

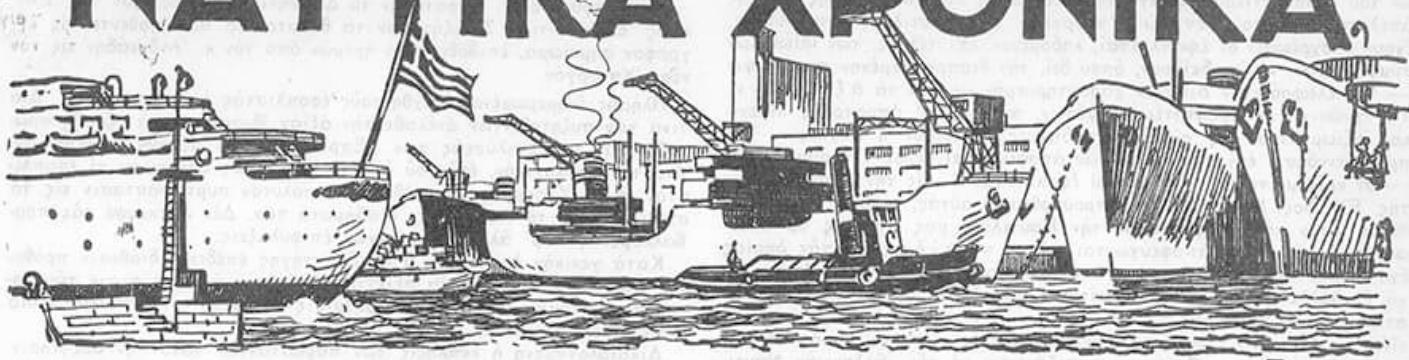
# NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1963

Αρ. Φύλλου 675/434

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΓ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 675/434

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1963

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΑΝΕΠΙΤΡΕΠΤΟΣ ΝΟΤΡΟΠΙΑ

Τόν έλληνικόν ναυτιλιακὸν παράγοντα ἡρχισαν οἱ ξένοι νὰ ύπολογίζουσιν, ἀφότου ή δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας, χάρις εἰς τὸν ἐπαναπατρισμόν, ηὔξηθη σημαντικῶς. 'Η Ἐλλάς, προέχουσα πλέον ναυτικὴ δύναμις — ἔκτη κατὰ σειρὰν ή Ναυτιλία τῆς μεταξὺ τῆς παγκοσμίου — ἐκάλειτο νὰ συμμετέχῃ εἰς συνέδρια καὶ διασκέψεις διεθνῶν προβολῆς. 'Η γνώμη τῆς ἐπεζητεῖτο εἰς ζητήματα γενικωτέρου ναυτιλιακοῦ ἐνδιαφέροντος.

Καὶ ἐκρίθη σκόπιμος, ἔξυπηρετικὴ τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων ἡ τοιαύτη συμμετοχή. Εὐκαιρία καὶ διὰ τοὺς λιμενικοὺς ἀξιωματικούς. Εἰς τοὺς Παρισίους καὶ τὸ Λονδίνον συχνότατα ἡδη ποιούνται τὰς διατριβάς των. 'Υποτίθεται ὅτι ἐκπροσωποῦν τὴν Ναυτικὴν Ἐλλάδα, φέροντες τὰς ἀπόφεις αὐτῆς ἐνώπιον τῶν ἑκάστοτε συνεδρίων.

Καὶ μέχρι μὲν πρὸ διετίας, ἐφ' ὄσον διεχειρίζετο ὁ κ. Παγώνης, ὡς διευθυντὴς τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἐκπροσώπησιν τῆς Ἐλλάδος ζητήματος, ἡ γνώμη τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, τῶν ἐφοπλιστῶν ἴδιαιτέρως, ἔχεται καὶ ἐλαμβάνετο ὑπὲρ ὅψιν κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τῶν ἀπόφεων, αἴτινες θὰ προεβάλλοντο ἐνώπιον τῶν διασκέψεων (ἀσφαλίσεις πλοίων, ΙΜΚΟ κλπ.). 'Ἐπισημαίνεται, ὅμως, ἀπὸ διετίας ἡ παράλειψις ἐπιβεβαλμένου κοθίκοντος ἀπὸ μέρους τοῦ ἔξαποστελλομένου λιμενικοῦ, ἵνα ἐκπροσωπήσῃ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν εἰς διακροτικοὺς ὄργανοις τοῦ πατριός (τὸν 'Οργανισμὸν λ.χ. Συνεργασίας καὶ Οἰκονομικῆς Αναπτύξεως τῶν Παρισίων). 'Ἐπικρατεῖ καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡ γνωστὴ ἀτυχῆς νοσοτροπία, ἡ τίνουσα νὰ ἐλέγχῃ τὰ πλοῖα, νὰ ἀποφανεῖται, νὰ θεμοβεθῇ καὶ νὰ διαχειρίζεται ζωτικὰ αὐτῶν ζητήματα, χωρὶς τὴν προσυνενόησιν καὶ τὴν συνεργασίαν μὲ ἑκίνους ἀκριβῶς πού ἐδημοιρύγησαν τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀμεσώτατον ἔχουν συμφέρον δια τὴν ὄρθινην ποτοθέτησιν τῶν προδημάτων της ἐνώπιον τῶν διεθνῶν διασκέψεων. Κανεὶς ἄλλος περιστότερον ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς δὲν εἶναι εἰς θέσιν, κατὰ πᾶσαν περίστασιν, νὰ ἐκτίμησῃ τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ νὰ διστυπώσῃ τὰς ἀπόφεις, αἴτινες τὸ ίδιον αὐτῆς συμφέρον θὰ ἔχουνται.

Κατὰ τὴν ἐκπροσώπησιν τῶν ξένων ναυτικῶν χωρῶν εἰς τὰς διακρατικὰς διασκέψεις, ὁ ἐφοπλιστικὸς παράγων ὅχι μόνον πάντοτε συμμετέχει, ἀλλὰ καὶ κατευθύνει τὰς συζητήσεις εἰς θέματα ἐνδιαφέροντος ναυτιλιακοῦ. Αἱ ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν — σὶ μόνα ἔγκυροι καὶ ὑπεύθυνοι — λαμβάνονται κυρίων ὑπὲρ ὅφιν καὶ αὐτὰς διεμηνύουν οἱ ἐκπροσωπούντες τὴν κάθε χώραν κρατικοὶ λειτουργοί. 'Εδώ, τούναντιον, παριστάμεθα εἰς τὴν ἀνεπίτρεπτον ἀντινομίαν νὰ ἐμφανίζωται πρὸ τῶν διεθνῶν διασκέψεων λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, νὰ συζητοῦν ζητήματα ζωτικὰ τοῦ πλοίου, νὰ ὑποχρέωνται διὰ τῆς παρομίας καὶ τῆς φήμου τῶν καὶ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, χωρὶς νὰ εἶναι πρὸ τοῦτο ἔξουσιοδημένοι ἀπὸ τοὺς ιθύνοντας, τοὺς διασχειρίζομένους τὰς τύχας τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Καὶ δὲν ἔχουν οἱ κύριοι αὐτοὶ τὴν συναίσθησιν τῆς βαρυτάτης εὐθύνης τῶν, ὅταν, χωρὶς τὴν συνεργασίαν, τὴν στενήν, μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα, κρίνουν καὶ ὑποστηρίζουν ἐνώπιον τῶν διασκέψεων τὰς ίδιας τῶν, τὰς πρωτοτάκτικας καὶ μόνον γνώμας. 'Ο ἐφοπλιστής συστηματικῶς ἀγνοεῖται. Τοὺς ἔνοχλει, ὡς φαίνεται.

Καὶ ἀνεγράφῃ τὰς τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας εἰς τὸν Τύπον ἡ κατωτέρω εἰδῆσις, διοχετευθῆσα, ὡς φαίνεται, ἀπὸ αὐτὸν τοῦτον τὸν ἐκποστολόμενον εἰς τὰς διασκέψεις λιμενικὸν ἀξιωματικὸν:

'Ανεγράφεται εἰς Παρισίους ὁ ἀντιπλοίαρχος Α. Σ. κ. Ε. Γεωργαντόπουλος, ὅπως λέσση κέρος εἰς τὰς ἐργασίας τῆς συνέδρου τῶν 10 εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Αἱ ἐργασίαι διαρκέσσουν ἐπὶ ἀμέρησον μὲ διατάκη τῆς φορολογικῆς πολιτικῆς ἢ μιᾶς ἡ κάστης τῶν χωρῶν ἐν αγκυρᾷ τῆς Ναυτιλίας, καὶ τὴν καθιέρωσιν ἐνιαίας εὐρωπαϊκῆς πολιτικῆς ἐναντίον τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐλέγχου τῶν διασκέψεων Πλοίων.

'Η κρατουσθάνεται διὰ τὴν δημοσιονομικὴν πολιτικὴν τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν ἐναντίον τῶν ναυτιλίων τῶν ἀποδέπτει εἰς τὴν ἔξιστην τῶν φορολογικῶν ἐπιβαρύνσεων ἡ διευκολύνσεων μὲ τὰς ἐφαρμοζομένας τοιωτάς εἰς ὅλας χώρας πρὸς ἀποφυγὴν τακτικῆς διακρίσεως σηματιῶν καὶ προσελκύσεως εἰς τὰ νηολόγια ἐκάστης χώρας τῶν σκαφῶν ἐθνικῆς πλοιοτησίας. Διὰ τὸ ἐν λόγῳ

θέμα τῆς Ἐλλάς ἀντιμετωπίζεται εἰς τὴν σύνοδον σχετικάς δυνάμεις προερχομένας κυρίων ἐκ τοῦ ὅτι αὐτῆς ἐφαρμόζεται πολιτικὴ προνομίων κατά τὴν φορολογικὴν μεταχείρισιν τὸν πλοίον.

Διὰ τὸ δευτέρον θέμα τῆς ἐλληνικῆς πολιτικῆς διακομήνη ὑπὸ τοῦ ΥΕΝ, στρέφεται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἐνστάσεως τῶν διαθέσιων τῶν ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεων πρὸς ἀπασχόλησην χωρικούτοτος εἰς τακτικὰς γραμμάς, ἡ οποία καὶ θά δραστιώσει τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν ἐπὶ ισχυρὰ ἀνταγωνιστικῆς βασισεως.

'Ἐπρόκειτο, δηλαδή, νὰ συζητηθοῦν εἰς τὴν διάσκεψιν τῶν δέκα εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν θέματα ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὴν διετήθη θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ ζήτημα κυρίων τοῦ φορολογικὸν — ζήτημα πού, καθ' ημάς, δὲν ἐπρεπε καν νὰ συζητηθῇ — θίγει συμφέροντα σοφαρὰ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. 'Ἐπρεπε νὰ μελετηθῇ ἐπισταμένων ἡ θέσις ποιὸς θὰ ἐλάμβανεν ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἐπὶ αὐτοῦ. Κατὰ τὸν μεταδώσαντα τὰς σχετικὰς πληροφορίας εἰς τὸν Τύπον, δυσχερείας ἐπρόκειτο νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία — ὁ λιμενικὸς ἀξιωματικός — λόγω τῶν «παρεχομένων φορολογικῶν προνομίων» εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Διερωτώμεθα ποίων προνομίων; Μήπως προνόμιον εἶναι οἱ καταβαλλόμενοι ἀπὸ ἑξαστίας φόροι ἐπὶ ζημιῶν; Κάποιος ἐπρεπε νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία φορολογεῖται βαρύτερον πάστας ἄλλης ξένης. Οἱ ἄλλοι πληρώνουν, ὅταν κερδίζουν καὶ μετ' ἀφαίρεσιν ἐκ τῶν κερδῶν τῶν ἐλευθέρων ἀποσβέσεων (σκανδιναϊκὴ κράτη).

Καὶ ὅμως, εἰς ἓντας τόσον σοφαρὸν καὶ περίπλοκον ὁ κύριος αὐτὸς λιμενικός, αὐταρχικώτατος σκεπτόμενος, δὲν ἔθεωρης καν πρέπει, οὐδὲ σκόπιμον, ἐπὶ τέλους, νὰ ζητήσῃ καὶ νὰ ἀκούσῃ τὰς ἀπόφεις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος. Δὲν ἐστέρχειν — αὐτὸς ὁ πανδόμων — νὰ λάθη καὶ δόηγιας ἀκόμη ἐπὶ τῶν ὅσων ἐπρόκειτο νὰ ὑποστηρίξῃ. Τὸ τί ἐπρεπε, πάντως, νὰ προβάλῃ οὗτος εἰς προάσπισιν τῆς ἐλληνικῆς ζησεώς, ἀφοῦ ησάθανθε τοὺς ὄωμούς του ισχυρούς νὰ βαστάσῃ τὴν εὐθύνην, δὲν πρόκειται ἐκ τῶν θύτερων — νὰ διάσκεψις συνήλθειν ἥδη τὴν θηγανίαν — νὰ ὑποδείξωμεν. Τὸ θιλιερόν γεγονός ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι δὲν προήλθεν οὗτος εἰς καμμίαν μὲ τοὺς ἐφοπλιστικάς προσυνενόησιν, ἵνα, τούλαχιστον, λάθουν οὗτοι γνῶσιν τῆς ήμεροσίας διατάξεως τοῦ συνεδρίου τῶν δέκα, τοῦ δόποιου, σημειωτέον, λίαν ἀφίσιοι εἶναι ἡ ὀφελιμότητα διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Τίποτε δὲν θὰ είχε νὰ χάσῃ ἡ Ἐλλάς καὶ ἀν δὲν συμμετείχειν εἰς συνεδρίου τῶν χωρῶν ἀκριβῶς ἔκεινον, ποὺ διευθύνουν τὰς τράστ - διασκέψεις τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀπὸ τὰς ὅποιας τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἐπιμόνων καὶ συστηματικῶς ἀποκλείεται. 'Εμφανιζόμεθα καὶ ημεῖς στρέφομενοι κατὰ τῆς Αμερικῆς, πρὸς τὴν ὅποιαν χαρίτας πολλὰς ὄφειλει η Ναυτιλία μας.

Τὶ σχέσιν ὅμως ἡμπορεῖ νὰ ἔχῃ ἡ φορολογικὴ θέσις της ναυτιλίας — ζήτημα καθαρῶς ἐσωτερικὸν τῆς κάθε χώρας — μὲ τὸν νόμον Μπόνερ τῆς Αμερικῆς; Σφάλμα ισως θὰ ἀποδειχθῇ ἡ συμμετοχή μας εἰς τὸ «συνέδριον τῶν δέκα». 'Ἐπρεπε νὰ ἡκούντο καὶ εἰς τὸ ζήτημα αὐτὸς αἱ ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Ηγονόθησαν.

Δὲν εἶναι ὅμως ἡ πρώτη φορὰ ποὺ παραμερίζεται ὁ ἐφοπλιστικὸς παράγων. Εἰς ὅλας τὰς ἀπὸ διετίας διασκέψεις ἐπὶ ναυτιλιακῶν υποδέσεων, ἡ γνώμη τῶν λιμενικῶν τακτικῶν ήταν οὐτόπιον, ὅχι τῆς Ναυτιλίας. 'Ετερον ἐκάτερον. Εἶναι, ἄλλως τε, χαρακτηριστικὴ ἡ διατάξης τῆς ὡς ἀνω δημοσιευθεῖσης εἰδῆσεως. Τονίζεται: «Ἡ ἐλληνικὴ πολιτικὴ, ἀσκούμενη ἀπὸ τὸν Υ.Ε.Ν....».

Καὶ ὁ μὲν διαπράσας τὴν παραλειψιν — δὲν εἶναι ἡ μόνη τοῦ εἰδούς αὐτοῦ — λιμενικὸς εἶναι ὀρκετά γνωστός. 'Ιδικὴ του ἡ ἀποφεγματικὴ δηλώσις: «Ἄσκω τὴν κρατικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικήν. Οἰκτρὸν δείγμα τῆς κρατούσης εἰς τὸν «έγκεφαλους» καὶ τὸν «ἀστυνόμου» νοοτροπίας. Οἱ προϊστάμενοι του, ὅμως, διατί δὲν συνέστησαν τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ διατί, διὰ νὰ προχωρήσωμεν περιστέρω, δὲν ἔξιτησαν τὴν συμπαράστασιν κατὰ τὴν διάσκεψιν καὶ ἐνὸς ἡ δύο ἐφοπλιστῶν, ἵνα βάσει τῶν ἀπόφεων των, ἡ Ἐλλάς ἐμφανίσῃ τὴν υπόθεσίν της, ἀν τούτῳ ἐκρίνετο σκόπιμον, ἐνώπιον τῶν ξένων, τῶν πωσαδήποτες ἀνταγωνιστῶν μας;

Εἶναι πολὺ μεγάλη πλέον η Ναυτιλία μας καὶ ἡ θέσις της τόσον προβεβλημένη εἰς τὸν διεθνῆ στίδιον, ὅπει τὰς μὴ εἶναι ἐπαρκής, οὐδὲ σκόπιμος ἡ ἐκπροσώπησίς της ἀπὸ μόνους τοὺς λιμενικοὺς ἀξιωματι-

κούς. Θλιβερά ή καθιερώθησαν αρχή της άγνοίας των έκαστοτε απόψεων του έφοπλιστικού παράγοντος. Και αν ή συναίσθησης της εύθυνης άπελτεν από τους έναν τών Υπουργείων της Ναυτιλίας διαδιούντας, έχουν υποχρέωσιν οι έφοπλισταί, κινδύνειοι, έπι τέλους, των ιδίων των συμφερόντων, νὰ υποδείξουν, όπου δει, τὴν διαπραττομένη παράλειψιν — τὸν ἐλαφρότερον δίδομεν χαροκτηρισμὸν — καὶ νὰ ἀξιῶσιν: Τὴν γνώσιν τῶν συζητητέων θεμάτων, πρὸ πάσης ἀποστολῆς λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ εἰς οιονδήποτε διεθνὲς συνέδριον η σύσκεψιν. Τὴν προσυνεννόησιν ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν ἀπόψεων καὶ τέλος τὴν συμμετοχὴν — ἀν κρίνουν τοῦτο σκότιμον οι έφοπλισταί — εἰς τὴν ἐκτροπώσην τῆς Ἑλλάδος. Μόνον ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτάς, αἱ ὄρθαι, αἱ ὑπεύθυνοι, σὸν καὶ συμφέρουσαν τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπόψεις θὰ ἀκούωνται, ἀκόμη δὲ θὰ ἀποφεύγονται καὶ αἱ παγίδες, εἰς τὰς ὁποίας ἔχουν κάθε λόγον οἱ φίλοι μας ἀνταγωνισταὶ νὰ μᾶς ρίψουν. Η προσοχὴ ἐπιβάλλεται καὶ δικαιολογεῖται. Οσοι εἰς τῶν ἑλληνικῶν έφοπλιστῶν — ὁ κ. Λύρας λ.χ. — μετέχουν διεθνῶν συνεδρίων, αὐτοὶ καὶ εἰναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζουν ὅπόστη λεπτότης χειρισμῶν προσπατεῖται κατὰ τὴν συζητησιν θεμάτων σχετιζομένων μὲ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Θὰ μᾶς συγχωρήσουν, πιστεύομεν, οι έφοπλισταὶ διὰ τὴν παρέμβασιν μας αὐτῆν. Τὸ αὐτὸν θὰ ἐπράττομεν, χάριν καὶ τῶν ναυτεργάτων, προκειμένου νὰ συνεζητούντο ζητήματα σχετικά μὲ τὴν ναυτικὴν ἔργασίαν, ἕκει όπου η τριμερής συμπαράστασις δὲν θὰ προεβλέπετο. Ἀνησυχούμεν διὰ λογαριασμὸν τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ δικαιολογημένη εἶναι η ἀνησυχία μας, ὅταν καταλαμβάνονται αὐτοὶ οὗτοι οἱ τεταγμένοι θεράποντες τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεων ἀγνοοῦντες τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἔναντιν ποὺ ἐδημοργήσαν τὴν Ναυτιλίαν μας. Χάρις εἰς τὴν ὑπαρξίαν αὐτῆς ἐπιτρέπεται καὶ εἰς τοὺς λιμενικοὺς ἀξιωματικοὺς η χρυσοποίκιλτος παράστασις καὶ η καλή τῶν σταδιοδρομία. Δὲν πρέπει ποτὲ νὰ τὸ λησμονούν. Ολίγοι, θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι εἶναι οἱ ἐπιλήσμονες.

### ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

Ἄλλα διὰ τοὺς εἰς δυσχερῆ θέσιν εύρισκομένους λιμενικούς, προκειμένου νὰ υπερασπίσουν, εἰς ἀμφιβόλου σκοπιμότητος η ὠφελεῖας διεθνεῖς διασκέψεις, τὴν θέσιν τῆς «προνομιακῆς μεταχειρίσεως» τυχανούσης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, παρέχομεν τὸν ἐπιχείρημα, ἀρύμενοι τοῦτο ἀπὸ τὴν... τελείως ἀπροστάτευτον Βρετανικὴν Ναυτιλίαν: Οὕτω, τὸ γνωστὸν ναυτικὸν ἑταῖρικὸν συγκρότημα τῆς Peninsular and Oriental εἶχε τὸ 1958 κέρδη 10.200.000 στερλινῶν. Ἐκτὸτε δὲ τὸ κέρδος τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖριας συνεχῶς μειούνται, λόγῳ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, οὐτως ὥστε τὸ 1959 νὰ κατέληπη εἰς 4.600.000 στερλίνας, τὸ 1960 νὰ ἀνέληπη εἰς 5.800.000 στερλίνας, λόγῳ τοῦ ὑπὸ τῆς ἑταῖριας κερδοφόρου χειρισμοῦ εἰς τὸ χρηματιστήριον διαφόρων ἀξιῶν καὶ τὸ 1961 νὰ κατέληπῃ μόλις εἰς 580.000 στερλίνας, ἐκ τῶν ὅποιών 400.000 πάλιν ἐκ τῆς διαπραγματεύεσσας ἀξιῶν καὶ οὐχὶ ἐκ ναυτιλιακῶν κερδῶν.

Διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος τῆς ἑταῖριας, ποὺ ἔλληξε εἰς τὰς 30 Σεπτεμβρίου 1962, ὁ ισολογισμὸς τοῦ κολοσσιστοῦ αὐτοῦ ἑταῖρικοῦ συγκροτήματος παρουσίασε ζημιὰν 61.686 λιρῶν, ἀνεκοινώθη ὅμως πρὸ τίνος ὅτι, κατόπιν ἐπιστροφῆς φόρων ἐκ προηγουμένων ἑτῶν, ἐπιστρεπτέων λόγῳ τῆς μειώσεως τῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων κερδῶν, η ἀνωτέρω ζημιὰ μετατρέπεται εἰς κέρδος 2.770.000 λιρῶν καὶ ἐπομένως οἱ μέτοχοι της θὰ εἰσπράξουν διὰ τὴν περίοδον τοῦ 1962 μέρισμα 10%, ἐνώ τὸ εἰς τὸ 1951 μέρισμα ἀνήλθεν εἰς 6% μόνον.

Ἡ ἑταῖρια ἐπίσης ἀνεκοίνωσεν ὅτι, λόγῳ τῶν δυσαρέστων ἀποτελεσμάτων τοῦ πρώτου ἔξιμου τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὑπολογίζει εἰς τοισύτας ἐπιστροφῆς φόρων ἐπὶ τῶν χρήσεων προηγουμένων ἑτῶν, ὥστε τὸ μέρισμα κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1963 νὰ είναι... μεγαλύτερον.

Καὶ ἄλλο παράδειγμα διὰ τοὺς τραγικὸν δίλημμα ἀντιμετωπίζοντας λιμενικούς μας: Μικρὸς ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίστης, ἔχουσα κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν πραγματικὴν ζημιὰν 387.000 στερλίνων, κατέβαλε διὰ τὴν αὐτὴν τριετίαν φόρους 61.000 δολλαρίων, διὸ καὶ εὑρίσκεται εἰς τὰ πρόθυρα τῆς χρεωκοπίας λόγῳ τῆς... ἀφορῆτο, πρόγυματι, κρατικῆς πρὸς αὐτὴν προστασίας.

### ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΠΑΡΑ ΤΩ Κ. ΥΠΟΥΡΓΩ

Ἐπεισκέφθη τὸν κ. Στρατήγην τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως έφοπλιστῶν. Συνεζήτησαν τὰ θέματα, τὰ περιληφθέντα εἰς ἔγγραφον σημείωμα, ἐπιδοθέν πρὸ ημερῶν ἀπὸ τὸν κ. Ἀνδρέαδην εἰς τὸν νέον Υπουργόν.

Πλήρως ἐνημερωμένος ἐδέχθη τοὺς έφοπλιστὰς ὁ κ. Στρατήγης. Διάτινα τῶν συζητηθέντων ἀνέλαβε τὴν ἀξίαν ιδιαιτέρως νὰ ἔξαρθῃ πρωτοβουλίον τῆς ἐπιλογῆς τῶν. Ἐπρόκειτο περὶ μέτρων διοικητικῶν. Διάτι τὸ φορολογικὸν, ἐπὶ τοῦ ὅποιον ιδιαιτέρως ἐπέμεναν οἱ έφοπλισταί, ὁ κ. Υπουργὸς ὑπεσχέθη τὴν ἀπόλυτον συμπαράστασιν εἰς τὰ σχετικὰ παρὰ τὴν Κυβερνήσει διαβημάτα τῶν. Δὲν ἀπέκρυψε τὰς προβαλλομένας παρὰ ἄλλων Υπουργῶν ἐπιφυλάξεις.

Κατὰ γενικήν ὁρμούσιον ὁ κ. Στρατήγης ἐπέδειξε διάθεσιν πρόθυμον καὶ ἀποφασιστικότητα ἀξιεπίπεδαν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ζητημάτων ἑκείνων, τῶν ὅποιών η ρύθμισις θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιτευχθῇ διάδοση.

Δικαιολογημένη η ἐκπληξία τῶν παραστάτων κατὰ τὴν συζήτησιν. Τὴν μακαριότητα, τὴν μέχρις ἀδιαφορίας τελευταίως ἔχοντας, ἐπὶ τῆς ὑπουργίας τοῦ κ. Κωτιάδη, διεδέχθη ἡ καλὴ θέλησις, η σαφής κατανόησις τῆς δυσκόλου θέσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ η χωρὶς τὴν τροχοπέδην τῶν μικρούπολογισμῶν καὶ τῶν ἐπιφυλάξεων πρωτοβουλία εἰς τὴν ληψιν τῶν ἑκάστοτε ἐπιβεβλημένων μέτρων.

### ΤΟΥΣ ΠΛΕΟΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΥΣ

Ἐναὶ ἀκόμη δεῖγμα τῆς ἀπουσίας ἀπὸ τὸν έφοπλιστικὸν μας κόσμου τοῦ πνεύματος τῆς συλλογικῆς ἐνέργειας, τῶν ἀπὸ κοινοῦ κατευθύνσεων εἰς τὰ βασικὰ τοῦ πλοίου ζητῆματα:

Συνεζητεῖτο εἰς τὸ Υπουργεῖον τὸ 48ώρων διὰ τοὺς ἑργαζομένους εἰς τὴν ἀκτοπλούσιαν ἐπιβουτηγὸν Ναυτιλίαν. Σοδαρὸν τὸ ναυτεργατικὸν αἴτημα. Ἡ ἀποδοχὴ του θὰ ἡτοῦ η ἀπαρχὴ. Θὰ ἐπεδιώκετο ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἐδρομάδος τῶν 48 ὥρων καὶ εἰς τοὺς ἄλλους κλάδους τῆς Ναυτιλίας. Τὸ test case θὰ ἐδοκιμάζετο εἰς τὴν Ἀκτοπλοίαν. Ἐκρίθη σκοπίμος η παρουσία κατὰ τὴν συζήτησιν καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῆς φορτηγού ποντοπόρου καὶ τῆς μεσογειακῆς Ναυτιλίας. Ἡ Ἔνωσις έφοπλιστῶν ἡρκέσθη δι’ ἔγγραφον τῆς πρὸς τὸ Υπουργεῖον νὰ τονίσῃ, ὅτι δὲν θὰ παραστῇ ἐκπρόσωπος τῆς, διότι θέμα 48ώρων διὰ τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν δὲν ὑφίσταται καὶ κανεὶς έφοπλιστῆς δὲν στέργει κακὸν νὰ τὸ συζητῆσῃ. Τὴν Ἔνωσιν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν ἔξεπτροσώπησεν ὁ Πρόεδρος τῆς, δοτίς καὶ ἐπεπονθευτεῖ, εἰς τὸν ἔξτηθμον ἡ γνώμη του, νὰ δηλώσῃ ὅτι δίκαιον εἶναι τὸ αἴτημα καὶ ἡ ἀποδοχὴ του ἐπιβεβλημένην. Πρὸ τῆς ἀπροσδοκήτου αὐτῆς δηλώσεως εὐρεθεῖς ὁ Πρόεδρος τῶν ἀκτοπλοϊκῶν έφοπλιστῶν συγκατένευσε καὶ αὐτὸς εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ 48ώρου. Αἴτημα, δηλαδή, ὅπερ ἀνεμένετο νὰ συζητηθῇ ἐπὶ μακράς ἡμέρας καὶ νὰ τύχῃ μελέτης ἐμπεριστατωμένης, ἐγένετο ἀποδεκτὸν ἐντὸς ὅλίγων λεπτῶν.

Οποία, ὅμως, ἡ κατάπληξις, ὅταν τὴν ἐπομένην ἡμέραν τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἔνωσεως Μεσογειακῶν έφοπλιστῶν κατέθεσεν ἔγγραφον δηλώσιν εἰς τὸν κ. Στρατήγην, διὰ τῆς ὅποιας ἐτονίζετο, ὅτι ὁ Πρόεδρος τῆς Ἔνωσεως ἀναγνώρισας ὡς δίκαιον καὶ ἀποδεκτὸν τὸ αἴτημα τοῦ 48ώρου δὲν ἔξεφραζε παρὰ τὴν ιδίαν του καὶ μόνον γνώμην. Τὸ 48ώρων ἀπεκρούέτο ἀπὸ όλους τοὺς μεσογειακούς έφοπλιστὰς καὶ είχεν ἡδη γνωστοποιηθῆ εἰς τὸ Υπουργεῖον ἡ ἄρνησης αὐτῆς.

Διὰ τοὺς ἀκτοπλοϊκούς, τοὺς ὑφισταμένους τὴν πίεσιν τῆς ἀπεργίας, τὰ πράγματα ησαν διάφορα. Ἐδέχθησαν τὸ 48ώρων, διότι ἰδιότυπος είναι ἡ κίνησις τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Θὰ είχον τὴν σύχερειαν νὰ ἐφαρμόσουν τὸ 48ώρων κατὰ μίαν ἡμέραν τῆς ἐδρομάδος, καθ’ ἓν τὸ κάθε πλοίον δὲν θὰ ἔξετέλει δρομολόγιον. Ἡ ἐπιβάρυνσις οὔτω θὰ ἡτοι μικροτέρα, παρὰ εἰς τὰ μεσογειακὰ καὶ τὰ ποντοπλοούντα σκάφη.

Φαινεταί, πάντως, ὅτι τόσον οἱ μεσογειακοί έφοπλισταί, ὅσον καὶ οἱ ἀκτοπλοϊκοί δὲν είχον καν μελετήσει τὸ αἴτημα, ὅταν ἐκλήθησαν νὰ διατυπώσουν τὰς ἐπὶ αὐτοῦ ἀπόψεις των. Κατελήφθησαν ἀπροετοίμαστοι. Οἱ ἐκπρόσωποι των τὸ ἐδέχθησαν, διὰ νὰ δηλώσουν μετὰ ὥριμον σκέψιν, ὅτι τὰς προσωτικάς των ἀντιλήψεις ἔξεφρασαν κατὰ τὴν σύ-

# CANADIAN VICKERS

Builders of the S.S. MONTREALAIS and the S.S. QUEBECOIS  
for the PAPACHRISTIDIS CO. LTD.

Your headquarters for shipbuilding and ship repairs. Drydock facilities for us to 26,000 tons.

CANADIAN  
VICKERS

LIMITED  
MONTREAL • CANADA  
MEMBER OF THE VICKERS GROUP

σκεψιν! Δὲν είναι, ὅμως, ἡ πρώτη φορά, καθ' ἣν ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν, μετέχοντες εἰς συμβούλια διακόρων ὄργανισμῶν καὶ συ-  
σκέψεις ἐπὶ εἰδικῶν ζητημάτων, ἐνεφανίσθησαν ὑποστηρίζοντες ἀπόψεις ἀντίθέτους πρὸς τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς τάξεως των. Εἴτε ἔξ  
ἀγνοίας εἴτε λόγῳ διαφορετικῶν ἀντίληψεων προσωπικού, ἐσιώπησαν  
κατά την συζήτησιν ἢ καὶ συγκατετέθησαν εἰς τὴν λᾶψιν μέτρων ἐπι-  
βαρυντικῶν διὰ τὰ πλοῖα. Καὶ ὅταν αἱ διαμαρτυρίαι ἐκ τῶν ὑστέρων  
ἡγέρθησαν, προεβλήθη, καὶ πολὺ δικαίως, τὸ σύμφωνον τοῦ παραστάν-  
τος κατά τὴν σύσκεψιν ἐκπροσώπου τῆς Ναυτιλίας.

Συνέθη οἱ ἐκπροσωπουντες τὴν ἑφοπλιστικὴν παράταξιν εἰς τοὺς διαφόρους ὄγρανισμούς νὰ μὴ στέρεγουν νὰ ἐνημερώνουν τὰ μέλη τῶν Ἐνώσεων των ἐπὶ τῶν συζητουμένων θεμάτων. Δὲν κρίνουν ἐπίσης ἐπάνωγκες νὰ λαμβάνουν γνῶσιν τῶν ἔκστοτε ἀπόφεων, αἵτινες κρατοῦν μεταξὺ τῶν συναδέλφων των δι' ὧρισμένα ζητήματα. Μὲ ἄλλους λόγους, λείπεται ἡ προσυνενόησις, ἡ συνεργασία, αἱ κοιναὶ κατευθυντήριοι γραμμαὶ ἐπὶ ζητημάτων γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος. Ἡ ζημία τῆς Ναυτιλίας εἶναι προφανής.

Δεν χρειάζεται, νομίζουμε, ή σύντασις, όπως είς τὸ μέλλον, μετὰ τὸ πάθημα τοῦ 48ώρου, ἐπιδιωχθῆ ἀπὸ τὰς ἐφοπλιστικὰς ὄργανώσεις ἡ ὑπόδειξις, ὑπέρανω πάσσος ἀλλής σκοπιμότητος, τῶν καταλληλοτέρων προσώπων, ἀτίαν θὰ ἀνελάμβανον νὰ ἐκπρωτωπήσουν τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ νὰ ὑπεραμυθῶν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου κατὰ τὰς συζητήσεις ἐπὶ τῶν σχετιζόμενών μὲ αὐτὸ θεμάτων. Δεν χρειάζεται ἀκόμη νὰ ὑποδείξωμεν τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ἐκπροσωπούντων τὸν ἐφοπλισμόν, κατὰ τὰς ἔκαστοτε συζητήσεις ἐπὶ θεμάτων γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος, όπως φροντίζουν νὰ ἐνημερώνουν τὴν ὄργανων, εἰς ἣν ἀνήκουν, ἐπὶ τῶν συζητουμένων θεμάτων, λαμβάνοντες καὶ ὅδγίας ἐπὶ τῆς τηρητέας στάσεως. Αὐτὸ σημαίνει συνεργασία, κοινai κατεύθυνσεις καὶ ἀποδοτικὴ διασείρισις μιᾶς ὑπόθεσεως γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος.

Επειδή οι πάντες θα σταθερούσαν μαζί την ιδέαν των γενικών ενοτάτων φερόντος. Έσπειρειώθησαν είτε τό παρελθόν, σημειούντας δ' άτυχώς και τώρα άκομή τόσαι παρεξηγήσεις, άνωμαλίαι και σύγχυσις εις ζητήματα σο-  
βαρά, λόγῳ τού ἀκαταλλήλου, τοῦ συχνά και ἀνευθύνου, τῶν ἐκπρο-  
σωπούντων τὰ ἐφοπλιστικά συμφέροντα, ὡστε νὸ εἰμεθού υποχρεωμένοι  
νὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν ἐπίμονον σύντασιν τῆς ἐπιλογῆς τῶν καταλλη-  
λοτέρων προσώπων, τῶν διοριζομένων εἰς τοὺς διαφόρους ὄργανισμούς,  
τὰς διασκέψεις και κατὰ τὰς συζητήσεις διαφόρων θεμάτων γενικωτέ-  
ρου ἔνδιαφέροντος.

## ΔΕΝ ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΤΑ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ

Παραδειγματισθήτε, κ.κ. προϊστάμενοι τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας, έφοπλισται καὶ ἐκτρόπωστοι τῶν ναυτεργατῶν, ἀπὸ τὴν νορβηγικὴν προσπάθειαν. Συνεργάζονται στενῶς οἱ Νορβηγοὶ ἔφοπλισται καὶ οἱ ναυτεργάται διὰ τὴν ἐπαύξην τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου. „Ολα τὰ σχετικὰ ζητήματα (ἐπανδώσεως, συνθετικές, μηχανικοῦ ἑξοπλισμοῦ τῶν πλοίων, αὐτοματισμοῦ κλπ.) διερευνῶνται ἐν ἁγαστῇ συμπνοίᾳ. Μία ἡ σκέψις ὅλων: Νὰ μη χάσῃ η Νορβηγικὴ Ναυτιλία τὴν προέχουσαν θέσιν της εἰς τὸν στίθιον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

Έδω οι «αστυνόμοι» και οι «έγκεφαλοι» του καλού μας 'Υπουργείου άνωλίσκουν τήν υπηρεσιακήν των σκέψιν είς τετριμμένα γραφειοκρατικά των καθηκόντων, άσχολούμενοι νότιδηποτε ἄλλο παρά διὰ τήν αὔριον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Οι δὲ ἐφοπλισταί, ἔξ ἄλλου, δὲν φροντίζουν, τελούντες ἐν γνώσει τῶν σημερινῶν δυσχερειῶν — αὔριον δὲ εἰναὶ σοδαρώτεραι — νὰ διεγείρουν τὴν καθεύδουσαν σκέψιν τῶν ιθυνόντων διὰ τοὺς ἐπικρεμαμένους κινδύνους. "Οσον ἀφορᾶ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων, αὐτοὺς τοὺς ἐνδισφέρει τὸ *χαράτσι*, ή συνδικαλιστική εἰσφορὰ καὶ ἡ διεθνοποίησις τῶν κατατάσσεων ἐργάσιας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ σκέπτωνται, ὅτι αὔριον δὲν εἰναὶ ἀπίθανον νὰ ἴδουν τὴν δραστηριότητα τῆς Ναυτιλίας μας συστελλομένην, διότι ἀκριβῶς κατέστη ἀνίκανος νὰ σταθῇ εἰς τὸ ἔντεινόμενον ἀνταγωνισμόν.

