη δύναται νὰ ἐκτιμηθῇ ἔτι περισσότερον, ἔτην ἔχωμεν ὑπ' ὄψιν, διτὶ η κρατικὴ συμπαράστασις πρὸς τὴν σοδοράν αὐτὴν ἐπιχειρήσεων δὲν ὑπῆρξεν οὐσία ἐπρεπε νὰ εἶναι καὶ μάλιστα ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλους όμοιες.

Ἐξοίρεσιν ἀποτελεῖ τὸ πρωστικόν, ἔνθερμον καὶ ἐνεργὸν ἐνδιαφέρον τοῦ ἑκάτετοῦ συμπλοίου ἀξιοτίμου κ. 'Αριστ. Πρωτοπαπαδάκη, τοῦ ὁποίου τὴν πορούσιαν εἰς τὴν σημερινὴν τελετὴν μᾶς ἐστέργησαν τὰ τελευταῖα πολιτικὰ γεγονότα.

Δὲν παραλείπω, ἐν τούτοις, νὰ τονίσω τὴν ἐκ μέρους τῶν τοπικῶν 'Αρχῶν κατανόησιν καὶ συμπαράστασιν, θὰ μοῦ ἐπιτραπῇ δέ, νὰ ἐκφράσω εἰς αὐτάς τὰς πλέον θερμάς εὐχαριστίας μου.

Μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς ναυπηγικῆς κλίνης ἐκ τοῦ πλοίου τούτου, θ' ἀκολουθήσῃ ἡ τοποθέτησις τῆς τρόπιδος δύο τουριστικῶν πλοίων πολυτελούς κατασκευῆς, μὲ ὅλα τὰς συγχρόνους ἀνέσεις καὶ πιθανότατα ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ.

Χθες ἀκόμη ἐπεσκέφθη τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Νεωρίου κλιμάκιον ἀμερικανικοῦ Οίκου, ἀφιχθὲν εἰς 'Ελλάδα ἀεροπορικῶς, ἐνδιοφερόμενον διὰ τὰς διαλύσεις πλοίων.

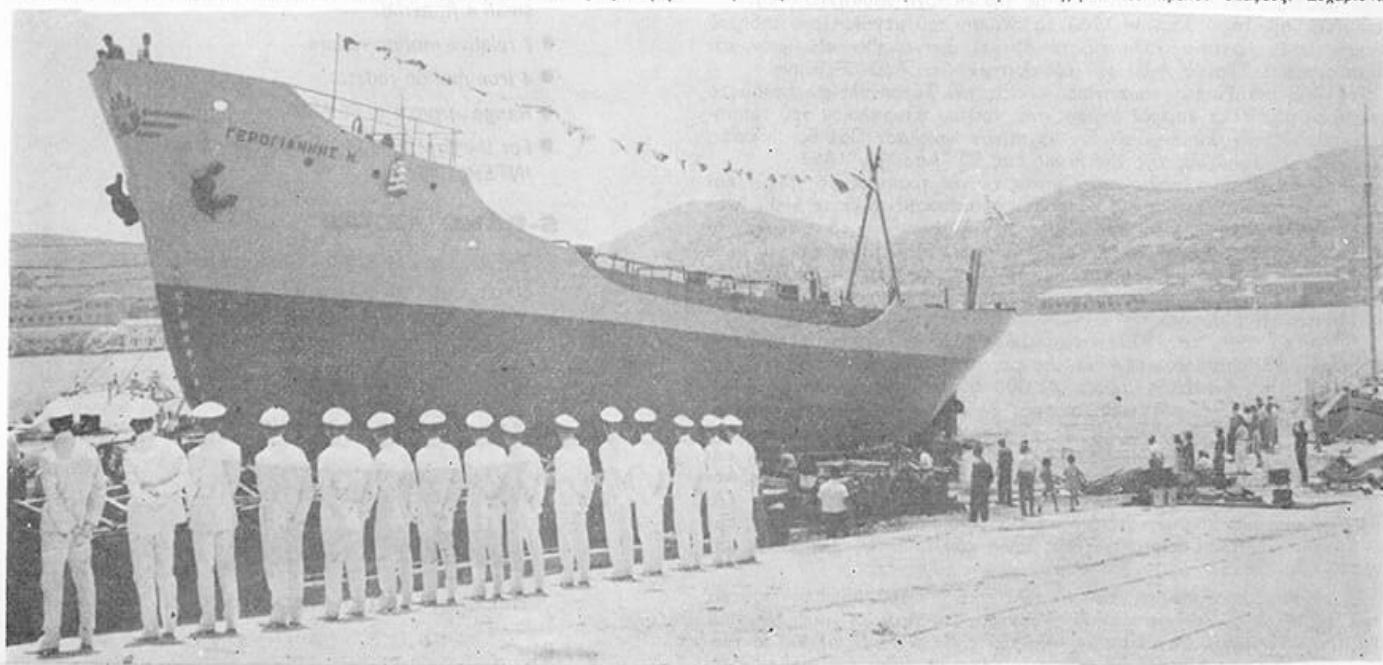
Ἐλπίζω, ἅμα τὴν ἀποπερατώσει τοῦ κατασκευαζομένου λιμενοβραχίονος κατὰ προέκταστα τοῦ πλαϊού καὶ τῆς ὀλοκληρώσεως τῶν ἐργοστασίων παραγωγῆς ὅμγονος καὶ ἀστευτίνης, νὰ γίνῃ ἡ ἔναρξις τούτων σημαντικοῦ τούτου τομέως τῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ Νεωρίου, ὁ οποίος θ' ἀπασχολήσῃ ἐτέρους 200 ἐργατοτεχνίτας περίπου. Δύνασθε, συνεπώς, νὰ ἐκτιμήσητε τὰ ἐκ τούτου ὄφελη διὰ τὸν τόπον.

Μὲ τὴν εύκαιριαν τῆς σημερινῆς καθελκύσεως, ἐπιθυμῶ νὰ ἐκφάσω τις θερμές εὐχαριστίες μου εἰς ὅλους τοὺς ἐπὶ κεφαλῆς καὶ τὸ πρωστικόν του ἐργοστασίου διὰ τὴν δημιουργικὴν αὐτὴν προσπάθειάν των.

Καὶ πάλιν εὐχαριστοῦμεν ὅλους ὑμᾶς ποὺ παρίστασθε εἰς τὴν σημερινὴν καθελκύσιν. "Ἄς εὐχηθοῦμε δέ, ὅπως μετ' ὀλίγον χρόνον παρακολουθήσωμεν καὶ νέαν.

Κλείνοντας θὰ ηθελα νὰ σᾶς διαβάσω ἓν τηλεγράφημα τὸ ὅποιον ἐλήφθη ἀπὸ τὸν ἀδελφὸν μου Μηνᾶ καὶ ἔχει ὡς ἔχης:

«Γερογιάννης Μ.»: 'Εγκάρδιες εὐχές καὶ καλήν τύχην νονᾶς ἐπὶ ἐπιτυχεῖ καθελκύσει πλοίου, ἐπικερδή σταδιοδρόμων ιδιοκτητῶν του καὶ ὀλόθερμα συγχρητήρια προσωπικόν Νεωρίου διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ ὠραίου σκάφους. Εὐχαριστώ



Ἐνῷ τὸ «Γερογιάννης Μ.» ἐγκαταλείπει τὴν ἐσοχάραν.



Ο κ. Ν. Ρεθύμνης όμιλων κατά τὴν καθέλκυσιν.

ίπισης τοὺς τιμήσαντας τὴν τελετὴν διὰ τῆς παρουσίας τῶν. Νοερῶς εὐρίσκομαι κοντά σας».

* * *

Θερμοὺς λόγους συγχαρητηρίων καὶ βαθείας εύγνωμοσύνης τῆς Σύρου πρὸς τὸν κ. Ν. Ρεθύμνην, τὸν «μεγάλον εὐεργέτην» αὐτῆς, ἀπηνθύνον ἐπ' εὔκαιρίᾳ τῆς καθελκύσεως τοῦ «Γερογιάννης Μ.» οἱ κ.κ. Δεσποτόπουλος, Νομάρχης Κυκλαδῶν καὶ Βαφίας, Δήμαρχος Ἐρμουπόλεως.

* * *

Μᾶς γράφει ἀπὸ τὴν Σύρον ὁ κ. Δημ. Ἀθ. Κρίνος:

Ἐκατὸν δέκα χρόνια συνεπληρώθησαν ἀπὸ τῆς κατασκευῆς εἰς τὴν Σύρον ποὺ πρῶτου ἀτμοπλοίου, ἐνενήκοντα ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τοῦ υεγαλύτερού τότε ιστιοφόρου τῆς Ἀνατολῆς καὶ ἔδδομηκοντα ἀπὸ τῆς καθελκύσεως τοῦ μεγαλύτερου σιδηρού ἀτμοπλοίου, ποὺ ἐναυπηγήθη εἰς τὴν Σύρον καὶ ποὺ τότε ἦτο τὸ μεγαλύτερον τῶν σιδηρῶν ἀτμοπλοίων, τῶν κατασκευασθέντων εἰς τὴν Ἑλλάδα.

* * *

Αἱ ἀνωτέρω ἐπέτειοι συμπίπτουν μὲ τὴν ἐπιτυχῆ ναυπήγησιν καὶ τὴν γενομένην τὴν 16ην Ἰουνίου 1963 καθέλκυσιν τοῦ μεγαλύτερου σιδηροῦ πλοίου, διηρετούσθη εἰς τὸ ἀρτίως ἀναγεννηθὲν «Νεώριον» καὶ Μηχανουργεία Σύρου» Α.Ε. τῶν ἐφόπλιστών κ.κ. Ἀφῶν Ρεθύμνη.

Τὸ 1853 μεταξὺ τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὴν Σύρον πλοίων διεκρίνετο καὶ τὸ μικρὸν ἄλλα κομψὸν σκάφος τοῦ πρώτου ἀτμοπλοίου τοῦ ναυπηγήσαντος εἰς τὴν Σύρον ἀπὸ τὸν ναυπηγὸν Νικόλαον Παγίδαν. Γράφει σχετικῶς μία ἐφημερίς τῆς Σύρου εἰς τὰς 22 Ἀπριλίου 1853:

«...Τὸ ἀτμόπλοιον τούτο φέρει μῆκος ἐκ τῆς τρόπιδος 16 πηχῶν καὶ ἡ πρύμνη του εἶναι εἰς τοιούτον τρόπον συσκευασμένη, ὥστε δικῆν λέμβου νὰ πλησιάζῃ εἰς τὰς ἀποβάθρας τῶν λιμένων διὰ νὰ εἰσέρχωνται ὑπὸ μετ' εύκολιάς οἱ ἀνθρωποι· ἡ δαπάνη τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους μόνου δὲν θέλει ὑπερβῆ τὰς δύω χιλιάδας τάλληρα, τὸ δὲ ὅλον τῆς ἀξίας του τὰς ἔξ, μέλλει δὲ νὰ χρησιμεύσῃ διὰ τὴν γείτονά μας Σμύρνην καὶ τὰ πέριξ αὐτῆς».

Ἀργότερα, δηλ. τὸ 1873, κατεσκευάσθη εἰς τὴν Σύρον (τοποθεσία Μυλαράκι) τὸ ιστιοφόρον «ΑΡΓΩ», τὸ μεγαλύτερον τότε πλοίον τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Ἀνατολῆς, κοιλῶν 42.000 φωτιών, δηλ. 1.300 περίπου τόννων καθαρῶν, ἀν ὑπολογίσωμεν πρὸς 24 ὀκάδας τὸ κοιλόν, τῆς ἐταιρίας Βάττη. Εἰς τὸ ἐργοστάσιον τῆς «Ἐλληνικῆς ἀτμοπλοΐας», ποὺ μετά τὴν πτώχευσίν της (1892) κατεσχέθη ἀπὸ τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν καὶ ἐνοικιάσθη εἰς τὸν ἐργοστασίον της Τζών Μάτι Δούσαλ, δηλ. τὸ σημερινὸν «Νεώριον», κατεσκευάσθη ἀπὸ τούτον τὸ ὠραιότατον ἀτμόπλοιον «ΑΘΗΝΑ», τὸ μεγαλύτερον τότε σιδηρούν ἀτμόπλοιον, καθελκυσθὲν εἰς τὰς 18 Ἰουνίου 1893. Γράφει σχετικῶς ἄλλη ἐφημερίς τῆς Σύρου εἰς τὰς 20 Ἰουνίου 1893:

«Ἐπὶ παρουσίᾳ πάντων τῶν ἐν τέλει καὶ πολλοῦ πλήθους προχθές Παρασκευὴν καθειλκύσθη εἰς τὴν θάλασσαν τὸ ἄρτι ἐν τοῖς Νεωρίοις τῆς ποτὲ Ἑλληνικῆς ἀτμοπλοΐας ὑπὸ τοῦ κ. Τζών Τάγκαρτ κατασκευασθὲν ἀτμόπλοιον «ΑΘΗΝΑ». Τὸ θέαμα ἦτο ὠραῖον, διότι ἡ «ΑΘΗΝΑ» εἶναι τὸ μεγαλύτερον τῶν ἐν Ἑλλάδι κατασκευασθέντων σιδηρῶν ἀτμοπλοίων».

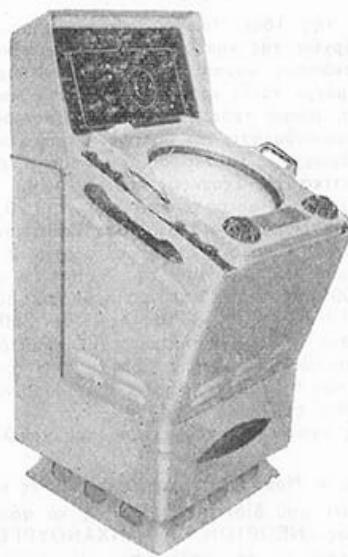
DECCA X BAND MARINE RADAR

THE

D 11

SERIES

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



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

S-BAND RADAR

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

THE FINEST RANGE OF
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΑΥΤΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ 1962

ΗΥΞΗΜΕΝΗ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΙΔΙΑ Η ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ, ΣΤΑΣΙΜΟΣ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΩΣ Η ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ.— Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΠΑΝΤΟΤΕ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΣ.— ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ.— ΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ ΤΗΣ "ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΗΣ,,— MONON TO 38.37% ΤΗΣ ΟΛΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΘΗ ΥΠΟ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

'Η έτησία εκδοσις του Ο.Λ.Π., είς την όποιαν άπεικονίζεται στατιστικής ή κίνησις του Πειραικού λιμένος κατά τό 1962, περιλαμβάνει ένδιαφέροντα στοιχεία καὶ αισιόδοξα, ως συνήθως, συμπεράσματα, έστω καὶ ταῦτα, εἰς ώρισμένας περιπτώσεις, ἔρχονται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τοὺς παρατιθέμενους ἀριθμούς.

Γενικής αὔξησις τῆς λιμενικής κινήσεως ἐμφανίζει ἡ ἔκθεσις αὐτή τῶν πετραγμένων τοῦ παρελθόντος ἔτους, μὲ σημαντικὰς διαφοράς ἔναντι τῆς ἀντιστοίχης περιστινής, μόνον διὰ τὸν ναυτιλιακὸν καὶ ἀπίθατηγὸν τομέα. 'Η ἐμπορευματικὴ δραστηριότης ούσιαστικῶς παραμένει στάσιμος, μὲ τινὰς ίσως θετικὰς διαφοροποίησεις κατὰ τὸν ἐπὶ μέρους κλάδους τῆς καὶ κυρίως εἰς τὸ γενικὸν ἐμπόρευμα. 'Ιδού τὰ σχετικά ποσοστά:

Αὔξησις ναυτιλιακῆς κινήσεως κατὰ 15,4% ἔναντι 14,5% τῆς τοῦ 1961. Αὔξησις ἐπιβατικῆς κινήσεως κατὰ 13,6% ἔναντι 3,1% τῆς τοῦ 1961. Αὔξησις τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως κατὰ 5% ἔναντι 4,3% τῆς ἀντιστοίχου κινήσεως τοῦ 1961.

ΕΡΓΑ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ, ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ

Πρὶν ἡ προχωρήσαμεν εἰς τὴν λεπτομερεστέραν ἀνάλυσιν τῆς λιμενικῆς κινήσεως, παραβούμενον τὰ στοιχεῖα τὰ περιλαμβανόμενα εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πετραγμένων τοῦ Ο.Λ.Π., σχετικῶς μὲ τὰ ἀκτελεσθέντα λιμενικά ἔργα, τὴν ἐπιτευχθείσαν δελτίσιων τοῦ τεχνικού ἐξπολισμοῦ, τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν καὶ τὰ διοικητικὰ μέτρα τοῦ λιμένος.

Κατὰ τό 1962 ἐπενδύθησαν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. 55 ἑκατομμύρια δραχμῶν εἰς τὰ ἀκόλουθα ἔργα: Κατεσκευάσθη τρίτος προβλήτης εἰς τὸν λιμένα 'Ηρακλέους, ὅπου τὸ σύνολον τῶν ἔκει κρηπίδωμάτων νότιον ἀνέλθη εἰς 2.502 μέτρα. Εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα ἐπερστάθη τὸ κρηπίδωμα τῆς ἀκτῆς 'Αλκίμων μῆκους 298 μ. καὶ τοῦ προλιμένους 300 μ., ἐπεξετάθησαν ἀποθηκευτικοὶ χώροι εἰς τὴν ἀκτὴν Βασιλειάδου καὶ συνεπληρώθη ἡ διαμόρφωσις τῆς Φρεαττύδος εἰς λιμένα διὰ τῆς κατασκευῆς κυματοθραύστου μῆκους 440 μέτρων.

Κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον, ἥρχισεν ἡ ἀκτέλεσις τῶν ἔξης ἔργων: 'Η κατασκευὴ νέου προβλήτου εἰς τὴν ἀκτὴν 'Αλκίμων, ἡ κατασκευὴ κρηπίδωμάτος εἰς τὸ Πέραμα διὰ τὰ ἐπισκευαζόμενα πλοῖα, ἡ ἀπέκτασις τῶν σιλδῶν καὶ ἡ διαμόρφωσις νέων ὑπαιθρίων χώρων, τοὺς ὅποιους ἀπέκτησεν ὁ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κεντρικού λιμένος.

Παραλλήλως διετέθησαν 28 ἑκατομμύρια δραχμῶν διὰ τὴν ἀγορὰν ἡ κατασκευὴ ναυτικοῦ καὶ τεχνικοῦ ἑξοπλισμοῦ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος καὶ συγκεκριμένως: "Εξ ἡλεκτροκινήτων καὶ διζελοκινήτων γερανῶν, ἐπτὰ περιοφόρων ὀχημάτων, δύο μηχανικῶν φορτωτῶν, δύο μεταφορικῶν τακινῶν, γεφυροπλαστίγων, ρυμουλκουμένων ὀχημάτων, αὐτοκινήτων, δύο υδροφόρων πλοίων, χωρητικότητος 250 κ. μ. κ. ἄ.

Κατὰ τὸ 1962, ἔξ ἄλλου, ἀναφέρεται ὡς «περαιτέρω δελτιαθείσα» ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τοῦ Ο.Λ.Π. Εἰς 335 ἑκατομμύρια ἐμφανίζονται τὰ τακτικὰ ἔσοδα αὐτοῦ ἔναντι 297 ἑκατομ. τοῦ 1961, τῆς σχετικῆς αὔξησεως αἰτιολογούμενης λόγω τῆς ἀνόδου τῆς κινήσεως τῶν πλοίων, τῶν ἐπιστράξεων τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων.

Τὰ ἔξοδα ἀνήλθον εἰς 302 ἑκατομμύρια δραχμῶν (83 ἑκατομ. εἰς ἔργα). 'Εξεταστέον ὅμως — κάθε ἐπιφύλαξις δικαιολογεῖται μέχρις ἔξαριθμώσεως — πῶς τὰ ἔσοδα ημέρηθησαν κατὰ ποσοστὸν 11%, ἐνῷ ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις παρέμεινε στάσιμος. 'Η σημειωθεῖσα αὔξησις διφειλε-

ται εἰς τὰ πετρελαιοειδῆ, τὰ ἐκφορτωθέντα εἰς τὰ παραρτήματα. 'Απὸ αὐτὰ ἐλάχιστα ἐσοδεύει ὁ 'Οργανισμός. 'Η σημειωθεῖσα αὔξησις ἐσόδων ίσως πρέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν αὔξησιν ὠρισμένων τιμολογίων εἰς βάρος τῶν πλοίων καὶ τῶν φορτίων των. 'Ο λιμήν, δηλαδή, καθίσταται ἀκριβώτερος.

'Ως πρὸς τὴν ἀναμόρφωσιν τῶν ισχύοντων διοικητικῶν συστημάτων, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πετραγμένων, διτὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐπεδιώχθη ἡ δελτιώσις τῶν συνθηκῶν ἐργασίας, ἡ αὔξησις τῆς ἀποδοσίεως καὶ ἡ ἀπλοποίησις τῆς διαδικασίας διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν διαφόρων τομέων τῆς λιμενικῆς δραστηριότητος. 'Η ἐπιτυχία τῆς ύπο τοῦ Ο.Λ.Π. ἀναλήφειας τῆς ἐργασίας τῆς ὑδρεύσεως τῶν πλοίων, φέρεται ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὡς παραδείγμα, δεδομένου διτὶ αὕτη ἐκτελεῖται ἀνετέρον καὶ τὸ υδρό παρέχεται μὲ μειωμένον τιμολόγιον.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως καὶ κατὰ τὸ 1962 εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα, είναι ἡ μικρὰ συνολικὴ αὔξησις (5,04%), τὸ υψηλὸν ποσοστὸν τῶν εἰσαγωγῶν (81,85%), τὸ χαμηλὸν ποσοστὸν τῶν ἔξαγωγῶν (18,15%) καὶ ἡ αἰσθητὴ αὔξησις τῆς κινήσεως τῶν πετρελαιοειδῶν κατὰ τριακοσίας καὶ πλέον χιλιάδας τόννους. 'Ιδού μὲ τὴν σειρὰν οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί:

Σύνολον ἐμπορευματικῆς κινήσεως (φορτοεκφορτώσεις εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα καὶ τὰ παραρτήματα) 6.736.836 τόνοι, ἔναντι 6.413.331 τ. τοῦ 1961. 'Ητοι σημειούται αὔξησις κατὰ 323.505 τόνων.

'Η κίνησις αὕτη κατανεμένη κατὰ τημάτα τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, εἰς τὴν όποιαν ἔχει πρετέρηθη, παρέχει τὸν ἀκόλουθον λίσταν κατατοπιστικὸν πίνακα :

α) Εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα καὶ τὸν λιμένα 'Ηρακλέους :

	1962	1961	Αὔξομειώσεις
Εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ	1.526.344 τ.	1.513.811 τ.	+ 12.533
Ἐξαχθέντα εἰς τὸ ἔξωτερικόν	164.270 τ.	132.481 τ.	+ 31.789
Εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ	496.845 τ.	578.929 τ.	- 82.084
Ἐξαχθέντα εἰς τὸ ἔξωτερικόν	397.715 τ.	381.786 τ.	+ 15.929

Σύνολον τῶν ἐντὸς τοῦ κυρίου λιμένος φορτοεκφορτωθέντων 2.585.174 τ. 2.607.007 τ. — 21.833

β) Φορτοεκφορτωθέντα εἰς τὰ παραρτήματα :

	1962	1961	Αὔξομειώσεις
Εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ	1.080.069 τ.	660.754 τ.	+ 419.315
Ἐξαχθέντα εἰς τὸ ἔξωτερικόν	330.879 τ.	292.820 τ.	+ 38.059
Κομισθέντα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ	398.480 τ.	374.666 τ.	+ 23.814
Φορτωθέντα εἰς τὸ ἔξωτερικόν	330.000 τ.	386.985 τ.	- 56.985

Σύνολον τῶν εἰς τὰ παραρτήματα φορτοεκφορτωθέντων 2.139.428 τ. 1.715.225 τ. + 424.203

γ) Ἐκφορτωθέντα εἰς τὰ Διϋλιστήρια :

	1962	1961	Αὔξομειώσεις
'Αργὸν πετρέλαιον καὶ λοιπά πετρελαιοειδῆ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ	2.012.204 τ.	2.691.099 τ.	- 78.865

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B. 55 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS"

ALSO AT : DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with :

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

Ίδου και μία άνακεφαλαίωσις κατά γενικάς κατηγορίας έμπορευμάτων :	1962	1961
Διάφορα έμπορεύματα έντός του λιμένος.	2.585.174 τ.	2.607.007 τ.
Διάφορα έμπορεύματα εις τά παραρτήματα	798.152 τ.	827.520 τ.
Υγρά καύσιμα εις παραρτήματα	1.341.276 τ.	887.705 τ.
'Αργόν πετρέλαιον εις Διύλιστηρια	2.012.234 τ.	2.091.099 τ.

Γενικὸν σύνολον

6.736.836 τ. 6.413.331 τ.

Πρώτον γενικὸν συμπέρασμα έκ τῆς παρατιθεμένης άνωτέρω ἀναλύσεως τῆς έμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος :

Η αὐξησίς τοῦ γενικοῦ συνόλου κατά 323.505 τ. ἀντιπροσωπεύει κυρίως αὐξησην τῶν φορτεκφορτωθέντων ύγρων καυσίμων εις τὰ παραρτήματα τοῦ λιμένος.

Δεύτερον συμπέρασμα : Τὸ σύνολον τῆς κινήσεως εις τὸν κυρίως λιμένα έμφανίζει νέαν, ἔστω καὶ μικράν (—21.833 τ.) μείωσιν, ἐνῷ ἡ κίνησις τῶν γενικῶν έμπορευμάτων, ἐπίσης εἰς τὸν κυρίως λιμένα, ἐλαφράν αὔξησιν, ἥτις καὶ ἀποτελεῖ τὸ μόνον αἰσιόδοξον στοιχεῖον τῆς ἀνασκοπούμενης δραστηριότητος τοῦ 1962.

Τρίτον συμπέρασμα : Αἰσιότην μείωσιν έμφανίζει ἡ μετά τοῦ ἐσωτερικοῦ κινήσις τοῦ κεντρικοῦ λιμένος (εἰσαγωγαὶ —82.084 τ.), ἀποδιδομένη κατά σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν παραρτημάτων.

Τέταρτον : Παραμένει πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ του δὲ Πειραιεὺς εἰσαγωγικὸς λιμήν. Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ μεταφραζόμενοι εἰς ποσοστὰ διδουν τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα ἐπὶ τοῦ προκειμένου :

Έμπορεύματα εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ : 68,56% καὶ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ 13,29%. Σύνολον εἰσαγωγῶν 81,85%.

Έμπορεύματα ἔχαχθέντα εἰς τὸ ἔξωτερικὸν 7,35% καὶ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν 10,80%. Σύνολον ἔχαγωγῶν 18,15%.

Ἐξ ἄλλων ἐπίσης στατιστικῶν στοιχείων τῶν πεπραγμένων τοῦ Ο.Α.Π., δύνανται νὰ ἔξαχθων τὰ ἔξης συμπεράσματα :

1) Τὰ ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. φορτεκφορτωθέντα έμπορεύματα ἐμειώθησαν κατά τὸ 1962 καλύψαντα ποσοστὸν 38,37% ἐναντὶ 40,65% τοῦ 1961.

2) Αἱ ἔξαγωγαὶ ἔχουσαν αὐξησην 70.000 περίπου τόνων, ἀποδιδομένη κυρίως εἰς τὰ παραληφθέντα ἐφόδια ὑπὸ πλοίων τοῦ ἔξωτερικοῦ.

3) Τὰ διὰ μεταφορτώσεως ἔχαχθέντα ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς έμπορεύματα ἀνήλθον εἰς 48.000 τ. ἐναντὶ 35.000 τ. τοῦ 1961 καὶ ἐφορτώθησαν διὰ λιμένας 62 ἐν δλω χωρῶν.

4) Η κατὰ τὸ 1962 δραστηριότητη τῆς λεγομένης «Ἐλευθέρας Ζώνης»

έμφανίζεται διὰ τῶν παρατιθεμένων ἀριθμῶν : Διήλθον ἐκ τῆς περιοχῆς της 990.613 τ. εἰδῶν γενικοῦ έμπορού ἐναντὶ 974.306 τ. τοῦ 1961 καὶ 138.925 κ. μ. ξυλείας ἐναντὶ 98.392 κ. μ. τοῦ 1961. Οὕτω, τὸ σύνολον τῆς έμπορευματικῆς κινήσεως τῆς «Ἐλευθέρας Ζώνης» ἀνήλθεν εἰς 1.073.968 τ., σημειώθεισης αὐξήσεως κατὰ 39.664 τ. καὶ κατὰ ποσοστὸν 3,83%.

Ἐκ τῶν έμπορευμάτων αὐτῶν 86.896 τ. εἰσῆλθον εἰς τὰς ἀποθήκας ἀποταμιεύσεως ἐναντὶ 93.597 τ. τοῦ 1961. Συμπέρασμα : οὐσιαστικῶς ἀνύπαρκτος ἡ «Ἐλευθέρα Ζώνη» καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Ἡ ναυτιλιακὴ καὶ ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τοῦ λιμένος κατὰ τὸ 1962 ἐμφανίζονται μέσω τῶν στατιστικῶν στοιχείων τοῦ Ο.Α.Π. ὡς αἰσιθτῶς ηὗξημεναι, ἔχουν δὲ ἀναλυτικῶς ὡς ἔξης :

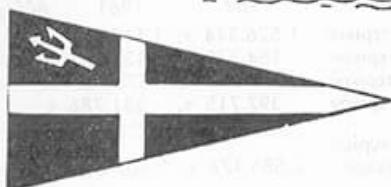
Κατέπλευσαν καὶ ἀπέπλευσαν ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 29.655 σκάφη 32.943.371 τ., ἐναντὶ 27.470 πλοίων 29.035.984 τ. τοῦ 1961 καὶ 21.521 πλοίων 18.863.190 τ. τοῦ 1958.

Ἐν σχέσει μὲ τὴν προπολεμικὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ λιμένος (βάσις τὸ 100), ἡ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀντιπροσωπεύει αὐξησην κατὰ 228.18. Ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν 14.896 χωρητικότητος 16.814.067 τ. κατέπλευσαν εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα καὶ 14.759 χωρητ. 16.129.304 τ. ἀπέπλευσαν. Εἰς τὴν κίνησιν δὲν περιλαμβάνονται 5.500 περίπου κατάπλοιοι ξύλινοι πετρελαιοκινήτων καὶ ιστιοφόρων.

Ίδουν καὶ τὰ στοιχεῖα τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως κατὰ τὸ 1962, ἥτις ἐμφανίζει αὐξησην κατὰ 358.301 ἀτομα ἐναντὶ τῆς τοῦ 1961, ἥτοι ποσοστὸν 13,6%. Ἡ αὐξησίς αὐτὴ ἐστιμήθη εἰς ὅλας τὰς κατηγορίας ἐπιβατῶν καὶ περιηγητῶν, ὡς καταφαίνεται ἐκ τοῦ παρατιθεμένου πίνακος :

	1962	1961	Αὔξησις %
Ἐξωτερικοῦ	252.450	218.382	15,6
Περιηγηταὶ ἐξωτερικοῦ	83.988	73.842	13,7
Διερχόμενοι ἐξωτερικοῦ	285.928	246.972	15,8
Ἐπιβάται ἐσωτερικοῦ	1.214.099	1.140.820	6,4
Ἐπιβάται Ἀργοσαρωνικοῦ	1.157.488	955.636	21,2

Ἄξιοσημείωτος κρίνεται ἡ αὐξησίς τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν ἐξωτερικοῦ καὶ ἡ αὐξησίς τῶν ἐπιβατῶν τῆς γραμμῆς τοῦ Αργοσαρωνικοῦ, αἵτινες καὶ ἀποτελοῦν χαρακτηριστικὴν ἐνδείξιν τῆς διογκώσεως τοῦ ρεύματος τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ.



ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΕΝΙΑΙΑ ΘΕΣΙΣ

ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΘΕΣΙΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΝ

ΜΕΙΩΜΕΝΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

Δ/π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/π ΛΥΔΙΑ Δ/π ΜΗΔΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

Πληροφορία: **ΕΛΜΕΣ** Μέγαρον Ε.Η.Ζ.
Πειραιεύς - Τηλ. 474-341 - Δ/σις: ΕΛΜΕΣ

ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ



ΘΕΜΑ ΥΨΙΣΤΗΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΟΣ

ΑΘΡΟΑ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑΙ ΑΙ "ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΟΛΕΙΑΙ,,

Συμφώνως πρός άνακοίνωσιν της Ένωσεως των "Αγγλων Ασφαλιστών, πλέον του ήμεσος τού συνόλου των άνω των κόσμου ναυτικών ατυχημάτων, που συνέβησαν κατά την διάρκειαν του 1962, άφορούν είς πλοία έλληνικών συμφερόντων, έπινδρωμένα με έλληνικά πληρώματα.

Σωρεία διαπιστώνται καὶ τὰ κατά τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχεντος ατυχήματα εἰς τὰ πλοία τῆς άνωτέρω κατηγορίας. Είναι άσυνήθις πολλά, ἀκόμη καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον περιστινὸν χρονικὸν διάστημα, διότι νοὶ μὲν ὑστερούν κατά τι ἀριθμητικῶς, ἀλλὰ συναρώντας ἡπερέχουν ἀπὸ ἀπόφεως οἰκονομικῶν συνεπειῶν.

Προέρχεται, ἐκ τῶν δύο συνεκεντρώσαμεν στοιχείων, εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ κατωτέρω πίνακος, ἀφορῶντας εἰς τὰ ἐπί έλληνικῆς πλοιοκτήσιας, ἐπηγνωμένα μὲν έλληνικά πληρώματα, ἐπισυμβάντα ατυχήματα κατά τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ 1962 καὶ τὸ ἀντίστοιχον διάστημα τοῦ 1963, κατὰ κατηγορίας ατυχημάτων. Είναι πράγματι ἀπογοητευτικά τὰ ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος προκύπτοντα συμπεράσματα.

Έτος	Κακοκαταρία	Προσάρξις	Σύγκρουσις	Ζημιαὶ εἰς μηχανάς	Ζημιαὶ εἰς δάσιον ἢ Ελίκη	Ζημιαὶ εἰς λεηθότος	Ζημιαὶ κατά τὴν πλέονταν	Πυραϊάς εἰς τὸ φρεγτιόν	Διαρροὴ εἰς τὸ φρεγτιόν	Ζημιαὶ εἰς ἄξονα	Ἀπολύτατος τῶν ἀγκυρῶν	Ἐξαγόρασης τῶν καυσούσιων	Ζημιαὶ λόγῳ μεταφορῶν πυρκαϊάς	Διέφοροι αἰτίαι	Σύνολος χημετῶν	Άτυχημάτων	
1962																	
Ιανουάριος	27	19	7	8	—	1	2	1	—	2	2	2	2	1	1	73	
Φεβρουάριος	16	13	4	6	2	1	2	3	—	1	1	1	1	1	1	56	
Μάρτιος	25	10	6	5	8	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	
Απρίλιος	9	12	13	8	2	1	2	4	1	—	—	1	1	2	2	58	
Μάιος	5	7	8	5	3	4	—	—	—	—	—	—	—	1	3	37	
Ιουνίος	3	7	4	5	2	1	3	1	—	—	—	—	—	1	1	29	
Σύνολον	85	68	42	37	21	10	10	7	2	3	3	5	4	4	5	311	
1963																	
Ιανουάριος	9	11	2	6	—	1	—	5	2	—	1	—	1	5	—	3	46
Φεβρουάριος	9	12	7	9	5	1	—	3	5	—	2	1	1	—	3	3	61
Μάρτιος	6	10	5	2	7	—	—	1	2	—	—	—	2	1	1	37	
Απρίλιος	7	11	4	7	5	—	2	—	—	—	—	—	—	2	5	43	
Μάιος	8	4	7	5	3	4	2	1	1	—	1	—	—	3	4	43	
Ιουνίος	6	7	4	7	1	1	2	2	1	—	—	—	2	4	4	41	
Σύνολον	45	55	29	36	21	6	12	11	0	4	1	2	9	13	20	271	

Αἱ συγκρύσεις, αἱ προσφάρεις, αἱ ζημιαὶ εἰς τὰ μηχανάς, αἱ ὀλικαὶ, ἀκόμη, ἀπώλειαι, φθάνουσιν εἰς ἀπόραδέκτους ἀριθμούς (20 ὀλικαὶ ἀπώλειαι, παρηλίκων κατά τὸ πλεῖστον σκαφῶν, ἐντὸς ἔξομήν), αἱ δὲ συνθῆκαι ὑπὸ τὰς ὅποιας τὰ ατυχήματα αὐτὰ συνέβησαν, ὀδηγοῦν εἰς τὰς κάτωθι διαπιστώσεις:

1. Ζημιαὶ αἱ ἐκ κακοκαταρίας. Τὰ ἐκ τῆς αἰτίας αὐτῆς ατυχήματα εἰναι τὰ πλέον, ἵσως, δικαιολογημένα. Μία, ὅμως, πλέον προσεκτικὴ ἐξέτασις τῶν συνθηκῶν ἑκάστου ατυχήματος καὶ τοῦ εἰδούς τῶν προδεινούμενών ζημιῶν, δῆγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι μικρότεραι πιθανῶν νὰ ἥσαν αἱ ζημιαὶ, ἀν τὰ πλοία ἐκυβερνώντων μὲ περισσότερον ναυτικὸν πνεῦμα διαφράσης τῆς κακοκαταρίας. Δὲν διαπιστῶνται ἡ πάντοτε κατάλληλος ἐκλογὴ τῆς πλεύσεως, ἀναλόγως τῆς περιοχῆς τοῦ πλοῦ καὶ τῆς ἐποχῆς τοῦ ἔτους, οὐτε «προσφαρμογή» τῆς πλεύσεως πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δυσαρέστων μιᾶς κακοκαταρίας συνεπειῶν. Τὸ «κον-

τραστάρισμα» εἰς πλείστας περιπτώσεις δὲν ἔλειψε.

2. Προσφάρεις. Αἱ συνθῆκαι ὑπὸ τὰς ὅποιας συνέβησαν τίνες τῶν προσφάρειών, ἀπόδεικνύουσαν συνήθως «τὸ τελευταῖον λεπτόν» διὰ τὸν χειρισμόν, ὅπερ εἰναι ἄργος, ὡς καὶ ἐπαρεξηγήσεως (ἢ, ἀριτερα γέ ἀγνοίσας;) τῶν διατάξεων τοῦ σχετικοῦ διεθνοῦς κανονισμοῦ.

3. Μερικαὶ τῶν συγκρύσεων συμβάντων ἐκ κακῆς ἐκτιμήσεως τοῦ χρόνου χειρισμοῦ, ἐκ τοῦ ὅτι ἀναμένεται συνήθως «τὸ τελευταῖον λεπτόν» διὰ τὸν χειρισμόν, ὅπερ εἰναι ἄργος, ὡς καὶ ἐπαρεξηγήσεως (ἢ, ἀριτερα γέ ἀγνοίσας;) τῶν διατάξεων τοῦ σχετικοῦ διεθνοῦς κανονισμοῦ.

4. Τὰ 82% τῶν ζημιῶν εἰς τὰς μηχανάς (τῶν ὅποιων ὁ ἀριθμὸς διατηρεῖται σχεδόν τοις ίδιοις), ὀφείλεται εἰς τὴν συνήθη πλέον, «ἀμέλειαν τοῦ πληρώματος». Τὸ αὐτὸν συμβαίνει καὶ διὰ τὰς ζημιαὶ τῶν λεβήτων (ποσοστὸν «ἀμελείας» 87%), δὲν θὰ θέλαμεν δὲν νὰ ἐκταθῶμεν ὅτι τοῦ θέματος αὐτοῦ, διὰ λίαν εύνοήσους λόγους.

5. Αἱ πλείσταις τῶν ζημιῶν τῶν ἑλίκων ὄφειλονται εἰς τὴν ἐπί συνημμένην τῶν ζημιῶν ἀπώλειαν, πάλιν, τοῦ πληρώματος. Εἴηση μειώθησαν περιπτώσεις ζημιῶν εἰς τὸ πηδάλιον, λόγῳ πλημμελούς ἐπιβλέψεως ἡ κακῆς συντηρήσεως.

6. «Ολαὶ, σχεδόν, αἱ κατὰ τὴν πλεύσιν ζημίαι, ἀποδίδονται εἰς τὸν πλογόν, εἰς τὸν ὅποιον ὁ πλοίορχος «παραδίδεται» ἀνευ ἐπιφύλαξεων...

7. Αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι, κατὰ ποσοστὸν 90%, ὀφείλονται εἰς προσφάρεις.

Εἰπὶ συνολικῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας τῆς ἐπηγνωμένης μὲ έλληνικά πληρώματα περίπου 2.000 πλοίων, προκύπτει ὅτι κατὰ μὲν τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1962 ύπεστησαν ατυχήματα τὰ 15,5% περίπου τῶν πλοίων μας, κατὰ τὸ αὐτὸν δὲ διάστημα τοῦ 1963 τὰ 13% περίπου, ὅλα μὲ αὐξησην τῶν ὀλικῶν ἀπώλειῶν εἰς τὸ τετραπλάσιον!

Ἄντα εἶναι τὰ κατὰ πᾶσαν δυνατήν προσέγγισιν δεδομένων τῶν ψυχρῶν ἀριθμῶν.

Πρέπει, μήπως, ὅλα τὰ ἀνωτέρω ατυχήματα ἡ τὰ πλεῖστα ἐξ αὐτῶν νὰ τὰ ἀποδούσωμεν εἰς τὸν θαλάσσιον καὶ μόνον κίνδυνον; 'Αλλ' αὐτοὶ οἱ ψυχροὶ ἀριθμοὶ, ὡς θέλεμον ὅτι τὴν ἀνωτέρω ἀνάλυσιν των, ἀποδεικνύουσιν ὅτι, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, ὁ ἀνθρώπινος παράγων είχεν ἀμεμπτὸν τὴν ἐπίδρασιν, τὸ δὲ ἀτύχημα δὲν ἦλθεν ὡς συνέπεια τυχαίου συμβάντος, ὅλῃ ὡς συνέπεια ἀμελείας, σφάλματος, ἀπροσεξίας, ἀγνοίας, ἐλλείψεως πείρας ἡ ἀκόμη καὶ ἐλλείψεως εύψυχίας.

Τὸ ποῦ αἱ ἀνωτέρω ἐλλείψεις ὄφειλονται, χρήζει πράγματι ἐρεύνης καὶ ἀπαντήσεως.

Εἰς τὴν τεχνικὴν σελίδα τοῦ τεύχους αὐτοῦ, ὁ εἰδικὸς συνεργάτης μας, ἀναλύων τὴν ἐπὶ τῆς ἀπώλειας τοῦ βρετανικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ φορτηγοῦ «Druid» ἀπόφασιν τοῦ ἀρμόδιου ναυτικοῦ δικαστηρίου, διαπιστώνει πόσον ἐκάστη περιπτώσις μελετᾶται καὶ ἐξουνχίζεται ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, βάσει τῶν οὐσιαστικῶν καὶ τῶν τεχνικῶν δεδομένων ἐκάστου ατυχήματος καὶ οὐχὶ βάσει τυπικῶν ἡ νομικῶν μόνον στοιχείων, εἰς τὴν χώραν αὐτὴν τῆς μακρᾶς ναυτικῆς παραδόσεως.

Αἱ καὶ εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπίσης Ἐλλάδα τὰ περιστατικὰ τῶν ναυτικῶν ατυχημάτων ἐγκαίρως καὶ μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς ἡρευνῶντο ἀπὸ πράγματι «ἀρμόδιως» ὄργανο, τὰ πορίσματα τῆς ἐρεύνης αὐτῆς θὰ μᾶς παρεῖχον πλήρη τὴν εἰκόνα τόσον ἐνδεικτικήν, δύσοντας τὸν περιορισμὸν τῶν ατυχημάτων, λαμβάνοντας τὴν μορφὴν ἀντιστοίχων νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων, θὰ συνέβαλον εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ατυχημάτων, μὲ προφανῆ τὰ ἀγαθὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀποτελέσματα.

Ἐλπίζομεν ὅτι ἡ στατιστικὴ αὐτὴ θὰ τύχῃ τῆς δεούσης προσοχῆς καὶ ὅτι οἱ παρ' ἡμῖν ἀρμόδιοι δὲν θὰ ἐπαναπαυθῶν εἰς τὰ ὀποτελέσματα, τῆς ἀριστοτεχνικῆς προσανακρίσεως τοῦ Λιμεναρχείου Ἐλευσίνος ἐπὶ τῆς ἀπώλειας τοῦ «Βρετανών»...

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

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:

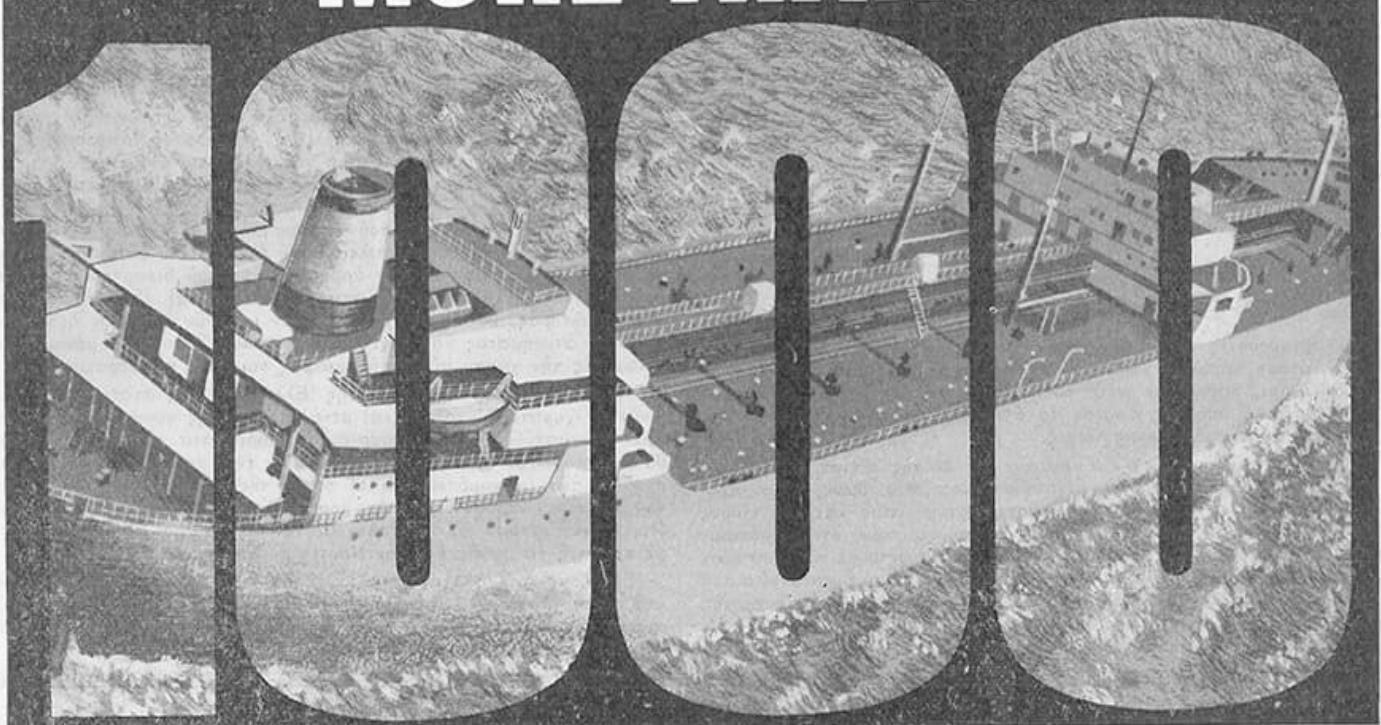
29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

GEORGE CARRAS, INC.

STEELS

HAVE SUPPLIED CARGO HEATING COILS FOR MORE THAN...



TANKERS

... An impressive number of ships — carrying every type of bulk oil cargo to all parts of the world. All benefit from the reliable, economical performance of Steels tank heating coils — which include Alagrid, Helical, and Storied Helical coils as well as conventional systems of improved and advanced types.

Years of experience and many months of intensive research have placed Steels in a singularly knowledgeable position in respect of cargo heating. Whatever the climate, cargo or other conditions involved, heating coils in mild and stainless steel, cast iron, aluminium brass and other special alloys are manufactured to meet all marine applications — efficiently.

Steels also undertake every class of shipboard piping and plumbing services.

**STEELS ENGINEERING
INSTALLATIONS LIMITED**

SUNDERLAND, ENGLAND.
TEL: 56281. TELEX: 53341.

HOME AND OVERSEAS SALES OFFICE:
STEEL HOUSE, EASTCOTE, PINNER,
MIDDLESEX. Tel.: PINner 5881

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Η ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Πλέον τών 200 άντιπροσώπων έκ μέρους 21 χωρών έλασθον μέρος είς τὴν ἐν Στοκχόλμη συνελθόντων τὴν 9-15 Ιουνίου 26ην συνδιάσκεψιν τοῦ Comité Maritime International, υπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Albert Lilas τοῦ Βελγίου.

Ἡ συνδιάσκεψις ἐπέτυχε λύσεις εἰς ὅλα τὰ θέματα τῆς ἡμερησίας διατάξεως ἀφορῶντα εἰς: α) Τὴν εὐθύνην τοῦ θαλασσίου μεταφορέως διὰ τὰς ἀποσκευὰς τῶν ἑπτατῶν. β) Τὴν τροποποίησιν τῆς Διεθνῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν (Κανόνες τῆς Χάγης). γ) Τὴν ἔγγραφήν εἰς τὰ νηολόγια ναυπηγούμενων πλοίων.

Τὰ ἐπὶ τῶν τριών τούτων θεμάτων υἱοθετήθησαν σχέδια διεθνῶν συμβάσεων, εἶναι ἐπάνογκες νὰ ὑποβληθῶσιν εἰς τὴν Διπλωματικὴν Συνδιάσκεψιν τῶν Βρυξελλῶν ἐπὶ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, πρὶν ἢ λάδουν τὴν μορφὴν διεθνῶν συμβάσεων.

Εὐνόητος ὅτι ἡ πλέον ἐνδιαφέρουσα τῶν ἐν λόγῳ διεθνῶν συμβάσεων, εἶναι ἡ ἀφορῶσα εἰς τὴν τροποποίησιν τῶν Κανόνων τῆς Χάγης: α) "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἔκτασιν τοῦ ὄρου 'δέουσα ἐπιμέλεια'. β) Τὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν τῆς φορτωτικῆς. γ) Τὸ ὄριον τῆς ἀποζημιώσεως. δ) Τὴν ἔξυσημβασιν εὐθύνην τῶν ὑπὲτοῦ πλοιοκτήτου προστιθέντων προσώπων καὶ ε) Τὴν ἔκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν Κανόνων τῆς Χάγης.

Τὰ πλήρη κείμενα τῶν υἱοθετεῖσθων διεθνῶν συμβάσεων, περιήλθον ἡδη εἰς χειράς μας. 'Ο χῶρος τοῦ παρόντος δὲν μᾶς ἐπιτρέπει τὴν δημοσίευσιν. Θὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ προσεχές φύλλον τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», παρέχοντες ἐν μεταφράσει τὰ ἐν λόγῳ κείμενα.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Ο νομοθέτης ἐπιθυμῶν νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν διατήρησιν τοῦ κοινωνικοῦ ρυθμοῦ, ὀφεῖται νὰ παρακολουθῇ πιστῶς τὰς ἔξελιξεις τοῦ ἀνθρωπίνου διου καὶ ἔνιοτε νὰ προτρέψῃ αὐτῶν. Τοιαύτη νομοθετικὴν προδρομήν, εἰς ἔποχήν, καθ' ἣν τὰ ἐν τῷ κόσμῳ μή πολεμικά πλοία κινούμενα δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας εἶναι μόνον δύο καὶ δὲν ἔχει εἰσέτι συμβῆσιν σοδαρὸν ἀτομικὸν ἀτύχημα, ἀποτελεῖ δι' οὗ σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1962, περὶ εὐθύνης ἀφοπλιστῶν ἀτομικῶν πλοίων.