Παραδείγματα ἑκτεσμού και ὀλοκληρωτικού ἀφανισμού ἔχει πολλὰ  
νά μᾶς ἐπιδείξῃ η ἴστορια τοῦ διεθνοῦς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Διατί  
ἄν ἀποκλείσωμεν και τῆς Ναυτιλίας μας τὰς δυσκολωτέρας ἡμέρας,  
ὅταν ήμεις αὐτοὶ ἀπεργάζομεθα τὴν δυστυχίαν τοῦ ἐλληνικού πλοίου,  
ἐπιτρέποντες τὴν μείωσιν τῆς συναγωνιστικῆς του ἰκανότητος;

TO 489PON

“Υπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων — ἀπέργια εἰς ἐπωχὴν ἐντατικῆς οινήσεως ἐπιβατῶν — οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν ἔδεχθισαν τὸ 48ώρων. Ἐπιβάρυνσις 15% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ. Προετιμήθη ἡ παραχώρησις τού 48ώρων παρὰ ἡ αὐξησις τῆς μισθοδόσιας. Η Π.Ν.Ο. ἐξ ἄλλου, ἀποδέπουσα εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ 48ώρου, τοῦ βασικοῦ της αἵτηματος, παρέβλεψε τὴν αὐξησιν τῆς μισθοδόσιας. “Εχει ὅμως

ύπερ αύτης ή ἀκτοπλοοῦσσα Ναυτιλία τὸ γεγονός, ὅτι λόγω τοῦ ιδιοτύπου τῆς κινήσεώς της, ἡμπορεῖ τὸ κάθε σκάφος τὴν οἰστρόποτε ἡμέραν τῆς ἔβδομαδος, καθ' ἣν ἀργεὶ συνήθως εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν, νὰ τὴν κατορίζῃ ὡς ἡμέραν ἀναπαύσεως τοῦ πληρωμάτος. Ἀποφεύγεται οὕτω η καταβολὴ τῆς ἔστρα ἀμοιβῆς. Ἡ συνολικὴ ἐπιβάρυνσις θὰ είναι μικροτέρα.

Τούτο, δώμας, δὲν συμβαίνει εἰς τὴν μεσογειακὴν καὶ τὴν ποντοπόρου Ναυτιλίαν — φορτηγὸν καὶ ἐπιβατηγὸν — πολὺ δὲ περισσότερον εἰς τὰ τάνκερς. Σπανίως τὰ σκάφη αὐτὰ παραμένουν προσωριμισμένα, χωρὶς νὰ διενεργοῦν φορτεκόφτωσιν, ήμέραν τινὰ τῆς ἔδυμαδός, ὅπτε νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ στερήθων τῶν υπηρεσιῶν τοῦ πλείστου τοῦ πληρωματος. 'Η ἐπιβάρυνσις δί' αὐτὰ ἐκ τῶν 48ώρων ἔδυμαδιαίς ἐργασίαις είναι σημαντική, γύρω τῶν 15% διὰ τὰ φορτηγά, ὑπὲρ τὰ εἴκοσι διὰ τὰ τάνκερς. Είναι αἱ σημεριναὶ συνθῆκαι ἐργασίαις αἱ κατάλληλοι διὰ νὰ δεχθῆ τὸ ποντοπόρον πλοίον τὴν αὔξησιν τοῦ κονδυλίου τῆς μισθωδοσίας κατὰ τὸ ἀνώτερω ποσοστόν; Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ἐγκείται τὸ ὅλον ζήτημα καὶ ὥχι εἰς τὴν κακὴν θέλησιν τῶν ἐφοπλιστῶν. Κύριον σκοπὸν μὲν εἶναι τὸ πλοίον τοῦ ποντοπόρου νὰ πληρωθῇ

Καποτε, ευχομέδια το συντομωτερόν, τὸ αἴτημα τοῦ 48ώρου θὰ ίκανοποιηθῇ. Θά είναι δύσκολον νὰ ἀποφύγῃ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τὴν προσπαρομήν του εἰς τὰ διεβνῶς κρατούντα. Οἱ ἄλλοι, οἱ συναγωγισταί μας, ἔχουν ἥδη ἀποδεχθῆ τας μειωμένας ώρας τῆς ἐδδομαδιαίας ἐργασίας.

Ίσως υπό περιστάσεις καλύτερας ναυλαγορᾶς να δεχθούν άνευ άντιρρησών όλοι οι έφοπτοι την έπιβάρυνσιν, έφόσον θά εκολύπτετο άπό τα κέρδη και σχι με τὰς ζημιάς, αἵτινες τώρα είναι, πράγματι, μεγάλαι. Άλληδες είναι, ότι άπό διετίας τὸ αἴτημα τοῦ 48ώρου προσβλήθη. Ἡ ἔντασις ὅμως τῆς κρίσεως, ὁ ἀθρόος παροπλισμός τῶν πλοίων και η μεγάλη ἀνεργία δὲν ἐπέτρεπον — και δὲν ἐπιτρέπουν — οὐδὲ τὴν συζήτησιν τοῦ ζητήματος. Τὸ κλῖμα ήτο — και είναι ἀκόμη δυσμένες. Τώρα ή Π.Ν.Ο. τὸ προβάλλει και πάλιν. Ἐπεδίωξε τὴν εὔκολον νίκην τῆς Ἀκτοπλοίας — τὰ πληρώματα παρ' αὐτῆς ἐλέγχονται — ἵνα κερδίσῃ τὸ δημιουργηθὲν προηγούμενον.

Διά τὴν ποντοπόρου Ναυτίλιαν τὰ πράγματα δὲν είναι καὶ τόσον ἔνθετην οὐκανονικά διά τὴν ἀμέσων τοῦ αἰτήματος ικανοποίησιν. Δὲν δια-  
θέτει ἡ Π.Ν.Ο. τὸ ὅπλον τῆς ἀπεργίας. Θὰ ἡτο ἀφέλης ὁ κ. Πετρουλῆς,  
ἄν αλλως ἐπίστευε. Δὲν θὰ ριψοκένευσῃ, πιζητῶν κοι τῶν ξένων  
συντρόφων του — τῆς Δ.Ο.Μ. — τὴν συμπαράστασιν, μίαν κατὰ μέ-  
τωπον ἀπεργιακήν ἐπίθεσιν κατὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ ποντοπόρου πλοίου.

Θά ζημιώσῃ, ἄλλως τε, πολλὰ ἡ Π.Ν.Ο. ἀπὸ τὴν διακοπὴν τῆς μέχρι τοῦδε συνεργασίας τῆς μὲ τὸν ἐφοπλισμόν. "Αν ἡ συλλογική σύμβασις δὲν ἀνανεωθῇ, λόγῳ τοῦ 48ώρου, ἡ συνδικαλιστική εἰσφορά θὰ ἔπαινεν. Οἱ ἐφοπλισταὶ τώρα τὴν εἰσπράττουν καὶ τὴν ἀποδίδουν εἰς τὴν Π.Ν.Ο.

Μετά τινα χρόνου αἱ συζητήσεις ἐπὶ τοῦ αἰτήματος τοῦ 48ώρου θάλψασιν. Ο κ. Ἀνδρέαδης ὑπῆρχεν ἐν προκειμένῳ κατηγορηματικός. Εδήλωσεν εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο., ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν εἶναι διατεθειμένοι νὰ συζητήσουν.

"Ισως δῆμως νὰ ἔξερεθῇ κάποια βάσις συμβιβασμοῦ τῶν ἑκατέρων ἀπόφεων. Τὸ μέσον δρόμον, ἔνα μεταβατικὸν στάδιον, ὅπερ θὰ επιτρέψῃ ἐν καιρῷ τὴν ικανοποίησιν τοῦ αἰτήματος, πρέπει νὰ ἀκολουθήσουν ἔργοδόται καὶ ἔργαζόμενοι πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ, τοῦ ὃποιοῦ τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα ὡς κόρην ὄφθαλμον

Οι πάντες — οι οποίοι ανταγωνιστούν μας — βάλλουν κατ' αὐτής της υποστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας, της ὁποίας ὁ κύκλος τῆς δραστηριότητος ὀλονεύει καὶ περιορίζεται. Πρέπει, μήπως, ἡμεῖς αὐτοὶ νὰ τὴν φέρωμεν εἰς τὸ ἄδιξόδον;

**„ΑΠΑΝΤΕΣ,, ΠΑΡΑΙΤΟΥΝΤΑ...**

Ἐτελεγράφησε πρὸ ἡμερῶν ὁ πλοίαρχος κ. Κάπαρης τοῦ ἐπιβατη-  
γού γραμμῆς ἔξωτερικοῦ «Ἐλλάς» πρὸς τὴν ἐδὼ διεύθυνσιν του τὰ ἔδη:

«Εις ἔνδειξιν ἀλληλεγγύης ἀπολυθέντος θαλαμηπόλου ἄπαντες θαλαμηπόλοι εἶδήλωσαν παραίτησιν».

Είμεθα περίεργοι νά πληροφορηθώμεν ποιά τά από μέρους του 'Υπουργείου ληφθέντα μέτρα κατά τής τοισύτης όμως αδικής έγκατα-είψεως πλοίου επιβατηγού γραμμής, ένων έξετέλει τούτο τό τακτικόν του δρομολόγιον κατάμεστον ξένων περιηγητών. Αύτοι οι δηλώσαντες ταραίτσιν θαλασσηπόλοι εδεσμένοντο ή όχι από τό συμβόλαιον τής αυτολογήσεως των παραπάνω άσυνθοτοι; Είχον τό δικαίωμα είς οίσανδητο της στηγήν νά παραποτηθούν «άπαντα» χωρίς τήν νόμων προβλεπομένην προειδοποίησην; Θά πήτο δύσκολον, μηπως, νά τοις αποδοθή ή έπι

**CAMP**  
SI  
**SAVONA**  
CAMPANELLA - ASCENSO

**GENOA**  
S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI  
"CAMPANELLA"  
HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

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

στάσει βαρυτέρα κατηγορίας;

Πρωτοφανές, πάντως, γεγονός διὰ πλήρωμα ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους. Χαλάμε καὶ πηγαίνομε...

### ΑΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ

Ἐπεισκέφθη πρὸ ἡμέρων τὰς Ἀθήνας ὁ κ. Richard S. Fort γενικὸς διευθυντὴς τῆς γνωστῆς ἀλληλασφαλιστικῆς ὄργανώσεως τοῦ Λονδίνου West of England. Ὁ ἐφοπλιστὴς κ. N. Βλασπόουλος, σύμβουλος - διευθυντὴς τῆς ἐν λόγῳ ἀλληλασφαλείας, ἔξενάγησε τὸν "Ἀγγλον ἀσφαλιστικὸν κατὰ τὸ ἑδῶ ταξίδιον του.

Πινεύμα iδιαιτέρας κατανόησεως, ζωῆρον δ' ἐν ταυτῷ ἐνδιαφέροντος διὰ τὰς ζητήματα, τὰς ἀπασχολοῦντα τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν καὶ τὴν ἀλληλασφάλειαν, τὴν καλύπτουσαν τοὺς κινδύνους "Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως", ἐπεδείχθη ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Fort κατὰ τὰς ἑδῶ συζητήσεις μὲ τοὺς κρατικοὺς ἀρμοδίους καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστας.

Τὰ θέματα εἰναι γνωστά. Τῶν δραπετεύσεων πρῶτον. Μὲ ἐκατοντάδις χιλιάδων δολλαρίων ἐπιβαρύνεται ἡ Ναυτιλία, λόγῳ τῆς ἀθρόας ἐγκαταλείψεως τῶν πλοίων. Μέτρα διοικητικά, αὐτηρά καὶ ἀποφασιστικά δὲν ἐλήφθησαν μέχρι τοῦδε. Σπασμαδικά τινα ἔχηγγελθησαν κατὰ καιρούς. Κατὰ τὴν πρὸ ἡμέρων σύσκεψιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου τῆς "Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν μὲ τὸν νέον" Υπουργόν, τὸ θέμα ἐπανευζητήθη. Ἀπεφασίσθη ὅπως, ὅχι μόνον εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον τοῦ δραπετοῦ ἀναγράφηται ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν οἰκείαν μερίδα τῶν Μητρώων Ἐργατῶν Θαλάσσης καταχωρήται, ὡς τὸν νὰ καθίσταται ἀδύνατος εἰς τὸν δραπετεύοντα νὰ ἐκδοστος νέου φυλλαδίου, χωρὶς τὴν ἐγγραφὴν εἰς αὐτὸ τῆς δραπετεύσεως. Ἀρκεῖ τοῦτο διὰ νὰ περιορισθοῦν τὰ κρουσματα. Ο δραπετεύοντας θὰ γνωρίζῃ, ὅτι δύσκολος θὰ είναι ἡ ἐπαναπρόσληψίς του ἐπὶ ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἀνασχετικὴ θὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν ἡ προειδοποίησις αὐτῆς.

Θέμα δεύτερον αἱ δίκαιοι εἰς τὴν Ἀμερικὴν. Τὴν σύναψιν εἰδικῆς συμβάσεως ἐπὶ τῆς ἀρμοδιότητος τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ὑπέδειξεν ὁ κ. Fort. Ταρόμοισι, κατὰ τὰς πληροφορίας του, συμβάσεις συνήθησαν καὶ μὲ ἄλλα κράτη. Τὸ ζητήμα, δηλαδὴ, περιέρχεται εἰς τὴν κυβερνητικὴν πλεόν ἀρμοδιότητα. Ἀπεφασίσθη εἰς σύντονα διαδῆματα νὰ προέλθουν οἱ ἐφοπλισταὶ παρὰ τῷ Υπουργείῳ τῶν Ἐξωτερικῶν. Ἰδωμεν.

Ομολογούμεν ὅτι πολὺ ἀμφιβόλλουμεν διὰ τὸ δυνατὸν τῆς ἐπιτυχίας τῶν ἐφοπλιστικῶν προσπειθῶν. Καθ' ἡμᾶς, ὡς αὐτοάμυνα ἀποτελεσματικὴ θὰ ἦτο ὁ «μαύρος πίναξ» τῶν ἀγνοούντων τὴν ἑλληνικὴν δικαιοσύνην ναυτικῶν. Θὰ ἔπαινεν ὁ ἐγείρων ἀγωγὴν ἀποζημιώσεως ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων νὰ ναυτολογήται ἐλευθέρως. Θὰ ἦτο ὁ ἀποδιοπομπαῖς.

Θέμα τρίτον, ἡ διπλῆ ἀποζημίωσις. Ἐγράφησαν πολλά διὰ τὸ ὅχι ἡσσονὸς σημασίας ζητήμα. Νομοσχεδίων σχετικὸν κατηρτίσθη καὶ ὅπως ἀνεμένετο δὲν ἔφασε μέχρι τῆς Βουλῆς. Δὲν ἀπομένει παρὰ ὁ δρόμος τῶν δικαστηρίων. Νομολογίαν περὶ τὸ θέμα τοῦτο πρέπει νὰ δημιουργηθούμεν. Είναι ἡ προσφορωτέρα λύσις.

Θέμα τέταρτον, ἐκ τῶν κυριωτέρων — ὑπάρχουν καὶ ἀλλα λεπτομερειακά — τὸ τῆς ὑγιεινῆς τῶν πληρωμάτων. Πολλὰ τὰ κρουσματα ἀσθενειῶν — γαστροεντερίδες, Ἐλκη, καρδιοπάθειας καὶ ἀρθριτικά — κατὰ δὲ τὴν ὑπεύθυνον δεβαίσιων τῶν ιατρῶν, τῶν παρακολουθούντων ἐγγύτερον τὴν ὑγιεινὴν κατάστασιν τῶν ναυτικῶν μας, τὸ περισσότερα ὀφείλονται εἰς τὴν κακὴν τροφοδοσίαν. Ἀντενδείκνυνται ἀπὸ τὰς νεωτέρας τῆς ἐπιστήμης ἐπιταγάς τὰ ὑπεράφθονα λίπη, τὰ πολλὰ καρκεύματα, τὰ παρεσκευασμένα μὲ τὰς γνωστὰς μεθόδους τῆς ἀνατολικῆς μαγειρικῆς, φαγητά, τὰ ἀλμυρά καὶ δυστεπτα. Προκαλοῦν τὰς στομαχικὰς διαταραχάς, τὰ ἔλκη, τὴν ἀρτηριοσκλήρωσιν καὶ ἐπιτείνουν τὸ ὄρθριτσισμόν.

Οι κληθέντες νὰ μελετήσουν τὰ τῆς τροφοδοσίας τῶν ναυτικῶν μας εἰδικοὶ ἐπιστήμονες, ὑπέδειξαν τὰς ἐπενεκτέας τροποποιήσεις. Οι τῆς Π.Ν.Ο. τὰς ἀπέρριψαν, ἐνῷ αὐτοὶ οὗτοι οἱ προϊστάμενοι τῶν σωματείων τὰς ἐφαρμόζουν. Τὰ πληρώματα εἴναι ἀκατατόπιστα. Ἐπιβάλλεται ἡ ἐνημέρωσίς των διὰ νὰ φάσωμεν εἰς τὴν τροποποίησιν τοῦ διαιτολογίου. Κάποιος τὸ ἔργον αὐτὸ τῆς διασφαλίσεως πρέπει νὰ ἀνα-

λάθῃ. Τὸ Υπουργείον εἶναι τὸ ἀρμοδιότερον. Ούδεν ἐπραξεν. Ὅπεδει-χθῇ καὶ ἡ ἐνέργεια αὐτὴ ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν. Ὅπεσχέθη ὁ κ. Στρατήγης νὰ μελετήσῃ τὸ θέμα τῆς προσφορωτέρας προπαγάνδας. Οἱ ἐργαστικοὶ παράγοντες ἔχουν τὸν λόγον.

"Ολαι αὐταὶ αἱ ἀνωμαλίαι — περὶ ἀνωμαλιῶν πρόκειται — δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των εἰς καμπίσαν ὅλην καλῶν διοικουμένην ξένην ναυτιλίαν. Τῆς ιδικῆς μας εἶναι κτήματα, ἀναφαίρετα, δυστυχών.

Ο κ. Fort, διαπνέεται ἀπὸ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ βοηθήσῃ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀρσεως τῶν ἐπιβαρύνσεων ἀπὸ τὰς ὑπερμέτρους εἰσφοράς εἰς τὰ Clubs. "Ἐργον δύσκολον, πλὴν ἐπιβεβλημένον. Πρέπει τὰ ζητήματα αὐτά, καθιστάμενα αιτήματα διὰ τὸν ἐφοπλισμόν, νὰ τύχουν τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐπιμόνου τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιδιώξεως. Ή συναγωνιστικὴ ικανότης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου περιορίζεται ἀπὸ τὰς ἐπιναυσεύσεις τὰς ὀφειλομένας εἰς τὴν πλημμελή, τὴν πλήρη ἐπιφυλάξεων διαχειρίσιται τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἀπὸ μέρους τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας.

Τὸ Y.E.N., μέσω τοῦ Υπουργείου Ἐξωτερικῶν, ἀνέλαβε προσπάθειαν ἐφαρμογῆς τῆς μετεξύ "Ελλάδος καὶ H.P.A. συνθήκης φιλίας, Ναυτιλίας κλπ. κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὴν ἐπέμβασιν τῶν δικαστικῶν ἀρχῶν ἐκτέρας τῶν χωρῶν εἰς ὑποθέσεις διαφορῶν πληρωμάτων καὶ πλοίων, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἔχει ηδη ἐπιληφθῆ δικαστήριον τῆς ἐτέρας χώρας.

### ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΔΡΑΠΕΤΑΣ

Τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, δι' ἐγγράφου του πρὸς τὴν "Ἐνωσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἔθετε τὰς ἀπόφεις του ἐπὶ τῶν δυσμενῶν ἐπιπτώσεων, τὰς ὀποίας ἔχουν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὰ πολλαπλασιαζόμενα κρούσματα δραπετεύσεων.

Εἰς τὸ ἐγγραφὸν ἀναφέρεται ὅτι κατεβλήθη σύντονος προσπάθεια διὰ τὴν παραδειγματικὴν τιμωρίαν τῶν δραπετῶν καὶ ὅτι ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ Υπουργείου δὲν ἔδιοτας νὰ εἰσηγηθῇ τὴν ἐκδοσιν ἀντίθετου πρὸς τὰς κειμένας διατάξεως ἀποφάσεως διὰ τῆς ὀποίας προβλέπεται ἡ μέχρι δύο ἔτῶν κατακράτησις τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων τῶν δραπετεύοντων ναυτικῶν.

Παρὰ ταῦτα, τονίζεται εἰς τὸ ἔγγραφον, δέον νὰ ληφθούν ύπ' ὅψιν τὰ ἀκόλουθα:

1. Οἱ πλοίαρχοι τῶν ὑπὸ ἔναντι σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, δὲν ὑποδομοῦν τὴν ὑπηρεσίαν, ἀποφεύγοντες νὰ καταγγέλλουν τοὺς ἔκ τῶν πλοίων τῶν δραπετεύοντας.

2. Τὸ γεγονός ὅτι 495 δραπετεύσαντες κατὰ τὸ ἔτος 1962 ἐκ πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, ἐπὶ συνολικοῦ ἀριθμοῦ κρουσμάτων δραπετεύσεων 642, ἔκεκτην ὑπηρεσίαν κάτω τῶν δύο ἔτῶν, ἀποδεικνύει, ὅτι δὲν καταβάλλεται ἡ ἀπὸ μέρους τῶν ναυτικῶν γραφείων ἐπιβάλλομένη προσοχὴ ὡς πρὸς τὴν ἐπιλογὴν τῶν κατὰ πρῶτον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἰσερχομένων καὶ ἐλευθέρως ὑπὸ τῶν γραφείων ἐκλεγομένων.

3. Τὸ γεγονός ὅτι 614 ἐκ τῶν ὧν ἄνω κρουσμάτων ἐστημένων τοῦ Ηνωμένας Πολιτείας (280), Αὐστραλίαν (186), καὶ Καναδάν (148), ἀποδεικνύει ὅτι δὲν καταβάλλεται εἰς οὐρανὸν ὁ φειλομένη ἐπιτήρησις ἐκ μέρους τῶν πλοίαρχων των καταπλεόντων εἰς τοὺς ὧν ἄνω λιμένας πλοίων.

4. Ἡ ἐπιβολὴ βαρυτέρων κυρώσεων, κατ' οὓδεν πρόκειται νὰ μειώσῃ τὰ κρούσματα τῶν δραπετεύσεων, δεδομένου ὅτι ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀριθμῶν, πλέον τῶν τριῶν τετάρτων τῶν δραπετῶν, είναι μαθητεύμενοι ναυτικοί, τῶν ὀποίων οκοπός δὲν είναι ἡ εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα σταδιοδρομία, ἀλλ' ἡ διὰ τῆς ναυτολογίσεως εἰσοδος καὶ ἐγκατάστασίς των εἰς κοινωνικῶν προηγμένων καὶ οἰκουμενικῶν εὐημερούστας χώρας.

Εἰς τὸ ἔταρέων ἔγγραφον ἔχομεν νὰ προσθέσωμεν τὰ ἔξις: Χίλιοι καὶ ὅχι 186 είναι οἱ δραπετεύσαντες εἰς τὴν Αὐστραλίαν "Ελλήνες ναυτικοί, κατὰ δεβαίσιων τοῦ πλέον ὑπεύθυνου εἰς τὴν μακρυνὴν ἡπειρον προσώπου, τοῦ κ. Γκούμα, διατελέσαντος μέχρι πρὸ τινος ἀκολούθου εἰς τὸ Προξενεῖον τοῦ Σίδνευ.

Τὰ αὐστηρότερα μέτρα ἐπιβεβλημένα είναι, διότι μεταξὺ τῶν δραπετῶν ἔστω καὶ κατὰ μικροτέραν ἀναλογίαν, είναι καὶ ἐπαγγελματίαι ναυτικοί. Ἀνασχετικὴ ἐπ' αὐτῶν ἐπίδρασιν θὰ ἔχῃ ἡ ἐντεῦθεν αὐστηρότης.

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ  
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**

## ΙΔΡΥΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

Διεξήχθησαν πρό ήμερων αἱ ἀρχαιορεσίαι εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον διὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ νέου Προέδρου, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀειμνήστου Δημάδη. Παραφθὶ ἔξελέγη ὁ κ. "Ἀλκιμος Γράτσος.

Ρητὴ ἡ ἐντολὴ τῶν ἐκλογέων πρὸ τοῦ νέου Προέδρου: Τὴν ἀνδιοργάνωσιν τοῦ Ἐπιμελητηρίου πρέπει νὰ ἐπιτάξῃ, ἵνα τοῦτο πληρέστερον ἔξυπηρτήσῃ τὴν ὄλην ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν.

Καὶ ἀν τὸ Ἐπιμελητήριον δὲν κατέρθωσε νὰ ἐπιτύχῃ, ὅσα οἱ ιδρυταὶ τοῦ προέδρεψαν, εἰς δύο ἀρχιτεκτονικὰ παράγοντας ἃς ἀποδοῦ ἡ ἀποτυχία: Εἰς τὴν προβληθεῖσαν ἀντίδρασιν κατὰ τὸ ἔργον τοῦ Ἐπιμελητηρίου τῶν ἀνθρώπων τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τὴν ὄγνον τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῶν ὄσων τὸ "Ιδρυμα ἐπετέλεσε καὶ τῶν ὄσων ἡμπορεῖ νὰ ἐπιτελέσῃ.

Τὸ Ἐπιμελητήριον συνεστήθη ἀρχικῶς μὲ τὴν νόμῳ καθορισθεῖσαν ἀπόστολὴν τῆς μελέτης τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ τῆς γνωμοδότησεως ἐπὶ παντὸς μέτρου ἀφορῶντος τὸ πλοίον. Ἀρχικῶς ἡ γνωμοδότησις αὐτὴ ἦτο ὑποχρεωτικὴ διὰ τὰ ἐπιλαμβανόμενα θέματας ναυτικοῦ Ὑπουργείας ἡ ὄλλας δημοσίας ὑπηρεσίας. Ὁ νόμος ἐτροποιήθη. Ἡ γνωμοδότησις δὲν θὰ ἦτο ὑποχρεωτική. "Ἐπαυσαν νὰ ζητοῦν τὰς ἀποφέσι τοῦ Ἐπιμελητηρίου πρώτοι οἱ τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας ιθυνοῦται. Τὸ ἡγόνοσαν.

Καὶ ὑπέστη τὸ "Ιδρυμα ἑκ τῆς ὄγνοιας αὐτῆς καθίζησιν μέρους σημαντικοῦ τῆς προβλεψίσης δραστηριότητός του. Διετρήθη ὅμως ὁ θεσμός. Τὸ Ἐπιμελητήριον δὲν ἔπαυσεν, ἔστω καὶ «λάθε βιώσαν», νὰ ἐπιτελῇ ἔργον χρήσιμον, νὰ συμπληρώνῃ ἑνα κενόν, νὰ παρέχῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸν ἐφοπλισμόν, ὄσον καὶ ἔλλοις τους συναλλασσομένους μὲ τὴν Ναυτιλίαν (διαιτήσια, ἐκτιμήσεις, δεβαίσεις πρὸς δημοσίας ἀρχάς κλπ.).

Ἄλλα καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν παρέσχον εἰς τὸ Ἐπιμελητήριον τὰ οἰκονομικὰ μέσα, ἵνα πληρέστερον, μετὰ τὸν πόλεμον, ὄργανωθῇ, ἀνάλογον πρὸς τὸ σχόν τῆς Ναυτιλίας μας ἀποκτήσῃ ὑπηρεσιακὴν συγκρότησιν. Δὲν ἥθελησεν ὁ ἐφοπλισμὸς νὰ κατανοήσῃ τὴν χρησιμότητα τῆς Ἐπιμελητηριακῆς ὄργανωσεως καὶ τί, τὸ πράγματα πολύτιμον, ἥδυνατο νὰ εἰσφέρῃ. Δὲν ἔξετίμησαν τὴν μεγάλην διαφορὰν μεταξὺ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὄργανισμοῦ Δημοσίου Δικαίου, συγκεντρουόντος καθὲ ἔκφαντιν τῆς θαλασσινῆς δραστηριότητος καὶ τῆς Ἔνσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, τῆς ἐκπροσωπούσης στενῶς τὰ ἐπὶ μέρους ἐφοπλιστικὰ καὶ μόνον συμφέροντα. "Ἐτερον ἐκάτερον, πιστεύομεν νὰ εἶναι η γάνημ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἡ καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς του ὄργανωσεως, ἐπὶ ἔνος θέματος καὶ η ἀποφέσι τοῦ Ἐπιμελητηρίου, τοῦ ἀπόδιαφορού σκοπιαὶ προσβλέποντος τὸ αὐτὸ θέμα. Τὸ κύρος, ἡ ἀντικειμενικὴ τοποθέτησις, κείνηται πρὸς τὸ μέρος τοῦ δευτέρου. Ἐκείθεν καὶ ἀπόρρει τὸ θασικὴ τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀποστολή. Μελετῶνται πλέον ἐπισταμένως τὰ ζητήματα, ἐνημερώνονται οἱ θύνοντες καὶ οἱ ἐνδιαφέρομενοι, διατυπώνονται η ἔγκυρος γνώμη ἐπὶ κάθε ἀναφοριμένου προβλήματος καὶ τὰ λυτιτελέστερα μέτρα ὑποδεικνύονται.

"Ἐπίμονον, ὄσον καὶ μακράν προσπάθειαν κατέβαλεν ὁ ἀειμνηστὸς Δημάδης, ὁ ἐπὶ πολλὰ ἔτη διατελέσας πρόσδορος τοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἵνα τοῦτο τὴν ἀποστολὴν του αὐτῆς πληρέστερον ἐκπληρώσῃ. "Ἐπερπετε, καὶ ἀρχήν, νὰ ἀποκτήσῃ τὸ "Ιδρυμα τὰ ἀνάλογα οἰκονομικὰ μέσα, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ τροποποιήσῃ τὴν περὶ αὐτὸ νομοθεσίαν, ὡστε χωρὶς τὰς χειροπέδας τοῦ νόμου καὶ τὰς ὑπόπτους παρεμβάσεις τῶν λιμενικῶν τὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἀνδιοργάνωσιν του.

Τὰ μέσα οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν τὰ παρέσχουν, ισχυριζόμενοι ὅτι ὑψηλὰ εἰναι τὰ δικαιώματα (1.500 δραχ. ἐπίσως διὰ τὸ λίμπερτο, ἀνάλογα διὰ τὰ μεγαλύτερα σκάφη), ἐνώ οι γνωστοὶ μας «ἐγκέφαλοι» τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἥθελησαν νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς τροποποιήσεως τοῦ νόμου, ἵνα θέτεις, πλουσίως μισθοδοτούμενάς, ἀποκτήσουν εἰς τὸ Ἐπιμελητήριον. Τελικὸς τὸ ὑπόπτον νομοσχέδιον στερρίθη. "Άλλα καὶ τὸ Ἐπιμελητήριον δὲν ἔπειτε τὴν ἀνδιοργάνωσιν του, τὴν τόσον ἐπιδιωχθεῖσαν.

Τώρα ὁ νέος πρόεδρος μὲ πίστιν καὶ ἐνθουσιασμὸν ἀναλαμβάνει τὴν προσπάθειαν. Πρέπει δὲ οἱ νὰ τὸν δοθήσωμεν διὰ νὰ ἐπιτύχῃ. Πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ πληρώσουν τὰς εἰσφοράς των, ἔστω καὶ μειωμένας, καὶ πρέπει νὰ παρακαμφθῇ προσωριῶς τὸ κώλυμα τῆς τροποποιήσεως τοῦ νομοθετικοῦ καθεστώτος τοῦ Ἐπιμελητηρίου — τὸ νομοσχέδιον εἶναι ζήτημα ὃν μετὰ ἔτος ψηφισθῇ — ἵνα τὸ ταχύτερον

προσληφθῇ τὸ ἀπαραίτητον νέον προσωπικὸν καὶ χωρήσωμεν πρὸς τὴν ἀναδιοργάνωσιν.

Τονίζουμε καὶ πάλιν: Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον εἶναι θεσμὸς χρήσιμος, πολλὰ δυνάμενος νὰ εισφέρῃ. "Αν τὸ κύρος του διατηρήσωμεν, ὃν τὸ Ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας καὶ αἱ ἄλλαι δημόσιαι ὑπηρεσίαι ἀναγνωρίσουν τὴν προέχουσαν θέσιν του εἰς τὴν μελέτην τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ὃν ὁ ἐφοπλιστικὸς παράγων περιβάλλε μὲ στοργὴν τὸ ἔργον του καὶ ποὺ θὰ ἀυτὸ τοῦ τὸ "Ιδρυμα ἀποδεῖξῃ ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ θέματος, ποὺ θὰ ἀναπτύξῃ, ὅτι ἔχει εἶναι τῆς ἐμπιστούσης καὶ τῆς ὑποστηρίξεως, πρέπει νὰ εἰμεθα δέσμοι, ὅτι η Ναυτιλία θὰ ἀποκτήσῃ ἔνα δραχμας μελέτης καὶ καθοδηγήσεως ἀπαραίτητον δι' αὐτὴν τὴν ὑπόστασιν της.

## ΓΕΛΟΙΟΠΟΙΟΥΜΕΘΑ

Πλοίαρχος ποντοπόρου φορτηγού, δι' ἐπιστολῆς του μᾶς ὑποδεικνύει πλείστας σσας ἀνοησίας, αἵτινες περιλαμβάνονται εἰς τὰς ὁδηγίας τηρήσεως τῶν Ἡμερολογίων Καταστρώματος «Ἀτμοπλοίων». Τινάς έξι αὐτῶν δημοσιεύομεν κατωτέρω:

«... ἀφοῦ δὲ καταρτίσῃ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου του (σημ. N. X.: καθοδηγεῖται ὁ πλοιαρχος), θέλει ἐγγράψει αὐτὸ εἰς τὸ πημερολόγιον, καθὼς καὶ τὰς μεταξὺ αὐτοῦ (τοῦ πλοιάρχου) καὶ τοῦ πλωρού ματος συμφωνίας περὶ μισθώματος. Πρέπει δὲ νὰ διευκρινίζωνται καθαρῶς αἱ περὶ μισθώματος αὐτῶν εἰς δραχμας ταμειακά, ὃν μὲ μισθώνταλογαται τὸ πλήρωμα».

Καὶ ἐν συνεχείᾳ:

«Παρολαμβάνων ὁ πλοιαρχος φορτίον, θέλει ἐγγράψει εἰς τὸ πημερολόγιον τὸ είδος καὶ τὸ ποσὸν τοῦ φορτίου, τὸ δόνομα τοῦ φορτοῦ, τὰ ἐμβλήματα τοῦ φορτίου καὶ τὸ μέρος δι' ὃ τὸ φορτίον ἀποστέλλεται καὶ τὸ δόνομα τοῦ ληπτοῦ».

Καὶ ἀκόμη:

«... ἀσθενήσαντος ἡ ἀποθανόντος τοῦ πλοιάρχου ἀναλαμβάνει τὴν κυρέρνησιν τοῦ πλοίου ὁ... ναυκλήρος».

Καὶ παραπρείται: Διατὶ μόνον διὰ τὰς συμφωνίας τῶν ναυτῶν ασθενοῦνται αἱ ὁδηγίαι; Μήπως οἱ ὑπόλοιποι τοῦ πληρώματος εἰναι ἀσμιθοι; Αὐτὸς δὲ εἰς δραχμὰς «ταμειακά» μισθὼς μᾶς ἐνθυμίζει διατύπωσιν συμβολαίου πρὸ ἐκατονταετίας συνταχθέντος. Αὔτη ἐπίσης ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἐγγραφῆς εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ εῖδους, τοῦ ποσοῦ καὶ λοιπῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ φορτίου, ἀποκαλύπτει τὴν ἀμάθειαν εκείνων, που συνέταξαν τὰς ὁδηγίαις. Φαντασθῶμεν πόσος χρόνος καὶ πόσας ἡμερολόγια θὰ χρειασθοῦν διὰ νὰ ἀντιγραφῇ τὸ «μανιφέστο» ἐνὸς συγχρόνου «λάινερ», δι' ἔστω κυκλικὸν ταξίδιον. Κάποιος, ἀσφαλῶς, αἴτοις τοὺς «ἐγκεφάλους» θὰ δέσκομεσε καὶ θὰ διεπίστωσε τὴν δυνατότητα μιᾶς τοισύτης ἐγγραφῆς.

Αλλὰ τῆς ἀνοησίας τὸ ἀποκορύφωμα εἶναι ἡ διάταξις τῆς ἀναλήψεως τῆς δισκυβερνήσεως τοῦ πλοίου, ἐν περιπτώσει ἀσθενείας ἡ θανάτου ἐγ πλῷ τοῦ πλοιάρχου, ἀπό τὸν πλοιάρχου;

Καὶ αὐτὰ εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν ἐπτὰ ἐκατομμυρίων τόννων! Γελοιοποιούμεθα...

## ΕΥΡΥΤΑΤΑ ΤΑ ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ

Ἐξεφράσαμεν, πράγματι, τὴν γνώμην, ὅτι πληθύνονται τὰ τουριστικά μας πλοία, εἰς ἀριθμὸν δυσανάλογον ἵσως πρὸς τὴν κίνησιν τῶν περιηγητῶν. "Ἔχοντες τὴν πείραν τῆς κρατούσης παρ' ἡμῖν νοοτροπίας, δὲν ἀπεκλείσαμεν καὶ τὸν συναγωνισμὸν εἰς τὸν ναύλους, ἐπὶ ζημιὰς τῶν ἐπιχειρίσεων, ὄλλας καὶ τῆς τουριστικῆς προσπαθείας. Διότι ὁ χαρηλὸς ναύλος σημαίνει καὶ στάθμην χαμηλὴν εἰς τὴν ἐνδιαίτησιν τῶν ἐπιβατῶν, τὴν συντήρησην τοῦ πλοίου καὶ αὐτὴν τὴν ἀσφάλειαν τῶν ταξιδίων. "Ενδεκα τὸν ἀριθμὸν εἶναι τὰ ἐν ἐνεργειᾳ εἰδικὰ τουριστικά. Δεκατρία τὰ εἶναι τοῦ χρόνου. Εἰς αὐτὰ δὲν περιλαμβάνονται τὰ δημητραγωγά τὸ «Ἐγνατίον» καὶ τὸ «Καρίνα» οὔτε καὶ τὰ τρία τῶν ἰταλικῶν ἐπανορθώσεων. Προστίθενται τὰ ιταλικά, τὰ ισραηλινὰ καὶ τὰ γιουγκοσλαϊκά καὶ τὰ ἑλληνικά γραμμῆς. Συμφόρησις σκαφῶν. "Ολα

**YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA**

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

**ASSOCIATED AGENCIES LTD.**

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

FORMERLY

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

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

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

PIRAEUS

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

προσφέρονται νάντια έξυπηρετήσουν τὴν πρὸς τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον κίνησιν.

Καὶ μᾶς γράφει φίλος ἐφοπλιστής ἐκ Λονδίνου, ἐνεργῶς τελευταίως ἀναιμήθεις εἰς τὴν ἐπιβατήγον Ναυτιλίαν:

«Διειτυπώσατε εἰς δεδομένην εύκαιριαν τὴν ἀμφιθολίαν διὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν τουριστῶν ποὺ θὰ πιθανὸν νὰ ἐπισκεφθούν τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀνεψέρθητε εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν διαθεσιμῶν πλοιῶν, τῶν προσφερομένων ὑπὲρ τὴν ζήτησιν. Ἐθεώρασα οκόπιμον εἰς ἀπάντησιν, οὐτως εἰπεῖν, τῶν ἀνωτέρω ἀπόφεων οὓς νὰ σᾶς ἀποτελεῖ τὸ εὐκάλιπτον ἀπόκομπα τῶν «Οἰκονομικῶν Τάιμς», τοῦ Λονδίνου. Θὰ ἐκπλαγῆτε, δεβαίως, ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀγγλικὴ τουριστικὴ ἀγορά, δύον ἀφορᾶ τὴν Ἑλλάδα, εἰναι νὰ ἀγνωστος εἰσέτι γῆ, ἀφοῦ 1% μόνον τῶν Βρετανῶν περιηγητῶν τὴν ἀποκέπινονται. Προβάλλουν, δεβαίως, ἡ ἀπόστασις τοῦ ταξιδίου καὶ οἱ υψηλοὶ ναῦλοι, ἀλλὰ δὲν εἰναι σύντομοι καὶ μόνον αἱ ἀφορμαὶ. Ἐάν διὰ τῆς ἐμπρέπεας δημοσιότητος καὶ τῶν κεμπλων κομιστρῶν ἐπιτύχωμεν τὸν αὔξησιν τοῦ 1% εἰς 2% καὶ ἀπὸ τὸ ποσοστὸν αὐτὸῦ δικαστεύετο τὸν αὔξησιν τοῦ 2% εἰς 3%. Ἐάν τὰς ἀλλαγαὶς τῶν νησιωτικῶν πλοιῶν θὰ ἔχειαντον ἵνα ἔξυπηρετηθῇ τὸ ρεύμα αὐτὸῦ ἡ Ἀγγλίας τουριστῶν.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Εύρυτατα εἰναι τὰ περιθώρια δράσεως διὰ τὸ ἀλλαπικὸν τουριστικόν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεισιν, πάντως, τῆς παροχῆς πληρῶν ἀνέσεων — ὅχι πολυτελείας — τῆς συνεπειας εἰς τὰς ανειλημμένας υποχρεώσεις, τῆς ἀκριβείας τῶν προγραμμάτων καὶ τῆς ἀφόγου τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοιῶν συμπεριφορᾶς».

\*\*\*

Τὸ δημοσίευμα τῶν «Οἰκονομικῶν Τάιμς» ἀναφέρει, βάσει τῶν μέχρι τοῦδε δεδομένων, τὰ κάτωθι ποσοστὰ συμμετοχῆς κατὰ χώρας τῆς Ἑγγλίας τουριστικῆς κινήσεως διὰ τὸ τρέχον ἔτος:

Ισπανία 32,5%, Ἰταλία 23%, Γαλλία 13%, Ἐλλεστία 9,5%, Αὐστρία 5%, Βέλγιον, Λουξεμβούργον καὶ Ὀλλανδία 7%, Πορτογαλία 2,5%, Γερμανία 1,5%, Νορβηγία 1,5%, Ἐλλάς 1%, Διαφοροὶ 3,5%.

Διὰ τὴν Ἑλλάδαν ιδιαιτέρως ἡ ἀγγλικὴ ἐφημερίς γράφει:

«Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς ἄλλας χώρας, τὸ κόστος τῶν ταξιδίων πρὸς τὴν Ἑλλάδα πιθανὸν νὰ μειωθῇ αἰσθητῶς».

#### ΠΕΡΙΜΕΝΟΜΕΝΑ ΤΟΝ ΞΕΙΜΩΝΑ

Δένουν τὰ τάνκερς καὶ ἐπαναπλέονται εἰς τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας τὰ λίμπερτος. Ἡ κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς ἐνετάθη καὶ πάλιν.

Οἱ ναῦλοι τῶν πετρελαίων κατέπεσαν εἰς τὰ χαμηλότερα τῆς παρούσης περιόδου ἐπίπεδα (75% κάτω τοῦ «Ιντασκέιλ ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Γένοβαν). Μεγάλη ἡ προσφορὰ ἀναυλῶντων «σπότ» σκαφῶν. Προεβλέπετο, ὅτι μια εικοσάς δεξαμενοπλοίων θὰ παρωπλίζετο ἐντὸς τῶν ἡμερῶν. Θὰ περιμένουν τὴν φινοπωρίην ζῆτησιν. Ἀπὸ τὴν ἔκτασιν αὐτῆς θὰ ἔχαρτηθῇ ὁ παροπλισμὸς καὶ ἄλλων. Καὶ διὰ νὰ φέστῃ ὁ ἐφοπλιστής ἑνὸς τάνκερ εἰς τὸν παροπλισμὸν — τὸν τόσον, ὡς γνωστόν, ἐπιζήμιον — σημαίνει ὅτι ἡ ἀγορὰ ἔφθασε πλέον εἰς τὸ ἀπροχώρητον.

«Οσον ἀφορᾶ τὰ λίμπερτος, πολλοὶ προέβλεψαν τὴν κακὴν ἑξέλιξιν τῆς ναυλαγορᾶς. Ἐπεφυλάχθησαν νὰ ἐπαναθέσουν εἰς τὴν ἐνέργειαν τὰ σκάφη των. Ὁχι ὅμως ὀλίγοι οἱ δαπανήσαντες πολλὰ διὰ τὴν ἐπιθέωρησιν καὶ τὸν δεξαμενισμὸν τῶν δεμένων σκαφῶν. Ἀνερμάτιστο, χωρὶς τὴν ναύλωσιν, ἀνήκησαν τὰ λίμπερτος εἰς τὸ πέλαγος. Τώρα οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ἀντιμετωπίζουν καὶ τὰς ζημίας ἀπὸ τοὺς χαμηλοὺς ναύλους.

«Ολοι περιμένομεν τὸ φινόπωρον. Δικαιολογεῖται ἡ ἐλπίς τῆς

βελτιώσεως. Εἶναι, ὅμως, γεγονός ἀναμφισβίτητον, ὅτι διερχόμεθα ἀκόμη κατάστασιν ρευστότητος ἐπικινδύνου διὰ τὰ πλοῖα, ὅχι μόνον τὰ παλαιά, ἀλλὰ καὶ αὐτὰ τὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως δηζελοκίνητα.

Ἄλλοι μόνον, ἂν τὸ περίοδος τοῦ χειμῶνος δὲν ἐμφανίσῃ κατάστασιν ναύλων καλυτέρων. Θά θρηνήσωμεν καταστροφάς. Καὶ μόνον ὁ φορτέζης θὰ συνεχίσῃ νὰ εἰσπράττῃ τὸν φόρον... ἐπὶ τῶν ζημιῶν!

#### ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

«Ἀν τις μελετήσῃ μὲ προσοχὴν τὰς στατιστικὰς τοῦ Ὀργανισμοῦ «Ἡνωμένων» Ἐθνῶν, τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν κίνησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατὰ τὸ 1962, θὰ καταλήξῃ εἰς τὸ ἀπογοητευτικὸν συμπέρασμα, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ ἀσχολοῦνται μὲ τὴν αύτοκαταστροφὴν τῶν, ἀντὶ νὰ ἀπολαύσουν τῶν καρπῶν τῆς σταθερᾶς αύξησεως τοῦ δύκου τῶν κατὰ βαθασσούς μεταφορῶν. Πράγματι, κατὰ τὴν μεταξὺ 1951 καὶ 1962 δεκαετίαν ὁ ὄγκος τῶν ἀπὸ θαλάσσης αὐτὰ τὸν κόσμον διακινηθέντων φορτίων ηὗξηθη πλέον τοῦ διπλασίου, τῆς αύξησεως αὐτῆς συνεχισθεῖσης ἀνε τὸν διακοπής καὶ μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν καὶ κατὰ τὰ τελευταῖς ἔξη ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Ο ὄγκος τῶν ἀπὸ βαθασσούς διακινηθέντων φορτίων ἀνῆλθεν, ἀπὸ 930 ἑκατομμύρια μετρικοὺς τόνους τὸ 1957 εἰς 1.180 ἑκατομμύρια μετρικοὺς τόνους τὸ 1962, δυστυχώς ὅμως ἔξακολουθοῦν, ἐν τινι μέτρῳ, νὰ ἐπηρεάζουν τὴν ἀγοράν ἀκόμη καὶ σημεροῦ:

α) Εἰς τὰς μεγάλας παραγγελίας νέων πλοίων, τὰς ὑπαγορευεῖσας ἀπὸ τὴν ὑπερασιοδοξίαν τῶν ἔτῶν 1955 - 1957 καὶ τῶν ὅποιων αἱ παραδόσεις ἔξακολουθοῦν, ἐν τινι μέτρῳ, νὰ ἐπηρεάζουν τὴν ἀγοράν.

β) Εἰς τὴν ἐνθάρρωσιν ὑπὸ περιασιοδοξίαν τῶν ἔτῶν 1955 - 1957 καὶ τῶν ὅποιων αἱ παραδόσεις ἔξακολουθοῦν, ἐν τινι μέτρῳ, νὰ ἐπηρεάζουν τὴν ἀγοράν.

γ) Εἰς τὴν πέραν παντὸς ἐμπορικοῦ ὑπολογισμοῦ ναυπηγήσεων πλοίων πρὸς δημιουργίαν «έθνικῶν ναυτιλιῶν» ἀπὸ χώρας χωρὶς ναυτικὴν παράδοσιν ἡ ἀπὸ νεοδημιουργίην τέθη, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ἡ Βρετανία, τὸ Ισραήλ, ἢ ἥ... Γκάνα.

Εἶναι, δεβαίως, γεγονός, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ αὕτη δραστηριότης περιωρίσθη ἐσχάτως, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ἀνακοπῇ. Τόσον δὲ τὰ νέα πλοῖα, τὰ συνεχῶς μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα, ὅσον καὶ ἡ μὲ λίαν δραδύν προβούντων διάλυσις τῶν παρηλίκων, καθιστούν τὴν θέσιν τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ ἔξοχος δυσχερῆ. Ἀναζητοῦνται τὰ μέσα τῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως, ὡς τὰ γνωστά περὶ «σταθεροποίησεως τῆς χωρητικότητος» σχέδια.

#### ΤΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΑΙ ΗΜΕΡΑΙ ΤΩΝ

Ἐλευθέρα πότε ἡ εἰσοδος εἰς τὸ «Υπουργείον διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτικούς πράκτορας καθ' ὅλας τὰς ὥρας τῆς ἐργασίου ἡμέρας». «Υπουργούντος τοῦ κ. Ἀνδριανοπούλου καθιερώθη ἡ ἐλευθερία αὐτῆς. Ἡτο, πράγματι, ἐξυπηρετική διὰ τοὺς ἔξ ἐπαγγελματικῆς ἀνάγκης ἐπισκεπτομένους τὸ «Υπουργείον. Τώρα, περιορίζονται αἱ ὥραι εἰσόδου. Ἀνενόλητοι — μᾶς λέγουν — αἱ ὑπηρεσίαι θὰ ἐργάζωνται.

\*\*\*

«Ἐφ» ἐνὸς ἑκάστου πλοίου γραμμῆς ἔξωτερης, ξένου καὶ ἡμετέρου, λιμενοφύλαξ μὲ σπαθόλουρα καὶ γκέττες ἐγκαθίσταται ἀπὸ τῆς ὥρας

## 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

τού κατάπλου μέχρι και τοῦ ἀπόπλου τοῦ σκάφους ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Είναι τὸ ὄργανον τῆς τάξεως. Τοποθετεῖται, πόμως, παρὰ τὸν λιμενοφύλακα καὶ ὁ ἀστυφύλαξ τῆς Ἀστυνομίας Πόλεων. Αὐτὸς ἐλέγχει τὰ δικαιοδησία τῶν ἀποειπιθύμους. Τοῦ λιμενοφύλακος τὰ καθήκοντα δὲν φαίνεται νὰ είναι ἄλλα, παρὰ ἡ παράστασις τῆς λιμενικῆς ἀστυνομίας, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς ὧδος περιλεμβάνεται καὶ ἡ ἀστυνομικὴ ἐπιτήρησις τῶν προσορμιζομένων πλοίων. 'Ο λιμενοφύλαξ, ἀργόσχολος, πάντως, εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ πλοίου, προστεκτικούς νομίζει τὴν δικαιοδησίαν αὐτῶν. 'Η Ἀστυνομία τῶν Πόλεων τὴν διεμφισθήσεων εἰς τὸ παρελθόν. Αὐτά, λοιπόν, αἱ δεκάδες τῶν λιμενοφύλακων οὐδὲν ἄλλο πράττουν παρὸν νὰ προστεκτικώνουν τὰ δικαιώματα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὴν ἀσκησιν τῆς ἀστυνομεύσεως τῶν λιμένων.

Δεῦν πρόκειται, θεοβαίως, νὰ ἀμφισβητήσουν καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ τὰ ὅστα καθήκοντα αնέθεσεν ἡ Πολιτεία εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα. 'Εξεταστέον ὅμως: 'Αξίζει ἡ ἀπασχόλησις — ἀν λέγεται ἀπασχόλησις — τόσων λιμενοφύλακών μὲ τὰ σπαθόλουρα πρὸς ἐπιβεβαίωσιν τῆς ἀμφισβητηθείσης δικαιοδοσίας; "Αλλαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας χρειάζονται ἐπειγόντως τοὺς λιμενοφύλακας διὰ τὴν εὑρυθμὸν λειτουργίαν των.

Καὶ καῦμα: Εἰς κανένα μεγάλον ξένον λιμένα, πλὴν ὥρισμένων τῆς 'Ανατολής, δὲν ἔμφανίζεται μὲ τόσην — περιττὴν καθ' ὑμᾶς — πληρότητα παραστάσεως τὸ ἀστυνομικὸν Κράτος. Δύο τὰ ὄργανα τῆς τάξεως καὶ ἀσφαλείας ἐκτὸς τῶν τελωνοφύλακών: 'Ο λιμενοφύλαξ μὲ τὴν ἔξαρτουσιν του καὶ ὁ ἀστυφύλαξ, πρὸς ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας χρειάζονται ἐπειγόντως τοὺς λιμενοφύλακας διὰ τὴν εὑρυθμὸν λειτουργίαν των.

### Η ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ

Συνεπληρώθησαν 45 ἡμέραι ὀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τοῦ Δημοσίου Σχολείου Ραντάρ - Γυροπυξίδων καὶ ἡδη ἐκπαιδεύεται ἡ τρίτη σειρὰ ἀξιωματικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὰ ἡλεκτρονικὰ ὄργανα τῶν πλοίων. Εἰς τὴν πρώτην σειράν, μεταξὺ 1ης καὶ 28ης Ιουνίου, ἐφοίτησαν 15 ἀξιωματικοί εἰς τρεῖς χρονικούς κύκλους. ἀντιστοιχούντας εἰς τὰς τάξεις Ραντάρ, Γυροπυξίδων καὶ Ραδιοναυτιλίας καὶ ἐπέτυχον εἰς τὰς σχετικὰς γραπτὰς δοκιμασίας 14. Εἰς τὴν δευτέραν σειράν, μεταξὺ 15ης 'Ιουνίου καὶ 15ης 'Ιουλίου, παρηκοδούθησαν τὰ σχετικὰ μαθήματα 22 ἀξιωματικοὶ ἔξι δῶν ἀσυρματισταὶ καὶ μία ἀσυρματιστρια, καὶ ἐπέτυχον εἰς τὰς ἔξετάσεις 20. Τέλος, εἰς τὴν τρίτην σειράν τῆς ὧδος τὰ μαθήματα ἥρχισαν τὴν 1ην 'Ιουλίου, φοιτούντων 20 ἀξιωματικοὶ ἡ ἐκπαιδεύεσις τῶν ὄποιων θὰ συμπληρωθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς.

'Η δυναμικότης τοῦ Δημοσίου Σχολείου Ραντάρ - Γυροπυξίδων, ἀνέρχεται εἰς 40 μαθητὰς μηνιαίως, οἵτινες μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν τεχνικῶν μέσων, δύνανται νὰ διπλασιασθοῦν. 'Υπολογίζεται, ὅτι μὲ ρυθμὸν 80 ἀξιωματικῶν μηνιαίως, φοιτούντων ἐπὶ δωρον καθ' ἐκάστην, θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ταχεία μετεκπαίδευσις τῶν Β' πλοιαρχῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων Α' διὰ νὰ ἀρχίσῃ εὐθὺς ἀμέσως, η συστηματικὴ μετεκπαίδευσις τῶν πολυληπτοτέρων πλοιαρχῶν Γ'.

Αἱ πρώται ἐντυπώσεις τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ ἐπιτελείου τῆς νέας σχολῆς ἐκ τῆς μετεκπαίδευσεως τῶν ἀξιωματικῶν, εἰναι, ως τονίζεται, λίαν ἐνθουρντικοί. 'Η πλειονότης αὐτῶν ἔμφανίζουν μίαν ὑψηλὴν ἀπορροφητικότητα, ὀφειλομένην εἰς τὴν πρακτικήν τῶν εξάσκησιν ἐπὶ τῶν ὄργάνων τῶν ὄποιων τὴν χρήσιν μανθάνουν ἡδη θεωρητικῶς καὶ ἀπὸ πάστις πλευρᾶς.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἐκπαίδευσις εἰς τὸ σχολεῖον περιλαμβάνει θεωρίαν, λειτουργίαν, χειρισμούς, συντήρησιν καὶ ἀποκατάστασιν μικρῶν θλαβῶν, δύο τύπων ραντάρ καὶ δύο ώστατως τύπων γυροπυξίδων. Περιλαμβάνει ἐπίσης θεωρίαν ὑπερβολικῆς ναυτιλίας, χειρισμούς συσκευῶν DECCA, LORAN καὶ ραδιογνωμέτρων. Σημειώνεται, ὅτι ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμὸς τοῦ σχολείου Ραντάρ - Γυροπυξίδων ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο ἐν λειτουργίᾳ συσκευάς ραντάρ, τρεῖς γυροπυξίδας καὶ μίαν εἰσέτι ἀποσυνδεμένην πρὸς ἐπίδειξιν τῶν ἐσωτερικῶν τμημάτων καὶ ἔξαρτημάτων τῆς. 'Ἐπίσης εἰς τὸ σχολεῖον, λειτουργοῦν μία συσκευὴ DECCA, ἐν ραδιογνωμέτρων καὶ ἐν βυθόμετρον, ἐνώ ἀπὸ τοῦ τρέχοντος μηνὸς, ὁ τεχνικὸς αὐτὸς ἔξοπλισμὸς θὰ ἔνισχυθῇ μὲ μίαν ἀκόμη συσκευὴν ραντάρ τύπου REYTHEON.

### ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ

Ζήτησις μεγάλη δοκίμων μηχανικῶν. Οὐδὲν εἰς ὁ διαθέσιμος. Τοὺς ἀποφίτους τῆς Σχολῆς 'Ασπροπύργου — τοὺς ἐλαχίστους έναντι τῶν ἀναγκῶν — περιμένουν τὰ ναυτικὰ γραφεῖα. Εἴναι, ἄλλως τε ἀρριστα κατηρτησμένοι. Εἴμεθα δέναιοι, ὅτι μετ' ὅλιγον χρόνον ὑπεύθυνον θὰ

ἀναλάβουν θέσιν εἰς τὰ μηχανοστάσια τοῦ οίουδήποτε προωστηρίου συστήματος.

Διερωτώμεθα ὅμως: Διατί ἡ τόση ἐλλειψις δοκίμων; Ποὺ οἱ τόσοι καὶ τόσοι ἀπόφοιτοι τῶν νυκτερινῶν σχολῶν; 'Απερροφήθησαν ὅλοι ἡ ἀποφεύγουν τὴν θάλασσαν; Μήπως δὲν διευκολύνονται εἰς τὴν ναυτολόγησίν των;

Η ἀρμοδία ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου, ἔρευνῶσα τὸ ζήτημα, παρακαλεῖται νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὰς ἀνωτέρω ἀπορίας.

### ΧΩΡΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ

Δὲν θὰ πραγματοποιηθοῦν ἐφέτος ἐκπαιδευτικοὶ πλόες διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν. 'Εκτὸς τῶν πρωτετῶν, οἱ ὧδοι οἱ ἀποδεινότεροι πλόοι τῶν μικρού ἐκπαιδευτικοῦ «Υδρα», οἱ ἄλλοι θὰ στερηθοῦν παντελῶς τὰς εὐκαιρίας τῶν πρακτικῶν ἐκείνων ἀσκήσεων, αἱ ὧδοι οἱ ἀποδεικνύουν τὸν 'Υδρα» ἀπόφοιτοι τῶν θεωρητικῶν τῶν γνώσεων, ἔξοικειών των δ' ἀπό τὸν πλοιαρχὸν Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καὶ 'Ασυρματιστῶν, ἀντὶ μάλιστα περιωρισμένης δαπάνης. Τὸ 'Υπουργείον δὲν κατέβαλεν, ως γνωστόν, ἐνοίκιον διὰ τὴν χρησιμόποιησιν τοῦ πλοίου, εἰμὶ μόνον τὰ ἔξοδα κινήσεως κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λόγω ταξιδίων.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τελευταῖον ἵσος ἔτος κατὰ τὸ ὧδοιον αὐτὴν ἐκαλύφθη μὲν ἐκ τῶν ἐνόντων, ἀλλὰ κατὰ τρόπον ὡστοδῆποτε κινοποιητικόν. 'Η διάθεσις τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Γλάρος», ἐπέτρεψε τὴν ἐκ περιτροπῆς συστηματικὴν ἐκπαίδευσιν ἐπὶ πλῷ ὅλων σχεδὸν τῶν μαθητῶν τῶν Σχολῶν Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καὶ 'Ασυρματιστῶν, ἀντὶ μάλιστα περιωρισμένης δαπάνης. Τὸ 'Υπουργείον δὲν κατέβαλεν, ως γνωστόν, ἐνοίκιον διὰ τὴν χρησιμόποιησιν τοῦ πλοίου, εἰμὶ μόνον τὰ ἔξοδα κινήσεως κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λόγω ταξιδίων.

Ἄτυχῶς ἔφετος, τελευταῖον ἵσος ἔτος κατὰ τὸ ὧδοιον αὐτὴν ἐκαλύφθη μὲν ὡστοδῆποτε κινοποιητικόν. Δὲν δύναται ἡ Ναυτικὴ 'Εκπαίδευσις εἰς τὴν πρωτιάν τοῦ περιορίου καὶ τὴν ἔκτασιν ἐκπαιδευτικῶν πλόων, δὲν κατέστη ἐφικτὸν νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ πάλιν τὸ «Γλάρος», λόγω ἀπασχολήσεώς του, ἀλλ' οὕτως καὶ ἔτερον σκάφος ἐπὶ καταδολῆ μαλιστα κινοποιητικού ἐνοικίου. Οὐδὲν προσέφερθη κατὰ τὸ προκρυπχθέντα σχετικὸν διαγνωστικόν. Οὔτω, εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ιστοφόρου «Υδρα» ἀποκλειστικῶς ὑπερχερῶθη νὰ καταφύγῃ τὸ 'Υπουργείον, τούλαχιστον διὰ τὴν ἀσκησιν τῶν πρωτετῶν μαθητῶν.

Ἐπιβάλλεται, πάντως, ἀντίστημα, προστίθησαν προσποτοικῶν σκάφους. Δὲν δύναται ἡ Ναυτικὴ 'Εκπαίδευσις εἰς τὴν πρωτιάν τοῦ περιορίου καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν κατατοξιμένων θεωρητικῶν μαθητῶν τῆς. 'Η προκριθείσα σέχαττας λύσις τῆς ἀγορᾶς ἀντὶ ἐνός μεγάλου σκάφους, τριῶν ἢ καὶ τεσσάρων μικρότερων ιστοφόρων, χρησιμοποιουμένων ἀνεξαρτήτως ὑφ' ἐκάστης Σχολῆς, εἰναι πλέον προσποτοικῶν μαθητῶν τὰς ἐκπαιδευτικὰς ἀνάγκας τῶν Σχολῶν. 'Ηδη προσεφέρθησαν εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας τέσσαρα μεγάλα ιστοφόρα, δύο εἰς Ιταλίαν καὶ δύο ἐνταῦθα, περὶ τῆς καταλληλότητος τῶν ὧδοιων πρόκειται νὰ κρίνῃ εἰδικὴ ἐκ τεχνικῶν ἐπιτροπῆς. 'Εντος τοῦ θέρους ὑπολογίζεται νὰ ἔχῃ συμπληρωθῆναι τὰς ἀγορασθείσας λύσεων, διαδικασίας αὐτῆς, ὃστε καταλλήλως διασκευάζονται τὰς ἀγορασθείσας σκάφους, νὰ χρησιμοποιηθῶν εὐθὺς ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς προσεχούς σχολικῆς περιόδου. Δὲν δύναται ἀξιώματος διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως νὰ παραταθῇ αὐτῇ ἡ παντελὴς ἐλλειψις τῶν μέσων διὰ τὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν τῶν μαθητῶν τῶν Σχολῶν.

### Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

'Εμπειριστατωμένη μελέτην διὰ τὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ ισχύοντος θεσμοῦ διοικητικοῦ ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, κατήρτισεν ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. Ε. 'Αντωνιάδης, ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς ἀναληφθείσης πρωτοβουλίας διὰ τὴν ὄργανων τῆς 'ΑΕΕΝΑ καὶ ΣΕΝΑ τῆς ἀντικατασταθούν διάτομων πλοηρώς τὰς ὄργανας ἐλέγχου ΑΕΕΝΑ καὶ ΣΕΝΑ η νὰ ἀντικατασταθούν διάτομων πλοηρώς τὰς ὄργανας τῆς πρωτεύουσας της περιόδου. Δὲν δύναται ἀξιώματος διὰ τὴν πρωτεύουσαν της πρωτεύουσαν της περιόδου πλοηρώς τὰς ὄργανας τῆς πρωτεύουσαν της περιόδου.

Ίδού, πάντως, τὸ κύρια σημεῖο τῆς ἐργασίας αὐτῆς εἰς τὰ τρία σημαντικώτερα κεφάλαια τῆς, τὴν κριτικὴν τοῦ υφισταμένου καθεστώ-

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

RETHYMΝIS & KULUKUNDIS L. T. D.

SHIP OWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES  
LONDON

LONDON E.C. 3

τος, την ανάπτυξιν τής πρώτης και τής δευτέρας λύσεως.

Παρά τό γεγονός, ότι ούφιστανενος θεσμός διοικητικού έλεγχου ναυτικών ατυχημάτων έχει συμβάλει εις την δημιουργίαν ασφαλιστικής συνειδήσεως — τονίζεται εις την έκθεσιν — εις την Ελληνική Ναυτιλία, έμφανίζει σύμερον τά έχης ασθενή σημεία:

Τὸν μεγάλον σύκον, κατὰ τυπικὸν ὄρισμόν, τῶν ναυτικῶν ατυχημάτων. Τὴν ἀδύναμίαν πλήρους ἀνακριτικῆς ἐρεύνης εἰς τὰς περισσοτέρας περιπτώσεις τῶν ναυτικῶν ατυχημάτων εἰς ποντοπόρα πλοΐα, εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὴν ἔλλειψιν οἰουδήποτε συσχετισμοῦ διοικητικῆς καὶ ποινικῆς διαδικασίας.

Διὰ τὴν θεραπείαν τῶν ασθενῶν αὐτῶν σημείων τοῦ θεσμοῦ, ὁ κ. Ἀντωνιάδης προτείνει μίαν ἐλάσσονα καὶ ἔτεραν μείζονα λύσιν. 'Η ἐλάσσων κατ' ὅρχην:

'Αναμόρφωσις τοῦ ισχύοντος καθεστώτος ἐλέγχου τῶν ατυχημάτων, βάσει τῶν ἄρθρων 229 - 239 τοῦ σχεδίου τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, κατὰ τὰ έχης σημεῖα: α) Τοῦ ὄρισμοῦ τοῦ ναυτικοῦ ατυχημάτος, εἰς τρόπον ὡστε νὰ περιορισθῇ ὁ ἐλέγχος ἐπὶ τῶν χρηζόντων τὸν ἐλέγχον ατυχημάτων. β) Τοῦ διορισμοῦ περισσοτέρων τακτικῶν ἀνακριτικῶν ἐπιτροπῶν, ὡστε νὰ ἐκλείψῃ ἡ πλέον βασικὴ αἵτια τῶν σημειούμενων καθυστέρησεων. γ) Τῆς μονίμου ἀποσπάσεως, ὡστε νὰ ἀποτελῇ κύριον ἔργον τῶν, τῶν μελών τοῦ ΑΕΕΝΑ καὶ ΣΕΝΑ.

Βάσει τῶν προτεινομένων αὐτῶν τροποποίησεων διαγράφονται ὡς έχης αἱ κύριαι διατάξεις τοῦ ἀναμόρφουμένου διοικητικοῦ ἐλέγχου, διὰ τῶν ὑφισταμένων διοικητικῶν ὄργανων:

Τὸ ναυτικὸν ατύχημα θὰ χαρακτηρίζεται συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 229 τοῦ σχεδίου τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ., ἔξαιρουμένων ἐνίων περιπτώσεων.

Ἡ προανάκρισις θὰ διενεργήται ὑπὸ τῶν προσταμένων τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, βαθμοῦ τούλαχιστον ὑπολιμεναρχείου, κατὰ τὰ λοιπὰ δὲ θὰ ἐφαρμόζεται τὸ ἄρθρον 230 τοῦ σχεδίου Κ.Δ.Ν.Δ.

Ἡ τακτικὴ ἀνάκρισις θὰ διεξάγεται ὑπὸ τριμελοῦς 'Ανωτέρας Ἐπιτροπῆς 'Ελέγχου Ναυτικῶν 'Ατυχημάτων, ἥτις θὰ ἀποτελήται ἐξ ἐνὸς δικαστοῦ, ἐνὸς ἀξιωματικοῦ Β.Ν. καὶ ἔτερου τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικοῦ, προβλεπομένης ρητῶς τῆς συμμετοχῆς πλοιάρχου ἢ μηχανικοῦ. Τὰ μέλη ταῦτα τῆς ἐπιτροπῆς θὰ ἔχουν μόνιμον ἀπόσπασιν ἐπὶ διετεί θητεία, ἐνῷ θὰ ὑφίσταται ἡ δυνατότης συστάσεως καὶ δευτέρας ΑΕΕΝΑ, ἐφ' ὅσον ὑπάρξῃ ἀνάγκη.

Τὸ Συμβούλιον 'Ελέγχου Ναυτικῶν 'Ατυχημάτων θὰ είναι πενταμέλες, ἀποτελούμενον ἐκ δύο δικαστῶν, ἐνὸς ἀξιωματικοῦ Λ.Σ., ἔτερου Β.Ν. καὶ ἐνὸς πλοιάρχου ἢ μηχανικοῦ Ε.Ν. Τὰ πέντε ταῦτα μέλη θὰ ἔχουν ἐπίσης μόνιμον ἀπόσπασιν ἐπὶ καθορισθομένης θητείας. 'Η πειθαρχικὴ δίωξις θὰ διενεργήται ὑπὸ τοῦ ΣΕΝΑ, ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω σύνθεσιν, μὲ πρόθετην δευτέρου βαθμοῦ πειθαρχικῆς δικαιοδοσίας.

Ίδού καὶ ἡ προτεινομένη εἰς τὴν ιδίαν ἔκθεσιν, δευτέρα λύσις:

«Ἐνοποίησης τοῦ λόου συστήματος ἐλέγχου ὑπὸ ἐνιαίαν δικαστικήν ὀρχήσην, ἀρμόδιοιον νὰ προθῇ εἰς τακτικὴν ἀνακρισιν, εἰς τὴν ἀσκησην τῆς ποινικῆς δικαιοδοσίας, εἰς τὴν κρίσιν περὶ τῶν πολιτικῶν ἀπαιτήσεων καὶ, τέλος, εἰς τὸν πειθαρχικὸν ἐλέγχον τῶν ὑπατιών».

Ἡ λύσις αὕτη, συνεπάγεται τὴν σύντασιν ἐνιαίου ναυτικοῦ δικαστηρίου διό τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ἀρμόδιότητα τοῦ ὅποιου ἀναπτύσσονται ἐν τῇ ἐκθέσει λίαν ἐνδιαφέρουσαι ἀπόφεις. 'Ιδοι τινὲς ἔκ αὐτῶν:

«Τὸ ναυτικὸν δικαστήριον θὰ ἡδύνατο νὰ συγκροτηθῇ ἐκ τριῶν τακτικῶν δικαστῶν (ἐνὸς ἐφέτου ἢ προέδρου Πρωτοδικῶν ὡς προέδρου καὶ δύο πρωτοδικῶν - πλημμελειοδικῶν), τοῦ Εἰσαγγελέως καὶ τοῦ Γραμματέως, κατὰ τὸν τύπον τῶν τριμελῶν πλημμελειοδικείων. Ως ἀνακριτής θὰ ἡδύνατο νὰ διορίζεται εἰς πρωτοδικῆς διά διστάγματος προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς Δικαιούνης. Ως δικαστικὸν δὲ συμβούλιον, τριμελὲς συμβούλιον, κατὰ τὸν τύπον τοῦ συμβούλιου πλημμελειοδικῶν, τῇ συμμετοχῇ τοῦ 'Ανακριτοῦ».

«Ἐτέρα μορφὴ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαστηρίου καὶ κυρίως ἡ μικτὴ σύνθεσις, τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ἐκ τακτικῶν δικαστῶν καὶ ἐμπειρογνομώνων, ἐνδέχεται νὰ προσκρούσῃ εἰς τὴν συνταγματικὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἄρθρου 87. Τοιαύτη μικτὴ σύνθεσις μετὰ λαϊκῶν μελών, θὰ ἡδύνατο νὰ συγχωρηθῇ μόνον ἐάν ἐπρόκειτο περὶ δικαστηρίου ναυτεργατικῶν διαφορῶν».

«Ἔνα πεπιτευχθῆ ὁ ἐνιαίος τρόπος ἐκδικάσεως τῶν ναυτικῶν ατυχημάτων, πρέπει νὰ φαντασθῶμεν, τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, τὸ ναυτικὸν δικαστήριον ἀρμόδιον τόσον διά τὴν ἀσκησην τῆς ποινικῆς δικαιοδοσίας ὅσον καὶ τὴν ἐκδίκασιν τῶν πολιτικῶν ἀπαιτήσεων. Θὰ ἡδολοδὴ ἀφ' ἐνὸς μὲν τυπικὸν ποινικὸν δικαστήριον ἀρμόδιον διά τὴν ἐκδίκασιν τοῦ ἐγκλήματος, οὐτίνος ἡ ἀντικειμενικὴ ὑπόστασις συνιστάτο ἐν τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχημάτος καὶ συγχρόνως ἀρμόδιον κατὰ τὴν Ποινικὸν Δικονομίαν νὰ ἐπιληφθῇ τῆς πολιτικῆς ἀγωγῆς διά τὴν ἐκ τοῦ ἐγκλήματος ἀποζημιώσιν καὶ ἀποκατάστασιν, ἀφ' ἐτερου ὅμως θὰ ἡδολοδὴ πολιτικὸν δικαστήριον, ἀρμόδιον κατὰ τὴν Πολιτικὴν Δικονομίαν νὰ ἐπιληφθῇ τῆς πολιτικῆς ἀσχέτως ποινικῆς διώξεως (π.χ. ἀποζημίωσιν ἐξ ἀμελείας, ἡτις μολονότι δὲν συνιστᾶ ἀξιόποινον ὀδίκημα, ἔχει ὡς συνέπειαν τὴν δημιουργίαν ἀπαιτήσεων)».

Βάσει τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθεισῶν ἀπόφεων περὶ ναυτικοῦ δικαστηρίου, δύναται νὰ σκιαγραφηθῇ ὡς ἀκολούθως ἡ διαδικασία «ἐπὶ τυπικῆς περιπτώσεως ναυτικοῦ ατυχημάτος συνεπαγόμενου ποινικήν καὶ πειθαρχικήν δίωξιν καὶ δημιουργίαν ἀστικῶν ἀπαιτήσεων»:

α) 'Η προανάκρισις ὑπὸ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, διὰ τοῦ σχηματισμοῦ ἐνιαίας δικαιογραφίας καὶ ὑποδολῆς αὐτῆς εἰς τὴν Εἰσαγγελίαν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαστηρίου. 'Η προανάκρισις θὰ ἐνεργήται αὐτεπαγγέλτως

## ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ ΥΠΟ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΟΡΤΙΣΙΝ

B & W

ΜΗΧΑΝΑΙ ΔΗΖΕΛ



**BURMEISTER & WAIN**  
ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΣΙ: ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ : 40.573 ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ : BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



η κατόπιν παραγγελίας τού Εισαγγελέως και πάντοτε ύπο τὴν ἐποπτείαν του.

β) Η τακτική ἀνάκρισις ύπο τού ἀνακριτού τού Ναυτικού Δικαστηρίου, κατόπιν παραγγελίας τού Εισαγγελέως. Η χρησιμοποίησις κατὰ τὸ στάδιον τούτο τού ἐλέγχου ναυτικῶν ἐμπειρογνωμόνων εἶναι ύποχρεωτική. Η σχετική δικογραφία μετὰ τὴν συμπλήρωσίν της θὰ ύποθληθῇ εἰς τὴν Εισαγγελίαν.

γ) Συγκριτική δικαστικοῦ συμβουλίου ύπο δύο δικαστῶν τού Ναυτικού Δικαστηρίου καὶ τού τακτικοῦ ἀνακριτού, διὰ τὴν περάτωσιν τῆς κυρίας ἀνάκρισεως καὶ τῆς ἑδόσεως βουλεύματος περὶ παύσεως τῆς διώξεως ή περιστέρω ἀνάκρισεως ή παραπομῆς εἰς δίκην. «Εφεσις κατὰ βουλεύματος δυνατή ἐνώπιον τού συμβουλίου ἔφετῶν.

δ) Η διαδικασία ἐνώπιον τού Ναυτικού Δικαστηρίου, τού ὅποιου ή σύνθεσις θὰ ἀποτελήσῃ ἐκ τριῶν δικαστῶν, θὰ περιλαμβάνῃ τὴν ὑποχρεωτικήν ἔξτασιν πραγματογνωμόνων, τὴν ποινικὴν δίκην, τὴν πολιτικὴν ἄγωγήν, τὴν ἀπόφασιν περὶ ποινῆς, τὴν ἀπόφασιν ἐπὶ πολιτικῶν ἀπαιτήσεων.

ε) Η πειθαρχική διώξις θὰ πραγματοποιήται ύπο πειθαρχικοῦ δικαστηρίου μικτῆς συνθέσεως.

στ) Ἐνδικά μέσα κατὰ τῶν ἀποφάσεων, ή ἔφεσις καὶ ή ἀναίρεσις κατὰ νόμον, ως καὶ τὸ δευτεροβάθμιον πειθαρχικὸν δικαστήριον.

### ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ

Ἐστευσαν νὰ διαμαρτυρηθοῦν ὅλαις αἱ ξέναις κυβερνήσεις τῶν ὅποιων τὰ συμφέροντα θίγονται ἀπὸ τὰ μέτρα διακρίσεως, τὰ ἔφαρμοζόμενα ἐσχάτως εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βραζιλίας. Δὲν γνωρίζομεν ἔκαν τὸ ἴδιον ἐπράξει καὶ η Ἑλληνική. Πρὸ δύλιγων μόλις ἡμερῶν ἐνημερώθη τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ύπο ἐνδιαφερομένης ἐταιρίας ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ὅπως προστατευθοῦν τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, τὰ ὅποια καταπλέουν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Σάντος καὶ τοῦ Ρίο 'Ιανέριο. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὰς πιέσεις διὸ τῆς διπλωματικῆς ὅδου, η κυβερνήσεις τῆς Βραζιλίας, ως ἀπέδειξεν ἐπὶ παρομοίων περιπτώσεων κατὰ τὸ παρελθόν, εἶναι εὐπαθής. Προσπαθεῖ νὰ ἀποφύγῃ τὰς ἀντιδράσεις διὰ μέτρα, τὰ ὅποια καλῶς γνωρίζει καὶ η ιδιαίτερη, ὅτι πολιτικῶν τὴν ζητούν.