Τὸ θέμα εἶναι σπουδαιότατον καὶ τὰ προβλήματα ποὺ ἀνακύπτουν πολύπλοκα. Καίτοι, ὡς ἡ μέχρι σμέρην πεΐρα ἔδειξεν, ἡ πιθανότης πραγματοποιήσεως ἀτομικῶν ἀτυχημάτων εἶναι λίαν περιωρισμένη, δύνανται πάντως ἐπισυμβαίνοντα, νὰ προβενήσουν ζημίας ἀφαντάστου ἔκτασεως εἰς μέγεθος καὶ ἀριθμὸν θυμάτων. Καὶ θὰ ἡτο ἀδύνατον νὰ ἀποζημιώθωνται διὰ τῶν οικονομικῶν μέσων τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Εξ ἀλλου, ὡς ἐν 'Ιαπωνίᾳ κατεδίχθη, λόγω τῆς λαθανούσης φύσεως τῶν ἐκ τῶν ἀτομικῶν ἀκτινοβολιῶν ζημιῶν τοῦ ἀνθρωπίνου ὄργανισμοῦ, εἶναι δυνοτόν, μόνον μετὰ πολλὰ ἔπι νὰ ἐμφανισθοῦν τὸ πρώτον τὰ συμπτώματα σωματικῆς παθήσεως. Εἶναι δυνοτόν δύοις νὰ προξενηθοῦν, λόγῳ τῶν ἀκτινοβολιῶν, ζημίας εἰς πολὺ μακρινά ἀπόστασέων. Τέλος, ἡ εἰσπραξία τῆς ἀπόζημισεως, ἐπιδιωκόμενή ἐπὶ ἔθνικῆς διάσεως, θὰ ἡτο ἔργον ἔξαιρετικά δυσχερῶν, λόγω τοῦ διεθνοῦς χαρακτήρος ποὺ πιθανώς θὰ εἶχε μία τοιαύτη ζημία. Δι' ἀπαντάς τούς ἀνωτέρω λόγους αἱ ἐν Ισχύι νομοθεσίαι δὲν ἡσαν εἰς θέσιν νὰ παράσχουν ἀξιόλογον τινὰ προστάσιαν εἰς τὰ θύματα ἀτομικοῦ δυστυχήματος.

Τὰ ζητήματα ταῦτα παρουσιάζονται ἐπὶ περισσότερον ιδιόμορφα, προκειμένου περὶ πλοίων ἡ προκειμένου περὶ ἀτομικῶν ἐγκαταστάσεων ξηρᾶς. Τυχὸν ἀτύχημα εἰς ἀτομικὰς ἐγκαταστάσεις ξηρᾶς, θὰ ἡτο πιθανόν νὰ μήν είχε συνεπείας ἔξερχομένας τῶν δρίων τοῦ Κράτους. Καὶ ἔαν συνέπεια τοῦ ἀτυχήματος ἐπηρέαζον ὑπηκόους γειτονικοῦ κράτους, τὰ προβλήματα θὰ ἡσαν δυνατὸν διὰ διπλωματικῶν συνεννυήσεων καὶ διμερῶν συμφωνῶν. 'Η κατάστασις διὰ μᾶς εἶναι ἐντελῶς διαφορετικὴ προκειμένου περὶ ἀτομικῶν ἀτυχημάτων προερχομένου ἀπό πλοίον. Τότε αἱ ζημίας εἶναι δυνατὸν νὰ συμβῶνειν εἰς περιοχὴν ἀποκλειστικῶν ἔνον κράτους ἡ πολλῶν ξένων κρατῶν. Τὰ ἦκ τοῦ ἀτυχήματος ζητήματα δὲν θὰ ἡτο εύκολον νὰ διακονοιούσιν διὰ διμερῶν συμφωνῶν. Τοῦ κράτους τῆς σημαίας δὲν θὰ ἐπεδείνωση τὴν ίδιαν προμημίαν εἰς τὴν ἀποζημιώσεων τῶν θυμάτων, σīan ἀντὶ ζημίας ἀφεώρων τούς ίδιους αὐτοὺς ὑπηκόους. Τέλος, οἱ ζημιώθεντες θὰ ἐδυσχεραίνοντο εἰς τὴν εἰσπραξίαν ἀπόζημισεως, λόγω τῆς ἀνάγκης προσφυγῆς των εἰς ἀλλοδαπὸν δικαστήριον. 'Ως ἐκ τούτου ἐνεφανίζετο ζωηρότερά ἡ ἀνάγκη ρυθμίσεως τῶν ζητημάτων, ἀτινες ἐνδεχομένους θὰ ἀνέκυππον ἐξ ἀτυχημάτων εἰς ἀτομικά πλοία.

Τὰ ἀνωτέρω προβλήματα ἐπεδίωξεν νὰ λύση η σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1962. Συγκρινομένη μὲ τὰς προηγούμενάς συμβάσεις τῶν Βρυξελλῶν, η σύμβασις αὐτὴ παρουσιάζει τὴν ίδιαν περίπτωσιν, ὅτι ρυθμίζει θέματα οὐχὶ μόνον ιδιωτικοῦ, ἀλλὰ καὶ δημοσίου δικαίου. 'Επίσης διὶ ἀπτεται θεμάτων ἔξι ίσων περίπου ζωτικῶν διὰ τὰ ναυτικὰ κράτη, ὅστοι διὰ τὰ κράτη τὰ ἀλλότρια πρὸς τὰ ναυτικὰ ἔργα. 'Η ἐν λόγῳ σύμβασης ἐπεδίωξεν ἐπὶ πλέον νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν καθιέρωσιν ἐλευθέρας ναυ-

σπολοῖσας διὰ τὰ κινούμενα δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας πλοίας καὶ εἰδικῶτερον νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν διατήρησιν τοῦ καθεστώτος τῆς ἐλευθέρας εἰσόδου εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας καὶ τῆς ἀδλασθούς διελεύσεως δι' ἐστωτερικῶν ὕδατων.

Κατὰ τὸ ἄρθρον XIII αὐτῆς, ἡ σύμβασις ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ ζημιῶν, ὁφειλομένων εἰς ἀτομικὰ σίτια (ἀκτινοβολίας, ραδιενεργά κατάλοιπα, ἔκρηξεις κλπ.) προελθόντα ἐπὶ πλοίων κινούμενων δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας. Η σύμβασις ὑποχρεώνει τὰ κράτη νὰ μή ἐπιτρέπουν τὴν λειτουργίαν ἀτομικῶν πλοίων ἀνε προηγούμενῆς ἀδείας των.

Σπουδαῖον χαρακτηριστικὸν τῆς συμβάσεως είναι ἡ ἀπόλυτος συγκέντρωσις τῆς εὐθύνης διὰ τὰς ἀτομικῶν αἵτιων ζημίας εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Κατὰ νομικὴν ὄρχησην, ἥτις ἔχει τύχει εὑρίσκεις ἐφαρμογῆς εἰς τὰ νεώτερα δίκαια καὶ ἡν ἔκφραζει τὸ ἄρθρον II τῆς συμβάσεως, ὁ ἔχων τὰ φύλα τὸ ἀποκειμένον ἐπὶ τῆς ζημιῶν, ἀνέξαρτή του πταίσματος. Εἳς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν, ἀνέξαρτή του πταίσματος, καὶ τὴν περίπτωσιν ἀναγγείλει, ἔκτος ἀσημάντων τινῶν περιπτώσεων, καὶ τὴν περίπτωσιν ἀναγγείλει, ἔκπολιστης — καὶ κατὰ τεκμήριον ὃν οἰκονομικῶν ισχυρότερος, δέοντο νὰ φέρῃ ἔξι διλοκήρους καὶ τὸν κινδύνον τοῦ πλοίου. 'Υποχρεούται ἐπομένως, εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν, ἀνέξαρτή του πταίσματος του. 'Ετι περιστότερον, ἡ σύμβασις ἀποκλείει, εἰκότερος, δέοντο νὰ φέρῃ ἔξι διλοκήρους καὶ τὸν κινδύνον τοῦ πλοίου. 'Υποχρεούται ἐπομένως, εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν, ἀνέξαρτή του πταίσματος του. 'Ετι περιστότερον, ἡ σύμβασις ἀποκλείει, εἰκότερος, δέοντο νὰ φέρῃ ἔξι διλοκήρους καὶ τὸν κινδύνον τοῦ πλοίου.

Διὸ τῆς τοιαύτης αὐστηρᾶς συγκεντρώσεως τῆς εὐθύνης εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἡ σύμβασις ἐπεδίωξε νὰ προστατεύσῃ τὴν κανονικὴν Ναυτιλίαν, τοὺς προμηθευτάς ἀτομικῶν ὑλικῶν καὶ γενικῶς πάντας τοὺς τρίτους ἀπὸ τὸν κίνδυνον πληρωμῆς ὑπερόγκων ἀποζημιώσεων, ἥτις θὰ είχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν οἰκονομικὴν καταστροφήν των. 'Ἐπι πλέον, δύομιν, διὰ τὴν τοιαύτην συγκεντρώσεως τῆς εὐθύνης εἰς ἐπόπωπον, ἐπεδίωχθη ἡ διατήρησις τοῦ ἀσφαλίστρου, διὰ τὴν κάλυψην τῶν πρὸς τρίτους εὐθύνων τοῦ ἐφοπλιστοῦ, εἰς λογικά ἐπιπέδα. 'Ἄλλως οἱ τρίτοι, ἀλλὰ καὶ ίδιοι οἱ πλοιοκτήται συνήθους προώσεως πλοίων, ὡς καὶ οἱ προμηθευταὶ ἀτομικῶν ὑλικῶν, θὰ ἐφόρτωνται τὰς διατήρησιν τῶν συγκριτικῶν ζημιῶν διὰ τὴν κάλυψην τῶν ἐφοπλιστῶν καθ' ἣν ή εὐθύνη διὰ τὴν ἀτομικήν ζημίαν διὰ τὸν πρόδιδετο εἰς ἐπιγράφεις πατισμάτου πλοίου ἡ εἰς ἐλαττωματικότητα τοῦ ἀτομικοῦ ὑλικοῦ. 'Η πολλαπλή αὐτὴ ἀσφαλιστικὴ κάλυψης τοῦ αὐτοῦ κίνδυνου δέν θὰ ὀφέλει εἰς οὐδέν τὰ θύματα ἀτομικῆς ζημιῶς. 'Αντιτέως θὰ είχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μεγάλην ὑψωσιν τῶν ἀσφαλίστρων, λόγω τῶν ἀλλεπαλλήλων ἀντασφαλίσεων καὶ καθ' αὐτὸν διάδεινον τὴν παροχὴν σποδάρας ἀσφαλιστικῆς καλύψεως, δεδομένου, διὰ τὰ συνειδήσεις ἀσφαλίστρης εὐθύνουμένους πολλαπλῶς ὡς ἀπ' εὐθείας ἀσφαλίστης, ἀντασφαλίστης ἡ συνασφαλίστης διαφόρων ὑποχρέων, νὰ μή δύναται νὰ προσφέρῃ τὴν μεγαλυτέραν κάλυψην εἰς ἔκαστον τῶν ἀσφαλιζομένων προσώπων.

Λόγῳ τῆς ἀφαντάστου ἔκτασεως ἣν είναι δυνατὸν νὰ λάβῃ μία ἀτομική ζημία, ἔκριθη σκόπιμον νὰ τεθῇ ἐνα δρίον εἰς τὴν εὐθύνην τοῦ ἐφοπλιστοῦ. 'Ως τοιούτων, κατόπιν πολλῶν συζητήσεων, ἐπέθη ποσὸν ἀξίας σημεριών 100.000.000 δολαρίων H.P.A., μὲ δάσιν τὴν ρήτρα χρυσού. 'Η σύμβασις ὑποχρεώνει τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ διατηρῇ ἀσφαλιστικὴν κάλυψην, καθὼς καὶ οἰκονομικὰ μέσα διὰ τὴν περίπτωσιν ἀποζημιώσεως, καὶ τὸ Κράτος τῆς σημαίας νὰ παράσχῃ τὸ ἀπαραίτητον ποσόν, μέχρι τοῦ ἀνωτέρου δρίου, εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν δὲν θὰ ἐπήρει ὁ ἐφοπλιστὴς τοῦ πρὸς κάλυψην τῶν γενομένων ζημιῶν.

Τὸ ἄρθρον VI τῆς συμβάσεως προβλέπει τὴν δυνατότητα ὑποκαταστάσεως ὡργανισμῶν κοινωνικῆς προνοίας, παρασχόντων περιθάλψιν εἰς τὰ θύματα ἀτομικοῦ συμβεδηκότος, εἰς τὰ δικαιώματα τῶν θυμάτων τοῦ ἐφοπλιστοῦ. 'Ἐπεδίωχθη ἡ ἐνθάρρυνσις 'Οργανισμῶν Κοινωνικῆς Προνοίας νὰ παράσχουν περιθάλψιν εἰς τὰ θύματα, δεδομένου διὰ ἐκρίθη, διὰ διὰ τοῦ τρόπου τούτου θὰ ἡτο δυνατὴ διὰ κατοπτάστασί τῶν ζημιῶν προσώπων, μή ἔχοντων τὰ δυνάμεις νὰ ἀκολουθήσουν τὴν καθοριζόμενην ὑπὸ τῆς συμβάσεως ἀποζημιώσεως διὰ πληγῆς διαφορετικῶν οὖτε διαφορετικῶν προσώπων μή δυναμένων νὰ ἀποδείξουν διὰ ή σωματικῆς τῶν ζημιῶν προήλθεν ἐπὶ τοῦ ἀτομικοῦ συμβεδηκότος. Π.χ. περίπτωσις προσώπου πάσχοντος ἐκ καρκίνου, διστισις, διὰ τοῦ θάσου στατιστικῶν παραπήρησεων, τὰς ὅποιας μόνον ἔνας ὄργανισμός κοινωνικῆς προθιμάλψεως είναι εἰς θέσιν νὰ κάμῃ.

Λίθιον ἀκρογωνιάδιον τῆς συμβάσεως ἀποτελεῖ διαδικασία διὰ τὴν ἐπιδίκασιν τῆς ἀποζημιώσεως. 'Ἐκριθή, διὰ διημοκούλοντο τὰ θύματα ἀτομικοῦ συμβεδηκότος εἰς τὴν εἰσπραξίην τῆς ἀποζημιώσεως, ἔαν τοῖς παρείσθετο τὸ ἔλευσης ἐκλογῆς τοῦ τόπου ἐγέρεστας τῆς ὄγγης των καιδίσης. Τὸ ἄρθρον X τῆς συμβάσεως ὄριζε, διὰ τοῦ θάσου στατιστικῶν παραπήρησεων, τὰς ὅποιας μόνον ἔνας ὄργανισμός κοινωνικῆς προθιμάλψεως είναι εἰς θέσιν νὰ κάμῃ.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.
ROTTERDAM OFFICE
GROOTHANDELSGEBOUW A 4
STATIONSPLEIN 45
TELE.: 113994 - 113984 - 124510
TELEGRAFS: DIOSKOUI

N. MAVROLEON AMSTERDAM
DAM RAK 89

SHIPBROKERS & AGENTS

TEL.: 40115

δικαστήρια του Κράτους, σπερ παρέσχε τὴν ἄδειαν λειτουργίας τοῦ ἀτομικοῦ πλοίου ἡ εἰς τὰ δικαστήρια ἐνὸς τῶν συμβεβλημένων κρατῶν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ὅποιου ἔλαβε χώρας ἡ ζημία. 'Ἐν συνεχείᾳ δρίζεται, ὅτι τὸ κράτος τῆς σημαίας, σπερ κατὰ τὴν σύμβασιν ὑποχρεούται νὰ καταβῇ τὸ ποσὸν τῆς ἀπόζημιόσεως εἰς περίπτωσιν ἀδυναμίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ, δύναται νὰ παρέμβῃ ἡ νὰ κληθῇ νὰ παρέμβῃ εἰς τὴν τοιαύτην δίκην. Τὸ κράτος δὲν θὰ δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ ἐτεροδικίον διὰ νὰ ἔξιρεθῇ τῆς δικαιοδοσίας τῶν δικαστηρίων αὐτῶν εἰς περιπτώσεις καθ' ὃς θὰ εἶχε τοιούτον δικαίωμα κατὰ τὸ διεθνὲς δίκαιον. Τέλος, εἰς τὸ ἄρθρον XI τῆς συμβάσεως δρίζεται, ὅτι ἡ ἀπόφασις παντὸς δικαστηρίου, ἔχοντος δικαιοδοσίαν, θὰ κηρύσσεται ἐκτελεστὴ εἰς τὴν περιοχὴν τῶν ἄλλων συμβεβλημένων κρατῶν, ἀνευ ἔρευνης τοῦ περιεχομένου τῆς.'

'Ἡ ἀναγνώριστ δικαιοδοσίας εἰς τὰ δικαστήρια τοῦ τόπου τῆς ζημίας, ἔκθεται τὸν ἐφοπλιστοῦ, καθὼς καὶ τὸ κράτος τῆς σημαίας εἰς τὸν κίνδυνον ἀλλοδαπῶν ἀποφάσεων, μὴ θεμελιωμένων εἰς ἐπιστημονικό δεδομένα ἡ ἐπερασμένων ἀπό πολιτικά σκοπιμότητας. Μοναδικὸς τρόπος κατὰ τὴν σύμβασιν, διὰ νὰ προστατεύῃ ἔνα κράτος τὰ συμφέροντα του, καθὼς καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπό ἐσφαλμένας ἀποφάσεις ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων, εἶναι ἡ καταφυγὴ εἰς διεθνῆ διαιτησίαν κατὰ τὸ ἄρθρον XX τῆς συμβάσεως.'

Εἰς τὸ ἄρθρον V αὐτῆς, ἡ σύμβασις δρίζει, διὰ αἱξιώσεις τῶν θυμάτων ἀτομικῶν συμβεβλητῶν κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, παραγράφουνται μετὰ δεκατίαν, μολονότι ἐκ τῆς ἑπτακατούρας τίνος νὰ ἐμφανισθοῦν τὸ πρώτων μετὰ πάρδον χρονικοῦ διαστήματος μεγαλύτερου τῆς δεκατίας ἀπό τῆς χρονολογίας τοῦ ἀτομικοῦ ἀτυχήματος. 'Ἐν τούτοις ἐκρίθη, διὰ διὰ λόγους προστασίας τῶν ἐφοπλιστῶν, δὲν ἔπειτεν ὁ χρόνος τῆς παραγραφῆς νὰ ἐπεκταθῇ εἰς μεγαλύτερον τῆς 10ετίας χρονικοῦ διάστημα.

Τέλος, ἡ σύμβασις ἀφίνει ἀναπάντητον τὸ ἐρώτημα κατὰ πόσον ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ δέοντα νὰ ἐρμηνεύῃ καὶ ὡς περιορισμὸς τῆς διεθνούς εὐθύνης τοῦ κράτους. Κατὰ πόσον δηλαδὴ ἡ σύμβασις καθιερώνει ἔξαιρεσιν τοῦ κανόνου διεθνούς ἔθιμικού δικαίου, διὰ τοῦ ἐπιβάλλει εἰς τὸ κράτος νὰ ἀποκαταστήσῃ εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ ἔξ ολοκλήρου τὰς ζημίας, αἵτινες ἐπροξίθισαν ἐπί πατίσματός του. Π.χ. διότι ἔπειτεν τὴν λειτουργίαν ἀτομικοῦ πλοίου ἀνεύ την πρήσεως τῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας κλπ. Τὸ γεγονός διὰ ἡ σύμβασις περιέλαβε κανόνας κατὰ τοὺς ὅποιους τὰ κράτη ἔγγινονται ὑπέρ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀτομικῶν πλοίων τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν καὶ καθίστανται ἀστικῶς ὑπεύθυνα διὰ τὴν ἀποζημίωσιν ἀτομικοῦ συμβεβλητοῦ πρερχομένου ἐκ πλοίου, ἡμιμενθή ὡς καθιερούν περιορισμὸν τῆς κρατικῆς εὐθύνης εἰς τὸ ἀντιστοιχοῦν διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ποσὸν. Φαίνεται δόμως ὄρθοτερον, διὰ ἡ ἐν λόγῳ σύμβασις ἑσκόπτησεν νὰ ρυθμίσῃ μόνον τὴν κατὰ τὸ ἀστικὸν δίκαιον κρατικὴν εὐθύνην καὶ οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν ἐπὶ διαπολιτειακοῦ ἐπιπέδου εὐθύνην τῶν πολιτειῶν ἔναντι ἀλλήλων, συμφώνων πρὸς τοὺς κανόνας τοῦ διεθνούς δικαίου.

Τὸ ἄρθρον XXVI προβλέπει τὴν ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως μετὰ τὴν πάρδον πενταετίας ἀπό τῆς ισχύος τῆς. Νομίζομεν, διὰ εἶναι ἔνορις ἀκόμη διὰ νὰ συναγάγῃ τις συμπεράσματα κατὰ πόσον ἡ σύμβασις εἰς τὴν παρούσαν μορφήν της, εἶναι ικανὴ νὰ ἐπιτελέσῃ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον τὸν σκοπὸν της. 'Υπάρχουν εἰς τὴν σύμβασιν προβλήματα, τὰς λύσεις τῶν ὅποιων μόνον ἡ περία δύναται νὰ διδάξῃ. Καὶ εἰθε νὰ μὴ λάβωμεν ποτὲ τοιούτον διάστακλον.

Γ. ΗΣΑΪΑΣ
Δικηγόρος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΣΤΙΓΜΙΑΙΟΝ Η ΠΑΡΑΤΕΤΑΜΕΝΟΝ ΝΑΥΑΓΙΟΝ; ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΝ ΑΛΛΗΛΟΣΥΓΚΡΟΥΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Εἰς τὸ τεύχος τῆς 1 Φεβρουαρίου 1963, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἑκεὶ δημοσιεύσης ὑπ' ἀριθ. 607/1962 ἀποφάσεως τοῦ 'Ἀρείου Πάγου, παρετήρησα ὅτι ἡ ὑπὸ τῆς ἀποφάσεως ἐκείνης εἰσαγομένη ἐρμηνευτικὴ διάκρισις ὡς πρὸς τὸ εἶδος τοῦ ναυαγίου, ἐμέλεις νὰ καταστῇ ἀφορμὴ νέων διακαστικῶν ἀγώνων πρὸς θεωρίαν τοῦ ἄντες ἀκαριαίως ἀπωλεθή τὸ πλοίον ἡ ἀντιθέτως ἔτι παρετάθη τὸ ναυαγίον ἐπὶ τίνα χρόνον. 'Ἡ πρόβλεψις ἐπραγματοποιήθη, ἀλλὰ τροποποιημένη, διότι, ὡς δείκνυται ἐκ τῶν κατωτέρω δημοσιευμένων ἀποφάσεων τῆς ἐργατικῆς διακαστίας, τὸ ναυάγιον τοῦ ἄντες προ «ΡΟΥΜΕΛΗ» ἐκρίθη ὑπὸ τῆς μὲν ὡς ἀκαριαίον, ὑπὸ τῆς δὲ ὡς μὴ ἀκαριαίον. 'Αλληδεῖς εἶναι ὅτι ἡ ὑπὸ ἀριθ. 783/1963 ἀποφάσεις δὲν ἀσχολεῖται εἰδίκως μὲ τὸ ναυαγίον. 'Ἐν τούτοις ἐπικαλείται τὴν ὑπὸ τῆς ἀποφάσεως τοῦ 'Ἀρείου Πάγου εἰσαχθεῖσαν διάκρισιν καὶ παραπέμπει εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀποφάσιν, ἐπειδὴ δὲ ἐπιδιάζει μόνον τὴν ἐκ τῶν ἄρθρων 75 § 2 καὶ 76 Κ.Ι.Ν.Δ. ἀποζημιώσιν καὶ ἀπορρίπτει τὸ περὶ διμήνου τῆς ἀνεργίας αἴτημα, δέοντα νὰ δεχθῶνται ὅτι ἔκρινεν αὕτη τὸ ἄντες προ «ΡΟΥΜΕΛΗ» ὡς ναυαγήσαν, εὐθὺς ὡς ἔξεδηλώθη τὸ θαλάσσιον συμβεβηκός.

'Ἀντιθέτως, ἡ ἐτέρα τῶν δημοσιευμένων ἀποφάσεων, ἡ ὑπὸ ἀριθ. 861/1963, ἔκρινε διειδίκης σκεψεως ὅτι τὸ ἄντες προ «ΡΟΥΜΕΛΗ» ἀπωλεθήση μετὰ παρέλευσιν μιάς ημέρας, ἀφ' ἣς ἔξεδηλώθη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπώλειαν θαλάσσιον συμβεβηκός καὶ διὰ τὸν λόγον τούτου ἐπιδιέκειται τὸν ἀπόφερός τάς ἀποζημιώσεις.

'Ἡ διάστασις αὕτη μεταξὺ δύο ἀποφάσεων ἐφ' ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ ναυαγίου ἐκδοθεὶσῶν, δὲν εἶναι ἀπροσδόκητος. Πρόκειται, κατόπιν τῆς διακρίσεως ἣν εἰσήγαγεν ὁ 'Ἀρείος Πάγος, περὶ ἐκτιμήσεως πραγματικῶν περιστατικῶν, ἀτίνα δύνανται διαφέρων νὰ ἐκτιμηθῶσιν ὑπὸ διαφόρων δικαστῶν.

'Τὸ ζήτημα, συνεπῶς, ὅπερ τίθεται, δὲν ἀνάγεται εἰς τὴν διάφορον κρίσιν περὶ ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ ναυαγίου, ἀλλ' εἰς τὸ ἐρώτημα ὃν στηρίζεται εἰς τὸ νόμῳ ἡ διάκρισις, ἢ εἰσήγαγεν ὁ 'Ἀρείος Πάγος. 'Ἐπὶ τούτου, ἐκτὸς τῶν παραπήρεσών μου εἰς τὸ ρηθὲν τεύχος τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ, ὁ ἐλέκτος συνάδελφος κ. 'Ηλ. Τσάγκαρης πρόεδρη εἰς ἐκτεταμένα σχόλια (Δελτίον Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, τεύχος 9, Μάρτιος 1963, σελ. 25), καταλήξας εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι δὲν στηρίζεται εἰς τὰς κειμένας διατάξεις, ἡ ἐν λόγῳ διάκρισις. Παρέλκει θύει ὅτι ἡ ἐπανάληψις ἔταῦθι.

'Γεγονός ἐν τούτοις παραμένει, ὅτι ἡ ἀπονομὴ διπλῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὸν αὐτὸν χρόνον, ὑπερακοντίζει τὸν σκοπὸν τοῦ νόμου καὶ ἀποδαίνει αἵτια πλούτισμον ὃν ἀποστρέφεται τὸ δίκαιον. Διέγωσε τοῦτο ἡ μηνησθεῖσα ἀπόφασις τοῦ 'Ἀρείου Πάγου καὶ ἐπεχείρησε νὰ τὸ μεταώσῃ. 'Ἡ διατύπωσις ὅμως τῶν σχετικῶν διατάξεων ἀπετέλεσεν ἵσως τὸν σκόπελον, ἐφ' οὐ ἐναυσάγησεν ἡ προσπάθεια αὕτη. 'Ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν ἔρμηνεσιν τῆς ἀποφάσεως τοῦ 'Ἀρείου Πάγου ἐκάστοτε, ἀναγκαίως θὰ θέτῃ τὸ ζήτημα πότε ἐπήλθε τὸ ναυαγίον. Διάφορος ἐκτίμησης τοῦ πραγματικοῦ τούτου γεγονότος ἔδει ἡναυμένεται καὶ ἐπῆλθε πρόγματι, ὡς μαρτυρεῖται ἐκ τῶν ἀνωτέρω δημοσιευμένων δύο ἀποφάσεων. Τὸ ἀποτέλεσμα είναι ὅτι αἱ σχετικαὶ ἀξιώσεις θὰ ἔχαρτωνται ἐκάστοτε ἐκ τῆς κρίσεως ταύτης, χωρὶς νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ προβλεφθῇ ποία θὰ εἴναι ἡ ἔκβασις τῆς δίκης. 'Ἡ ἐντεῦθεν ἀδεβαιούτη δὲν ἀποτελεῖ προτέρημα τοῦ δικαίου, ὅπερ ρυθμίζει τὰς ἐπὶ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας σχέσεις

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΟΣ,"

'Εκάστη ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 9
ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.

'Εκάστη ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 14
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ — ΔΗΛΟΝ —
ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,, "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,, "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,

'Εκ πειραιώς:

'Έκαστη ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ώραν 10: διὰ ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ
'Έκαστη ΤΡΙΤΗΝ
ώραν 13: διὰ ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18: διὰ ΧΙΟΝ ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
» 18.30: διὰ ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Έκαστη ΠΕΜΠΤΗΝ
ώραν 13: διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18.30 διὰ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.
'Έκαστη ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ώραν 14: διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΣΑΜΟΝ
» 18: διὰ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΑΙΓΑΝΟΝ.

Πληροφορία: 'Ακτὴ Ποστιδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς διπλατά τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

τῆς τρίτης ἐν τῷ κόσμῳ ναυτιλίας, δεδομένου ὅτι καὶ ἐπὶ πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀλλ' ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἐφαρμόζεται ὁ Κ.Ι.Ν.Δ., εἴτε δυνάμει τῆς προβλέψεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, εἴτε διὰ μόνον τὸ λόγον, ὅτι ἀρμόδια πρὸς ἐκδίκασιν τῶν σχετικῶν διαφορῶν εἶναι τὰ ἐλληνικὰ δικαστήρια, ὡς ἐκ τοῦ τόπου καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, καταρτιζόμενης σχέδιον ἀνεξιρέτως ἐν Ἑλλάδι.

Τὸ «Πουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπεχείρησε νὰ διορθώσῃ τὸ ἄποτον κατὰ τὸν μόνον ἐνδεικυόμενον τρόπον ἥτοι, νομοθετικῶς. Τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον ὅμως ἔξακολουθεῖ νὰ παραμένῃ νομοσχέδιον, διότι ἡ ἀναμενόμενη, εἰ καὶ οὐχὶ βάσιμος, ἀντίθεσις πρὸς αὐτὸν τὸν ναυτεργατικὸν ὄργανόν του, πρέπει ν' ἀπότρέψῃ τὴν εἰς τὴν Βουλὴν παραπομπὴν αὐτοῦ, πολύτιμου χρόνου δαπανηθέντος εἰς συζητήσεις καὶ ἐπανασυζητήσεις τοῦ νομοσχέδιον ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἔκει, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν Ὀργανώσεων, *«des Worles im lohem Grade machen tig»*, ὑπερημνθήσαν ζωηρῶς τῶν κατ' αὐτοὺς «κεκτημένων δικαιωμάτων τῶν ναυτεργατῶν, μὴ στέργοντες ν' ἀντιληφθούν, ὅτι κεκτημένων δικαιώματα περὶ τοῦ περιεχομένου τοῦ ὅποιου οὔτε τὰ Δικαστήρια δύνανται νὰ συμφωνήσουν, δὲν ὑπάρχει. Ἐν τούτοις, ἡ ἀντίδρασις αὐτὴ ἥρκεστ νὰ ματαιώσῃ τὴν εἰς τὴν Βουλὴν παραπομπὴν καὶ φῆσιν τοῦ νομοσχέδιον.

Ἡ πρόσφατος πολιτικὴ ἑξέλιξις ἀποκλείει, πρὸς τὸ παρὸν τοιλάχιστον, τὴν νομοθετικὴν ἄρσιν τοῦ ἄποτου, ἥτις ἀναβάλλεται διὰ τὴν προσεχὴ Βουλὴν. Ἐν τῷ μεταξὺ, ἡ διάκρισις μεταξὺ στιγματίου καὶ παρατεταμένου ναυαγίου θὰ ισχύῃ, χορηγούσα δαψιλή τροφήν εἰς τὴν δικολογίαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ Δικηγόρος

Ίδον καὶ αἱ δύο ἀλληλοσυγκρουόμεναι ἀποφάσεις:

ΠΡΩΤΟΔΙΚΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (861/1963)

Δικαστής: ὁ Πρωτοδίκης κ. Σ. Σιγαλὸς

Δικηγόροι: οἱ κ. κ. Ε. Πιτοιρίκος, Δημ. Καλογερᾶς

Ναυάγιον.— Λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.— Ἀποζημίωσις ὄφειλομένη εἰς ναυτικόν.

Οἱ ἐνάγων ὑπόρετησεν ἐπὶ τοῦ πλοίου *«P.»* ὡς μηχανικὸς Α' ἀντὶ μισθοῦ ἔξι 180 Λ.Α. πλέον τροφῆς ἀποτιμωμένης εἰς 13.10.00 Λ.Α. μηνιάσιως. Τὴν 23.1.1963, τοῦ πλοίου εὐρισκομένου ἔξωθι τοῦ λιμένου GIJON τῆς Ισπανίας, λόγω ψαλασσοταραχῆς, προσήρχεται τοῦτο ἐπὶ δραχάδων ἑκτάσεως, παρὰ δὲ τὰς ἐπὶ δεκάμερον προσπαθείας τοῦ πληρώματος πρὸς διάσωσιν τοῦ πλοίου, τοῦτο ὑπέστη τοιαύτας ζημιάς ὥστε νὰ καταστῇ πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν, πωληθὲν εἰς τὸν τόπον τῆς προσαράξεως τοῦ ὑπὸ τῆς ἐναγούμηντης πρὸς διάλυσιν, ὡς τοῦτο προκύπτει ίδιας καὶ ἔκ τοῦ προσκομιζομένου ὑπ' ἀριθ. 669/15.4.1963 φύλλου τοῦ ἐνταῦθα ἐκδιδούμενου περιοδικοῦ *«Ναυτικὰ Χρονικά»* ἐπελθούσης ἔκτοτε τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως, λόγω ναυαγίου.

Κατὰ τὰς ἐν προκειμένῳ ἔχουσας ἐφαρμογὴν λόγων εἰδικῆς τῶν διαδίκων συμφωνίας περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ Ἐλληνικού δικαίου εἰς τὴν μεταξὺ αὐτῶν δημιουργῆσθαις σιν διὰ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἔννομον σχέσιν διατάξεις τοῦ ἄρθρου 62 Κ.Ι.Ν.Δ. (ν. 3816/1958), ὁ ναυτικός ναυαγίσαντος τοῦ πλοίου δικαιοῦται εἰς μισθὸν δι' ἀνέρας εἰργάσθη συντρέχων πρὸς διάσωσιν αὐτοῦ, τῶν ἐπιβαντίντων ἢ τοῦ φορτίου ἐπιπροσθέτως δὲ καὶ εἰς μισθὸν τὸ πολὺ δύο μηνῶν, ἐφ' ὅσον δὲν ἔξειμισθωστε τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ἀλλαχοῦ. Κατὰ τὰς διατάξεις δὲ τοῦ ἄρθρου 68 Κ.Ι.Ν.Δ., πάσα σύμβασις ναυτολογήσεως λύεται λόγω ἀπωλείας τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ ταύτην ὄφειλεται εἰς τὸν ναυτικόν, κατὰ τὸ ἄρθρον 75 Κ.Ι.Ν.Δ., ἀποζημίωσις, ἥτις, κατὰ τὸ ἄρθρον 76 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος, συνίσταται εἰς τὸν μισθὸν 15 ἡμέρων, ἐκτὸς ἐδὲ ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἐγένετο ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ, δὲτη ἡ ἀποζημίωσις διπλασιάζεται μὲν προκειμένου περὶ λιμένος τῆς Μεσογείου, Εὔξεινος Πόντου, *«Ερυθρᾶ Θαλάσσης* ή τῆς Εύρωπης, τριπλασιάζεται δὲ προκειμένου περὶ οἰουδήποτε ἄλλου λιμένος. Αἱ ὡς ἀπατήσεις ἐκ τῶν ἄρθρων 62, 68, 72, 75 καὶ 76 Κ.Ι.Ν.Δ. δύνανται νὰ συντρέξουν ἀθροιστικῶς, ἐκτὸς ἐὰν τὸ ναυαγίον τοῦ πλοίου ἐπῆλθε τὴν αὐτὴν ἡμέραν καθ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τοῦτον θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐπήλθε τὴν αὐτὴν ἡμέραν καθ' ἓν τοῦ πλοίου περιπτώσεων πλήρους καὶ δριστικῆς ἀνίκαντος πρὸς πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλήρους δηπότε προβλέψεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀφ' ἥν ἔξειδλόντη τὸ προκαλέσαν τὴν ἀπωλείαν θαλάσσιον συμβεβήκος, δὲτη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐπῆλθεν ἐνεκο τῆς ἀπωλείας ταύτης τοῦ πλοίου καὶ διὰ μόνον τοῦ περιπτώσεως πλούν, δηπότε κινήται δι' ίδιας δυνάμεως ὡς π.χ. ἐν περίπτωσι πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν (*«Ἀγαλλοπούλου Ναυτεργατικὸν σελ. 148, Γνωμ. Νομ. Συμβουλίου Κράτους 1205/1955 Δελτ. Υ.Ε.Ν. σελ. 25»*). Κατὰ ταῦτα, δεβαῖωμέντος διὰ τὸ πλοίον εἰς διὰ τὸ πλοίον ἐπειδὴ οὐ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου περιπτώσεως, καταστάται πλήρως καὶ δριστικῶς ἀνίκανον πρὸς πλούν καὶ ὡς ἐκ τούτου πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μετὰ παρέλευσιν μιᾶς ἡμέρας ἀ

σκετού ἐπὶ τοῦ πλοίου. «Ἐκρινεῖς ἐπίσης, ὅτι ἀν μὴ διείχνετο ἔρευνα τῆς θαλασσίας περιοχῆς ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἡ καὶ ὑπὸ ἄλλων πλοίων δὲν ἦτο δυνατόν νὰ κριθῇ ἂν ἦτο ἐφικτή ἡ οὐ καὶ διάσωσις τοῦ ναυτικοῦ. Τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι ἐπρόκειτο περὶ κλασικῆς περιπτώσεως εἰς ἥν ἡ λογική καὶ ἡ φιλαλληλία ἐπέβαλον τὴν καταβολὴν πάσης εὐλόγου προσπαθείας πρὸς ἔξακριβωσιν τῆς τύχης τοῦ ναυτικοῦ καὶ ὅτι δὲν ἦτο ἀναγκαῖον νὰ καθορίσῃ αὐτὸ (τὸ Ἐφετεῖον) ποίας ἐκτάσεως ἔρευνα ἀπῆτει, ἵνα κριθῇ ὅτι ὁ πλοιάρχος συνεμφρόωθη πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ταύτην. Ὡς πρὸς τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι ἡ παράλεψις τῆς ἔρευνῆς δὲν ἐπέφερε καθ' ἐαυτὴν τὸν θάνατον, τὸ Ἐφετεῖον παρετήρησεν, ὅτι ἡ ἀποψίς αὐτῆς παραμελεῖ τὸν ὑπὸ τὴν ὑποχρέωσιν ὑποκρυπτόμενον νομικὸν χαρακτῆρα αὐτῆς. Τὸ Ἐφετεῖον προσθέτει ὅτι καὶ ἀν εἰσέτη δὲν ὑπάρχει καθ' ἐαυτὴν τὴν ὑποχρέωσις ἀποτελεσματικῆς διασώσεως, ὑφίσταται ἐν τούτοις θετική ὑποχρέωσις εἰλικρινοῦς ἀποπειρᾶς διασώσεως καὶ ἡ ὑποχρέωσις αὐτῆς εἶναι τοιαύτης φύσεως, ὥστε ἡ παράλεψις αὐτῆς νὰ συνιστᾷ συντρέχον πταίσμα διὰ τὸν θάνατον τοῦ ναυτικοῦ.

Συνεπῶς, εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἡ ἔγγυς αἰτία τοῦ θανάτου σαφῶς ἔγκειται εἰς τὴν παράδασιν τοῦ καθίκοντος τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἐνέργειαν ἔρευνῆς τῆς θαλασσίας περιοχῆς καὶ τὸ Ἐφετεῖον κρίνει ὅτι ὑπόχρεοι εἰς ἀπόζημιώσιν ἡσαν οἱ πλοιοκτῆται, παρετήρησεν ὅτι ἡ παράλεψις τοῦ πλοιάρχου, ἔξηλειμε πάσαν δυνατότητα ἀποδείξεως περὶ τοῦ ἦν ἐνδεχομένη ἔρευνα θ' ἀπέβανεν ἀποτελεσματική ἡ μὴ καὶ τοῦτο καὶ μόνον ἥρκει, ἵνα θεωροθῇ ὑπεύθυνος ὁ ἀδικοπραγήσας.

Προεδρήν ἔκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν ὑπεραμυνομένων τοῦ πλοιάρχου, ὅτι ἡ ἀναπόφευκτος πάροδος τοῦ χρόνου ἀπήλλασσε τὸν πλοιάρχον τῆς ὑποχρέωσεως νὰ πράξῃ πλείονα τῶν δσων ἔπραξε καὶ ὅτι οὐτος δὲν ὑπεχρεούτω νὰ σταματήσῃ τὸ πλοίον διαρκούσσης τῆς ἔρευνῆς ἐπ' αὐτοῦ πρὸς ἀνεύρεσιν τοῦ ναυτικοῦ. Ἰσχυρίσθησαν ἐπίσης ὅτι τὸ πλοίον ἔπλεε διαρκούσσης τῆς ἐν λόγῳ ἔρευνῆς, ἡτοις διήρκεσεν ἐπὶ μίαν καὶ ἡμίσειαν ὕραν ἀφ' ἣς ἀνέφερθη ὅτι ἔχοντας ὁ ναυτικός, δὲν ὑπῆρχε πλέον δυνάτοτης διεξαγωγῆς ἀποτελεσματικῆς ἔρευνῆς.

Τὸ Δικαστήριον ἀπέρριψε τοὺς ἰσχυρισμοὺς τούτους καὶ ἔκρινεν ὅτι μολονότι δὲν θεωρεῖ ὅτι ἐπὶ τῷ ἀπλῷ ἀναφορᾷ, ὅτι ναύτης τις ἀπουσιάζει ἐκ τῆς φυλακῆς του, δέοντας ν' ἀναστρέφεται τὸ πλοίον καὶ νὰ διενεργήται ἔρευνα πρὸς διάσωσιν, ἐν τούτοις τὸ δίκαιον ἀπέρριπτε ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου τὸ δέος τοῦ κινδύνου ὃν δημιουργεῖ ἡ ἀδράνεια τοῦ καὶ μετ' αὐτὸν ἐπὶ τοῦ πλοιοκτητοῦ, οὐχὶ δὲ ἐπὶ τοῦ ἀδράνειας τοῦ ναυτικοῦ τοῦ πλασίσαντος πρὸς τὸν θάνατον. Ἡ ἀπόφασις ἐπιφέρει ἐν τέλει «Ἡ σοδαρά ὑποχρέωσις τῆς διασώσεως δὲν ἱκανοποιεῖται διὰ μόνης τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔρευνῆς. Ὁ πλοιάρχος δοτεῖ ἔγκαταλείπει ἀπολεσθέντα ναυτικόν, δταν ὑπάρχῃ ἀκόμη εὐλογὸς εύκαιρια διασώσεως του, ἐνέργει ἐπ' ἴδιῳ κινδύνῳ. Ὑπὸ τὰ πραγματικὰ περιστατικά τῆς παρούσης ὑποθέσεως, ἡ ἀ-

δράνεια τοῦ πλοιάρχου ιδρύει παραμέλησιν τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς διάσωσιν, παραμέλησιν ἐξ ἡς τὸ δίκαιον πορίζεται εὐλόγως καὶ ίσονόμως ἐτὸ συμπέρασμα ὅτι ἀπετέλεσε συντρέχουσαν αἰτίαν τοῦ θανάτου τοῦ ναυτικοῦ».

Τὸ Ἐφετεῖον διθεν ἔξηφάνισε τὴν ἀπόφασιν τοῦ πρωτοδίκου δικαστηρίου καὶ ἀνέπεμψε τὴν ὑπόθεσιν εἰς αὐτὸ πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀποδημίας.

Η ΑΡΓΗΣΑΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

(συνέχεια ἐκ τῆς σελίδος 16)

καὶ μέχρι σήμερον, ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὰ ὄντωτα δρια παροπλισμοῦ κατὰ τὰς δύο προηγουμένας κρίσεις τῶν ἑτῶν 1949 καὶ 1952. Παραλλήλως δίδεται καὶ ἡ διακύμανσις τοῦ ποσοστοῦ ἀργίας, ἔναντι τῆς ἔκάστοτε δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας:

	Δύναμις	'Αργούσα	Ποσ. %
Δεκέμβριος 1949	2.590.906	623.026	24,14
Δεκέμβριος 1952	4.029.667	632.962	15,45
'Απρίλιος 1958	10.929.295	2.772.430	25,36
'Ιούνιος 1958	11.304.125	3.740.163	33,19
Σεπτέμβρ. 1958	11.683.031	3.785.586	32,40
Δεκέμβριος 1958	11.899.383	3.344.161	28,94
'Απρίλιος 1959	11.841.963	3.232.561	27,29
'Ιούνιος 1959	12.036.139	3.491.339	29,00
Σεπτέμβρ. 1959	12.146.410	3.522.910	29,04
Δεκέμβριος 1959	12.456.159	2.271.962	18,24
Δεκέμβριος 1960	12.200.764	793.814	6,50
Δεκέμβριος 1961	13.036.640	398.671	3,06
Δεκέμβριος 1962	13.599.112	1.784.234	13,12
'Απρίλιος 1963	13.623.825	1.756.328	12,89
'Ιούνιος 1963	13.810.475	989.221	7,16

Αἰσθητῶς βελτιωμένον ἔμφανίζεται τὸ ποσοστὸν ἀργίας τοῦ β' τριμήνου ἐ.ξ., μὲ 7,16%, ἔναντι 12,89% τοῦ α' τριμήνου καὶ 13,12% τοῦ δ' τριμήνου τοῦ 1962, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητος μας ὑπὸ τὰς ἐξ σημασίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας ἡ ἀπένδρωσις πραγματοποιεῖται, κυρίως μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα. «Ἄν αἴφαρέτη τις τὴν σημειωθεῖσαν παροδικὴν ἀναδίωσιν τῆς ἔργασίας (ποσοστὸν 6,50%) κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1960 καὶ τὴν δλῶς συμπτωματικὴν τοιαύτην (ποσοστὸν 3,06%) τοῦ Δεκέμβριον τοῦ 1961, τὸ ποσοστὸν 7,16% τοῦ δευτέρου τριμήνου τρ. ἔτους είναι τὸ χαμηλότερον τοῦ πίνακος.

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
 ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
 ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
 NOT. & BOP. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ZHTHMA EΘNIKOY ENΔIAΦEΡONTOΣ

Η ΑΙΓΑΛΙΤΙΣ ΖΩΝΗ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΟΥΡΚΙΑΣ

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. Δ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΥ

Η Χοχολήθη ή Βουλή κατά τὴν συνεδρίασιν τῆς δημοκρατίας της Μαΐου μὲ θέμα σοσιαρώτατον, ἀμέσου ἑθνικοῦ ἐνδιαιφέροντος, τῶν ὄριων τῆς αἰγιαλίτιδος ζώνης, τῶν αὐθαιρέτως καθορισθέντων ἀπό τὴν Τουρκίαν. Ομιλητής ὁ βουλευτής καὶ τέως ὑπουργός κ. Δ. Παπαμιχαλόπουλος. Μακρά, ἀλλὰ λίγαν ἐνδιαιφέρουσαν, ἀποκαλυπτικήν ὑπῆρξεν ἡ ἀγροερεύσις του. Οχι μόνον πλήρως ἐνημερώθη ἡ Βουλή ἐπὶ τοῦ ἔγερθεντος ζητήματος, ἀλλὰ καὶ λύσεις ὑπεδείχθησαν ἀμέσου ἐφαρμογῆς, εἰς ἀντίδρασιν τῶν ὑπὸ τῆς γείτονος χώρας θεσπισθέντων.

Λόγω τῆς ἔκτασέως της, ἡ ὁμιλία δὲν ἐδημοσιεύθη εἰς τὸν ἡμερήσιον Τύπον. Προσιμένα ἀποσπόματα αὐτῆς θεωρούμενα σκόπιμον νὰ δημοσιεύσωμεν κατωτέρω. Είναι ἀξιορρόσεκτα τὰ τέ επιχειρήματα, ἀτίνα προβάλλονται κατά τῆς πυρκαϊκῆς ἀπόφασεως καὶ αἱ υποδεικυνόμεναι ἀπό τὸν κ. Παπαμιχαλόπουλον ἐνέργειαι.

Δ. Πιερία μιχαλόπουλος: Κύριοι συνάδελφοι, όπως εδήλωσαν ό. κ. Αρχηγός της Ένωσης Κέντρου, αι Έλληνοτουρκικά σχίζεις διεταράχθησαν και πάλι εξ αφόρμης της απόσπασης της Τευρωπικής Κυβερνήσεως όπως προδῆται είτης την ουδετήραν της αιγαίολιτίδης ζώνης της, αυξήσιν, ητίς στρέφεται αποκλειστικά και μόνον έναντιον της Ελλάδος, ως βάση εκτέλεσης της ίσης επομένων. Το ζήτημα της προστάσεως των ιρίων της τουρκικής αιγαίολιτίδης ζώνης, των χωρικών τοπεστίων υδάτων, διότι της δημιουργίας και άλειτηκής, απησχόλησε το πρώτον την Έθνική Αντιπροσωπείαν πρό διμήνου, έξι αφόρμης συναφούς επιφεύγουσας των συναδέλφων κυρίων Σύγκλητη και Τούμπη. Κατά τη συνέπιπτην έκεινην διαπιστώση, κατέ τρόπουν άνωμψισθητών, ότι από διετίας τουρκικά καταδιωκτικά πλοίο γρύωνταν, κατά παράδοσην τών ιερειώνων νομίμων, αλλά ηλληνικά χωρικά υδάτα, που ήταν θύμητη μας διδόνοταν αιγαίολιτίδης ζώνη, και πρεσβαίνουντοντας έντος αυτής υπό μόνον είς συλληφήνες έλληνικών άλειτικών πλοίων, αλλά ζινού και εἰς εγκληματικά κατεβιθίσεις τουτών, ως συνέδε με τό Μαρίστον, τού όποιου εδοφόρησαν άνωμάρια άνδρες του πληρώματος. Η προκλήσια έκ της διαπιστώσεως ταυτής συγκίνησις και άγανάκτησις τών παρόντων συναδέλφων υπέκρισαν και ούτων τὸν ελεγχόμενον κ. Υπουργούν τών Έξωτερων νόου κουρτινήριση, δι αυστηρῶν χροκτηρίσμων, τάς σκανανόμαστους ταύτας πράξεις τών πληρωμάτων των τουρκικών καταδιωκτικών πλοίων. Παρατείμενον, χειροκρότημα παρεδίκθισαν τὰς ειδωρίσεις έκεινας δηλώσεις τοῦ κ. Υπουργοῦ. Υπέρθεν, όμως, άδυτη πά η ἐκπλήξης μας ότι την ἐπισύναυσιν είς τὰ διανεμθέντα επίσημα Πρακτικό διν ενιώρουμε τὰς χροκτηρίστικας ἔκπινας ἔκφραστις τοῦ κ. Υπουργοῦ, διά τὸν απλούστατον λόγον ότι κατό τὸν διόρθωσιν τῆς ὄγρονεύσεως τῶν διεγράφσαν, ὡς ἀντικείμενοι είς τὴν ἀνύπαρκτον, ἐν τῇ πραγματικότητι, Ἐλληνοτουρκικὴν φίλιαν! Παρέστεινεν, όμως, ὀμέταλλος, καίτοι ἀνεύ δυντικείμενου πλεον, ἢ ἐντὸς παρενθέσεως τηρησάπειρ τοὺς πά τῶν παρατείμενων χειροκρότημάτων. Παραμένει ἀγνώστων ἐν τῇ Κυβερνήσει διεμαρτυρήθη διά τὰς ἐπιθρόμας σημαίνουν δτι και ὃν ὑπέρθεν διεμαρτυρίας διά ησαν ἀνεύ πεποιθήσεως, διά ν̄ επανάλαμδενόντων συγχρ.