Καὶ εἶναι, πράγματι, πρωταφανὲς τὸ καθεστώς, τὸ ὅποιον ἐδημιουργήθη ἀπὸ τού παρελθόντος μηνὸς εἰς τοὺς δύο καρίους νοτιοαμερικανοὺς λιμένας. Μετὰ τὰς ἐκφορτώσεις συνετείᾳ τῆς μεγάλης συμφορήσεως πλοίων, κατέστησαν ὁδύνατοι καὶ αὐταὶ αἱ φορτώσεις, αἱ ὅποιαι ἐνδιαφέρουν τὴν βραζιλιανὴν κυβερνήσην διὰ τὴν τόνωσιν τῶν ἑσαγωγῶν, ἐνῷ νέαι μεγάλαι οἰκονομικαὶ ἐπιβαρύνουσεις καὶ δυσχέρειεις εἰς τὴν διαδικασίαν ἐξυπηρέτησεως τῶν πλοίων, καθιερώθησαν δι' ἐγκριθέντος τὴν 5ην 'Ιουνίου Διατάγματος. Οὕτω οἱ λιμένεις τοῦ Σάντος καὶ τοῦ Ρίο 'Ιανέριο, οἱ ὅποιοι ἐτροφοδότουν μὲ σοδαράν καὶ προσοδοφόρον κίνησιν τὰ πλοῖα τῆς Ἑλληνικῆς τακτικῆς γραμμῆς πρὸς Νότιον Ἀμερικήν, τείνουν νὰ καταπούν οἱ πλέον ἀφίλοξενοι καὶ ἐπίζημοι εἰς ὁλόκληρον τὸ δρομολόγιον των. «Ηδη τὰ πλοῖα αὐτά, δὲν παραλαμβάνουν φορτία ἐξ Ἑλλάδος καὶ τῶν ἀλλών εὑρωπαϊκῶν χωρῶν διὰ τὴν Βραζιλίαν, ἐνῷ προβληματικὴ κατέστη η φόρτωσις ἐν Βραζιλίᾳς διὰ τοὺς διαφόρους εὐρωπαϊκούς λιμένας. Τὰ ληφθέντα ὑπὸ τῆς βραζιλιανῆς κυβερνήσεως μέτρα κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα, συνιστῶντα κατάφωρον διάκρισιν σημαίας, εἶναι ἐξουθενωτικὰ τῷ ὄντι διὰ τὰ ξένα σκάφη. 'Ιδού αὐτά:

1. Η μερικὴ προτεραιότης εἰς τὰς ἐκφορτώσεις καὶ φορτώσεις τῶν πλοίων τῆς κρατικῆς ἐταιρίας «Λόδη Μπραζιλέιρο» μετετράπη εἰς ἀπόλυτον, εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Σάντος καὶ τοῦ Ρίο 'Ιανέριο. Οὕτω, ἐνῷ μέχρι τοῦ 'Ιουνίου τὰ σκάφη τούτα προετίμωντο ἔναντι τῶν ξένων, τὰ ὅποια ἀνέμενον διὰ νὰ φορτώσουν ὀλιγύτερων τῶν 10 ἡμέρων, ἥδη προτιμῶνται καὶ ἔναντι ἐκείνων τὰ ὅποια ἀναμένουν καὶ ἐπὶ 10 καὶ 20 ἡμέρας. Μόνος περιορισμός, ὅτι ἔπονται εἰς τὴν παρασολὴν ἐπὶ τῶν κρηπτιδωμάτων, τῶν ἐπιβατηγῶν.

Τὶ σημαίνει η διάκρισις αὐτὴ εἰς τοὺς ως ἄνω μονίμως ἐν συμφορήσει τελοῦντας λιμένας; 'Αναμονὴ διὰ μὲν τὴν ἐκφόρτωσιν ἀπὸ 15-25 ἡμέρας, διὰ δὲ τὴν φόρτωσιν ἀπὸ 12-20. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι πρὸ τῆς ἔφαρμογῆς τού μέτρου τούτου διὰ τὴν φόρτωσιν, ἀποτούντο ὀλιγύτεραι ἡμέραι, ἵσως οὐχὶ πέραν τῶν πέντε.

2. Η ρισμέναι ἐκ τῶν ἥδη λιαν δεσμαρημένων διπανῶν τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἐν λόγῳ λιμένας (κλήραν) ηδημήσαν ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου σημαντικῶν καὶ συγκεκριμένων εἰς ποσοστὸν 150% διὰ τὰ ξένα πλοῖα καὶ 100% διὰ τὰ σκάφη τοῦ «Λόδη Μπραζιλέιρο».

3. «Απαντεῖς οἱ πράκτορες τῶν ξένων πλοίων, βάσει τοῦ διατάγματος 52020 τῆς 5ης 'Ιουνίου, ὑπερχρωθήσαν ὅπως ἐφεξῆς τὰς δια-

πραγματεύσεις διὰ τὸ κλείσιμον φορτίων, διὰ τὴν ναύλωσιν καὶ ἀγροπαλησίαν πλοίων, ὅτε τὸ ἔνα ἐκ τῶν συμβαλλομένων μερῶν ἔχει τὴν βραζιλιανὴν ὑποκροτήτα, ἀναβέτων εἰς τοὺς βάσεις εἰδίκης ἀδείας ἐργαζομένους μεσίτας, ὅπαγορευομένης πλήρως τῆς διεκπεραιώσεως τῶν σπουδαστῶν αὐτῶν ἐργασιῶν ὑπὲρ αὐτῶν τῶν ιδίων τῶν πρακτόρων.

Ἄποτέλεσμα τοῦ μέτρου, τοῦ ὅποιου ἡ ἔγκρισις προσκρούει εἰς τὴν ισχυρὰν ἀντίδρασιν καὶ αὐτῆς τῆς Ἐνώσεως τῶν Βραζιλιανῶν Ἐφοπλιστῶν, εἶναι τούλαχιστον διὰ τὰς ξένας ἐταιρίας, ἡ πρόσθετος οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνσις, ἐφ' ὃσον εἰς τὴν προμήθειαν τοῦ πράκτορος θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ καὶ η ιδιαιτέρα τοῦ μεσίτου. Εκτὸς τούτου ἡ διαχείρισις τοιαύτης σημασίας ὑποθέσεων, ως εἶναι η διαπραγμάτευσις καὶ τὸ κλείσιμον τοῦ φορτίου ὑπὸ προσόπων ἀγνώστων μερίτων εἰς τὴν πλοιοκτήτηριν ἐταιρίαν καὶ κατὰ συνέπειαν στερουμένων τῆς ἐμπιστοσύνης της, δημιουργεῖ προσθέτους δυσχερείας διὰ τὰ πλοῖα, κυρίως, τακτικῶν γραμμῶν.

Εἶναι γεγονός, ὅτι καὶ ὅλοτε αἱ βραζιλιαναὶ ἀρχαὶ ἐπεχείρησαν νὰ θέσουν τοὺς λιμένας των — μονίμως ἀνάρχουμένους ἐκ λόγων κυρίων κακῆς ὥργανσεως, ἀλλὰ καὶ κλιματολογικῶν συνθηκῶν — ὑπὸ καθεστώς διακριτικῆς προστασίας τῶν ἔθνων τῶν πλοίων καὶ εἰς βάρος τῶν ξένων, ἀπέτυχον, σύμως, ως ἐκ τῆς δραστηρίου παρεμβάσεως τῶν θιγομένων ξένων κυβερνήσεων καὶ ιδίᾳ τῶν σκανδιναϊκῶν. Διὰ τούτο ἄμεσος ὑπῆρξεν ἡ ἀπάντησις εἰς τὰ νέα ταῦτα μέτρα τῶν κυβερνήσεων τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Η ἀντίδρασις τῆς ιδικῆς μας δὲν εἶχεν ἐκδηλωθῆ ἐπειδὴ τὸ παρόν, πορὰ τὸ γεγονός ὅτι διαπρούμεν πατακικὴ γραμμὴν πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Βραζιλίας καὶ ἐλληνικὰ πλοῖα, ἐν συνεργασίᾳ μὲ ξένας γραμμάς, ἐξυπηρετούντων ὧστας τὰς ἑκείθεν μεταφοράς.

Πάντα ταῦτα καταδεικνύουν, ἐκτὸς τῆς συγκεκριμένης περιπτώσεως συσταρῶν διακρίσεων εἰς βάρος καὶ τῶν ιδικῶν μας πλοίων, καὶ τὸ μέγεθος τῶν πολλῶν καὶ ποικίλων δυσκολιῶν, τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζει ιδιαιτέρως τὸ πλοίον γραμμῆς, ως καὶ τὴν ἐλλειψιν τῆς ἐντεῦθεν θρησκευτικῆς συμπαραστάσεως εἰς τὸ ἔργον του. Καὶ διμοιλούμεν κατόπιν, περὶ τῆς ἀνάγκης ἀποφασιστικῆς στροφῆς τῆς Ναυτιλίας μας πρὸς τὰς τακτικὰς ὑπηρεσίας.

### ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

«Αφογος εἰς ἐμφάνισιν — πολύχρωμοι παραστατικῶται εἰκόνες παρενέρωνται — η τακτικὴ ἐποίησις ἐκδοσίς τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπὶ τῆς κινήσεως του λιμένος διὰ τὸ 1962. Τὸ τροπάριον τῆς αισιοδοξίας ἐπαναλαμβάνουν, κατὰ τὰ εἰωθότα, οἱ διοικούντες τὸν 'Οργανισμόν. Μᾶς λέγουν: «Τὸ 1962 ὑπῆρξε διὰ τὸ λιμένα Πειραιῶς ἐν ἀκόμη ἀπό τὰ καλὰ ἔτη τῆς μακρᾶς ζωῆς του».

Καὶ ἀναφέρονται μεταξὺ ἀλλῶν: «Η ηδημένη κατὰ 5% κίνησις τῶν φορτοεκφόρτωσεων εἰς τὸν οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ Ο.Λ.Π., «χωρίς νὰ αὔξηθον τὰ τιμολόγια».

Αὐτὰ διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν. Διὰ τοὺς ἐνδελεχέστερον, σύμως, παρακολουθοῦντας τὰ πράγματα τοῦ λιμένος, ώρισμέναι διαπιστώσεις τούς ἀνησυχοῦντας ιδιαιτέρως καὶ ώρισμέναι ἀπορίαι κρήζουν διευκρίσεως. Καὶ αἱ διαπιστώσεις ἀποδεικνύουν, δηλαδή, ἀπὸ τὰς στατιστικὰς ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ λιμένος κατὰ τὸ 1962. Αὐτὸς καὶ πρέπει νὰ μας ἀνησυχῇ. Εἰς 6.736.836 τόν. ὑπολογίζεται η κίνησις τῶν φορτοεκφόρτωσεων παντού πλοίων φορτίων κατὰ τὸ 1962, ἔναντι 6.413.331 τόν. διὰ τὸ 1961. (αὔξησις 323.505 τόν.). Η αὔξησις σύμως αὐτὴ ὑφείλεται εἰς τὴν κίνησιν τῶν πετρελαιοειδῶν καὶ μονόν, τὰ ὅποια, σημειωτέον, ἐλάχιστα εἰσφέρουν εἰς τὰ ἐσόδα τοῦ λιμένος. «Αν δὲν ἦτο ηδημένη η φορτοεκφόρτωσις τῶν υγρῶν καυσίμων, ὁ λιμὴν θὰ ἐνεφανίζεται μὲ κατωτέρων κίνησιν φορτοεκφόρτωσεων ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Τὰ εἰσαχθέντα, πράγματι, υγρά καυσίμων ἀνήθον κατὰ τὸ 1962 εἰς 792.999 τόν., μὲ αὔξησην κατὰ 378.662 τόν. ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1961. Αὔξησην ἐπίσης ἐμφανίζουν τὰ ἔξαχθέντα πρὸς χρήσιν τῶν πλοίων πετρελαιοειδῆ (78.730 τόν.). Αἱ δύο αὐτὰ περιπτώσεις αὐξήσεως ὑπερκαλύπτουν τὴν κατὰ 323.505 τόν. μεγαλυτέραν κίνησιν τοῦ συνόλου τῶν φορτοεκφόρτωσεων. Η βασική, δηλαδή, κίνησις τοῦ λιμένος — τῶν γενικῶν ἐμπορευμάτων — ἐξαιρουμένων τῶν υγρῶν καυσίμων, εἰναι μικρότερα ἀπὸ τὴν τοῦ 1961.

«Οποία, σύμως, ἡ ἐκπληξίς καὶ δι' αὐτοὺς τοὺς διοικούντες τὸν Ο.Λ.Π., τοὺς μακαρίως ὀρμαστιζόμενους τὴν σταθεράν πρόσδοτον τοῦ λιμένος, δηλαδή, διαπιστωθῆ ἐκ τῶν ἀριθμῶν, δηλαδή, διαπιστωθῆ ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν εἰναι ικανοποιητικὴ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος, μη δικαιολογοῦ-

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

σα, όπωσδηποτε, τὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν αὔριον! Και ὡς ἀπόδειξις αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἀριθμοὶ τῆς στατιστικῆς τοῦ Ο.Α.Π. Τίς, πράγματι, θὰ ήδηντο νὰ πιστεύσῃ, ὅτι μεταξὺ τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ 1938 καὶ τῆς τοῦ 1962, η σημειωθεῖσα αὔξησις μᾶς ὅλης 25ετίας, ἥ εἶται καὶ 20ετίας — ἀνάφαιρεθοῦν τὰ ἔτη τοῦ πολέμου — ἀνήλθεν εἰς 850 χιλιάδες τόνων, ἀνά, δεδούσις, ἀφαιρεθοῦν τὰ στερεὰ καὶ τὰ ύγρα καύσιμα καὶ ἀπὸ τὰς δύο περιόδους, τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ καὶ τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἰχομεν κατὰ τὸ 1938 κίνησιν γενικήν 3.423.295 τόν. — τὴν μεγαλύτερην διὰ τὴν προπολεμικήν περίοδον. "Ἄν ἀπὸ αὐτὴν ἀφαιρεθοῦν τὰ στερεὰ καὶ τὰ ύγρα καύσιμα (1.034.000 τόν.) παραμένει κίνησις γενικῶν ἐμπορευμάτων — μὲ αὐτὸς δικαιολογεῖ τὴν ὑπόστασίν του ὁ Ο.Α.Π. ὡς ἐργολάδος τοῦ λιμένος — 2.390.000 τόν. Ἐπίσης, ὃν ἀφαιρεθοῦν ἀπὸ τὴν κίνησιν τοῦ 1962 τῶν 6.737.000 τόν. τὰ ύγρα καύσιμα (3.388.000 τόν.) καὶ τὰ στερεὰ (106.395 τόν.) καταλήγομεν εἰς κίνησιν γενικῶν φορτίων καὶ διαφόρων ἐμπορευμάτων 3.240.000 ἑκατομ. τόν. (2.390.000 διὰ τὸ 1938 καὶ 3.240.000 διὰ τὸ 1962).

Εἶναι, μήπως, ἀξιόλογος η αὔξησις αὐτὴ μιᾶς ὅλης 20ετίας, ὥστε νὰ μᾶς ἐπιτρέπῃ τὰς ἀφέσεις περὶ τῆς λιμενικῆς ἀναπτύξεως καὶ νὰ μᾶς ἀποτρέψῃ ἀπὸ τὰς δικαιολογημένας ἀνησυχίας; 'Ο κορεσμός τῆς κινήσεως διὰ τοῦ λιμένος τῆς Πρωτεύουσῆς δὲν εἶναι, μήπως, ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς αὐτοποδεικτοῦ;

'Ἀλλὰ θὰ μᾶς προβληθῇ καὶ πολὺ δικαίως, τὸ ἐρώτημα: Διὰ ποίων λιμένων διεκινήθησαν τὰ φορτία τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἔξαγωγῶν τῆς πράγματι τὴν ἀνίουσαν χωρούσσης Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, ἀφοῦ η κίνησις τοῦ κυριωτέρου λιμενικοῦ κέντρου τῆς χώρας τόσον καθυστερήνει εἰς αὔξησιν διαπιστώνται;

Η ἀπάντησις δὲν εἶναι δύσκολος. Πρὸς τὸν λιμένα τῆς Ἐλευσίνος διωχετεύθη ἡ κίνησις, ὅπως ἀποδεικνύουν οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοὶ καὶ τοῦτο, διότι ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς εἶναι ἀκριβός καὶ δυσπρόσιτος διὰ τὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτία.

Καὶ μᾶς λέγουν οἱ ἀριθμοὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Ἐλευσίνος διὰ τὸ 1962: Φορτοεκφορτώσεις ἀπὸ καὶ διὰ τὸ ἔξωτερικὸν 965.415 τ. Φορτοεκφορτώσεις ἀπὸ καὶ διὰ τὸ ἔσωτερικὸν 1.150.023 τόν. Σύνολον 2.115.438 τόν. Καὶ διὰ τὸ 1961: 'Ἐξωτερικοῦ 816.748 τόν. 'Ακτοπλοΐας 1.117.439 τόν. Σύνολον 1.934.184 τόν.

Τοὺς ἀνωτέρω ὑπευθύνους ἀριθμοὺς παραδιαμένοντες ἀπὸ τὰ τριμηνιαῖς δελτία τῆς Ἐθνικῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας.

Καὶ ιδοὺ τὸ καταπληκτικὸν συμπέρασμα: 'Ο ὄρμος — δὲν εἶναι εἰσέτι πλήρως συγκροτημένος λιμὴν — κατώρθωσε νὰ συγκεντρώσῃ μέγα μέρος τῆς κινήσεως, ἥτις ὅλοτε, προπολεμικῶς, ἀνήκειν εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα καὶ νὰ σημειώνῃ θετικήν πρόοδον εἰς τὴν ἐμπορικήν του κίνησιν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Διὰ τὸ 1960: 1.812.700 τόν. Διὰ τὸ 1961: 1.934.184 τόν. καὶ διὰ τὸ 1962: 2.115.438 τόν. Οἱ ἀριθμοὶ

ὑποδεικνύουν τὴν κατὰ ποσοστόν, πράγματι, ικανοποιητικὸν αὔξησιν 6 - 8% ἐτησίως.

Ἐπαναπαύσανται, λοιπόν, οἱ τὸν Ο.Α.Π. διοικούντες ἐπὶ τῶν πλασματικῶν ἀριθμῶν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς, προσθέτοντες τὰ φορτία τῶν πετρελαίων τοῦ Διυλιστηρίου, τὰ ἐκφορτωόμενα εἰς τὰ Μέγαρα εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ Πειραιῶς καὶ ἐπαναπροσθέτοντες τὰ ἔκ τοῦ Διυλιστηρίου διὰ τὸν κεντρικὸν λιμένα ἡ τὰ παραρτήματα αὐτοῦ μεταφέρουν. Καὶ ἐμφανίζουν οὕτω διωγκωμένην τὴν κίνησιν τῶν φορτοεκφορτώσεων τοῦ λιμένος μὲ τὰ πετρέλαια, τὰ μηδὲν ἀποδίδοντα εἰς τὸν ἐργολάδον — 'Οργανισμόν.

Καὶ ἐνῷ διὰ τὸν λιμένα τῆς Ἐλευσίνος διαπιστοῦται αὔξησις κινήσεως ἐμπορικῆς 8% διὰ τὸ 1962, διὰ τὸν τοῦ Πειραιῶς η αὔξησις ὑπολογίζεται εἰς 5% καὶ αὐτὴ, λόγῳ τῶν πετρελαιοειδῶν. 'Ἀλλὰ καὶ διὰ λόγους στενῶν οἰκονομικῶν πρέπει νὰ ἀνησυχῇ τοὺς διοικούντας τὸν Ο.Α.Π. ἡ τοιαύτη πρὸς τὴν Ἐλευσίνα τροπή τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως. 'Ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιῶς διενεργεῖ τὰς φορτοεκφορτώσεις ὡς ἐργολάδος. Ζημιώνεται πολλά, ὅταν τοῦ διαφεύγουν τὰ φορτία, ἀφοῦ πάγιαι εἰναι ὅλαις αἱ δισπάναι ἐργατικῶν καὶ διοικήσεως. Τὰ διλιγότερα φορτία ἐπιβαρύνονται μὲ κόστος διοικινήσεως ψηλότερον. 'Ο Ο.Α.Π. διὰ νὰ καλύψῃ τὰς δισπάνας του ἀναζητεῖ πηγάς ἐσόδων νέας, αὐξάνων τὰ τιμολόγια του.

Καὶ ὑπερετιμήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτα τὰ λιμενικὰ δικαιώματα, παρὰ τὸν περὶ τοῦ ἀντιθέτου ισχυρισμὸν τῶν διοικούντων τὸν 'Οργανισμόν. 'Ο λιμὴν ἔγινεν ἀκριβώτερος. Διὰ τοὺς παροικούντας αὐτὸν, αἰσθητὴ κατέστη ἀπὸ τριετίας η αὔξησις τοῦ κόστους διὰ τε τὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτία.

Καὶ διὰ μὲν τὰ ἐμπορεύματα θὰ ἔχειριστο εἰδικὴ ἔρευνα πρὸς διαπίστωσιν τῶν εἰσπραττομένων ὑψηλοτέρων δικαιωμάτων φορτοεκφορτώσεως. Τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς δὲν πάει τελευταίως νὰ ἔχει απολύτη τὰς διαμαρτυρίας του. Τὸν λιμενικὸν, ὅμως, δικαιωμάτων τῶν εἰσπραττομένων ἀπὸ τὰ πλοῖα, δὲν εἶναι διάνοκος ἡ διακρίθωσις των αὐξήσεων. Σύγκρισις τῶν τιμολογίων διὰ τὰς προσορμίσεις, τὰς πλευρίσεις καὶ τὰς πρυμνοδεήσεις — ἔχομεν ύπ' ὅφιν μας τοὺς σχετικούς ἀριθμοὺς — ἀποδεικνύει τὴν ἐπιβληθεῖσαν αὔξησιν. Οι ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοὶ πράκτορες τὴν ὑπολογίζουν εἰς 20%. Καὶ εἰς χιλιάδας πολλάς (14.896 σκάφη κατὰ τὸ 1962) ἀνέρχονται τὰ εἰπλέοντα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς σκάφη.

Δὲν εἶναι ἐπίσης δάσμαντον, λαμβανομένης ύπ' ὅφιν τῆς μεγάλης διὰ τοῦ πειραικοῦ λιμένος ἐπιβάτης κινήσεως, τὸ εἰσπραττόμενον ἀπὸ τὸν κάθη ἐπιβάτην 'εχαράτη' διὰ τὰς ἀποσκευάς του. Εἰσπράττεται ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν, ἐνῷ ταυτοχρόνως πληρώνονται ιδιαιτέρως, ύπὸ τύπου δώρου, οἱ κομισταί.

Κλείσιμεν τὰς παραπτήσεις μας μὲ τὴν τελικὴν διαπίστωσιν, ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ἀντὶ νὰ ἀναπτύξεται, παραμένει στάσιμος. 'Η

# INTERNATIONAL MARINE PAINTS

## TOP ✓ QUALITY

## TOP ✓ SERVICE

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

LONDON

**International Paints Ltd.**

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

Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)

Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON

Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. • Cables: CORROFOUL LDN. SW.1.



NEW YORK

**International Paints Co. Inc.**

21 WEST STREET, NEW YORK, 6 • NEW YORK

Telephone: WHITEHALL 3-1188

Telex: 212-571-0888 • Telegrams: CORROFOUL NEW YORK

ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE CANADA REGINA  
AUSTRALIA SYDNEY CANADA VANCOUVER  
BRAZIL RIO DE JANEIRO DENMARK COPENHAGEN  
CANADA MONTREAL FRANCE LE HAVRE

FRANCE ROUEN  
GERMANY HAMBURG  
HOLLAND ROTTERDAM  
INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA  
ITALY TRIESTE  
MEXICO MEXICO CITY  
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN  
NEW ZEALAND AUCKLAND  
NEW ZEALAND WELLINGTON

SWEDEN GOTHEBORG  
U.S.A. NEW ORLEANS  
U.S.A. SAN FRANCISCO  
SPAIN BILBAO  
VENEZUELA MARACAIBO

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

κίνησίς του ούσιαστικώς ύποχωρει.

Τό κόστος τού λιμένος όπό ήμέρας είς ήμέραν καθίσταται άκριδώτερον, δυσβάστακτον διὰ τὸ Ἐμπόριον καὶ τὴν Ναυτιλίαν. 'Η αισιοδοξία διὰ τὴν αὔριον δὲν δικαιολογεῖται.

### DIA TON MEGALON AIMENA

"Ητο καιρός! Τὸν Ο.Λ.Π. ἡρχισε νὰ ἀπασχολῇ ἡ τεχνικὴ πλευρὰ τοῦ μείζονος λιμένος, ἡ μορφὴ καὶ ὁ χαρακτῆρ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος τοῦ Πειραιῶς, ὁ προγραμματισμὸς τῶν ἔργων, τὰ ὄποια, σταδιακῶς ἐκτελούμενα, θὰ δημιουργήσουν τὸ ἀμέγα καὶ συγχρονισμένον, ὡς ἔχαρακτηρίσθη, πρωτευουσιακὸν ἐμποροναυτικὸν κέντρον». 'Αντελήφθησαν, ἔστω καὶ μὲ ἐπικίνδυνον ἴσως καθυστέρησιν, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ λιμένος, ὅτι δὲν δύνανται χωρὶς σαφῆ τεχνικο-οικονομικὸν προσανατολισμόν, νὰ ἐπεκτείνουν τὰ λιμενικὰ ὄρια κατὰ τρόπον περιστατικὸν καὶ ἐπὶ τὴν διάσημην κριτηρίων στηριζομένων εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς στιγμῆς. 'Ἀπόδειξις τούτου, τὸ γεγονός, ὅτι τὸ δῶν θέμα ἔτεθη ἐπὶ τάπτηος καὶ μάλιστα κατὰ τρόπον ἐπιτακτικὸν, κατὰ τὴν συζήτησιν εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ, διὰ τὴν κατασκευὴν ὑπήνεμου λιμενοδραχίονος εἰς τὸ Κερατσίνι. Διὰ νὰ προσδιορισθῇ ἡ μορφῇ, ἡ ἔκτασις καὶ τὸ υψός τῆς δαπάνης τοῦ ἔργου, παρέστη ἀνάγκη νὰ δοθῇ προγραμμένων ἀπάντησις, ἔστω καὶ εἰς γενικὰς γραμμάς, εἰς τὸ ἔρώτημα, ἐὰν καὶ κατὰ ποιὸν τρόπον πρόκειται νὰ λιμενοποιηθῇ ἡ περιοχὴ ἡ ὥριζομένη ὑπὸ τῆς Ψυτταλείας, τῆς Κυνουσούρας καὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀττικῆς.

Καὶ τὴν ἀπάντησιν αὐτὴν ἔδωκεν ὁ λιμενολόγος κ. Δ. Πίππας, παρασχὼν ταυτοχρόνως καὶ τὴν πρώτην ὀλοκληρωμένην, ὅπὸ τεχνικῆς καὶ οικονομικῆς ἀπόφεως, εἰκόνα τοῦ μείζονος λιμένος, ἐκτενομένου δορείων τοῦ Πειραιῶς καὶ περιλαμβάνοντος δυνατότητας μιᾶς ἀπεριορίστου σχέδιον ἀναπτύξεως.

'Ἐν διλίγοις, τὸ σχέδιον τοῦτο τοῦ κ. Πίππα, ἀναπτυσσόμενον μάλιστα εἰς δύο κλίμακας — τὴν μεγάλην καὶ πλέον δαπανηρὰ καὶ τὴν περιωρισμένην, οικονομικὴν — περιλαμβάνει τὰ ἔξης κύρια σημεῖα:

1. Τὴν ἔξασφαλίσιν τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν ὀργανικὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ἐνιαίον διοίκησιν ὅλων τῶν λιμένων τῶν περιλαμβανομένων ἀπὸ τῆς Χαλκίδος μέχρι τῶν Μεγάρων.

2. Τὴν πρὸς Βορρᾶν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμενικοῦ συστήματος τοῦ Πειραιῶς, διὰ τῆς λιμενοποιῆσεως τῆς περιοχῆς μεταξὺ κεντρικοῦ λιμένος, Ψυτταλείας, Περάματος καὶ ἀκτῶν τῆς Σαλαμίνος.

3. Τὴν κατασκευὴν:

Μεγάλου λιμενοδραχίονος ἐνούντος τὸν προλιμένα τοῦ Πειραιῶς (λιμενοδραχίων Θεμιστοκλέους) μετὰ τῆς Ψυτταλείας, μὲ ἀνοιγμός 300 μέτρων, τὸ ὄποιον καὶ θὰ ἀποτελέσῃ τὸ στόμιον ὀλοκλήρου τοῦ συγκροτήματος. Μικροτέρου λιμενοδραχίονος συνδέοντος τὴν ἕκραν τῆς Ψυτταλείας μεταξὺ τῆς Κυνουσούρας. Κρηπιδωμάτων ικανοῦ δάσθους εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Ψυτταλείας καὶ τῆς Κυνουσούρας καὶ ἔτερα κατόλληλα σημεῖα τῆς Σαλαμίνος. Κρηπιδωμάτων εἰς τὴν παραλίαν τῆς Δραπετσώνας διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, ἀφοῦ προγραμμένως ἀχρηστευθῇ ὁ λιμενοδραχίων Κράκαρη.

4. Τὴν κατασκευὴν ἐπίσης, εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἦν προκριθῆ ἡ λύσις τῆς περιωρισμένης κλίμακος, τῶν ἔξης ἔργων:

Συνεχοῦς λιμενοδραχίονος ἐνούντος τὴν ἀναπτυξιανήν περιοχήν τοῦ Πειραιῶς, λιμενικὸν σύστημα, μὲ φυσικὸν ἀνοιγμα τὸ στενὸν Κυνουσούρας - Ψυτταλείας. Κρηπιδωμάτων καὶ ἄλλων τεχνικῶν ἔργων, εἰς τὴν οὐτών τοῦ λιμενοδραχίονος περιοχῆν.

'Ἄλλ' ίδον τὰ κύρια σημεῖα τῶν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπόφεων τοῦ καθηγητοῦ κ. Πίππα, ὡς ἀνέπτυξεν αὐτάς κατὰ τὴν ἐκτενὴν εἰσήγησίν του, εἰς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π.:

'Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ συνεχίσῃ νὰ ίκανοποιῇ τὰς ἀνάγκας τοῦ συγκροτήματος τῆς Πρωτευούσης, τὸ ὄποιον ἐπειστάθη ἐπικινδύνων ἐφ' ὅλης τῆς Ἀττικῆς, ὡς καὶ τὰς ἀνάγκας, κατὰ μείζονα λόγον, ὀλοκλήρου τῆς Ἐλλάδος, ἀν καὶ κατέστη ὑδροφέλαος, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ρίκωνσιν τῶν ἐπερχομένων λιμένων. 'Επιβάλλεται, ὡς ἐκ τούτου, νὰ μελετηθῇ ὁ τρόπος τῆς δημιουργίας, διὰ τῆς ἀπορροφήσεως τῶν διαφόρων λιμενικῶν Ταμείων, ἐνὸς ὄργανισμον μείζονος λιμένος τοῦ «πρωτευουσιακοῦ» συγκροτήματος, τοῦ ὄποιου τὰ ὄρια θὰ ἀρχίσουν ἀπὸ τὴν Χαλκίδα — περιλαμβανομένην κατὰ πάσαν πιθανότητα — καὶ διὰ τοῦ Σουνίου,

θὰ καταλήγουν εἰς τὰ Μέγαρα.

'Εξυπακούεται, ὅτι ἐντὸς τῶν δρίων τοῦ λιμένος αὐτοῦ, θὰ ἀφεθοῦν ἐλεύθεροι χῶροι δι' ἄλλας λειτουργίας, ἢτοι διὰ τὸν Τουρισμόν, τὴν ὄργανωσιν λουτρικῶν ἐγκατεστάσεων, τὴν ὑποδοχὴν σκαφῶν ἀναψυχῆς κλπ. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ίδεαν τῆς λιμενοποιῆσεως τοῦ Ν. Φαλήρου, θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ δύναμιν, ὅτι ἡ περιοχὴ αὐτὴ ἔχει ὥδη μίαν πολεοδομικὴν συγκρότησιν ἐξηρτημένην ἐκ τῆς θαλάσσης, ἡτὶς ἀποτελεῖ πνεύμωνα δι' αὐτῆς. 'Αλλὰ καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἦν θὰ ἀγνοηθῇ ὁ παράγων οὐτος καὶ λιμενοποιηθῇ τὸ Φάλρον, δὲν θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰμὶ μόνον διὰ τὰ ὑπερωκεάνια, τὰ μεσογειακὰ καὶ τὰ τουριστικὰ σκάφη.

Διὰ τῆς λιμενοποιῆσεως, ἐτόνισεν ὁ κ. Πίππας, ὀλοκλήρου τοῦ πρὸς Βορρᾶν συγκροτήματος Ἀττικῆς — Ψυτταλείας — Σαλαμίνος μέχρι τῶν Μεγάρων, νοεῖται κύριος ὁ μακρόπονος προγραμματισμός, δότις θὰ πραγματοποιηθῇ κατὰ στάδια καὶ εἰς ίκανον δάσθος χρόνου. Διὸ τῶν ἔργων τοῦ προγράμματος τούτου, δύναται νὰ δημιουργηθῇ ἔνα ἀναπτυξιακό κρηπιδωμάτων ἔξ 22.500 μ., ἡτοι τριπλάσιον τοῦ σήμερον ὑφισταμένου εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα.

'Η κεντρικὴ σκέψις τῆς λιμενοποιῆσεως τῆς πρὸς Βορρᾶν τοῦ Πειραιῶς περιοχῆς, στηρίζεται ἐπὶ τῶν ἔξης δεδομένων:

Διατίθενται πρὸς διαμόρφωσιν αἱ ἀκταὶ τῆς Ψυτταλείας καὶ τῆς Κυνουσούρας, αἵτινες ἀποτελοῦν φυσικοὺς κυματοθραύστας τοῦ ὑπὸ δημιουργίαν συγκροτήματος. Παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς τὸ πέλαγος τὸ τμῆμα Ψυτταλείας — λιμενοδραχίονος Θεμιστοκλέους μήκους 2.500 μέτρων, τὸ τμῆμα ἀπὸ μῶλον Θεμιστοκλέους μέχρι Ψυτταλείας, μὲ στόμιον 300 μέτρων, δεδομένου ὅτι, πρέπει νὰ διευκολυνθῇ ἡ διοχέτευσις τῶν ὑπονόμων, αἵτινες ἐκβάλλουν, δυστυχῶς, εἰς τὴν καιρίαν αὐτὴν θαλασσίαν περιοχῆς.

Παραλλήλως μὲ τὸ ἔργον αὐτό, εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Δραπετσώνας θὰ κατασκευασθοῦν 303 μ. μηριανάτων καὶ ἀφοῦ ἀχρηστευθῇ ὁ μῶλος Κράκαρη, θὰ ἐπεκταθῇ ἡ Ἐλευθέρα Ζώνη τοῦ κεντρικοῦ λιμένος διὰ 1.000 εἰσέτη μέτρων κρηπιδωμάτος. Θὰ παρασχεθῇ οὕτα εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν, ἡ δυνατότης τεραστίας ἐλαστικῆς προσαρμογῆς εἰς διαφόρους εἰδους λιμενικὰς λειτουργίας καὶ πληρεστέρας ἐξυπηρετησεως τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως.

'Άλλὰ διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἦν ἡ ἀνωτέρω λύσις διὰ τὸν ἔνα ἡ τὸν ἄλλον λόγον θερηθῆται τολμηρά, δέον νὰ ἀκολουθηθῇ τὸ σχέδιον τῆς συνδέσεως τῆς Δραπετσώνας μετὰ τῆς Ψυτταλείας διὰ συνεχοῦς λιμενοδραχίονος καὶ ἐνδεχομένως διὰ στραγγούς, ἡ ὁποία θὰ διευκολύνῃ τὴν διοχέτευσιν τῶν ἐμπορευμάτων κατ' εὐθείαν καὶ οὐχὶ πλέον διὰ τὸν Πειραιῶς, πρὸς τὸ δόρειον τῆματα τῆς χώρας.

Διὰ τῆς μετέτης αὐτῆς, κατέληξεν ὁ κ. Πίππας, εἰς τὴν μακράν εἰσῆγησίν του, παρέχεται ἡ δυνατότης εἰς πάντας ἐνδιαφερόμενον νὰ προσφέρῃ ὑπηρεσίας βιομηχανικάς, διότι ἔξασφαλίζεται πρὸς τούτο ἀναπτεπταμένον μέτωπον θαλάσσης μετὰ δασάνων ὑδάτων. 'Εχουμεν πάντας μίαν ἀξιοποιησιμὸν χερσαίαν περιοχὴν, ἡ ὁποία ἀρχίζει ἀπὸ τὸν μῶλον Κράκαρη, προχωρεῖ εἰς Δραπετσώναν, ἀκολουθεῖ δῆλην τὴν καμπτή τῆς Ελευσίνος, ἐξικεντεῖται μέχρι τῶν Μεγάρων καὶ ἐπιστρέφει ἀκόλουθα τὴν ἀκτὴν τῆς Σαλαμίνος. Πιστεύω, ἐτόνισεν ἐπίσης ὁ κ. Πίππας, ὅτι πρέπει νὰ δώσωμεν τὴν μεγίστην τῶν δυνατοτήτων εἰς τὴν ἐκφρασιν τῶν τεχνικῶν ἔργων. Βεβαίως τὰυτα δῆλα στοιχίσουν πολλά, ἀλλ' ὁ Ο.Λ.Π. ὀφείλει νὰ ἔχῃ ἔνα πρόγραμμα καὶ κάθε ἔργου κατασκευαζόμενον εἰς τὸ μέλλον, πρέπει νὰ τὸ κατασκευάζῃ ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ τοῦ προγράμματος τούτου.

\* \* \*

'Ανεξαρτήτως τῆς ὄρθοτητος τῶν ἀνωτέρω ἀπόφεων καὶ τοῦ γεγονότος ἐὰν ἀποτελοῦν τὰ προτεινόμενα, τὴν καλυτέραν λύσιν διὰ τὸν μείζονα λιμένα, ἡ ἐργασία τὴν ὄποιαν ἔνεφάνισεν ὁ κ. Πίππας εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π., ὑλοποιεῖ καὶ καθιστᾷ συγκεκριμένας, διὰ πρώτην φορά, τὰς τόσους ἀσφάλτους καὶ διαχύτων ιδέας διὰ τὴν μελλοντικὴν ἐπέκτασιν τοῦ πειραικοῦ λιμένος. Αὐτὸνότον, δεβαίως, είναι, ὅτι αἱ ἀπόφεις καὶ τὰ σχέδια αὐτά, ἐπιβάλλεται νὰ διέλθουν ἀπὸ τὰς φάσεις μιᾶς λίαν ἐμπειριστατωμένης δασάνου. Διότι, ἐκτὸς τῆς τεχνικῆς πλευρᾶς, τὴν ὄποιαν καλύπτει ἡ πέτρα καὶ ἡ ἔξειδίκευσις τοῦ κ. Πίππας, ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι ἔξισος σοδαραὶ πλευραὶ εἰς τὸν μακρόπονον προγραμματισμὸν τοῦ μεγάλου λιμένος, τὰς ὁποίας ὄρθως δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ, μόνον ἡ συλλογικὴ σκέψις εύρυτέρου κύκλου εἰδικῶν καὶ ἐμπειρογνωμόνων.

## RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

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



# D.T.KOTE

**The ideal  
coating for  
tanks carrying  
salt water  
fuel oils  
crude oils  
grain and  
bulk cargoes**

**D. T. KOTE is also  
a first-class  
anti-corrosive  
for deep tanks  
and holds**

Camrex D.T.Kote is a carefully balanced blend of epoxy resins with bitumen, and has the advantages of both.

Like all Camrex applications, D.T.Kote is the finest of its type in the World; a durable anti-corrosive that minimizes long-term running costs.