Μέχρι τού 1930 ή έκτασις της αιγαίολιτιδος ζώνων ήτο τρία (3) μιλιά, δυνάμει μακροχρόνιου διεθνούς έδιμου, πρωμένου αυτήστρως όποιος τός χώρας. Απέτελον τουτέστι τα 3 μιλιά των Παγκοσμίους Νόμου της θαλασσίας, ως απέκειτο. Το 1930 συνήλθεν έν Χαγγαί και υπό την αιγιάδα της Κοινωνίας των Έθνων, ή πρώτη διεθνής Συνδιάσκεψης διά την κωδικοποίησης δεμάτων, συνδεμένων με την αιγαίολιτον ζώνην, ώς ταύτα προέκυψαν ότι το πρώτον παγκοσμίου πολέμου. Εκεί το πρώτον κατεφύγησαν τα πρώτα κτυπήματα κατό του Παγκοσμίου Κανόνους και έξτησή ή αυξήσις της έκτασεως ταυτής διό λόγους ασφαλείας. Επεκράτησαν, όμως, αἱ ὀπωφέις των υπόστητρικτων τού σεδανομού του ισχυόντων μέτρων και ουδέμια μεταβολή ήτηλθεν. Η ἔπι-θεσίς τών ὄντιφρονωντων συνεχισθή εἰς τούς δύο ἐπομένας σχετικάς διενήσεις Συνδιάσκεψεων του 1958 και 1960, αἵτινες συνήλθαν έν Κενεύη και τελικώς ἐλάνοντιθή τού ισχύοντος ἐπὶ τρεῖς αἰώνων καθεστώς, διότι εἰς ταύτας ὑπετριπήθη ὡς διπλασιασμός των χωρικῶν ύδατων και η δημιουργία ειδικῆς ολιγεπιτηκής ζώνης.

Η Ελλάς τών 1936 ήσαγκάσθη να αύξηση την έκτασιν ταύπην, δι' ειδικού νόμου, εις δι μίλια. Ως δικαιολόγιο προεβλήθη η γεωγραφική της θέσις, διότι κειμένη εις το σταυροδρόμιον τῶν θαλασσών ὅδων και συγκονιώνιων, αιτίνες ὀδηγούν έν Διυπόνω πρὸς Ἀνατολήν καὶ τάναπαλιν καὶ ἐκ Βορρᾶ πρὸς Νότον, ἔδειπε τὰ χωρικά της Ήδατα να ρυτιστούνται ἀπὸ τὰ διέρχομενα ἐκ τούτων καὶ ἐκάπαντα πολλὰ νέα πλοιά, ὡς τὰ τίτεται ἐν κινδύνῳ ὑγείᾳ τῶν κατοικών της. Ἐν ἀντίθεσι πρὸς τὴν Ἐλλάδα, τῆς ὄποιας η αἰγαίατις ζῶνη, δι' ειδικού νόμου, ὀπέκτησε τὴν έκτασιν 6 μίλιαν, εἰς τὴν Τουρκίαν λειτουργεῖ, ὅποι πολλῶν ἐπίστης ἑταν., σιωπώρων, παρομοιασίας ἔκτασώνα αἰγαίατις ζῶνη. Ἐνώ δὲ σύδουμον τῆς Ἐρώπατος καὶ τῆς Μεσογείου λειτουργεῖ ἀλιευτική ζῶνη, ἐν τούτοις ή Τουρκίᾳ ἀπέφασιν, ἔσχατας, νάρ ίδρυση καὶ τοιες ζωντική, καὶ ὡς ἐγνώσθη, εἰς τῶν δημοσιευμάτων τοῦ τουρκικού τύπου, εἰσήχθη εἰς τὴν Ἐθνοσυνέλευσιν τῆς Ἀγκύρας νομοσχέδιον περὶ νομομοιήσεως τῆς ψήφιστομενῆς πραγματικότης ὡς πρὸς τὴν αἰγαίατις ζῶνην καὶ δημοτυργίας ἀλιευτικῆς 12 μίλιων. Τούτοις δημοιουργεῖται ἔνα τερατούματα κατασκευάσμα ἔκτασεως 18 μίλιων, παρομοιον τοῦ ὄποιου μόνον εἰς τὰς μερακρισμένας χώρας τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς συναντάται, μη τῆς δικαιολογίαν ἔκει τὴν προστασίαν ιχθυόφωρών ἔκτασών αιτίνες ἀπότολον προέκτασιν θαλασσών καὶ δῆ εἰς μεγάλην ἔκτασιν τοῦ χερσοίου ἔδφουσι.

Δικαιολογεῖται, πράγματι, η κατὰ περαδοσιν τῶν διεισθῶν νομίμων ίδρυσις τῆς ἀλιευτικῆς τούτης ζωνῆς; Οὔτε νόμιμον, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ διασιμὸν πραγματική δικαιολογίαν δύναται να ἐπικαθοδῇ η Τουρκία, πρὸς τούτο. Καὶ δὲν ὑπάρχει, ἐν πρώτοις, νομίμων δικαιολογία, διότι οὐχική πρότασις περὶ ίδρυσεως ἀλιευτικῆς ζωνῆς, γενόμενη εἰς τὰς εἰδικῶν συγκλητισίας διὰ τὴν αἰγαίατιδια ζῶνην δόν διεμεις Συνδικαστήψεις, τας συνελεύσασθας ἐν Γενενή κατά τὸ ἔτη 1958 και 1960, δὲν ἐγένετο ἀποδεκτή

δὲν υπάρχει και σοδαροφραγματική δικαιολογία πρός τούτο, διότι η Τουρκία είναι κατ' έρχοντα γεωγραφική χώρα και ουχί άλιευτική και διό τούτο δεν υπάρχει και φέρεται διεμπορία, ο δε πληθυσμός της απότομη ουχί καί είναι άλιευσις, άλλ' είτε πλαουσίας άγριοτηκής παραγωγής του. Δεν δύναται, λοιπόν, η Τουρκία να επικαλεσθῇ νομική ή πραγματική δικαιολογίαν πρός δημιουργίαν άλιευτικής ζώνης και δῆ μετάσεως αντάποδον έν Ευρώπη.

σες αναπάρκετον έν Ευρώπη.
Τότε ιδιωτικόνεν του Τουρκικούν βαλάσσιον κατασκεύασμα στρέφεται ἀποκλειστικώς καὶ μόνον ἐναντίον της Ἐλλάδος, διότι α) δεν ὑπάρχει ἀλλή γειτωναρχία, τῆς ὥποις τὰς ἀλειπτικά πλοιαὶ δύνανται νά φθισσον μέρι τῶν Τουρκικῶν παρολίων, ἐπόκτης της Ἐλλάδος, δεδομένου ὅτι διάφοροι νῆσοι αὐτῆς ἔκτεινονται κατά μῆρος τῶν Τουρκικῶν παρολίων τοῦ Ἀγίου πελάγους καὶ ἀπέκουν τῶν παραίων τουτῶν ἀπό 1 - 4 μίλια μόνον, β) ἐκ τοῦ ἐκκρεμούντος ἐνώπιον της Ἐθνισσυνέλευσεως νομοσχεδίου ἀπόλετης στοκποίων, ὡς θελεῖ δειχθῆ κατωτάτω, ἡ φερεύοντας τοὺς Ἐλλήνας ἀλειπίας διτάξαντες ἀποκλεισμένουν ὑπὸ τῆς Τουρκίας σχεδίου διενύουν ἀπόφασεως περὶ σεδασμοῦ καὶ δῆτα ἐπί την μίαν δεσκοτίαν τῶν ἰτορικῶν δικαιωμάτων τῶν ἀλίεων τῶν γειτονικῶν χωρῶν, δημιουργούμενα του Τουρκικών ἐφερμείδων καὶ δηλωσίες δισφόρων Τούρκων, ἐπισήμων καὶ ἀνεπισήμων, ρήτας κατονομαζούν τὴν Ἐλλάδα ὡς μόνην θιγομένην χώραν ἐκ τοῦ νομοσχεδίου τουτοῦ.

Εντα τούπης ζώνης; Οι Τουρκοί, ως γνωστόν, δὲν είναι ένδιοιστοι εἰς την έκδομαν μεσών, άτινα όλη χρησιμοποίουσαν, προκειμένου νά φθασουν εις έναν ορίσμενον σκοπὸν των και ἀκόμη ολιγότερον σάκις πρόκειται περὶ μεταποτῆς τῶν ἐπιθυμιῶν των εἰς πραγματικότητας. Καὶ δυστυχώς ἀφθονούν τελευταῖς εἰς θόρος τῆς Ἐλλάδος τοῦ σχετικοῦ παραδείγματος, ώστε νά μη παρίσταται ανάγκη σήμερον ὑπομονῆς τῶν θλιβερῶν αὐτῶν προηγουμένων. Διὸν δέ τις οὐδέποτε οἶμα, νά μη ὑπενίσθιον τὴν γενέμενην, πρὸ δεινίας, ἀπό τοῦ δῆματος τούτου προβλέψῃν, ὅτι η Τουρκία χάρις εἰς τὰν καιροποιηκὲν πολιτικὴν της θα καταστῇ συντόμως ὡ μίγας Παραληπτὸς τῶν συνταίρων μας τῆς Ε.Ο.Κ. και δῆ ἐπὶ λημᾶς τῶν ὄμοιωδῶν γεωργικῶν προϊόντων μας. Καὶ αὐτολόγονεμον ήδη διὰ τὴν κλαν αυτὴν κατακτησία τῆς Τουρκικῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς. Ἀλλὰ και ἡ πραγματοποιουμένη ἡδη ἰδιότης τῆς εὐρύτατῆς ἀλειπτικῆς ζώνης, ή ἐπιδιώκουσα νά θεστ ὑπό Τουρκικῶν ἐλέγχον τὴν θαλασσαῖαν ζώνην, ήτις περιβάλλεται τάς θησαυροὺς μας τοῦ Αἴγαιου Πελάγους, δὲν υπάρχει ομφιδοία, ίαν δὲν ὀντισθαρμένης καὶ ἀποτελεματικός, οτι θα χρησιμοποιητὸς πρὸς ἀσκήσαντας κάποιους ἀλλού ἐκδισμού κατά τῆς χώρας μας καὶ τὸν ὅποιον συντόμως θα πληφορθεῖμεν. Γνωρίζω, οτι ἀπό τῶν ἀρχαιοτάτων χρώνων ὁ ρόλος τῆς Κασσάνδρας δὲν είναι εὐχρίστος ιδιαίτερος, πρὸς τοὺς ὅποιους ἀπευθύνονται οι δυσάρεστοι προβλέψει.

Είς την Αμερικανο - Καναδικήν πρότασιν 1960, περὶ ἡς ἀνωτέρω, προσετέθησαν, κατὰ τὴν συζήτησίν της ἐνώπιον τῆς Ὀλυμπείας τῆς Συνδιασκέψεως, ὑπὸ διαφόρων Ἀντιπροσωπειῶν καὶ δύο ἀλλα. Ἐκ τούτης ἡ τετάρτη ἀφέρεια τῆς συντηρησίν των διατηρητῶν τῶν διοικητικῶν πηγῶν ἀλλαίς ἐν τῇ ὀνοματίᾳ θαλάσση, καὶ δὲ τεμπτῷ ὅριζεν κατὶ ἡ παρούσα πρότασις κατ' οὐδὲν ἐπρεπεῖται τὰς διμερεῖς ἡ πολυμερεῖς συμβόλια, ύφιστομενας ἡ μελλουσαν τα συναδεσθαιν τοιχοι προς την άλιειαν. Ἐπρόκειτο περὶ τροπολογίας, προταθείσεις ὑπὸ τριῶν Νοιοσαμερικανικῶν χωρῶν, καὶ τηις κατ' οὐδὲν έθιγε την ουσιώδη οἰκονομίαν τῆς κυρίας προτάσεως.

"Η πέμπτη ούμως παράγραφος, είς ḥν ἐνδεχομένως νὰ ἔσασθιετο καὶ τὸ ὀνακοινωθὲν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν, οὐδειμάν σχετῶν δύναται νὰ ἔχῃ μὲ τὴν πρόσποιτον τῶν συμφέροντάν τῶν Ἐλλήνων ἀλιέων, διότι διὸ ταῦτα ἴοντι ἔχει τὴ τρίτη καὶ ἀναπόστατος μετὰ τῶν προσγονώνμων αὐτῆς δύο παραγράφων τῆς ἀρχικῆς Ἀμερικανοῦ - Καναδικῆς πρόστασες. "Η παράγραφος αὐτῆς ἀναγράφει οὐ μόνον τὴν υπαρξίην τῶν ιστορικῶν δικαιωμάτων ἀλιείας, δουλείαν τούτεστιν ἀλιείας ἐπὶ τῆς ἀδιμόρθομενῆς ἀλιευτικῆς ἡνίκης, τῶν γενιτονίων χωρῶν, ἀλλὰ καὶ σεδασμῶν καὶ διατήρησιν τούτων ἐπὶ μίαν δεκατίαν, ἀρχομένη ἀπὸ τῆς ἑάρεσεως λειτουργίας τῆς ζωνῆς. Τὴν παράγραφον ταῦτη διέγραψεν, ἐπιδεικτικῶτας, ἐν τοις κατατεθέντος εἰς τὴν Τουρκικὴν Ἐθνοσυνέλευσιν νομοσχεδίου οὐτός οὐτός δὲ Ὅ· Ὑπουργός τῶν Ἐξωτερικῶν, διότι, ὡς ἔδηλοσαν ὄμοτάτος καὶ ἀνεγράφη εἰς τὰς τοπικὰς ἀφεμιρίδας (Τζουμχούριέτ της 2 Φεβρουαρίου 1963), «οὐ σεσαμός τῶν ιστορικῶν δικαιωμάτων ἀλιείας τῶν γειτονῶν καὶ δὴ ἐπὶ μίαν δεκατίαν ἀντίκειται εἰς τὰ Τουρκικά συμφέροντας.

Ίδουν κατό τίνα τρόπον ὁ **Υπουργὸς τῶν Ἑξωτερικῶν** τῆς Τουρκίας γνωρίζει νὰ προσπατήῃ τὰ συμφέροντα τῆς χώρας του, καὶ ύποδεικνύει εἰς τους ἄλλους, ὅτι ἡ πολιτικὴ δὲν έχει καρδίαν, ἀλλὰ μόνον κεφαλήν.

Πρός την κατεύθυνσιν, λοιπόν, τής ένωσιμωσίσεως τής διαγραφέσισης παραγράφου εις το έκρεμον Τουρκικού νομοσχεδίου πρέπει νά στρέψῃ δόλοκληρον την δραστηριότητα του Τ. «Ελληνικού» Υπουργείου τῶν Ἑξαπετρικῶν και διό πεπιγόνως, πρό παραδολονότι ἐπιφρονίσεως του έκρεμοντος κατασκευάσματος. Πρός τὴν κατεύθυνσιν δια τούτην ἔχει ποδύτινον στριγμάτων δύο Τουρκικάς ὅμοδοις, ἀφ' ἣντος διτὸν τὸ νομοσχέδιον περὶ Ἰδρυσεώς ἀλιευτικῆς ζώνης συνετάχη ἐπὶ τῇ βάσει τῆς Ἀμερικανο-Κανονικῆς προτάσεως 1958 και 1960, εἰς τὰς δόπιας, ὡς ἑξεπέμπτην ἀντέρω, περιείχετο ὡς τρίτη παράργαφος και ἄρθρον, διτὶ ὑπάρχει ἐπιστήμος Τουρκικής δῆλωσις, διτὶ τὰ Ἐλληνικὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα ἐκμεταλλεύονται τακτικῶς τας Τουρκικὰς ἀκτές, διτὶ, ὡς ἐπιλόθι μὲν Τουρκον ἐπίσημον και ἕνεργάθη εἰς τὸ αὐτὸν φύλον της Ἔθουσακρου, διτὶ, ὡς σήμην ἀκρίδων οἱ Ἐλληνοὶ ἀλιεὺς ἀπομίνωσι τὸν ἐνόλιον πλεύτον της Τουρκικας και συνχνάσταται και μάλιστα κατὰ παραδόσιν ἡ παραδίζουσαν τὴν Τουρκικήν αγίατηταν ζώνην.

Έανη ή προσπάθεια αυτή προσκρούσθη είς τὴν Τουρκικὴν ὁδιαλλαξίαν, ή ἐνδεικνωμένη δεύτερα λύσις είναι οὐχὶ τῆς δημιουργίας ἀλιευτικῆς ζώνης, ὅλας τῆς ἀμέσου ἐπεκτάσεως τῆς ἀπλῆς ἐλληνικῆς αγιαλιάτιδος ζώνης εἰς 12 μιλιά δόλγῳ ἀντιοπών. Είναι ἡ μονή εὐθαρσεῖς ἐλληνικῆς ἀπάντησης εἰς τὴν τουρκικὴν προκλητικότητα καὶ ὑριστικήν εἰς τὸ πεδίον τῆς Κρατικῆς αὐτονομίας καὶ παντονομασίας. Ήδὲ δὲ είναν γνωστόν, διὰ να ἐσχρούψονται εἰς τὸ χορικὰ ὄντα, τὴν αγιαλιάτιδος ζώνην, ξένα πολεμικά, απαιτοῦται προσγουμενῶς η τηρησίς ὥρισμενων διατυπώσεων, αἵτινες ισχύουν ἀπὸ μακροῦ. Νῦνομεν δὲ θεούσιον συμβιδεσσει.

Πάσος ἄλλη, παρεκτός τοῦ σεισμού τῶν κεκτήμένων ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν δικιώματων, ἐπουσθίδων σημασίας συμφωνία ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς Τουρκικῆς ἀλιευτικῆς ζώνης, προώρισται να καθειρωθεὶ τὴν ἀποτυχίαν μος καὶ νὰ τιμωρηθῇ τὰ σφάλματα τῆς ὁσκείσης μέχρι τοῦδε πολιτικῆς μας. "Ἐφθασεν, ἐπὶ τέλους, ἡ στιγμὴ ν' ἀναγνωρίσῃ καὶ η Κυβέρνησις, ὀδόκληρον τὴν ἔκτασιν τῆς πλάνης της, εἰς ὑποχρήσεις υπὲρ τῆς ἀνταρτοῦ ελληνο - τουρκικῆς φιλίας. "Οπως δὲ ἐτοίσας καὶ ἀπὸ ἄλλου δημάτου, μία συμμαχία είναι ἕντακτα καὶ διώσιμος ὅταν στηρίζεται σύ μόνον εἰς κοινά συμφέροντα, ἀλλὰ καὶ εἰς πρακτικούς σκοπούς, ὡς οἱ Τούρκοι ἀξίου

DAWOOD & C°

DAWOOD & C
7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE
Cables: MATHIPHIA. Codex used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT
Government Contractors Stevedores, Provision
Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers & c.
SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

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

ATHANAS MAVROUDIS
CABLES : STEAMER POINT PHONE :
"NASSOS" P.O.BOX 1227 ADEN 2096

SHIPCHANDLER
GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

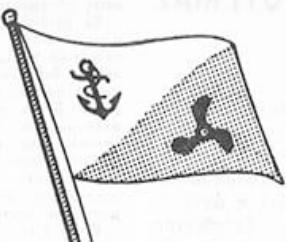
AGENTS :
UNITED KINGDOM : AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS 146 BISHOPSGATE LONDON E. C. 2
GREECE : LYCOUDI BROS.

GREECE: LYCOUDI BROS
33 AKTI MIAOUU PIRAEUS

LOS ANGELES

LONG BEACH

Cable : «OFFERFIRM»



HEAD OFFICE

SAN FRANCISCO

SAN DIEGO

Telex : 06-74146

Twx : 213-683-0292

Telephone : MA 4-4948

WESTERN MARITIME AGENCY., INC.

408 SOUTH SPRING STREET,

LOS ANGELES 13, CALIF.,

"Steamship agents, chartering and cargo brokers"

Spot Bunker contractors

LINER

TRAMP

TANKER

AGENTS

Consign your vessels in full confidence for efficient-reasonably priced service. We assure lower port costs and speedier turnaround of your vessel in our capable hands. Your enquiries welcomed at all times. Please contact us for information.

Captain Chris S. Christopoulos

Operations Manager.

«We specialize in full or part scrap charters — Central American Tramp cargoes to Europe — Orient — General and Bulk cargoes Worldwide

RETURN CARGOES FROM THE ORIENT

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΤΗΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ
ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΑ ΧΕΡΙΑ ΜΑΣ

OUR MOTTO:

SPEED

SERVICE

ECONOMY

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΑ ΛΕΓΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ

Βρέθηκα, καὶ πάλι κατηγορούμενος στὴ συγκέντρωση τῆς γειτονίας, ὅπου ἔνας ἀμειλίκτος «Εἰσαγγελέας» μὲ καλεῖ σ' ἀπολογία, λέει κι' ἐγὼ φταίω γιὰ στα σκοτεινά την Ελληνική Ναυτιλία καὶ στα συντυχαίνουν στὰ Ελληνικά καράβια.

Ο «Εἰσαγγελέας» αὐτὸς εἶναι ἡ ξεπερασμένη στὰ χρόνια γειτονίσσα μου, ποὺ πάντα θέλει νὰ κοντραστὴ σ' ὅστις ἐγὼ ἐκέντη στὶς συζητήσεις μας, μὲ τὴν πεῖρα καὶ τὶς βαθείες μου γνώσεις στὰ ναυτικὰ θέματα.

Αὐτὴ λοιπὸν ἡ μέγαιρα μού κολλάει κανονικά καὶ ἐπίμονα. «Οχι δὲ μόνο ὅταν ἔξιστορῶν ἀναμφισθήτητα περιστατικὰ ἀπὸ τὴ θαλασσοῦντις ζωὴ ἢ ὅταν κάνων ἀνάλυση καὶ σχολιάζω δσα λέγονται καὶ γράφονται γιὰ τὸ ἴδιο θέμα. Μὲ προκαλεῖ, ἀκόμα, δοταν, παραιτούμενος τοῦ λόγου, κάνω τὸν ἀδιάφορο. Μοῦ πετά πόντους ὅταν, οὐδέτερος ἀκροατῆς, παρακολουθῶ τὶς ἀνόητες πάρλες τῶν αναυτῶν ἀλλων, ἀρκούμενος νὰ πλαισιώνω τὴ συζήτηση μὲ κάποιο συγκαταβατικό, ἀλλ' ἔντονα εἰρωνικὸ χαμόγελο.

Στὶς περιπτώσεις αὐτές ὁ «Εἰσαγγελέας» ἀναλαμβάνει νὰ μὲ δγάλη ἀπὸ τὸ καδούκι μου μὲ τὸ τρόπο του. Μᾶς ἔλεγε πρὸ μηρῶν:

—Ο γαμπρὸς τῆς παραδουλεύτρας μου, ποὺ ταξίδευει λοστρόμος μὲ φορτηγὰ καράβια, μᾶς διηγήθη τὶς προάλλες μιὰ καταπληκτικὴ ιστορία. Ταξίδευαν, λέει, στὸν Ωκεανὸν καὶ ἔνας μεγάλος καρχαρίας ἀκολουθοῦσε τὸ καράβι. Ο καπετάνιος ἦταν καλὸς σκοπευτής. Πήρε, λοιπὸν, τὸ πιστόλι του καὶ μὲ τὴν πρώτη τὸν πέτυχε σὲ καλὴ θέση, δπου τὸ θαλασσινὸν αὐτὸ θηρίο γύρισε κορώνα - γράμματα πάνω στὸν ἄφορο. «Υστέρα τράβηξαν τὸν καρχαρία στὸ κατάστρωμα καὶ τὸν κομμάτιασαν μὲ τοὺς μπαλτάδες. Οπότε, τί δλέπουν; Μέσα στὸ στομάχι του, ἔνα ζευγάρι παπούτσια γυναικεία πολυτελείας!...

—Τὶ κρίμι, μαντάμ — τῆς κάνω. Τί ἀτυχία!... «Αν ἡσαν παπούτσια ἀνδρικά, θὰ δολεύαν δὲ καπετάνιος ἢ ὁ γαμπρὸς τῆς παραδουλεύτρας σας, ὁ λοστρόμος. Ἐνῷ τὰ γυναικεία... εύρημα ἀχρηστο σὲ φορτηγὸ καράβι τοῦ Ωκεανοῦ.

Φυσικά, ἡ ιστορία ἦταν τῆς φαντασίας τοῦ «Εἰσαγγελέας». Ἀλλὰ τὸ κόλπο πετύχαινε. Μ' ἔδγαζε ἀπὸ τὴ σιωπὴ γιὰ νὰ μὲ μπλέξῃ στὶς συζήτηση καὶ νὰ δρῇ τὴν εύκαιρια γιὰ ἀντιλογίες καὶ κοντραστάσματα στὶς ἀπόφεις μου.

Αὐτὴ, ὅμως, τὴ φορά, ἡ τρομερὴ γειτόνισσά μου προσῆλθε πάνωπλη. Κρατούσε στὰ χέρια τῆς ἔνα κομμάτι ποληῆς ἑφήμερίδας, ποὺ τῆς ἔφερε διανάδης μὲ πατάτες καὶ ἀνεμίζοντάς το σάν τρόπαιο, μὲ κατεκεράνωσε μὲ ἀγριες ματιές, πρὶν καταπιστά μὲ τὸ κατηγορητήριο.

—Διάσασε! — μοῦ λέει αὐτόπτη. Διάσασε νὰ δης πόσο μακριὰ δρίσκεσαι ἀπὸ τὴν ἀλήθεια καὶ πάσο μεσάνυχτα ἔχεις ἀπὸ πλοῖο στὸν μᾶς παραφουσκώνεις μὲ τὰ παραμύθια σου καὶ τὶς ιστορίες τῆς κακῆς δρας.

Πήρα τὸ χαρτὶ στὰ χέρια μου. «Εγραφε γιὰ ἔνα ἐπεισόδιο σὲ Ελληνικὸ τουριστικὸ πλοίο, δπως τὸ ἀνέφερε τηλεγράφημα ἀπὸ τὴν Αγγλία: «Ἐπιβάτες — ἔλεγε — ἔνος Ελληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου, παραπονοῦνται σὲ δημοσιογράφους ἐκθέτοντες τὴν κακὴ μεταχείριση στὸ ταξίδι τους. Οτι, κατ' ἀρχὴν, τοὺς ἔξηπάτησαν πὼς θὰ ταξίδευαν μὲ ὑπερκαένιο, γιὰ νὰ στοιχαθοῦν ἐν συνεχείᾳ μέσα σ' ἔνα παμπάλαιο μικρὸ πλεούμενο, ἀπὸ τὰ χειρότερα τοῦ παλῆου καιροῦ. Οτι τὰ φαγητὰ ἡσαν πάντοτε κρύα καὶ κακῆς ποιότητος. Οτι οι καμαρῶτοι, ἀλλὰ καὶ δο τὸ πλήρωμα, τοὺς ἔφερον σὰν νὰ σαν ζῶα ἢ ἐπὶ τέλους ἀνθρώπου τῆς ζούγκλας. Καὶ δι, αὐτὸς ὁ πλοιάρχος, δπαν μὰς ἐπιτροπὴ παραπονούμενων ζήτησε τὴν ἐπέμβασή του, τοὺς ἀπάντησε σκαιά διτὶ «ὁ Ελληνικὸς νόμος θεωρεῖ στάσιν τέτοιες ὀμαδικές κινήσεις στὰ πλοῖα», χωρὶς νὰ συζητήσῃ τὰ παράπονά τους.

—Τὶ ἔχεις νὰ πῆτε τώρα γι' αὐτά; μὲ ρώτησε ἡ κυρία τῆς συντροφίας μας. Πῶς θὰ τὰ συνδυάσετε τὰ θλιβερὰ τοῦτα ἐπεισόδια μὲ δσα μᾶς ἀραδιάζετε κάθε μέρα γιὰ τὴ θαυμαστή, τάχα, ἔξελιξη τοῦ τουρισμοῦ

στὶς Ἑλληνικὲς θάλασσες, γιὰ τὴν ἀρτιότητα καὶ τὸν συγχρονισμὸ τῶν πλοίων μας, γιὰ τὴν ἀφογη καὶ πολιτισμένη συμπεριφορὰ τῶν ναυτικῶν μας, γιὰ τὴν ἔξαρτη κουζίνα τῶν Ἑλληνικῶν προσταλίων, γιὰ τὴν ἐπιβολὴ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας σ' ὅλες τὶς ναυτικὲς ἐπιδόσεις καὶ μὲ δσα ἀνύπαρκτα καὶ δνειρα μᾶς παραφουσκώσατε ὥς τώρα;

Ἡ πρόκληση δὲν χωρούσε υπεκφυγή. Μοῦ ηταν ἀδύνατο νὰ παραστῆσω καὶ τώρα τὸν ἀδιάφορο. «Ημούν ύποχρεωμένος νὰ ἀναλάβω τὴν εὐθύνη τῆς καταγγελίας καὶ νὰ λογοδοτήσω ἐπὶ τοῦ προκειμένου, γιὰ λογαριασμὸ τῶν πληγῶν μου συναδέψων.

Πήρα, τὸ λοιπόν, τὴ θέση ἀνθρώπου ποὺ μάχεται ἀμυνόμενος σὲ βαρειά κατηγορία. Σὲ μελετημένη σκευωρία. Σὲ καλοθαλμένο κόλπο διασυρμοῦ καὶ δυσμήησης.

—Κυρίες καὶ κύριοι — ἄρχισα νὰ λέω — δλοι μας πιστεύουμε ἀλλὰ καὶ δλοι δ κόσμος μᾶς τὸ ἀναγνωρίζει διτὶ είμαστε λαός φιλόξενος. Καὶ τοῦτο ἀπὸ χρόνια πανάρχαια. Ἡ Ἑλληνικὴ φιλοξενία ἔκινα μὲ θρησκευτικὰ δόγματα ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τῶν θεῶν τοῦ Ολύμπου. Ξένιος Ζεύς, λεγόταν ὁ ἐκεὶ πρώτος καὶ μεγάλος θεός μας.

»Ἀλλὰ ἐγὼ διαφωνῶ. Δὲν μᾶς ἀναγκάζει νὰ φαινόμαστε φιλόξενοι κανένα εύγενικὸ ή θρησκευτικὸ συναίσθημα, οὔτε ἡ προγονικὴ μας κληρονομία. Πρόκειται μᾶλλον γιὰ ἔνα ΚΟΜΠΛΕΞ κατωτερότητος.

»Τὸ φαινόμενο τὸ διατυπώνει ἄριστα ἔνας δημοσιογράφος, τοῦ δποίου διάβασα τελευταία σχετικὸ σημείωμα, γιὰ ἀλλὰ περίπτωση, ἀλλὰ ποὺ ταπιριάζει μιὰ χαρὰ καὶ ἔδω. «Ἐλεγε μὲ «Η πληθυσμιακὴ μας ὀλιγότης μᾶς φορτνεὶ μὲ συμπλέγματα κατωτερότητος. Τρομάζουμε μὴ φανούμενο δυσάρεστοι σὲ Αμερικανούς, σὲ Αγγλούς, σὲ Γερμανούς καὶ σὲ Γάλλους, ἀλλὰ δὲν μᾶς κάνει καὶ ἐντύπωση ἀπότομοι καμπιά εύκαιρια δὲν ἀφίνουν, ποὺ νὰ μὴν καλλιεργοῦν τὸν ἀδικο διασυρμό μας.

»Άν π.χ. ἀντὶ τῶν παραπονούμενῶν Αγγλῶν τουριστῶν κατὰ Ελληνικὸ πλοίο είχαμε «Ελληνικὸ τουριστες σὲ πλοίο Αγγλικό, δλοι, ἀκόμα καὶ ἔμεις οι ίδιοι, θὰ σπεύδαμε νὰ κρεμάσουμε τὴν εύθυνη στὶς πλάτες τῶν παραπονούμενῶν, διατυπώνοντες καὶ ντροπή γιὰ δσα προκαλέσαμε πάνω σὲ Βρετανικὸ σκάφος.

»Άναλούμε μὲ μικροσκόπιο τὰ δικά μας ἐλαττώματα καὶ τὶς μικροαταξίες. Δίνουμε δμως λευκὸ χαρτὶ καὶ χαριτολογοῦμε, δταν τὰ ἰδια ἐλαττώματα καὶ μεγαλύτερες ἀταξίες ἀκούονται προερχόμενες ἀπὸ λαοὺς πολυπληθέστερους.

»Ἄυτοὶ οι μεγάλοι πρωτοποριακοὶ λαοί, προπορεύονται δέδαια σὲ πολιτισμό καὶ σὲ ἐπιστημονικὲς ἐπιδείξεις, προπορεύονται δμως καὶ σὲ κάθε είδους παλαιανθρωπίες καὶ ἀθλιότητες. Προπορεύονται πολὺ μπροστὰ ἀπὸ ἔμας σὲ ξετόπωτα ἐγκλήματα καὶ σὲ θρωμέρες ἐκδηλώσεις ἀπερίγραπτες. Δὲν ἔννοω δὲ τὸ κατώτερο ποσοστὸ τῶν λαῶν τους. Ανθρωποι ἀνωτέρων κοινωνικῶν τάξεων, ἐπιστήμονες, τραπεζίτες, πολιτικοὶ καὶ καλλιτέχνες, ἀκούονται συχνότατα μπερδεμένοι σὲ ύποθέσεις ἀπίστευτα ἀσθλίες.

»Μιλάμε γιὰ τουρίστες. Καὶ ποιὸς ὀμφιδάλει διτὶ μέσα σ' αὐτὸ τὸ σημερινὸ πολυπληθές Διεθνές κοινό, δὲν ἀνακατεύονται καὶ πρόσωπα ἐκτροχιασμένα σὲ διάφορες κακοήθειες καὶ διαστροφές;

»Γιὰ τὸ σημερινὸ Ελληνικὸ πλοίο καὶ ιδιαίτερα τὸ τουριστικό, μίλησαν πολλοὶ καὶ τὸ ἐγκωμίασαν πολλοί. Οι συντριπτικὴ περιστότεροι. «Η περιποίηση ποὺ προσφέρεται καὶ θαυμαστὴ κουζίνα του, εἰναι ἀκριβῶς τὰ δπλα του έκεινα, ποὺ τὸ δικαίωμα νὰ συναγωνίζεται μὲ ἐπιτυχία τὰ σκάφη ἀλλων σημαῖων, ποὺ εἰναι καινουργότερα, ταχύτερα, πολυτελέστερα καὶ μεγαλύτερα. Τὴν καλὴ τροφὴ καὶ τὴ σχολαστικὴ καθαριότητα καλλιεργοῦν μὲ φανατισμὸ οι ιδιοκτήτες. Εταιρίες, γιὰ νὰ καταφέρουν τὶς προτιμήσεις τοῦ μεγάλου ταξιδιωτικοῦ κοινού. Καὶ τὸ καταφέρουν. Αλλόμονο ἀπάρατοπλεπταν τὴν κατεύθυνση αὐτής. Τούτο θὰ ἐστησεις ἀπόφαση αὐτοκτονίας ὀμαδικῆς. Αὐτοκτονία οικονομικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ναυτικῆς ύποστάσεως. «Ολοι, λοιπόν, μὲ πρώτους τους πλοιάρχους, ἔκει τοποθετοῦν δλη τους τὴν προσοχὴ καὶ ἀπὸ ἐκεὶ ύπολογίζουν δλα τὰ ἀτού τους.

»Τὸ ἀναφερόμενο ἐδῶ ἐπεισόδιο, Κυρίες καὶ Κύριοι, ἐγὼ τὸ συνδυάζω

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

**JEDDAH
SAUDI ARABIA**

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

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

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

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.
11 AKTI MIAOULI, P.O. B. 127

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

μὲ δύνατόφεις. Τοῦ δίνω δύο έξηγήσεις:

»Η μίσα, άναγεται εἰς τὸ ποιὸν τῶν παραπονουμένων αὐτῶν τουριστῶν. Γιὰ νὰ μῆν σᾶς κουράζω, θὰ ἐπικαλεσθῶ ἔνα παρόδιο, ποὺ παρακολούθησα, σταν κάποτε πήγαινα στὴν Ἀλεξανδρεῖα γιὰ νὰ ναυτολογηθῶ σὲ πλοϊο ἑκὲν, ταξιδεύοντας μὲ Ἑλληνικὸ ἐπιβατηγό.

»Μὲ καμπίνα λούς, ταξιδεύει μιστικοτήτως. Μιλούσε δόλες τὶς γλώσσες, ἀκόμα καὶ Ἑλληνικά. Βαρειά κυρία, βαρειά κοσμήματα, βαρειά φορέματα, βαρειές ἐπιδείξεις μεγάλης ζωῆς.

»Μιὰς ἡ μικρὴς τῆς ἀδυναμίας. "Ηθελει οἱ περιποίησεις τοῦ θαλαμηπόλου της νὰ ἐπεκταθῶν μακρύτερα ἀπὸ δύο τὸ εἰσιτήριο τῆς, ἄλλα καὶ οἱ κανονισμοὶ τοῦ πλοίου καθώριζαν. Φαίνεται δὲ ὅτι αὐτὴν τῆς τὴν ἀδυναμίαν, ὡς θαλαμηπόλος, εἴτε ἐπαγγελματικὴ εύσυνειδησία, εἴτε ἀπὸ φόδο, εἴτε ἀπὸ ἀπροθυμία, ἀπέφυγε νὰ ίκανοποιήσῃ. 'Οπότε ξέσπασε ἡ θύελλα. "Αρχισαν διαμαρτυρίες καὶ παράπονα δῖτι:

»Ο καμπίνας ἥταν βάναυσος, αὐθάδης καὶ ἀπρεπέστατος. "Οτι ἡ καμπίνα τῆς ἥταν διαρκῶς ἀκάθαρτη. "Οτι τὰ φαγητά, ποὺ ἐσερδίροντο στὴν καμπίνα της, ἥσαν κρία καὶ μὲ ψιλικὰ πρόστυχα. "Οτι εἰς μάτην χτυπά τὰ κουδούνια καὶ ξελαργυγιάζεται, γιὰ νὰ τῆς φέρουν ἔνα ποτῆρι νερό.

»Τὸ περίεργο δὲ εἶναι δῖτι στὶς διαμαρτυρίες τῆς αὐτὲς καὶ ἄλλοι συνεπίκουροι προσῆλθαν. "Απὸ ἀδρότητα πρὸς τὴν Κυρία Ἰωάννη. "Απὸ γνωριμία της, ἄλλοι. Γιὰ νὰ φανοῦν ἔξυπνοι, ἄλλοι τρίτοι, συντάσσοντες τὸν ἑαύτο τους μὲ τὸ ἀνώτερο καὶ μεγάλων ἀξιώσεων ταξιδιωτικὸ κοινό. Φυσικά, οἱ περισσότεροι γέλαστον μὲ τὴν καρδιά τους, σταν κατάλαβαν τὴν πραγματικὴ ἀφορμὴ τοῦ ἐπεισοδίου.

»Ἀναφέρω ἔνα ἐπεισόδιο, μὲ συγκεκριμένη τὴν ἀφορμὴ του. Δὲν λείπουν ὅμως καὶ πολλές ἄλλες ἀφορμές, δῖτου δημιουργῶν παράπονα καὶ διαμαρτυρίες μερικῶν προσώπων, σὲ ζητήματα δῖτου οἱ περισσότεροι ἄλλοι, ὁχι μόνο δὲν παραπονοῦνται, ἄλλα ἐκδηλώνουν ἐνθουσιασμούς καὶ ἐπιστίνας. Τί νὰ γίνη; "Ετσι εἶναι δὲ κόσμος. Στὰ πάντα ὑπάρχουν καὶ ἔξαιρέσεις κανόνων καὶ διαφορές ἀντιλήψεων ἢ γούστων. "Εκεῖνο ποὺ ἐνδιαφέρει καὶ ἔχει ἀξία εἶναι τὰ συμπεράματα καὶ οἱ κρίσεις ποὺ ἔκινοῦν ἀπὸ τοὺς πολλούς. Αὐτοὺς τοὺς πολλούς, τοὺς κερδίζει τὸ Ἑλληνικὸ πλοίο. 'Η ἀπόδειξη δὲν χρειάζεται ρη-

τορικὲς ἔξαρσεις. Παρουσιάζεται ἀδιάφευστα μὲ τὴν πρακτικώτερη καθολογία. Μὲ τὴν μεγάλη προτίμηση τοῦ διεθνοῦς ταξιδιώτη πρὸς τὸ Ἑλληνικὸ ποστάλι, ὅλων τῶν θαλασσῶν καὶ τῶν ἀκτῶν ἐργασίας του.

»Η ἄλλη έξηγήσις, πρέπει νὰ ἀποδοθῇ στὴν ἐπαγγελματικὴ δυσφήμηση καὶ στὸν ἐμπορικὸ συναγωνισμό, ποὺ κανένα τρόπο δὲν ἀποφεύγει γιὰ τὴν ἐπιτυχία τοῦ σκοποῦ του. 'Απὸ αὐτὴ τὴν κατάρα συχνὰ ταρσούνται καὶ ἄδικα διασύρονται δῖχι μόνο ἄτομα, ἄλλα καὶ διόλκηρα συγκροτήματα καὶ ἐπιχειρήσεις. 'Ακόμη καὶ ἔθνη καὶ λαοί.

»Εἰδικά, ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἀρκετὰ ὑποφέρει καὶ συχνὰ ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκη ἀμύνης, σὲ τέτοιου εἶδους ἐπιθέσεις. Δὲν μᾶς συγχωρεῖται τὸ τόπο, μικρός λασός ἐμεῖς καὶ μὲ ἀνεξαρτήσια μοδίς ἔκατὸ χρόνων, μπορέσαμε νὰ ἀνυψωθοῦμε σὲ ναυτικὴ δύναμη ἀπὸ τὶς τρεῖς - τέσσαρες πρώτες στὸν Κόσμο. Μᾶς χειροκροτοῦν πολλές ἄλλες ικανότητες οἱ "Ἄγγελοι. Μᾶς θαυμάζουν γιὰ πολλὰ ἄλλα πράγματα. Δὲν μᾶς δίνουν ὅμως τὸ δικαίωμα στὴν ἀμιλλα μᾶς ἐπιδόσεως, στὴν ὁποία πιστεύουν δῖτι μόνο ἐκείνοι μποροῦν καὶ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιδίωνται ἀνενόχλητοι. Καὶ ἀρχίζει τὸ ψάφεμα τῶν περιστατικῶν καὶ στοιχείων, γιὰ νὰ κοσμήσουν τὰ δημοσιογραφικὰ ἀγγγέλματά τους. 'Αρχίζουν τὰ λιθελογραφήματα, μὲ στοιχεία τὶς διαμαρτυρίες τῶν τριόδων, σᾶν καὶ αὐτὲς τῆς Ἀλεξανδρινῆς ταξιδιώτισσας.

—Πιστεύω τώρα, κυρία μου — συνυπελήρωσα ἀπευθυνόμενος στὴ μέγαιρα τῆς συντροφίας μας — νὰ ίκανοποιήθη ἡ περιέργειά σας.

—Δὲν ξαίρω τί μᾶς λές, ἐπέμενε ἔκεινη. 'Εγὼ βλέπω τί γράφουν οἱ ἐφημερίδες καὶ μάλιστα οἱ δικές μας ἐφημερίδες. Αὐτὴ ἐδῶ δὲν εἶναι ἐφημερίδα "Ἄγγελοκή, εἶναι Ἑλληνική δῆπος βλέπεις.

—Μὰ σᾶς μίλησα καὶ γιὰ τὸ ΚΟΜΠΛΕΞ. Σᾶς μίλησα γιὰ τὸ σύμπλεγμα τῆς κατωτερότητος ποὺ μᾶς κατέχει δλους. Ποὺ μᾶς κάνει νὰ ντερπώμαστε καὶ νὰ κρυβώμαστε ἀπὸ τὸ Θεό σὲ ζητήματα ποὺ ἄλλοι περηφανεύονται πῶς ἀποτελοῦν τὴν τελειότερη ἐκδήλωση καθαρότατου πολιτισμοῦ. Νὰ θεωροῦμε σᾶν ἀνίστο ξεπερνόμενο τῆς φυλῆς μας, σταν κάποιο γκαρσόνι ἡ κάποιος σωφέρ μᾶς ξεγελάσῃ στὸ λογαριασμό, συγχωρούμε ὅμως τὸν γκάγκοτερ καὶ τὸν ἀπατεόνα τῶν μεγαλουπόλεων καὶ τῶν βουλεδάρτων, ποὺ εύτυχῶς δὲν γνώρισε ἀκόμα η χώρα μας. "Οχι μόνο τοὺς συγχωρούμε, ἄλλα συχνὰ καὶ τοὺς θαυμάζουμε.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



HARBOR, COASTWISE AND DEEP - SEA TOWAGE

Moran - with the best tug fleet ever assembled - is the answer to quick, expert and economical service for docking, undocking and moving ships in New York Harbor. The company's powerful deep sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

AGENTS IN GREECE: National Hellenic American Line, Venizelou Street No 10 Athens.

AGENTS IN: England, Scotland, Norway, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Germany, Spain, Italy.

(c) Moran Towing & Transportation Co., Inc. 1962

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, NEW YORK, CABLE: "MORANTOW."

The Best in the Business

ΕΠ' ΕΥΚΑΡΙΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ

Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Είς τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ἰησούνιου περιεγράφωμεν τὰς νέας ἔγκαταστάσεις τῶν εἰς Ἀρένταλ τῆς Σουηδίας ναυπηγείων τῆς Γρούθεκρεν. Ἀπό τὴν περιγραφὴν αὐτὴν ἀπεκτάτο σαφῆς ἀντίληψις τῆς ὄρθολογικῆς διατάξεως τῶν ἐν τῇ ἔνδη ἔγκαταστάσεων ἑνὸς συγχρόνου ναυπηγείου ἐν σχέσει μὲ τὰς ναυπηγικὰς κλίνας καὶ τὰς θέσεις ἔξοπλισμοῦ (outfitting), ὡστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ πλέον ἀποδοτική ὄργανισης τῆς παραγωγῆς, ὁ τελείτερος συντονισμὸς τῆς ἐργασίας τῶν διαφόρων τμημάτων τοῦ ναυπηγείου, ἡ μείωσις τῶν μεταξύ αὐτῶν ἀποστάσεων καὶ ἐπομένων ἡ αὔξησις τῆς ἀποδόσεως ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν μείωσιν τοῦ κόστους.

Εἶναι, δῆμως, προφανές, ὅτι ἡ διάταξις μόνον τῶν ἔγκαταστάσεων, δύσουντο πελετημένη καὶ ἐπιτυχῆς, δὲν εἶναι ἀρκετή διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὰ ἀνώτερά ἀγάθα ἀποτελέσματα. Ἀπαιτεῖται καὶ ἡ ἐπιτυχῆς ἐκλογὴ τῶν μηχανημάτων μὲ τὰ ὄποια αἱ ἔγκαταστάσεις αὐτὴν θὰ ἐφοδιασθοῦν, ὡστε καὶ αὐτὰ ν' ἀνταποκρίνωνται οὐχὶ ἀπλῶς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς σήμερον, ἀλλ' εἰ δυνατόν, καὶ πρὸς τὰς μεταξύ τοιαύτας.

Διὰ τὴν ἐπιτυχῆ αὐτὴν ἐκλογὴν τῶν μηχανημάτων εἶναι, δεδομένης, ἀπαραίτητον νὰ προκαθορισθοῦν αἱ ἐπιδιώξεις τοῦ παραγγελλούντος βιομήχανου, ἥτοι τὸ κόστος καὶ ἡ δυναμικότης ἀποδόσεως τῶν μηχανημάτων, ὡστε νὰ ἀνταποκρίνωνται τούτα εἰς τὸ μεγίστον δρίον τῆς προδολεπομένης παραγωγῆς τῶν ναυπηγείων, ἀναλόγως καὶ τῶν τύπων τῶν πλοίων, ποὺ προδιλέπεται νὰ κατασκευάζωνται. Δέοντος νὰ λαμβάνεται ἐπίσης ὡς ὅφιν, ἡ δυνατότης μελλοντικῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἔγκαταστάσεων καὶ ἐπομένων ἡ δυνατότης «προσαρμογῆς» καὶ «συνεργασίας» τῶν παραγγελμένων μηχανημάτων μὲ ἑκεῖνα ποὺ θὰ συμπληρώσουν αὐτά, κατὰ τὴν μελλοντικήν ἐπέκτασιν.

Εἶναι πιθανὸν νὰ μὴ ὑπάρχουν στοιχεῖα τῆς ἀποδόσεως καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἥδη ἐλειτουργίας μηχανημάτων καὶ μεθόδων παραγωγῆς, δύστε νὰ βασισθῇ ἐπ' αὐτῶν ἡ μελέτη πρὸς πλήρωσιν τῆς ἀνώτερα τρίτης προϋποθέσεως. Καταφανή, κατὰ συνέπειαν, εἶναι ἡ δυσκολία ποὺ συναντᾶ ὁ σχεδιαζόντων μίαν νέαν ἔγκαταστάσειν, προκειμένου νὰ καθορίσῃ τὸ εἶδος, τὸν τύπον καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν μηχανημάτων ποὺ κρίνει κατάλληλα, εἶναι δῆμως φανερόν, ὅτι εἰς τὴν ἐκλογὴν αὐτῶν πρέπει νὰ λάθῃ ὁπ' ὅφιν τοῦ τούς ἥδη ἐκτείνεται παράγοντας, δύστε καὶ τὰ δσα ἀκολουθῶν, κεχωρισμένων δι' ἐκάστα τῶν δύο μεγάλων κατηγοριῶν μηχανημάτων, ἥτοι τῶν μηχανικῶν μέσων ἀνυψώσεως καὶ μεταφορᾶς (handling) καὶ τῶν μηχανημάτων ἐπεξεργασίας (process) τοῦ υλικού.

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΑΝΥΨΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΛΙΚΟΥ

Τὰ ἐν λόγῳ μηχανῆματα χρησιμεύουν, ὡς γνωστόν, διὰ τὴν δόσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρων μείωσιν τοῦ χρόνου ἀνυψώσεως καὶ μεταφορᾶς τῶν ὑπὸ ἐπεξεργασίαν μεταλλικῶν τμημάτων τοῦ σκάφους. Ὁ προσφορώτερος πρὸς τούτο τρόπος, εἶναι ἡ μελέτη πάσης κινήσεως, δύστε νὰ μηχανοποιηθοῦν ἀποτελεσματικάς καὶ κατὰ οἰκονομικὸν τρόπον δλαί ἑκεῖνα αἱ μετακινήσεις ποὺ εἶναι ἀναγκαῖαι, νὰ καταργηθῶν δὲ αἱ μὴ ἀναγκαῖαι τοιαύται. Ἐπιτυγχάνονται οὐταὶ οἰκονομίαι εἰς ἔξοδα, εἰς χώρων, οἰκονομίαι λόγω ἀποφυγῆς ἀδιεξόδων ἐκ συμφορῆσεως εἰς τινὰ τμῆματα τοῦ ναυπηγείου (hotbunches), εἰς ζημίας εἰς τὰ ὑπὸ ἐπεξεργασίαν μέλη τῆς κατασκευῆς. Ἐχομένης ἐποιέων μεγαλυτέρων ἀπόδοσιν μὲ τὰ αὐτὰ γενικά ἔξοδα, ἥτοι μείωσιν τοῦ κόστους παραγωγῆς.

Ἡ κυριωτέρα δυσκολία ποὺ παρουσιάζεται εἰς τὸν μελετῶντα τὴν δελτίωσιν τῶν μεθόδων ἀνυψώσεως καὶ μεταφορᾶς τῶν ὑπὸ ἐπεξεργασίαν μεταλλικῶν τμημάτων τοῦ σκάφους. Ὁ προσφορώτερος πρὸς τούτο τρόπος, εἶναι ἡ ἐλλειψις καταλλήλων τύπων τοιούτων μηχανημάτων ἔξορτάται ἐξ τοῦ μεγέθους, τοῦ σχήματος τῆς περιμέτρου τῶν ναυπηγείων καὶ τῆς εἰς αὐτὰ διατάξεως τῶν διαφόρων ἐργαστηρίων, ἥτοι ἐκ τῆς ἀποστάσεως καὶ ἐκ τοῦ ὑψοῦ κατὰ τὰ ὄποια ὡς πρέπει νὰ μεταφέρωνται καὶ ν' ἀνυψώνται τὸ διάφορα ἐλάσματα κλπ., ὡς ἐπίσης ἡ τῆς συνολικῆς ποσότητος ὑλικοῦ ποὺ πρόκειται νὰ ὑποστῆ ἐπεξεργασίαν ἐντὸς διάδεντος χρονικοῦ διαστήματος καὶ ἐκ τοῦ μεγέθους καὶ ἐλαχίστου μεγέθους καὶ δάρους τοῦ ὑπὸ ἐπεξεργασίαν υλικοῦ, ἥτοι ἐκ τῆς προβλεπομένης παραγωγῆς τοῦ ναυπηγείου. Προκειμένου περὶ ἀνυψωτικῶν μηχανημάτων, ἔχει τις νὰ ἐκλέξῃ μεταξύ μαγνητῶν καὶ πλινθίων κενού, παρὰ δὲ τὸ γεγονός, δτοὶ οἱ μαγνηταὶ ὑπερέχουν ἐλαφρῶς, ἡ ὑπὸ τοῦ ναυπηγείου χρησιμοποιηθῆσαι υλικοῦ ἔχ ἀλουμινίου κλπ. πιθανὸν νὰ ἐπιβάλῃ τὴν χρησιμοποιήσιν τῶν πλινθίων κενού.

Εἶναι γενικῶς παραδεδεγμένον, ὅτι ἡ εἰς μακρὰς ἀποστάσεις μεταφορὰ υλικοῦ διὰ γερανῶν οἰουδήποτε τύπου, ἀπαιτεῖ πολύτιμον χρόνον καὶ διὰ τοῦτο, εἰς τὴν περίπτωσιν ιδίας ναυπηγείων μεγάλης παραγωγῆς, πιθανὸν νὰ ἐνδικεύτω ἐν εἰδός μεταφορέων. Ὁ μεταφορεὺς αὐτὸς (conveyor) δύναται νὰ εἴναι εἴτε τοῦ συνήθους τύπου τῆς κυλιομένης ἐπὶ ἐλάστρων ταινίας, εἴτε τοῦ τύπου ὀχημάτων κυλιομένων ἐπὶ σιδηροτροχίων καὶ αὐτομάτως ἐλέγχομένων. Τοιαύτα ὀχημάτα ρυθμίζονται οὐτῶς, ὡστε νὰ φέρουν τὸ ὑπὸ ἐπεξεργασίαν ἐλασματικά εἰς τὴν ὀρισμένην θέσην καὶ κατὰ τὸν κατάλληλον χρόνον, ἐπιτυγχανομένων οὕτω μιᾶς φυσικῆς καὶ συνεχούς διαδοχῆς ἐργασιῶν, ἀνεῦ ἀπλαίσιας χρόνου. Οἱ πλέον ἐπιτυχεῖς τύποι τοιούτων ὀχημάτων εἶναι σήμερον οἱ «captivators» καὶ «collocators», ἐλέγχομενοι ἐξ ἀποστάσεως δι' ἀπλῆς πέτεσεως κομβίων καὶ οἱ ὄποιοι «παραλαμβάνουν» τὰ ἐλάσματα κλπ. κατὰ φυσικὴν σειράν διαδοχῆς ἐργασιῶν.

Εἰς ναυπηγεία μεγάλης παραγωγῆς, ὡς ἥδη ἐλέχθη, χρησιμοποιεῖται

ὁ συνήθους τύπου μεταφορεύς, κυρίως διὰ τὰ ἀρχικὰ στάδια ἐπεξεργασίας, ὡς εἶναι ἡ κοπῆ, σφαιριδιούλη, σήμανσις, αὐτόματος δι' ὁδυγόνος κοπῆ κλπ. Εἶναι αὐτονότητον ὅτι, εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ πρόδλεψις διὰ τὴν περίπτωσιν διάδεσης τοῦ συστήματος τοῦ μεταφορέως, διὰ νὰ μὴ καθυστερῇ ἡ καὶ σταματᾷ τελείως ἡ διαδικασία τῆς ἐπεξεργασίας. Τὸ ἐλάττωμα τῶν μεταφορέων εἶναι ὅτι κοστίζουν πολύ, δὲν ἔχουν εὐλυγίσιαν εἰς τὴν χρησιμοποίησίν των καὶ καταλαμβάνουν μονίμως πολύτιμον χώρον, παρεμποδίζουντες συγχρόνως τὴν ἐγκαρσίας πρὸς αὐτοὺς κίνησιν. Τὰ ἐλάττωματα αὐτὰ δέοντα σοδαρῶς νὰ σταθμίζονται, διὰ νὰ μὴ δημιουργούνται ἀπώλειαι χρόνου καὶ ἔξοδα μεγαλύτερα τῶν οἰκονομιών, ποὺ εἶτε επιτυγχάνονται διὰ τῆς χρήσεως τῶν μεταφορέων.

Οταν ἡ συχνότης μετακινήσεων ὑλικοῦ δὲν εἶναι τοιαύτη ὡστε νὰ δικαιολογηθῇ τὴν χρησιμοποίησίν τῶν μεταφορέων, δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἑναέριοι γερανοί, ίδιας μεταξὺ δύο συγγενών τμημάτων τοῦ ναυπηγείου, τόσον διὰ τὴν ἀνύψωσιν δύον καὶ διὰ τὴν μεταφοράν μελῶν τῆς κατασκευῆς. Οἱ γερανοί αὐτοὶ δύνανται, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν, νὰ ἔχουν εἴτε παγητά κενού, ἐκ τοῦ θαλαμίσκου δὲ αὐτῶν ὁ χειριστής τῶν πρέπει μόνος νὰ δύνανται νὰ ἐκτελέσῃ πάσαν κίνησιν.

Εἰς ναυπηγεία μειωμένης παραγωγῆς δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν κινητοί γερανοί δημοπράτησις, σιδηροτροχίας κλπ. Φυσικά, λόγω τοῦ μᾶλλον υψηλοῦ κόστους των, διάριμμός τῶν γερανῶν πρέπει νὰ εἶναι περιωρισμένος εἰς τὸν ἀπολύτως ἀπαραίτητον, διὰ ν' ἀποφεύγεται δὲ ἡ ἀπώλεια χρόνου, λόγω ἀναμονῆς γερανού εἰς τὸ τμῆμα, δέοντος νὰ ὑπολογίζεται ὅτι ἑκαστος γερανός θὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ πολὺ κατά 65 μέχρι 70 τοῖς ἔκαπτον τοῦ ἐργαστηρίου χρόνου τοῦ τμήματος. Πιθανόν, εἰς τιαν περιπτώσεις, νὰ ἔνδεικνυται ἡ πλησίον ἐκάστου μηχανήματος ἐπεξεργασίας τοποθετήσις δρασιών τῶν ἀνύψωσεως, δοθείσῃ τῶν ὀποίων δὲ δύνανται τὸ ἐπεξεργασθὲν τμῆμα νὰ τοποθετηθῇ προκατασκευῆς ἀνύψωσεως, δοθείσῃ τῶν ὀποίων δὲ δύνανται τὸ περιθέτης δρασιών τῶν ἀνύψωσεως, δοθείσῃ τῶν καταλλήλους ἀνύψωσεως, δοθείσῃ τῶν καταλλήλους ἀνύψωσεως.

Ἡ μεταφορὰ διαρέων τμημάτων ἀπὸ τὰ τμῆματα ἐπεξεργασίας ἡ συγκολλήσεως εἰς τὴν ναυπηγικὴν κλίνην ἢ τὴν προδολῆτα ἐξοπλισμοῦ ἐπιτυγχάνεται οἰκουμενικῶντος, δταὶ δὲ ἐναέριος γερανὸς ἐκάστου τμήματος δύνανται νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἀρκετήν ἔξοδον αὐτοῦ ἀπόστασιν, ὡστε τὸ ὑπὸ μεταφοράν τμῆμα νὰ παραληφθῇ εἴτε ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ γερανοῦ τῆς ναυπηγικῆς κλίνης ἢ τῆς προδολῆτος ἐξοπλισμοῦ, εἴτε νὰ φάσῃ μέχρις αὐτῶν διὰ τῆς παρεμβολῆς γερανῶν ἄλλων τμημάτων.

Ἡ συντήρησις τῶν γερανῶν, δταὶ ίδια οὗτοι χρησιμοποιούνται ἐντατικῶς, εἶναι πολυδάτανος, ἐπειδὴ δὲ καὶ τὸ κόστος αὐτῶν διαχένει δυσαναλόγως σύν τη αὐξήσει τῆς ικανότητος ἀνύψωσεως, καλὸν εἶναι δὲ παραγωγῆς τοῦ ναυπηγείου δὲν ἐπιβάλλει τούτο. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, ἀρκεῖ εἰς μέγας γερανός εἰς τὸ τμῆμα προκατασκευῆς καὶ εἰς παρὰ τὴν ναυπηγικὴν κλίνην, προδεπλεπόμενον εἰς τὰ ἀλλα τμῆματα μικροτέρων γερανῶν, δυναμένων νὰ ἔργασθον δύον δὲ τὸν περίπτωσιν ἀνύψωσεως μεγαλυτέρου βάρους, δτε συνδέονται δι' εἰδίκοιν ζυγούν ἀνυψώσεως.

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σ φαϊριδιού βολ. Ἑκ τῆς πείρας ἀπεδείχθη, ὅτι αἱ ὄριζοντοι συσκευαὶ σφαιριδιούλης ἀποδίουν περισσότερον, μὲ τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις τῆς «ένν σειρά» παραγωγῆς, καὶ ἐπομένων κατὰ κανόνα προτιμῶνται τῶν κατακορύφων τοιούτων.

Κ αἱ μψις ἐλασματικῶν ρόλων λειασμάτων καὶ κάμψεως ἀποδίουνται διαμορφώσεως (swelling pressess) κλπ., ἐπειδὴ ὅμως κοστίζουν πολὺ καὶ ἡ μεγάλη τῶν ἀπόδοσις τὰ καθιστά ἀντιοκονικά διὰ ναυπηγεία μικρᾶς παραγωγῆς, εἶναι δι' αὐτῶν προτιμάτερον νὰ ἀπευθύνωνται διὰ τὰς τοιαύτας ἀνάγκας τῶν εἰς τὰ μεγάλα ναυπηγεία, παρὰ νὰ νεκρώνουν ἐν σηματικοῖς κεφαλίσιον εἰς μηχανήματα ἐλάχιστα χρησιμοποιούμενα ὑπὸ αὐτῶν. Μία ἀλλή, ἀκόμη καλύτερη λύσις, εἶναι ἡ ἔγκαταστάσεις μιᾶς πρέσας γενικῆς χρήσεως καὶ ὁ ἐφόδιασμός αὐτῆς διὰ τῶν καταλλήλων ἐργαλείων ὡστε νὰ ἐκτελῇ πάσαν ἀναγκαῖαν ἔργασίαν λειάνσεως, κάμψεως κλπ. Διὰ τῆς λύσεως αὐτῆς δέν ἐπιτυγχάνεται μόνον οἰκονομία κεφαλαίου, ἀλλὰ καὶ πολυτίμου, ίσως, χώρου. Εἰς τὴν περίπτωσιν δύον αὐτὴν ἀπαιτεῖται μεγαλύτερος προγραμματισμὸς ἔργασίας, ὡστε νὰ μειούνται ὁ σπαταλώμενος διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῶν, διὰ διαφόρους χρήσεις ἀπαιτουμένων, διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῶν, διὰ διαφόρους χρήσεις ἀπαιτουμένων, ἐργαλείων τῆς πρέσας χρόνου.

Ἐν ψυχρῷ καὶ μψις νομέων. Ἐν παραβολῇ πρὸς τὸν κλιβανισμὸν τῶν πολύ κάμψιν νομέων, ἡ ἐν ψυχρῷ κάμψις αὐτῶν διὰ τῶν ειδι-

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Address : Riva Schiavoni 4159 Phones : 28779
Cables : VISCONTI - VENICE Private : 29065 - 34715

VENICE - ITALY

κών πρός τούτο μηχανών άπειδείχθη έκ της πράξεως πολὺ πλέον οίκονομή, άνεξαρτήτως τού μεγέθους τού ναυπηγείου. Ισως διά τὸ λόγον αὐτόν, μερικά μικρά ναυπηγεία ἔχουν μόνον μίαν γενικής χρήσεως πρέσσαν, περὶ ἡς ἀνωτέρω καὶ μίαν πρέσσαν κάμψεως νομέων, διὰ τῶν δύο δὲ αὐτῶν μηχανήμάτων ἐκτελοῦν πάσαν ναυπηγικήν ἔργασίαν. Εἰς τὸ προσεχές μέλλον θὰ καταστῆ δυνατή καὶ ἡ κατασκευὴ ἀριθμητικῶν ἐλεγχούμενών μηχανών κάμψεως, ἡ χρήσις τῶν δύος θὰ ἀπαιτή προσεκτικήν στοιβασίαν τῶν ὑπὸ κάμψιν γωνιῶν, ὥστε ν' ἀποφεύγωνται ἀνομοιόμορφοι κάμψεις, λόγῳ κακῆς τοποθετήσεως τῶν γωνιῶν.

Αὐτό ματοι συσκευαὶ διέχυνον. Διὰ τὰ σχετικῶς μεγάλης παραγνωσίας ναυπηγεία, αἱ αὐτόματα συσκευαὶ κοπῆς διὰ φλογὸς δύνηγόν, αἱ ἐλεγχόμεναι ἀπὸ φωτογραφίας μικρᾶς κλίμακος (1:100) σχεδίων προβαλλομένων, ἐσχάτως, ὑπὸ τὴν φυσικὴν κλίμακα, ἀπεδείχθησαν λίαν ἀποδοτικαὶ καὶ οίκονομικῶν συμφέρουσσαι. Αἱ χρησιμοποιούμεναι ἐσχάτως μέθοδοι χαράξεως τοῦ ἵχνους τοῦ σχήματος τοῦ ἐλάσματος συγχρόνως μὲ τὴν διὰ φλογὸς κοπῆν αὐτοῦ, συνιστάνται εἴτε εἰς τὴν παρακολούθησιν τῆς, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, φωτογραφίας τοῦ σχεδίου ἀπὸ φωτοκύτταρον, εἴτε δοηθεῖσι διατρήτου ταινίας. Ἡ διάτρησης τῆς ταινίας γίνεται εἴτε δοηθεῖσι ἡλεκτρονικού ὑπολογιστοῦ, τραφοδοτουμένου καταλλήλως, εἴτε καὶ ἀπ' εύθειας ὑπὸ τῶν σχεδιαστῶν τοῦ ναυπηγείου.

Ἄλλῃ ἐν προκειμένῳ ἐξέλιξις είναι ἡ χρησιμοποίησις αὐτομάτου μηχανῆς κατασκευῆς σχεδίων, ἡ ὁποία συνδέεται μὲ τὴν συσκευὴν ἐλέγχου τῆς φλογὸς τοῦ δύνηγόν, καὶ σχεδιάζει τὸ ἵχνος τοῦ ἐλάσματος ταχύτατα, ὑπὸ κλίμακα 1:10. Είναι προφανῆς ἡ διὰ τῆς μηχανῆς αὐτῆς ἐπιτυχανούμενοι οίκονομοι, ἐφ ὅσον ἀποφεύγεται ἡ ἀπ' εύθειας σημαντικῆς διάχυσης τοῦ ὑπὸ κοπῆν ἐλάσματος.

Ἡ χρησιμοποίησις ἀριθμητικῶν ἐλεγχούμενών μηχανῶν εἰς τὴν ναυπηγίαν πρός κοπῆν ἐλάσματῶν, ἀπεδείχθη λίαν οίκονομική, συνεχῶς δὲ ἀπεκτείνεται καὶ ἡ χρήσις ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν διὰ τῶν ὁποίων καθορίζονται δόλα τὰ σημεία καὶ σχήματα τῶν γραμμῶν τοῦ πλοίου καὶ δι' αὐτῶν τὰ σχήματα τῶν διαφόρων τῆς κατασκευῆς του. Οὕτω ἀπλοποιούνται αἱ ἔργασίαι προγραμματισμοῦ, διὰ τῆς ἀκτελέσεως σαφῶς καθορίζομένης σειράς ἔργων. Μία μηχανὴ κατασκευῆς σχεδίων συνδέεται μὲ τὸν ἡλεκτρονικὸν ὑπολογιστὴν καὶ κατασκευάζει μικρᾶς κλίμακος σχέδια, ἀντιστοιχῶνται εἰς τὰς ἐπὶ τῆς ταινίας διατρήσεις. Ἐκ τῶν σχεδίων αὐτῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων προστίθεται μικρὸς ἀριθμὸς κυρίων διαστάσεων, ὁ χειριστής τῆς συσκευῆς φλογὸς δύνηγόν δύναται λόγητην ἔργασίαν του καὶ οὕτω ἀποφεύγονται καθυστερήσεις καὶ λάθη. Ἡ οὕτω ἀριθμητικῶν ἐλεγχούμενη συσκευὴ δύνηγόν, κόπτει μὲ μεγάλην ταχύτητα καὶ παράγει τελείως ὄρθογωνίους γωνίας, τὰς ὁποίας είναι ἀδύνατον νά ἐπιτύχῃ ἡ διὰ φωτοκύτταρου ἐλεγχούμενη συσκευὴ, ὡς λέγεται τούλαχιστον.

Είναι αὐτονόητον, διὰ τοῦτο αἱ τοιαύται συσκευαὶ ἀνδείκυνται διὰ ναυπηγείας μεγάλης σχετικῶς παραγνωγῆς, ὥστε ἡ συνεχῆς αὐτῶν χρησιμοποίησις νά δικαιολογῇ τὸ ὑψηλὸν αὐτῶν κόστος. Διὰ τὴν πλέον ἐκτεταμένην χρησιμοποίησιν τῶν συσκευῶν αὐτῶν ἀπαιτείται ἐπαρκῆς χώρος, ὥστε νά χρησιμοποιούνται εἴτε διπλαῖ βάσεις, ἐπιτρέπουσαι τὴν χρησιμο-

ποίησιν δύο φλογῶν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ βραχίονος εύρισκομένων καὶ αἱ ὅποιαι κόπτους εἰς τὸ αὐτὸν σχῆμα δύο ἐλάσματα συγχρόνως, εἴτε κινηταὶ βάσεις ἐπὶ τῶν ὅποιων νά ἐναλλάσσονται τὰ ὑπὸ κοπῆν ἐλάσματα. Ἀμφοτερα τὰ συστήματα αὐτὰ ἐπιτρέπουν τὴν ἀποκομιδὴν τῶν κοπέντων ἐλασμάτων καὶ τὴν τοποθέτησιν νέων τοιούτων, καθ' ὃν χρόνον ἡ φλόξ ἔξακολουθεῖ κόπτουσα, μειοῦται δὲ καὶ ὁ κίνδυνος ζημιῶν εἰς τὰ προφύσια τοῦ δύνηγόν διαρκούσης τῆς ἐναλλαγῆς τῶν ἐλασμάτων.

Μεγάλαι ἐπίσης πρόσδοσι παρατηροῦνται εἰς τὰς συσκευὰς κοπῆς διὰ προβολῆς πλάσματος, αἱ ὅποιαι παρουσιάζουν σοδαρὰ πλεονεκτήματα προκειμένου περὶ ἐλασμάτων μεγάλου πάχους, ἡ ἔξ αλουμινίου. Τὸ ἀλουμίνιον κόπτεται κατὰ τρόπον ἱκανοποιητικὸν εἰς μεγάλας ταχύτητας, ὅλα μὲ τὴν χαμηλὴν σχετικῶν ταχύτητα τῶν συνήθων συσκευῶν αὐτομάτου φλογὸς ἡ κοπὴ καθίσταται δυσκολωτέρα, δι' ὃ καὶ δὲν προσέρεται προκειμένου περὶ ἀλουμινίου. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, αἱ συσκευαὶ προβολῆς πλάσματος, δι' ὃν κατέστη δυνατή ἡ αὐτόματος κοπῆ ἐλασμάτων ἐξ αλουμινίου ταχέων καὶ κατ' ἄφογον τρόπον, ἀπεδείχθησαν λίαν κατάλληλοι καὶ οίκονομικαὶ. Φυσικά, τὸ ἐντονον φῶς ποὺ παράγει ἡ προβολὴ πλάσματος, ἀπαιτεῖ ἐπιμελή προσύλαξιν τοῦ χειρίζομένου τὴν συσκευὴν, τούτο δημοσίευτον παράγοντα.

Τὸρον ο μηχανισμὸς ικανοποιητικὸς. Ἡ ἐφαρμογὴ ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν ἐλέγχου, βάσει προκαθορισμένων τεταγμένων κατὰ δύο μόνιν ἀξονας, ἀπεδείχθη λίαν ἱκανοποιητικὴ καὶ οίκονομική, τόσον ἀπὸ ἀπόφεως ἀρχικοῦ κόστους, δύον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ἀπόδοσεως. Είναι ἀλλήλες, διτὶ ὃ κατὰ δύο μόνιν ἀξονας ἐλέγχος, μειώνει τὴν ἀκρίβειαν τῆς ἐπεξεργασίας εἰς ἣν δύο χιλιοστά τῆς ἴντσας, ἀντὶ τοῦ ἐνός δεκάτου ἡ καὶ ἐνός ἑκατοστοῦ τοῦ χιλιοστοῦ αὐτῆς, τῶν ἐπιτυχανούμενών διὰ πλέον πολύπολων (καὶ πλέον δαπανηρῶν) μηχανήματων. Είναι δημοσίης ἀλλήλες, διτὶ ἡ ναυπηγία καὶ αἱ ναυτικαὶ μηχαναὶ σπανιώτατα μόνιν χρειάζονται μεγαλυτέρων ἀκρίβειαν. Ἰδίως δι' ἀνοιγματοῦ πόλων, αἱ τοιαύται μηχαναὶ, αἱ ἐλεγχόμεναι ὑπὸ διατρήτου ταινίας, διατρήτου χάρτου ἡ καὶ ὅπικῶν, ἀπεδείχθησαν λίαν οίκονομικαὶ εἰς χρόνον καὶ χρηματα.

Σ υ γ κ ὁ λ ἡ σ ι c. Διατίθενται σήμερον τύποι αὐτομάτων μηχανῶν ἡλεκτροσυγκολλήσεως, εἴτε εἰς τὴν ἐλεύθεραν ἀτμόσφαιραν, εἴτε δι' ἔργασίας ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ὑδατος. Ἐσχάτως ἐξεφράσθησαν ἀμφιβολίαι διὰ τὰς μηχανὰς ἡλεκτροσυγκολλήσεως διπλῆς σειρᾶς (twini fillit), διεξάγεται δὲ σχετικὴ ἐπιστημονικὴ ἔρευνα, πρὸ τοῦ πέρατος τῆς δοπίαις δὲν δυναταὶ τις, δεδομένων, νά ἐκφέρῃ ὑπεύθυνον γώμην.

Οι ὑπάρχοντες, πάντως, τύποι μηχανῶν αὐτομάτου ἡλεκτροσυγκολλήσεως, αἱ τοιαύται μηχαναὶ ἡλεκτροσυγκολλήσεως, εἴτε εἰς τὴν ἐλεύθεραν ἀτμόσφαιραν, εἴτε δι' ἔργασίας ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ὑδατος. Ἐσχάτως ἐξεφράσθησαν ἀμφιβολίαι διὰ τὰς μηχανὰς μόνιν πρός κάλυψην τρεχουσῶν ἀναγκῶν. Αἱ εἰδικαὶ ἐπίσης μηχαναὶ συγκολλήσεως ἀλουμινίου ραγδαίων ἐξελίσσονται, εἰς τὴν ἐποχὴν δὲ αὐτῆς τῆς τόσον ταχείας ἀναπτύξεως τῆς τεχνικῆς καὶ τοῦ σκληροῦ, ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, ἀνταγωνισμοῦ, είναι προφανῆς ἡ ἀνάγκη τοῦ ἀρίστου τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ, τοῦ ὅποιου δημοσίευτος, τόσον ἡ προμήθεια δοπίαις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις, δέοντα νά δασίζωνται ἐπὶ πλήρους καὶ καλῶς μελετημένου προγραμματισμοῦ.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ S E K A S. A.

ΚΟΚΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ ΣΕΚΑ Κ.Ε. ΤΗΛ.: 477.836 TELEX: 172

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
ΕΙΣ

"ΚΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ" ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ
ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΑ 35.000 ΤΟΝΝΟΥΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ:

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

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

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ:

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

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ ΤΟ ΤΡΥΠΗΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΡΗΣΙΝ ΤΟΥ ΠΑΧΟΥΣ ΤΩΝ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ

Τὸ ἀναγκαῖον αὐτὸ κακόν, τοῦ τρυπήματος τῶν ἐλασμάτων τῶν πλοίων πρὸς ἔξαριθμον τοῦ πάχους αὐτῶν κατὰ τὰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις, φυσικὸν εἶναι νὰ προκαλῇ πάντοτε τὴν δυσφορίαν τῶν πλοιοκτητῶν, παρὰ δὲ τὸ γεγονός, διτὶ ἀπὸ δεκαετίας σχέδον αἱ διμηράναι ἀρχησιμοτοιού πρὸς τοῦτο ὑπερηχητικᾶς συσκευάς, ἡ χρῆσις αὐτῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα καθυστέρησε, λόγῳ τῶν δυσκολιῶν ποὺ παρουσιάζονται εἰς αὐτὰ καί, ίδιᾳ, εἰς τὰς δεξαμενάς. Πράγματι, ἡ ἀνὰ τὰ καταστρώματα, τὰ τάνκα, τὰ κύτη κλπ. τοῦ ὑπὸ ἐπιθεωρήσιν πλοίου περιφορᾶ μᾶς σχετικῶν ὀγκώδους, λίαν εὔασθήτους καὶ δαπανηρὰς συσκευής, ἐκρινετο ἀσύμφορος. Ἀνεκοινώθη δῆμος τελευταῖς, διτὶ ἡ δυσκολία αὐτῆς παρεκάμφθη, διότι ἐπετεύχθη ἡ σύνδεσις τοῦ ἀκροδέκτου μετρήσεως (priori) ιππι, μὲ τὴν κυρίως συσκευὴν διὰ καλωδίου μῆκους 300 ποδῶν καὶ ἐπομένως δύνανται νὰ ληφθοῦν μετρήσεις εἰς ἀνάλογον ἀπὸ τῆς συσκευῆς.

Αἱ συσκευαὶ ἑκπομπῆς καὶ λήψεως τοποθετοῦνται εἴτε εἰς καταλλήλους ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θέσεις, εἴτε ἐπὶ εἰδικοῦ αὐτοκινήτου ὁχήματος — προκειμένου περὶ μετρήσεων εἰς τὸ ἔξωτερον περιθῆμα τοῦ πλοίου — τόσον δὲ ὃ χειρίζομενος τὸν ἀκροδέκτην μετρήσεως, δύσκολος καὶ ὃ χειριστῶς τῆς συσκευῆς λήψεως, εύρισκονται εἰς συνεχῆ ἐπαφῆ μέσω φορητῶν ραδιοτηλεφωνικῶν συσκευῶν (walkie - talkie). Διὰ τῆς ὑπερηχητικῆς αὐτῆς συσκευῆς δύνανται νὰ ληφθοῦν μετρήσεις καὶ εἰς τὰ πλέον δυσπρόσιτα σημεῖα ἐιὸς πλοίου, ἀρκεῖ νὰ δύνανται νὰ φθάσῃ μέχρις αὐτῶν ἄνθρωπος, ὥνδια τῆς γωνίας μεθόδου τοῦ ἀκροδέκτου μετρήσεως - ἐπανασυγκολλήσεως εἶναι σχεδὸν ἀδύνατος ἡ μέτρησης δυσπρόσιτων γωνιῶν ἡ εἰς τὴν κορυφὴν ἡ τὴν δάσιν ἐνὸς διαφράγματος. «Ἀλλο πλεονέκτημα τῆς νέας μεθόδου εἶναι, διτὶ δύνανται δι' αὐτῆς νὰ μετρηθοῦν, δοθεὶς δύτου, πάχη τοῦ ἔξωτερον περιθῆματος ὑπὸ τὴν ίσαλον πλοίου εύρισκομένου ἐν δρῷ, πάχη δεξαμενῶν καυσίμου ἡ φορτίου χωρὶς αὐταὶ νὰ ἔκκενωθοῦν, τὸν μετρήσαντα λαμβανούμενὸν ἀπὸ τὰς τυχὸν προστατάται ἔξωτερικὰς ἐπιφανείας, ὡς καὶ πάχη ἐλασμάτων καλυπτομένων ἀπὸ μόνων (περιπτώσις πλοίων - ψωγείων) χωρὶς ἡ μόνωσις νὰ ἀφαιρεθῇ. Εἶναι προφανής ἡ διὰ τὸν πλοιοκτήτην οἰκονομία εἰς τὰς ἀνωτέρω περιπτώσεις.

Ἀναλόγως τῆς προσιτότητος (accessibility) τοῦ ὑπὸ μέτρησιν σημείου, δύνανται διὰ τῆς νέας συσκευῆς νὰ ληφθοῦν 30 κατὰ μέσον ὅρου μετρήσεις καθ' ὅραν, ἐνῷ, ἀληφθῆ ὑπὸ δύναις καὶ ὁ χρόνος τῆς δι' ἡλεκτρο-συγκολλήσεως ἐπαναπληρώσεως τῆς ὑπῆρχε, διὰ τῆς συνήθους μεθόδου ἀποκλείεται ἡ λῆψις πέραν τῶν 5 μετρήσεων καὶ ὑπὸ τὰς ἰδεωδεστέρας τῶν συνθηκῶν, ὡς εἶναι ἡ περιπτώσις μετρήσεων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Ἡ μέθοδος τῆς δι' ὑπερηχητικῆς συσκευῆς μετρήσεως, ἔχει ἡδη γίνει ἀποδεκτὴ ἀπὸ δῆλους τοὺς μεγάλους Νηογώμονας (Lloyd's Register, A.B.S. κλπ.), ἀποδειχθείσης ἡδη τῆς ἀπολύτου ἀκριβείας αὐτῆς, εἰς περίπτωσιν δὲ ἀμφιδολίας τοῦ ἐπιθεωρητοῦ οἱ Νηογώμονες ἐπιτρέπουν τὴν ἐπιθεωρίαν τῶν μετρήσεων διὰ τρυπήματος μέχρις 20% τὸ πολὺ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν μετρήσεων.

Ἡ συσκευὴ ἀποτελεῖται ἀπὸ τὴν μονάδα ἑκπομπῆς - λήψεως, ἀπὸ τὸν ἐνδείκτην λυχνίας καθοδικῶν ἀκτίνων, ἀπὸ τὰς ἀναγκαῖας ἡλεκτρονικὰς μονάδας, ἔχονται συσσωρεύτας καὶ τὸν ἡ τοὺς ἀκροδέκτας - μετρητάς, ἐκ τῶν δῆλων δύνανται νὰ ὑπάρχουν περισσότεροι τοῦ ἐνός.

Πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν μετρήσεων ἀπαιτεῖται, ὡς συμβαίνει καὶ μὲ τὴν συνήθη μέθοδον τοῦ τρυπήματος, ὁ σφυροκοπανισμὸς καὶ καθαρισμὸς τοῦ σημείου μετρήσεως ἐπὶ ἐπιφανείας μᾶς περίπου τετραγωνικῆς ἵντσας. Τὰ σημεῖα αὐτὰ προκαθορίζονται ἐπὶ τοῦ σχεδίου ἐλασμάτων τοῦ περιθῆματος, σχεδίων διαφραγμάτων κλπ., ἀριθμοῦνται, δι' ἀνάλογον δὲ σημάνσεως διὰ κιμάλιας καὶ ἀριθμήσεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ μέτρησιν σημείων, διευκολύνεται ἡ συνεννόησις μεταξὺ τῶν χειριστῶν ἀκροδέκτου μετρήσεως καὶ συσκευῆς λήψεως καὶ ἐπιταχύνεται ἡ ὅλη ἔργασία, ἀποφευγομένων καὶ τῶν λαθῶν.

Εἶναι προφανές, διτὶ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς μεθόδου αὐτῆς ἐπιτυγχάνεται ἡ κατάστρωσις πίνακος μετρήσεων, ἡ σχεδίου, διὰ τοῦ ὅποιού δὲ πλοιοκτήτης ἡ δὲ ἐπιθεωρητής ἀποκτᾷ πληρεστέραν καὶ σαφεστέραν ἀντίληψιν τῆς ἀντοχῆς τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου.

Η ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΚ ΤΟΥ ΙΣΟΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Τὸ Ἀγγλικὸν ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγὸν «Drury» ἀνετράπη εἰς τὸν ποταμὸν Rihle καὶ ἐβυθίσθη τὴν 22αν Αὐγούστου 1962, ἀπολεσθεῖσαν τριῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος του. Τὸ Υπουργεῖον Μεταφορῶν ἔφερε τὴν ὑπό-

θεσιν πρὸ τοῦ ἀρμοδίου ναυτικοῦ Δικαστηρίου, μὲ τὸ ἐρώτημα τῆς τυχὸν εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου (ἀπολεσθεῖσα) ἡ τῶν πλοιοκτητῶν, συνεπείᾳ ἀμελείᾳ αὐτῶν ὡς πρὸς τὴν ἀσκήσιν τῆς δεούσης ἐπιμελείας (due diligence) διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Δικαστηρίου, ἀπαλλάσσουσα πάσης εὐθύνης τοὺς κατηγορουμένους, δὲν ἀποτελεῖ μόνον μίαν νέαν ἀπόδειξιν τῆς βαθείας τεχνικῆς πείρας τῶν εἰδικῶν ναυτικῶν δικαστῶν, πολλὰς καὶ θιλερᾶς σκέψεις ὑπαγορεύουσαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν, ἀλλὰ θέτει ἐπὶ ταπτότος καὶ τὸ γνωστὸν — πόσον, δύμας, γνωστόν; — θέμα τῶν κινδύνων τοῦ ισοχρονισμοῦ.

Κατὰ τὸ Δικαστήριον, τὸ ἀτύχημα τοῦ ἀνωτέρω πλοίου ἀπεδόθη εἰς σύμπτωσιν πολλῶν ἀντιξόων παραγόντων, σίτινες προήλθον ἀπὸ ἴσχυρὸν καὶ ἔξαιρετικὸν ἀνώμαλον καυταπίσμον, ἐξουδετερώσαντα τὴν εὐστάθειαν τοῦ σκάφους. Οἱ παράγοντες αὐτοὶ ὠδήγησαν εἰς στιγματίας παρατηρηθέντα ισοχρονισμὸν τῆς περιόδου διατοιχισμού τοῦ πλοίου μὲ τὴν περίοδον τοῦ κύματος, προκαλέσαντα τὴν πλήρη ἀπώλειαν τῆς εὐστάθειας καὶ, ἐπομένως, τὴν ἀκρισίαν ἀνατροπήν τοῦ πλοίου.

Τὰ στοιχεῖα βάσει τῶν δῆμων ἐναυτηργήθη τὸ «Drury» τῷ 1958 ἷσαν ἐπαρκῆ, βάσει τῶν τότε ισχύοντων κανονισμῶν, τίποτε δὲ εἰς τὴν μετεπίπετα ιστορίαν καὶ διαγωγὴν τοῦ σκάφους δὲν ἡδύνατο νὰ ἐμβάλῃ εἰς ἀνησυχίαν τὸν πλοίαρχον ἢ τοὺς πλοιοκτήτας αὐτοῦ. Ἡ ἀπώλεια δύμως τοῦ πλοίου ἐφερε τοὺς «Ἄγγελους εἰδικούς δικαστάς εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ ἐπιθιδλέλατες ἡ περαιτέρω μελέτη τῶν στοιχείων εὐσταθείας καὶ τῆς διαγωγῆς τῶν μικρῶν πλοίων εἰς κύματα οἷους μῆκους πρὸς αὐτά, ίδιας εἰς ὅδας ἀνεπαρκούς βάθους, καὶ ἡ ἀνάγκη δεξιμενῶν διπυθμένων διαθλάσσερμα, μεγαλούτερας χωρητικότητος. Τὸ ἀπώλεσθεν πλοίον διέθετεν ἐλάχιστον θαλάσσερμα εἰς τὰ διπυθμένα, ἐνῷ ἀντιθέτως εἶχε μεγάλης σχετικῶς χωρητικότητος ζυγοσταθμίσεις, λόγῳ τοῦ σχήματος τῶν δῆμων τοῦ πλοίου τὸ «Drury» εἶχεν ύψηλὸν κέντρον βάρους, τὸ δῆμον πιθανῶς ν' ἀπέτελεσε καὶ τὸν σύνδρομον παράγοντα εἰς τὴν ἀπώλειάν του.

Ἐκ τοῦ σκεπτικοῦ τῆς ἀποφάσεως συνάγεται, διτὶ τὸ πλοίον εὐρέθη εἰς κατάστασιν ισοχρονισμοῦ, συνεπείᾳ τῆς δῆμος καὶ ἀνετράπη. Πρὸς κατατόπισιν δὲ τῶν ἀναγνωστῶν μας, θεωροῦμεν σκόπιμον δῆμως παράσχωμεν τάς ἀκολούθους πληροφορίας: «Ως γνωστόν, περίοδος τοῦ κύματος λέγεται ὁ εἰς δευτερόλεπτα χρόνος ποὺ μεταξὺ τῆς διαβάσεως δύο διαδοχικῶν κυρφῶν ἡ κοιλιά ἐνὸς κύματος διὰ τοῦ αὐτοῦ στοθεροῦ σημείου. Περίοδος διατοιχισμοῦ τοῦ πλοίου, πάλιν, λέγεται ὁ εἰς δευτερόλεπτα χρόνος πού χρειάζεται τὸ πλοίον διὰ νὰ διαγράψῃ ἔνα πλήρες τόξον, ήτοι ἀπὸ τῆς ὄρθιας θέσεως μέχρι τῆς ἐπανόδου του εἰς τὴν αὐτὴν ὄρθιαν θέσιν, ἀφοῦ συμπληρώσῃ μίαν κλίσιν πρὸς τὴν πλευράν (άριστερά ἡ δεξιά) καὶ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ὄρθιαν θέσιν.

«Οταν ἡ περίοδος διατοιχισμοῦ είναι ἀνεξάρτητος τοῦ τόξου αὐτοῦ, δοτάδη, τὸ πλοίον θέλει τὸν αὐτὸν χρόνον διὰ νὰ διαγράψῃ τόξα διαφόρου εύρους, τότε ἡ τολάντωσις λέγεται ισόχρονος. «Ἐπομένως, ισόχρονον ταλάντωσιν ἔχομεν δταν, ἐπὶ παραδείγματι, ἐν πλοίον διατοιχιζόμενον διαγράφει τόξον 50 εἰς 4 δευτερόλεπτα, θέλει δὲ ἐπίσης 4 δευτερόλεπτα διὰ νὰ διαγράψῃ τὴν ἀμέσων ἐπομένην διατοιχιστιν τόξου 100, εύρτερου, δηλαδή, τοῦ προγραμμένου καὶ ἐπίσης 4 πάλιν δευτερόλεπτα διὰ τὸ ἐπόμενον λ.χ. τόξον τὸν 180 κ.ο.κ. Ἡ μαθηματικὴ διερεύνησης τοῦ θέματος ἀποδεικνύει, διτὶ ισόχρονοι ταλαντώσεις συμβαίνουσιν μόνον εἰς μικρὰς γωνίας κλίσεως, μέχρις 20° τὸ πολύ, ἡ μανία δύμως τῆς θαλάσσης φαίνεται πώς ἔντοτε δὲν συμφωνεῖ μὲ τὰ μαθηματικὰ καὶ οὕτω συμβαίνουν ἀπάλειποι πλοίοι εἰς ἀνατροπής, συνεπείᾳ ισοχρονισμοῦ, ὡς λέγομεν. Ισοχρονισμὸς συμβαίνει ὅταν ἡ περίοδος διατοιχισμοῦ τοῦ πλοίου ισούται μὲ τὸ ημίσιον τῆς περιόδου τοῦ κύματος διότι, ἀντὶ τῆς περιόδου διατοιχισμού λάβωμεν τὸ χρόνον ποὺ θέλει ἔνα πλοίον διὰ νὰ κλίνῃ ἀπὸ τῆς μιάς πλευρᾶς εἰς τὴν ἀντίθετον καὶ τάναπταλιν, τότε ὁ χρόνος αὐτὸς διὰ ισούται μὲ τὴν περιόδον τοῦ κύματος. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν τὸ τόξον διατοιχισμος αὐξάνει συνεχῶς μεθ' ἔκαστον νέον κύμα, διότι τὸ πλοίον κλίνει πρὸς τὴν κορυφὴν ἐκάστου ἐπερχομένου κύματος μὲ τὸν ιδίαν πάντοτε πλευράν του καὶ δὲν τοῦ παρέχεται ἡ εὐκαιρία νὰ ισορροπήσῃ, ἀνακουφιζόμενον ἀπὸ τὴν πίεσιν τῶν συνεχῶν ἐπερχομένων κυμάτων. Ἡ ἀνατροπή εἶναι ἀναπόφευκτος, παρὰ τὰς... ἀντιρρήσεις τῶν μαθηματικῶν ὑπολογισμῶν, τῶν θεωρητικῶν μηδένων.

ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ

Εἰς τὸ πρῶτον θέμα τῆς τεχνικῆς στήλης τοῦ προηγουμένου μας τεύχους καὶ εἰς τὸν 9ον στίχον αὐτοῦ, ἀντὶ τοῦ όρθιου «καὶ ἡ τῶν συνήθων ἀπολεβάνθων» ὁ στοιχειοθέτης μας ἔγραψε «ἀπάντοραβιλῶν» — ἵσως παρασυρθεῖς καὶ αὐτός ἀπὸ τὴν γνώμην τοῦ εὐρέος κοινοῦ, διτὶ ὁ πυρηνικὸς ἀντιδραστήριος εἶναι... κινητήριος μηχανὴ ἐνῷ, ὡς γνωστόν, σις τὴν κίνησιν τῶν πλοίων, ἀντικαθιστά ἀπλῶς τὸ σύστημα θερμάνσεως τοῦ κοινοῦ ἀτμολέδητος.

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

Phones | Office 2195
Night 3084
* 3089

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES
PORT SAID (EGYPT)

Agents for: HELLENIC LINES LIMITED,
and other leading Greek and foreign Shipping Companies.

Head Office
30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5. Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

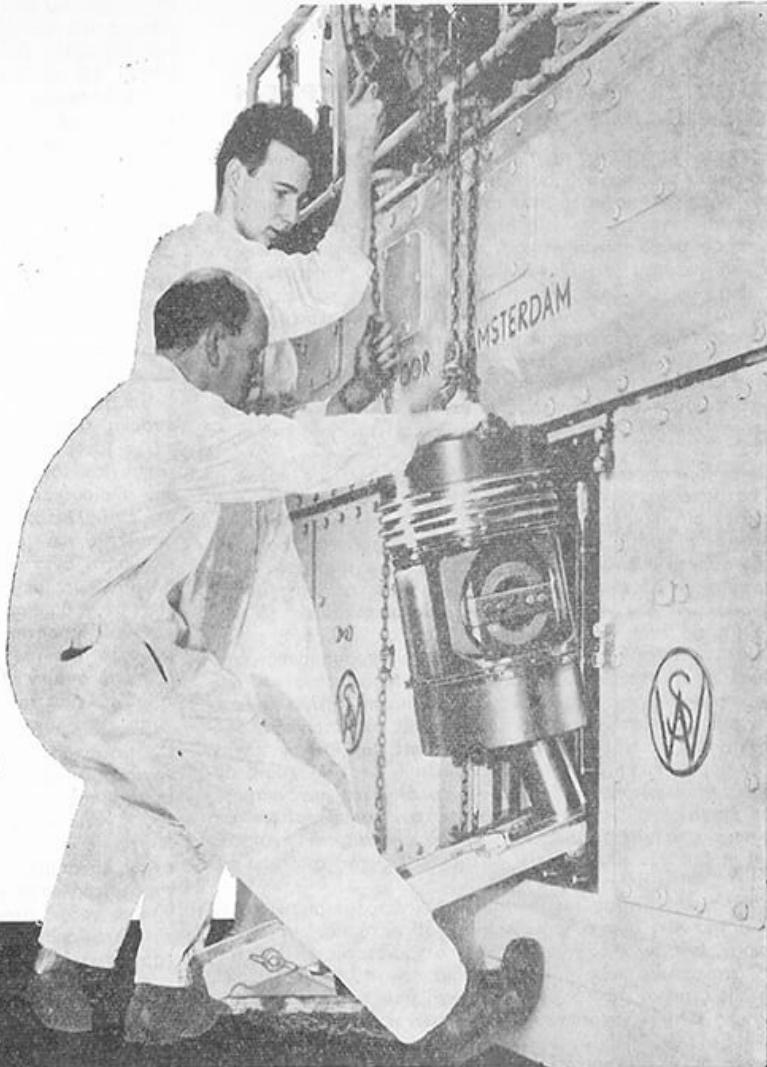
Rached Street

Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

We didn't
forget the
engineer
either

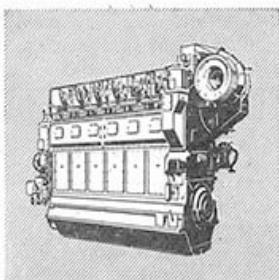
*when we designed
our Werkspoor
TM and TE engines...*



Easy operating and easy maintenance were, in fact, the first two items on our list. Piston-changing, for instance, should never be a difficult, time-consuming job. So we thought up a way of removing the pistons... sideways, via the openings in the frame. 'Easy Does It' was our motto and, after all, engineers do find it more pleasant to work standing on the engine-room floor than squatting on top of an engine. An additional advantage that this system has to offer - and a big one too - is low overall height! And these are only a few of a whole host of features that go to make the Werkspoor engine one of the safest and 'easiest-to-get-at' that has ever been built.

Werkspoor TM : four-stroke, outputs from 650-2300 bhp at 380-280 rpm.

Werkspoor TEB : two-stroke engines, outputs from 600-3600 bhp at 450 or 250 rpm.



STORK-WERKSPOR
HOLLAND

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

Licensees 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.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Η ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ

Το «Φράνς» των 1.035 ποδών μήκους και 66.348 τόν. υπεροικέανιον, κατά το πρώτον έτος της έκμεταλλεύσεώς του, άπειδωσεν άρκετά, ώστε νά καλυφθούν όλαι αι δοπάναι της κινήσεως του, ή άπόσβεσις και μέγα μέρος των γενικών έξόδων της πλοιοκτηρίας έταιριας.

Το μέσον κόστος 80 έκατον, δολ. ναυπηγηθεν σκάφος προβλέπεται νά άποσβεσθή έντος 17 έτών. Εισέπραξε 22,7 έκατον, δολ. άπό ναύλους έπιβατων και φορτίων. Μετέφερεν 65 χιλ. έπιβάτας. Πρό μηνός έσημείωσε ρεκόρ (1.995 έπιβάτας) άπό την N. Υόρκην. «Άση σημειώθη, ότι η «Φρέντς Λάιν» μετέφερε κατά το 1962 1,2 έκατον. Σημειώθηκαν και 3 έκατον, τόν. έμπορεμάτων. Ο στόλος της άπαρτιζεται άπό 65 σκάφη λαϊνερς έπιβατηγά και φορτηγά. Προβλέπεται ή προσθήκη και άλλων. Η έπιβατική κίνησης του Βορ. Ατλαντικού άνηλθε το 1962 εις 3,3 έκατον. έπιβάτας. Τά 75,5 % έταξιδευσαν άεροπορικώς. Πιστεύεται άπό τάς ναυτικάς έταιριας εύρυτερα ή συμμετοχή του κοινού εις τά άποθαλάσσης ταξίδια, άν τα ύπερεκανια συγχρονισθούν και προσφέρουν εις τόν έπιβάτην άνεσις έξαιρετικάς.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Κατά το Ινστιτούτον της Βρέμης, αι παραγγείαι καθ' δολον τόν κόσμον σκαφών πάσης κατηγορίας άνηλχοντο την Ιην Μαΐου εις τά 16.9 έκατον, τόν. γκρός (τόν. πετρελαιοφόρων 10.2 έκατον, τόν.).

Τά ιαπωνικά και τά σουηδικά ναυπηγεία προπορεύονται μέ 3.17 έκατομματα τόν. τά πρώτα και 2.10 έκατ. τόν. τά δεύτερα. Τρίτη ή 'Αγγλια μέ 1.83 έκατομμύρια και μετ' αύτην ή Δυτ. Γερμανία μέ 1.737.000, ή Νορδηγία μέ 1.572.000 και ή Γαλλία μέ 1 έκατομμύριον.

ΔΑΝΙΑ

Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Έγκαταλείπουν τά θαλάσσια έργα οι Δανοί. Οι νέοι ολονέν ολιγώτεροι είσερχονται εις τό ναυτικόν έπάγγελμα και οι ήδη έν ύπηρεσιά τελούντες προώρως άποχωρούν.

'Αποκαλύπτεται άπό σχετικήν έπίσημον έρευναν, ότι τά 66% τών ένεργειας μηχανικών τού Ε.Ν. και τά 55% τών ναυτίλων δέν προτίθενται νά άκολουθησουν έπι μακρόν την θαλασσινήν των σταδιοδρομίαν.

Παρά τό γεγονός, ότι είς δλας τάς ναυτικάς χώρας, μέ υψηλὸν έπιπεδον ζωής, τό αύτό φαινόμενον τής άποκής παρατηρείται, οι Δανοί βλέπουν τήν άναγκην τής συστολής τής ναυτιλιακής των δραστηριότητος ή τής έξευρέσεως ξένων ναυτικών πρός κάλυψιν τών κενών έπι τών δανικών πλοιών. Ήδη τά 37% τών πληρωμάτων τών σουηδικών πλοιών είναι ξένα.

Τά ναυτεργατικά συνδικάτα άσχολούνται ήδη μέ τό άνησυχητικόν πρόβλημα.

Άξιωμα πάντως: Κτήμα τών πτωχών λαών είναι ή θάλασσα.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΑΥΤΑ ΤΑ "ΓΙΟΥΝΙΟΝΕΣ....

Άπειλούνται δλοι οι άμερικανικοί λιμένες τού Βορείου Ατλαντικού, τών Μεγάλων Λιμνών και τού Κόλπου μέ γενικήν άπραξιαν, λόγω τού δύστατου άνταγωνισμού τών δύο άντιπαλων ναυτεργατικών έργανσεων.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

Σ Υ Ρ Ο Σ

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

Σ Υ Ρ Ο Σ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

ων, τών γνωστών μας συντρόφων Κάρραν και Χώλλ. Άφορμή. Ή διοπτράλιστς τής έργανσεως των πληρωμάτων τών πλοιών τής μιᾶς ή της, άλλης έταιριας άπό τής μίαν ή την άλλην ναυτεργατικήν ένωσιν. Ή τώχη πλοίον τι νά πωληθή άπό μίαν έταιριαν εις άλλην, τής όποιας τά πληρώματα άντικουν εις τήν έργανσεων Κάρραν, ή άντιπαλος Χώλλ, διότι χάνουν τά μέλη του τήν άπασχόλησιν, άπειλει τό μπούκοτάς.

Τώρα τελευταίως ή κατάστασις ωδύνθη εις τό μή περαιτέρω. Εις τήν Φιλαδέλφειαν έξερράγη πρό ήμερων ή κρίσις διά τό φορτηγόν «Μάξιμουσ». Έπεξετάθη και εις τούς άλλους λιμένας. Περί τά τριάκοντα άμερικανικά σκάφη έτεθησαν άπό τής πρώτης ήμερας εις άναγκαστικήν άργιαν. Υπέστησαν και τά ξένα τάς συνεπείας, έφ' δσον οι ναυτεργάται έργανσεων τό γνωστόν «πίκετιγκα» και οι λιμενεργάται δέν στέργουν έξ αλληλεγγύης νά τό διασπάσουν και νά άναλαδουν έργασιαν.