## Contracting

We can give you a full quotation through our Associates covering surface preparation, supply and application of D.T.Kote under the expert supervision of the Camrex Technical Service Department.

Manufactured by

CAMREX PAINTS LTD. (MARINE DIVISION) · SUNDERLAND · ENGLAND



Associated Company in Greece

FILKA LTD., 9 KOLOKOTRONI STREET, ATHENS

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## Η ΣΤΕΝΟΤΗΣ ΜΕΣΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατε μου διὰ τῆς παρούσης νὰ σᾶς ἐκθέσω μίαν κατάστασιν ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς πὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς σχετικῶς μὲ τὸν δεξαμενήσμὸν τῶν πλοίων.

Διὰ νὰ ἐπιτύχῃ κανεὶς τὸν δεξαμενίσμὸν τοῦ πλοίου του εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, πρέπει νὰ προδηλώσῃ πρὸ δύο ἡ τριῶν μηνῶν τοῦτο εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π., προκαταβάλων ταυτοχρόνως καὶ τὸ ἀντίτιμον ἐξ ὀλοκλήρου. Ἀλλὰ τὸ συνήθως συμβαῖνον εἶναι νὰ μὴ εὐρίσκεται τὴν προκαθωρισμένην ἡμερομηνίαν τὸ πλοίον εἰς τὸν λιμένα, ὅποτε χάνει ὅλα τὰ δικαιώματα δεξαμενίσμου καὶ τὸ καταβλήτην ἀντίτιμον ἡ νὰ εὐρίσκεται μὲν τὸ πλοίον, ἀλλὰ νὰ μὴ ὑπάρχῃ κενὴ δεξαμενή, ὅποτε ἀκολουθοῦν αἱ γνωσταὶ συνέπειαι τῶν καθυστέρησῶν.

Καὶ ὁ πλέον ἀδαῆς περὶ τὰ ναυτιλιακά ἀντιλαμβάνεται ἀμέσως, ὅτι ἡ κατάστασις αὐτῇ εἶναι μοιραία συνέπεια τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ δεξαμενῶν (μόνον δύο), ποὺ ὡς φυσικόν, ἀδυνατοῦν νὰ ἔχουν πετρέσθων ζήτησιν ἄνω τῶν τετρακοσίων σκαφῶν — ἐπιβατηγῶν, φορτηγῶν, τύπου λίμπετρον καὶ μικροτέρων, τουριστικῶν, ρυμουλκῶν, θαλαμηγῶν κλπ. — ἐτήσιως.

Ἐρωτώ, κ. Διευθυντά, εἶναι δυνατὸν νὰ προκαθορίζεται πρὸ δύο ἡ τριῶν μηνῶν ἡμερομηνία ἀφίξεως πλοίου εἰς Ἑναντίον, ἵνα ἀποφεύγῃ κανεὶς μοιραίας καθυστέρησες ἐν ἀναμονῇ ἐκκενώσεως δεξαμενῆς, ὅταν ἡ πληθύρα τῶν ἄνω ἀναφερθέντων σκαφῶν προσπαθεῖ νὰ παραδιάσῃ τὸν νόμον τοῦ ἀδιαχωρίτου, λαμβανομένου ἐπὶ πλέον ὑπ' ὅψιν, ὅτι ἡ ἐτήσια ἐπιθεώρησις ἐκάστου πλοίου ἀπατεῖ κατὰ μέσον δρον δύο ἡμέρας, εἰδικῶς τὰ ἐπιβατηγά τρεῖς φοράς ἐπτοῖς καὶ τὰ ἐπισκευαζόμενα, ἀτίνα χρειάζονται πολλὰς φοράς δέκα πέντε ἡμέρας καὶ ἄνω.

Καταφαίνεται ἐκ τῶν ἀνωτέρων, διατί, δυστυχώς, τὰ περιστότερα τῶν πλοίων αὐτῶν καταφεύγουν εἰς ἑναντίον δεξαμενάς μὲ συνέπειαν μεγάλας καθυστέρησεις καὶ ζημίας, μὲ στέρησιν συναλλάγματος, ἀργάν των σχετικῶν ἐργοστασίων καὶ ὅλας τὰς ἐκ τῆς μὴ προσεγγίσεως εἰς ἐλληνικούς λιμένας πλοίων γνωστὰς συνεπείας.

Νομίζω, κύριε Διευθυντά, ὅτι πρὸ τοῦ τεραστίου ἔθνικοῦ συμφέροντος ποὺ ὑπάρχει εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν τὸ θέμα ἐπρεπεῖ ἡδη νὰ εἴχε λυθῆ. Διότι ὁ ἀρμόδιος Ο.Λ.Π. ἔχει τὰς δυνατότητας κατασκευῆς καὶ ἄλλων δεξαμενῶν, διαβέτων μίαν τεραστίαν θαλασσίαν ἀπὸ τὸ Δέλτα Φαλήρου μέχρι τὸν Ασπροπόρου μετὰ τῶν δρόμων ἡ ἀκτῶν Ἀμπελακίων, Κυνοσούρας, Περάματος καὶ Ἀσπροπόρου, μίαν ἔξηφαλισμένην ἀπόδοσιν τῶν ἐγκαταστάσεων ποὺ θὰ δημιουργήσῃ καὶ πολλὰς πλουσίας προσόδους. Τὸ ἔργον αὐτὸν πρέπει νὰ ἐκτελέσῃ ἀμέσως ὁ Ο.Λ.Π., διότι εἶναι ἀπρόσιτον εἰς τὴν ιδωτικήν πρωτοβουλίαν, ἡ δοπιά τοιοῦτοῦ ἔχει ἀποκλεισθῆ ἀπὸ τὸ Νόμον. Σήμερον ἡ μεγάλη δεξαμενή εἰσπράττει 12.000 - 13.000 δρ. ἡμερησίως αἱ δὲ δισκιαὶ εἰσπράξεις κατ' ἕτος εἶναι περίπου 4.000.000 δρ. ἔκτος τῶν ἐκτάκτων εἰσπράξεων — παροχὴ θαλασσίου ὄντας, ρεύματος, χρῆστος γερανῶν κλπ. — ποὺ καλύπτουν ἀρκετά ἔξοδα αὐτῆς. Ἐπὶ πλέον αἱ χωματώσεις ποὺ γίνονται εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Περάματος καὶ ποὺ θὰ γίνουν μελοντικῶς εἰς τὰς περιοχὰς τοῦ Ο.Λ.Π. Διευκολύνουν τὴν πραγματοποίησιν σημαντικῶν οἰκονομιῶν, ἔναν αἱ κατασκευαὶ μονίμων δεξαμενῶν γίνουν ἐγκάριως.

Πιστεύω, ὅτι οἱ διοικούντες τὸν Ο.Λ.Π. θὰ ἔχουν ἀντιληφθῆ τὴν ἀνάγκην αὐτὴν τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ ἵσως θὰ ἐνεργούν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς πραγματώσεως της, πλὴν μεγάλων ὑπολογίζων, κύριε Διευθυντά, εἰς τὸ μεγάλο καὶ ἀνεκτίμητον ἐνδιαφέροντα σας διὰ τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἀλπίζω εἰς τὴν προδολήν ἀπὸ μέρους σας τοῦ προκειμένου θέματος, ὅπως σεῖς εἰδικῶς γνωρίζετε.

Εὐχαριστῶν, διατελώ μετὰ πάσης τιμῆς  
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΡΟΥΣΣΟΣ

Ἀντιπρόσωπος Ναυτικῶν Ἐταιριῶν  
ἐν Ἑλλάδι

Πειραιές, 6 Ιουλίου 1963

Σ. Η. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θέμα εύρυτάτου ἐνδιαφέροντος θίγει ὁ ἐπιστολογράφος μας. Θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον εἰδικῆς ἐρεύνης διὰ τὸ ἐπόμενον τεύχος μας.

## Η ΕΙΣΒΟΛΗ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἐπιθυμῶ νὰ σᾶς γράψω δύλιγα τινά, διὰ τὸ συμφέρον τῆς τάξεως μας, μιάς ἐπαγγελματικῆς τάξεως, ἡ ὅποια τιμᾷ τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα, εἰς τὸν κόσμον ὀλόκληρον.

Πρόκειται περὶ τῆς εἰσβολῆς τῶν πρώην ἀξιωματικῶν τοῦ Β.Ν. εἰς

τὰς τάξεις μας. Τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ Β.Ν. πρώην καὶ νῦν, σέδομαι καὶ ἐκτίμω, ἔχω δημοσίευσης κατὰ νοῦν, τὸ συμφέρον τῆς τάξεως μου καὶ μόνον.

Δὲν εἶναι ὑπερβολὴ νὰ ἀναφέρω, ὅτι τὸ ημισύ σχεδὸν τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων, κυβερνᾶται ἀπὸ πρώην ἀξιωματικούς τοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἐάν ἔξακολουθήσῃ ἡ ἐκτόπισίς μας, κατὰ τὸν αὐτὸν ρυθμόν, πολὺ γρήγορα θά ἀφανισθῶν ἐξ ὀλοκλήρου. Σημειώτεον, ὅτι δὲν μάς συναγωνίζονται ἐν Ἱσημερίᾳ τῶν κοινωνικῶν των σχέσεων, εὐρίσκουν ἐργασίαν εὐκόλωντερων ήμων. Ἀλλὰ καὶ οἰκονομικῶν στέκονται καλύτερον ἡμῶν, ἐπειδὴ, ἐκτὸς τοῦ μισθοῦ των, ἔξακολουθῶν νὰ λαμβάνουν τὴν συνταξίδιαν τῶν ἀπὸ τὸ Β.Ν.

Πρός τι, λοιπόν, αἱ τόσαις ναυτικαὶ σχολαὶ δι' ἓνα ἐπάγγελμα καταδικασμένον εἰς θάνατον; Καὶ πρὸς τί ἡ ὑπαρξία τοῦ σωματείου μας, ἐντεταλμένον εἰς τὴν περιφρούρησιν τῶν ἐπαγγελματικῶν μας συμφρόνων;

Μετὰ τιμῆς

Σ. Α. ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ

Πλοιάρχος μ/ν «TASSOS»

Κωνστάντζα, 21 Ιουνίου 1963

Σ. Η. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ή ἐλλειψις προεκάλεσε τὴν ἀνοδὸν εἰς τὴν γέφυραν τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Β.Ν. Ὑπερβολικός, πάντως, ὁ προβαλλόμενος ἀριθμὸς τῶν ἀπασχολουμένων.

Σὺν τῷ χρόνῳ, μὲ τὴν εἰσόδον τῶν νέων καὶ τὴν ἀπόκτησιν ἀπὸ περισσότερους ναυτίλους τῶν ἀνωτέρων διπλωμάτων, ἡ «εἰσδολὴ», κατά τὸν φίλον ἐπιστολογράφον, θὰ περιορισθῇ. Αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ ἀποβλέπουν ἀκριβῶς εἰς τὴν καλυτέραν κατάρτισιν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. καὶ τὴν ἐπάρκειαν εἰς ἀριθμόν, διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πολλῶν πλοίων μας.

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΩΝ ΣΥΖΥΓΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς δημοσίευμα ἀθηναϊκῆς ἐφημερίδος ἀνέγνωσα ὅτι, δι' ἔγκυκλίου τοῦ Υ.Ε.Ν., ἡ ναυτοδόγησις παίδων ἡλικίας κάτω τῶν 14 ἑτῶν, ὡς καὶ ἡ ἐπιδίβασις τῶν συζύγων τῶν ιδιοκτητῶν ἡ ανωτέρων ἀξιωματικῶν, ἐφεξῆς ἀπαγορεύεται. Τούτο δὲ πρὸς ἀποφυγὴν δημιουργουμένων παρεγγύησεων! Δὲν ἔχω διὰ τὸν πόλην μου τὸ πλήρες κείμενον τῆς ἔγκυκλου, οὔτε καὶ τὸ πλήρες δημοσίευμα τῆς ἐφημερίδος, ἀλλὰ ὑποθέτω, ὅτι οἱ «ἔγκεφοι» καὶ οἱ «ἀστυνόμοι» τοῦ Υπουργείου, ἔκαμψαν πάλιν τὸ θάυμα των...

Δὲν ἡδυνήθην, ἀλλὰ καὶ προσεπάθησα, νὰ ἀνεύρω τὰ κίνητρα, ἀτίνα ὑπηγόρευσαν τὴν ἔγκυκλιον. Ἡ ὑπόθεσις, μήπως οἱ πλοιοκτήται ὑπηγόρευσαν τὴν ἔκδοσιν της, δὲν εύσταθε. Οὐδέποτε ἐξ ἡμῶν διενόθην νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὸν πλοιοκτήτην του ὅπως συνταξιδεύσῃ ἡ σύζυγός του, οὐδὲ καὶ ἔχομεν τοιούτον τι δικαιώματα. Θά ἡτο πλοιοξενία ἀναγκαστική. Ἀπόλυτον εἶναι δικαιώματα τῶν συζύγων ἡ ἄλλων μελών τῆς οἰκογενείας, ἐφ' ὅσον ύφιστανται αἱ προϋποθέσεις ἀσφαλείας καὶ σωτηρίων μέσων. Πολλοὶ μάλιστα πλοιοκτήται, ἐπιβαρύνονται καὶ οἰκονομικῶς διὰ τῆς καταβολῆς τῶν ἔξδων μεταβάσεων τῶν συζύγων εἰς τοὺς λιμένας — τοὺς ἔστω καὶ μακρυνούς — τῆς συναπτήσεως τῶν πλοίων.

Ἡ προβαλλόμενή δικαιολογία τῶν παρεξηγήσεων δὲν ἀποτελεῖ σοβαρὸν λόγον, ἀλλὰ οὔτε καὶ μία ἔγκυκλιος ἔχει τὴν δύναμιν νὰ καταλύσῃ τὸν ἐπικρατοῦν διεθνῶν ἀπὸ αἰώνων, ναυτικὸν τούτο έθιμον. Ἀλλὰ καὶ νομικὸν ύφισταται κώλυμα διὰ τὴν ἐλόγων ἔγκυκλιον, ἐφ' ὅσον αἱ σύζυγοι μας κέκτησαν ναυτικό φυλλάδιον, διὰ τὸ πότισμα κατέβαλον νόμιμα τέλη καὶ καταβάλλουν τὰ ἀπομαχικά.

Δυστυχῶς φαίνεται ὅτι ἐρωτάσθησαν τῆς φορτηγούς τοῦ «άστυνόμου», τοὺς δραματιζομένους δι' ἓντος της φορτηγούς τοῦ ημέρας, ἀποφράδας καθ' ἡμάς. Ἡ φυγὴ τοῦ ἐφοπλισμοῦ δὲν τοὺς συνέτισεν; Θέλουν μήπως καὶ ἡμᾶς εἰς φυγὴν νὰ ἔξαναγκάσουν;

«Υπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας, ἀς μὴ λησμονῶν, ὅτι δυνάμεθα νὰ ἀγνοοῦμεν αὐτούς καὶ τὰς προχείρους καὶ ἀδεσύους ἐνεργείας τῶν σημειώνοντας τὸν ὄπισθινον, οὐδαμαὶ τὰ πλοίαρχοι, οὐδεὶς κατέβαλον νόμιμον κινηθῶν οἱ πλοιάρχοι. Τί θὰ κάμουν, ἐν προκειμένῳ, οἱ συνδικαλισταί μας; Ἀμφιδόλλω ἀνθρώπων κινηθῶν οἱ πλοιάρχοι. Αὐτὸς παρασείνουν ἀδρανεῖς, θὰ μοῦ ἐπιτρέψῃτε νὰ ἐτανέλθω διὰ νὰ ἔχηγήσω τοὺς λόγους.

Μὲ συγχωρεῖτε, κ. Διευθυντά, διὰ τὴν καταρχῆσιν τῆς φορτηγούς σας. Ἐλπίζω διτὶ υμεῖς, τούλαχιστον, συμμερίζεσθε τὴν ἀγανάκτησην μας. Καλύτερας τύχης καὶ μεταχειρίσεως δικαιούμεθα. Μᾶς ἀποστεροῦν τῆς δυνατότητος ἐν ταξιδίου μὲ τὴν οἰκογένειάν μας, τὴν μόνην μας παρηγορίαν εἰς τὴν σχάρη λωρίων μας. Ἀκόμη καὶ οἱ τοῦ Παραπετάσματος ἀπολαμβάνουν τὸ δικαιώματος αὐτοῦ.

Μὲ πολλὴν ἐκτίμησιν

·Εν πλῷ τῇ 9ῃ Ιουνίου 1963 ΩΚΕΑΝΟΠΛΟΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Σ. Η. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ἀπεφασίσθη, κατόπιν ἐντόνου

Τηλέφ. 6-34 & 4-04

Τηλεγρ. Δ/νσις : ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Σ. θρόνον

# ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Χ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ  
ΣΥΡΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ 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 · ΥΛΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

διαδήματος της 'Ενώσεως των 'Εφοπλιστών, νά παρέχεται αδεια ταξιδίων εις τάς συζύγους τών α' πλοιάρχων καὶ μηχανικών.

#### Ο ΠΑΝΑΓΗΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Ανέγνωστα τὸ τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τῆς 15ης Ιουνίου τὰ «ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ», τοῦ ἀγαπητοῦ μου Θανάσου Π.

"Ολους, δοσι ἐγγώρισαν τὸν ἀείμηνον Παναγήν Γιαννουλάτον, συνεκίνησαν βαθύτατα οἱ ὀλίγες γραμμὲς ποὺ παρενθήσαν στὸ ἀνωτέρῳ χρονογράφημα, ἀκόμη δὲ περισσότερον ποὺ συνέπεσε νά δημοσιεύθουν στὴ δεύτερη ἑτέτειο ἀπὸ τοῦ θανάτου του, ἐπισυμβάντος, ὡς γνωστόν, τὴν 21ην Ιουνίου 1961.

Είναι τὸ καλύτερο μνημόνιο διὰ τὸν ἄνθρωπον, ποὺ σὲ δῆλη τὸν ζωὴν ἥσχολείτο κυρίως μὲ τοὺς ἀνθρώπους καὶ τὰ προβλήματά τους καὶ ποὺ τὸ χρήμα τὸ θεωρούσε μέσον εὔποίας καὶ δχι σκοπόν.

Είναι πολλοὶ δοσι ἐγγώρισαν τοὺς θησαυροὺς τῆς ψυχῆς του καὶ ιδίως δοσι ἔχησαμε πολὺ κοντά του, καθὼς καὶ ὁ κύκλος τῶν ναυτικῶν μας.

Καὶ δὲν θὰ λησμονήσωμεν ποτὲ τὸν ἄνθρωπον ποὺ τόσον πρόωρα χάθηκε καὶ ποὺ ὑπῆρξεν ἔνος πραγματικὸς εύπατριδος.

Μὲ φιλικώτατα αἰσθήματα  
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΝΑΡΕΤΟΣ

Πειραιές, 21 Ιουνίου 1963

#### ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Διὰ τῆς παρούσης ἐπιθυμῶ νά διατυπώσω σοθαρὸν παράπονον, τόσον ἔμοιον καὶ ἄλλων ναυτικῶν, ποιούμενος ἐκκλησίαν μέσω τῶν φιλοξένων στήλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς ἀρμόδιους, διὰ τὴν ἀρσῖν τοῦ εἰς δάρος μας ἀτόπου.

Τὸν παρελθόντα μῆνα ὁ Πλοίαρχός μας ἐνεχείρισε κατάστασιν ἐμβασμάτων τοῦ πληρώματος πρὸς τὰς οἰκογενείας των καὶ τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖρίαν, ἡ οἵτια καὶ κατέθεσεν ἐντολὴν καὶ ποσὸν εἰς Τράπεζαν τοῦ Λονδίνου τὴν 15ην Μαΐου, ὡς ἐκ τῶν σχετικῶν ἀποδείξεων καταφαίνεται. Εἰδοποίήσαμεν σχετικῶς τὰς οἰκογενείας μας, διτὶ ἐντὸς ἔδδομάδος περίπου ἐπρόκειτο νά λάβουν τὰ ἐμβασθέντα χρήματα. Αἱ ἡμέραι ὅμως παρήρχοντο χωρὶς νά λάβωμεν εἰδοποίησην παρὰ τῶν οἰκείων μας περὶ λήψεώς των. Ἀξιοματικός τοῦ πλοίου εἰς τηλεργατική ἐπικοινωνίαν μετὰ τῆς σύζυγου του, τὴν 26ην Μαΐου, πληροφορεῖται κατάπληκτος, διτὶ αὐτῇ δὲν ἔλαβε τὸ ἀποσταλέντα χρήματα. Τηλεγράφημα οἰκείων πρὸς μέλος τοῦ πληρώματος ἀνέφερε τὴν δυσχερή θέσιν αὐτῶν ἐκ τῆς μὴ λήψεως χρημάτων. Ἐπεκοινώνησα μετὰ διήμερον μὲ τὴν σύζυγον μου καὶ ἐπιληφορήθην, διτὶ δὲν ἔλαβεν οὔτε εἰδοποίησιν οὔτε χρήματα. Δὲν εἶχον τὴν εὐχέ-

ρειαν ἀποστολῆς νέου ἐμβάσματος καὶ παρεπονέθην εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὴν καθυστέρησιν, ἀλλ’ ἐκ τῶν ἀποδείξεων προέκυπτεν ὅτι ἐγκαίρως κατετέθησαν, συνεπῶς ἡ καθυστέρησις, ἐκουσία ἡ ἀκουσία, ὡφείλετο εἰς τὴν Τράπεζαν.

Ἐπηκολούθησαν ἀλλεπάλληλα τηλεφωνήματα μετὰ τῶν οἰκείων μας καὶ μόλις τὴν δόνη Ἰουνίου κατεδήλωσαν εἰς τοὺς παραλήπτας, ἀφοῦ δι' ἐπιμόνου παρεμβάσεως εἰς τὸ ἐν Πειραιεὶ ὑποκατάστημα Τραπέζης ἐξηκριβώθη, ὅτι πρὸ... 10ημέρου τὸ ἐμβασμα ἐστάλη ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ εἰς ὑποκατάστημα! Καὶ δμως, τὸ ὑποκατάστημα ἐφαίνετο τελούν ἐν ἀγνοίᾳ.

Δὲν θέλω νὰ πιστεύσω εἰς κυκλοφορούσας φήμας εἰς δάρος τῶν Τραπέζων μας, ἀλλὰ καλὸν εἶναι νὰ μημηθούν αὐταὶ τὰς Τραπέζας τοῦ ἔξωτρικοῦ εἰς ταχύτητα καὶ ἔχυπρεπτον.

Οἱ ἀρμόδιοι ἀς ἔχετασσον τὸ θέμα αὐτὸ ποὺ ἐνδιαφέρει τόσον τοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των.

Κρίμα νὰ δουλεύωμε καὶ τὰ σπίτια μας νὰ στερούνται, συνεπείας ἀδικαιολογήτων καθυστέρησεων.

Εὐχαριστῶν θερμότατα διὰ τὴν φιλοξενίαν

Μετὰ τιμῆς  
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΤΣΑΝΗΣ  
Ραδιοτηλεγραφήτης  
Μ/Τ MANEGINA II

Σουέζ 19 Ιουνίου 1963

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Γνωστὴ ἡ ιστορία. Εἰς πλείστα ὄσα ἐμβασμάτα ἡ τακτικὴ αὐτὴ τῆς καθυστέρησεως διαπιστούται. Προκειμένου ὅμως περὶ ἐμβασμάτων ναυτικῶν, ἡ καθυστέρησις ἀποτελεῖ πρᾶξιν θαρυτέραν. Κάποιος ἀρμόδιος θὰ πρέπει νὰ ἐνδιαφερθῇ διὰ τὴν ἀνωτέρῳ ὑπόθεσιν. Εἰς τὴν διάθεσίν του αἱ περισσότεραι λεπτομέρειαι.

#### ΠΕΡΙ ΤΑΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ

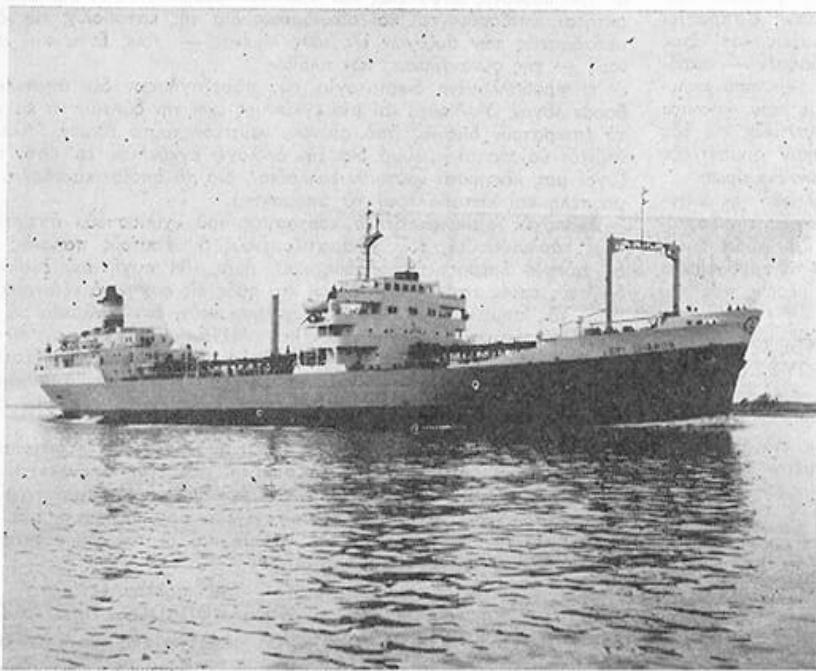
Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος σας τῆς 1ης Μαΐου 1963, ἀναφέρεσθε διὰ τὴν συνδικαλιστικὴν εἰσφορὰν πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. μὲ τὸν τίτλον «Προσαιρετικὴ ἡ ὑποχρεωτική»;

Θὰ σάς ἡμνην λίαν ὑποχρεωμένος, ἐάν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχό σας δημοσιεύσητε ἀπὸ ποιάν ἡμερομηνίαν ἀρχίζει διὰ νομοθετικοῦ διατάγματος νὰ εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἡ συνδικαλιστικὴ εἰσφορὰ πρὸς τὴν Π.Ν.Ο., εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοῖα.

Μεθ' ὑπολήψεως  
ΕΝΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δὲν εἶναι ὑποχρεωτική. Διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐθεσπίσθη.



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

Licensees for:

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

SHIPBUILDERS MARINE ENGINE BUILDERS SHIP REPAIRERS

Manufacturers of Industrial Equipment

WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ΤΗΣ ΣΤΟΚΧΟΛΜΗΣ

## ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ VISBY

ΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΤΟΥ 1924  
ΕΠΙ ΤΩΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ

«Η σπουδαιοτέρας άπασχόλησις τής Διασκέψεως τού Comité Maritime International είς Στοκχόλμην, ύπηρξεν ἀναμφισθήτως ή ἐκπόνησις τού σχεδίου Πρωτοκόλλου ή Συμβάσεως περι τροποποίησεως τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τού 1924 περι ἐνοποίησεως κανόνων τινῶν ἀφορώντων τὰς φορτωτικὰς (Κανόνες τῆς Χάγης).

Δι' ἡμᾶς, ή προτεινομένη τροποποίησις είναι ἔτι σπουδαιοτέρα, διότι οι Κανόνες τῆς Χάγης προσλαμβάνονται εἰς τὸν Κώδικα 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὡς δίκαιον τῆς ναυλώσεως καὶ οὐχὶ ὡς δίκαιον τῆς φορτωτικῆς (βλ. εἰσηγητικὴν ἑκδεσιν ἐν σελ. 89 τῆς ἐπισήμου ἐκδόσεως τοῦ Σχεδίου τοῦ Κώδικος).

Τὸ σχέδιον Πρωτοκόλλου ή Συμβάσεως θὰ ὑποβληθῇ, ὡς προδέπτεται, εἰς τὴν Διπλωματικὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἔγκρινομένον δὲ ὑπ' αὐτῆς θ' ἀποτελέσῃ διεθνῆ Σύμβασιν.

Παρατίθεται κατωτέρω τὸ Σχέδιον, κατὰ μετάφρασιν τοῦ γαλλικοῦ κειμένου αὐτοῦ :

“Ἄρθρον 1ον

Προτείνεται νὰ προστεθῶσιν εἰς τὸ ἄρθρον 3 § 1 τὰ κάτωθι :

«Εἰς ἀς περιπτώσεις εἰθισταὶ νὰ προσφεύγῃ τις εἰς ἀνεξάρτητον ἐργολάδον (συμπεριλαμβανομένων τῶν Νηγονωμόνων) ἔαν ὁ μεταφορεὺς ἐμεριμνησε νὰ ἀπευθυνθῇ εἰς ἐργολάδον ἔγνωσμένης ίκανόττος, δὲν θὰ θεωρήται ὡς παραλείψας νὰ καταβάλῃ εὐλογον ἐπιμέλειαν ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς πράξεως η παραλείψεως τοῦ ἀνεξάρτητου τούτου ἐργολάδου, τὸν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων, τῶν μεθ' ὧν οὔτος συνεβλήθη ὑπεργολάδων η τῶν ὑπὸ τῶν τελευταίων τούτων, προστηθέντων, ἀφορώστης τὴν ναυπήγησιν, ἐπισκευὴν η συντήρησιν τοῦ πλοίου η μέρους αὐτοῦ. Η διάταξις αὕτη οὐδόλως ἀπαλλάσσει τὸν μεταφορέα ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως ὅπως λάβῃ ἀπαντὰ τὰ εὐλογα μέτρα ἐπιβλέψεως καὶ ἐλέγχου δσον ἀφορά πᾶσαν ἐργασίαν ἐκτελεσθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ρηβέντος ἀνεξάρτητου ἐργολάδου, ὡς ἀνωτέρω προεβλέφθη.

Προτείνεται νὰ προστεθῶσιν εἰς τὸ ἄρθρον 3 § 4 τὰ κάτωθι :

«Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἀποκλείεται η ἀνταπόδειξης ὁσάκις η φορτωτικὴ μετεβιβάσθη εἰς τρίτον κομιστήν καλῆς πίστεως».

Προτείνεται ὅπως εἰς τὸ ἄρθρον 3 § 6 ἀντικατασταθῇ η 4η περίοδος ὡς ἔξης :

«Ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ μεταφορεὺς καὶ τὸ πλοίον ἀπαλλάσσονται πάσσης οιασδήποτε εὐθύνης ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἐμπορεύματα ἔαν δὲν ἐγερθῇ ἀγωγὴ ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων η ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἥν ἔδει ταῦτα νὰ παραδοθῶσιν. Η προθεσμία αὕτη δύναται πάντοτε νὰ παραταθῇ διά συμφωνίας τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν».

Προτείνεται ὅπως εἰς τὸ ἄρθρον 3 μετὰ τὴν § 6 προστεθῇ παράγραφος «εδ δις», ἔχουσα οὕτω :

«Αἱ ἀγωγαὶ ἀποζημιώσεως τῶν δικαιουμένων εἰς ἀναγωγὴν δύνανται νὰ ἐγερθῶσιν καὶ μετὰ τὴν ἐκπινή τῆς ὑπὸ τῆς προηγουμένης παραγράφου προβλεπομένης προθεσμίας, ἔαν δὲν ἔξεταις πρὸς τὰ ἐμπορεύματα ἔαν δὲν ἐγερθῇ ἀγωγὴ ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων η προθεσμίας η προθεσμίας τοῦ δικαστηρίου ὅπερ ἐπελήφθη τῆς ὑποθέσεως. Έν πάσῃ περιπτώσει η προθεσμία αὕτη δὲν δύναται νὰ εἴναι ἡσσων τῶν 3 μηνῶν ἀρχομένη ἀφ' ἥς δ ἀσκῶν τὴν ἀναγωγὴς ἀξίωσιν ἐπλήρωσε τὴν ἀπαίτησιν η τῷ ἐπεδόθη η κατ' αὐτοῦ ἀγωγῆς».

“Ἄρθρον 2ον

1. Εἰς τὸ ἄρθρον 4 η πρώτη περίοδος τῆς παραγράφου 5 προτείνεται ὅπως ἀντικατασταθῇ ὡς ἔξης :

«Ο μεταφορεὺς ὡς καὶ τὸ πλοίον ἐν οὐδεμιᾳ περιπτώσει εὐθύνονται δι' ἀπώλειαν η ζημίαν τῶν ἐμπορευμάτων πέραν ποσοῦ ἵστος πρὸς 10.000 φράγκα κατὰ δέμα η μονάδα, τοῦ φράγκου ἀποτελουμένου ἔξ 65,5 χιλιοστογράμμων χρυσοῦ, τίτλου καθαρόττος 900 χιλιοστῶν, ἔκτος ἔαν η φύσις η ἡ ἀξία τῶν ἐμπορευμάτων ἐδηλώθησαν ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως, τῆς τοιαύτης δηλώσεως ἀναγραφείσης ἐν τῇ φορτωτικῇ».

2. Εἰς τὸ ἄρθρον 4 § 5 προτείνεται ὅπως προστεθῇ η ἀκόλουθος διάταξις :

«Η ἡμερομηνία τῆς μετατροπῆς τοῦ ἐπιδικασθέντος ποσοῦ εἰς ἐπιχώ-

ριον νόμισμα θὰ καθορισθῇ ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου τῆς χώρας ἐν η ἔξεδικάσθη η διαφορά.

3. Τὸ ἄρθρον 9 τῆς Συμβάσεως καταργεῖται.

“Ἄρθρον 3ον

Μεταξὺ τῶν ἄρθρων 4 καὶ 5 προστίθεται διάταξις ὑπὸ ἀριθμὸν 4β, ἔχουσα οὕτω :

«1. Αἱ ἀπαλλαγαὶ καὶ αἱ παραγραφαὶ αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐφαρμόζονται ἐπὶ πάσης ἀγωγῆς κατὰ μεταφορέως σχετικῆς πρὸς ἐπανόρθωσιν ἀπωλειῶν η ζημιῶν ἐμπορευμάτων ἀποτελεσάντων ἀντικείμενον συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς, εἴτε η ἀγωγὴ στηρίζεται ἐπὶ τῆς συμβασικῆς εὐθύνης, εἴτε στηρίζεται ἐπὶ ἔξωσιμβασικῆς εὐθύνης.

2. 'Εάν παρομοία ἀγωγὴ ἐγερθῇ κατὰ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως προστήντων (προϋποτιθέμενον ὅτι οὕτως δὲν τυχάνει ἀνεξάρτητος ἐργολάδος) ο οὕτω προστήθεις δικαιούται νὰ ἐπικαλεσθῇ τὰς ἀπαλλαγὰς καὶ παραγράφας, ἀς καὶ ο μεταφορεὺς δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ δυνάμει τῆς Συμβάσεως.

3. 'Εάν τῇ περιπτώσει ταῦτη τὸ σύνολον τῶν ἐπιδικαστέων ποσῶν εἰς δάρος τοῦ μεταφορέως καὶ τῶν ὑπὸ αὐτοῦ προστηθέντων, δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπόμενον δριον».

“Ἄρθρον 4ον

Τὸ ἄρθρον 9 τῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται ὑπὸ τῆς ἀκολούθου διατάξεως :

«Η παρούσα Σύμβασις δὲν θίγει τὰς διατάξεις οιασδήποτε Συμβάσεως η ἐσωτερικοῦ νόμου ρυθμίζοντος τὴν εὐθύνην διὰ πυρηνικὰς ζημιάς.

“Ἄρθρον 5ον

Τὸ ἄρθρον 10 τῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται ὑπὸ τῆς ἀκολούθου διατάξεως :

«Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ τύχουν ἐφαρμογῆς ἐπὶ πάσης φορτωτικῆς σχετικῆς πρὸς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἀπὸ 'Επικρατεῖαν εἰς 'Επικράτειαν, εἰς τὴν ὅποιαν φορτωτικὴν ο λιμὴν φορτώσεως, ο λιμὴν ἐκφορτώσεως η εἰς τῶν συμβαλλομένων 'Επικρατειῶν, οιονδήποτε καὶ ἂν εἴναι τὸ δίκαιον τὸ καταλαμβάνον καὶ ρυθμίζον τὴν φορτωτικὴν η οισδήποτε καὶ ἂν εἴναι η ἐθνικότης τοῦ πλοίου, τοῦ φορτωτοῦ, τοῦ παραληπτοῦ η παντὸς ἄλλου ἐνδιαφερομένου ἐπὶ τοῦ ἐμπορεύματος».

1. 'Η προβλεπόμενη προσθήκη εἰς τὸ ἄρθρον 3 § 1 τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924 ἀφορμὴν ἔχει τὴν αὐτηρὰν ἐρμηνείαν τοῦ δρου «diligence», ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν καὶ τῶν Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων (βλ. «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τῆς Ιουλίου 1963).

Ο ἡμέτερος Κώδικις 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἀπέφυγε νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸν δρὸν τοῦτον τῆς diligēce (βλ. σελ. 94 τῆς Εἰσηγητικῆς 'Εκθέσεως ἐνθ. ἀνωτ.). 'Επροτίμησε νὰ προβλέψῃ ἐν ἄρθρῳ 134 ὅτι ὁ ἐκναυλωτὴς εὐθύνεται διὰ πᾶσαν ἐπιμέλειαν ὡς πρὸς τὴν φόρτωσιν, στοιβασίαν καὶ ἐν γένει παρακολούθησιν, μεταφορὰν καὶ ἐκφόρτωσιν τῶν πραγμάτων. 'Ηκολούθησε καὶ ἐδὼν τὸ ἄρθρον 559 τοῦ Γερμανικοῦ Handelsgesetzbuchs, προθᾶς δὲ ἔτι περαιτέρω ρητῶς διέγραψεν ὅτι η εὐθύνη τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἄρχεται ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τῶν πραγμάτων πρὸς μεταφοράν. 'Ἐλύθησαν οὕτω τὰ δεινῶς στασιαζόμενα ζητήματα περὶ τῆς ἐννοίας τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλού, ἀτίνα προκαλεῖ η διατύπωσις τοῦ ἄρθρου 3 § 1 τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924, διμοίνσα περὶ εὐθύνης τοῦ μεταφορέως ἀρχομένης «avant et au début du voyage» (Schaps - Abraham, Das deutsche Seerecht 1962 ὑπὸ τὸ ἄρθρον 559 παρατ. 3).

Η προσθήκη εἰς τὸ ἄρθρον 3 § 1 τῆς Συμβάσεως ἡν προέτεινεν η Συνδιάσκεψις τῆς Στοκχόλμης, ἔχει μὲν ἀναμφισθήτως δι' ἡ ἡμέρης ἀξίωσιν ὅμως συνεπάγεται ἀνάγκην τροποποίησεως τοῦ Κώδικος, διδομένου ὅτι προτείνεται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον πρὸς ἀποτροπὴν τῶν δεινῶν ὅσα ἐδημοιούργησεν η ἀγγλοαμερικανικὴ νομολογία,

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

## SHIPPING AGENTS &amp; STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor: Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

κρίνοσα διτή ή υποχρέωσις τού έκναυλωτού όπως παράσχη πλοίον άξιόπλουν, άποτελεί προσωπική αυτού υποχρέωσιν, άμεταβιδίσσον, καν είσετι συνετώς φερόμενος έννοιστεύθη την προειδοποίησαν τού πλοίον εις πρόσωπα έγνωσμένης πείρας και ηλεγχεί διά προσώπου έπιστης έμπειρου την ποιότητα της έργασίας. 'Ορθως έλεχθη διτή ή άντιληψις αυτή της άγγλοαμερικανικής νομολογίας δὲν άπεχει πολὺ άπό τού νά έπιβάλῃ εἰς τὸν θαλάσσιον μεταφορέα μετὰ την παραλογήν τού πλοίου ἀπό τὸ ναυπηγείον και την έπιθεώρησίν τού ὑπό τού έμπειρογνομονος τῶν διεθνούς φήμης ἀπόλαυσόντων νησιωνων, τὴν υποχρέωσιν διτῶς αὐτὸς ἐκ νέου ἀποσυνθέση τὸ πλοίον, ἵνα ἔξετάσῃ ἐν ἔκαστον τῶν συστατικῶν αὐτοῦ μερῶν!