Συμβιδαστικαί λύσεις άνεζητοντο. Προετάθη προσωρινή άνακωχή τών... έχθροπραξιῶν.

ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΠΕΣΥΡΩΗ ΤΟ "ΜΑΥΡΙΤΑΝΙΑ,,

Τό ύπερωκεάνιον «Μαυριτάνια» τής «Κιούναρ Λάιν» διέκοψε τό δρομολόγιον του άπό Νεάπολιν διά Νέας Υόρκην. Ανεπιτυχές άπειδείχθη τό πείραμα, όπως υπεισέλθη εις τήν κίνησην τής Μεσογείου και τούτο — ως όμολογειται — λόγω τού έκδηλωθεντος έξαιρετικού άνταγωνισμού, διεπομένον άπό τό έθνικιστικόν πνεύμα τών Ιταλών ταξιδιωτών. Πράγματι, οι Ιταλοί ταξιδιώται στρέφουν άπόλυτον τήν προτίμησιν των εις τά Ιταλικά λαϊνερς «Λεονάρντο ντά Βίντσι» και «Κριστόφορο Κολόμπο». Περισσοτέρα, τούναντίν, συνηντήθη ύποστηριξις τού σκάφους διά τά άπό Νέας Υόρκης πρός τήν Μεσόγειον ταξιδιά του.

ΤΟ ΝΕΟΝ "ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡ,,

Φήμαις οι τό πρός άντικατάστασιν τού «Κουήν Μαίρη» νέον «Κιούναρντερ» θά παραγγελθή, επί τέλους, μετά τάς τόσας άναθολάς. Τά άγγλικά ναυπηγεία εις δύτατον έχουν άποδηθή συναγωνισμόν, ίνα έπιτύχουν τήν παραγγελίαν. Τά σκωτικά τού Τζών Μπράουν είναι τά έπικρατέστερα. Τά ναυπηγεία τού Τάιν ήσαν, πάντως, τά εύθηνότερα. Το σκάφους ή χωρητικότης δέν θά ύπερβαίνη τάς 40.000 τόν. γκρός.

Ο ΟΓΚΟΣ ΤΟΥ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Αι στατιστικαί επί τού δγκου τού διεθνούς ίνπερποντίου έμποριον, αι καταρτιζόμεναι παρά τού Όργανισμού τών Ηνωμένων Εθνών, διαπιστώνουν κατά 100 έκατον, τόν. αύξησιν τών μεταφορών διά τό 1961. Τό σύνολον, διά τά παντός είδους φορτία, αίσθητως ίνπερβενη τό δισεκατομμύριον τών μετρικών τόνων (1.160 έκατομμύρια), έναντι 1.060 έκατομμυρίων διά τό 1960.

Άξιοσημείωτον τό γεγονός, ότι τά πετρελαιοιεδή τείνουν νά πλησιάσουν κατ' δγκον τά ξηρά φορτία. Κατά τό 1937 μετείχον τής παγκοσμίου μεταφορικής κινήσεως κατά 28% και 50% περίποι κατά τό 1961 (570 έκατον, τόν. έπι 1.160 έκατομμυρίων).

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΠΟΛΛΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Τή Ρωσία έχει ύπό κατασκευήν τά περισσότερα δεξαμενόπλοια πάσης άλλης χώρας. Εις 52 σκάφη, 1,3 έκατον, τόν. ί.ν. άνηλχοντο εις τό τέλος τού 1962 αι παραγγελίαι εις πλείστα δσα ξένα ναυπηγεία. Και κατέχουν ήδη τά Σοβιέτ στόλον έξ 77 σκάφων πετρελαιοφόρων, 1,7 έκατον, τόν.

Κατά τούς Αμερικανούς παραπρητάς ή ούτω έπιδιωκομένη αύτάρκεια εις μέσα μεταφοράς, άποτελει τήν άπόδειξην, ότι ή Μόσχα διόνεν και περισσότερον θά έντεινη τόν άνταγωνισμόν της εις τήν διεθνή άγοράν τών πετρελαίων.

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES C^o, Ltd.

SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ - B. M. KAWAI

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ. ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΣΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ, ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ ΠΟΙΟΤΗΣ, ΧΑΜΗΛΑ ΤΙΜΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

Tel. (20) 2574, 4493
Mails: P. O. Box 231
No. 1, 1-chome,
Kaigan-dori, Naka-ku,
Yokohama, Japan
Cable Address
«KAKIS»—Yokohama



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

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

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

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

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,,

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

Ωσαύτως Πράκτορες εις ἄπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: 'Ακτή Μισούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΝΟΤΑΡΑ 77

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφείου: Αθ. Κωσταράς, Θεμίδος 80 — Αμαρουσίου

'Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιέων

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΔΕΝ ΕΔΕΧΘΗΣΑΝ ΤΟ 48ΩΡΟΝ

Δι' έγγραφου της πρός τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἡ "Ενωσις τῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν, ἔγνωρισεν, ὅτι οἱ ἐφόπλισται τῶν μεσογειακῶν σκαφῶν ἀντίτιθενται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ 48ώρου. Ἡ δήλωσις τοῦ κ. Λουκᾶ Νομικοῦ ἀνεφέρετο εἰς τὰς ἀτομικὰς καὶ μόνον ἀπόφεις του. Δὲν ἥτο ἔξουσιοδητημένος νὰ ἀποδεχῇ τὸ αἴτημα τοῦ 48ώρου.

ΡΕΚΟΡ ΚΙΝΗΣΕΩΣ

Ρεκόρ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν ἀπὸ τὰς Ἰνδίας Πολιτείας ἐσημείωσε τὸ συμβατικόν μας ὑπερωκεάνιον «Βασίλισσα Φρειδερίκη» κατὰ τὸ τελευταῖον του ταξίδιον πρὸς τὴν Μεσόγειον. Περὶ τοὺς 1.200 ἐπιβάτας. Τὸ αὐτὸν ρεκόρ θὰ διατηρήσῃ καὶ κατὰ τὴν ἀναχώρησιν του ἐξ Ἀμερικῆς τῆς 2ος Ἰουλίου. "Υπερτήρης, μὲ 1.200 ἐπιβάτας θὰ ἀποπλεύσῃ.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τὴν 31ην Ἰουλίου παραδίδεται ἀπὸ τὰ ναυτικεία Μιτσουμπίσι, τοῦ Ναγκασάκι, εἰς τὸν Οίκον Νιάρχου τὸ σούπερ τάνκερ τῶν 90.000 τόνων d.w. «Φίλιππος Σ. Νιάρχος», τοῦ ὄποιου ἡ κατασκευὴ ἐστημένη ρεκόρ χρόνου. Ἡ τρόπη ἐτέθη τὴν 25ην Οκτωβρίου 1962 καὶ ἡ καθέλκυσις ἐπραγματοποιήθη τὴν 11ην Μαρτίου 1963. Θὰ παραδοθῇ ἐντὸς χρόνου 9 μηνῶν, ἥτοι πρὸ τῆς προγραμματισμένης συμβετικῆς ἡμερομηνίας.

—Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυτικεία Ντόξφορντ παρεδόθη τὴν 30ην Ἰουνίου εἰς τοὺς πλιοκτήτας του κ. κ. Μιχ. Πνευματικὸν καὶ Δ. Χανδρῆν τὸ φορτηγὸν «Γιάννης», 16.000 τόνων. Κατὰ δήλωσιν τοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυτικείων, τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀποτελεῖ τὴν ἀπαρχὴν ἐνὸς νέου καὶ δελτιωμένου τύπου φορτηγοῦ, ἱκανού νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὸν ύφισταμενον ὅξεν συναγωνισμὸν εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

—Ἐξ ἄλλου εἰς τὰ ναυτικεία «G. de Vries Lentsch Jr.» τοῦ "Αμερικανικού παρηγγέλθη ἀπὸ "Ελλήνα ἐφοπλιστὴν θαλαμηγός, ἥτις θὰ ὀνομασθῇ «Πέρλα». Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ δύο μηχανὰς Γκάρντνερ, τῶν 230 ἵππων ἑκάστη.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

—Ἀπὸ τὰ ναυτικεία Ντόξφορντ, τοῦ Σάντερλαντ καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Ν. Γ. Λιδανοῦ καθελκύεται τὴν 22αν Ἰουλίου ἔνα δηζελοκίνητον φορτηγὸν τῶν 16.000 τόνων, ἀδελφὸν τοῦ παραδιδόμενου ἐντὸς τῶν ἡμερῶν φορτηγοῦ «Γιάννης». Τὸ ὑπὸ καθελκυσιν σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ τὴν νέου συστήματος «Ντόξφορντ P.» δηζελομηχανῆν τῶν 670 χιλιοστόμετρων, δυνάμεως 10.000 ἵππων εἰς τὰς 120 στροφάς. Ἡ κατανάλωσις καυσίμου, ὡς προαναγγέλλεται ἀπὸ τὰ ναυτικεία, θὰ είναι ἔξαιρετικῶς χαμηλή.

—Τὴν 24ην Μαΐου ἀπὸ τὰ ναυτικεία Μιτσού (τοῦ Ταμάνο) καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Αριας» (κ. Γ. 'Αρ. 'Εμπειρίκος) καθελκύσθη τὸ μπάλκ - κέρριερ «Αριας Ιδης», 45.720 τόνων d.w. Μηχαναὶ δῆζελ 14.700 ἵππων. Ταχύτης 15 μιλ. Παράδοσις Δεκέμβριον 1963.

—Ἐπίσης, ἀπὸ τὰ ναυτικεία τῆς Ριγιέκας καθελκύσθη τὴν 25ην Μαΐου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Κύκνος» (τοῦ κ. Κ. Μ. Λασιμοῦ) ἔνα δηζελοκίνητον φορτηγὸν 24.000 τόν. d.w. Μηχαναὶ ἔξακτιλινδροὶ τοῦ M.A.N., δυνάμεως 12 χιλ. ἵππων.

—Ἀπὸ τὰ ναυτικεία Μιτσουμπίσι καθελκύσθη τὴν 28ην Μαΐου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Ζέφυρ» (παραφύδος τῆς «Οράιον») τὸ δεξαμενόπλοιον «Παναχαϊκόν» 54.000 τόνων d.w. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 13.400 ἵππων, μὲ προδεπτημένην ἀπόδοσιν ταχύτητος 14.4 μιλίων.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔνων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι σκάφων:

1. «Μαριάννα» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Ogna», νεοαγορασθὲν) 4998 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνῆκεν εἰς τὸν κ. Νικ. Βαλμάν.

2. «Μονταζούρ» δεξαμενόπλοιον (πρώην γαλλικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ

ονομα) 3766 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945 (νεοαγορασθὲν), ἀνῆκεν εἰς τὸν κ. Κ. Διαμαντῆν.

3. «Μάρκος Γ. Φ.» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Sireness», νεοαγορασθὲν) 5047 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖραν «Λουτρά» (διαχείρισις Οίκου I. Λιθαναρᾶ).

4. «Γιάννης» φορτηγὸν (πρώην παναμακικὸν «Σπάρτο») 7232 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖραν «Ολίσσιπο» (τοῦ κ. Άλ. Φραγκίστα).

5. «Περσολιός» δεξαμενόπλοιον (τελούν ὑπὸ ναυπηγήσειν εἰς Ιαπωνίαν) 32.000 τ. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖραν «Μαρνάτο» (παραφύδα τῆς «Ανδριανῆς» τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ).

6. «Στυλιανός» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Mary Enid», νεοαγορασθὲν) 1.876 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖραν «Δελφοί».

7. «Ειρήνη Μ.» φορτηγὸν (πρώην ολλανδικὸν «Voco», νεοαγορασθὲν) 1.958 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνῆκεν εἰς τὸν κ. Σ. Μπλίνην.

8. «Ταύρος» φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Transontario», νεοαγορασθὲν) 1.502 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνῆκεν εἰς τὸν κ. Παν. Θ. Βράγκον.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τῆς 'Υπηρεσίας στατιστικῆς συναλλάγματος καὶ καταρτίσεως ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ 1963 ἦτο ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου μέχρι 30ης 'Απριλίου 1963 ἀνῆλθεν εἰς 34.421.000 δολλάρια, ἔναντι 35.164.000 δολλαρίων κατὰ τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα τοῦ 1962. Παρουσιάζεται οὕτω μία μείωσις τῶν ἑκατόντα συναλλαγματικῶν πόρων ἔξ 743.000 δολλ. καὶ κατὰ ποσοστὸν 2,12%.

'Αναλυτικότερον, τὸ εἰσαχθὲν κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατανέμεται ὡς ἀκολούθως:

Ναύλοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτήρια 4.072.000 δολλάρια, ἐμβάσματα ναυτιλούμενών 9.839.000, ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν 15.715.000. 'Ανεφοδιασμός καὶ ἐπισκευαὶ 1.522.000, εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικά ταμεία 2.581.000 καὶ φορολογία ἐφοπλισμοῦ 692.000 δολλάρια.

'Εκ τῆς συγκρίσεως τῶν ἐπὶ μέρους κονδυλίων μὲν ἔκεινα τοῦ ἀντίστοιχου τετραμήνου τοῦ προηγουμένου ἔτους, προκύπτει ὅτι μόνον δύο κονδύλια, τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτιλούμενών καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐμφανίζουν μείωσιν, ἐνῷ γενικῶς δλα τὰ ὑπόλοιπα παρουσιάζουν αὔξησην. Συγκεκριμένως τὰ μὲν ἐμβάσματα τῶν ναυτιλούμενών ἔξ 11.456.000 δολλαρίων κατήλθον εἰς 9.839.000 δολλάρια, ἥτοι ἐμφανίζουν μείωσιν κατάλ. 617.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 14,12%, τὰ δὲ ἐμβάσματα τῶν ἐφοπλιστῶν ἔκ 17.267.000 δολλαρίων κατήλθον εἰς 15.715.000 δολλαρίων, ἥτοι παρουσιάζουν μείωσιν κατάλ. 8.99%.

Κατὰ τὸ τίδιον χρονικὸν διάστημα, τὸ τουριστικὸν συνάλλαγμα ἀνῆλθεν εἰς 19.880.000 δολλάρια, ἔναντι 16.333.000 δολλαρίων τοῦ ἀντίστοιχου τετραμήνου τοῦ 1962 καὶ τὸ μεταναστευτικὸν εἰς 36.364.000 δολλάρια ἔναντι 36.541.000 δολλαρίων τοῦ πρώτου τετραμήνου τοῦ 1962.

Τὸ εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατανέμεται κατὰ χώρας προελύσεως ὡς ἀκολούθως: 'Εξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς 7.965.000 δολλάρια, 'Εξ 'Ηνωμένου Βασιλείου 22.176.000, ἐκ χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οίκου ομοικῆς Κοινότητος 961.000, ἐκ τῶν λοιπῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν τῆς νομισματικῆς συνεργασίας 462.000, ἐκ τοῦ Σοδιετικοῦ Συγκροτήματος 1.727.000, ἐκ τῶν χωρῶν τῆς υπολοίπου Εὐρώπης 438.000, ἐκ χωρῶν τῆς Μέσης Ανατολής 178.000 καὶ ἐκ τῶν χωρῶν τοῦ υπολοίπου κόσμου 197.000 δολλαρία.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Baron Inverclyde» 5479 τ. γκρός, 9300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἀρχὰς 'Ιουλίου εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Vasco» 2829 τ. γκρός, 4500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939, μὲ σερβεύ ληγὸν τὸν Δεκέμβριον 1963, ἡγοράσθη ἀπὸ τοὺς κ. κ. Σκουφαλον καὶ Σία (διὰ πελάτας των) ἀντὶ τιμῆς 44.750 λιρῶν.

—Τὸ νορβηγικὸν μότοροπιτ «Espen», μὲ ἀνοικτὸν «σελτερ - ντέκε», 5.967 τ. γκρός, 10.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1955, ταχύτητος 14 μιλίων, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ιω. Σαμωνᾶ ἀντὶ τιμῆς 238.500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν Αύγουστον - Σεπτέμβριον.

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Liverpool Packet» 2993 τ. γκρός, 4624 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ ληξασαν τὴν ἐπιθεώρησιν του, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 43.500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν 'Ιουλίου εἰς Ρίζερ Μπλακγουόντερ, διπού εὑρίσκεται παρωπλισμένον ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου τρέχ. ἔτους.

—Τὸ μικρὸν δολανικὸν σκάφος «Lijnbaan» 375 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων καὶ παραληφθὲν ὑψώσεις τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Αγία Θάλασσα» καὶ ἀπέπλευσε τὴν 19ην Ἰουνίου ἐκ Ρόττερνταμ διὰ Πειραιᾶ.

—Τὸ λίμπερτ «Νέδων» 7264 τόνων γκρός, 10.865 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Εύγενια» εἰς ἐφοπλιστὰς τῶν Φιλιππίνων νήσων, ἀντὶ τιμῆς 182.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν.

—Τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Miranda» 2682 τ. γκρός, 4825 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 35.000 λιρῶν. Πεισόστεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

—Τὸ πρὸ καιροῦ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γερμανικὸν φορτηγὸν «Mirand» 2.682 τόν. γκρός, 4.825 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939,

ούτινος ή άγορά ή κυρώθη, έπανεπωλήθη ηδη εις "Ελληνας άντι τιμῆς 35.000 λιρών.

— 'Επίσης τὸ μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Atlanta» 994 τόν. γκρός, 1.793 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1951, ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων. Περισσότερα λεπτομέρεια καὶ τιμὴ άγορᾶς δὲν ἔγνωσθοσαν.

— Τὸ φορτηγὸν «Θέτις» 7.250 τόν. γκρός, 10.440 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ μετωνομάσθη «Μάρθα Σ.».

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβανὸν φορτηγὸν μαρ. «Τζέννυ III» 7176 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, εἰς Ἀμερικανὸν διαλυτάς, οἵτινες θὰ τὸ παραλάβουν εἰς Νέαν Ὀρλέανην, ὅπου παραμένει ἀπὸ τοῦ Αὐγούστου 1962, μὲν ζημίας.

— 'Επίσης τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ναδικέτιορ» 4778 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτάς, οἵτινες καὶ τὸ παρέλασον. Τιμὴ πωλήσεως δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ ἄργον εἰς Τεργέστην ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Φεδρουαρίου λιβεριανὸν φορτηγὸν «Σπέτσαι Πατριοτ» 4.698 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ήγοράσθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀπὸ Γιουγκοσλαύους, πρός διάλυσιν.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «Τουρλιανή» τόν. γκρός 2758 καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς διαλυτάς, μὲ παράδοσιν, ως ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται, εἰς Κίελον. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἄγορασθεν παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Τσουρινάκη δανικὸν φορτηγὸν «Texas» 2.352 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, παραληφθὲν ἀπὸ ημέρων εἰς Ρόττερνταμ μετωνομάσθη «Αμφίλοχος». Ἡ σημαία τῆς Λιβερίας διετρήθη.

— Εἰς Ἱργουεὺ παρελήφθη τὸ ἄγορασθεν ἀπὸ τὸν Οἰκον Βογιατζίδη ἀγγελικὸν φορτηγὸν «Βιτροὶ Ινελικαρέ» 5.490 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956 καὶ τεθὲν ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Μαρία Βογιατζίδη».

— Εἰς Σπέτζιαν, ἐξ ἄλλου, παρελήφθη τὸ ἄγορασθεν παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Βλάσσης ἀγγελικὸν φορτηγὸν «Γιωτ.» 1.876 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ὑψώσαν δὲ τὴν Κυανόλους μετωνομάσθη «Χερμάνος».

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,"

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ης Ιουνίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα», τὸ Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι πλοῖα : «Γουόρλντ Τσάμπιον» (έλλ. δεξ.) 23.500 τόνων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγὸν). «Σκίαδος» (έλλ.) 10.521 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπισκευὴ τελικοῦ ἀξονοῦ). «Οὐρανός» (έλλ. λίμπερτο) δεξαμενισμός. «Φώκα» (έλλ. λίμπερτο) δεξαμενισμός. «Τζεδόρτζ» (λιθ. φορτ.) 13.000 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Μέντη» (λιθ. δεξ.) 20.452 τόνων (διάγοροι ἐπισκευαί). «Γουόρλντ Γκρατιτίουν» (λιθ. δεξ.) 32.540 τόνων (ἐπισκευὴ πηδαλίου). «Μπίλλις» (έλλ. φορτ.) 9140 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησις). «Σπύρος Νιάρχος» (λιθ. δεξ.) 47.000 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησις). «Λόντον Σπίριτος» (άγγλ. δεξ.) 15.330 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησις). «Αριστονόν» (έλλ. φορτ.) 10.735 τόνων (δεξαμενισμός - μικροεπισκευαί). «Παναγία» (έλλ. δεξ.) 24.800 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Μπάνινερ» (λιθ. δεξ.) 33.158 τόνων (ειδικὴ ἐπιθεώρησις). Καὶ «Γιάγκος» (έλλ. φορτ.) 10.490 τόνων (ἐπισκευὴ ἐπιθεώρησις).

Ο "ΜΑΥΡΟΣ ΠΙΝΑΞ, ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ"

Ἐπτὰ ἀκόμη ἀλληλικά πλοῖα προσετέθησαν, κατὰ νεωτέραν ἀνακοίνωσιν, εἰς τὸν κατάλογον τῶν συμμετασχόντων εἰς τὰς μεταφορᾶς τῆς Κούβας. Σύνολον 30. Τὰ ἀνωτέρω ἐπτὰ εἶναι τὰ : «Αίγαιον», «Εὐχαριστία», «Εὔτυχια», «Νόρθ Κουήν», «Πόλλουξ», «Πολυξένη» καὶ «Τίμιος Σταύρος».

Τὰ λιβανικὰ ἐπίσης : «Αντώνης», «Καλλιόπη Δ. Λαιμού», «Σάιντ Αντώνιον» καὶ «Βασαλική».

ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΖΗΝ...

Κατόπιν μακρών καὶ ἐπιπλόνων ἔξετάσεων ἐνώπιον τῆς ἀρμοδιας ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀγγελικοῦ Υπουργείου Ἀεροπορίας, ὁ κ. Μιχαήλ Εύσταθιου ἐλαύε τὸ δίπλωμα τοῦ ἐπαγγελματίου (professional) ἀεροπόρου.

ΠΡΟΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ, ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΘΩΩΣΙΝ

Διὰ τῆς υπ' ἀριθ. 1357 ἀποφάσεως τοῦ δικαστηρίου τῶν ἐν Πειραιῇ

Πλημμελειοδικῶν, ἡμιώθη παμφηφεὶ τῆς εἰς αὐτὸν ἀποδοθείσης κατηγορίας ἐπὶ δωροδοκίᾳ ὁ πλοιάρχος - λιμενικός ἐ.ά. κ. Σπυρίδων Γ. Παπαμιχαήλ, καθὼς καὶ ὁ μετ' αὐτοῦ συγκατηγορούμενος Γεώργιος Ε. Βελώνιας.

Κατόπιν τῆς τοιαύτης ἀθωατικῆς ἀποφάσεως, ὁ κ. Παπαμιχαήλ θὰ ἐπιζητήσῃ νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, τόσον χάριν τῆς δικαίας αὐτοῦ ἀποκαταστάσεως, δύον καὶ χάριν τοῦ γοήτρου αὐτοῦ τούτου τοῦ Σώματος. Σημειωτέον, διὰ τοῦ Βελώνιας οὐδέποτε ἀπεμακρύνθη τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοιογυς.

ΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ ΤΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Κατόπιν τῆς υπ' ἀριθ. 22755/212/1963 κοινῆς ἀποφάσεως τῶν υπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, αἱ ἐφ' ἄποις παροχαὶ πρὸς τοὺς ἡσαφαλισμένους τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δάσει τῆς μέσης μηνιαίας εἰσφορᾶς τοῦ τελευταίου 24 μῆνου τῆς ὑπηρεσίας των ἐκ δραχμῶν 189, καθωρίσθησαν ως ἀκολούθως ἀναλόγως τῶν ἐτῶν ὑπηρεσίας :

Διὰ τοὺς ἔχοντας ἐν ἔτος ἀσφαλίσεως δρχ. 3493. Δύο ἔτη δρ. 6985. Τρία ἔτη 10.478. Τέσσαρα ἔτη 13.971. Πέντε 17.464. «Εξ 20.956. Ἐπτὰ 24.449. Ὁκτώ 27.942. Ἐννέα 31.927. Δέκα 34.927. Ἐνδεκά 38.420. Δώδεκα 41.913. Δεκατρία 45.405. Δεκαετσάρα 48.898. Δεκαπέντε 52.391. Δεκαέξ 57.001. Δεκαεπτά 61.751. Δεκαοκτώ 66.641. Δεκαεννέα 71.671. Είκοσι 76.840. Είκοσι ἔνα 82.149. Είκοσι δύο 87.597. Είκοσι τρία 93.186. Είκοσι τέσσαρα 98.914. Είκοσι πέντε 104.782. Είκοσι ἔξι 110.789. Είκοσι ἑπτά 116.936. Είκοσι ὅκτω 123.223. Είκοσι ἔννεα 129.650. Τριάκοντα 136.216. Τριάκοντα ἔν 142.922. Τριάκοντα δύο 149.768. Τριάκοντα τρία 156.753. Τριάκοντα τέσσαρα 163.878 καὶ τριάκοντα πέντε ἐτη δραχμάς 171.143.

«Εξ ἄλλου, διὰ τοὺς ἡσαφαλισμένους τοῦ Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, αἱ παροχαὶ δάσει τῆς υπ' ἀριθ. 22754/213/1963 καθωρίσθησαν ως ἔξις :

Διὰ τοὺς ἔχοντας ἐν ἔτος ἀσφαλίσεως δρχ. 1.835. Δύο 3.669. Τρία 5504. Τέσσαρα 7338. Πέντε 9173. «Εξ 11.007. Ἐπτὰ 12.842. Ὁκτὼ 14.676. Ἐννέα 16.511. Δέκα 18.346. «Ενδεκά 20.180. Δώδεκα 22.015. Δεκατρία 23.849. Δεκαετσάρα 25.684. Δεκαπέντε 27.513. Δεκαέξ 30.527. Δεκαεπτά 33.683. Δεκαοκτώ 36.985. Δεκαεννέα 40.434. Είκοσι 44.029. Είκοσι ἔνα 47.772. Είκοσι δύο 51.661. Είκοσι τρία 55.697. Είκοσι τέσσαρα 59.880. Είκοσι πέντε 64.210. Είκοσι ἔξι 68.686. Είκοσι ἑπτά 73.309. Είκοσι ὅκτω 78.079. Είκοσι ἔννεα 82.995. Τριάκοντα 88.059. Τριάκοντα ἔνα 93.269. Τριάκοντα δύο 98.626. Τριάκοντα τρία 104.130. Τριάκοντα τέσσαρα 109.780 καὶ τριάκοντα πέντε ἐτη δραχμάς 115.577.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ιουνίου ὑπεράφοραν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔννας σημαίας ἀλληγορικῶν συμφερόντων :

«Παρθενών», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7258, ἀπὸ Ιησ Μαΐου 1963 καὶ «Ζέλα Μ.» ἀγγελικόν, τόνων γκρός 7237, ἀπὸ 15ης Ιουνίου 1963, εἰς προσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Παπαδημητρίου.

Ἐξ ἄλλου διεγράφῃ ἐκ τοῦ δικαστηρίου τῶν ἡσαφαλισμένων τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν «Νεβάδα ΙΙ», τόνων γκρός 2209, ως ὑψώσαν τὴν ἀλληγορικὴν σημαίαν.

Κατόπιν τούτου, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔννας σημαίας πλοίων ἀλληγορικῶν συμφερόντων, τὰ ὅποια ἔχουν συμβληθῆ μὲ τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 567 τόνων γκρός 5.454.186.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

«Υπὸ τοῦ 'Υπουργείου Δημοσίων 'Εργων ἐνεκρίθη ἡ μελέτη τῆς κατασκευῆς τῶν λιμενικῶν ἔργων εἰς τὸν Δημοσίων Σχολήν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ 'Ασπροπύργου, ἥτις είχε καταρτισθῆ ὑπὸ τοῦ λιμενούλογου - μηχανικοῦ τοῦ Ο.Δ.Π. κ. Τζαμαλούδη.

Δι' αὐτῆς προβλέπεται ἡ κατασκευὴ κρηπιδωμάτων εἰς τὴν παραλίαν τῆς Σχολῆς διὰ τῆς διαμορφώσεως τῆς ἀκτῆς εἰς ἔκτασιν 70 περίπου μέτρων καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ δημιουργία θαλασσίας λεκάνης διὰ τῆς προεκτάσεως τοῦ υποσταμένου προβλήτος κατὰ 150 μέτρα.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ καταστή δυνατὸς ὁ ἀσφαλής ἀλληγορισμὸς τῶν πλωτῶν μέσων τῆς Σχολῆς, ως καὶ ἡ ἐπιταίδευσις τῶν μαθητῶν εἰς τὰ ἔργα προσδέσεως, αὐτελύσεως κ.λ.π.

Ἐλπίζεται διὰ τοῦ ἀδιπάνη ἐκτελέσεως τῶν ἔργων, ἡ ὁποία θ' ἀνέλθη εἰς 3 ἐκατομμύρια δραχμῶν, θ' ἀνάληφθη ὑπὸ τοῦ προγράμματος δημοσίων ἐπενδύσεων.

Παραλήπτως πρὸς τὸν ἀνωτέρω ἔργα προβλέπεται ἡ παρὰ τὴν διαμορφωμένην ἀκτὴν δημιουργία ἀνάλογου πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς Σχολῆς λεμβαρχείου, πρωρείου καὶ αιθούσης ναυτικῆς τέχνης.

Τὰ ἀνωτέρω ἔργα, δύομιν μὲ τὸ ὑπὸ προμήθειαν ἐκπαιδευτικὸν σκάφος



NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.

THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING

NAVAL CONTRACTORS

TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 1607

Ship maintenance, Riggers and sailmakers, labour Contractors, Boiler Scaling, Ballast Tanks and Cargo Oil Tanks especially, Carpenter's works undertaken by Contract or by day. OWNERS P. SANIANOS, P. HAZAKIS & M. CAMPOS

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No 610

Telegram CONFORNA

B E I R A

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS

OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ) ΑΠΟ ΤΟΝ κ.

Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ: Mr. S. MYLONAS
 26 - 27 Conduit Street
 Mayfair LONDON W. 1
 Tel: Mayfair 26 46

Θά λύσουν κατά τρόπον δριστικόν, τὸ ἀσθενές σημείον τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἀσπροπύργου, δηλαδὴ τὸν ναυτικὸν αὐτὸν ἔξοπλισμόν.

Η ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΛΙΕΙΑ

Ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης Ἑλλάδος προκύπτει, ὅτι κατὰ τὸ πρώτον πεντάμηνον τοῦ 1963, ἥτοι ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου μέχρι τῆς 31ης Μαΐου 1963, μετεφέρθησαν εἰς τὸν Πειραιά 7.695 τόννοι κατεψυγμένων ἵχθυών ἀλιευθέντων ὑπὸ Ἑλληνικῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν σκαφῶν.

Κατὰ τὴν ἀντίστοιχον περίοδον τοῦ 1962 ἡ ἀλιευτικὴ παραγωγὴ τῆς ποντοπόρου ἀλιείας ἀνήλθεν εἰς 5.631 τόννους.

Ἐξ ἄλλου, μόνον κατὰ τὸν μῆνα Μαΐου τοῦ 1963 ἔξεφορτωθησαν εἰς τὸν Πειραιά 2803 τόννοι κατεψυγμένων ἵχθυών ἔναντι 1252 τόννων τοῦ ἀντίστοιχου μηνὸς τοῦ 1962.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ»: Ἀπὸ “Αγίου Φραγκίσκου δι” ἱσπανίαν προσήραξε, λόγῳ διμήχης, τὴν 13ην Ἰουνίου 7 μιλια ἔξωθι τῆς Ὁχάρας, ἐπὶ δραχώδους δυθοῦ καὶ ὑδατα εἰσέδυσαν εἰς τὰ διπύμμενα Νο 2 καὶ 4. Ὁ καιρὸς ἥτο τρικυμώδης καὶ τὸ σκάφος ἐκτύπα εἶτι τοῦ δυθοῦ. Ναυαγοσωστικὸν ἥτα ἔφθανεν ἐπὶ τόπου τὴν 16ην. Ἐν τῷ μετεξὺ ἡ θέσις τοῦ πλοίου ἐπεδεινώθη καὶ κατεκλύσθησαν ἀπὸ τὰ ὑδατα τὸ μηχανοστάσιον καὶ αἱ δεξαμεναὶ ἔρματος. Ἡλπίζετο νὰ ἥρχιζε τηματικὴ ἐκφόρτωσις τοῦ ἐκ παλαιοσιδήρου φορτίου μὲ τὴν βελτίωσιν τοῦ καιροῦ. Τὸ πλήρωμα ἔξ 27 ἀνδρῶν εἶναι ἐν ταξι.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ»: Ἐρρυμουλκήθη εἰς Μοντεβίδεο, κατόπιν ἀπωλείας τῆς Ἐλικός του. Τὸ σκάφος ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἀντικατάστασιν ἁξονος καὶ τοποθέτησι νέας Ἐλικος. Διεπιστώθησαν καὶ ζημιάι τινὲς μηχανῆς, προελθούσαι ἀπὸ τὴν θραύσιν τοῦ ἁξονος. Αἱ ἐπισκευαὶ συνεπληρώθησαν τὴν 15ην καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 17ην διὰ Νεκτάσεα. Κατὰ τὸν ὄμρόδιον ἐπιθεωρητὴν, ἡ Ἐλική ἐθράσιθη, λόγῳ κοπώσεων κατὰ προσάραξιν.

«ΑΛΚΙΜΟΣ»: Προστραγμένον εἰς Φρήμαντλ. Τὰ ὑδατα συνεκρατοῦντο ἀπὸ τὰς ἀντλίας, ἡ προσπάθεια ὅμως ἀνέλκυσεως ἀπέτυχε, λόγῳ τῆς κακοκαρίας, τὸ δὲ ναυαγοσωστικὸν ὑπερχερώθη νὰ ἐπαναπλευσῃ εἰς Φρήμαντλ, διότι ἥτο ἐπικίνδυνος ἡ παραμονὴ του παρὰ τὸ ναυάγιον. Περιάτερω προσπάθεια θεωρεῖται δασκαληρά, τὸ δὲ σκάφος θὰ θεωρηθῇ ὡς «παράγωγος δλική ἀπώλεια». Οἱ δύται διεπιστώσαν ὅπας πρὸς τὸ μέρος τῆς σήραγγος, ἀλλὰ δὲν ἥδυνθησαν νὰ διακοινώσουν τὴν ἔκτασιν τῶν ζημιῶν. Πάντως, εἰς τὰ κύτη 1, 3 καὶ 5 εἰσέδυσαν ὑδατα.

«ΑΛΜΠΑΝΤΑ» (λι6.): Ρυμουλκεῖται εἰς Πόρτ οφ Σπαίην, δηλαδὴ ἔθοβαν τὴν 22αν Ἰουνίου. Αἱ ζημιάι τοῦ πηδαλίου του ἐπεσκευάσθησαν.

(Ιουν. 19)

«ΑΛΤΙΣ» (λι6.): Ἀποπλεύσαν τὴν 21ην Ἰουνίου διὰ Γδύνια ἐπανέπλευσε τὴν νύκτα εἰς Μπίρκενχεντ μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανᾶς του. Ἐπισκευασθὲν ἀπέπλευσε τὴν 23ην.

«ΑΝΝΙΤΣΑ»: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Ροζάριο εἰς Γένοβαν, ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του, διότι προσήραξεν ἀνατολικῶς τῆς Ταρίφας, παρὰ τὸ Γιβραλτάρ, λόγῳ διλάσης τῶν μηχανῶν του. Βραδύτερον τὸ σκάφος ἀνειλύσθη συνεχίσαν τὸν πλοῦν του.

(Ιουν. 17)

«ΑΡΓΩ ΟΛΛΑΝΔΙΑ»: Κατόπιν συγκρούσεως μὲ τὸ δέξιολόπλοιον: «Ἐλμπεθ Βιάρτα», ὑπέστη εἰς Τσιταγκόγκ ζημιάι τινάς εἰς ἐλάσματα τῆς δεξιάς αὐτοῦ πλευρᾶς. Αἱ ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

(Ιουν. 19)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ»: Ἐδεξαμενίσθη εἰς Κόμπε πρὸς ἐπισκευήν ζημιῶν τοῦ ἐκ τρικυμίας.

(Ιουν. 18)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΠΩΝΙΚΑ» (λι6.): Ἐδεξαμενίσθη εἰς Κόμπε πρὸς ἐπισκευὴν ἀνωμαλίας τινός εἰς τὴν Ἐλικά του.

(Ιουν. 25)

«ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ»: Διεπιστώθησαν κατὰ τὴν ἐπιθεώρησίν του εἰς Κόμπε ἀρκεταὶ στρεβλώσεις νομέων καὶ ὑδρορροῶν εἰς τὰ ὑποφράγματα καὶ τὰ κάτω κύτη.

(Ιουν. 19)

«ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ» (δεξ.): Ἐξετέλεσεν εἰς Σουέζ τὰς ὑποδειχθεῖσας ἐπισκευάς καὶ ἀπέπλευσε.

(Ιουν. 10)

«ΕΛΛΗΣ»: Ἀπὸ Σεμπού διὰ Ρόττερνταμ καὶ Σκανδινανίαν ἔμφορτον

μὲ κόπτρα, ἐρρυμουλκήθη τὴν 13ην Ἰουνίου εἰς Σουέζ, λόγῳ θραύσεως κομβίου τοῦ στροφαλοφόρου ἁξονος. Ὑπεδείχθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ καὶ ἀναμετάλλωσις τῶν ἀδράνων.

(Ιουν. 13)

«ΕΡΜΗΣ»: Ἐξετέλεσεν εἰς Γιοκοχάμαν προσωρινάς ἐπισκευάς ζημιῶν του εἰς τὸ πρόστεγον καὶ τὸ κατάστρωμα, προκληθείσας ἐκ τρικυμίας.

(Ιουν. 12)

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ» (παν.): Ἐπεσκεύασεν εἰς Γένοβαν ζημιάς του εἰς τοὺς λέβητας καὶ τὰς σωληνώσεις, αἵτινες ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ ταξίδιόν του τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον καὶ Ἰανουάριον.

(Ιουν. 18)

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λι6. δεξ.): Ἐλαβεν εἰς Ρίον Ἰανέριον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας διὰ Καραϊβικῆν, δηπου καὶ θά ἐπισκευασθῆ.

(Ιουν. 10)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ»: Ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Ἀλεξανδρείας συνεκρούσθη μὲ τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Βάσω». Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ἀλφράς ζημιάς.

(Ιουν. 12)

«ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΤΕΛΗΣ»: Προσημραγμένον εἰς τὴν νῆσον Φιαλοτοῦ, πλησίον τοῦ Κολόπου. Ἐνα δεξαμενόπλοιον, σπέρι τοῦ πλάτους 51.10 B. καὶ μήκους 1.40 A. Εἰς τὸ Νο 3 κύτος προεκλήθη ρήγμα ἐκτεινόμενον ἀπὸ τοῦ καταστρώματος μέχρι τῆς γραμμῆς φορτώσεως. Τὸ σκάφος ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου ζητήσας δούθειαν ναυαγοσωστικοῦ, λόγῳ διαρροῆς, τελικῶς δύμας ἐφθασε τὴν 13ην Ἰουνίου εἰς Ρόττερνταμ.

(Ιουν. 13)

«ΛΕΑΝΑΡΟΣ»: Ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ Ρόττερνταμ συνεκρούσθη τὴν 13ην Ἰουνίου μὲ ἔτερον σκάφος εἰς πλάτους 51.10 B. καὶ μήκους 1.40 A. Εἰς τὸ Νο 3 κύτος προεκλήθη ρήγμα ἐκτεινόμενον ἀπὸ τοῦ καταστρώματος μέχρι τῆς γραμμῆς φορτώσεως. Τὸ σκάφος ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου ζητήσας δούθειαν ναυαγοσωστικοῦ, λόγῳ διαρροῆς, τελικῶς δύμας ἐφθασε τὴν 13ην Ἰουνίου εἰς Ρόττερνταμ.

(Ιουν. 15)

«ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ»: Ἐμφορτον μὲ 10.506 τόν. πυρίτου (δι’ Ἀλεξανδρείαν) ἔρρυμουλκήθη ἀπὸ Κωνσταντζαν εἰς Κων.) πολιν τὴν 3ην Ἰουνίου, μὲ διάδην εἰς τὸ πηδαλίον του. Ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἔρρυμουλκήθη εἰς Πειραιά.

(Ιουν. 22)

«ΜΠΑΡΜΠΑΠΕΤΡΟΣ»: Προσηραγμένον εἰς τὰς δραζιλιανὰς ἀκτάς. Υδατα εἰσέδυσαν εἰς τὴν ἀποθηκὴν ψιλικῶν, Νο 4 ὑπόφραγμα καὶ εἰς ντίποτας τάκη. Η δυσσομία είναι ἀφόρητο.

(Ιουν. 14)

«ΝΑΥΤΙΛΟΣ»: Ἐμφορτον μὲ 4.000 τόν. πυρίτου (δι’ Ἀλεξανδρείαν) ἔρρυμουλκήθη ἀπὸ Κωνσταντζαν εἰς Κων.) πολιν τὴν 3ην Ἰουνίου, μὲ διάδην εἰς τὸ πηδαλίον του. Ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἔρρυμουλκήθη εἰς Πειραιά.

(Ιουν. 3 - 6)

«ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ»: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐξ Οδησσοῦ τὴν 18ην Ἰουνίου προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ρωσικοῦ ἀπὸ Ελαστάου, σπέρι καὶ ὑπέστη ζημιάς τινάς. Τὸ Νήσος Σκύρος κατέπλευσεν εἰς Πειραιά τὴν 22αν.

(Ιουν. 18 - 22)

«ΕΙΚΟΔΡΟΜΟΣ»: Διεξῆχθη εἰς Γένοβαν ἐπιθεώρησις τοῦ πηδαλίου καὶ ἐπραγματοποιήθησαν αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπισκευαῖ.

(Ιουν. 11)

«ΕΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ»: Κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Γιοκοχάμαν ἔδηλωθησαν ζημιάι ἐκ συγκρούσεως, προσαράξεως καὶ τρικυμίας.

(Ιουν. 12)

«ΟΙΟΝΟΣ»: Ανέφερεν ἐκ θέσεως πλάτους 53.46 B. καὶ μήκους 4.3 A., διότι ἐπικρατεῖ νοτιοδυτικὴ θύελλα καὶ διότι σημειούται διαρροή εἰς τὰ διπύμμενα. Ανέφερθη ἐν συνεχείᾳ, διότι τὰ καύσιμά του ἀνεμίχθησαν μὲ δύωρ καὶ διότι ἐπέστη δραδέως πρὸς τὸ Αμπτερονταμ.

(Ιουν. 24)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» (λι6. δεξ.): Ἀπὸ Περσικὸν Κάλπον ἔμφορτον διὰ Μοντεβίδεο κατέπλευσε τὴν 18ην Ἰουνίου εἰς Κέπιτ Τάουν μὲ ἀνωμαλίαν εἰς στορέα (χωνί) Ἐλικοφόρου ἁξονος. Μετὰ τὴν δέουσαν ἐπισκευήν τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 21ην διὰ τὸν προορισμόν του.

(Ιουν. 18 - 21)

«ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ»: Απὸ Πόρτ Σουίττεγχαμ διὰ Σικάγον προσέκρουσεν ἐπὶ κρηπτιδώματος ὑποστάν ζημιάς τινάς. Περισσοτέρας ζημιάς ὑπέστη τὸ κρηπτίδωμα.

(Ιουν. 10)

«ΠΑΜΙΤΣ»: Φορτώνει εἰς Χαδάνναν ζάχαριν δι’ Ισπανίαν. Ανέφερθη, διότι μία τῶν διζελομηχανῶν του, ύπεστη ζημιάς.

(Ιουν. 14)

«ΡΙΟΝ»: Λόγῳ τῶν ζημιῶν ποὺ ὑπέστη δύο μιλια ἔξωθι τοῦ Τσιτταγκόγκ, κατὰ τὸν κυκλῶνα τοῦ Ἀνατ. Πακιστάν, ὑπεδείχθη ἡ ἀμεσος ἐκφόρτωσις τοῦ πλοίου, ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ἀνέλκυσί του. Πράγματι, μετ’ ἐκφόρτωσιν 1.500 τόν. ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσί του. Τὸ σκάφος θὰ ἐπεθεωρεῖτο εἰς Τσιτταγκόγκ.

**ΓΕΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.**

Α. ΚΟΤΤΕΑ - Δ. ΜΙΛΑΤΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΙΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 69

ΠΕΙΡΑΙΕΣ

Αι έγγραφαι καὶ τὰ μαθήματα τῶν Γ' Μηχανικῶν 'Ατμοῦ καὶ ΜΕΚ διὰ τὰς έξετάσεις τοῦ Αύγούστου συνεχίζονται.

ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελούς κατασκευῆς καὶ ἔνα ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ἐνοικιάζονται εἰς τὸ ἐν Πειραιεῖ καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Λυκούργου 6 νεόδμητον μέγαρον.
 Πληροφορίαι παρὰ τῷ θυρωρῷ τοῦ μεγάρου.

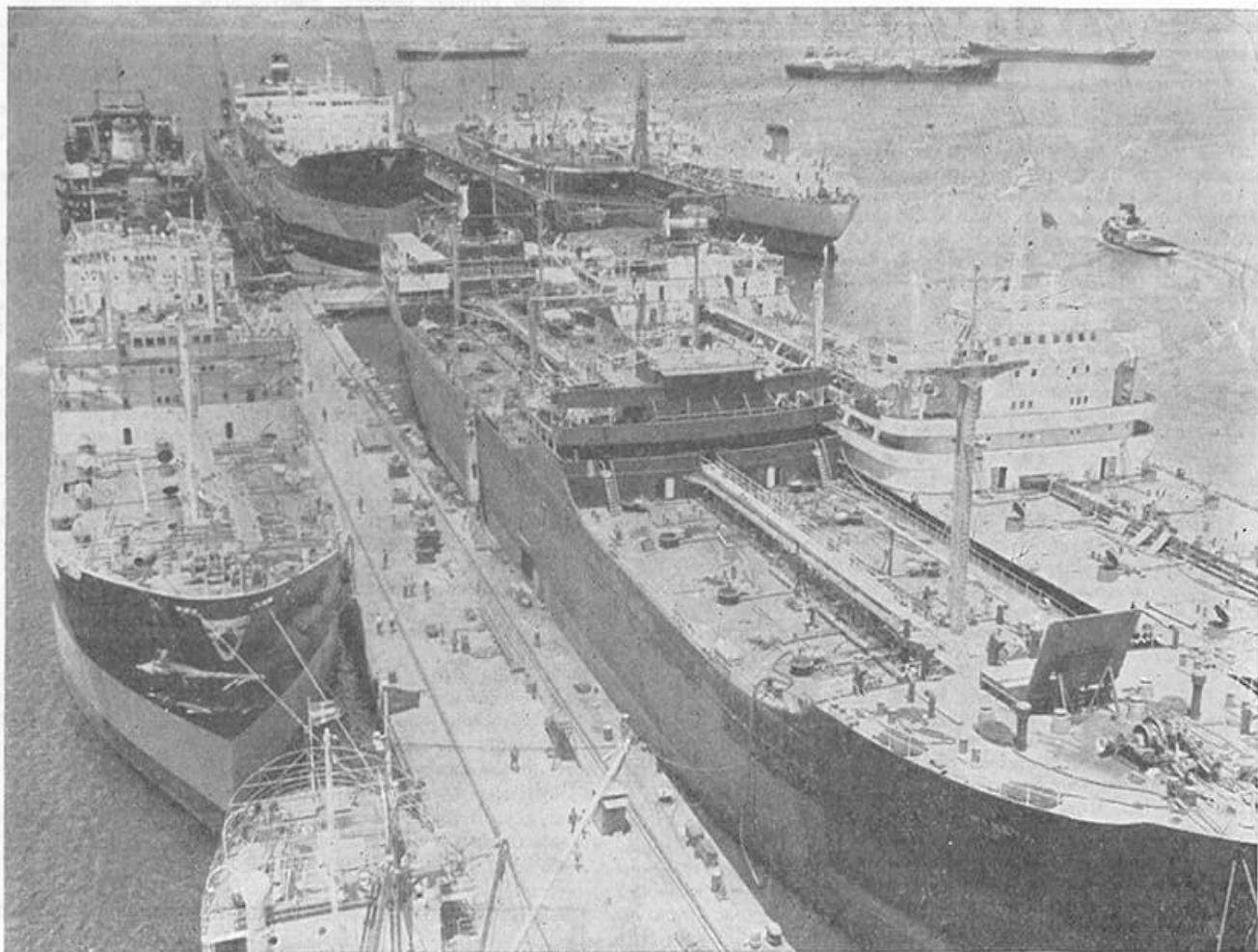
HELLENIC SHIPYARDS

PIRÆUS (Skaramanga)

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

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

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



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

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

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

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

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

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

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

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

τὰ δεξαμενόπλοια, ἀλλὰ σταθεράν, ἔστω καὶ θραδείαν, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν δελτίωσιν. Ἐνδείξεις ἐπισημαίνονται σταθεράς, ηγημένης καὶ συνεχοῦς ζητήσεως τοννᾶς εἰς τὴν ἄγορὰν τῶν τάκερς, εἰς μικρότερον δὲ βαθύον εἰς τὴν ναυαγοράν καὶ τῶν σκαφῶν ἔνορφου φορτίου.

Γεφυρώσται ὀλονέν τὸ κενόν μεταξὺ προσφοράς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος καὶ παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ κρίσις εἰσέρχεται ήδη εἰς τὸ ἔβδομόν της ἔτος, διὰ τοῦ Μαυρολέων προσβλέπει εἰς ἕνα καλὸν μέλλον διὰ τὸ βρετανικόν φορτηγὸν σκάφος.

Ο 'Ισολογισμός, πάντως, τῆς L.O.F., γενικὸς διευθυντής τῆς ὁπίας εἶναι ὁ κ. Β. Μαυρολέων, ἔκλεισε τὸν 31ην Μαρτίου τρ. ἔτους μὲν ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον £ 786.559 (£ 872.558 κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος) καὶ ζημιάν £ 889.572 (321.572 διὰ τὸ 1961 - 62). Μέρισμα δὲν διανέμεται. Τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ἔκ της ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ἦτο τὸ κατὰ £ 460.000 μικρότερον τῶν ἀπαιτούμενων κρατήσεων δι' ἀποσθέσεις.

Μὲν τὴν παράδοσιν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐνὸς ἀκόμη νεοτεύκτου δεξαμενοπλοίου, ὡς Ι.Ο.Φ. συνεπιλήρωσε τὸ ναυπηγικόν της πρόγραμμα δὸσον ἀφορᾶ τὰ τάκερς. Ἐχει ἀκόμη ὑπὸ κατασκευὴν ἔξι φορτηγὰ ἔνορφα φορτίου, τὸ πρώτον τῶν ὅπεραν θὰ ἀρχίσῃ τοὺς πλάσας του ἐντὸς τοῦ μηνὸς καὶ τρία ἐν συνεχείᾳ ἔτος τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Ἡ ἐγγεγραμμένη ἀξία τοῦ στόλου τῆς L.O.F. εἶναι £ 16,2 ἑκατομ. (£ 15,2 κατὰ τὸ 1961 - 62), περιλαμβανομένης τῆς πληρωμῆς τῶν νεοτεύκτων καὶ τὰ ἔτη αὐτοῦ ναυπηγικὰ δάνεια £ 3,4 ἑκατομ. (£ 5,4 ἑκατ. διὰ τὸ προηγούμενον ἔτος).