'Ἐν τούτοις, ἀφοῦ τοιαύτη ἀντίληψις ἐκυριάρχησε τῆς άγγλοαμερικανικῆς νομολογίας, ἦν συχνότατα ἀντιμετωπίζωσι και αἱ ναυτιλίαι τῶν ἄλλων χωρῶν, και ἐπειδὴ οὔτε τὰ 'Ἀγγλικά οὔτε τὰ 'Ἀμερικανικὰ δικαστήρια ἐπέδειχαν τάσεις ἔγκαταλεψίων τῆς τοιαύτης νομολογίας, κατέστη ἔκδηλος πλέον ἡ ἀνάγκη τῆς καταρτίσεως διεθνούς κιμένου ἔχοντος ὡς ἀποστολῆς τὴν διάφορον ἐρμηνείαν τῆς Συμβάσεως.

'Ἡ προτεινομένη προσθήκη ὅμιλει περὶ «ἄνεξ αρτή τού ἐργολάδον» (contractant indépendant). Προδῆλως ἔννοεῖται πρόσωπον μὴ συνδέομενον μετά τού μεταφορέως διά σχέσεως ἔξαρτησεως, τοιαύτης ὥστε νὰ καθίσταται ὑπόπτος ἡ εἰς τὸν ἐργολάδον ἀνάθεσις τῶν ἔργων. Quid ὅμως ἔαν ὁ θαλάσσιος μεταφορεὺς ἔχῃ ἰδίοκτην ναυπηγείον; Εἶναι φαερὸν διτή ή ἔννοια τού «ἀνεξαρτήτου ἐργολάδου» θὰ δημιουργήσῃ οὐχί μικρὰς διενέξεις.

II. 'Ἡ προτεινομένη προσθήκη εἰς τὸ ἄρθρον 3 § 4 ὅρᾳ εἰς τὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν τῆς φορτωτικῆς. 'Ἡ Σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν ὄριζει διτή ή φορτωτικὴ ἀπότελει ἀπόδειξιν ὅτι ὁ μεταφορεὺς παρέλαβε τὰ ἐμπορεύματα ὡς ταῦτα περιγράφονται ἐν αὐτῇ κατὰ τὸ ἄρθρον 3 α'β'γ'. 'Ἡ ἀνταπόδειξις ἐπιτρέπεται. 'Ἡδη ζητεῖται ὅπως ἀποκλεισθῇ ἡ ἀνταπόδειξις ὁσάκις ἡ φορτωτικὴ μετενίδασθη εἰς τρίτον καλῆς πτίστεως. 'Ἀντιθέτως, ὁ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἐπιτρέπει γενικῶς (ἄρθρον 170) τὴν ἀνταπόδειξιν, μὴ διαστέλλων. (Εἰσηγητικὴ 'Ἐκθεσις, σελ. 101 ἔνθ. ἀνωτ.).

'Ἡ προτεινομένη τροποποίησις ἐπιζητεῖ νὰ ἐνισχύσῃ τὴν σημασίαν τῆς φορτωτικῆς ὡς πιστωτικοῦ ἐγγράφου, ἡ ἀποδοχὴ διμως αὐτῆς συνεπάγεται ἀνάλογον τροποποίησιν τού Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

III. 'Ἡ τροποποίησις τού ἄρθρου 3 § 6 τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν ἀποδέπει εἰς προσθήκην ἀπαράδεκτον, διότι ζητεῖται ἡ διά τῆς ιδιωτικῆς βουλήσεως παράτασις τού χρόνου τῆς ἐ. ἄρθρων 148 τού Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἀποσθετικῆς προθεσμίας. Τὸ ἄρθρον 275 τού 'Ἀστικοῦ Κώδικος παρ' ἡμῖν ἀπαγορεύει τὸν διά δικαιοπραξίας (ἄρα οὐχὶ μόνον συμβάσεως) καθορισμὸν βραχυτέρου ἡ μακρότερου τού νομίμου χρόνου παραγραφῆς, διπερ οὐδὲ διά συνυμολογήσεως διαφόρου ἀποσθετικῆς προθεσμίας, δύναται ἐμμέσως νὰ ἐπιτευχθῇ ὑπὸ τῶν μερῶν, δεδομένου διτή και ἐπὶ τοιαύτης δικαιοπραξίας ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ περὶ παραγραφῆς διστάξεις (ἄρθρον 279 τού 'Ἀστικοῦ Κώδικος, Μπαλῆς, Γενικαὶ 'Ἄρχαι τού 'Ἀστικοῦ Δικαίου 1950 παράγρ. 141 σελ. 371).

IV. Δυσχερές εἶναι νὰ ἀντιληφθῇ τις ἐπακριβῶς ἀνεναδρομῆς εἰς τὰς ἐργασίας τῆς Διεθνούς 'Ἐπιτροπῆς τού C.M.I., τὴν ἔννοιαν τῆς προτεινομένης νέας παραγράφου εἰς τὸ ἄρθρον 3 μετὰ τὴν παράγραφον ὁ αὐτοῦ. 'Ἡ κεντρική ἰδέα ἀφορᾶ τὴν καλύψιν τῶν περιπτώσεων τῆς μεταφορώσεως καθ' ἥν η κατὰ τού πρώτου μεταφορέως ἀγγωνή ὑπέκυψεν εἰς παραγραφήν. Οὕτω, ὁ περαιώσας τὴν μεταφοράν ὑπόκειται εἰς ἀπόδημίωσιν ἔναντι τού παραλήπτου τῶν βλαδέντων ἐμπορευμάτων, στρεφόμενος δὲ κατὰ τού πρώτου μεταφορέως εἰς χειρας τοῦ ὅποιον ἐλαθε χώραν ἡ διάληξη, ἀποκρούεται διά τῆς ἐνστάσεως τῆς παραγραφῆς, τυχὸν συμπληρωθείσης ἐν τῷ μεταξύ. 'Ἐπι τὴν διατύπωσιν τῆς προτεινομένης νέας παραγράφου ἡ σκηνὴ σημαντικὴ ἐπιτρέπει τὸ ἄρθρον 487 τοῦ 'Ολλανδικοῦ 'Ἐμπορικοῦ Κώδικος, μολονότι ἡ Διεθνής 'Ἐπιτροπή τοῦ C.M.I., ὡς ἀναφέρει εἰς τὴν ἐκθεσίν της, ἔκρινεν διτή τὸ ζῆτημα δὲν ἥτο τόσον σημαντικόν, δι' ὅ και δὲν συνέστησε τὴν ρύθμισιν αὐτοῦ.

V. 'Ἐκτὸς τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ λεγομένου «φράγκου Πουανκαρέ», ἡ προτεινομένη ἀντικατάστασις τῆς πρώτης περιόδου τῆς παραγράφου 5 τοῦ ἄρθρου 4 τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924, προβαίνει καὶ εἰς τὴν κατάργησιν τοῦ ἄρθρου 9 τῆς Συμβάσεως, διότι ἡ εὐχέρεια τῆς μετατροπῆς τοῦ ποσοῦ τῶν ΛΑ 100 εἰς τὸ διάφορα ἐπιχώρια νομίσματα, ἡγαγενε εἰς οὐσιαστικὴν καθέρωσιν διαφόρων ποσῶν σχετικῶν πρὸς τὸν περιορισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως. Οὕτω, αἱ ΛΑ 100 ἀνταποκρίνονται νῦν εἰς διλλάρια 280,70 ὡς ἔγγιστα, ἐνώ ἀνταπεκρίνονται εἰς ἄλλο ποσόν ἐν ἔτει 1924. Τὸ ποσόν τῶν 10.000 φράγκων Πουανκαρέ ἀντιστοιχεῖ περίπου πρὸς ΛΑ 235 ἡ διλλάρια 662.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς μετατροπῆς τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως εἰς ἐπιχώριον νόμισμα, ἐλαθε χώραν ζωηραὶ συζητήσεις και ἐθεωρήθη διότι ἐν ἀδυνάτῳ προσδιορισμῷ χρονικοῦ σημείου δυναμένου νὰ τυχῇ τῆς γενικῆς ἐπιδοκιμασίας, Ικανοποιεῖ ἀπάσας τὰς ἀπόψεις, ἐὰν ἀφεθῇ ὁ καθορισμὸς τῆς ἡμερομηνίας ταῦτης εἰς τὰς ἐσωτερικὰς νομοθεσίας. Αἱ προταθεῖσαι ἡμερομηνίαι τῆς μετατροπῆς ησαν α) ἡ τῆς γενέσεως τῆς ἀξιώσεως, β) τῆς ἐκδόσεως τῆς καταψηφιζούσης ἀποφάσεως, γ) τῆς καταβολῆς.

VI. Μεγίστης σημασίας εἶναι ἡ προτεινομένη προσθήκη νέου ἄρθρου μεταξὺ τῶν ἄρθρων 4 και 5 τῆς Συμβάσεως, ὁφελομένη εἰς τὴν γνωστὴν ὑπόθεσιν τοῦ «HIMALAYA». 'Ἡ περιγραφὴ τῶν ὑπέρ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἀπαλλακτικῶν διστάξεων τῶν Καύνων τῆς Χάγης, ἐπιτυχανομένη εἴτε διά τῆς ἐγέρσεως ἀγγωνῆς στηριζομένης ἐπὶ ἐξωσυμβατικοῦ πταίσματος εἴτε δι' ἀπευθύνσεως τῆς ἀγγωνῆς κατὰ προσώπων προστήθεντος ὑπὸ τού μεταφορέως, ματαιούται νῦν διά τῆς προτεινομένης προσθήκης. Χαρακτηριστικὸν εἶναι διτή τὸ ὄριον τῶν 10.000 φράγκων θὰ δύνανται νὰ ἐπικαλεσθῶσιν και οἱ ὑπὸ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως προστήθετες, τυχὸν ἐναγόμενοι εἰς ἀποζημιώσιν. Εὐγλώτως ὑποστηριχθεῖσα ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς ἀντιπροσωπείας, ἔξεκίνησεν ἡ ἀπόψις ὅπως ἔξαιρεθῶσιν τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἀπαλλαγῶν οἱ λεγόμενοι «ἀνεξάρτητοι ἐργολάδοι».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

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

### ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

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

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

### ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

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

#### ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

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

#### ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

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

# Do you work 12 hours a day?

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

BvH



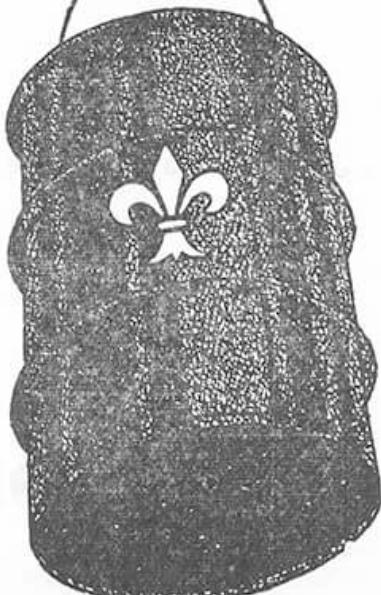
**Pieter Schoen & Zoon Ltd.**

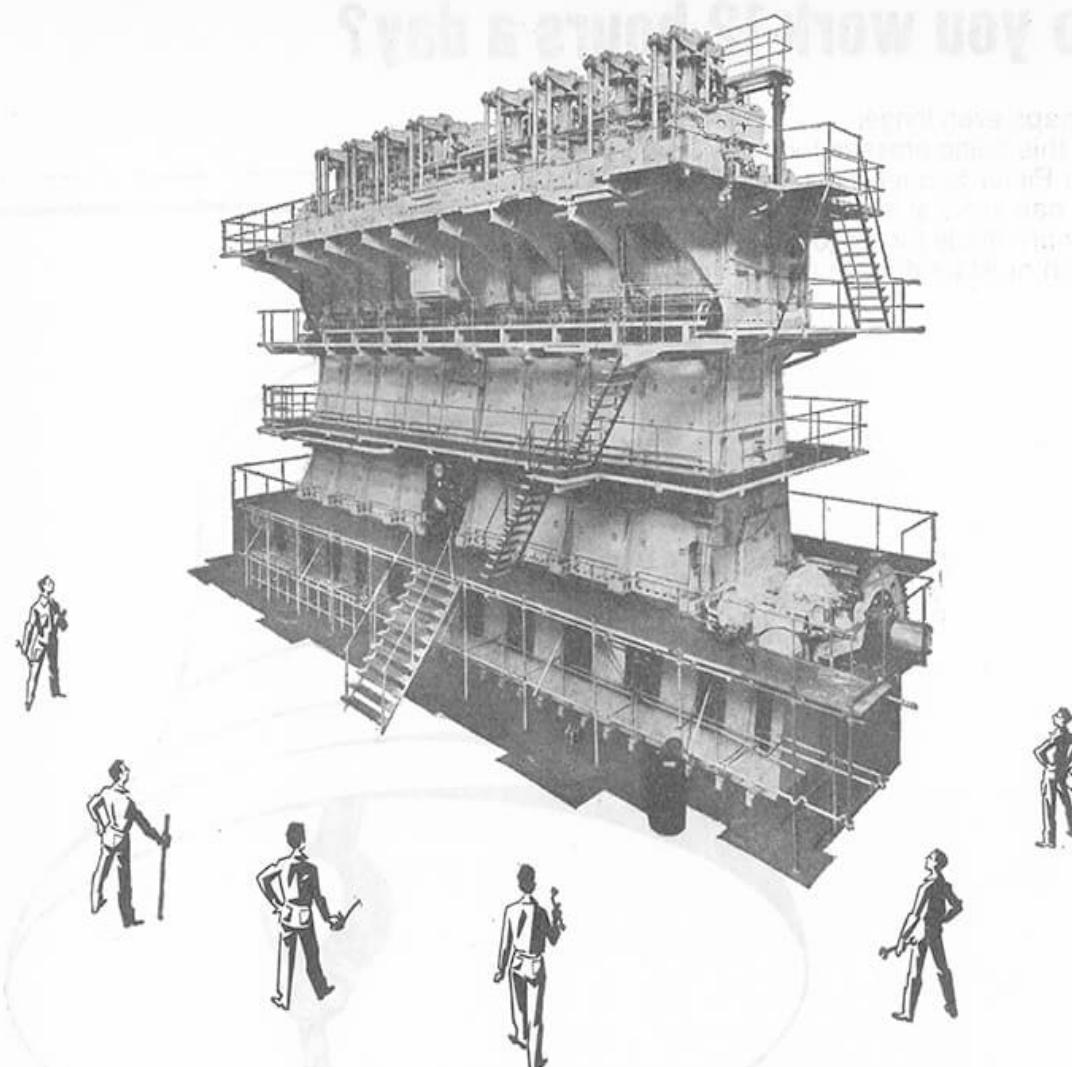


Since 1722

Marine Paints Rotterdam Holland

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





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

Rudyard Kipling

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

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

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

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



# STORK-WERKSPOR

HOLLAND

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

Licensees for TM diesel engines: Charles D. Holmes & Co. Ltd., Hull - Crèpelle & 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.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΤΟ ΥΔΩΡ ΩΣ ΨΥΚΤΙΚΟΝ ΜΕΣΟΝ

## ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

Η ανάγκη τής έξουσιερώσεως τής θερμότητος, ήτις διαπιτύσσεται όπου παράγεται ή χρησιμοποιείται μηχανική ένέργεια, ώδηγησεν εις τήν χρησιμοποίηση τῶν λεγομένων «συστημάτων ψύξεως», τὰ πλείστα τῶν όποιών χρησιμοποιούντων τὴν ροήν τοῦ ὄντος. Μακρός εἶναι ὁ κατάλογος τῶν ἔφαρμογών τὸν ὄντας ὡς ψυκτικού μέσου. Περιορίζεται διπάς ένδεικτικά μόνον ἀναφέρωμεν περικάς περιπτώσεις:

α) Αἱ μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως χρειάζονται ψῦξιν πρὸς μείωσιν τῶν κοπώσεων (stress) τοῦ ὄλικον αὐτῶν.

β) Εἰς τὰς ἀτμομηχανάς, ὁ ἀτμὸς χρειάζεται συνήθως νὰ συμπυκνωθῇ, μετά τὴν ἐκ τῶν στροβίλων ἔξοδόν του.

γ) Οἱ παλινδρομικοὶ συμπιεσταὶ πολλῶν βαθμίδων χρειάζονται ψῦξιν μεταξὺ τῶν βαθμίδων.

δ) Οἱ στροβίλοσυμπιεσταὶ πρέπει νὰ ἐφοδιάζωνται διὰ τελικῶν ψυκτήρων.

ε) Η θερμοκρασία τῶν στοιχείων καυσίμου τῶν πυρηνικῶν ἀντιδραστήρων χρειάζεται ρύθμισιν, δοθεῖται ψυκτικῶν μέσων.

στ) Οἱ ἀεριστρόβιλοι μεγάλης ἀπόδοσεως πρέπει νὰ διαθέτουν ἀρχικούς καὶ ἐνδιαμέσους ψυκτήρας.

ζ) Τὰ εἰς διαφόρους θέσεις μίας ἐγκαταστάσεως πώματα καὶ τριβεῖς πρέπει νὰ διατηρούνται εἰς μίαν ἀνεκτὴν θερμοκρασίαν.

η) Τὰ ἀποστάγματα (distillates) πρέπει νὰ ύγροποιούνται διὰ ψύξεως κάτω τῆς θερμοκρασίας δρόσου.

θ) Αἱ ἐγκαταστάσεις κλιματισμοῦ χρειάζονται τόσον ἀμεσον δσον καὶ ἔμμεσον ψῦξιν.

Διὰ τὰς πλείστας τῶν ἀνωτέρω ἔφαρμογῶν χρησιμοποιεῖται ψυκτικὸν ὄντων, διότι, ἀκόμη καὶ ὅταν πρὸς τὴν πρωτεύουσαν πλευρᾶν κυκλοφορῆ ἐλαιον, τοῦτο πρέπει νὰ ἐπαναψυχθῇ εἰς τὴν θερμοκρασίαν ροῆς.

## ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΨΥΞΕΩΣ

«Ἄν καὶ φάνεται πολὺ ἀπλῆ ὑπόθεσις ἡ ἀπαγωγὴ τῆς θερμότητος διὰ τῆς συνεχοῦς ροῆς ψυχροῦ ὄντος, ἐνὸς μέσου ποὺ ὑπάρχει σχέδον παντοῦ καὶ εἰς πλέον ἡ ἀπάρκεις ποσόστητας, ἀποδεικνύεται ἐκ τῆς πράξεως, ὅτι τὰ προβλήματα ποὺ δημιουργεῖ ἡ διατήρησις τοῦ διὸν ὄντος συστήματος ψύξεως εἰς ἓνα ἵκανοποιητικὸν βαθμὸν συνεχοῦς λειτουργίας εἶναι καὶ πολλὰ καὶ πολυποίκιλα. Τὸ ὄντων δὲν εἰναι τόσον ἀπλούν καὶ ἀδιαλόγειον, δσον συνήθως νομίζεται. Ἡ ποιότης τῶν ὄντων, τόσον τῶν τῆς ἐπιφανείας δσον καὶ τῶν υπὸ αὐτῆν, ἔξαρται ἐκ τῶν γεωλογικῶν καὶ κλιματικῶν συνθηκῶν ἔκαστον τοῦ πότου καὶ ἐπηρεάζεται ἐξ ἐποχιακῶν παραγόντων καὶ ἔξ ἀναμίξεως μετ' ἄλλων στοιχείων, ὥρισμένα δὲ ὄντατα καθίστανται οὕτω ἀκατάλληλα πρὸς χρησιμοποιησιν διὰ τὰ συνήθη ὄλικα μὲ τὰ δόποις κατασκευάζονται τὰ ψυγεῖα, οἱ λέδητες, αἱ ἀντλίαι κ.λ.π., λόγῳ τῆς διαβρωτικῆς αὐτῶν ἐνέργειας. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἀπαιτεῖται, εἴτε ἡ χρῆσις ἀνεκτικῶν εἰς τὴν διάδρωσιν ὄλικῶν, εἴτε ἡ προστασία τῶν ἐπιφανεῶν δι' ἀποτελεσματικῆς αὐτῶν ἐπικαλύψεως.

Ίδιατερο προβλήματα παρουσιάζει ἡ χρῆσις θαλασσίου ὄντος, τὸ ὅποιον δέον νὰ χρησιμοποιηται μὲ προσοχήν, ίδια πλησίον τῶν ἀκτῶν, τὸ αὐτὸν δὲ δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὸ λεγόμενον ύφαλμυρον ὄντωρ, ποὺ εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποτελεῖ μήγα λγκέος καὶ θαλασσίου ὄντος.

Ως εἶναι φυσικόν, τὸ ψυκτικὸν ὄντωρ, κατὰ τὴν ροήν του διὰ τῶν ὑπὸ ψῦξιν ἐπιφανεῶν, θερμαίνεται, τοῦτο δὲ αὔξανε τὴν καταστρεπτικήν του ὄντος διὰ μίαν συγκεκριμένην χρῆσιν, προκαλεῖ ζημίας διαφόρου μορφῆς, τινὲς τῶν ὅποιων ἐνδεικτικῶν ἀναφέρονται ἐνταῦθα :

α) Αἱ πάστας φύσεως οὔσιαι, αἱ ἐν διαλύσει ἐντὸς τοῦ ὄντος εύρισκομεναι, ἐπικάθηται π.χ. ἐπὶ τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιφανεῶν τῶν σωληνῶσεων, τῶν ὅποιών ἡ ἐσωτερικὴ διάμετρος μειούται οὕτω σημαντικῶς ἀπὸ τὸ στρῶμα σκωρίας καὶ ὀλαστωδῶν, ἀσθετοειδῶν καὶ λοιπῶν ἐπικαθήσεων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ διέρχεται διὰ τῆς σωληνῶσεων ποσότης τοῦ ὄντος ἀπὸ τὴν διαποτούμηνην. Εἶναι αὐτονότον, ὅτι ἡ ἐν προκειμένῳ ἀποτελεσματικότης τοῦ ψυκτικοῦ ὄντος δὲν μειοῦται μόνον λόγῳ τῆς μειώσεως τῆς ροῆς αὐτοῦ, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῶν δυσθερμαγωγῶν ίδιοτήτων τοῦ ἐντὸς τῶν σωληνῶσεων δημιουργουμένου στρῶματος ἐπικαθήσεων, διπερ εἶναι τόσον ισχυρότερον, διπερ σκληρότερον εἶναι τὸ ὄντωρ.

β) «Οταν τὸ ὄλικόν, δι' οὐ διέρχεται τὸ ψυκτικὸν ὄντωρ, ὑπόκειται εἰς κοπῶσεις ἐφελκυσμοῦ, ὡς συμβαίνει μὲ σαλήνας ἔξ ὀρειχάλκου, τὸ δὲ ὄντωρ περιέχει ἀμμωνίαν ἡ δται αἱ ὄργανικαι οὔσιαι ποὺ περιέχονται εἰς τὸ ὄντωρ καὶ ἐπικάθηται ἐπὶ τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιφανεῶν τῆς σωληνῶσεως, παράγοντα, διαφοράν, τῆς ἀποστασίας τῆς ροῆς αὐτοῦ, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῶν δυσθερμαγωγῶν σωληνῶσεων, τοῦτο δημιουργοῦνται ρωγμαὶ εἰς τὴν ὄρειχαλκίνων σωληνῶσεων.

γ) «Οταν τὸ ἐντὸς τῆς σωληνῶσεως ὄντωρ δὲν ἔχῃ ἐπαρκῆ ἀριστούν

ἀν αὐτὸ δὲν κινήται ἐντὸς τῆς σωληνῶσεως μὲ ἐπαρκῆ ταχύτητα ἡ ἀκόμη ἀν τοῦ περιέχη χλωριούχα ἡ δται σχηματίζωνται ἐπὶ τοῦ μετάλλου πορώδη στρῶματα, τότε ὁ ἔξ ὀρειχάλκου σωλήνη δύναται νὰ ὑποστῇ ἀποψευδαργύρωσιν, μὲ συνέπειαν τῆς δημιουργίας ὅπων εἰς τὰ σημεῖα αὐτά. Διυάμετρος, θερμαίνει, νὰ προστατεύσων τὸν ὀρειχάλκον ἀπὸ προσβολῆς αὐτοῦ τοῦ εἰδους διὰ τῆς προσθήκης ἀρσενικοῦ ἡ φωσφόρου ἡ καὶ ἀμφοτέρων, ἔκεινο δύμα ποὺ κυρίως καθορίζει τὴν ἐν προκειμένῳ ἀντίστασιν τοῦ ὀρειχάλκου εἶναι ἡ εἰς χαλκὸν ἡ ψευδάργυρον περιεκτικότης αὐτοῦ. Οὕτω ὁ ὀρειχάλκος, ὁ περιέχων μόνον 15% ψευδάργυρον, σπανιώτατα ὑφίσταται ἀποψευδαργύρωσιν, ἐνῷ αὐτῇ, ὑπὸ τὰς προαναφερθεῖσας συνθήκας, εἶναι πολέον ἡ ἀσφαλές διὰ τὰς παρατηρηθῆται ἐπὶ κραμάτων περιεχόντων ψευδάργυρον εἰς ἀναλογίαν μεγαλυτέραν τοῦ 38%, ἡτοι τοιούτων τῶν φάσεων «ἄλφα» ἡ «βῆτα».

δ) «Ο χυτοσίδηρος, δται ἔρχεται εἰς ἐπαφὴν μὲ ὄντωρ περιέχον χλωριούχα ἡ θερμαίνει μὲ μεγάλην ἀναλογίαν, ὑφίσταται αὐτὸ ποὺ διονυμάζομεν σπογγίων σκοτών. Πρὸς τοῦτο ἀπαιτεῖται μία κατὰ τὸ δυνατὸν πλήρης ἀνάλυσις τοῦ ὄντος πρὸς καθορισμὸν κυρίων τῆς δλικῆς καὶ τῆς προσωρινῆς σκληρότητος αὐτοῦ, ἡτοι πρὸς καθορισμὸν τῶν εἰς τὸ ὄντωρ περιεχόμενων συνθέσιον καὶ μαγνητίου, ὡς καὶ τῆς εἰς αὐτὸ ἀναλογίας τῶν δισανθρακούχων. Τὰ ἀνωτέρω παραμένουν, ὡς γνωστόν, ἐν διαλύσει ἐντὸς τοῦ ὄντος μόνον δται τοῦ περιέχη μίαν ωρισμένη ποσότητα ἐλευθέρου διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος. Οἰσθητοποτεῖται ποσότητας τῆς περιεχόμενος αὐτοῦ, προκαλεῖ ἔνέργειαν τοῦ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος ἀντίθετον πρὸς τοὺς ἀντιοξειδωτικοὺς παράγοντας, μειώνει τὴν τιμὴν τοῦ ἀρνητικοῦ λογαρίθμου συγκεντρώσεως ἰόντων ύδρογονού (pH-) τοῦ ὄντος τοῦ καὶ τὸ καθιστᾶ ἐπικίνδυνον κατὰ τὸν σιδηρούχων μετάλλων. Βεβαίως ἡ, οὐδετέρα θεωρούμενη, τιμὴ pH-, ἴση μὲ 7, δὲν σημαίνει κατὰ ἀνάγκην, δτὶ τὸ ὄντωρ δὲν εἶναι ἐπικίνδυνον, διότι ἡ τιμὴ αὐτῆ δέον νὰ ἔξετάζεται ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῆς προσωρινῆς σκληρότητος τοῦ ὄντος. Οὕτω, μαλακὸν ὄντωρ προσωρινοῦ διαθητοῦ σκληρότητος, ἐπὶ παραδείγματι, 7.14 f (ἡτοι 71.4 p.p.m. CaCO<sub>3</sub>) πρέπει νὰ ἔχῃ τιμὴν pH- ίσην πρὸς 8.3 διὰ νὰ εἶναι ἀκίνδυνος εἰς τὴν ἐπαφὴν του μὲ τὸν χάλυβα. Ό ἀναγκαῖος παράγων πρὸς ἀρκείδη ἐκτίμησην τῆς καταλληλότητος τοῦ ὄντος εἶναι διεγόμενος εσυντελεστής Langelier, δτὶς ἐκφράζει τὴν διαφορὰν μεταξὺ τῆς μετρηθεῖσης τιμῆς pH- τοῦ ὄντος καὶ τῆς τιμῆς ἐνδὸς ἀδλαβοῦς ὄντος, ἔχοντος τὴν αὐτὴν προσωρινὴν σκληρότητα. «Ἐπομένως, δι συντελεστής αὐτὸς ισούται μὲ pH-pHs. «Οταν δὲν λόγῳ συντελεστής εἶναι ἀρνητικός, σημαίνει δτὶ τὸ ὄντωρ εἶναι ἐπικίνδυνον. Λέγομεν ἐν προκειμένῳ δτὶ ἐν διαλύσειν εἶναι ἀδλαβές, ἡ εἰς τὰς σημεῖας ισορροπίας, δτὶ αὐτὸ περιεχότος τοὺς διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος. Τὰ στερεὰ ἀνθρακούχα «κατακρημνίζονται» καὶ οὕτως ἡ προσωρινὴ σκληρότητας τοῦ ὄντος μειοῦται, πιπτούσης καὶ τῆς τιμῆς τοῦ pH-.

Άλλο σοδαρὸν στοιχείον, τὸ δόπιον λαμβάνεται ὑπὸ διφύνισης τῆς καταλληλότητος τοῦ ψυκτικοῦ ὄντος, εἶναι ἡ μεταβολὴ τὴν δόπιον αὐτὸ ὑφίσταται θερμαίνομενον. Αἱ θερμιδεῖς τὰς δόπιας ἀπορροφῆται τὸ ὄντωρ κατὰ τὴν διαδρομήν του ὡς ψυκτικοῦ μέσου, αὐξένουν τὴν θερμοκρασίαν του, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δισταράσσεται ἡ ἀρχικὴ ισορροπία μεταξὺ τῶν διαλύσεων τοῦ ὄντος δισανθρακούχων καὶ τοῦ ὄντωρ εἰς τὸν ὄντατος διαδρομήν του τοῦ ἄνθρακος. Τὰ στερεὰ ἀνθρακούχα «κατακρημνίζονται» καὶ οὕτως ἡ προσωρινὴ σκληρότητας τοῦ ὄντος μειοῦται, πιπτούσης καὶ τῆς τιμῆς τοῦ pH-. Εἰς πολλὰς ἐν τῇ πράξει ἐφαρμογάς, τὸ ψυκτικὸν ὄντωρ κυκλοφορεῖ ἐπὶ κλειστοῦ κυκλώματος καὶ ἐπαναψύχεται δι' ἔξτημάσις, τῆς ἀπορροφῆσης θερμότητος προσθητοῦ ψυκτικού μεσούμενης διὰ τὴν δισταράσσεται ἡ ἀρχικὴ ισορροπία μεταξὺ τῶν διαλύσεων τοῦ ὄντος δισανθρακούχων καὶ τοῦ ὄντωρ εἰς τὸν χάλυβα. Τὰ στερεὰ ἀνθρακούχα «κατακρημνίζονται» καὶ οὕτως ἡ προσωρινὴ σκληρότητας τοῦ ὄντος μειοῦται, πιπτούσης καὶ τῆς τιμῆς τοῦ pH-. Τοῦτο παράγων εἰσερχόμενος εἰς τὴν ἐκτίμησην τῆς καταλληλότητος τοῦ ψυκτικοῦ ὄντος, εἶναι ἡ εἰς αὐτὸ ἀναλογία τῶν χλωριούχων καὶ τῶν θειούχων ούσιων. «Ἐὰν τὰ ἐν τῷ ὄνται ίσοντα χλωρίους ύπερβαντον τὰ 150 p.p.m. (μέρη ἀνά εκατομμύριον), αἱ χαλύβδινοι ἐπιφάνειαι

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

GROOTHANDELSGEBOUW A 4

STATIONSPLEIN 45

TEL.: 113994 - 113984 - 124510

TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON AMSTERDAM

DAMRAK 89

SHIPBROKERS & AGENTS

TEL.: 40115

πού ἔρχονται εἰς ἐπαφήν μὲν τὸ ὄντωρ θά ύποστούν διάδρωσιν τῆς μορφῆς εὐλογίσεως (pitting), δησού δέ χρησιμοποιοῦνται δόμου μέταλλα διαφόρου ἥλεκτροχημικού δυναμικού, θά παραπρηθῆ ή λεγομένη διμεταλλική διάδρωσις. Ἐάν σύτο ύποθέσεων διτὶ διά ἐλάσματος ἔξ αλουμινίου διέρχεται σωλήν όρειχάλκινος, υπὸ τὰς περιγραφείσας ἀνωτέρω συνθήκας, τὸ ἔξ αλουμινίου ἔλασμα θά ύποστη διάδρωσιν εἰς σημαντικὸν βάθος, κυρίως εἰς τὸν πλησίον τοῦ όρειχαλκίνου σωλήνος περιοχῆν αὐτοῦ.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτει ἡ ἀνάγκη ὅπως, πρὸς καθορισμὸν τῆς καταλληλότητος τοῦ ὄντος, ἔξακριδούται ἐπίσης η περιεκτικότης αὐτοῦ εἰς ίόντα χλωρίου, ὡς καὶ η περιεκτικότης του εἰς ξηρὸν ἵζημα, διότι καὶ αὐτὸς προκαλεῖ ἀνάλογα φαινόμενα διάδρωσεως, ὅταν ύπάρχῃ εἰς τιμᾶς ὑπερβαίνοντας τὰ 500 περίπου χιλιοστά τοῦ γραμμαρίου κατὰ λίτραν.

#### ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΣΤΡΩΜΑΤΑ

Ὑπάρχει εἰς τινας ἡ ἀντίληψις, διτὶ τὸ λεγόμενον μαλακὸν ὄντωρ, ἢτοι τὸ ἔχον μικρὰν περιεκτικότητα εἰς δισανθρακούχα ἀσθεστίου καὶ μαγνησίου, εἰναι ὑπὸ πάσας τὰς συνθήκας κατάλληλον, τούτῳ ὅμως εἶναι ὄρθον εἰς ὠρισμένας μόνον εἰδίκας περιπτώσεις, ὡς ἐπὶ παραδείγματι εἰς τὰς πυρηνικὰς ἐγκαταστάσεις. Ψυκτικὸν ὄντωρ ἔχον βαθμὸν προσωρινῆς σκληρότητος χαμηλότερον τῶν 3.570 f (ήτοι 35.7 g.p.m. CaCO<sub>3</sub>) ἀσκεῖ λίαν διαδρωτικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ σιδηρούχων μετάλλων, διότι δὲν τὸ ἐν τῷ ὄντος ἐλεύθερον διοξείδιον τοῦ ἀνθρακος ἐνεργεῖ καταστρεπτικῶς ἐπὶ τῶν μέσων προστασίας ἀπὸ τῆς διαδρωσεως. Ἡ καταστρεπτικὴ αὐτῆς ἐνέργεια συνίστασι εἰς τὴν παρεμπόδισιν τοῦ σχηματισμοῦ τοῦ προστατευτικοῦ ἀσθετώδους στρώματος, ποὺ χρειάζεται πρὸς προστασίαν σιδηρῶν ἡ χαλυβδίνων ἐπιφανειῶν, αἱ ὁποῖαι ἔρχονται εἰς ἐπαφήν μὲν ὄντωρ.

Φυσικά, ἡ ἀποτελεσματικὴ προστασία πάσης μεταλλικῆς ἐπιφανείας ἀπὸ τῆς διαδρωτικῆς ἐπίδρασεως τοῦ ὄντος, δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς χρήσεως ἐνός καλοῦ, προστατευτικοῦ τῆς ἐπιφανείας, ἐπιχρίσματος, τὸ οποῖον πρέπει νὰ είναι ὑδατοστέγες, νὰ επικολλᾶται καλῶς ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας καὶ νὰ ἀνθίσταται ἐπαρκῶς εἰς κρούσεις κ.λ.π. χωρὶς νὰ ραγίζῃ καὶ χωρὶς νὰ ἔχῃ πόρους. "Ἐν θαυμάσιον τοιούτων ἐπίχρισμα εἶναι τὸ φυσικῶς σχηματιζόμενον, ἐν εἴδει κιμωλίας, ἀντιδιαδρωτικὸν ἐπίχρισμα περὶ τοῦ οποίου ὡμιλήσαμεν ἡδη καὶ τὸ οποῖον σχηματίζεται ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἀλκαλικότητος τῶν τοιχωμάτων, μόνον δὲν τὴν ποιότητα τοῦ ὄντος δημιουργῆ τὰς πρὸς τούτο ἀναγκαίας συνθήκας. Ὡς εἰναι γνωστόν, ἐν τοιούτων φυσικὸν προστατευτικὸν στρώμα σχηματίζεται ἐπὶ ἐπιφανειῶν ἐξ ἀλουμινίου, ἀκόμη καὶ ἀνεψιάς τοῦ ὄντος, ἐπίσης τοῦ ὄντος ἐνεργείας τοῦ ὄχυρου καὶ μόνον, ἡ χρήσις δὲ τοῦ ἐλαφροῦ αὐτοῦ μετάλλου θὰ καθίστατο ἐκ τῶν πραγμάτων ἀδύνατος, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ ἀρνητικοῦ του δυναμικοῦ, ἀν δὲν συνέβαινεν ἡ φυσικὴ αὐτῆς προστασία.

Διὰ νὰ σχηματισθῇ ἔν προστατευτικὸν ἀπὸ τῆς διαδρωσεως στρώμα ἐπὶ σιδηρῶν ἡ χαλυβδίνων ἐπιφανειῶν ἐρχομένων εἰς ἐπαφήν μὲν ὄντωρ καταστάσεως τίνος ισορροπίας (υπὸ τὴν ἐννοιαν τῶν προηγουμένων λεχθέντων), χρειάζεται δησως τὸ ὄντωρ περιέχη μεγάλην ποσότητα ὄχυρου, χωρὶς ὅμως νὰ ἔχῃ ἀρνητικὸν συντελεστὴν Langelier, διότι τότε θὰ δημιουργῆται ὄπωσδηποτε διάδρωσις. Ἡ προσδολή, δηλαδή, τῶν σιδηρούχων μετάλλων, ἀκόμη καὶ μὲ σκληρότερα ὄντα, ἔξαρτάται ἀπὸ τὴν ἀναλογίαν τοῦ ἐντὸς τοῦ ὄντος ὄχυρου, τὸ οποῖον ἐπομένως ἀποτελεῖ ἐπίσης σημαντικὸν παράγοντα ἑκτιμήσεως τῆς καταλληλότητος τοῦ ὄντος. Ἐν τοιούτῳ συνάγεται διτὶ ἡ ποσότης τοῦ ἐν τῷ ὄντος ὄχυρου δέοντας ἐπίσης νὰ καθορίζεται. Τούτο δὲ πρέπει νὰ γίνεται εὐθὺς ἀμέσως μετὰ τὴν λήψιν τοῦ δείγματος, ίδια προκειμένου περὶ ὄντα, μὲ ἱκανοποιητικὸν βαθμὸν προσωρινῆς σκληρότερα Langelier. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν δύνανται νὰ σχηματισθοῦν στοιχεῖα ἑξαερώσεως ἡ φυμάτια, τὰ γνωστὰ ὡς «στοιχεῖα τοῦ Εναντίου» καὶ τὰ ὁποῖα διακρίνονται ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ μετάλλου ὡς φλυκτανώδεις παραμορφώσεις, συνηθέστερον παραπτούμεναι εἰς τους αὐλοὺς τῶν ψυκτικῶν μονάδων. Εἰς τὰ σημεῖα τῶν φλυκτανῶν αὐτῶν σχηματίζονται πορώδεις κώδωνες διάδρωσεως, ἐπιπρέποντες εἰς τὸ ὄχυρον, ποὺ ύπάρχει ἐντὸς τοῦ περιβάλλοντος ὄντος, νὰ ἐνεργῇ

ώς ἀντιπολωτικόν. Τὸ οὕτω σχηματιζόμενον τοπικὸν στοιχεῖον σιδήρου - ψυκτικοῦ ὄντος - σιδηρούχου φέρει τὴν προσβολὴν διαθέσως ἐντὸς τοῦ μετάλλου, δὲ τοῦ εἰδους αὐτοῦ προκαλεῖ συχνὰ διάτρησιν τῶν αὐλῶν.

Ἐνῷ δὲ ἐντὸς τοῦ ψυκτικοῦ ὄντος παρουσία ὄχυρον διευκολύνει, ὑπὸ ώρισμένας συνθήκας, τὸν σχηματισμὸν τοῦ ἀναγκαιούντος φυσικοῦ πραστατευτικοῦ στρώματος, τὸ δησυγόνον καταναλίσκεται συχνὰ καὶ ἀπὸ ὄργανικὰς οὐσίας ποὺ τυγχάνει νὰ περιέχωνται εἰς τὸ ὄντωρ. Αἱ οὐσίαι αὗται δεῖδονται ὑπὸ τοῦ δησυγόνου, συνεπείᾳ δὲ τούτου είναι δυνατὸν τὸ ψυκτικὸν ὄντωρ νὰ παραμείνῃ τελείως ἀνεψιάς δησυγόνου, πράγμα ποὺ ἔξακριδούται ἐκ τῆς ἀναλύσεως, ὅπότε αὐτή δεινεύει τὸ ὄργανικης πραστεύσεως περιεχομένων εἰς τὸ ὄντωρ ὑλικὸν ὑπὸ τὴν μορφὴν καταναλώσεως τοῦ περιμαγκανικοῦ καλίου (ΚΜη04).

#### ΠΡΟΚΛΗΣΙΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΩΝ ΣΤΡΩΜΑΤΩΝ

Ἐάν δὲ ποιότητα τοῦ ψυκτικοῦ ὄντος ἀποκλείῃ τὸν φυσικὸν σχηματισμὸν προστατευτικοῦ στρώματος, τότε εἶναι δυνατή καὶ διὰ τεχνητῶν μέσων προστασία ἀπὸ τῆς διάδρωσεως. Τὸ ἐν τῷ ὄντος ἐλεύθερον διοξείδιον τοῦ ἀνθρακος δύναται νὰ ἀφαιρεθῇ διὰ φεκασμοῦ τοῦ ὄντος, ἐνῷ συγχρόνως παρέχεται εἰς τοῦτο ἀήρ. Δυνάμεθα ἐπίσης νὰ προκαλέσωμεν τὴν διόδον τοῦ ὄντος δημιουργῆ τοῦ δημιουργούντος δολομίτου η νὰ προσθέσωμεν εἰς τὸ ὄντωρ ὑλικὸν ὑπὸ τὴν μορφὴν καταναλώσεως τοῦ περιμαγκανικοῦ καλίου.

Φυσικά, πλέον ἀπλουστέρα είναι ἡ χρήσις προσθέτων, τὰ ὁποῖαι προκαλοῦν τὸν σχηματισμὸν λίαν ἀποτελεσματικῶν κατὰ τῆς δημιουργῆ των στρώματων. Τυχὸν μὴ ἐπαρκῶς σκληρὰ ὄντα, δύνανται νὰ σχηματίσουν τοιαύτα προστατευτικά στρώματα διὰ τῆς προσθήκης φωσφορικῶν ἀλάτων. Τὰ ὄρθοφωσφορικὰ ἀλκαλή ἐπιταχύνουν τὸν σχηματισμὸν τῶν καταλλήλων προστατευτικῶν στρώματων (ὡς η κιμωλία), ἀκόμη καὶ μὲ ἀκταλληλης ψυκτικὰ ὄντα. Τὰ συμπεπτυκνωμένα φωσφορικὰ ἀλάτα (polyphosphates) προκαλοῦν τὸν σχηματισμὸν προστατευτικῆς μεμράνης ἐπὶ τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν διὰ τῆς δημιουργίας συνθέσεων ἐκ παραγώγων τοῦ μετάλλου καὶ ἀλάτων λαμβανομένων ἐκ τοῦ ὄντος, η μεμβράνη δημιουργεῖται δύναται νὰ ἐπηρεασθῇ ἀπὸ τὰ ἐντὸς τοῦ ὄντος ἐν διαλύσει ἀλάτα, ὡς ἐπὶ παραδείγματι τὰ χλωριούχα.

Δυνάμεθα ἐπίσης νὰ προκαλέσωμεν τὸν σχηματισμὸν συνθέσεων περιεχουσῶν προστατευτικάς κατὰ τῆς διάδρωσεως τοῦ μετάλλου ὄντας, διὰ τῆς εἰς τὸ ψυκτικὸν ὄντωρ προσθήκης πυριτικῶν ἀλάτων, τὰ ὁποῖα εἶναι ἐπίσης καταλληλης διὰ τῆς δημιουργίας συνθέσεων ἐκ παραγώγων τοῦ μετάλλου καὶ ἀλάτων λαμβανομένων ἐκ τοῦ ὄντος, η μεμβράνη δημιουργεῖται δύναται νὰ ἐπηρεασθῇ ἀπὸ τὰ ἐντὸς τοῦ ὄντος ἐν διαλύσει ἀλάτα, ὡς ἐπὶ παραδείγματι τὰ χλωριούχα.

Consign Your Vessels in Full Confidence to

## Furness' Shipping & Agency Co. S.A.

Gramayestraat, 4 — ANTWERP - BELGIUM

SHIPBROKERS,  
BUNKER CONTRACTORS,  
AND REGULAR LINE AGENTS

Established at:  
ANTWERP  
ZEEBRUGGE  
GHENT  
BRUSSELS  
DUNKIRK  
ROTTERDAM  
AMSTERDAM



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

## 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 ΣΥΝΑΓΡΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :  
30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"  
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX 27 046

Θμόν σχηματισμού προστατευτικού στρώματος. Καλά ἀποτελέσματα ἐπιτυγχάνονται καὶ διὰ τῆς συνδεμασμένης χρήσεως φωσφορικῶν καὶ πυριτικῶν ἀλάτων, ἀν μάλιστα ληθῆ ὑπ' ὄψιν, διὰ τὰ ἀνωτέρω στερεὰ πρόσθετα δύνανται νὰ διοχετευθοῦν εἰς τὸ ὕδωρ δι' αὐτομάτως ρυθμίζομένων δόσεων, μέσω ειδικῶν συσκευῶν τροφοδοτήσεως, δοθείσης καὶ τῆς ἐλεγχούμενης διαστότητας αὐτῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν δύμως αὐτὴν πρέπει ἀπαραίτητως νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ ποιότης τοῦ ὕδατος, ίδια δὲ ἡ εἰς χλωριούχα περιεκτικότης του.

Διὰ τὸν σχηματισμὸν προστατευτικῶν τῶν μετάλλων στρωμάτων δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν τόσον ἐνόργανοι οὐσίαι, δύσον καὶ ἀνόργανοι συνθέτεις, ὡς, ἐπὶ παραδείγματι, γαλακτώματα ἔλαιον, τὰ ὅποια προστίθενται τῷ ψυκτικῷ ὕδωρ. Πλεῖστα ἔξι αὐτῶν εἶναι ὀρυκτέλαια καλῶς διϋλισμένα, τὰ ὅποια, διὰ τῆς χρήσεως καταλλήλου διαστολού, λαμβάνουν τὴν μορφὴν γαλακτώματος, δῶστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ δύμιομορφος αὐτῶν ἐντὸς τοῦ ὕδατος κατανομῇ. Διὰ τοῦ τοιούτου σταθερού γαλακτώματος ἐπιτυγχάνεται ὁ σχηματισμὸς μιᾶς δύμιομορφου μεμβράνης ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ μετάλλου, ἡ μεμβράνη δὲ αὐτὴ ἐμποδίζει τὴν ἀπ' εὐθείας ἐπαφὴν τοῦ ὕδατος μὲ τὸ μετάλλον καὶ ἐπομένων τοῦτο προστατεύεται ἀπότελεσματικῶς.

Αἱ μεταδίδουσαι θερμότητα ἐπιφάνειαι ἐνὸς ψυγείου πρέπει, ὡς γνωστόν, ἀπότελεσματικῶς νὰ πειρίρεχωνται, διὰ νὰ ἐπιτυγχάνεται καλὴ μετάδοσις τῆς θερμότητος. Ἡ ψυκτική ἐπομένως, ικανότης τῆς ἐγκατάστασεως μειοῦται, ἐάν ἡ θέρμανσις τοῦ γαλακτώματος δόγχη ἐις τὸν ἀποχωρισμὸν μεγάλων ποστέων ἔλαιου, αἱ ὅποιαι, ἐν συνεχείᾳ, σχηματίζουν στερεὰς ἐπικαθήσεις ἀνθρακος ἐπὶ τῶν λίων θερμῶν σήμειών. Διὰ τεχνικούς, ἐπομένως, λόγους εἶναι προτιμότερον νὰ προστίθενται εἰς τὸ ὕδωρ ἀναχαιτισταὶ (*inhibitors*), ήτοι διαλυταὶ υλαὶ, αἱ ὅποιαι ἀπ' εὐθείας παρεμποδίζουν τὴν διάρρωσιν.

#### ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΤΙΚΑΙ ΟΥΣΙΑΙ

Εἰναι πολλαὶ αἱ χημικαὶ συνθέτεις αἱ ὅποιαι, προστιθέμεναι εἰς διαρρωτικὸν τι μέσον, τείνουν νὰ ἀναχαιτίσουν τὴν διαρρωτικήν του αὐτὴν ἐνέργειαν. Εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, ἀρκεὶ ἔξαιρετικῶς μικρά ποσότης αὐτῶν τῶν όργανων οὔσιῶν, σχετικά πολὺ μικρότερα τοῦ 5% καὶ διὰ τῆς χρήσεως αὐτῶν τὸ ψυκτικόν ὕδωρ, παρὰ τὰς διαρρωτικὰς αὐτοῦ ίδιότητας, δύνανται νὰ καταστῇ ἀδλαδεῖς διὰ πάντα μετάλλον. Βεβαίως, ὁ μηχανισμὸς τῆς ἀναχαιτίσεως δὲν εἶναι ὡς αὐτὸς εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις. Πρὸ δόλιγων ἀκόμη ἐπών ἡ ἀναχαιτιστικὴ ἐνέργεια τῶν όργανων οὔσιῶν, δύποτε ἔχομειοποιοῦντο τοιαῦτα, ἀπεδίδετο εἰς ἀπλῆν ἀπορρόφησιν, ήτοι εἰς τὸν σχηματισμὸν μιᾶς προστατευτικῆς μεμβράνης, ἡ στρώματος, ἐπὶ τῆς ἐρχομένης εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸ ὕδωρ ἐπιφανείας τοῦ μετάλλου. Ἀργότερον ἐπιστέψῃ διὰ τὴν ἀναχαιτιστικὴν αὐτὴν ἐνέργειαν ὥφειλετο εἰς μὴ ἀντιστρεπτήν (*irreversible*) ἀπορρόφησιν, διὰ ν' ἀποδειχθῇ τελικῶς πρὸ τίνος, διὰ πολλαὶ ὄργανακι συνθέτεις, αἱ ὅποιαι εἶναι ἀπότελεσματικαὶ ὡς ἀναχαιτιστικαὶ, καθίστανται λιαῖς ἐνισχυτικοὶ τῆς διαρρώσεως παράργοντες (*corrosives activators*) εύθυνας ὡς ἐπέλθη μία παραμικρὰ τροποποίησις εἰς τὸ μόρια τῶν προστιθέμενων δύμαδων. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, γενικῶς σήμερον προβάλλεται ἡ ἐρμηνεία καθ' ἥν ἡ ἀναχαιτιστικὴ ἐνέργεια τῶν προσθέτων αὐτῶν οὔσιῶν φέιλεται εἰς τὴν ίδιότητα αὐτῶν νὰ παρεμποδίζουν τὴν διάρρωσιν ἡ εἰς τὸ διὰ αὐταὶ αὐξάνουν τὴν ὑπερβάλλουσαν τάσιν (*excess voltage*) τοῦ ὑδρογόνου. Εἶναι, φυσικά, αὐτονόητον, διὰ τοῦτο καὶ ἡ ἀπορρόφησις δύνανται νὰ ἔχῃ ἀναχαιτιστικήν τινα ἐνέργειαν.

Εἰς πολλάς περιπτώσεις ἐπενεργοῦν πολλοὶ καὶ διάφοροι παράγοντες. Ὁ μηχανισμὸς καθ' ὃν ἐνεργοῦν οἱ ἀνόργανοι: ἀναχαιτισταὶ εἶναι συνήθως ὡς τοῦ σχηματισμοῦ δέξιεδίου ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ μετάλλου, ὡς συμβαίνει μὲ τὴν παθητικοποίησιν, τοῦ σιδήρου. Δύο ἐκ τῶν πλέον συνήθων ἔξυδετερωτῶν εἶναι τὸ νιτρικὸν καὶ τὸ χλωριούχον νάτριον. Ἀντιθέτως, μητὶ ἔξυδετερωταὶ εἶναι αἱ οὐσίαι, αἱ ὅποιαι προκαλοῦν τὸν σχηματισμὸν ἐνὸς προστατευτικού στρώματος βασικοῦ σιδηρούχου ὑδροξειδίου, τοιαύτη δὲ οὐσία εἶναι ἡ καυστικὴ σόδα.

Ἡ διαφορὰ μεταξὺ ἀνοδικῶν καὶ καθοδικῶν ἀναχαιτιστῶν εἶναι θεμελιώδης. Ἀμφότεροι εἶναι ἀπότελεσματικοί, διότι σχηματίζουν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ μετάλλου, εἴτε εἰς τὴν ἀνοδικήν εἴτε εἰς τὴν καθοδικήν αὐτοῦ περιοχήν, ἐξ ἐξ ἀντιδράσεως προὶὸν ἀπολύτως μὴ διαλυτον. Ὡς γνωστόν, ἡ ἀνοδικὴ περιοχὴ ἐνὸς διαρρωτικού στοιχείου εἶναι ἐκείνη εἰς τὴν ὅποιαν τὸ μετάλλον διαλύεται, ἐνῷ εἰς τὴν καθοδικὴν περιοχὴν σχηματίζεται ὑδρογόνον. Ὁ ρυθμὸς τῆς διαρρωτικῆς ἀντιδράσεως δύνανται νὰ ἐπηρεασθῇ ὑπὸ ἐπεξεργασιῶν, ποὺ λαμβάνουν χώρων εἴτε εἰς τὴν ἀνοδον εἴτε εἰς τὴν κάθοδον καὶ διὰ τοῦτο εἶναι ἀναγκαῖα ἡ διάκρισης με-

ταξῆν ἀνοδικῶν καὶ καθοδικῶν ἐλεγχομένης διαβρώσεως.

Ἡ ἀναχαιτιστικὴ τῆς διαβρώσεως συστάρευσις τῶν προϊόντων τῶν ἡλεκτροχημικῶν ἀντιδράσεων εἰς τὴν ἀμέσως γειτνιάζουσαν μὲ τὸ ἡλεκτρόδιον περιοχὴν λέγεται, ὡς γνωστόν, πόλωσις. Ὅποτε τὴν προϋπόθεσιν, διὰ δὲν λαμβάνει χώρων ἀντιπολωτικὴ ἀντίδρασις, ἀπαιτεῖται συχνὰ σημαντικὴ ὑπέρτασης (*overvoltage*) διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ παραχθῇ διαβρωτικὴ ἐνέργεια.

Οἱ ἀνοδικοὶ ἀναχαιτισταὶ σχηματίζουν λεπτά, ἀόρατα προστατευτικὰ στρώματα εἰς τὴν ἀνοδικὴν περιοχὴν. Εἶναι τὰ στρώματα ταῦτα ἀπότελεσματικὰ μόνον, ὅταν εἶναι ἐπαρκῶς πυκνά, ἀλλως ὑφίσταται κίνδυνος τοπικῆς διαβρώσεως ὑπὸ μορφὴν εὐλογιάσεως. Ὁ ἐντοπισμὸς τῆς διαβρώσεως τὴν καθιστᾷ πλέον ἐντονον εἰς τὰ σημεῖα ἐντοπισμοῦ τῆς καὶ ἐπομένων ἀνεπαρκούς πάχους προστατευτικὰ στρώματα πρέπει νὰ θεωροῦνται μᾶλλον ἐπικίνδυνα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν καθοδικῶν ἀναχαιτιστῶν, τὰ τοιαῦτα προστατευτικὰ στρώματα εἰναι παχέα καὶ εὐκρινῶς ὄρατά, ὅταν σχηματίζωνται ἐπὶ δέξιεδώσεων καταναλίσκουσῶν δέξιγονον καὶ καθοδικῶς ἐλεγχομένων. Εἶναι γεγονός, διὰ δὲν εἶναι τόσον ἀπότελεσματικὰ δύσον τὰ τῶν ἀνοδικῶν ἀναχαιτιστῶν, ἀλλὰ δὲν εἶναι ἐπικίνδυνα, ἔστω καὶ ἀν χρησιμοποιούνται εἰς ἀνεπαρκεῖς ποσότητας.

Ἄλλα προστατευτικὰ μέσα ἀνήκουν εἰς τὴν ὁμάδα τῶν ἀπορροφητικῶν ἀναχαιτιστῶν. Σχηματίζουν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ μετάλλου προστατευτικὴν μεμβράνην καὶ δύνανται νὰ ἐνεργοῦν εἴτε ἀνοδικῶς εἴτε καθοδικῶς.

Ὀπωδόποτε, ὅταν χρησιμοποιούνται τοιαῦται ἀναχαιτιστικαὶ οὐσίαι, εἶναι ἀπαραίτητος ὁ ἀνά συχνὰ διαστήματα προσδιορισμὸς τῆς ποιότητος τοῦ ψυκτικοῦ ὕδατος διότι, ἀν καὶ ἡ προσθήτη 0.5% νιτρικοῦ νατρίου εἶναι ἐπαρκῆς διὰ τὸ συνήθους ποιότητος ὕδωρ, ἀπαιτεῖται 1% νιτρίου διὸ ν' ἀποφευχθῇ μετὰ δεσμούτητος ἡ δέξιεδώσις μὲ ὕδωρ περιέχον μεγάλην ἀναλογίαν χλωριούχων. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἡ τιμὴ ἡ-τοῦ ὕδατος ἔχει ίδιατέραν σημασίαν καὶ δὲν πρέπει ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ νὰ εἶναι πολὺ χαμηλή.

Ἡ ἀπότελεσματικότης ἐνὸς ἀναχαιτιστοῦ ἡ ἐνὸς μέσου ποὺ σχηματίζει κατ' ἐπαγγεγόν προστατευτικὸν στρόμα, δὲν ἔξαρται ἐκ τῆς ποιότητος τοῦ ψυκτικοῦ ὕδατος διότι, ἀλλ' ἐκ τοῦ λόγου τῆς πυκνότητος ποὺ ὑπάρχει εἰς τὸ ὕδωρ, ἀλλ' ἐκ τοῦ λόγου τῆς πυκνότητος τοῦ ἀναχαιτιστοῦ πρὸς τὴν ἐπιφανείαν τοῦ ὑπὸ προστασίαν μετάλλου. Εἶναι ἐπομένως δυνατόν ὅπως ἡ ποσότητης τοῦ προστατευτικοῦ μέσου, ποὺ χορηγεῖται εἰς τὴν περίπτωσιν σωληνώσεων μικρᾶς διαμέτρου, ἐν σχέσει μὲ τὴν μονάδα τῆς ἐπιφανείας τοῦ μετάλλου, νὰ εἶναι ἀνεπαρκῆς δι' ἀπότελεσματικὴν προστασίαν, πολλαὶ δὲ ἀπογοητεύσεις μηχανικῶν ἐκ τῆς ὑπὸ αὐτῶν προσπαθείας πρὸς καταλληλον χημικὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ ψυκτικοῦ τῶν ὕδατος φέιλονται εἰς τὸν ἀνωτέρω, λίαν σημαντικὸν παράγοντα.

Τὰ ὕδατα ἐπιφανείας, ίδια πλησίον κατωκημένων περιοχῶν ἡ εἰς ποταμούς μετὰ ἀπὸ πραγδαίας δροχάς, εἶναι δυνατόν νὰ περιέχουν συχνά μεγάλας ποσότητας στερεῶν ἐν αἰώρησι, ὡς πηλόν, ὅμμον ἡ όργανικάς οὐσίας. Αἱ έξεις αὐταὶ υλαὶ, τὰς ὅποιας χαρακτηρίζομεν γενικῶς ὡς ίζηματα κατὰ τὰς ἀναλογίεις τοῦ ὕδατος, πρέπει ἐπίσης σοθαρών νὰ λαμβάνονται ὑπὸ διότιν. Ἐνῶ αἱ όργανικαὶ οὐσίαι καταναλίσκουν μεγάλας ποσότητας δέξιγονος, τὰ ἀνόργανα ίζηματα προκαλοῦν ἐπικίνδυνον μηχανικὴν διάρρωσιν (*erosion*) λόγω τῆς σκληρότητάς των, ίδιως διὰ τὸ ὕδωρ κινηταὶ μὲ μεγάλας ταχύτητας καὶ σχηματίζει τοπικῶς στροβίλους. Ἡ συνεπεία τούτου φθορὰ τῆς μεταλλικῆς ἐπιφανείας φυσικὸν εἶναι νὰ καταστρέψῃ τὰ τυχόν προστατευτικά στρώματα καὶ νὰ καθιστᾶ τὸ μετάλλον λίαν εύπρόσδιλον ἐπὶ τῆς διαβρώσεως, διὰ τῆς δημιουργίας χημικῶν ἐνέργων στρωμάτων.

Ἄλλο σοθαρόν μειονέκτημα τοῦ ψυκτικοῦ ὕδατος εἶναι, ὡς ηδη ἐλέχθη, ἡ μείωσις τῆς θερμικῆς ἀγωγιμότητος τῆς ψυκτικῆς ἐγκαταστάσεως λόγω τοῦ σχηματισμοῦ ἐπὶ τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν σκληρῶν κατακαθισταὶ στοιχείων ἀριστομού, τὰ ὅποια φυσικά προκαλοῦν διάρρωσιν. Διὰ ν' ἀποφευχθῇ, ἐπομένως, ἡ ἀνωμαλία ἡ καὶ ἡ ζημία, καλὸν εἶναι διὸς αἱ αἰώρησι εἰς τὸ ὕδωρ υλαὶ ἀφαιροῦνται ἐντὸς εἰδικῶν δεξαμενῶν (*settling tanks*) ἡ τῇ βοσθείᾳ φίλτρων. Ὁποιος τοῦτο δὲν εἶναι δυνατόν, τότε πρέπει εἴτε νὰ χρησιμοποιούνται διὰ τὴν ψυκτικὴν δέκατασταν ἀνθεκτικὴν εἰς τὴν φθοράν υλικά, ἡ αἱ ἐπιφάνειαι νὰ προστατεύνωνται δι' ἀνθεκτικοῦ ἐπικαλυπτικοῦ στρώματος. Τούτο ίδιατέρως ισχύει διὰ τὰς ἀντλίας τὰς κυκλοφορούσας τὸ ψυκτικὸν ὕδωρ καὶ αἱ ὅποιαι εὐκόλως κα-

## EMPIRE STEVEDORING C<sup>O.</sup> L<sup>TD.</sup>

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

ταστρέφονται τόσον έκ της χημικής, δύσον καὶ έκ της μηχανικής διαδρώσεως.

#### ΟΡΓΑΝΙΚΑΙ ΥΣΙΑΙ ΕΝ ΤΩ ΥΔΑΤΙ

Τὰ ὄντατα ὡρισμένων λιμῶν καὶ ποταμῶν περιέχουν εἰς ὑπολογισμούς ποσότητας ὀργανικάς οὐσίας, εύνοούσας τὴν ἀνάπτυξιν φυκῶν καὶ ὄλλων ὀργανισμῶν, οἱ ὄποιοι εὐκόλως ἀναπτύσσονται ἐπὶ τῶν σιδηρούχων μετάλλων καὶ δύνανται σημαντικῶς νὰ ἐπηρεάσουν τὰ συστήματα ψύξεως, μειοῦντα τὴν ἔσωτερηκή διάμετρον τῶν σωληνώσεων καὶ ἐπομένως τὴν ροήν, προκαλοῦντα στροβίλους ή δημιουργούντα διάδρωσιν. 'Η διάδρωσις αὕτη δύναται νὰ ὄφειλεται εἴτε εἰς τὰ προϊόντα τοῦ μεταβολισμοῦ τῶν ὀργανισμῶν αὐτῶν, εἴτε εἰς τὸν σχηματισμὸν τοπικῶν στοιχείων τοῦ τύπου στοιχείου δέγυόνου, εἴτε καὶ εἰς τοπικὴν μεταβολὴν τοῦ δυναμικοῦ τῆς ἐπιφανείας τοῦ μετάλλου.

Οἱ ὄργανισμοι αὗτοι προσβάλλουν τόσον τὸν όρείχαλκον δύσον καὶ τὰ σιδηρούχα μετάλλα, ιδίως δύταν νεκροῦνται καὶ ἀποσυντίθενται, παράγοντες ἀμμωνίαν. 'Ο πλέον ἀποτελεσματικὸς τρόπος ἀντιμετωπίσεως τοῦ κακοῦ τούτου εἶναι η χρησιμοποίησις χαλκού, εἰ δυνατὸν διὰ τὰς σωληνώσεις. Σχετικῶς καλὰ ἀποτελέσματα ἐπιτυγχάνονται διὰ τῆς χρήσεως χρωμάτων περιεχόντων χαλκόν, είναι δημάρ γνωστόν, διτά τόσον τὰ χρώματα αὐτά, δύτην καὶ τὰ χρώματα ποὺ περιέχουν ὄργανικά δηλητήρια χάνουν μὲ τὴν πάροδον δίλγον χρόνου τὴν προστατευτικὴν τῶν ίδιοτητα. Χρησιμοποιεῖται ἐνίστε μὲ ἐπιτυχίαν η χλωρίωσις τοῦ ὄντατος, εἴτε διὰ τῆς προσθήκης χλωρίου ὑπὸ μορφὴν ἀερίου, εἴτε διὰ τῆς προσθήκης υποχλωριούχου διαλύσεως. 'Ἐπειδὴ δημάρ υπάρχει ὁ κίνδυνος, δημάρ οἱ ὄργανισμοι ἐθίσθουν εἰς τὸ δηλητήριον εἰς τὴν θεωρουμένην ὡς συνήθη δύσον τῶν 2 περίπου γραμμαρίων χλωρίου ἀνὰ κυβικὸν μέτρον ὄντατος, εἶναι προτιμότερά η κατὰ διαλείμματα, ἀλλὰ πλέον πυκνὴ χλωρίωσις διὰ τῆς εἰς τὸ δύωρ προσθήκης 10 περίπου γραμμαρίων χλωρίου κατὰ κυβικὸν μέτρον ἀνά δρα.

#### ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΔΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΨΥΞΕΩΣ ΥΑΙΚΑ

'Εκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτει, διτά η ποιότης τοῦ χρησιμοποιουμένου ψυκτικοῦ ὄντατος σημαντικώτατα ἐπηρεάζει τὴν δληγή ἐγκατάστασιν καὶ διὰ τούτο, κατ' ἀρχήν, ἐπιβάλλεται η εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς χρῆσις υλικῶν ἀναλόγου ἀντοχῆς. 'Οταν ὑπολογίζεται, διτά τὸ χρησιμοποιούμενον δύωρ θά εἶναι καθαρόν, ἰκανοποιητικὸν βαθμοῦ θορροπίας καὶ μετρίας προσωρινῆς σκληρότητος, μὲ χαμηλὴν μόνιμον σκληρότητα καὶ ἐπαρκὴ εἰς δέγυόνων περιεκτικότητα, τότε ὁ ἀνευ προσμίξεων χάλυψ εἶναι λίαν κατάλληλος ὡς υλικὸν ψυκτικὸν συστημάτων.

Εἰς τὰ πλοῖα, χρησιμοποιοῦντα κυρίως θαλάσσιον καὶ, σπανιότερον ὑδάλμυρα η ποτάμια δύσατα, τὸ ἐνδεδειγμένον υλικόν εἶναι δὲ όρείχαλκος καὶ δὴ ὁ εἰδικὸς ἀλουμινούχος όρείχαλκος τοῦ τύπου 76/22/2. Διτά δύσατα κακῆς συνθέσεως δέον νὰ προτιμᾶται δὲ χάλυψ διὰ καταλλήλου προστασίας, ως εἶναι τὸ γαλδάνισμα τῶν ἐπιφανειῶν η δὲ χρωματισμὸς διὰ εἰδικῶν θερικίων ὡς τὰ ἐποίη. 'Εξαιρετικῆς ἐπικινδυνα δύσατα η τοιαῦτα περιέχοντα ἀλάχιστα μεταλλικὰ ἴοντα (ώς συμβαίνει μὲ τὸ δύωρ τῶν πυρηνικῶν ἐγκαταστάσεων) ἀπαιτοῦντα κατασκευάς ἔξι ἀνοξειδώτου, ἀνθεκτικοῦ εἰς τὰ δέξια χάλυδος — ώς εἶναι οἱ τύποι οὐστενίτου — χρωμίου - νικελίου η χρωμίου - νικελίου - μολυβδενίου.

Εἶναι προφανὲς διτά, ἐπὶ τῶν συνεχῶν κινουμένων πλοίων, ἀνεξαρτήτως τῆς καταλληλότητος τοῦ υλικοῦ ποὺ ἔχρησιμοποιήθη εἰς τὰ ἀπειράριθμα τμῆματα τῶν πρωστηρίων καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, τὰ ὄποια ἔρχονται καθ' οἰονδήποτε τρόπον εἰς ἐπαφὴν μὲ δύωρ κυκλοφορούν δι' αὐτῶν διὰ λόγους ψύξεως, τὸ δύωρ αὐτὸν μεταβάλλει συνεχῶν ποιότητα καὶ ἐπομένως δὲ μηχανικὸς τοῦ πλοίου ὑποχρεοῦται νὰ παρακολουθῇ καὶ νὰ προσέχῃ τὸν παράγοντα αὐτὸν πολὺ περισσότερον ἀπὸ τὸν συνάδελφον του τῆς ξηρᾶς. Εἶναι ἀπαραίτητος δὲ ὁ ἀκριβῆς καθορισμὸς τῆς συνθέσεως τοῦ δύσατος, τούλαχιστον δύο φοράς τὸ 24ωρον καὶ η κατάλληλος χημικὴ ἐπεξεργασία αὐτοῦ, διτά νὰ ἔξαφαλίζεται η ἀπρόσκοπτος λειτουργία τῶν συστημάτων ψύξεως τοῦ πλοίου.

Πιθανῶς δὲ ἀναγνώστης, δὲ ἐθισμένος εἰς τὴν παρακολούθησιν καὶ τὴν κατάλληλον χημικὴν ἐπεξεργασίαν μόνον τοῦ τροφοδοτικοῦ δύσατος τῶν λεβήτων, ν' ἀντιπαρέλθη μὲ διδιφορίων τὸν σύντομον αὐτὴν μελέτην, ἀσφαλῶς δημάρ δὲ τὴν ἐνθυμητὴν δταν, κατά τινα περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν, ίδη σχεδὸν τελείως ἀπεφραγμένους τοὺς αὐλοὺς τῶν ψυγείων του η ὠρισμένας σωληνώσεις τοῦ συστήματος, δταν ἀντιληφθῆ ἀνέξηγήτου προελεύσεως ρήγματα εἰς σωλήνας η αὐλοφόρους πλάκας, δταν διαπιστώση διατρήσεις εἰς σχεδὸν καινουργεῖς σωλήνας, ώς ἔαν νὰ ἐτρυπήθησαν δι' εἰδικῶν ἐργαλείου, δταν αἴφνιδος εὐρεθῆ δτα τὰ ἔμβολα η τὰ στροφεῖα τῶν ἀντλιῶν του εἶναι σχεδὸν ἀνύπαρκτα, ἀνεξηγήτως θρυμματισθέντα. Θά διαπιστώσῃ τότε, δτα η μικρὰ φροντὶς καὶ η μικρὰ δαπάνη ποὺ συνιστῶνται διὰ τῆς παρούσης ηξίζον, πράγματι, τὸν κόπον.

#### ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

Βιβλιογραφία:

Μελέται τῶν κ. κ. L. Piatti,  
E. Fot., E. G. Hutchings, J. More κ.λ.π.

## VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ  
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Address : Riva Schiavoni 4159  
Cables : VISCONTI - VENICE

Phones : 28779  
Private : 29065 - 34715

VENICE - ITALY

# MOST MODERN TOWING SERVICE IN ALL THREE:

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



The Blue Diamond Fleet

**CURTIS BAY**  
TOWING COMPANY

GENERAL AGENTS :

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

## ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

**Ο "ΚΑΛΟΧΑΙΡΕΤΑΣ,"**

Πολύ δασανίστηκα φάχοντας νά δρώ τίποι για τό γράμμα μου τούτο, πού θέλει νά έντημερώθη τούς τέως συναδέλφους μου τών πλοίων και μελλοντικούς συνοδοιπόρους μου στήν απομαχία, γύρω από ένα θέμα δαρυστήματο.

Πρόκειται για τό συνταρακτικό, πρώτο συνέδριο τών συνταξιούχων τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου, πού έλαβε χώραν στὸν Πειραιά, τόν περασμένο μήνα.

Αναγνωρίζω ότι είμαι ο ακαταλληλότερος νά έπιληφθω τού δημοσιογραφικού ρεπορτάριος γύρω από ένα τέτοιο κοσμοϊστορικό γεγονός, διαρρήματο για τούς ναυτικούς δόλους. Χρησιμότερη θά ήταν η γνώμη άλλων πλησιέστερα στό θέμα και ένημερωμένων σε νούμερα, σε ασφαλιστικά ζητήματα, σε κοινωνικής προνοίας συστήματα και σε άναλογιστικές μελέτες. Αύτους περίμενα ν' άδράξουν τό θέμα και νά δάλουν τά πράγματα στή θέση τους, ίκανοποιούντες, ή, έστω, νουθετούντες τούς παραπονουμένους σημερινούς και αύριανούς συνταξιούχους ναυτικούς.

Γιατί, παράπονα σαν άκουσθηκαν στό συνέδριο. Παράπονα για τήν έγκαταλεύση τούς από τήν Κοινωνία μας δόλκηρη. 'Έγκαταλεύψη από τό Ν.Α.Τ., από τό 'Υπουργείο τής Ναυτιλίας, από τήν 'Ελληνική Κυβέρνηση, από τούς πολιτευούμενους τής πατρίδος μας, από τίς 'Ενώσεις, άκομα, τών έργαζομένων ναυτικών μας.

«Σάν «λεμονοκόμματα στημένα» παρατήθηκαν οι χθεσινοί ήρωες τού κύματος, οι θεμελιώται και δημιουργοί τής σημερινής μεγάλης μας Ναυτιλίας, ισχυρίσθη δι πρόδρος τού συνεδρίου στό λόγο του. Ειδιά σύνταξη πείνας είναι ή ίκανοποίηση δλων τους. Πέραν από αύτή, κανείς δεν έχει τήν δρεξη νά τούς άκουση, νά συζητήση μαζί τους, νά συγκινετήση για τή ζωή τους».

Περιμέναμε, πάνω σ' αυτά τά παράπονα, ν' άκουσθημον δικαιολογίες με φίλολογία άριθμον. Νά άκουσθημον άλήθειες για τίς δυνάμεις, άλλα και τίς άδυναμίες τού Ν.Α.Τ. Γιά τήν «εύπαθεια» τής μεγάλης μας Ναυτιλίας νά κρατήση στήν πλάτη της κάπως άποφασιστικότερα και κάπως άσφαλτερα τήν τύχη τών έργατων της, δταν καταλήγουν εστιμένες λεμονόκυπες, καθώς ισχυρίζεται δι πρόδρος, άποσυρόμενοι στήν απομαχία, σάν σχροπτο και άνεπιθυμητο ίλικο. Νά άκουσθη, τέλος πάντων, τί συμβαίνει, δπου τό παλαιότερο και πρωτοποριακό άσφαλιστικό μας ίδρυμα, τό Ν.Α.Τ., δρίσκεται σε κατάσταση πρόχειρη και υποανάπτυκτη. Νά έξηγηθη, έπι τέλους, γιατί δλες οι προσποτικές για τό μέλλον του προδάλλουν άν δχι άπελπιστικές, πάντως ζμως, δχι ένθαρρυντικές.

Οι όργανωται τού συνεδρίου περιώρισαν τά θέματα στής άμεσες έπιδιώξεις:

1) Τήν προσαρμογή τών παλαιών συντάξεων, στής σημερινές. 2) Τήν έξασφάλιση συντάξεως εικοσπενταίας στής περιπτώσεις άτυχημάτων με συνεπεια τόν θάνατο ή τήν διοκληρωτική άνικανότητα. 3) Τήν έπιστροφή στήν ίδιοκτησία τού Ν.Α.Τ. τού Σανατορίου μας τών Μελισσών, από τό δποιο άδικαιολόγητα άποδεινωθήκαμε. 4) Τήν όμοιόμορφη, με τούς άνεργους ναυτικούς ίατροφαρμακευτική περιθάλψη τών απομάχων κλπ.

Θά μπορούσε, ζμως, σ' ένα συνέδριο συνταξιούχων νά άνακινηθούν και μερικά άλλα θέματα πολὺ σχετικά και με τά παράπονα τών συνέδρων, άλλα και με τίς άδυναμίες για τήν ίκανοποίησή τους. Νά ζητηθούν μερικές έξηγησεις για τά περίεργα φαινόμενα γύρω από τό άσφαλιστικό μας ίδρυμα:

1) Γιατί ή απόδοση τών κεφαλαίων τού Ν.Α.Τ. μόλις και φθάνει συνολικά στά 2 ή 2½%;

2) Γιατί τό άνωτρο διοικητικό προσωπικό τού Ν.Α.Τ. δεν προφέθαινε νά «εστάνεται κατά τό λεγόμενο, άλλα έναλλασσεται κάθε δυό χρόνια; Τούτο δε πολλές βάσιμες δικαιολογίες προσφέρει στήν χαλάρωση τής προσοχής, άλλα και τού έξαφανισμού τής εύθυνης.