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ

Τὸ 'Υπουργείον 'Εξωτερικῶν διέγραψε τοῦ πρὸς τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διεκρινίζει, ὅτι ἡ διακοίνωσις τοῦ 'Αμερικανοῦ προέδρου τῆς 6)2)63, δάσει τῆς ὁπίας καταρτίζεται ὥρα γνωστὸς «Μαύρος πίναξ» τῶν πλοίων τῶν συναλλασσομένων μετὰ τῆς Κούβας οὐδεμίαν διάκρισιν κάνει μεταξὺ τῶν σκαφῶν τῶν μεταφερόντων εἰδὴ εἰς Κούβαν ή ἐπί της Κούβας. Κατὰ συνέπειαν, ἐγγράφονται εἰς τὸν 'Μαυροπίνακο' ἄπαντα τὰ σκάφη τὰ διατηρούντα μεταφορικάς συναλλαγάς μετὰ τῆς Κούβας.

Ἡ ἐν λόγῳ ἔρμηνείς ἀντίκειται πρὸς τὸ Β.Δ. «περὶ ἀπαγορεύσεως τῶν πλόων εἰς Κούβαν», τὸ ὅποιον ἀπαγορεύει εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν σκάφη νὰ μεταφέρουν φορτία εἰς Κούβαν ἀλλ' οἷ καὶ ἐπὶ Κούβας.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Τὸ ποσοστὸν τῆς παρωπλισμένης ἀνά τὸν Κόσμον χωρητικότητος φορτηγῶν ἔνορφον φορτίου καὶ δεξαμενοπλοίων κατέληθεν εἰς τὸ τέλος Μαΐου εἰς 2%, ἔναντι 3% τοῦ μηνὸς Απριλίου. Οὕτω, συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ «Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ἔτελουν τὴν 1ην Ιουνίου ἐν παροπλισμῷ σκάφη 445, συνολικῆς χωρητικότητος 2.902.389 τ. γκρός, ἦτοι 363 φορτηγά, 2.134.323 τ. γκρός καὶ 82 δεξαμενόπλοια, 768.066 τ. γκρός, μὲ μείσων τοῦ συνόλου κατὰ 83 σκάφη καὶ 487.621 τ. γκρός, ἔναντι τῆς 1ης Μαΐου. Τὰ φορτηγά ἐνεφάνισαν μείσων κατὰ 85 σκάφη καὶ 503.239 τ. γκρός, ἐνῷ τὰ δεξαμενόπλοια ἐστημείωσαν αὐξῆσιν κατὰ 2 σκάφη καὶ 15.618 τ. γκρός. Ἡ κατανομὴ τῶν παρωπλισμένων φορτηγῶν καὶ τάνκερς εἰς τὰς κυριωτέρας σημαίας, μὲ τὸ ποσοστὸν ἔκαστης ἐπὶ τῆς δυνάμεως τῆς, δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα :

Σημαία	Πλοΐα	Τ. γκρός	%
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	83	562.975	8
'Αγγλική	73	502.083	2
Λιβεριανή	51	418.608	4
'Ιταλική	50	344.795	7
'Ηνωμ. Πολιτειῶν	23	206.281	2
Παναμαϊκή	31	175.058	5
Γαλλική	22	146.660	3
Νορβηγική	24	137.425	1
Λιθανική	15	59.552	6
'Αργεντινής	6	49.737	4

Αἱ λοιπαὶ σημαίαι σημειούνται εἰς τὸν πίνακα μὲ ἀργούμεναν χωρητικότητα μικροτέρων τῶν 47.500 τ. γκρός. Ἐπὶ κεφαλῆς ἔρχεται καὶ πάλιν ἡ 'Ελληνικὴ σημαία μὲ ποσοστὸν 8% ἐπὶ τῆς δυνάμεως της (ἔναντι 11% τῆς 1ης Μαΐου), ἀλλὰ τὸ ποσοστὸν τοῦτο αὐξάνεται περατέρω, λαμβανομένου ὑπὸ ὅφιν ὅτι ἀρκετὰ ἀργούντα σκάφη ὑπὸ τὰς σημαίας Λιβερίας, Παναμᾶς καὶ Λιθανοῦ, εἰναὶ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. Δευτέρα ἔρχεται ἡ Ιταλικὴ σημαία μὲ ποσοστὸν 7% (344.795 τ. γκρός) καὶ ἀκολουθοῦν ἡ λιθανικὴ μὲ 6%, ἡ παναμαϊκὴ μὲ 5% καὶ ἡ λιβεριανὴ μὲ 4%. Τὸ χαμηλότερον ποσοστὸν παρουσιάζει ἡ νορβηγικὴ σημαία μὲ 1% (137.425 τ. γκρός). Αἱ ναυτιλίαι τῶν γειτονικῶν πρὸς τὴν 'Ελλάδαν χωρῶν παρουσιάζουν ἀσήμαντον ἀργούσαν χωρητικότητα, ὡς κάτωθι :

Τουρκία	3 τ.	γκρός 13.623	2%
Αίγυπτος	1	> 10.316	5%
'Ισραὴλ	1	> 7.949	2%

Ἐξ ἄλλου ἀπὸ πλευρᾶς ἡλικίας ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης κατενέμετο εἰς τὰς κατωτέρω τρεῖς ὄμάδας :

Μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως	67 τ.	γκρός 501.207
Πολεμικῆς ναυπηγήσεως	283	> 2.028.972
Προπολεμικῆς ναυπηγήσεως	95	> 372.210

Σύνολον 445 > 2.902.389

Ο μέγας ὅγκος τοῦ παρωπλισμένου τοννᾶς ἀναφέρεται εἰς τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη, ἤτοι εἰς τὰ λίμπετρτς καὶ τὰ τῶν συναφῶν τύπων. Αὐτὰ ἐίναι τὰ πλέον εὐαίσθητα εἰς τὰς ἐκάστοτε κρίσεις τῆς ναυαγορᾶς. Ἐνδιαφέρουσα ἔξι ἄλλου παραπτήσιος, ἀναφορικῶν μὲ τὰ μεγέθη, ἀποδεικνύει ὅτι τὰ φορτηγά τῶν 6000 ἕως 7999 τ. γκρός ἐμφανίζουν τὸν κύριον δύκον τοῦ παρωπλισμοῦ (1.532.297 τ. γκρός). Τὸ αὐτὸν ἰσχύει καὶ διὰ τὰ μικρὰ δεξαμενόπλοια τῶν 8000 ἕως 14.999 τ. γκρός (647.613 τόνων γκρός).

ΝΕΑ ΠΕΡΙ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

● Κρίσις τροφίμων ἥρχισε νὰ διαφαίνεται εἰς τὴν Ἰνδίαν. Ἐλλειψὶς σιτηρῶν καὶ ὄρυζης ὑπάρχει. Ἀνατίμησις σημειούνται.

— Ἡ παραγωγὴ τῆς ὄρυζης ἐμειώθη. Ἀπό 33,7 ἑκατομ. τόν. το 1960 - 61, εἰς 33,6 ἑκατομ. τὸ 1961 - 62 καὶ 32,5 ἑκατομ. ἐφέτος. Πρὸ διετίας ἡ παραγωγὴ δημητριακῶν ἔφθασε τὰ 75 ἑκατομ. τόν. Ἡ ἐπιδίωξις τῶν 100 ἑκατομ. δὲν ἐπετύχθη. Αἱ εἰσαγωγαὶ αὔξανον.

— Τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1964 λήγει η συμφώνia μὲ τὴν 'Αμερικήν διὰ τὴν θυετήσιαν, διάσει τοῦ νόμου 480, δέκα ἔξι ἑκατομ. τόν. σίτου καὶ ἑνὸς ἑκατομμυρίου τόν. ὄρυζης. Ζητούνται διὰ τὴν ἐπομένην τετραετίαν ὅκτω ἑκατομ. τόν. σίτου καὶ δύο ἑκατ. τόν. ὄρυζης.

● Ἡ Κίνα φαίνεται ἀπρόθυμος διὰ τὴν ἀγορὰν καναδικοῦ σίτου. Ἡ ἐσοδεία τῆς προβλέπεται καλυτέρα. Συμπληρώνει τὰς ἀνάγκας τῆς ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν. Ἀπρακτός ἐπανήλθεν εἰς Καναδάν ἡ ἀποστολὴ ἀπὸ τὸ Χόγκο Κόγκ. Ἐξητήθη ἡ ἀγορὰ κινεζικῶν προϊόντων, ἐπ' ἀντολαγῇ σίτου.

● Συνεφανήθη νὰ ἀγοράζῃ ἡ Γιουγκοσλαυία 3.000 δαρέλια ἡμεροσίων πετρελαίου τῆς Σαχάρας, ἐπὶ μίαν τριετίαν. Τιμὴ 1,80 — 1,90 δολ. κατὰ διαρέλιον.

— Πλὴν τῆς Γαλλίας, ἡ Γιουγκοσλαυία εἶναι ἡ δευτέρα ξένη χώρα εἰσάγουσσα πετρελαία απὸ τὴν Σαχάραν. Ἡ πρώτη εἶναι ἡ Βραζιλία (12.000 δαρέλια ἡμερησίως).

● Τὴν δυνατότητα πωλήσεως ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολής πετρελαίων εἰς τὴν Κίναν ἀντιμετωπίζουν αἱ ἀραβικαὶ χώραι.

— Ἡ Κίνα ἔχει ἀμεσον ἀνάγκην ὑγρῶν καυσίμων, ἐφ' ὃσον ἡ Ρωσία ἔπαισε νὰ είναι ὁ πρόδυμος προμηθευτής. Πέρυσιν εἰσήγαγε τρία ἑκατομ. τόν. ἀργού πετρελαίου. Τὰ 90% ἀπὸ τὴν Ρωσίαν.

● Κατὰ τὸ πεντάμηνον τοῦ τρέχοντος έτους η παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινῆς Αγορᾶς ἀπῆλθεν εἰς 30,37 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 30,40 διὰ τὸ ἀντίστοιχον περιστούν διάστημα.

— Μικροτέρα ἡ παραγωγὴ γαιανθράκος κατὰ τὸ αὐτὸν 5μηνον: 95,76 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 98,11 ἑκατομ. τὸ 5μηνον τοῦ 1962.

— Σημαίνει τούτο περισσότερα αἱ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων ἀπὸ τὴν 'Αμερικήν, πλὴν ὅτι περισσότερας πρώτας ὥλας διὰ τὴν χαλυβουργίαν.

● Εἰς τὴν 'Αμερικήν, τούναντίον, τὰ πάντα προσιωνίζουν μίαν καλὴν παραγωγὴν διὰ τὸ ὑπόλοιπον 1963 καὶ διὰ τὸ 1964. Ἡ διομηχανία τῶν αὐτοκινήτων ἐργάζεται μὲ δῆλην τῆς τὴν παραγωγικὴν δυναμικήτητα καὶ τοῦ χάλυβος ἡ παραγωγὴ, χάρις καὶ εἰς τὰς νέας μεθόδους, βαίνει τὴν ἀνιούσαν. Μεταφοραὶ περισσότεραι.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ» (λιβ.) "Αγιον Λαυρέντιον 20.000 τ. γεννημάτων Λοιδίνων 28/9, μὲ 3000 τ. ἀλεύθ. ἐκφ' κών, 'Ιουν. 15 — 25.

«ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.» (εκ 'Τρεῖς Ιεράρχων) ἀμέρ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θορείως τοῦ Χάπτερερ) εἰσαγόμενον 'Αλμπραντον 9500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ.π.) Ναυκαστού - Μουρόρων ρεῖντζ δολ. 117.500 φίο - στόσουεντ, 'Ιουλ. 8 — 20.

«ΤΡΙΚΕΡΠ» ἀμέρ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ 9500 τ. γεννημάτων Ιανουαρίου 28/9, μὲ 3000 τ. ἀλεύθ. ἐκφ' κών, 'Ιουν. 25 — 30.

«ΕΣΠΕΡΟΣ» ἀμέρ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ 14.000 τ. σόγια Φορμόζαν δολ. 8.75, μὲ 1000 τ. ἀλεύθ. ἐκφ' κών, 'Ιουν. 28 — 'Ιουλ. 1.

«ΑΥΓΗ» ἀμέρ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ 14.000 τ. γεννημάτων Αύγουστου 10 — 25.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.» (λιβ.) ἀμέρ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων Γιοκόχεων - Μούρτζεν δολ. 8.50 δάσιν, 10.00 τ. ἀλεύθ. ἐκφ' κών, 'Ιουν. 1 — 12.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (επ. 'Τριτων) Χάμπτον ρόδες 20.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 4.

«ΑΡΜΑΡ» ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 7.50, μὲ 750 τ. ἀλεύθ. ἐκφ' κών, 'Ιουν. 13 — 26.

«ΤΑΡΣΕΥΣ» (λιανός) ἀμέρ. λιμένας Ατλαντικοῦ 9500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ.π.) Ναυκαστού - Μουρόρων ρεῖντζ δολ. 114.500 φίο, 'Ιουλ. 25 — Αὔγ. 20.

μὲ 3000 τ. ἀλεύθ. ἐκφ' κών, 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 6.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ Χάμπτον ρόδες 20.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 4.

«ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ» Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Βενετίαν δολ. 5.75, μὲ 750 τ. ἀλεύθ. ἐκφ' κών, Σεπτ. 1 — 15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Νιάρχου) Χάμπτον ρόδες 21.000 τ. γαιανθράκων 'Ιταπωνίαν δολ. 6.50, ἀλεύθ. ἐκφ' κών, Αὔγ. 15 — 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Νιάρχου) Χάμπτον ρόδες 21.000 τ. γαιανθράκων Τσιτιπά δολ. 6.50, ἀλεύθ. ἐκφ' κών, Σεπτ. 1 — 30.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ» (λιβ.) ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 27.000 τ. γεννημάτων 'Αρμέρσπαν - Ρότερνταμ - Αμστερνταμ - (6 συνηχ. ταξίδια) δολ. 3.80 τὸ πρώτον καὶ 4.80 τὸ έκπτον, 4.55 τὸ πέμπτον καὶ 4.80 τὸ έκτον, 3.000 τ. ἀλεύθ. ἐκφ' κών, Επαρξί 13 — 27 'Ιουλίου.

«ΡΥΘΜΟΣ» "Αγιον Λαυρέντιον 14.000 τ. γεννημάτων καὶ σόγια Ιταλικοὺς λιμένας

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή Ν. Αμερικής	29	1948	έφθ. Σμύρνην 13 Ιουν.
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικο»	43	7314	άνεχ. Γένοβαν 22 Ιουν. διά Δυτ. Αφρικήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεανίκα»	57	11630	διπλής Κων) πολν 26 Ιουν. διά Βατούμ
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 25 Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιότριχτ»	43	7228	διπλής Γιοκοχάμαν 17 Ιουν. δι' Ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Λονδίνον 20 Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώξ»	55	8450	έφθ. Φραγκίσκιαν 22 Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	άνεχ. Γένοβαν 21 Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ελληνικά συμφέροντα	37	1292	διπλής Πόρτ Σαιδ 12 Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλων άπο 14 Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	έργει Πέραμα άπο 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφράμα»	43	7228	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7161	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 26 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	35	1217	άνεχ. Λας Πάλμας 14 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Λαιμός και Πατέρας	46	5617	άνεχ. Λας Πάλμας 13 Ιουν. διά Πολωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Κάρτζιαν»	43	7238	προσήρδεν εις θεσιν 35.10.Β. - 140.23.Α. Ιουν. 13.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2285	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διπλής Γιβραλτάρ 24 Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Ν. Βαλμάς	29	3963	έφθ. Ούλού 19 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Πιουνάιτεντ»	43	8434	διπλής Αγ. Βικέντιον 10 Ιουν. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λάιον»	44	7150	άργει "Αμπελάκι από 11 Νοεμ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ.Φουντούλακης - Ν. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 20 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Λονδίνον 20 Ιουν.
ΑΓΛΑΙΑ'	ελληνικά συμφέροντα	38	1333	εις δρμον Άγ. Γεωργίου άπο 13 Μαΐου (επισκευαι)
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλις»	35	3724	έφθ. Πειραιά 21 Ιουν.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πιανοεσάνικα»	42	7255	άνεχ. Καρατοσ 22 Ιουν. διά Μορμουγκάο
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατης	31	3035	άνεχ. Πειραιά 21 Ιουν. διά Ρουέν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	παναμαϊκή έταιρια	43	7216	άνεχ. Πειραιά 1 Ιουν. διά Θεούταν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλλορα»	59	8132	άνεχ. Ντάρεν 17 Ιουν. (διαταγάς)
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Πειραιά 23 Ιουν.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Κωνιώποιν 13 Ιουν.
ΑΘΕΛΟΝ	έτ. «Αθλος»	45	14572	άνεχ. Ταρακάν 13 Ιουν. διά Ντάρεν
ΑΘΕΛΟΣ	έτ. «Λαιμούπριαν»	44	7271	άργει Χαλκίδα από 6 Οκτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφέρη»	44	7239	έφθ. Σιενφουέγκος από 28 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αίτζιαν»	44	8481	διπλής Παναμά από 11 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» A.Ε.	45	3805	έφθ. Λονδίνον 25 Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ιμπρτες»	43	7197	άργει Κυνδούσουραν από 10 Αύγ. 1962
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·ΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Ακουίλα»	57	8427	άνεχ. Τάμπα 17 Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Λισσαδώναν 25 Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	άνεχ. Κόνακρυ 19 Ιουν. δι' Αμπούργον
ΑΙΤΟΔΙΑ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	άνεχ. Αστόρια 19 Ιουν. διά Κορέα
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Απόλλο»	46	7331	έφθ. Ρότερντραν 22 Ιουν.
ΑΚΤΗ	Μ. Καπότας και Σιά	36	1775	εις Μπουζί από 27 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Ιουν. διά δυτικήν άκτην ΗΠΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρθίδζα»	44	1413	άργει Βαλτιμόρην από 9 Νοεμ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	όδ. Τσουρινάκη	20	1112	άνεχ. Σιδνεύ 13 Ιουν. διά Σινάμπο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	Στρατης Ανδρεάδης	44	7207	άργει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1962
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	άνεχ. Λαύριον 17 Ιουν. δι' ισημίτ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε.	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7181	έφθ. Ρουέν 17 Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιαν»	51	994	εις Γερμανίαν υπό παραλαβήν
ΑΛΕΞΙΑ	έτ. «Μονρόβια»	53	7563	έφθ. Τζιμπούτι 23 Ιουν.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Σταμλέ»	44	7189	άνεχ. Ταρακάν 22 Ιουν. διά Κούδαν
ΑΛΙΣ	έτ. «Αλκιμος»	43	7037	προσήρδεν εις θεσιν 31.38.Ν. - 115.41.Α. Μαΐου 31
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	άνεχ. Κόνακρην 22 Ιουν. δι' Αδριατικήν
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Αλμαδίτα»	42	7272	έφθ. Μπλάχια Μπλάγκαν 17 Ιουν.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	παναμαϊκή έταιρια	47	5441	έφθ. Ριο Μοντέριο 20 Ιουν.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Κάνονους»	50	10426	έφθ. Ριο Γκραντε 21 Ιουν.
ΑΛΑΤΑΙΡ ΙΡ. (δ.)	έτ. «Τρανσατλ. Φρά τερ»	53	12897	άνεχ. Χαβάνα 14 Ιουν. διά Σαντιάγκο
ΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Βέσουαρ»	42	7286	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΛΦΑ	έτ. «Σπή Γκράντιαν»	43	8426	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 23 Ιουν. διά Τόκιο
ΑΛΦΕΙΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	45	7281	διπλής Γιβραλτάρ 2 Ιουν. δι' Αλγερίου
ΑΛΦΕΙΟΣ	Κουτσάς και Γρηγορίου	46	2062	διπλής Σουεζ από 28 Μαΐου δι' Ερυθράν
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Άμαζών»	44	7281	διπλής Κωνιώποιν 20 Ιουν. δι' Κωνοτάντζαν
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Άλτος»	44	7104	διπλής Θεούταν 24 Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Βιαντόρο»	61	14509	άνεχ. Γιοκοχάμα 7 Ιουν. διά Βανκούρερ
ΑΜΟΓΡΙΟΣ	έτ. «Λεόνιας»	38	8408	έφθ. Ριο Χαΐνα 20 Ιουν.
ΑΝΑΚΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Κόδομαρ»	44	7359	διπλής Γιβραλτάρ 15 Ιουν. διά Κούδαν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Ανάξη»	55	8519	άνεχ. Ρότερντραν 22 Ιουν. διά Ρίβερ Πλέιτ
ΑΝΑΣ	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	άνεχ. Κολόμπο 20 Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Λάμδοβα»	43	7187	άνεχ. Κολόμπο 14 Ιουν. διά Σιχανούκβιλλ
ΑΝΑΤΟΛΗΝ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Κυνδούσουραν από 28 Ιουλ. 1962
ΑΝΑΔΟΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	εις μεταφοράς εν Ελλάδι
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εις Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΡΕΑΣ X.	έτ. «Ζεψφόρος»	63	32600	διπλής Γιβραλτάρ 17 Ιουν. διά Γένοβαν
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Κούν Μπαιν 26 Ιουν. δι' Εουρέκα
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Αρχάγγελον 24 Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	άνεχ. Μόζι 13 Ιουν. διά Γκπλούρη
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Κάνονους»	57	12113	άνεχ. Κικούμα 20 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κοριάνα»	57	12558	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	13800	άνεχ. Βόρτ Σαιδ 26 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Βιαμάρη»	36	2175	άνεχ. Τάιν από 17 Μαΐου διά Κούδαν
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ	έτ. «Λάμδοβα»	39	5171	άνεχ. Γιοκοχάμα 1 Ιουν. διά Μανιλάν
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Αιδαλίνη»	43	12950	έφθ. Τόκιο 18 Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10592	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Αντ. Μιχάλου	43	2937	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 Ιουν. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7108	έφθ. Σπάττα 26 Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Νηρόντορο»	57	11041	άνεχ. Σαβάνναν 22 Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ	Δ. Δημόδην - Δ. Γκιούλη	43	7253	έφθ. Μαριέλ 4 Ιουν.
ΑΞΙΟΣ	έτ. «Ηγκλη»	44	7249	έφθ. Πόρτ Σαιδ 18 Ιουν.
ΑΥΡΩΡΑ	έτ. «Αθλιναν»	57	9744	εις Σουδίαν, υπό παραλαβήν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Βιαλδροκο»	61	11127	έφθ. Λειδέες 21 Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	Παπαθωμάς	37	5404	έφθ. Αρικα 20 Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	8479	έφθ. Τζιμπούτι 22 Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπινεντ»	58	10392	έφθ. Βιζανκαπατάνη 23 Ιουν.
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπινεντ»	57	10376	διπλής Γιβραλτάρ 16 Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπινεντ»	58	10391	έφθ. Είδουναθ 20 Ιουν.
ΑΡΓΟ-ΧΙΟΣ	έτ. «Οσεανόφαριγκ»	61	13553	άνεχ. Καλούς Λιμένας (Κρήτης) αποθήκη
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	άδ. Πατέρα	47	6906	έφθ. Ριο Ιανέριο 18 Ιουν.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	έφθ. Φρομάντλ 11 Ιουν.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Αγκρα»	43	8462	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 4 Ιουν. διά Ν. Ορλεάνην
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	Κ. Χαλκιά	45	3861	έφθ. Ταμπικό 20 Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	Ναυτιλ. «Επιχειρήσεις	45	8422	έφθ. Πειραιά 26 Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΝ.	«Ειρνίκος» A.Ε.	44	7243	άνεχ. Πειραιά 11 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΑΡΙΣΤΟΝ. (δεξ.)	έτ. «Μιραλόρες»	38	10277	εις Καλούς Λιμένας (Κρήτης) αποθήκη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	όρ. Θεοδωρίδης κλη.	44	4901	έφθ. Ριο Ιανέριο 18 Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Μιχ. Καραγεώργους	37	6704	άνεχ. Τάιν 26 Ιουν. διά Γκρέντζελανδάουθ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	άνεχ. Αντζελές 1 Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΑΡΙΣΤΟΣ.	έτ. «Αργώ»	39	5196	εις Καλούς Λιμένας (Κρήτης) αποθήκη
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	έφθ. Κεμπέκ 26 Ιουν.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρή Λάιν»	31	20648	έφθ. Καζαμπλάγκαν 9 Ιουν.
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	έφθ. Καζαμπλάγκαν 9 Ιουν.

ΑΡΜΑΡ	έτ. «"Αστρα»	43	8666	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 8 'Ιουν. διά Καλλάδο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «"Άρμαρ»	46	6951	άνεχ. Ματαρανί 20 'Ιουν. διά Πίσκο
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «"Έμπρος»	43	2905	διπλήθε Μπρόνομποτελ 15 'Ιουν. διά Βίομαρ
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «"Άρμονία»	61	9443	άνεχ. Μπαχάμας 22 'Ιουν. διά Μαντράς
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «"Τρόπις»	44	7083	έφθ. Σάντος από 20 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	'Ιω. Αυγερίνος κλπ.	44	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 'Ιουν. διά Τσιτταγκόκ
ΑΡΧΩΝ	«Γ. Κάρογκ Λάιν»	63	15000	έφθ. N. "Ορλέάνην 15 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «"Άσωματοι»	60	10142	άνεχ. Άστορια 6 'Ιουν. διά Κορέαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «"Πρώτευς»	45	7260	άργει Χαλκίδα από 24 Αύγ. 1962
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «"Πανορμίτης»	50	5324	άνεχ. Άντεν 10 'Ιουν. διά Τζακάρταν
ΑΣΠΙΣ	'Ασημ. Γκούμα	39	1007	έφθ. Σαδόνα 20 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοι	47	2465	έφθ. Καβαλάν 6 'Ιουν.
ΑΣΤΡΑΠΗ	έτ. «"Άλκαπτις»	41	7013	άργει «Αμπελάκι από 23 Δεκ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	Έκτωρ Δρακόληπς	43	7176	άργει Γένοβαν από 4 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «"Νέπτουν»	63	32200	έφθ. Ντουμάι 19 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «"Πιονγάιτεντ Κρός»	58	12624	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «"Άτλαντικ Όσεαν»	60	20854	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΤΟΡ	έτ. «"Οσεαν Τάνκερ»	58	21039	άνεχ. Σάντος 7 'Ιουν. διά Σαλβαδόρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	57	10146	άνεχ. Ναϊκόγια 31 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	άνεχ. Κόμπε 15 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	διπλήθε Σιγκαπούρων ρρδς 23 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (ε.)	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Κόμπε 19 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	ΣΤ. Λιβανός	62	16500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑ'ΙΤ	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	διπλήθε Σιγκαπούρων 18 'Ιουν. διά Βικτωρίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	έφθ. Ναϊκόγια 25 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	άνεχ. Χιροσίμα 16 'Ιουν. διά Χακάτα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «"Πιονέστ Ατάλαντικ»	63	15000	διπλήθε Παναμά 10 'Ιουν. διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡέλλ	έτ. «"Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	εις Γιουγκοσλαβίαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	ΣΤ. Λιβανός	59	10823	άνεχ. Τόκιο 22 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «"Αναζ»	58	9724	άνεχ. Οζάκαν 23 'Ιουν. διά Β. Ειρηνικόν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «"Ρηπάμπλικ»	53	13675	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «"Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΑΥΓΗ	έτ. «"Μπίπθερ»	56	10312	έφθ. N. Ύφρκην 17 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. «"Τρόπις»	44	7176	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΥΡΑ	έτ. «"Μαρσουέρτε»	43	7235	άνεχ. Πουέρτο Λά Κρούζ 7 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΦΑΙΑ (δ.)	Ζωάρρης - Βασιλίδης	43	988	άνεχ. Σεβίλλην 22 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «"Πιερωτή»	53	12283	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν.
	έτ. «"Άλμα»	36	5795	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 26 'Ιουν. (δι' Αγγλιαν)
ΒΑΡΗ	έτ. «"Βάρη»	43	8394	διπλήθε Σουέζ 5 'Ιουν. διά Καράτοι
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οίκος Ρεθύμνη	62	10741	άνεχ. Λονδίνον 26 'Ιουν. διά N. Ορλεάνην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «"Νουέρδα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 23 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	ΈΒΝ. Γραμμ. Έλλ. Ήμερ.	27	21329	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουν. διά Ν. Ύφρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	ΣΤ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Ρας Τανούρα 11 'Ιουν. διά Τρινινταντ
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «"Κάνοπους»	58	21215	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	διπλήθε Ούζάν 20 'Ιουν. διά Πειραιάδ
ΒΕΛΟΣ	έτ. «"Ηγκλ Τράνσπορτ»	61	14218	έφθ. Σάντος 27 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Τορόντο 18 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεχ. Θαμαγκούσταν 16 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «"Βέτα»	44	7140	άργει «Αμπελάκι από 12 'Ιουν. 1962
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «"Μερτσαμάντε»	52	11547	διπλήθε Πιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Γαέταν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Έντ. Παπαδάκης	43	7176	διπλήθε Πιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κων. πολιν. 20 'Ιουν.
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 12 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «N. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ	έτ. «"Ζέφυρος»	63	32600	εις Ιαπωνιαν. ύπο συμπλήρωσιν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «"Επος»	43	7276	έφθ. Σάντος 1 'Ιουν.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «"Ασπασία»	44	7266	έφθ. Παλέρμον 22 'Ιουν.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ	έτ. «"Αντριάτικα»	63	30800	εις Ιαπωνιαν. ύπο ναυπηγούσιν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Αμβούργον 25 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «"Μονρόβια»	51	7564	έφθ. Λιθερόπουλον 23 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διπλήθε Παναμά 29 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	56	8818	άνεχ. Νανάμπο 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Σιδεράτου	39	10066	διπλήθε Μπρόνομποτελ 15 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «"Κεδάτας»	43	7273	έφθ. Ταινιά 25 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	έτ. «"Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Ντακάρ 26 'Ιουν. διά Ρουέν
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «"Ανδρεάση»	43	7176	άργει Πειραιά από 17 'Ιουν. 1962
ΓΙΑΛΙΑ	έτ. «"Ντέλα Πατούφικο»	42	7142	άργει Κυνόδοσφον από 24 Μαΐου 1962
ΓΙΑΝΝΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	7144	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	1772	εις Όμρον 'Αγ. Γεωργίου από 17 'Απρ. (έπιοκ.) οπμ. ΠΑΝΑΜΑ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «"Χουμάνιτας»	63	10950	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «"Τακιάρπο»	43	8513	άνεχ. Κολόμπο 23 'Ιουν. διά Μορμούγκαο
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «"Κορονάτο»	43	7190	έφθ. Ταιταγκόνη ρρδς 7 'Ιουν.
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «"Άστούριας»	52	8129	έφθ. Βαλένθια 11 'Ιουν.
ΓΚΙΩΝΑ	έτ. «"Μπαχία Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Τζιμπούτι 10 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «"Αντριάτικα»	63	30800	εις Ιαπωνιαν. ύπο ναυπηγούσιν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «"Φραγκίστα»	43	7132	άνεχ. Πειραιά 20 'Ιουν. διά Βατούμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΣ	έτ. «"Μίντατλαντικ»	43	7229	άνεχ. Τσάλιαν 17 'Ιουν. διά Τσιτταγκόκ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΔΕΛ	έτ. «"Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Μανίλα 3 'Ιουν. (διά φιλαδέλφειαν)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	έτ. «"Ολινάρδες»	57	9761	άνεχ. Χαϊνάκιαν 17 'Ιουν. διά Τσιτταγκόκ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	έτ. «"Λάιττλ Μπήπαρ»	62	15389	άνεχ. Βανκούμερ 15 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «"Ρόμπλο ντε 'Ορο»	62	15692	άνεχ. Κούρε 18 'Ιουν. διά Γκριλόγκ
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Δ. Πετρόπουλος	45	3826	άνεχ. Γκάρσων 27 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	Ίω. Λάτονας	52	11580	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΗ	έτ. «"Γουέστερν Τράνσπορτ»	59	9268	άνεχ. Μόδι 21 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)	έτ. «"Γουόρλαντ Γιούνιτη»	52	20667	άνεχ. Πειραιά 8 'Ιουν. διά Νοβορωσίοκν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ	έτ. ΣΤ. Νιάρχου	55	20432	άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «"Γ. Γκλείντη»	52	15762	άνεχ. Χάρπατον ρρδς 21 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ (δ.)	έτ. «"Γουόρλαντ Γκλέν»	53	13256	άργει Πειραιά από 26 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «"Γουόρλαντ Έντερπράιζ»	53	21064	άνεχ. Ρας Τανούρα 16 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «"Μπλέλουντ»	57	24883	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 'Ιουν. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «"Κίγκ Γουέλλ Μπάιν»	57	26031	άνεχ. Τοκουγάιαρο 12 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ (δ.)	έτ. «"Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Τοκουγάιαρο 27 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «"Κόνκορτ»	52	21102	άνεχ. Σκαραμαγκά 21 'Ιουν. διά Νοβορωσίοκν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΑ	έτ. «"Γουόρλαντ Μηντ»	53	13459	άνεχ. Τρίνινταντ 14 'Ιουν. διά Πόρτ Άράνεας
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΑ'ΙΝΤ (δ.)	έτ. «"Γουόρλαντ Ντείλι»	52	17900	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΕΜΠΕΙΣ (δ.)	έτ. «"Μέμφις»	43	10449	άργει Μέγαρα από 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ (δ.)	έτ. «"Γουόρλαντ Τέμπεστ»	45	10470	άργει Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «"Παν. Όσεανικ»	44	10172	διπλήθε Παναμά 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	ΣΤ. Νιάρχος	43	12846	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΟΨ (δ.)	έτ. «"Ηρώων»	43	12846	διπλήθε Κων. πολιν. 17 'Ιουν. διά Νοβορωσίοκν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «"Πιούκον»	61	15979	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουν. δι' Αγγλιαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. N. Ύφρκην 26 'Ιουν.
ΔΑΦΝΗ	έτ. «"Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Αμοτερνταμ 24 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «"Χίαν»	45	7259	διπλήθε Εακομαίνταν 14 'Ιουν. διά Κόμπε
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «"Μάβιεν»	45	7252	έφθ. Βαλένθια 19 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «"Αίλαιας»	59	9350	άνεχ. Καζαμπλάκων 25 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΔΕΣΠΟ	Δ. Μαργαρών	40	5006	άνεχ. Χαδάνων 29 Μαΐου διά Βάρναν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «"Πανταλέωνα»	44	7265	έφθ. Σάντος 22 'Ιουν.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «"Ντεβελόπεμπτ»	62	16417	άνεχ. Τζιμπούτι από 16 Μαΐου διά Κικούμα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «"Σιπίνικ Ντεβελόπεμπτ»	61	16417	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
	έτ. «"Αίολος»	61	9327	άνεχ. Σεμπού 24 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10500	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουν. δι' Αγκώνα
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Λος Αντζελες 2 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	«Ελευθερίου & Σία	29	4524	άνεχ. Φλωρίδα 22 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΔΗΜΟΣ	Δημάδης - Γκιουλής	44	7243	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουν. διά Χούλλα
ΔΗΜΟΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργαπτή»	44	7207	άνεχ. Λος Αντζελες 2 'Ιουν. διά Σιδνεϋ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. & Β. Πανταλέων	43	7260	διπλήθε Παναμά 24 'Ιουν. (διαταγάς)
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Φρυμάντλ 15 'Ιουν. διά Σινάμπο
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Χανούπους»	60	13335	άνεχ. Τρίνινταν 20 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Διρφους»	43	7280	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουν. διά Ρίβερ Πλέιτ
ΔΟΣΑ	έτ. «Σπόρταν»	43	7176	άρογει Χαλκίδα από 13 Νοεμ.
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΔΥΡΟΦΕΑ	έτ. «Πάν - Οσεαν»	25	3297	έφθ. Κιελού 15 'Ιουν.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουερλντουάιντ»	43	7013	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Κούδαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	άνεχ. Κιουρασάο 21 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΕΦΟΣ	έτ. «Ντρέικι»	56	10328	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτρανοπόρτ»	56	10530	έφθ. Μανιλά 14 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλινός	48	1958	εις Κοντίνεντ, υπό παραλαθήν
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ	έτ. «Κυκλαδές»	37	5452	άνεχ. Ραγγούν 9 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14500	άνεχ. Ρουέν 22 'Ιουν. διά Χάρον
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νουέδο Μόντο»	41	7289	έφθ. Καρθαγένην 25 'Ιουν.
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	άργει Σεεμπρούγκε από 6 'Ιουλ. 1962
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	άργει Χαλκίδα από 25 Νοεμ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ελάδα»	43	8371	άνεχ. Βικτωρίαν 14 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδριά»	48	8430	διπλήθε Μπρόνομποττελ 17 'Ιουν. δι' ισπανίαν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Ταομανία»	43	7213	άργει Κυνόσουραν από 3 Αύγ. 1962
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελενπού»	43	7245	οιπλή Παναμά 26 'Ιουν. διά Μόζι.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ανίτα»	33	5432	έφθ. Ρόττερνταν 26 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριούν - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Βαρκελώνην 20 'Ιουν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	δδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	άνεχ. Πειραιά 26 'Ιουν. διά Κωνί πολίν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Σαγκάν 21 'Ιουν. διά Χαϊνάν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	6666	άνεχ. Κοσιν 20 'Ιουν. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΛ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	άνεχ. Ν. Υόρκην 13 'Ιουν. διά Μπάρον
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	άνεχ. Ραγγούν 26 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8927	άνεχ. Καλκούταν 26 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Ν. Υόρκην 20 'Ιουν.
ΕΛΛΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	εις Πόρτο Σαΐδ 13 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝ	Σ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	εις Σάντερλαντ υπό παραλαθήν
ΕΛΛΗΝΗ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Ν. Όρεάνην 12 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	άνεχ. Σαβάννα 22 'Ιουν. διά Χούστον
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Ραγγούν 22 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Αλεξανδρείαν 23 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Καράτε 22 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Ν. Υόρκην 21 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Σουέζ 10 'Ιουν. διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Πόρτο Σαΐδ 19 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Σουέζ 21 'Ιουν. διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10279	έφθ. Πόρτο Σαΐδ 23 'Ιουν. (διά Καλκούταν)
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	έφθ. Ρίο Ιανείρο 24 'Ιουν.
ΕΠΙΣΙ	έτ. «Καζοτάμι»	44	8541	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 11 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΕΠΙΣΙ Π.	έτ. Πρίντεζη	38	2265	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΕΜΠΛΑΣΥ	έτ. «Φορταλέστο» Ι.	41	8418	άνεχ. Τζιμπουτί 10 'Ιουν. διά Κίναν (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΕΜΠΙΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Άζουλη»	42	7058	έφθ. Βέρα Κρούζ 19 'Ιουν.
ΕΜΠΙΟΡΟΣ	έτ. «Ρίο Κάριμπη»	44	14878	έφθ. Ν. Όρεάνην 15 'Ιουν.
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404	διπλήθε Κωνιό πολίν 19 'Ιουν. διά Κωνιστάντζαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγοες»	41	7122	άργει Κυνόσουραν από 7 'Ιουλ. 1962
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφοι»	56	10529	άνεχ. Τείχιο 19 'Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άργει Σεεμπρούγκε από 2 Αύγ. 1962
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Χώρι Κούγκ 19 'Ιουν.
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ	δδ. Σάρδην	41	857	άνεχ. Έρεβο Κρούζ 19 'Ιουν.
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύάγγη. Π. Νομίκος	43	7199	άνεχ. Ερετρίαν 15 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουν. διά Κουσιρό
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολη»	44	2872	άνεχ. Λονδίνον 17 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	··. Λατόπε.	45	8548	έφθ. Αλεξανδρείαν 20 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσκ»	59	9584	έφθ. Ήν. Θρακικούν 25 'Ιουν.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Άμπελάκι από 17 Αύγ. 1958
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Σηφάρερς»	44	7276	άνεχ. Χούλιαν 21 'Ιουν. διά Μπάρρου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	έτ. «Ατλαντις»	57	10689	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	όδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	άνεχ. Τρίπολιν (Αιδηψ.) 17 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	«Οκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν. διά Χαϊφόγκ
ΕΥΒΟΙΑ	Παπά - Ελευθεριάδην	17	3976	διπλήθε Κωνιό πολίν 19 'Ιουν. διά Βάρνον
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Μαντόβαρ»	43	8393	έφθ. Μανιλάν 22 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Καλόδαι»	56	10053	άνεχ. Εγκαρκίον 25 'Ιουν.
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	διπλήθε Πανάμα 5 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειαν
ΕΥΗ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Ρόττερνταν 13 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Στάκο»	43	7244	έφθ. Ήστχαρ 25 'Ιουν.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Αθφονία»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 19 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8903	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 22 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9659	έφθ. Μανιλάν 25 'Ιουν.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9659	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην και Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	διπλήθε Πανάμα 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	άνεχ. Ρόττερνταν 13 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Μαλάγα 19 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	άνεχ. Χαδάνα 14 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	έφθ. Χαδάναν 20 'Ιουν.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Κινέαν 15 'Ιουν.
ZAKYNTHOS	Ιω. Θεοδωρακόπουλος	56	9975	έφθ. Κούρερ 9 'Ιουν.
ZAPATOΥΟΣΤΡΑΣ	έτ. «Τεκλαντ»	61	10965	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 21 'Ιουν.
ZΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	έφθ. Βικτωρίαν 15 'Ιουν.
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	άνεχ. Λιθίνην 16 'Ιουν. διά Πειραιά
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κηφισίσαι»	43	8578	άνεχ. Κέπι Τάουν 16 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειαν
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Μακασσάρ από 19 Μαΐου διά Ντογκάλα
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	διπλήθε Κιουρασάο 20 'Ιουν. δι' Ειθονιμάουθ
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	άνεχ. Νανάιμο 18 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίωνων»	57	10316	άνεχ. Βανκούβερ 20 'Ιουν. διά Σάντος
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Σεμαίνους 26 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαρθίνα»	43	7236	άνεχ. Τζεδάν 30 Μαΐου διά Γκιζόν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιάν»	42	7172	έφθ. Μοτρή 7 'Ιουν.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	άνεχ. Κύπρον 20 'Ιουν. διά Ιμιμιχαν
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	Στ. Λιβανός	62	15000	άνεχ. Γιοκασίδη 22 'Ιουν. διά Καναδᾶν
ΘΕΡΜΑΓΓΙΚΟΣ	έτ. «Εξοπρ Κέρριερ»	43	8465	άνεχ. Μαλάγα 12 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειαν
ΘΕΡΜΟΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Κρήτη Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Πειραιά από 21 Μαΐου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2231	εις μεταφοράς Τουάφ-Μπουργκάς
ΘΗΡΑ	έτ. «Βισαντόρο»	62	13785	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΘΗΣΣΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	διπλήθε Μπρόνομποττελ 19 'Ιουν. διά Πειραιά
ΘΡΥΛΟΣ	έτ. «Νίκην»	44	7232	άργει Χαλκίδα από 14 'Ιουλ. 1962
IΩΜΠΕΛΑ	έτ. Χανδρή	57	9746	έφθ. Τόκιο 2 'Ιουν.
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	άνεχ. Βρέστον 19 'Ιουν. διά Μάλταν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρές»	44	7154	έφθ. Βέρα Κρούζ 11 'Ιουν.
ΙΡΕΝΑ	Α. Φραγκίστας	43	7232	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βερίτας»	43	7275	έφθ. Πέραμα 12 'Ιουν.

ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Ρόπτερνταμ 25 'Ιουν. διά "Ιμμιγκαμ έφθ. Χονδούλου από 24 Μαΐου άνεχ. Πειραιά 19 'Ιουν. διά Κρήτην άνεχ. Τόκια 16 'Ιουν. διά "Αγ. Θραγκίσκον άνεχ. Ν. Υόρκην 19 'Ιουν. διά Τόκιο διπλήθε Παναμά 17 'Ιουν. διά Τόκιο διπλήθε Πούλο Μπούκου 25 'Ιουν. διά Κωνσταντίζαν άνεχ. Βοστώνην 23 'Ιουν. (διαταγάς) άνεχ. Φίλαδελφειαν 22 'Ιουν. διά Πόρτ "Αρθουρ διπλήθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Κίναν άνεχ. Τοιτάγκοκ 21 'Ιουν. διά Τσάλναν έφθ. Ταλκοκουάνο 13 'Ιουν.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Αρούμπαν 18 'Ιουν. διά Ρεσίφ διπλήθε Γιρβαλτάρ 13 'Ιουν. διά Λένινγκραντ έφθ. Σπέτζα 25 'Ιουν. άνεχ. Πουλό Μπούκου 20 'Ιουν. διά Τζιμπούτι έφθ. Γουέλλιγκτον 20 'Ιουν. έφθ. Νεάπολιν 10 'Ιουν. άνεχ. Χάιφαν 16 'Ιουν. διά Σμύρνην άνεχ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουν. διά Σάν Μάρκος άνεχ. Μόζι 18 'Ιουν. διά Βανκούμπερ άργει Φουρέρα από 9 'Ιουλ. 1962 άνεχ. Μόζι 29 Μαΐου διά Ν. Καληδονίαν έφθ. Πόρτ Κέμπλα 16 'Ιουν. έφθ. Γενόβαν 13 'Ιουν. έφθ. Γενόβαν 13 'Ιουν. (διαταγάς) διπλήθε θέουταν 19 'Ιουν. διά Χαδάνναν άνεχ. Χάμπτον ρόδις 13 'Ιουν. διά 'Ιταλίαν άνεχ. Βαρκελώνην 21 'Ιουν. διά Γιθραλτάρ έφθ. Νεάπολιν 22 'Ιουν. έφθ. Βίλλα Κονστιτούον 19 'Ιουν. έφθ. Πουέρτο Καμπέλλο 28 Μαΐου άνεχ. Φίλαδελφειαν 20 'Ιουν. διά Πόρτ όφ Πρίνς έφθ. 25 άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Ιουν. διά Β. Άμερικήν έφθ. Ντουλόυν 19 'Ιουν. άνεχ. Α'δελαίδα 25 'Ιουν. διά Βάλλαρου διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Τόκιο άνεχ. Μπουένος "Αύρες 12 'Ιουν. διά Γένοβαν διπλήθε Κώνη(πολίν) από 7 'Ιουν. διά Νοδορωασικήν άνεχ. Σιδεύν 15 'Ιουν. διά Κίναν έφθ. Σαδάννα 14 'Ιουν. έφθ. Μόζι 22 'Ιουν. άργει "Ελευσίνα από 31 'Οκτ. διπλήθε θέουταν 7 'Ιουν. διά Χαδάνναν διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 13 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες έφθ. Χάμπτον ρόδις 25 'Ιουν. άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 17 'Ιουν. διά Μπαλμπόα έφθ. Γενόβαν 15 'Ιουν. διπλήθε Παναμά 17 'Ιουν. διά Ατλαντικόν άργει Α'μπελάκι από 19 Δεκ. άνεχ. Βανκούμπερ 3 'Ιουν. διά 'Οζάκαν άνεχ. Ικούκι 24 'Ιουν. διά Καλλάο άνεχ. Λός "Αντζελες 23 'Ιουν. διά Χουάσκο άνεχ. Τζιμπούτι 28 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν έφθ. Αλικάντε 16 'Ιουν. άνεχ. Χουάτον 22 'Ιουν. διά Καλκούτταν άνεχ. Πούλο Μπούκου 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν εις Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν άνεχ. Πούλο Μπούκου 14 'Ιουν. διά Μπιλμπάο εις Γαλλίαν, υπό ναυπήγησην έφθ. Τοιτάγκοκ 22 'Ιουν. άνεχ. Οζάκαν 23 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα άργει Κυνόσουραν από 24 'Οκτ. διπλήθε Κώνη(πολίν) 4 'Ιουν. διά Μεσόγειον έφθ. Κόπιε 1 'Ιουν. έφθ. Γενόβαν 9 'Ιουν. άνεχ. Μένα Αμπτούλλα 20 'Ιουν. (διαταγάς) άργει Χαλκίδα από 11 'Οκτ. έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουν. έφθ. Ελλεσσόμερ Πόρτ 23 'Ιουν. έφθ. Μπουένος "Αύρες 3 'Ιουν. έφθ. Πόρτλαντ (Op.) 21 'Ιουν. άνεχ. Φινάρτ 22 'Ιουν. (διαταγάς) άνεχ. Χουάτον 24 'Ιουν. διά Βέρα Κρούζ άργει Κυνόσουραν από 15 Αύγ. 1962 έφθ. Φριμάντ 23 'Ιουν. άνεχ. Α'ντεν 25 'Ιουν. διά 'Ολλανδίαν διπλήθε Γιρβαλτάρ 19 'Ιουν. διά Μπόναν άνεχ. Πούλο Μπούκου 11 'Ιουν. διά Κίναν έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 13 'Ιουν. άργει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962 έφθ. Λονδίνον 11 'Ιουν. έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν. έφθ. Μοριουγκάδο 11 'Ιουν. άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Ιουν. διά Μεσόγειον άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 15 'Ιουν. διά Τζιμπούτι εις Πειραιά από 25 Μαΐου (έπισκευαι) έφθ. Γενόβαν 23 'Ιουν. έφθ. Μπουένος "Αύρες 22 'Ιουν. άνεχ. Ρόπτερνταμ 19 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρντας άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν έφθ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν. άνεχ. Μαντυλουότο 19 'Ιουν. διά 'Αμβέρσαν έφθ. Πρίνς Ρουπερτ 18 'Ιουν.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέάνο»	59	27462	άνεχ. Μένα Σαούδ 20 'Ιουν. διά Ντελάγουαρ Σίτυ άνεχ. Ντρύπαν 24 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν άνεχ. Χάρον 24 'Ιουν. διά Μαδέρας έφθ. Πόστλαντ (Me) 18 'Ιουν. άνεχ. "Αμβέρσαν 7 'Ιουν. διά "Αγ. Δομίνικον άργει Χαλκίδα από 20 'Ιουλ. 1962 έφθ. Ρόπτερντα 13 'Ιουν. άργει Α'μπελάκι από 10 Σεπτ. 1960 έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 'Ιουν. άργει Αιμούργον από 25 'Οκτ. διπλήθε Τζιμπούτι 24 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 14 'Ιουν. διά 'Ινδίαν έφθ. Χούλλ 22 'Ιουν. άργει Α'μπελάκι από 8 Σεπτ. 1960 άνεχ. Τζιμπούτι 16 'Ιουν. διά Μπελαδάν άργει Α'μπελάκι από 15 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ) εις μεταφοράς Μεσογείου άνεχ. Τζιμπούτι 21 'Ιουν. διά Κίναν άνεχ. Ν. Υόρκην 19 'Ιουν. διά Ρουέν έφθ. Βουάν 18 'Ιουν. άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 18 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν άνεχ. Αγκώνα 14 'Ιουν. διά Ραθέννα έφθ. Χάρτλεπουλ 21 'Ιουν.
ΛΑΚΟΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικό»	60	14431	
ΛΑΚΟΝΙΑ (λάινερ)	έτ. «Κρήκη Λάινι»	30	20314	
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Ιντάστοριελ Μαρίν»	43	8466	
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	
ΛΑΜΥΣ	έτ. «Πρωτεύεις»	43	7229	
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιουμάντες»	63	10515	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	θεόδ. Τεονιάδος	43	7176	
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίδης» Α.Ε.	43	7176	
ΛΗΤΟ (δ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	53	12577	
ΛΙΑΚΟΣ	έτ. «Γκλύσκα»	44	1723	
ΛΙΑΗ	έτ. «Άργυρό»	11	1459	
ΛΙΑΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	λιλά Κ. Μιχάλου	43	7291	
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπι»	44	7286	
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Ρίζ. 'Αζόλι»	44	8536	
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόνκρο»	38	2588	
ΛΟΥΛΙΔΑΣ	έτ. «Μάρινερ Τρανσό.»	43	8395	
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Ελευθερίαδης»	28	2288	
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόδια»	57	7583	

ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μοροσεάνο»	58	27526	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουν. διά Βιλελμοχάφεν
ΜΑΪΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονόρδια»	58	27462	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	60	13742	άνεκ. Περο. Κόλπων 22 'Ιουν. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΜΑΝΕΤΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολμέντο»	45	7201	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	53	11276	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΜΑΓΚΑΝΑ	'Ιατρού	37	1322	διπλήθε Κων) πολιν 16 'Ιουν. διά Νοθορωσίσκην
ΜΑΝΕΣ	N. Ευσταθίου	48	1305	άνεκ. Σούντοβαλλ 17 'Ιουν. διά Πειραιά
ΜΑΝΤΑΖΟΥΡ (δ.)	K. Διωμαντής	55	8526	άνεκ. Σιγκαπούρην από 19 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μάντω»	45	3766	εις Γαλλίαν, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Πιουρόπα»	30	1041	έφθ. Άλεξανδρειαν 22 'Ιουν.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	43	14752	άνεκ. Ρόττερνταμ από 18 Μαΐου διά Κορώ Μπαι
ΜΑΡΘΑ Σ.	παναμαϊκή έταιρια	34	4162	διπλήθε φλώσιγκ 23 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7250	εις Πρόβιτνες από 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΗΝ	έτ. «Μάρεμπαρ»	62	9455	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 20 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Τρανοπορτέοιν»	56	8799	άνεκ. Αμβούργον 21 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσκ»	43	7238	διπλήθε Παναϊτι 16 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πιλατοάνι»	56	6156	έφθ. Ααλμπρούκ 20 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	41	5294	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	57	10311	έφθ. Ν. Όρλεάνην 20 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΝ	Π. Μπούρμπουλης	44	7133	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 16 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μίχαπλη»	40	886	άρνει Πέραμα από 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	43	7219	έφθ. Χαδάνι 17 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μίχαλη»	44	7176	έφθ. Σάντος 10 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7217	άνεκ. Τζιμπούτι 12 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	έφθ. Μόντρεαλ 26 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδιστα»	57	10314	διπλήθε Σαιντ Μικαέλ's 5 'Ιουν. διά Κούβαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	άδ. Βαλμε	39	4998	άνεκ. Μόζι 14 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτσης	29	14216	παρελθόφετ εις Νορβηγίαν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗΝ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουν.
ΜΑΡΓΙΩ	έτ. «Νεβάδαι»	42	7147	διπλήθε Θεούταν 21 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεκ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Κασσιούγκ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αράντενα»	46	9172	έφθ. Πέρα Κόλπον 21 'Ιουν.
ΜΑΡΙΡΙΤΑ	έλληνικά ουμφέροντα	56	8716	έφθ. Σάντος 31 Μαΐου
ΜΑΡΙΤΣΑ	Μιχ. Καραγεωργής	29	4537	άνεκ. Νανκασάκι 15 'Ιουν. διά Μπριόμπαιν
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	άνεκ. Πειραιά 24 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Λουτρά»	39	5047	έφθ. Λίβερπουλ 15 'Ιουν.
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μάρβλι»	59	20827	εις Νορβηγίαν, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	N. Γκούμας	44	2817	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΤΗΣΣΑ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	άνεκ. Σπαλάτον 22 'Ιουν.
ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.)	έτ. «Ουνιβέρσαλ»	55	9125	άνεκ. Αμερερταντ από 4 Μαΐου διά Κούβαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	'Ιω. Λάτσης	52	11197	έφθ. Πάρ 22 'Ιουν. (διά Δυσράχιον)
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεκ. Βενετίαν 19 'Ιουν. διά Σουέζ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεκ. Τζιμπούτι 20 'Ιουν. διά Δυσράχιον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μόνβια»	57	8906	άνεκ. Πειραιά 10 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν και Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Μίρολάγκα»	55	7471	άνεκ. Αλμανού 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Ρεάλμα»	43	7282	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	άνεκ. Μπακρέριν 24 'Ιουν. (διαταγάς)
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πέροπαν»	57	9168	άργει Πέραμα από 7 Οκτ. 1959
ΜΕΛΤΕΜΗ	Νικολόρες-Παπάζογλου	16	2081	διπλήθε Σουέζ 26 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βισταμάρες»	42	7262	διπλήθε Κων) πολιν 31 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Θράιτη»	60	14431	έφθ. Σαδόνα 15 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 19 'Ιουν. διά Γιουνγκοσλαουίν
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Λάτσης»	52	11197	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 22 'Ιουν.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεκ. Τζιμπούτι 20 'Ιουν. διά Σουέζ
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεκ. Νεκοτέσι 24 'Ιουν. διά Μπουένος Αὔρες
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πιθαγόρας»	57	9200	έφθ. Ντρόπιαν 26 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ	'Ιω. Λάτσης	39	1552	άνεκ. Είδονμάσου 25 'Ιουν. διά Λιθερπουλ
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	Χρ. Σαρλίς και Σία	33	1503	άνεκ. Είδεσίνα 28 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Λαζέρα»	56	8046	άνεκ. Αδελαΐδα από 24 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διπλήθε Σουέζ 27 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7375	άργει Ζεμπρούνκες από 20 Σεπτ.
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	Μιχ. Π. Άγγελος	41	7084	άνεκ. Πούλο Μπούκου 22 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έλληνικά έταιρια	45	974	άργει Κυνόσουραν από 30 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεκ. Τζιμπούτι 19 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελέφριερς»	43	7084	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 17 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	άνεκ. Τζιμπούτι 11 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Παν - Οσεαν»	36	5275	άνεκ. Μούπλα 21 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10191	εις δρόμον Αγ. Γεωργίου από 31 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. N. Αμερ.	34	2709	έφθ. Τακοράντι 20 'Ιουν.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	διπλήθε Κων) πολιν 20 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλίου	57	9345	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 'Ιουν. διά Χοινκάγκ
ΝΑΝΤΙΝ	'Ιω. Δράκος	44	2854	άνεκ. Τάμια 14 'Ιουν. διά Καρταγένα (Κολ.)
ΝΑΤΑ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	άνεκ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουν. διά Μάντζεστερ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμιλα»	44	7247	έφθ. Σπετζία 20 'Ιουν.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	διπλήθε Κων) πολιν 16 'Ιουν. διά Πειραιά (ρυμουλκούμενον)
ΝΕΒΔΑΙΑ II	έτ. «Δημητρά»	40	2209	έφθ. Μπόναν 24 'Ιουν.
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	έφθ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7068	έφθ. Λίθερπουλ 9 'Ιουν.
ΝΗΡΕΥΣ	Η. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Ιμιγκαμ 15 'Ιουν.
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Ρίο Ιανέριο 23 'Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	38	1420	έφθ. Χόρεαν 19 'Ιουν.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετα.)	έτ. «Μαριτ. Κερρίερ»	60	14204	άνεκ. Βικτωρίαν 20 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1361	εις Γενοβάν από 19 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταΐφας κλπ.	44	3911	έφθ. Σπετζία 18 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Τοιμέντων»	53	2174	εις Γαλλίαν, υπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασσομιά»	44	7255	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. «Φραγκιότα»	44	7479	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουν. διά Κούβαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.	Κ. Πατέρας & Σία	43	7230	άργει Αμπελάκι από 17 Μαΐου 1962
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Φοίνιζ»	37	12500	εις Πειραιά από 20 Αύγ. 1962 (επισκευαι)
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Θωμάς «Επιφανειάδης	43	7176	εις Όδσσον από 20 'Ιουλ. 1962
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	άδ. Σιτινά	43	7244	έφθ. Λιθερπουλ 26 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μιχαίλον» Α.Ε.	42	7203	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιουν. διά Σαμφούντα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεκ. Μούκοσαν 18 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλον»	58	6279	έφθ. Γκλέθετων 22 'Ιουν.
ΝΙΜΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	20	1283	άνεκ. Πάτρας 19 'Ιουν. διά Κουβέιτ
ΝΙΝΗ	έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	άργει Αϊδί 9 'Ιουν.
ΝΙΟΒΗ	Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	28651	έφθ. Κατάνην 17 'Ιουν.
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	42	7248	άνεκ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΝΟΡΟ ΒΑΤΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Αντ. Παπαδόκης	44	7290	άνεκ. Αντζελίας 17 'Ιουν. διά Καμαίοι
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	60	10235	διπλήθε Γιοβαλάταρ 17 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12723	έφθ. Χεύζαρ 25 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 20 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Παπαδόκης	60	9341	άνεκ. Χαδάνι 20 'Ιουν. διά Γιουκάρο
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίαμι»	59	12390	άνεκ. Ράς Τανούρα από 26 Μαΐου διά Τανγιούγκ Ούμπαν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	8630	άνεκ. Μπουένος Αύρες 15 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάρντο»	58	8639	άνεκ. Ταρραγκόνα 20 'Ιουν. διά Θέουταν
ΝΟΡΟ ΠΕ' ΙΤΖ	έτ. «Πιλανιά»	52	3964	άργει Αυτελάκι από 23 'Ιουν. 1962
ΝΟΡΟ ΠΟΟΥΛ	έτ. «Καλαφάτη»	63	6200	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 21 'Ιουν. διά Λέσιμπα (ομ. ΛΙΒΕΡΙΑΣ)
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεκ. Γενοβάν 18 'Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΝΟΡΟ ΧΑ' ΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 9 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	εις Σάντος από 10 Μαΐου
ΝΤΑΝΑΧΟΛ	έτ. «Δανάος»	39	3643	εις Στοκχόλμην 8 'Ιουν.
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεκ. Μουρόραν 5 'Ιουν. διά Παναμάν
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούνεστερ»	43	2865	έφθ. Βενετίαν 21 'Ιουν.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άρχοντόνηος»	62	14150	άνεκ. Ταρακάν 15 'Ιουν. διά Σινάμπο

ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ		έτ. «Πλανού. - Εουρόπιαν»	59	9030	άνεχ. 'Ειδουμάσιθ 26 'Ιουν. διά Μάντζεστερ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		Κατσουλάκος	45	3849	άνεχ. Γκηλόγκ 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΝΤΟΝΑΛΤ		«Πλαναμένα - Γιουρόπα» . . .	57	9953	έφθ. 'Αμερίσταν 25 'Ιουν.
ΝΤΟΡΙΚ		έτ. «Ντόρικ»	44	7128	άργει Χαλκίδα από 20 Φεβρ.
ΝΥΜΦΑΙΑ		έτ. «Πιούν. Ση Τράνοπορτ» . . .	43	7276	έφθ. Κέρνη Τάουν 27 'Ιουν.
ΝΥΜΦΗ		έτ. «Τρανοσοεάνικα»	54	8251	άνεχ. Τάιν 6 'Ιουν. διά Κορμά Μπαΐν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Φωναγίαν 12 'Ιουν.
ΟΘΩΝ		έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεχ. Μόσι 27 'Ιουν. διά Αυστραλίαν
ΟΙΝΟΗ		έτ. «Μαρβίκτωρ»	41	2036	άνεχ. 'Αρχάγγελον 24 'Ιουν. διά 'Αμστερνταμ
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Τσιμπά 18 'Ιουν. διά Κορίντο
ΟΚΤΩ		παναμαϊκή έταιρια	40	14609	άνεχ. Γιοσκοχάσιαν 22 'Ιουν. διά Τοκουγιάμα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΛΓΑ		Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	25	996	διήλθε Κοντοπούλιαν από 16 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΟΛΓΑ		'Εμπορ. - Εφοπλιστική	44	7284	άνεχ. Θρί Ρίθερ 19 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΛΑΝΔΑΙΑ		έτ. «Σπηγούαίν»	49	4663	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΟΣ		έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. Ν. 'Υρκην 21 'Ιουν. διά Πειραιά
ΟΜΟΝΟΙΑ ΙΙ		έτ. «Ρόντα»	43	8593	έφθ. 'Αγκώνα 20 'Ιαν.
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)		έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άνεχ. Ν. 'Υρκην 17 'Ιουν. διά Πόρτ Λιμόν
ΟΝΤΡΥ		έτ. «Καρίμπιαν 'Ατλαντική» . . .	60	5960	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 22 'Ιουν. (διά Πουέρτο Ρίκο)
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΙΝΕΡ		Κ. Γράτσος	45	7258	εις θέσιν 11.3 Β. — 54.4 Α. 'Ιουν. 19 διά Τσάλιναν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΚΕ		έτ. «Μήντ Ήστ»	45	7787	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 23 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		έτ. «Κόσμος»	43	7211	άνεχ. Μόντρεαλ 17 'Ιουν. διά 'Ινδιάν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Ορ. Μήντ Ηστ»	44	9894	άνεχ. Σικάγο 21 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΟΡΜΟΣ		έτ. «Μπιέλαντ»	45	7681	άργει Χαλκίδα από 24 'Οκτ.
ΟΡΣΑ		έτ. «Εστέλλαν»	43	7229	άργει Κυνόφουραν από 14 'Ιουλ. 1962
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Οφρεύς»	56	9942	άνεχ. Μπ. 'Αιρες 22 'Ιουν. διά Γίνοβαν
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		έτ. Ούλτραμάρ»	61	5972	άνεχ. Ν. 'Ορλέανη 25 'Ιουν. διά Αλ Σείμπα
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Χάννοβερ»	44	7251	άργει Κυνόφουραν από 10 'Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		έτ. «Σπρίνγκβιλλ»	43	7210	εις Όσκαναν από 23 Μαΐου (σημ. ΑΙΒΕΡΙΑΣ)
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ		έτ. «Ούλτρα»	56	10120	άνεχ. Βανκούμπερ 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Μπλού Μπαΐν»	43	7194	άργει Κυνόφουραν από 26 'Ιουλ. 1962
ΟΣΣΑ (δ.)		έτ. «Οσεανίκ»	61	10966	άνεχ. Καράπατα 14 'Ιουν. διά 'Ησ. Λόντον
ΟΥΛΥΣΣΕΣ		έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Τσιμπά 24 'Ιουν. διά Λόδς "Αντζελες
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Ούλισεσ»	42	8570	διήλθε Σουέζ 14 'Ιουν. διά Μαντράς
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Ούρανία Σ.»	49	1987	έφθ. Διέππην 24 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΟΣ		πανομαϊκή έταιρια	29	2728	διήλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. διά Ραβένναν
		έτ. «Ούρανός»	42	7150	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουν.
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεχ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά N. 'Ορλέανην
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουν.
ΠΑΜΙΤ		Έχ. Χαλκούσην	45	3929	άνεχ. Χαδάναν 23 'Ιουν. διά Ματάνζας
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ		έτ. «Ελλενική Σίππιγκ»	43	8474	άνεχ. Μόντρεαλ 19 'Ιουν. διά 'Ισπανίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ		Τσουρινάκης	39	2456	διήλθε Κωνπολίν 24 'Ιουν. διά M. Θάλασσαν -
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	έφθ. Πειραιώ 9 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.		πανομαϊκή έταιρια	24	1352	διήλθε Κωνπολίν 26 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ		Γ. Θουντουλάκης	22	2759	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 19 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Α. Καραβίας	43	7176	διήλθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Ειρηνικόν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	άνεχ. Τάμπα 14 'Ιουν. διά Σάντος.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Άκμε»	57	10720	άνεχ. Μοντριλ 11 'Ιουν. διά 'Αλ)νθρείαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ		Άφοι Βεντούρη	36	1211	εις μεταφοράς Μεσογείου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιδέντε»	55	10135	άνεχ. Λορκίτιο 22 'Ιουν. διά Χούστον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.		δράκος X. Πατέρας	43	7176	άργει Χαλκίδα από 11 Αύγ. 1962 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Αμέρισταν 14 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελιαζον»	57	10747	διήλθε Παναμά 15 'Ιουν. διά Κόλπων Μεξικού
ΠΑΝΑΙΤΩΔΙΚΟΝ		έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	εις 'Ισπανίαν, υπό ναυπήγησιν
ΠΑΝΑΧΑΓΙΚΟΝ		έτ. «Ζέφυρος»	63	30200	εις 'Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΔΩΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολέρις»	38	2368	άνεχ. Λονδίνον 17 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)		έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.		έτ. «Τρανοπορτέσιον»	44	7254	άνεχ. Μακόρις 22 'Ιουν. διά Μπαρασάνον
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Φραγκίστα»	43	7149	άνεχ. Καζαμπλάγκον από 11 Μαΐου διά Κούδαν
ΠΑΡΑΛΟΣ		έτ. «Πειραικήν» Ν.Ε.	43	1589	άνεχ. Ντόμπρων 19 'Ιουν. διά Μαυρίκιον
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)		έτ. «Πανκόρομπο»	59	23607	διήλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειον .
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Ντακάρ 24 'Ιουν. διά Αμερίτρατον
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Άλορα»	61	15156	διήλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΙΤΟΡ (δ.)		έτ. «Στενακάς»	57	12775	έφθ. Ρίο Ισέρβιον 20 'Ιουν.
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Κωνπολίν 9 'Ιουν.
ΠΑΤΡΙΣ (λαίνερ)		όδ. Χανδρή	50	18400	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουν.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		έτ. «Ηλιός»	56	9972	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν.
ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Οβέρος Θά τερ»	61	11767	διήλθε Παναμά 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Αρόύμπαν 17 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΠΕΡΙΚΑΗΣ		έτ. «Βεργωτή»	43	7176	άνεχ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 24 'Ιουν. διά Αυστραλίαν
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δ.)		έτ. «Γιανκόρμπο»	59	23601	έφθ. Τοκογύα 24 'Ιουν.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Παλιζάντα»	56	24502	άργει Α'πελασκή από 9 Αύγ. 1962
ΠΕΡΙΟΔΟΣ		έτ. «Μονρόδια»	44	7050	διήλθε Παναμά 3 'Ιουν. διά Ειρηνικόν
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ		έτ. «Μονρόδια»	60	8962	διήλθε Σουέζ 22 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ		έτ. «Μονρόδια»	58	8692	διήλθε Παναμά 20 'Ιουν. διά Ειρηνικόν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ		έτ. «Μονρόδια»	58	8962	έφθ. Καλκούτταν 18 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΣΗ		έτ. «Μονρόδια»	62	10025	άνεχ. Ναγκόγια 16 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Μονρόδια»	60	8693	έφθ. Ντάρμπρταν 18 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ		έτ. «Μονρόδια»	63	32000	εις 'Ισπανίαν, υπό ναυπήγησιν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	διήλθε Αίλ όφ. Γουαϊτ 19 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπονς»	56	15852	διήλθε Παναμά 25 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΣΙΑΝ ΘΕΡΝΤΟΟΥΖΙ		έτ. Ιάκ. Σπανός	45	7698	διήλθε Αρόύμπαν 18 'Ιουν. διά Οδησσόν
ΠΕΤΡΟΣ		έτ. Π. Γουλανδρή	44	6422	άνεχ. Δουσκόκερην 21 'Ιουν. διά Δουσκόκερην
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Κάνοπονς»	57	11089	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν. διά Χιέρρο
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. Κουλανδρή	43	7282	άνεχ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 19 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Λισσαδώνα 20 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝΗ		έτ. «Πινελόπη»	45	6712	έφθ. Μπαρμπαντος 23 'Ιουν. (διά N. 'Υρκην)
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝΗ		έτ. Γορκουμάδη	41	3307	διήλθε Παναμά 5 'Ιουν. διά Καραϊβικήν
ΠΗΤΕΡ Λ.		έτ. «Ποντελής» κλπ.	54	13379	έφθ. Πόρτ Γκράντ 21 'Ιουν. διά Πειραιά
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Γορκουμάδη»	54	6154	άνεχ. Μανίσα 14 'Ιουν.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Γορκουμάδη»	55	9603	έφθ. Βικτωρίαν 21 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΠΛΕΙΟΝ (δ.)		έτ. «Παναμάς»	54	8825	άνεχ. Βανκούμπερ 18 'Ιουν. διά Κέπη Τάουν
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Σκίρρων»	43	7258	άνεχ. Κόρπους Κρίστη 27 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΠΛΕΙΤ ΚΑΙΠΠΕΡ		έτ. «Προσοπέριτυ»	61	9956	άνεχ. Σαντιάγκο 26 'Ιουν. διά Κοντιτούσον
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Παρλίντος»	43	7122	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουν.
ΠΟΛΑ ΙΙ		έτ. «Π. Β. Παντελής, Ατδ.» . . .	54	6320	άνεχ. Ροσόριο 25 'Ιουν. διά Κοντούσον
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Π. Β. Παντελής, Ατδ.» . . .	44	7203	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουν.
ΠΟΛΙ		έτ. «Παλιαρός»	31	967	άνεχ. Βικτωρίαν 22 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Παναμάς»	58	9603	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 21 'Ιουν.
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Σκίρρων»	43	8925	έφθ. Τακοράντι 20 'Ιουν. διά Χαδάνον
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Κάνοπονς»	43	7258	άνεχ. Μανζανίλλο από 26 Μαΐου
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Γροοσόριτυ»	43	7122	έφθ. Πειραιά από 26 Μαΐου
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		έτ. «Γκόμπολας»	45	7159	άνεχ. Σαντιάγκο 26 'Ιουν. διά Αλ)νθρείαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 22 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ανδρέαδης»	43	17000	έφθ. Χάρμπον ρόδς 25 'Ιουν.
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ		έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	διήλθε Παναμά 22 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΕ (δ.)		έτ. «Μορέλος»	43	7284	άνεχ. Σύρο 14 'Ιουν. διά Ην. Πολιτείας
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Πορτοράφτη»	43		

ΠΡΩΤΟΝ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	60	18889	άνεκ. Μπουζι 22 'Ιουν. διά Río 'Ιανέιρο
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	έφθ. Γένοβαν όπό 27 Μαΐου
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Σίοι	21	1515	διήλθε Κων) πολιν 28 Μαΐου διά M. Θάλασσαν
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Άρμονία»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	άργει Χαλκίδας όπό 11 Σεπτ.
ΠΩΛ (δ.)	'Ιω. Λάτος	52	10224	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουν.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	'Ιω. Λαμία	38	5910	διήλθε Κων) πολιν 23 'Ιουν. διά M. Θάλασσαν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άνεκ. Κόρπυ από 21 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΡΕΑ	έτ. «Τριτών»	44	7153	έφθ. Ρίγαν από 26 Μαΐου
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	έφθ. Σαβόνα 6 'Ιουν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κύανος»	44	7229	εις Χίρο από 29 Μαρτ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελεδόνις»	44	7131	άργει Ρέτσα πόλι 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΤΑ	Σίοι Σιγάλα	25	1412	έφθ. Αμπελάκι όπό 4 'Ιουλ. 1962
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ	έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	έφθ. Οΐσκαν 7 'Ιουν.
ΡΟΓΩ	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεκ. Πειραιάς 23 'Ιουν. διά Πάτρας,
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	άνεκ. Ειδάτι 19 'Ιουν. διά Νότ. Αφρικήν
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρουήν»	37	2348	άνεκ. Κριστοπόλ 20 'Ιουν. διά Λονδίνου
ΡΟΥΛΑ	Μιχ. Καραγεώργης	33	6850	άνεκ. Σορέλ 16 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόδηπε»	57	10316	άνεκ. Σαλδαδόρ 22 'Ιουν. διά Φιλαδελφειαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεκ. Αμδούγον 20 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπου
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	έφθ. Μασσαλίας 21 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	δδ. 'Αγγελάκη και Σία	47	2257	άνεκ. Καλλάρο 21 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	διήλθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Κόμπης
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. 'Ιγγλεόν	43	7268	άνεκ. Καζαμπάλαχα 17 'Ιουν. διά Πόρτ. Σοιδή
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	άνεκ. Ιστακόρ 7 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	εις Ισπανίαν, υπό ναυπήγησιν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	παναμαϊκή έταιρια	63	14500	άνεκ. Λισσαδώνα 21 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδης
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεκ. Τεργέστην 20 'Ιουν. διά Ντουμπρόβνικ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	«Μαριτάμι Τράνοπορτ»	36	1151	διήλθε Πόρτ. Σαΐδ 14 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	εις Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν (σημ. ΛΙΒΕΡΙΑΣ)
ΣΔΟΥΘ ΠΟΟΥΛ	έτ. Καλαφάτη	63	6200	διήλθες Αγ. Βικέντιον 8 'Ιουν. διά Πορανάγκενα
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	έφθ. Αμβούργον 15 'Ιουν.
ΣΑΣ	Σταφυλοπάτης & Σία	40	5271	έφθ. Πειραιάς 28 'Ιουν.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίτεζης	28	1660	άνεκ. Σαντιάγκο 14 'Ιουν. διά Λονδίνου
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Δίδω»	43	7239	διήλθε Κων) πολιν 11 'Ιουν. διά Νοδωρωσίσκην
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	«Κάνοντους»	55	16241	διήλθε Πάναμά 13 'Ιουν. διά Ήν. Πολιτείας
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13753	έφθ. Βηρυτόν 24 'Ιουν.
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Ράφερ & Τζένεραλ»	63	3500	έφθ. Αστόριας 10 'Ιουν.
ΣΕΕΡΑΙ	έτ. «Βιοταμόρες»	43	8501	διήλθες Αγ. Βικέντιον 29 Μαΐου διά Βενετίον
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιριδίδης	43	7275	εις Σάντος όπό 15 Μαΐου
ΣΙΣΟΥΛΑ	φρ. Θεοδωρίδης	40	4499	έφθ. Κόπτικα 19 'Ιουν.
ΣΙΘΟΝΟΣ	Ν. Βερνίκος — Εύγενιδης	62	3097	άνεκ. Οδησσόν όπό 3 Αύγ. 1962
ΣΙΘΟΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13752	άνεκ. Φρούριον (Μπαχ.) 19 'Ιουν. δι' "Αμστερνταμ
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλλάδρο»	44	6725	έφθ. Μερυζκάρο 21 'Ιουν.
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	έφθ. Οΐσκαν 14 'Ιουν.
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Ταΐγκερ»	62	28390	έφθ. Πιανότων 27 'Ιουν.
ΣΟΥΑΙΟΤΗΣ II	έτ. «Αλάδαστρος»	44	7176	άργει Σύρους όπό 3 Αύγ. 1962
ΣΟΥΝΙΟΤΗΣ	έτ. «Σούνιον»	56	10692	άνεκ. Πόρτ. Αλμπέριν 26 'Ιουν. διά Πρόδινης
ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεκ. Οδησσόν όπό 9 Απρ.
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ	έτ. «Μάριντρολ»	50	1517	άνεκ. Κόπτικα 19 'Ιουν. διά Δουβλίνου
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέσταμη»	29	7030	διήλθε Μπριζποτελ 6 'Ιουν. διά Γδυνιαν
ΣΟΦΙΑ III	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	έφθ. Ροζάριο 16 'Ιουν.
ΣΟΦΙΑ K.	Σ. Νταϊδάς	30	739	έφθ. Πειραιάς 28 'Ιουν.
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Εξέλλοιορ»	57	10739	άνεκ. Χώστων 13 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	έφθ. Πειραιάς 20 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	'Ιω. Λάτος	26	5648	άνεκ. Σιμίζιον 16 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	έφθ. Σάντος 16 'Ιουν.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φάραλον»	56	8789	άνεκ. Γρεκες Χάρηπουρ 14 'Ιουν. διά Τόκιο
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	άργει Σύρους όπό 10 Απρ. 1962
ΣΤΑΥΡΟΣ E. (δ.)	έτ. «Ελευθεριάδης»	49	8630	έφθ. Κωνστάντζαν 26 'Ιουν.
ΣΤΕΛΙΟΣ M.	έτ. Μάτσας	45	4014	έφθ. Πειραιάς 21 'Ιουν.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανοπάσιφικα»	43	7255	έφθ. Ροζάριο 20 'Ιουν.
ΣΤΡΟΒΙΑΙ	έτ. «Στροβίλη»	43	7167	άνεκ. Μπ. "Αύρες 18 'Ιουν. διά Ραβένναν
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Δελφοί»	44	1876	εις Μεσόγειον, υπό παραβολήν
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεκ. Αγ. Αγρεύν 18 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπου
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράτις»	52	2073	άνεκ. Τρ. πολιν (Λιθαναυ) 13 'Ιουν. δι' "Αμβούργον
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	8634	άνεκ. Τρόπερντας 19 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδης
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	άνεκ. Μπ. "Αύρες 12 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΤΑΝΑΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2847	άνεκ. Ν. Ύρκην 22 'Ιουν. διά Τσάντλερ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	έφθ. Λονδίνον 22 'Ιουν.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνεντολ»	56	20332	άνεκ. Río Ιανέιρο 20 'Ιουν. δι' "Αρεύμπαν
ΤΑΥΡΟΣ	έλληνικά ουμφέροντα	39	1429	έφθ. Πειραιάς 27 'Ιουν.
ΤΕΣΑΣ	άδ. Τσουρινάκη	39	2352	έφθ. Μαντιουλότου 21 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τόσταμ»	44	7184	άνεκ. Πόιντ Α πίο 15 'Ιουν. δι' "Ηνωμ. Πολιτείας.
ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ	'Ιράνιαν Λόδδη	45	7640	άνεκ. Αγιαποντ 22 'Ιουν. διά Κέρραμασηρ
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκιγκη»	42	7513	έφθ. Κωνιτάντζην 8 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρῆ	43	10448	άργει Εκευσίνα όπό 18 Απρ. 1962
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	έφθ. Καζαμπλάγκαν 12 'Ιουν.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντέρονα»	39	5270	διήλθε Βίρραλτόρ 16 'Ιουν. διά Κούβας
TINA	έτ. «Ολιαστιμ»	42	7362	διήλθε Βίρραλτόρ 25 'Ιουν. διά N. Ύρκην
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανοπατόφικ»	56	2863	άργει Αμπελάκι όπό 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΔ (δ.)	έτ. «Τρανοπετρόλη»	30	9243	εις δρόμον Αγ. Γεωργίου όπό 6 Μαρτ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	διήλθε Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	διήλθε Σουεζ 19 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπουν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	άδ. Γράσοι	44	7207	έφθ. Κεύρε 7 'Ιουν.
ΤΡΙΤΩΝ	Γ. και Χ. Καλαφάτης	62	6202	διήλθε Παναζί 22 'Ιουν. διά N. Ορλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Βεριάτις A.N.E.	38	5239	άνεκ. Σαντιάγκο 18 'Ιουν. διά Νικάρο
ΥΑΡΑΙΟΣ III	έτ. «Μαραθών»	43	8587	έφθ. Βρέμην 16 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Ανατολή»	41	7195	έφθ. Σκαραμαγκάν 24 'Ιουν.
ΥΠΑΙΛΑΝΤΗ	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	διήλθε Παναζί 9 'Ιουν. δι' "Ιαπωνίαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	Δή. Κόμετ	43	15005	άνεκ. Μοντζίδια 19 'Ιουν. δι' "Αγγλίαν
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	έτ. «Λάνοερ»	45	15574	άνεκ. Γκρεπτζιμάρσιφ 25 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΦΑΙΑΣ	Σ. Ευθυμιάδης	51	8864	άνεκ. Χάμπητον ρόδης 21 'Ιουν. διά Κεύλανην
ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Πιπλάτικο»	43	15441	διήλθε Ντόρμπιταν 11 'Ιουν.
ΦΑΙΑΚΟΝ	έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	άνεκ. Σαντιάγκο 18 'Ιουν. διά Μαντζανίλλο
ΦΑΙΑΚΟΝΕΡΑ	γιών Π. Γουλανδρῆ	60	13997	έφθ. Ριγιέκον 15 'Ιουν.
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέξ»	44	15579	άργει Κυνόσουραν όπό 11 Αύγ. 1962
ΦΑΙΡΑ Μ.	έτ. «Λέση»	41	7244	άνεκ. Σάντος 26 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΦΛΟΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντόδα»	44	7282	διήλθε Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουν. διά Σαρέλ
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουν. διά Σαρέλ
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλόρα»	60	13993	έφθ. Σελεύν 28 'Ιουν. διά Σαρέλ
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	Δι. Σελεύν	44	15020	άργει Αμπελάκι όπό 7 Μαΐου
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «Ελ-Μές»	38	1230	διήλθε Βασιλάδης 27 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΦΡΥΓΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλίδης	47	1106	άνεκ. Σάφοι 18 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδης
ΦΩΣ	έτ. «Λαίμπιμπριάν»	43	7152	διήλθε Παναζί 9 'Ιουν. διά Ναυκόγια
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντέλιτην»	57	10493	διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. δι' "Αλβανίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	έφθ. Πειραιάς 12 'Ιουν.
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχάρης, Βασιλίδης κλπ.	13	1282	άργει Σύρους όπό 18 Μαρτ. 1962
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» A.E.	45	7240	έφθ. Βασπόδα 6 'Ιουν.
ΧΑΙΔΑΛΛΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ακμέ»	60	9319	άργει Γκουνόσουραν όπό 30 Σεπτ.
ΧΑΙΡΡΙΕΡ	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	έφθ. Γιακούχαμον 21 'Ιουν.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10735	έφθ. Πειραιάς 28 'Ιουν.
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Αλτζέο»	44	1876	έφθ. Σάντος 14 'Ιουν.
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	έφθ. Μασσαλίαν 24 'Ιουν. διά N. Υόρκην
ΧΙΟΣ	Κ. Μιχαήλ και Σία	44	1752	άνεκ. Μπριερχάρφεν 22 'Ιουν. διά N. Υόρκην
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Παιονίρεζα Σίπηγκη»	53	8458	άνεκ. Μπριερχάρφεν 22 'Ιουν. διά N. Υόρκην

ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Μάγιο»	54	16193	διηλώθε. Παναρά 10 'Ιουν διά Ιαπωνίαν
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός 'Ερμάνος»	42	2865	έφθ. Αγκώνα 18 'Ιουν.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		όδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Λουλέα 11 'Ιουν.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		Π. Ποντικός - Ζ. Λαιμός	49	7526	άνεχ. Ριγάκεαν 20 'Ιουν. διά Ην. Πολιτείας
ΨΑΡΑ		έλληνική έταιρια	25	958	διηλθε. Κων/πολιν 13 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άνεχ. Λαμπτουάν 27 'Ιουν. διά Τανγιαύγκ Μανί
ΩΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλ»	42	7175	όργει Κυνόσουραν από 26 Μαΐου 1962

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτις»	42	7259	άνεχ. Σιγκαπούρη ράδος 10 'Ιουν. διά Σουέζ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα 'Αγγελικα»	21	1173	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		έτ. «Γκρίνιθλα»	44	7261	έφθ. Τάιν 8 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθάλια»	45	7132	έφθ. Τόκιο 12 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδιλα»	43	7238	έφθ. Άλ/δρειαν 14 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	διηλθε. Αγ. Βικέντιον 17 'Ιουν. διά Ειδονημάσουθ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισέλο»	24	1988	άνεχ. Ρότερνταν 11 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	διηλθε. Κων/πολιν 25 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΓΚΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκύα»	41	20140	άνεχ. Περο. Κόλπον 15 'Ιουν. διά Τάρεσιν
ΑΔΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγύκα»	41	7082	άνεχ. Μορμυγάκια 22 'Ιουν. διά Τομπάτα (ΕΠΟΛΗΗ)
ΑΕΛΛΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεχ. Λόρ. Αντζελες 20 'Ιουν. διά Όζάκων
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Αμερέσα 25 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Ραβίνα 20 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπιγουαίνη»	49	3484	άνεχ. Βιρτούτων 18 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	6997	άνεχ. Αλ/δρειαν 14 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμες»	41	4729	διηλθε. Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διά Δανιαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.)		έτ. «Ατλαντικ»	54	18784	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουν.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	9991	άνεχ. Βανκούμπερ 24 'Ιουν. διά Νανάιμπο
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	42	7227	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 2 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	όργει Κυνόσουραν από 8 'Οκτ.
ΑΓΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπήριαν»	58	10018	έφθ. Κολούπια πίρρει 17 'Ιουν.
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπήριαν»	58	10020	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 13 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΝΟΣ (παν.)		έτ. «Λαϊμπήριαν»	44	2547	έφθ. Γιοκοχάμπαν 21 'Ιουν.
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστερέλλαι»	43	7256	άργει Τζάκονεβίλι από 1 Νοεμ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7058	άνεχ. Σαντιάγκος 25 'Ιουν. διά Νικάρο
ΑΚΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρη»	47	7285	διηλθε. Σουίζ 22 'Ιουν. διά Αντενέ
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοέ»	45	7285	άνεχ. Χαδάνα από 26 Μαΐου διά Καρντένας
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίναι»	44	7254	διηλθε. Παναρά από 2 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΛΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θάνασης»	54	29440	άνεχ. Γιοκοχάμπαν 9 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΛΕΣ (παν.)		έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άνεχ. Φρήτορ (Μπαχ.) 30 Μαΐου διά Κούβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριταλέδη»	25	2323	άνεχ. Λαττάκια 7 'Ιουν. διά Ραδένναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K.	(N.A.T.)	έτ. «Σαϊμπηρίαν»	56	20926	διηλθε. Σουέζ 11 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	άνεχ. Σέτουμπαλ 25 'Ιουν. διά Γάνην
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	όργει Πέραμα από 30 Αύγ.
ΑΛΚΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάριρο»	44	7215	άνεχ. Κάλιαρι 20 'Ιουν. διά Βιλμιγκτων (Ν. Καληδ.)
ΑΛΚΥΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066	άργει Χάρροντς από 31 Αύγ. 1962
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν από 24 Σεπτ.
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άργει Γένοβαν από 26 Μαΐου 1961
ΑΛΜΠΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρη»	43	7167	άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Ιουν. διά Ινδονησίαν
ΑΛΜΠΑΝΤΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	41	7169	έφθ. Τρίνινταν 24 'Ιουν.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν 'Αντωνίων»	43	7171	άνεχ. Ντάκαρ 11 'Ιουν. διά Κτέμες
ΑΛΧΕΙ·Π (Λιβάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7183	έφθ. Βενετίαν 26 'Ιουν.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	διηλθε. Σιράνια 8 'Ιουν. διά Καρπίτο
ΑΜΦΙΑΛΟΣ (δ.)		έτ. «Ανδριακόν» A.E.	49	15797	άνεχ. Κάλιαρι 20 'Ιουν. διά Πύλον
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Λιβάνου)		παναμακή έταιρια	42	7177	άνεχ. Τάμπαν 3 'Ιουν. διά Ρεοίφ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Άφρικαν»	56	13262	έφθ. Ν. Ύφρη 24 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ B. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν»	55	21075	άνεχ. Χάρροντς από 31 Αύγ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έλληνικά συμφέροντα	42	3182	άργει Κυνόσουραν από 20 Αύγ. 1962
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	57	11973	άνεχ. Ρότερνταμ 22 'Ιουν. διά Πύλον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Τάμπαν 3 'Ιουν. διά Ρεοίφ
ΑΝΘΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αδωνις»	42	7044	έφθ. Ν. Ύφρη 23 'Ιουν.
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελιντοράντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούν
ΑΝΝΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	10526	έφθ. Μόρπιλ από 19 Μαΐου
ΑΝΝΑ K. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Άφρικαν»	54	6112	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 18 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ ΔΟΥ·ΖΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτεμισίον»	44	10505	έφθ. Χάμποντας 25 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	άνεχ. Μόρι από 18 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΑΝΤΙΩΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσθού»	44	7259	διηλθε. Αγ. Βικέντιον 12 'Ιουν. διά λά Πλάτα
ΑΝΤΙΟΠΗ		έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	άνεχ. Κολόμπο 8 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΑΝΤΟΝΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διηλθε. Σουέζ 19 'Ιουν. διά Ερυθραν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	15845	έφθ. Κων/πολιν 11 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμάς»	48	6259	άνεχ. Χαδάνα 26 'Ιουν. διά Νουέδιτας
ΑΝΤΩΝΗΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έτ. «Γκρίνιθλα»	43	7244	όργει Καλεμάτα από 15 'Ιουλ. 1962
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταφία»	44	1589	διηλθε. Χαμπόνας 25 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	24	4436	έφθ. Βεμπάνη από 3 Δεκ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιβάνου)		έτ. «Απατούρια»	43	7154	εις Πειραιά από 16 Μαΐου
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	διηλθε. Θεωτανά 8 'Ιουν. διά Αμπιτζάν
ΑΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Α. Κατωγεώργης	42	1280	έφθ. Χαραμπλάγκαν 25 'Ιουν.
ΑΠΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούρης»	56	10180	έφθ. Ριγάκεν 22 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίτας»	35	4965	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπαν»	42	7176	άνεχ. Δουμκέρκην 21 'Ιουν.
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρες»	30	4557	διηλθε. Φλώστιγκ 16 'Ιουν. διά Τερνέουζεν
ΑΡΙΕΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	58	23626	διηλθε. Σουέζ από 26 Μαΐου διά Βαρπόσα
ΑΡΙΚΑ (λ.)		έτ. «Οτόλε»	19	2395	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΡΙΣΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Χαραμπάτα από 15 'Ιουλ. 1962
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)		έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεχ. Χαραμπάτης 8 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομέντης»	43	7247	έφθ. Πόρτο Τόρρες 10 'Ιουν. (διά Βενετίαν)
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούφαρούτα»	44	6995	έφθ. Ριγάκεν 22 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έφθ. Σύρον 14 'Ιουν. (πισικευαί)
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)		έτ. «Αριόν»	28	1707	έφθ. Γκαλδεστάν 13 'Ιουν.
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμπίς»	44	7159	έφθ. Κων/πολιν 18 'Ιουν. (διά Νοδορωσίσκην)
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιν»	58	18743	έφθ. Καζαππλάγκαν 19 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)		έτ. «Ευθυμίου & Σία»	43	7303	έφθ. Μελδούρην 20 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιοι»	43	7155	διηλθε. Παναρά 13 'Ιουν. διά Πότι
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)		έτ. «Σιοράγια»	22	1754	διηλθε. Πόρτ Σαΐδ 19 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)		έτ. «Σάντο»	43	7137	έφθ. Μομπάσα 13 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ		έτ. «Άρτεμισίον»	44	7283	διηλθε. Εσκούμπανς 2 'Ιουν. διά Αιταγάς
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτεμισίον»	44	7176	διηλθε. Παναρά 13 'Ιουν. διά Μουρόπαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7129	άργει Ελευσίνα από 1 Νοεμ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)		έτ. «Κύρινθος»	53	13415	άνεχ. Ρέλεαν 24 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάμην Ση Τράνοντ»	44	14243	έφθ. Τόκιο 23 'Ιουν.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικη»	34	1465	άνεχ. Κιουρασσό 12 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ		έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7283	άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Ιουν. διά Βαμπόσα
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσθομιο»	44	7176	άργει Σαραντάρα 17 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	43	7129	άνεχ. Βιλεμπούχαφεν 12 'Ιουν.
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπερίορ»	43	12915	έφθ. Ν. Ορλεάνη 24 'Ιουν.
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου)		έτ. «Φοίνιξ»	50	5234	άργει Πέραμα από

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	όνεχ. Αρούμπαν 19 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	όνεχ. Ν. 'Υόρκην 19 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	όνεχ. Αρούμπαν 18 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11524	όνεχ. Ν. 'Υόρκην 12 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	όνεχ. Τρινιντάντ 19 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	όνεχ. Μόμπιλ 20 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	όνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 17 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 8 'Ιουν.
ΑΤΟΛΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Σπιντγουελλά»	44	7125	διπλήθες Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	διπλήθες Σιγκαπούρην ρόδης 22 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	όνεχ. Ρόττερνταμ από 17 Μαΐου (διαταγάς)
ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουμπρέμ»	43	6872	προσπραγμένον εἰς Θεούν 38.9 Β. - 128.36 Α. Μαρτ. 28
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	44	7192	όνεχ. Βρέστην 18 'Ιουν. διά Πολυνίαν
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιλία»	42	6453	όνεχ. Καζαπλάκαν 18 'Ιουν. διά Γάνδην
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	έφθ. Μαντράς 25 'Ιουν.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρῆς	58	26566	έφθ. Μένα Σαουδ 24 'Ιουν.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	όνεχ. Λός 'Αντζελες 16 'Ιουν. διά Σαιν Κίττ'ς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βιστώ»	57	11623	διπλήθες Σουέζ 23 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	έφθ. Μπαντάρ Μασούν 26 'Ιουν.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	έφθ. Πιατράς 25 'Ιουν.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα»	42	7286	έφθ. Μένα Σαουδ 24 'Ιουν.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	όνεχ. Οζάκαν 6 'Ιουν. διά Τάμπαν
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλγα»	55	9462	διπλήθες Θεούταν 14 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	όργης Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1962
ΓΕΩΡΓΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νίμαρ»	44	7176	διπλήθες Ούζάν 20 'Ιουν. διά Μπάρι
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ»	45	7253	διπλήθες Παναμᾶ από 26 Μαΐου διά Κόμπης
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	έφθ. Σάντος 23 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5407	έργεις Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	εἰς Σκαραμαγκάν (έπισκευαι)
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεοτ»	35	5028	όνεχ. Μαντράς 3 'Ιουν. διά Σεπτέντιον
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδερπερο»	43	7166	εἰς ορμόν 'Αν. Γεωργίου (έπισκευαι)
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιόδου)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν»	41	5270	όνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 8 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.)		έτ. «Γιολάντα»	40	5550	διπλήθες Μπρόνομποττελ 17 'Ιουν. διά Ροστόκη
ΓΙΟΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	όνεχ. Φρίπορτ (Μποχ.) 7 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	έφθ. Αμύδερον 16 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	διπλήθες Σουέζ 21 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΚΟΛΑΝΤΗ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	όνεχ. Τζιμπούτι 1% 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΓΚΟΥΑΝΤ ΧΩΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	44	10702	έφθ. Ροζάριο 20 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουλανδρῆς»	57	8884	όνεχ. Υόρκην 1% 'Ιουν. διά Τάμπαν
ΓΛΥΦΑΔΑ		έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	διπλήθες Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΝΗΑ	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχου	57	26032	όνεχ. Αύγουστον 22 'Ιουν. διά Μάρσα έλλ Μπρέγκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙΟΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντη»	54	28323	εἰς θεούν 45.14 Β. - 8.10 Α. 'Ιουν. 17 διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντη»	57	13750	όνεχ. Λός 'Αντζελες 2 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΤΙΝΤΑΝΣ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιεθνήτης»	55	20432	όνεχ. Χέρ άλ 'Αμαγία 18 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	διπλήθες Σουέζ 21 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιονα»	54	20580	όνεχ. Αμύδερον 24 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ'Σ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διπλήθες Σουέζ 21 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Όιλ»	57	13750	έφθ. Αμύδερον 19 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Ομαλή»	61	11971	διπλήθες Θεούτανται 'Αιλαντ 21 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τοστός Μπαίη»	57	25489	έφθ. Μπακρέν 20 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	(N.A.T.)	έτ. Νίάρχου	57	25490	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 'Ιουν. διά Ντουμάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κιγκ Ούιλλ Μπαίη»	57	26031	όνεχ. Αμύδερον 18 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	διπλήθες Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	43	14025	όνεχ. Λός 'Αντζελες 12 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζιον»	44	12853	όνεχ. Αμύδερον 16 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	43	14309	όνεχ. Ναγκόνια 12 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λίτζιον»	43	7244	διπλήθες Παναμᾶ από 8 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάκ»	42	7257	όνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν. δι' 'Οζάκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	43	7230	διπλήθες Σουέζ 25 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	47	18226	όνεχ. Καλλάδ 20 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	43	14500	όνεχ. Ναγκόνια 20 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	58	20546	διπλήθες Παναμᾶ 22 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	57	27902	όνεχ. Μελδούμοντην από 27 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νίάρχου	57	20533	όνεχ. Χάμπτον ρόδης 20 'Ιουν. διά Σαθόνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Πίγ»	49	13956	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 13 'Ιουν. διά Ντουμάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Σῆ»	53	12877	όνεχ. Χάμπτον ρόδης 18 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ησον»	58	11201	έφθ. Σκαραμαγκάν 27 'Ιουν. δι' 'Αντσαριάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	43	12793	όνεχ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουν. διά Σεπτέντιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20165	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Ιουν. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΖΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	όνεχ. Χάμπτον ρόδης 5 'Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ (γερμ. πλήρωμα)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλήθες Σουέζ 21 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	57	10499	έφθ. Σκαραμαγκάν 22 'Ιουν. διά Ντουμάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	58	10499	διπλήθες Σουέζ 20 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΤΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	έφθ. Λίθερπουλ 15 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	58	10499	όνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 21 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	όνεχ. Βανκούβερ 25 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	59	9171	όνεχ. Φάσο 19 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	όνεχ. Φάσο 23 'Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλήθες Παναμᾶ 25 'Ιουν. διά Κούβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ελληνικά ουμφέροντα	43	14000	έφθ. Μασαλιάν 21 'Ιουν. διπλήθες Γιβραλτάρ από 28 Μαΐου διά Κούβαν
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Ατλας»	41	6911	έφθ. Φίλαδέλφειαν 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	έφθ. Ωρίλιθος 20 'Ιουν. διά Κούβαν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόθια»	56	10180	έφθ. Φίλαδέλφειαν 22 'Ιουν. διά Κούβαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμα»	44	7154	όνεχ. Αγ. Φραγκίοκον 19 'Ιουν. δι' 'Οζάκαν
ΔΕΣΠΟ		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	όνεχ. Νόρτλαντ 15 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)		έτ. Γ. Σιγάλας	29	2935	έφθ. Θάδευ 16 'Ιουν.
ΔΗΛΟΣ ΠΑΙΓΝΙΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	44	7259	έφθ. Σάντος 3 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	έφθ. Σάντος 18 'Ιουν. δι' 'Απω Ανατολήν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	έφθ. Σαβάνα 25 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου)		έτ. Ελληνικά ουμφέροντα	43	7187	όνεχ. Σαντάντερ 12 'Ιουν. διά Γκουαντανάμο
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ		έτ. «Μπάκια Σαλίνα»	43	7260	έφθ. Γιοκοχάμαν 13 'Ιουν.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνάτεντ Κρος»	52	12523	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουν. διά Πόρτ Αρθουρ
ΔΙΩΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφον»	44	7264	έφθ. Τοιτσάγκογ 31 Μαΐου
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Σάντος 17 'Ιουν.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. «Γρυπορούσσα»	42	2757	όνεχ. Σκελεφέτεα 19 'Ιουν. διά Ρασύμα
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6331	όνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.			

ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	43	7272	έφθ. Μονφαλκόνε 12 'Ιουν.
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Αύγ. 1962
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άνεχ. «Ελείνικι 29 'Ιουν. διά Δάντοι
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	έφθ. φόδει 19 'Ιουν.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	άνεχ. Γάνδην 30 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΕΥΤΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	έφθ. Νεάπολιν 6 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.)		έτ. «Προμπθεύς»	54	11208	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΕΥΤΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	άνεχ. Plo 'Ιανέριο 15 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέποντον Τάνκερς	56	30150	έφθ. φόδει 19 'Ιουν.
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύρισια»	59	9003	άνεχ. Γάνδην 30 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Μπραζίλιο»	58	14606	έφθ. Νεάπολιν 6 'Ιουν.
ΕΕΘΕΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέϋμαρ»	49	17613	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΖΑΝΗΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	εἰς N. Όρλεάνην ἀπό 16 Δεκ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Κολόμπο 22 'Ιουν.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	έφθ. Καλαί 14 'Ιουν.
ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίνονσαι»	37	1917	εἰς λός «Αντζελές ἀπό 22 Μαρτ.
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγιες»	30	1569	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν. διά Κομώ Μπαιν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Παλμέα»	45	14418	διῆλθε 'Αγ. Βεντίνιον 23 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Τσιταγκόκ ρόδις 13 'Ιουν.
ΗΕΤΠΟΡΤ (παν.)		έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	έφθ. Πόντη Μπρουλέ 20 'Ιουν.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάκης»	37	1166	διῆλθε Παναμᾶ 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήμπορτ»	44	7260	άνεχ. Γένοβαν 18 'Ιουν. διά Σαδόνα
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάρη»	44	7194	διῆλθε Πόρτ. Σαιδ 13 'Ιουν. διά Γκάλθεστων
ΘΕΟΔΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Ραγγούν 26 'Ιουν.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα»	38	6529	διῆλθε Ούζάν 16 'Ιουν. δι' Ισπανιαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. δι' Άλεξανδρειαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7188	άνεχ. Βρέμην ἀπό 20 Μαΐου διά Σάν Ζουαν
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	έφθ. Αλικάντε 20 'Ιουν.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	έφθ. Μότριλ 19 'Ιουν.
ΘΩΜΑΣ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	άνεχ. Πότρλαντ (Με) 3 'Ιουν. δι' Αμμουδιν Μπαιν
ΙΑΝΘΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμισιον»	42	9853	έφθ. Χόνκ Κόργκ 17 'Ιουν.
ΙΑΛΕΑ (Λιβάνου)		έλληνικα συμφέροντα	53	12102	διῆλθε Κωνιόπολιν 6 'Ιουν. διά Βάρναν
ΙΜΜΥ (Λιβάνου)		έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	έφθ. «Άλγεριον 10 'Ιουν.
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασσονιόνιον»	20	2253	άνεχ. Γλασκώνην 30 Μαΐου διά Κομώ Μπαιν
ΙΩΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούπούκιο»	44	12646	άνεχ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. διά Τόκιο
ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλαρκο»	56	10414	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 16 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΓΕΚΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7176	άνεχ. Επιλόγκ 24 'Ιουν. διά Βομβάνην
ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	έφθ. Θουζίκι 18 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Μαιφαίαρ»	56	10422	έφθ. Ντάρικαν 8 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαντφόρντ»	63	13517	έφθ. Ντώρπαν 8 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	έφθ. Γένοβαν 19 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7198	έφθ. Σιδηνεύ 31 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	εἰς Ναγκασάκι ἀπό 18 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούνέδα»	17	1295	άργει Κυνόσουραν ἀπό 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Λάμδα»	43	7297	άνεχ. Λάς Πάλμας ἀπό 15 Μαΐου διά Χαδάναν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Σαντορίνη»	42	7020	άνεχ. Πειραιά 15 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΒΑΛΙΕΡ		έτ. «Εντίνα»	43	7237	έφθ. Βοστώνην 12 'Ιουν.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Μόμπιλ 15 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	εἰς Πειραιά ἀπό 11 Φεβρ.
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβάνου)		έτ. «Οθέρον Τιμέρερ»	30	2377	έφθ. Λιδόρνο 18 'Ιουν.
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ		έτ. «κόμπη»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 13 'Ιουν. δι' Ασσάμηπ
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	έφθ. Βενετίαν 8 'Ιουν.
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρέιντερς»	44	7255	έφθ. Ταλκαχουάνο 14 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδίσα»	35	5103	άνεχ. Καζαμπλάκον 22 'Ιουν. διά Βέλγιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σικόνεν»	29	2666	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Χουέλθα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ		έτ. «Τράνσοπορτ»	40	7121	έφθ. Αλικάντε 17 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	21	1498	διῆλθε Κωνιόπολιν 13 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάτια»	43	1790	διῆλθε Κωνιόπολιν 6 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	18000	άνεχ. N. Όρλεάνην 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια»	56	10015	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Γκάλθεστων
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. Ι. Νομικός	07	1075	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ. «Αγιοί Ανάργυροι»	41	2866	άνεχ. Σουραμάπαγια 18 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Υπαντάπτη»	43	2874	άνεχ. Μπούμποιρην 7 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάντη»	24	2060	έφθ. Σαλαδέρρη 2 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβάνου)		έτ. «Καπετανίσσα»	44	7281	διῆλθε Παναρά 22 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρ»	43	7993	έφθ. Χόρ άλ Αμάγια 14 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάνου)		έτ. «Βαλδέντε»	46	8147	άνεχ. Ναρβίκι ἀπό 18 Μαΐου διά Δάντοι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	έφθ. Μόζι 23 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝΙΑΝΤΕΛΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σομέλγκα»	38	5199	άνεχ. Βίγαγκαπαντάνη 16 'Ιουν. διά Γαλάται
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ (λ.)		έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΡΝΕ ΙΣΩΝ (Λιβάνου)		έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)		έτ. «Σάν Φελίτσιο»	43	7033	άνεχ. Χόρ άλ Αμάγια 14 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Ναρβίκι 23 'Ιουν. διά Δάντοι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)		έτ. «Φράνκο»	29	9357	έφθ. Σέοσιν 6.57 B. - 73.13 A. 'Ιουν. 4 προσήραξε
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτυ»	43	7144	διῆλθε Παναμᾶ 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΤΣΕΡ		έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΚΕΙΠΠΑ ΠΑΛΜΑΣ		έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άνεχ. Σεμεπρόγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκον»	56	21131	άνεχ. Βελεμπούχανεν 21 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	άνεχ. Ντρούκες 19 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)		έτ. 'Αλ. Τσαβλίρης	27	5411	άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Ιουν. διά Ρουέν
ΚΛΕΑΝΗΣΗ (λ.)		έτ. «Πικούντη Γουίντη»	59	10400	άνεχ. Βικτωρίαν 20 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΚΛΕΙΩ (παν.)		έτ. «Ρεντούλας»	42	7176	διῆλθε Πόρτ. Σαιδ 17 'Ιουν. διά Ριγέκαν
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Τράμπη»	43	7248	οιπλήσ ιπαναμόπαν ἀπό 20 Μαΐου διά Τόκιο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Ορόνια»	44	7159	έφθ. Γκάρωταν 15 'Ιουν.
ΚΟΜΕΤ (λ.)		έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Νεάπολιν 27 'Ιουν.
ΚΟΝΔΩΡ (λ.)		έτ. «Αγκουίλλα»	43	2949	άνεχ. Βενετίαν 10 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.)		έτ. «Τρανσατλαντικ Κέρριερ»	44	7299	έφθ. Ρεουνίον 4 'Ιουν.
ΚΟΡΗ		έτ. «Εξιλίαρ»	41	5173	έφθ. Γένοβαν 24 'Ιουν.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επάντρο»	45	10567	άνεχ. Βακελέων 14 'Ιουν. διά Κίτιματ
ΚΟΡΣΑΙΓΡ (λ.)		έτ. «Φιγκουέρας»	56	14963	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΟΡΣΟΥΑΙΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτέρν Σή Τράνσοπορτ»	62	11246	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΚΟΡΥΞ (π.)		έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Χιροχάτα 18 'Ιουν. διά Πενάγκ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)		έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7261	άνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 14 'Ιουν. διά Νιούπορτ
ΚΥΜΟ (λ.)		έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7135	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. δι' Ατλαντικόν
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μάρα»	57	24304	άνεχ. Μπρόνομποτελ 24 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΚΥΠΡΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Κρίς»	38	6032	άνεχ. Μπέλιζε 18 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιβάνου)		έτ. «Κοστίκος»	39	2993	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Μαρβενίντα»	43	24305	άνεχ. Περο. Κόλπον 11 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘ		έτ. «Αντρία»	43	6992	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)		έτ. «Τροδίτις»	43	7230	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιβάνου)					

ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Τάμεσιν
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δήμητραι»	37	4838	έφθ. Ταϊταγκόγκ ρόδς 9 'Ιουν.
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστουλη»	18	920	άργει Πέμπαρα από 17 Φεβρ. 1962
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαζκζούμε»	43	7145	άνεχ. Χαδάνα από 16 Μαΐου δι' Αντίλλας
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννάς»	45	3549	άνεχ. Κολόμπο 22 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Πύλον 31 Μαΐου διά Βάρναν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον εις Σπέτζιαν από 14 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δάς Πέρλας»	32	1595	έφθ. Καζαμπλάγκαν 16 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνιο Μαουρίτσιο»	25	1473	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Λα Ρομάνα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερ Κρός»	44	7289	άνεχ. Τσάρετων 20 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας και Πλατής	30	4620	έφθ. Ριο 'Ιανέιρο 31 Μαΐου
ΜΑΡΓΚΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φωσιόν»	62	8951	εις δρυμούς Άγ. Γεωργίου (έπισκευα)
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης»	29	2569	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΡΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	έφθ. Ιργουελλ 21 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ		ελληνικά συμφέροντα	56	5490	άνεχ. Τόκιο από 18 Μαΐου διά Νανάιμο
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μικέλες»	44	7254	διπλήθε Κων/πολιν 20 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ		Π. Κυπριανού	43	7124	διπλήθε Σουέζ 18 'Ιουν. διά Βομβάν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8965	διπλήθε Μορμουγκάο 16 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άργυκού»	38	5548	έφθ. Γκάλιθεστων 24 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7202	έφθ. Μομπάσο 25 'Ιουν.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρώ	51	11022	άνεχ. Τολέδο 4 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριθικ»	52	11169	άνεχ. Γένοβαν 20 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Ριο 'Ιανέιρο 22 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.		έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άργει Χάρρουιτς από 8 Νοεμ.
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λ.θ.)		έτ. «Μάρικ»	40	5110	άργει Καλαμάτα από 28 'Ιουν. 1962
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)		ελληνικά συμφέροντα	44	7212	έφθ. Πόρτ Σουδάν 15 'Ιουν.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φραγκίστα»	43	7253	έφθ. Αλμανυ (N.Y.) 16 'Ιουν.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπάγκα»	44	7279	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουν. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Βιαλέσαλ»	21	1897	άνεχ. Ιντάρον 8 'Ιαν. διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Μαριπουένο»	63	15700	άνεχ. Κολόμπο 19 'Ιουν. διά Μορμουγκάο
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπάγκα»	44	7150	άργει Ελευσίνα από 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	44	10445	διπλήθε Πειραιά 24 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άργει Καλαμάτα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)		έτ. «Μάρικ»	40	5147	άργει Χαλκίδα από 21 'Σεπτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεδίτοιο»	46	2270	άνεχ. Λονδίνον 19 'Ιουν. δι' Ακάμπα
ΜΑΡΙΑΝΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	έφθ. Μπουνέος Αύρες 14 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΛΤΑ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπτρ»	44	7251	διπλήθε Εσκουμπαΐνης 16 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδμικ»	56	23871	έφθ. Μένα Αμπτουλλά 21 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλατόπα»	54	18763	έφθ. Μένα Αμπτουλλά 11 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		«Λέβαντ Σίπηγκ»	48	2346	έφθ. Αλεξανδρειαν 18 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)		έτ. «Ντέμι»	20	1512	διπλήθε Κων/πολιν 13 'Ιουν. διά Ρεβί
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πάσιφικ»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 7 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονιύιθερσαλ»	57	8855	έφθ. Νεάπολιν 26 'Ιουν.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαϊκα»	45	7264	άργει Κυνδούρων από 26 Αύγ. 1962
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ		έτ. «Γουέστ Ιντιες»	46	4140	έφθ. Ν. Όρλεανην από 20 Μαΐου
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεχ. Βουλίδην 4 'Ιουν. διά Κόλπον
ΜΕΡΙΔΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Χαράδρειον 16 'Ιουν. διά Κούβαν
ΜΕΡΙΞΙΝΙΔΑI (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρθορέπα»	41	6782	άνεχ. Σιδώνων 20 'Ιουν. διά Σαβόνα
ΜΙΛΗΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 26 'Ιουν. διά Λάδεσεντ
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 26 'Ιουν. διά Κριστούμπολης
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Βοστώνη 21 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Σιδώνων 23 'Ιουν. διά Καράτσι
ΜΙΧΑΛΙΟΣ Ξ.		έτ. «Μαίρη»	44	7176	άνεχ. Σιδώνων 23 'Ιουν. διά Κριστούμπολης
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	άνεχ. Μπαντάρ Αδριανίδηον 16 'Ιουν. διά Μπελαθάν
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)		έτ. «Φραγκίσκος»	29	6984	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 26 'Ιουν. διά Καρθαγένην
ΜΠΑΖΑΙΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιένικο»	45	7176	άνεχ. Τείταγκογκ 27 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ (Λιθ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαπέτρος»	44	7070	προσήρπαξε πλησίων Πόρτα ντε Πέντρας 26 Μαΐου
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	57	10661	έφθ. Κολόμπια πίρεω 20 'Ιουν.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούΐζ»	44	7159	άργει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1962
ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	40	5134	διπλήθε Σάουθεντ 23 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (λ.)		έτ. «Γκαραγουάιν»	42	7303	άργει Καλαμάτα από 6 Αύγ. 1962
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. δι' Ισπανίαν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λ.δ.)		έτ. «Μαρίτιμ Σιουνιντάντ»	53	3094	άνεχ. Ν. Ύδρκων 15 'Ιουν. διά Χαμπέρικο
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		έτ. «Σπέτσαι»	28	4778	έφθ. Σπαλάτον 6 'Ιουν. (προς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Γενόβαν 22 'Ιουν.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι»	45	3486	άνεχ. ΟΣέλοσουντ 13 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7092	άνεχ. Πούλο Σαμπού 13 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΝΑΠΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάταρ»	57	23690	έφθ. Χενούλουδο 3 'Ιουν.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)		έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	άνεχ. Μόντρεαλ 19 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκραντ»	58	24068	άνεχ. Σιδώνα 23 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτιο»	42	7227	διπλήθε Μπρόνουμποττελ 20 'Ιουν. διά Γενόβαν
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Χαρόποδης Τράπουτη 25 'Ιουν. διά Κένταντζαν
ΝΕΜΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράπουτη»	42	9730	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διπλήθε Κωνόπολης 25 'Ιουν. διά Ούρουγουάν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Σιδώνα 25 'Ιουν. διά Λάδεσεντ
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	έφθ. Ν. Υόρκην 25 'Ιουν.
ΝΙΚ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. Αύγουστον 21 'Ιουν. διά Σφάξ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβδία»	43	7121	διπλήθε Βικέντιον 25 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	46	2991	διπλήθε Κωνόπολη 20 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Μπουνέος "Αύρες 21 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Λάγγος 19 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ Ζ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικονίνενταλ»	44	7294	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΝΙΚΥ		έτ. «Ευγενία Σ. Σαρίδη»	22	2201	έφθ. Νέαπολιν 31 Μαΐου
ΝΙΚΤΗΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άργει Κυνδούρωρα από 2 'Ιουλ. 1962
ΝΙΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 'Ιουν. διά Σουέζ
ΝΙΟΒΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ' Αζία»	28	1463	άργει Χογκ Κούρ από 6 Νοεμ.
ΝΟΕΔΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	44	7063	άργει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	διπλήθε Μαρπόνμποττελ 19 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάδα»	42	7070	άνεχ. Βενετίαν 19 'Ιουν. διά Ραβένναν
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσσαν Θράύτερο»	44	14800	άνεχ. Βρεστόν από 24 Μαΐου διά Καναδά
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά»	52	12191	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά»	56	18210	άνεχ. Μπαχρέιν 7 'Ιουν. διά Ρέις άλ Χαρζί
ΝΟΣΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά Αρμ.»	52	12029	άνεχ. Περσ. Κόλπον 19 'Ιουν. (δισταγής)
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουν. δι' Αμέριστον
ΝΤΑ ΥΝΑΜΙΚ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Θράύτερο»	44	7061	διπλήθε Πάναρα 16 'Ιουν. δι' ιστιανάν
ΝΤΕΛΦΟΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουίντγουροντη»	58	17743	άνεχ. Βατιμόρων 14 'Ιουν. διά Πούρτα Ορντάκ
ΝΤΕΛΦΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήπ Εντερπράζ»	58	13545	άνεχ. Εμπεράντα 22 'Ιουν. διά Γενόβαν
ΝΤΕΛΦΟΙΚ ΣΚΑΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήπ Εντερπράζ»	61	13198	άνεχ. Εμπε

ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	όνεχ. Πειραιά 26 'Ιουν. διά N. 'Υδρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαλμαζι»	54	13665	διήλθε Σουεζ 22 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΖ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13652	όνεχ. Τρίνινταντ 25 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολυμαζι»	54	20453	έφθ. Βαλτιμόρη 25 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	14047	όνεχ. Σιγκαπούρη ρόδη 18 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αρ. 'Ωνασοπ	58	27602	διήλθε Σουεζ 20 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17791	είς Ρόττερνταμ ἀπό 27 'Απριλίου 1962
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	53	14221	όνεχ. Όυμπρι Σαΐδ 15 'Ιουν. διά Κουνιάνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δίμπερτυς»	53	14009	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουν. διά 'Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	διήλθε Μένα Αμπτούντλα ἀπό 21 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤ' (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13678	όνεχ. Φάρ 15 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	53	13660	όνεχ. Ν. 'Υδρην 26 'Ιουν. διά Βαλτιμόρη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13934	όνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 14 'Ιουν. διά Βαλτιμόρη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13709	όνεχ. Ν. 'Υδρην 24 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13713	έφθ. Ν. 'Υδρην 26 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	όνεχ. Λός 'Αντζελες 10 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓΝΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευ»	60	23290	όνεχ. Περσ. Κόλπον 19 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαζηζορ»	59	23280	όνεχ. Κέρη Τάουν 21 'Ιουν. διά Τζάκοσινιλλα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13665	διήλθε Σουεζ 20 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσσος Ατλάντικ»	55	18790	όνεχ. Περσ. Κόλπον 14 'Ιουν. διά Λαδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	διήλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουν. διά Κάλουντμποργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	20595	όνεχ. Όυμπρι Σαΐδ διά Κουνιάνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13665	όνεχ. Κέρη Τάουν 21 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 18 'Ιουν. διά Λαδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρας»	54	14047	όνεχ. Λός 'Αντζελες 22 'Ιουν. διά Κοδένας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	διήλθε Ουάζαν 22 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσονπορτ.»	59	37958	ανεχ. Ράς Τανούρα 6 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	60	37744	διήλθε Πόρτ Σαΐδ από 17 Μαΐου διά Οζάκαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΛΚΟΝ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	58	27602	όνεχ. Ρίο 'Ιαντζέρο 17 'Ιουν. διά Χονσόλουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17791	όνεχ. Σύρος 15 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13580	διήλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανσασάντο»	54	20611	έφθ. Ν. 'Υδρην 23 'Ιουν.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουνιούμι Κέρριερς»	43	8195	ανεχ. Ράς Τανούρα 6 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΟΜΝΟΙΟΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνοίωνα»	44	7297	έφθ. Τσιταγκόκη ρόδη 13 'Ιουν.
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάναρια»	34	8378	ανεχ. Σάν Νικόλας 6 'Ιουν. διά Μπ. "Άυρες
ΟΡΟΜΑΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολλα»	58	12667	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 9 'Ιουν.
ΟΡΟΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερερ Στάρ»	44	7254	έφθ. Ροζέριο 19 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	ανεχ. Ν. 'Υδρην 17 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερη»	43	8615	διήλθε Ποναράτ από 17 Μαΐου διά Οζάκαν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Θράύτερ»	44	7176	όνεχ. Οζάκαν 19 'Ιουν. διά Χονσόλουν
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερι»	36	3891	όνεχ. Ρίο 'Ιαντζέρο 18 'Ιουν. διά Ισπανίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερη»	45	7211	όνεχ. Σύρος 15 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	42	7192	διήλθε Ποναράτ 6 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	όνεχ. Αγ. Φραγκίσκων 28 Μαΐου διά Οζάκαν
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός»	43	7170	560 μ. Β.Δ. Μηνγούσιαν 17 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Α.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	7176	άνεχ. Καλύμπια ρίθερ από 2 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Σή»	43	7167	έφθ. Οζάκαν 10 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΟ)
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	ανεχ. Καζαμπάλγκαν 20 'Ιουν. διά Γενοβαν
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπητάντη»	43	7261	άργει Χαλκίδια από 18 Μαΐου 1962
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	
Π. ΠΡΕΚΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Πάρντο»	43	2742	
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλτεμ»	45	7133	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Έπος»	30	2861	
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστθιου»	44	14250	
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλιμα»	36	1974	
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενώνη»	43	7258	
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	
ΠΑΣΙΟΙΚ ΔΗΝΤΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Γιούνιον»	44	14238	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΦΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	35	3506	
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	
ΠΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερον Μαρίν»	43	7082	
ΠΕΛΩΠΙΑΣ' (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδες»	43	5221	
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτ»	43	7139	
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιν»	58	13581	
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	
ΠΕΤΑΛΟΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7134	
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	
ΠΛΑΝΕΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενέ»	43	7204	
ΠΛΟΒΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7067	
ΠΟΛΥΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στροζίλι»	62	11500	
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ. ντι Κομπάρε»	57	8549	
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2561	
ΠΟΠΗ Κ. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκι»	42	2808	
ΠΟΡΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κήτα Μπλάνκα»	43	7273	
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	42	7106	
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρα»	43	7194	
ΡΑΖΑΝΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παράντα»	44	7192	
ΡΑΝΝΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκούε»	57	23693	
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	17	1293	
ΡΙΟ ΛΙΤΟ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρα»	43	6933	
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	45	7198	
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	
ΡΟΚΟΣ Β. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζείμις»	42	7243	
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐδοσα»	36	5129	
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλ»	45	2780	
ΣΑΙΝΑΝΝΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστο»	43	7257	
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασολίν»	43	2736	
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7239	
ΣΑΝ ΓΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7224	
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	44	7242	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7197	
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΑΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλαρ»	45	3161	
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7200	
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	43	7260	
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	47	3775	
ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	
ΣΑΝΟΥΚΟ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	55	12340	
ΣΑΝΣΕΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμέρτο»	44	7238	
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	
ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπα»	44	7250	
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (Α.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	2802	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	
ΣΑΝΝΗ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	
ΣΑΝΝΗ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόλφο Σ.»	45	12723	
ΣΑΝΝΗ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	
					έφθ. Πειραιάς 22 'Ιουν.
					άνεχ. Ν. 'Υδρην 15 'Ιουν. διά Τόκιο
					έφθ. Σάντος 21 'Ιουν.
					άνεχ. Τρίνινταντ 10 'Ιουν. διά Σάντος
					άργει. Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1958
					άνεχ. Ν. 'Υδρην 21 'Ιουν. διά Τόκιο
					άνεχ. Σάρφι 4 'Ιουν. διά Καρουπάνιο
					διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Γενοβαν
					έφθ. Κανάρια 11 'Ιουν.
					άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου διά Σαγκάνη
					διήλθε Έσκουμπάνης 13 'Ιουν. (διαταγάς)
					άνεχ. Πενόγια 24 'Ιουν. διά Χόγκι Κόγκ
					άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν. διά Αγ. Φραγκίσκον
					έφθ. Οζάκαν από 26 Μαΐου
					άνεχ. Μπαρόμπι 18 'Ιουν.
					άνεχ. Τόμπαν 27 'Ιουν. διά Τσάλναν

ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Τρά τερ»	44	10743	εις Ρόναλντον 10 'Ιουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
ΣΑΠΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έρθ. Μάλταν 20 'Ιουν.
ΣΑΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λιθ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σάύρ»	31	4704	έρθ. Γενόβην 23 'Ιουν.
ΣΕΙΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισίφικα Μαρίνα»	45	10567	διήλθε "Αγ. Βικέντιον 14 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7257	80 μ. Δ. Βαλένθια 20 'Ιουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
ΣΙΔΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	διήλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. δι' "Ατλαντικόν
ΣΙΔΕΡΗΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	παναμακήν έταιρια	46	1059	έρθ. Ριγιέκαν 21 'Ιουν.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	45	15100	εις Αμέριγγον από 6 Δεκ. (έποκευα)
ΣΟΚΟΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόσα»	50	5507	όνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν. διά Βρέμην
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	έρθ. Βερβάν 14 'Ιουν.
ΣΟΜΙΑ		έτ. «Ο.ομία»	53	805	όνεχ. Πειραιά 22 'Ιουν. διά Βόλον
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	ιδε: «ΠΡΕΝΑ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΠΕΤΕΓΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτεσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΕΓΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥ (λ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτεσαι»	30	4698	εις Βενετίαν από 14 Φεβρ.
ΣΠΗΝΤΟΥΑΙΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικο»	57	20683	όνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 'Ιουν. δι' "Αρούμπαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	έρθ. Σκαραμαγκάν 18 'Ιουν.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	διήλθε Παναμά 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Έλευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΙΤ ΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινούλαρο»	55	8799	έρθ. Γενόβηαν 14 'Ιουν.
ΣΤΕΒΟ		έτ. «Ανταμη»	44	7066	έρθ. Άλδερσαν 20 'Ιουν.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκούσορ»	56	10360	έρθ. Αμέρισαν 19 'Ιουν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έρθ. Ν. Όρλεάνην 13 'Ιουν.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	όνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Γδυνιαν
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	7203	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Ιουν. δι' Αμπαντάν
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	έρθ. Κωνσταντζαν 14 'Ιουν.
ΤΕΤΗ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θήριαν»	49	2496	όνεχ. Ρουέν 7 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Λάς Πάλμας 12 'Ιουν. (διαταγός)
ΤΖΕΤΗΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπικέριερς»	43	7231	άργει Τζουνίσι άπό 27 'Ιουλ. 1962
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άνεχ. Λός "Αντζέλες 9 'Ιουν. διά Βακαματσου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άνεχ. Λός "Αντζέλες άπό 26 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΤΖΕΝΝΥ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	44	7176	άργει Ορλέανην άπό 11 'Οκτ.
ΤΖΩΝ Γ. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπθα»	43	7251	άνεχ. Σιγκαπούρην ρρδς 25 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπό»	54	18717	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 'Ιουν. διά Κούιανα
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Νέπμ»	30	2117	έρθ. Μονφάκην άπό 24 Μαΐου (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δίμπερτυς»	53	27853	έτ. Ιννοσία άπό 24 Μαΐου
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7256	έρθ. Μπρεμερχάφεν 13 'Ιουν.
ΤΟΥΑΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4542	άνεχ. "Αντεν 18 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (κοστ.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	έρθ. Αμβούργον 22 'Ιουν.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπ Τάνκερς»	43	7238	άνεχ. Υόρκην 19 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΤΡΑΝΕΣΓΚΟΥΛΦ (λ.δ.)		έτ. «Τρανασόλη»	57	24027	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 'Ιουν. διά Τενερίφε
ΤΡΑΝΕΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8597	διήλθε Έσκουμπρην 16 'Ιουν. (διαταγός)
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	44	7091	άργει Χαλκίδα άπό 21 'Οκτ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινόσανά»	27	2457	άργει Αμπλακές άπό 22 Νοεμ.
ΤΡΙΚΚΕΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστεριμπού»	44	7247	διήλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΤΡΙΤΣΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα Νόστρουμ»	44	7165	εις θάσιν 34.35 Β. — 20.38 Α. 'Ιουν. 20 διά Χόγκ Κόγκ
ΤΡΟΓΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7230	διήλθε Σουεζ 20 'Ιουν. διά Βαρπόσα
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Ν. Υόρκη 18 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιεγκουΐν»	47	15543	διήλθε Παναμά 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΝΝΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλός»	44	7247	άνεχ. Σαντιγκό άπό 20 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΦΑΝΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρούσιν»	57	21910	άνεχ. Ράς Τανιώρα 25 'Ιουν. (διαταγός)
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	άργει Κυνόσουραν άπό 10 Δεκ.
ΦΑΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλανα. Μαρίν 'Εντερπράζ»	42	7231	άνεχ. Λός "Αντζέλες άπό 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίον Κομμέροια»	29	3958	διήλθε Μπρόνμποτελ 17 'Ιουν. διά Βιόμαρ
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχου»	63	53000	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν.
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	διήλθε Παναμά 13 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΦΙΛΟΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Γουαίπες»	36	2642	άνεχ. Σκούτικαρ 21 'Ιουν. διά Πάτρας
ΦΙΟΝΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιφώνις»	45	10547	έρθ. Καλούντηποργκ 24 'Ιουν.
ΦΟΥΛΑΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άργει Κυνόσουραν άπό 28 Αύγ. 1962
ΦΩΑΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Φιοτάνιντιν»	63	10500	εις Ριγιέκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΡΗ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Λιθάνυ)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τοσθίλρες»	44	7067	άνεχ. "Αντεν 21 'Ιουν. διά Κίναν
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτηράς»	45	7224	άνεχ. Ποκοχάμα 10 'Ιουν. διά Μπαλμπότα
ΧΑΠΠΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίπη»	36	1965	άνεχ. Περοϊα 19 'Ιουν. διά Κύπρον
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	έρθ. Μοντεδίδεο 6 'Ιουν.
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλι»	57	23664	άνεχ. Μπάρι 17 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χελμός»	41	5236	άνεχ. Τζιμπούτι 2 'Ιουν. διά Βαρμπόσα
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	έρθ. Σαφφι 19 'Ιουν.
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άργει Κυνόσουραν άπό 8 Αύγ. 1962
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμουρινάδη»	42	2873	διήλθε Τζιμπούτι 24 'Ιουν. διά Γδυνιαν
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Γκράντοντ»	43	7258	άνεχ. Βακοματσού 25 'Ιουν. διά Βακαγιάμα
ΧΡΥΤΑΝΟΗ (Λιθάνου)		έτ. «Γέντρον»	43	7281	άνεχ. Μπ. Αύρες 21 'Ιουν. διά Ραβέναν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέρτζ»	41	2934	άνεχ. Μάσονσιντ 15 'Ιουν. διά Ρίγαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιπερερς»	55	23930	άνεχ. Μπαντον Μασούρ 21 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Τπάλτιπτην 22 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐου»	44	7256	άνεχ. Λός "Αντζέλες 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν

ΤΑ ΝΑΥΛΩΣΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ έκ της σελίδος 47)

1964, 45% έλαττον Ίντασκειλ, έναρξης 'Οκτ. και εν συνεχείᾳ τάχιμ - τσάρτερ με νεοναυπηγητούς τών 38 ποδών ή δολ. 1.50 διά την 38 ποδών βύθισμα.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ» (λιθ.). Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 70% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., ά. φ.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ-Κ» (λιθ.). Περσικόν Κόλπον 20.500 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιντασκειλ, ίντερ την 57% έλαττον 57% έλαττον Ίντασκειλ, ίντερ την 28 'Ιουλ. 4.

«ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ» (λιθ.). Περσικόν Κέλπον 45.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 71% έλαττον άμερικανικού, όρχας 'Ιουλιον.

«ΧΑΛΟΗ» 24.575 τόνων δ.ω. τάχιμ - τσάρτερ δύο ή τέσσαρας μήνας (διά μεταφοράς θάλατας) δύοτες 21.000 τ. δ.ω. 16/3, παράδοσις 'Ιουλιον.

«ΩΜΑΣ Α» (παν.). Καραϊβικήν 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 71% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., ίντερ την 25.

«ΦΕΦΟΣ» (λιθ.). 26.878 τόνων δ.ω. (16½ μίλ., 70 τ. φιούνελ) τάχιμ - τσάρτερ τρία ή δολ. 2.05. παράδοσις 20 'Ιουλ. — 10 Σεπτ.

«ΜΙΧΑΝΑ Λ» (παν.). Καραϊβικήν 17.000 τ. μπόσκαν πετρελαίου Καναδάν 30% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., ιουνίου 27.

ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΙΟΝ (έτ. «N. I. Γουλανδρής») Περσικόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 72% έλαττον άμερικανικού, Αύγ. 15 — 30.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΙΤΖΙΚ» (λιθ.). 17.200 τόνων δ.ω. (15½ μίλ., 35½ τ. φιούνελ) τάχιμ - τσάρτερ δύο ή τέσσαρας 4 μήνας (μεταφοραι ποσίμου θάλατος) 16/3, παράδοσις Χόγκ Κόγκ 23 — 29 'Ιουν.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 67% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., ιουνίου 26.

«ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ» (παν.). Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Δανίαν 79% έλαττον Ίντασκειλ, ά. φ.

«ΑΝΝΙ ΛΟΥΖΗ» Καραϊβικήν 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 57½% έλαττον Ίντασκειλ, ίντερ την 22. Αύγ. 22.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιθ.). 16.652 τόνων δ.ω. (13½ μίλ., 22 τ. φιούνελ και 1 τ. ντζέλε) τάχιμ - τσάρτερ τρία ή δολ. 2.10. παράδοσις 'Ιουλιον - Αύγουστον.

«ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ» 17.200 τόνων δ.ω. τάχιμ - τσάρτερ δύο ή τέσσαρας 4 μήνας (μεταφοραι ποσίμου θάλατος) 16/3, παράδοσις Χόγκ Κόγκ 23 — 29 'Ιουν.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 67% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., ιουνίου 26.

«ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ» (παν.). Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Δανίαν 79% έλαττον Ίντασκειλ, ίντερ την 22. Αύγ. 22.

«ΕΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α» (λιθ.). Καραϊβικήν 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Φλωρίδεις 60% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., τέλη 'Ιουλιον.

«ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ» 19.120 τόνων δ.ω., τάχιμ - τσάρτερ δύο ή τέσσαρας 4 μήνας (μεταφοραι ποσίμου θάλατος) 16/-, παράδοσις Χόγκ Κόγκ, 'Ιουλιον.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιθ.). 27.000 τ. δ.ω., συνεχή ταξίδια άπό Σεπτ. έως Μάρτιον 1964.

45% έλαττον Ίντασκειλ και εν συνεχείᾳ τάχιμ - τσάρτερ με νεοναυπηγητούς τών 65.000 τ. δ.ω. (16, 103 τ. φιούνελ) μέχρι Σεπτ. 1964 δολλ. 1.95 διά τούς 61.300 τ. δ.ω. και δο

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 66.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1st JULY 1963

OUR PRESENT STRENGTH

1985 SHIPS - 13,803,298 GROSS TONS

During the second quarter of 1963 there were more purchases of second-hand ships from foreign sources, fewer launchings, increased sales for scrapping and fewer sales to foreign buyers for further trading as compared to the figures for the first quarter.

The rate of "repatriation" lagged and there was a tendency to transfer ships from Greek to "convenience-flag" registries.

In all, these changes affected a total of 90 ships grossing 544,854 tons as against 79 ships grossing 568,671 tons during the first quarter.

Liberian flag registries took first place with Greek registries as a runner-up, not only for second-hand ships purchased from foreign sources but for new launchings as well. Ships originally intended for the Greek register, hoisted the Liberian flag as a result of administrative opposition to certain demands made by the shipowners and also as a result of the nagging interference by Coastguard police in the running of their ships.

There was a total addition of 30 ships grossing 166,953 tons which, added to the figure for March 31, makes a grand total of 1985 ships grossing 13,803,298 tons under the six flags, owned or controlled by Greek interests.

THE GREEK FLAG

Greek flag tonnage at the end of the second quarter of 1963 stood as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	265	2,469,805
Warbuilt cargo	346	2,415,552
Prewar cargo	96	294,488
Postwar tanker	91	1,643,217
Warbuilt tanker	15	115,260
Prewar tanker	8	56,246
Ocean liner	5	94,528
Passenger ship	81	166,582
Various	409	122,862
Total	1,316	7,378,549

THE LIBERIAN FLAG

The Liberian flag marked a net increase of 120,486 grt during the second quarter, topping Greek flag additions with 7 postwar cargo ships of which 5, grossing 82,000 tons were new launchings. This was the number in excess of the additions to the Greek flag which, up to this time, had reaped the benefit of all new launchings.

Liberian flag tonnage owned or controlled by Greek interests today stands as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	77	807,252
Warbuilt cargo	155	1,200,380
Prewar cargo	5	23,001
Postwar tanker	148	2,731,549
Warbuilt tanker	12	119,844
Prewar tanker	—	—
Ocean liner	1	17,362
Total	398	4,899,388

PANAMA, HONDURAS AND COSTA RICA

Transfers exceeded new registries as far as Panama was concerned, the majority of Greek-controlled ships under this flag consisting of aged and uneconomical vessels. 5 ships grossing 19,564 tons were registered and 6 ships grossing 34,944 tons were transferred during the second quarter.

Greek-controlled Panamanian-flag tonnage today stands as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	2	3,075
Warbuilt cargo	48	318,116
Prewar cargo	23	78,007
Postwar tanker	7	117,607
Warbuilt tanker	2	20,406
Prewar tanker	2	10,962
Ocean liner	3	69,330
Various	10	3,021
Total	97	620,524

There was no change in Honduran and Costa Rican registries with 3 warbuilt ships grossing 21,723 tons registered in Honduras and only one prewar and laid-up vessel registered in Costa Rica grossing 4,966 tons.

THE LEBANESE FLAG

Lebanese flag registries by Greek shipowners rose from one in 1957 to almost a million tons' worth at the end of the first quarter of 1963. The reasons for this development were the union war against the more conventional flags of convenience on the one hand, and the facilities provided by Lebanese legislation on the other.

The remarkable increase in Greek-owned registries is shown in the following table:

Year	Gross Tons
1958	36,112
1959	202,808
1960	376,068
1961	720,660

1962	894,222
1st. Qtr. 1963	904,161
2nd. » 1963	878,157

The decline during the second quarter is attributable to a ban on new registries by the Lebanese Government on the advice of the U. S. Government after it was noted that a large number of Lebanese flag ships were engaged in the Cuban trade.

At the end of the second quarter, Greek-controlled shipping registered in the Lebanon stood as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	8	31,761
Warbuilt cargo	100	633,505
Prewar cargo	62	212,891
Total	170	878,157

It becomes apparent from the above figures that there is not much future in Greek-owned Lebanese-flag registries. Most of the ships are obsolete and do not have much of a career ahead of them and, if the ban on new registries continues, there is little doubt that the above figures will dwindle very rapidly in future months.

UNDER THE SIX FLAGS

To recapitulate, the 1,985 ships grossing 13,810,475 tons and owned or controlled by Greek interests were divided among the six flags as follows:

Flag	No. of Ships	Gross Tons
Greek	1,316	7,378,540
Liberian	398	4,899,388
Lebanese	170	878,157
Panamanian	97	620,524
Honduran	3	21,723
Costa Rican	1	4,966
Total	1,985	13,803,298

In terms of type and vintage, the picture was as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	352	3,311,893
Warbuilt cargo	652	4,589,276
Prewar cargo	187	613,353
Postwar tanker	246	4,492,373
Warbuilt tanker	29	255,510
Prewar tanker	10	67,208
Ocean liner	9	181,220
Passenger ship	81	166,582
Various	419	125,883
Total	1,985	13,803,298

It is interesting to note from the above table that a total of 598 ships grossing 7,804,266 tons, or 56.6% of the fleet, consists of postwar vessels. The 839 cargo ships of prewar and wartime construction, grossing 5,202,629 remain a serious problem. It is doubtful that they can be replaced in terms of numbers of ships but the large size of the new bulk carriers ordered by Greek shipowners may well maintain the tonnage figures at high levels. Much, of course, will depend on the tonnage stabilisation scheme now under discussion.

The tanker position is not so good either. Although the majority of Greek-owned tankers is of postwar construction, they are mostly vessels of small size compared to the supertankers that are now the rule.

LAID UP - SHIPPING

153 SHIPS - 989,221 GROSS TONS

The tangible but short-lived improvement in the freight market was bound to affect the position of laid-up shipping. Indeed, total laid-up tonnage was reduced by half during the second quarter with 153 ships grossing 989,221 tons as against 263 ships grossing 1,756,328 tons at the end of the first quarter.

At the end of the second quarter there were 133 ships grossing 876,747 tons laid up in Greece and 20 vessels grossing 112,474 tons laid up abroad.

Shipowners, seeing no hope of an improvement in freight rates and preparing to weather a long period of depression, brought their ships to Greece where expenses are low and took the opportunity also to renew the class of their vessels and carry out repairs at Piraeus and Syros.

Of the laid-up ships, 85 were Greek-flag vessels totalling 590,641 grt. and 68 were convenience-flag ships grossing 399,580 tons.

In terms of type and vintage the laid-up vessels were as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	105	742,088
Warbuilt cargo	15	48,646
Prewar cargo	12	20,361
Postwar tanker	2	31,047
Warbuilt tanker	7	72,728
Prewar tanker	6	38,292
Total	153	989,221

It becomes apparent from the above table that the great majority of laid-up ships are warbuilt cargo vessels and, if a comparison is made with the figures for the first quarter, it will be noted that the improvement in the freight market provided employment to 97 Liberty ships and similar-type vessels grossing 667,008 tons.

It is also to be noted that of the laid-up tankers, 13 are considered totally obsolete and their return to service would only be possible

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

WELCOMES SAVINGS ACCOUNTS OF CREW MEMBERS

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

if there was a very substantial improvement in tanker rates.

The course of laid-up shipping from 1949 to the present day is given below:

Year	Total Strength	Laid up	%
Dec. 1949	2,590,906	623,026	24.14
Dec. 1952	4,029,667	632,962	15.45
April 1958	10,929,295	2,772,430	25.36
June 1958	11,304,125	3,740,163	33.19
Sept. 1958	11,683,031	3,785,586	32.40
Dec. 1958	11,899,383	3,344,161	28.94
April 1959	11,841,963	3,232,561	27.29
June 1959	12,036,139	3,491,339	29.00
Sept. 1959	12,146,410	3,522,910	29.04
Dec. 1959	12,456,159	2,271,962	18.24
Dec. 1960	12,200,764	793,814	6.50
Dec. 1961	13,036,640	398,671	3.06
Dec. 1962	13,599,112	1,784,234	13.12
April 1963	13,623,825	1,756,328	12.89
June 1963	13,810,475	989,221	7.16

Protection money

The committee of Greek shipowners negotiating the renewal of the contracts between Greek-owned foreign-flag vessels and P.N.O. has flatly declared that the shipowners are willing to renew collective agreements, to collect union dues on behalf of P.N.O., to insure their crews with N.A.T. and to exert all their influence on recalcitrant shipowners to follow their example — but they will not accept to pay the P.N.O.-I.T.F. poll tax.

Professor Stratis Andreadis, speaking on behalf of his colleagues, pointed out that the American owners of large fleets of Liberian and Panamanian-flag tankers and bulk carriers do not pay this tax to the I.T.F.

Mr. Manthos Petroulis, as Secretary-General of P.N.O., maintained that the American shipowners would be required to pay this contribution when the crews of these foreign-flag ships were organised by the American unions. This, needless to say, they have not been able to do so far.

The committee pointed out that this discrimination at the expense of Greek shipowners made it mandatory for P.N.O. to examine the question and reject the poll tax which is not collected from other shipowners.

The P.N.O. representatives promised to take up the matter with the I.T.F. and find out why the tax was being imposed on Greek shipowners only but they would not undertake to propose the abolition of the tax.

In a way, Mr. Petroulis admitted the poll tax was nothing less than protection money paid by the shipowners to keep their ships from being boycotted in U.S. ports by stating that the tax was a form of "insurance" against boycotts and by adding that union efforts in that direction would shortly be revived.

The discussions will presumably continue after Mr. Petroulis has consulted with his I.T.F. partners.

P.N.O. stands to lose a great deal if the collective agreements with foreign-flag ships are not renewed. It will lose the monthly union dues of 4/- per man which are collected on its behalf by the shipowners and which, by the way, are illegal. The shipowners will certainly not collect these dues on P.N.O.'s behalf if P.N.O. continues to threaten boycotts that can only serve the dubious aims of the I.T.F.

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.

"NAFTIKA CHRONIKA,"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by
Mr. S. MYLONAS
26-27 Conduit Street
Mayfair LONDON W. 1
Tel: Mayfair 2646

Blackmail

The Secretary-General of the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.) Mr. Manthos Petroulis, who is also on the Executive Committee of the International Transport Federation is well aware of the fact that the United States Supreme Court has ruled against National Labour Relations Board and American maritime union interference in the affairs of foreign seamen employed on foreign ships and in their contractual agreements with foreign shipowners.

Mr. Petroulis has admitted that union boycotts of foreign-flag ships with foreign crews in U.S. ports are therefore impossible but he has another card up his sleeve. Basing himself on opinions advanced by foreign and local legal experts, he claims — and threatens — that a boycott in U.S. ports is possible when the foreign crew of the foreign ship involved appeals to an American maritime union for support in improving working conditions.

And Mr. Petroulis holds up this bugbear against those ships that have not signed a collective agreement or paid their P.N.O.-I.T.F. contribution with the implication that P.N.O. will prompt the crews to ask for such support.

We are not in a position to question the validity of the legal opinions on which Mr. Petroulis is basing himself but it seems to us that the advice of experts on labour law should be sought and that such experts should be asked to examine the problem in the light of the Supreme Court decision.

Meanwhile, before P.N.O. takes boycott action, the shipowners should disarm them with the simple method of signing collective agreements and insuring their crews with N.A.T.

Seamen's savings

We are glad to hear that the Atlantic Bank of New York, an off-shoot of the National Bank of Greece, is acting on our suggestion that Greek seamen be encouraged to open savings accounts.

The President of the Atlantic Bank, Mr. F. Hartman, has written to say his bank appreciates our remarks and is doing much to promote the idea among Greek seamen, most of whom seem unaware of the very great advantages of having a savings account.

The Norwegians seem to have solved their problem in this respect. An estimated 80% of Norwegian seamen, i.e. about 50,000, maintain savings accounts with total deposits amounting to 132.6 million kroner or £6.6 million on June 1.

The Norwegian banks provide many facilities to their seamen depositors. Seamen can draw from their accounts in any currency and the banks do not charge anything for services other than the expenses involved. The Bank undertakes to pay monthly allotments to seamen's families, pay the seaman's rent, insurance, taxes and even buys stocks for a client at his request.

The Norwegian banks also advance small loans to seamen to tide them over periods when they have to remain ashore for examinations, if they are planning to build a house, etc.

The Norwegian state also encourages saving by providing seamen with pocket money only while they are at sea and abroad, the bulk of their wages being paid directly by the shipowner either to their homes or into a savings account as desired by the seaman concerned.

This is an example that is well worth studying here by the maritime unions, by the authorities, by N.A.T., by the shipowners and by the banks. Wages paid to Greek seamen amount to tens of millions of pounds per year. Much of this money is squandered abroad. Even a small amount put aside at first, could help, in the long run, to meet the needs of a rainy day.

Merchant Navy for Cyprus

The special legislation governing a merchant navy for Cyprus has been passed by the Cyprus Parliament in Nicosia. The main

provisions are as follows:

1. A Cypriot ship is considered as such when 50% of the vessel is owned by a Cypriot or by a legal entity set up in accordance with the laws of Cyprus.
2. No taxation will be imposed or collected for a period of ten years from the time the legislation comes into effect on the income derived by the owner of a Cypriot ship from its operation.
3. The Ministerial Council can prolong the period of tax exemption.
4. An annual tonnage tax will be imposed on each Cypriot ship.
5. A certain number of the crew employed on a Cypriot ship will have to be of Cypriot nationality. This proportion will be laid down during the first five years by the Ministerial Council.
6. Persons under the age of 18 or unqualified seamen will not be allowed to serve on Cypriot ships.
7. The shipowner who, as an individual, uses the Cypriot flag cannot repudiate Cypriot nationality.

A crime

There are about 200 foreign-flag ships manned by Greek crews which are not insured with N.A.T. We have often branded the tactics of certain shipowners in this respect as nothing less than criminal.

The crews themselves are partly to blame. If anything happened to their ship, neither they nor their families would be protected in any way.

A while ago we witnessed the tragedy of the Greek-owned Liberian-flag ship "IRI" which foundered in the Atlantic with a loss of ten of her crew. The ship was not insured with N.A.T. and the families of these ten bread-winners were left destitute.

They had no legal right to an indemnity or pension of any kind. The shipowners are responsible for such crimes. They have nothing to lose. They are indemnified for the loss of their ship, but they made no provision for the men they employed.

We have often recommended action against such shipowners and even suggested the measures that should be taken. The Ministry of Mercantile Marine lacked the courage to do so and found all sorts of excuses to justify its neglect. As a result, the number of uninsured vessels is on the increase, particularly at a time of depression like the present.

We can only hope that one day a Minister of Mercantile Marine will appear on the scene with enough gumption to take the measures dictated by the conscience of any honest and self-respecting man.

Terms of sale of the N.T.O. ships

The Ministerial Finance Committee has communicated to the Prime Minister's Office, the Ministry of Finance, Ministry of Mercantile Marine and National Tourist Organisation the terms by which the three passenger and car ferries ordered in Italy in exchange for war reparations due to Greece have been sold to Hellenic Coastal Communications A.E.

The terms are as follows:

1. The price is to be the cost price of the vessels.
2. 10% of the price is to be paid on delivery of each vessel.
3. Full payment is to be effected in 9 years in 18 equal six-monthly instalments, the first to be paid one year after delivery of each vessel.
4. Interest: 2% per annum.
5. Guarantee: A letter of guarantee from a bank as well as a guarantee by the managing director of the firm, Mr. John Latsis for a sum equal to 4% of which 2.5% on signature of the preliminary agreement and 1.5% up to the end of December, 1963 of the total value of the vessels.
6. The vessels are to be used, until full payment has been effected, on lines between the ports of Piraeus, Crete, Dodecanese, Chios, Samos and Lesbos with a possible extension to Near East ports and Eastern Italian ports. In the latter case, calls at Corfu on the outward and inward voyages are mandatory. The itineraries and tariffs as well as prices on board will have to be submitted to the Prime Minister's Office and the Ministry of Mercantile Marine in consultation with the N.T.O. for approval in October every year for the following year and in accordance with existing legislation.
7. The ships can be chartered for cruises within Greek waters

and abroad only after permission has been granted by the Ministry of Mercantile Marine in consultation with the N.T.O. Such charter, however, will not be allowed from May 1, to September 15, ev. year. The remaining terms are those contained in the N.T.O. proclamation No. 5248 dated 29.1.63.

The "Mona Lisa" — A new cruise ship

A new cruise ship has been ordered in Holland by Messrs. V. Vranas & Co. at a cost of \$2.2 million. The vessel is to be named "Mona Lisa" and is due for delivery on April 15, 1964.

The vessel is 250' 3" long, 35' 7" broad and will have a service speed of 19.5 knots. She will be fitted with 20 2-berth de luxe cabins on the main deck and 32 double cabins on the deck below with a retractable third berth and another six de luxe cabins with an extra berth on the same deck. All are outside cabins.

The ship will be air-conditioned throughout and will also be equipped with anti-roll stabilisers, a restaurant, lounge, bar and reading room, each of which can accommodate 80 persons in comfort. The "Mona Lisa" will also have 5,500 sq. ft. of promenade deck and a 300 sq. ft. swimming pool. The bulkheads of the cabins will be soundproof and each cabin will be fitted with an automatic telephone and radio.

The "Mona Lisa" will be fitted with the latest electronic aids to navigation and the furnishings and interior decoration will be of luxury standards. A team of Greek and foreign decorators have undertaken this job.

She will be powered by two Diesel engines totalling 4,500 hp and is being built under Lloyd's Register supervision.

Third launching at Syros

On June 16, a 1,000-ton tanker was launched at the Neorion Yard in Syros. This is the third small vessel to be built entirely at the Syros yard and the largest of the three.

The vessel was christened "Gerogiannis M." by a young inmate of the Syros Orphanage for Girls.

The "Gerogiannis M." is 59.20 metres OA, 53.20 m. BP, 9.60 m. broad and her B & W 1,450 BHP engines will give her a speed of 14 knots.

Mr. N. Rethymnis may well be proud of the Neorion yard's latest achievement and the people of Syros, who owe so much to the yard for their economic prosperity may well feel grateful to their benefactor without whose foresight and vision the Neorion yard may never have been restored to its present position as the island's most important source of income.

The O.L.P. annual

The Piraeus Port Authority annual has appeared with statistics on traffic and the movement of goods through the port of Piraeus in 1962.

The book contains interesting data and optimistic conclusions are drawn even if, in certain instances, they are not warranted by the figures.

There was an increase in ship and passenger traffic compared to the previous year but the increase in the movement of goods remains basically static.

The percentages are as follows: 15.4% increase in ship traffic as against a 14.5% increase during the preceding year. A 13.6% increase in passenger traffic as against 3.1% in 1961. A 5% increase in goods traffic as against a 4.3% increase in 1961.

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

FRESH AND DRY PROVISIONS — CABIN & BONDED STORES — DECK AND ENGINE STORES — MEAT IMPORTERS — REFRIGERATING CHAMBERS & DEEP FREEZE. AGENTS FOR ORANJEBOOM BEER.

GREEK DEPT : **GEORGE ALEXOPOULOS**
35, RUE DE TOURVILLE, TELEPHONE 42.20.31. (3 lines)
LE HAVRE TELEGRAMS. SOGAMI — HAVRE.