3) Γιατί ή κυβερνητική στοργή πάνω στό ίδρυμα, ένώ μόνιμα άπουσιάζει στήν περίπτωση τών είσοδημάτων του, έντονη παρεμβάλλεται σε μερικές άλλες πονηρές περιπτώσεις, δπως π.χ. στήν άνοικοδόμηση τών οικοπέδων, στήν παροχή δανείων ή... στήν «διαφύλαξη» τών κεφαλαίων του;

4) Γιατί τό 'Υπουργείο τής Ναυτιλίας δρίσκει εύκολη καταφυγή στό Ν.Α.Τ. για τήν ίκανοποίηση μερικών μικροδιαπανών, δταν δικός του προπολογισμός δρίσκεται έξαπλημένος;

5) Γιατί οι 'Ενώσεις τών έργαζομένων ναυτικών μέ έλαφροτάτη τήν

συνείδηση θυσιάζουν τά συμφέροντα τού Ν.Α.Τ., γιατί νά ίκανοποιησουν άλλες, πρόχειρες, έπιδιώξεις τών έργαζομένων μελών τους;

6) Γιατί ούτε τό Ν.Α.Τ., ούτε οι 'Ενώσεις τών έργαζομένων δεν άντιδρουν έντονα, ή δεν άντιδικούν έπιμονα στήν άποτροπή άδικαιολογήτων πρόδεις έργασίαν», πού παρ' άλλα τά μέτρα, έξακολουθεί άκμα νά είναι σωστό καρκίνωμα στό οίκονομικά τού άσφαλιστικού μας ζργανισμού; Γιατί στής περιπτώσεις αυτές δεν έφαρμόζεται σύστημα έπανεξετάσεως άνα διετίαν τούλαχιστον;

'Ανεξάντλητος ήσαν τά θέματα πάνω στά δποισ, δχι μόνο λίγες δρες μιάς αύγης, άλλα μήνες άλοκληρους θά μπορούσε ν' άπασχοληθή τό συνέδριο τών απομάχων.

Τώρα θά μου πήτε: Βέδαια, καλό θά ήταν δλας αυτά νά λεχθούν και νά συζητηθούν. Άλλα μέ ποιούς;

Μέ συγχρετεί. Ξέχασα νά άναφέρω τά κυριώτερα από τά προκύψαντα στό συνέδριο. Λοιπόν:

'Απουσίαζε δι 'Υπουργός τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας. 'Απουσίαζαν δλοι οι συμπολιτεύμενοι Βουλευταί Πειραιώς και ναυτικών περιοχών, δνευ ούδεμιάς έξαιρεσεως. 'Απουσίαζαν δλοι οι πρόδροι τών ναυτεργατικών άργασώνων, πλήν ένος ή δύο. 'Απουσίαζεν δι διευθυντής τού Ν.Α.Τ. και άλοκληρον τό διοικητικό προσωπικόν του. 'Άκμη, και αύτοι οι συντάκτες και δημοσιογράφοι τού ναυτικού μας Τύπου, προβλέποντες ίσως τήν παραδίσιαν τού συνεδρίου τών απομάχων ναυτικών, απέφυγαν νά τούς συντροφέψουν μέ τήν παρουσία τους.

Φυσικά, ούτε και κανενός προσώπου από τόν τέως έργοδοτικόν μας κόσμο έπεισμάνθη δι προσέλευση στό συνέδριο, πλήν συμπαθητικού δετεράνου τίνος, πού έχει εχόμυπο του νά άφινη έστρητη, κηδεία, μνημόδιου και συνέδριο χωρίς τήν παρουσία του.

Συλλογικά, τήν κυβερνητική έπιπροσώπευση και τήν άντιπροσώπευση τού άπουσιάζοντος 'Υπουργού τής Ναυτιλίας άνελασ δι Γενικός Γραμματεύς τού 'Υπουργείου. Τό Λιμενικό Σώμα και τό Ν.Α.Τ., έξεπροσωπήθη από τόν τούραρχο - γενικό διευθυντή τού 'Υπουργείου. Τόν πολιτευμένους έξεπροσώπησαν δύο άλοκληροι τού Κέντρου και ένας τών Προσδευτικών.

Και έδω άρχιζει ο ρόλος τού 'Καλοχαριέτα», από τόν δποιοί και δανείσθηκαν στήν τίτλο για τό γράμμα πού τώρα ύπογράφω. 'Άλλα πρίν σάς μηλήσω για τή συνέχεια, πρέπει νά σάς έξηγησω ποιοίς είναι αυτός δι Καλοχαριέτας.

Είναι τό δνομα ένός συγχρόνου τύπου σε μιά τελευταία έλληνη κινηματογραφική κωμωδία. Τό δνομα ένός δουλευτού, πού δλους καλοχαριέτα, σ' δλους ύπόστεται έξηπρετήσεις, γιατί δλα άναγγέλλει έπιτυχιας άλλα... Τίποτα δεν κάνει.

Τό ρόλο τού καλοχαριέτα παραπομπής από τόν πιστά - πιστότατα παρουσιάζουν στό συνέδριο δλοι αυτοί οι έκπροσωποί τών έπιπροσώπων τής κυβερνήσεως, τού Πολιτικού μας κόσμου και τού 'Υπουργείου.

Και είπεν δι Γενικός Γραμματεύς τού Υπουργείου:

— Παραξενεύομε νά δλεπά στά δποισέςεις σας και στά αίτηματά σας, ζητήματα τά δποια τό 'Υπουργείο από καιρού τά έχει ύλοθετησει και εύρισκονται ήδη στό δρόμο τής νομοθεσίας. Και ή προσαρμογή τών συντάξεων και ή πληρεστέρα άσφαλισης και ή ίατροφαρμακευτική περιθάλψης και πολλά άλλα άκμη, έχουν περιληφθη σε σχέδιον νόμου, πού συντομώτατα θά τεθή στή Βουλή.

Περίπου, μέ τής ίδιες χαρμόσυνες πληροφορίες παρήλασε από τό δημόσιο τού συνεδρίου και δι υαύραρχο - λιμενικός.

— Άλλα περισσότερο θαρραλέοι σε ύποσχεσεις, ήσαν οι δουλευταί τού Κέντρου.

— 'Αργήστε, κύριοι, νά κινηθήτε!..

Μέ αύτή τήν αύστηρη ύπόμνηση, άκολούθησε καταιγισμός ένθαρρύσεων και ύποσχεσεων:

— 'Η 'Ενωσης Κέντρου μιοθετεῖ άλλα σας τά αίτηματα και τάσσεται άλληλεγγόμενος μαζί σας στόν άγωνα για τήν έπιτυχια σας!..

Και είπε, τέλος, και δι δουλευτής τού κόμματος τών Προσδευτικών:

— 'Οταν τό κόμμα μας έλθη είς τήν έποισίαν — και σάς πληροφορώ δι αυτή ή ήμέρα δεν είναι μακράν — δλα αυτά τά δικά σας ζητήματα θά έπιλυθούν μέ τό ταχύτερο πρόγραμμα, δεδομένου δι τό κόμμα τών Προσδευτικών πιστεύει άκριβώς στής ίκανοποίησης αίτημάτων τών έργαζομένων. Οι δε ναυτικοί, κατέχουν τήν προτεραιότητα εις τήν έκπιμησήν μας.

Τά χειροκροτήματα δλων μας έκαλυψαν τούς λόγους δλων αύτων τών «Καλοχαριέταδων». 'Ετσι πήρε τέλος τό πρώτο θριαμβευτικό Πανελλήνιο Συνέδριο τών ναυτικών απομάχων, οι δε σύνεδροι του απήλθαν και έκτοτε ήσυχοι κοιμούνται, ύστερα από τήν πανδαισία τόσων και τέτοιων ύποσχεσεων...

**ΘΑΝΑΣΗΣ Π.**

**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

Your Agents

**VINKE & CO**

Shipowners - Shipmanagers - Shipbrokers

Forwarding Agents - Insurance -

Sale and Purchase

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ANTWERP - CAPE TOWN

In shipping for more than a Century.

ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΓΓΕΛΙΑΝΩΝ

"ΖΑΤΣΗ ΑΧΟΛΑΚ" Ο

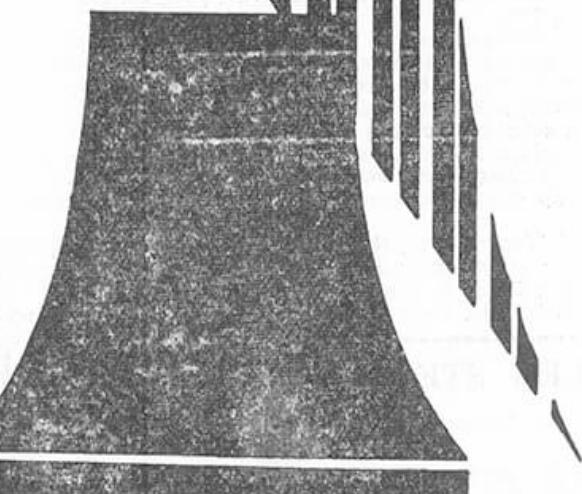
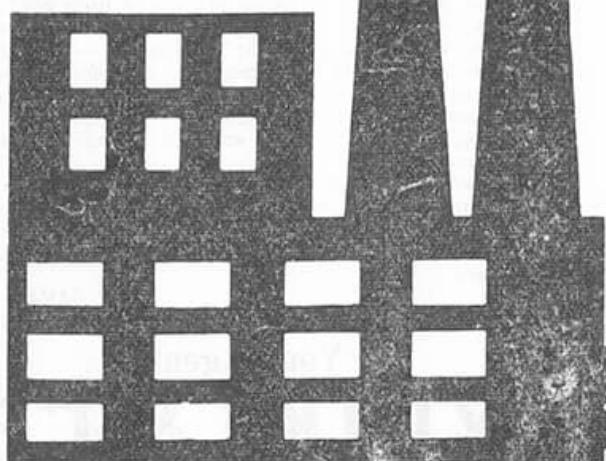
Ηλεκτρική ένέργεια και άτμος  
μὲ μικρὸν κόστος χάρις εἰς τὰς



## ΡΟΥΜΑΝΙΚΑΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΘΕΡΜΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

- Συγχρονισμένης κατασκευῆς και ὑψηλῆς ἀποδόσεως εἰς 1 MW, 3 MW, και 6 MW.
- Ἐφοδιασμένα μὲ λέβητας και γεννητρίας ἀτμοῦ ἀντιστοίχου ίκανότητος, θερμαινόμενα διὰ καταναλώσεως καυσίμου ὥλης (ὑγρᾶς ή ἀερίου) και μὲ πλήρη αὐτοματισμόν.
- Ἀτμοστρόβιλοι ισχύος 1 MW και 6 MW, μὲ συμπύκνωσιν δι' ἀντιστάσεως η ἀντιθλίψεως, συνεζευγμένοι μὲ γεννητρίας 1 MW και 6 MW σὺν φ: 0,8 διὰ τάσιν 6,3 KV και μὲ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα ηλεκτρικά ὅργανα.
- Ἡ 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  
BUCAREST - ROUMANIE  
2, RUE GABRIEL PERI  
TEL. 116 - TELEX: 224



ΔΙΤ ΑΜΕΣΟΥΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΕΥΘΥΝΕΙΣΘΕ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ  
ΡΟΥΜΑΝΙΚΗΣ ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ ΑΘΗΝΑΙ - ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗ ΜΕΞΗ 5



νότητος, με δύναμιν 800 - 1.350 τόνων. Έξαιρετικήν άποδίδουν σημασίαν οι Ρώσοι εἰς τὸ ἔργον τῶν σκαφῶν αὐτῶν διὰ τὰς μέσω τῶν ποταμῶν μεταφοράς.

Η μηχανοποίησις καὶ ὁ αὐτοματισμὸς τῶν φορτοεκφορτώσεων εἰς τους λιμένας, διὰ τῆς εἰσαγωγῆς κυρίως γερανῶν τηλεχειρίζομένων, τῶν 5 - 15 τόνων.

Τὸ προσεχές ἄνοιγμα τῆς μεγάλης ποταμίας ὁδοῦ Βόλγα - Βαλτικῆς, ήτις θὰ ἐνώσῃ τέσσαρας θαλάσσας, ἐπιτρεπομένου τοῦ διάπλου μεγάλων σκαφῶν ἀπὸ τῆς Βαλτικῆς μέχρι τῆς Κασπίας, τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Ἐνεκαινιάσθη τελετώσις καὶ ἡ διώρυξ Βόλγα - Ντὸν μῆκους 101 χιλιομέτρων. Ἀξιοπημένως ἡ κατασκευὴ μεγάλων πλωτῶν βυθοκόρων τριῶν διαφόρων μεγεθῶν. Αὐταὶ ἔργον πολύτιμον ἀπέδωσαν, πολλὰ δὲ κατεσκευάσθησαν καὶ διὰ ξένας χώρας.

## ΠΟΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

Καὶ ιδοὺ οἱ τύποι τῶν κατασκευαζομένων βάσει τοῦ ἐπταετοῦ προγράμματος 1959 - 1965, ὡς οὗτοι λεπτομερῶς ἀναφέρονται εἰς εἰδικὴν τεχνικὴν ἔκδοσιν τῆς Μόσχας. Εἶναι προσημοσμένοι εἰς τὰς εἰδικὰς ἀνάγκας ἀκάστης περιοχῆς, κάθε εἴδους φορτίων, κάθε μεταφορικῆς ἀνάγκης, μέχρι καὶ τῶν ἀλιευτικῶν, μικρῶν καὶ μεγάλων, τῶν ὅποιων, σημειωτού, ἡ ἀνάπτυξις εἶναι ιδιαιτέρως ἐντυπωσιακή:

### 1. ΦΟΡΤΗΓΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ:

Τύπος «Λειτουργία Κομμού»: Μῆκος 169,9 μέτρων, πλάτος 21,8 μ., ψηφος 12,9 μ., βύθισμα 9,7 μ., ἐκτόπισμα 22.200 τόνων, ταχύτης 18,5 μιλίων, ἀκτίς δράσεως 12.000 μιλία, 40 ἡμέρα.

Σ κάφη 8.000 - 11.000 τόν. d.w.: Μῆκος 155,5 μέτρων, ψηφος 12,3 μ., ἐκτόπισμα 18.000 τόνων, ταχύτης 17 μιλίων, ἀκτίς αὐτονόμου δράσεως 10.000 μιλίων, 40 ἡμέρα.

Σ κάφη 10.000 - 15.650 τόν. d.w.: Μῆκος 156,2 μέτρων, πλάτος 23 μ., ψηφος 14,4 μ., ἐκτόπισμα 19.200 τόνων, ταχύτης 17,6 μιλίων, ἀκτίς αὐτονόμου δράσεως (χωρὶς παραλαβὴν εἰς ἐνδισμένους σταθμούς μπόνκερ) 10.000 μιλίων.

Σ κάφη 4.400 τόνων: Μῆκος 110 μέτρων, πλάτος 15,6 μ., ψηφος 8,8 μ., χωρητικότης 7.150 τόνων, ἀκτίς ἐνεργείας 3.000 μιλία, 15 ἡμέρων.

Τύπος «Άμυκουγιέμα» μεταφορικὸν σκάφος παγοθραυστικὸν διὰ ταξίδια Αρκτικοῦ. Μῆκος 133,1 μέτρα, πλάτος 18,9 μ., ψηφος 11,6 μ., κυβισμὸς κυτῶν 9.700 κυβ. μέτρων, ταχύτης 15 μιλίων, ἀκτίς δράσεως 10.000 μιλίων, ἐπιβάται 12.

Τύπος «Πάλιν Βινογκράντωφ» 5.000 τόνων: Μῆκος 121,8 μέτρων, πλάτος 16,1 μέτρων, ψηφος 8,25 μ., ἐκτόπισμα 9.420 τόνων, κυβισμὸς κυτῶν 7.550 μέτρ. κυβ., ταχύτης 14 μιλίων, ἀκτίς δράσεως 6.000 μιλίων.

Τύπος Φορτηγοῦ - ψυγείου, διὰ εύπαθη φορτία: Μῆκος 130,9 μέτρα, πλάτος 16,8 μ., ψηφος 9,5 μ., ἐκτόπισμα 9.760 τόνων, ταχύτης 16,4 μιλία, ἀκτίς δράσεως 6.600 μιλίων, 40 ἡμέραι.

Τύπος «Ιγκένιερ Μπέλοφ» φορτηγὸν διὰ φορτία εἰς χύμα φυτικῶν ίνων 2.500 - 3.900 τόν. διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν Βόλγα καὶ Κασπίας. Μῆκος 120 μέτρα, πλάτος 15 μ., ψηφος 6,5 μ., ἐκτόπισμα 2.500 - 3.900 τ., ταχύτης 11,5 μιλίων, ταξίδια αὐτονόμης 8 ἡμερών.

Τύπος Ποταμοπλοίου σε διζελοκίνητον τῶν 5.000 τόν. διὰ ταξίδια Βόλγα καὶ Ντόν. Μῆκος 139 μέτρα, πλάτος 16,75 μ., ψηφος 5,5 μέτρα, ἐκτόπισμα 4.700 - 5.300 τόν., ταχύτης 20 μιλίων, ταξίδια 15 ἡμερών.

Τύπος πλοίου λιμνῶν καὶ ποταμῶν, τῶν 2.700 τόν. διὰ ναυσιπλοΐαν ἀπὸ Αστρακάνης εἰς Λένινγκραντ, Μπιελούρσον καὶ τὰς λίμνας Ονέγκα καὶ Λαντόγκα. Μῆκος 114 μέτρα, πλάτος 13 μ., ψηφος 5,5 μ., ἐκτόπισμα 3.860 τόν., ταχύτης 19 μιλίων.

Τύπος φορτηγοῦ διὰ χύμα φορτία, τῶν 2.000 τόν., διὰ ναυσι-

πλοίων καὶ ποταμοπλοίων. Μῆκος 96 μέτρα, πλάτος 13 μ., ψηφος 5,5 μ., ἐκτόπισμα 2.000 τόνων, ταχύτης 11 μιλία.

Τύπος φορτηγοῦ λιμνῶν τῶν 2.000 τόν. Μῆκος 93,9 μέτρα, πλάτος 13 μ., ψηφος 4,8 μ., ἐκτόπισμα 2.000 τόνων, ταχύτης 19,8 μιλίων, δυναμικότης 22 ἡμέρων.

Τύπος «Μπογούσια» δηζελοκίνητον διὰ λίμνας καὶ ποταμούς. Μῆκος 65,7 μέτρα, πλάτος 9,6 μ., ψηφος 2,8 μ., ἐκτόπισμα 860 τόνων, ωριαία ταχύτης 15 χιλιομέτρων, αὐτόνομα ταξίδια 1.800 χιλιομέτρων, 5 ἡμέρων.

Προσδέπονται ἐπίσης ποταμόπλοια τῶν 500 - 600 τόνων καὶ ψυγεία (STR - 355) διὰ λίμνας καὶ ποταμούς, τῶν 675 τόνων.

## 2. ΔΞΑΛΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

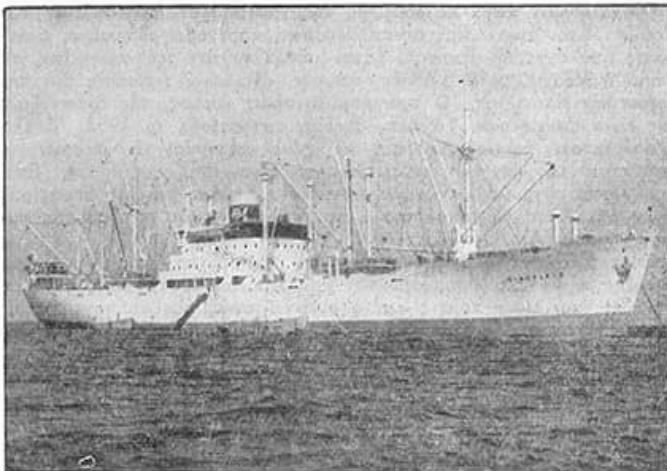
Τύπος «Σόφια» τῶν 43.000 τόνων. Μῆκος 230 μέτρα, πλάτος 31 μ., ψηφος 15,4 μέτρα, βύθισμα 11,3 μ., ἐκτόπισμα 59.850 τ., χωρητικότης d.w. 45.850 τ., ταχύτης 17,5 μιλίων, αὐτόνομα ταξίδια 12.000 μιλίων. Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοι.

Τύπος «Πεκίν» διὰ μεταφορᾶς Μαύρης Θαλάσσης — "Απω Ανατολῆς. Μῆκος 202,8 μέτρα, πλάτος 25,8 μ., ψηφος 13,7 μ., βύθισμα 10,65 μ., κυβισμὸς 39.800 κυβ. μέτρα, ταχύτης 18,5 μιλίων. Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοι.

Μότορ - τάνκερ τύπου «Ελνια»: Μῆκος 145,4 μέτρα, πλάτος 19,2 μ., ψηφος 10,4 μ., βύθισμα 8,5 μ., ἐκτόπισμα 16.250 τόν., ταχύτης 13 μιλία, αὐτόνομα ταξίδια 10.000 μιλίων.

Μότορ - τάνκερ τύπου «Ολεγκ Κοστεβό» τῶν 2.600 - 4.000 τόνων. Μῆκος 123,5 μέτρα, πλάτος 16 μ., ψηφος 5,5 μ., χωρητικότης 4.000 τόν., ταχύτης 10,5 μιλίων.

Μότορ - τάνκερ τὸν 2.800 τόν. διὰ ποταμοπλοίων εἰς Βόλγαν. Μῆκος 110,12 μέτρα, πλάτος 13,40 μ., ψηφος 4,8 μ., βύθισμα 3,5



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 & YIOY  
ΣΩΤΗΡΟΣ 22 — ΤΗΛ. 470.119  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ο ἐν Πειραιεῖ ἔδρεύων Εκδοτικὸς Οἶκος N. Σταυριδάκη, γνωστὸς διὰ τὰς ἀόκνους προσπαθείας του πρὸς πλουτισμὸν τῆς ναυτικῆς βιολογραφίας, ἔξεδωσε καὶ ἔθετον εἰς κυκλοφορίαν τὸ Μέγα Αγγλοελληνικὸν λεξικὸν ναυτικῶν, γνωστοῦ ναυτικοῦ συγγραφέως κ. Κωνσταντίνου Καμαρινοῦ, φιλολόγου, πρώην καθηγητοῦ τῶν ἀγγλικῶν τὴν Σχολὴς Ναυτικίας "Υδρας".

Τὸ λεξικὸν τοῦτο ἀποτελεῖ τὴν τελευταῖναν λέξιν εἰς τὸν τόμον τῆς ναυτικῆς λεξικογραφίας καὶ εἶναι ἀπάραστητον βοήθημα διὰ τοὺς πλοιάρχους, μηχανικοὺς καὶ ἀσυρματιστὰς τοῦ Ε. Ν., ὡς καὶ διὰ πάντα τὸν περὶ τὰ ναυτικὰ καὶ τεχνικὰ ἀσχολούμενον. Σελίδες 1.176, τιμὴ δραχμαὶ 250. Σχῆμα 20 X 15.

ΠΟΛΕΙΤΑΙ εἰς ὅλα τὰ βιολογραφία 'Αθηνῶν καὶ Πειραιῶς.

μ., έκτοπισμα 3.830 τόν., ταχύτης 17,5 χιλιομέτρων.

Μότορ - τάνκερ τών 3.300 τόν. διά ποταμοπολίαν. Μήκος 110,2 μέτρα, πλάτος 13 μ., ύψος 4,8 μ., βύθισμα 3,5 μ., φορτίον είς δεξαμενάς 3.000 - 3.300 τόν., ταχύτης 18 χιλιομέτρων.

### 3. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:

Μότορ σιπες ώκεανοπόρα δι' 750 - 1.000 έπιβάτας. Μήκος 230 μ., πλάτος 27 μ., ύψος 19,5 μ., βύθισμα 8,8 μ., έκτοπισμα 28.500 τόννων, φορτίον d.w. 8.500 τόν., ταχύτης 28 μιλίων, ταξίδια αύτονομα 8.000 μιλίων (30 ήμερων).

Μότορ σιπες τύπου «Κιργκιζστάν» διά 250 έπιβάτας είς γραμμήν ρωσικών λιμένων Μαύρης Θαλάσσης. Μήκος 101,3 μέτρα, πλάτος 14,6 μ., ύψος 5,7 μ., βύθισμα 3,76 μ., έκτοπισμα 2.970 τ., ταχύτης 16 μιλία, αυτόνομα ταξίδια 1.200 μιλία (5 ήμέραι).

Μότορ σιπες διά 230 έπιβάτας είς γραμμάς μεταξύ ρωσικών λιμένων της Απω Ανατολής. Μήκος 104,9 μέτρα, πλάτος 14 μ., ύψος 6 μ., βύθισμα 4,25 μ., έκτοπισμα 3.265 τόν., ταχύτης 18 μιλία, αυτόνομα ταξίδια 2.000 μιλίων (10 ήμέραι).

Σ κάφος δηξελοηλεκτροκίνητον δι' 600 έπιβάτας είς γραμμάς Κασπίας Θαλάσσης. Μήκος 82,4 μέτρα, πλάτος 13,3 μ., ύψος 5,6 μέτρα, βύθισμα 3,6 μ., έκτοπισμα 1.875 τόν., ταχύτης 16 μιλίων, τέσσαρες κινητήρες τών 1.000 ίππων έκαστος.

Προβλέπονται καὶ μικρότερα σκάφη, τύπου «Mír» δι' 86 έπιβάτας, είς τοπικά συγκινωνίας καὶ ποταμόπολια τύπου «Ρακιέττα» δι' 66 έπιβάτας καὶ τύπου «Σπούτνικ» δι' 300 έπιβάτας.

### 4. ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΚΑΙ ΠΑΓΟΘΡΑΥΣΤΙΚΑ :

Άτομοκίνητον «Λένιγ» διά ταξίδια Αρκτικής, δυνάμεως 44.000 ίππων. Μήκος 134 μέτρα, πλάτος 27,6 μ., ύψος 9,2 μ., έκτοπισματος 16.000 τόν. τριπλέλικον, ταχύτης 18 μιλ., με θάλασσαν συνήθη, διὰ μέσου τῶν πάγων πάχους δύο μέτρων μίλια δύο. Αυτόνομα ταξίδια 12 μηνών.

Προβλέπονται ἔτεροι ἔξι τύποι μικροτέρων ρυμουλκών σκαφών δυνάμεως ὅπερ 600 - 2.000 ίππων διὰ διαφόρους τοπικούς προορισμούς.

### 5. ΛΙΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΑΛΑΙΝΟΘΗΡΙΚΑ :

Περιλαμβάνουν δώδεκα τύπους σκαφών διαφόρων μεγεθών. Κυριώτερα είναι τὰ πλωτὰ έργοστάσια κατεργασίας τοῦ ἀλιεύματος, τοῦ Ανταρκτικοῦ, μὲ διαστάσεις μήκους 217,5 μέτρων, πλάτους 27,8 μ., ύψους 19 μ., βύθισματος 10,8 μ., έκτοπισματος 44.900 τόννων, ταχύτητος 16 μιλίων, μὲ δύο μηχαναὶ δυνάμεως 7.500 ίππων καὶ δυναμικότητος 9.100 μιλίων. Τὰ φαλαινοθηρικὰ ἔχουν μήκος 63,60 μέτρων, έκτοπισμα 1.272 τόν., μηχαναὶ δυνάμεως 3.100 ίππων, ἀναπτύσσουν

ταχύτητα 17,3 μιλίων καὶ ἔχουν ἀκτίνα ἐνεργείας 5.000 μιλίων. Τὰ πλοῖα φυγεία τύπου «Μαγιακόφσκυ» (διὰ τὴν συγκέντρωσιν καὶ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ ἀλιεύματος) 3.700 τόννων, οἱ δὲ λοιποὶ τύποι ἀναφέρονται εἰς σκάφη τῶν 900 τόννων καὶ κάτω, ἐξαιρέσει τῶν πλοίων ἀποθηκών τύπου «Ἀντρέι Ζαχάρωφ» ἐκτοπισματος 15.300 καὶ τῶν πλοίων μεταφορᾶς τοῦ ἀλιεύματος, τύπου «Σεβαστόπολη» τῶν 8.970 τόννων.

Τέλος, μία ἔκτη κατηγορία περιλαμβάνει ρυμουλκά, ὄχηματα γαγγάρα, δυθοκόρους, γερανούς κλπ.

Θὰ κλείσωμεν τὴν ἐρευναν διὰ τὴν σοβιετικὴν ναυτιλιακὴν προσπάθειαν, μὲ τὴν πληροφορίαν, ὅτι παραλλήλως πρὸς τὴν ἀπόκτησιν πλοίων δαινίει καὶ ἡ κατάρτισις τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ. Τίποτε δὲν παραμελῆθη καὶ ὅπε τῆς πλευρᾶς αὐτῆς. Ἀπὸ τὸ ἐν ὑπεραφθονίᾳ ἐργατικὸν δυναμικὸν ἐπελέγχουσαν οἱ ναυτῖλοι. Εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἡ σχολήθημεν μὲ τὰς ικανότητας τῶν Ρώσων πλοιάρχων. Μέχρι τοῦδε ἀποδεικνύεται, ὅτι τὸ ρωσικὸν πλοίον καλῶς κυβερνᾶται. Δὲν ἐπισημαίνονται ἀτυχήματα συχνὰ εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλασσαῖς.

Καὶ ἀπομένει νὰ ἴδωμεν, ἂν τὸ ἔγχειρημα ὅχι μόνον τῆς δημιουργίας, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς τόσου μεγάλου κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, δυνατὸν νὰ ἀποδώσῃ. Ἡ Ναυτιλία, ὥσπες μέχρι σήμερον τὰ πράγματα ἀποδεικνύουσαν, εἴναι τὸ κατ' ἔξοχὴν ἔργον τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Μύριαι ὅσαι αἱ πυτχαὶ τῆς διοικήσεως τῆς, αἱ ἔχουσαι τὴν ἀνάγκην τῆς γνώσεως, τῆς μακρᾶς πειρας, τοῦ ἀμέσου ἐνδιαφέροντος καὶ τῆς ἐπισταμένης παρακολουθήσεως τοῦ ιδιώτου ἐπιχειρηματίου.

Θὰ δυνηθῇ καὶ ἡ δημοσίᾳ ὑπηρεσίᾳ νὰ ὑποκαταστήσῃ τοῦ ιδιώτου ἐφοπλιστοῦ τὸ ἔργον; Καὶ θὰ τὸν ὑποκαταστήσῃ μὲ κόστος δισοχείσεως, ἵσον τοὺλάχιστον, πρὸς τὸ κροτοῦν εἰς τὰς ναυτικὰς χώρας τῆς Δύσεως, ὅπου ὁ ἐφοπλισμὸς ἀνατίθεται εἰς τὸν ιδιώτην;

Κατὰ τὸ προπολεμικὸν παρελθὸν εἶχε διαπιστωθῆν πλήρης ἀδυναμία τῶν Σοβιέτ νὰ διαχειρισθοῦν τὰ ὀλίγα τότε ρωσικὰ σκάφη. Τὰ ταξίδιά των ἤσαν πάντοτε καθυστερημένα, αἱ ζημιές σκάφους καὶ μηχανῶν μεγάλαι, τὰ ἐργοστάσια ἐπισκευῶν δὲν ἐπήρκουν καὶ γενικῶς τὸ πλοῖον εἶχε καταστῆ βάρος τοῦ κρατικοῦ θησαυροφυλακίου. Θά συμβῇ καὶ τῷρα τὸ ίδιον; Παρὰ τὰς πολλὰς ἐπιφυλάξεις, τὰς ὅποιας διατηροῦμεν, δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ προεξοφλήσωμεν καὶ τὴν ἀποτυχίαν. «Ἄς μη παρορᾶται ὅμως καὶ τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τῆς Ναυτιλίας μία μεγάλη χώρα προσδόλεται, ὅτι τὸ πλοίον εἴναι συχνὰ μέσον ἀσκήσεως πολιτικῶν ἐπιδιώξεων καὶ ὅτι, τέλος, δὲν θὰ είναι ἡ Ρωσία τὸ μόνον κράτος, ποὺ θὰ πληρώνῃ διὰ τὴν διατήρησιν ἐνὸς ναυτιλιακοῦ καθεστώτος, μὴ ἀποδίδοντος.

**ITALY - GREECE BY CAR FERRY**

**ms EGNATIA - ms APPIA**

A joint service by

**HELENIC MEDITERRANEAN LINES & ADRIATICA**

Walk on or drive on to either of these two ultra-modern luxury ships for an overnight crossing in absolute comfort.

APPLY TO YOUR TRAVEL AGENT

or send in this coupon for full details and complete literature

Built 1960 & 1961

Swimming Pools

Air-conditioned throughout

Anti-roll stabilisers

Rates from \$ 11 per person and \$ 16 per car

To: HELLENIC MEDITERRANEAN LINES  
Electric Railway Station Building  
Piraeus - GREECE

Please send me full details on your passenger and car ferry service without obligation.

M \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

Town \_\_\_\_\_ Country \_\_\_\_\_

# HELLENIC SHIPYARDS

## PIRÆUS (Skaramanga)

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

- No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.  
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.  
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

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

Yard : Skaramanga, Eleusis Bay, Near Piraeus, Greece.  
Telex : ATHENS 96. Telephone : ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents : HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.I.  
Cables : SHIPNIAR LONDON. Telex : LONDON 28561/2. Telephone : MAYfair 8400.

U.S. Agents : TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.  
Cables : TROCEANIC NEW YORK. Telex : NEWYORK 4042. Telephone : Murray Hill 8-7070.

## ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟΝ ΤΩΝ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ"

ΜΙΑ ΕΙΚΟΣΑΕΤΙΑ ΑΔΙΑΛΕΙΠΤΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ  
ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ

Αύτά τα λίμπερτυς! Απασχολούν έπι μίαν τώρα 20ετίαν την σκέψην των έφοπλιστών δύο του κόσμου. Τούς ένοχλει, ίσως, ή επιδεσμούς των, μετά μίαν τόσον άποδοτικήν έννοιαν πολέμων καὶ ένειρην σταδιοδρομίαν. Η παρουσία των εἰς την ναυλαγοράν προκάλεσε την υποτίμησιν. Οι ξένοι κάτοχοι των τάξεων έξεποιήσαν. Αγορασταὶ οἱ "Ελληνες. Έν τινι μέτρῳ οἱ Ἰταλοὶ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς "Απω Ανατολῆς. Είναι, μᾶς λέγουν, άσυγχρόνιστα, παρηλίκα, ἀντιοκονομικά. Πρὸς τὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν διάλυσιν των τείνουν δύοι αἱ προσπειθεῖσι τοῦ διεθνοῦς έφοπλισμοῦ διὰ τοῦ υπὸ σύστασιν «σχεδίου» διεθνοῦς συνεργασίας.

Καί, ὅμως, η χωρητικότης τῶν ἐνέργειά λίμπερτυς καὶ τῶν ὁμοιοτύπων πολεμικῆς κατασκευῆς τράμπης ξηροῦ φορτίου φθάνει τὰ 11 ἔκατον τόνων. Υπολογίζονται ἀκόμη ἀπὸ τοὺς φορτωτάς, καλύπτοντα τὰς ἀνάγκας των. "Ἄν οὐλα τὰ σκάφη αὐτὰ ἐλείπταν ἀπὸ τὰς μεταφοράς, τὸ διαδέσιμον τονάζει, τώρα ἀκόμη μετὰ τὰς τόσας ναυπηγήσεις, δὲν θὰ ήτα ἐπαρκές. Τὰ πράγματα τὸ ἀποδεικνύουν. Η ναυλαγορά σημαντικὸν μέρος τῶν λίμπερτυς ἀπασχολεῖ. "Ἔχει τὴν ιστορίαν του τὸ λίμπερτυ. Εἰς τὰ χρονικὰ τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας σελίδες πολλαὶ θὰ γραφοῦν δι' αὐτό, διὰ τὸ ἔργον του, τὸ πολύτιμον κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν. Υπῆρξε τὸ ὄργανον τῆς μεταπολεμικῆς ἀποκαταστάσεως. Τώρα συντομεύεται ἡ ζωὴ του. Θάττον ἡ βράδιον πρὸς τὰ ἔργοστάσια διαλύσεων θὰ πλεύσουν ὄμαδικῶς τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς φορτηγά σκάφη. Εἰς τὴν Ἀμερικὴν μελετάσται ἡ διάλυσις δύο τοῦ ἔφερτικού ἀπὸ λίμπερτυς στόλου. Μία ἐποχὴ διὰ τὰ παγκόσμια ναυτικά χρονικά παρέρχεται. Τὰ δηζελοκίνητα μεγάλα μπάκι κέρριες τὴν διαδέχονται.

Δὲν είναι ὅμως ἀσκοπος ἡ ἀναδρομὴ εἰς τὸ παρελθόν, εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς ἀναλήψεως τοῦ τεραπίου ἔγχειρήματος τῆς κατασκευῆς ἐνὸς στόλου σκαφῶν φορτηγῶν, τόσων ἐκατομμυρίων τόνων ἐντὸς μιᾶς τριετίας, στοις τὸν καλύτερον τρόπον ἔξεπλήρωσε καὶ ἐκπλήρωνε ἀκόμη τὴν ἀποστολὴν του.

"Ημεῖς οἱ "Ελληνες, οἱ τόσα ἀποκομίσαντες ἀπὸ τὰ λίμπερτυς καὶ τόσα ἀκόμη κατέχοντες — περὶ τὰ 650 — πρέπει νὰ γνωρίζωμεν τὴν ιστορίαν των. Μὲ συντομίαν τὴν ἀποδίδομεν.

Τὰ λίμπερτυς, χαρακτηριζόμενα παρό τινων μὲ κάπιοιαν δόσιν ὑποτιμήσεως τῆς ἀξίας των ὡς πλοίων καὶ τὴν θέντα καὶ τὰ τὸν πόλεμον, ὑπῆρξαν καὶ εἶναι εἰσέτι πλοῖα καλά, χρήσιμα, ἔξυπηρετήσαντα πλήρως τὰς παντειδεῖς μεταφοράς καὶ ἐφ' ὅλων τῶν θαλασσῶν.

"Η κατὰ μάζας ναυπηγήσις των, κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον, εἰς ρυθμὸν ἐκπληκτικῶν ταχύν, ὑπῆρξε μία πράγματι ἐποποίησα, ἵνα θαῦμα διομηχανικόν, τὸ ὅπλον μόνον τὸ μέγα ἀμερικανικὸν ἔθνος ἡτο Ικανὸν νὰ ἀναλάβῃ καὶ φέρῃ εἰς ἔπιτυχιαν.

Τὰ «λίμπερτυς», τὰ «Οσεαν», καὶ τὰ ἄλλα ἀμερικανικά πρότυπα, ὡς τὰ δεξαιονόπλοια T-2, οἱ πολυάριθμοι τύποι τῶν ἀγγλικῶν «Ἐμπάιρ», τὰ Φόρτ καὶ τὰ Πάρκς τοῦ Καναδᾶ, ὅχι μόνον ἐκέρδισαν τὸν πόλεμον, ὑφ' ὅλας τὰς ἀπόφεις, ἀλλὰ καὶ τὴν εἰρήνην. "Η μάχη τῆς οἰκουμενικῆς ἀνασφροτήσεως τῶν ὑπερποντίων προμηθειῶν, ἔξι ὡν τὸ ἐμπόριον τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἔξητάσιο, νικόφορός, δι' αὐτῶν, ἀπέδη.

Τὰ «λίμπερτυς», ύπὸ πολλὰς ἀπόφεις, ἀπετέλεσαν τὴν δάσιν τῆς ἀναδημιουργίας τῶν δεκατισθέντων ἀπὸ τὴν θύελλαν τοῦ πολέμου ἐμπορικῶν στόλων, ἐνῷ ἔξι ἀλλου, δοθέντος τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ των καὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν, ὑπῆρξαν τὸ μέτρον ὑπολογισμοῦ τῶν ναύλων, ἐπὶ παγκόσμιον ἐπιπέδου, ἔτι δὲ καὶ τὸ βαρόμετρον τῶν τιμῶν πωλήσεως μεταχειρισμένων πλοίων.

Αὐτῶν τῶν «λίμπερτυς» (τῶν πλοίων τῆς Ἐλευθερίας) τὴν ιστορίαν, γνωστὴν ἔξι ἀφηγησεων, μελλουσαν δὲ ἐν λεπτομερείᾳ νὰ ἀποτελέσῃ κάποτε ἀντικείμενον ιδιαιτέρας συγγραφῆς ἀπὸ τοὺς περὶ τὰ ναυτικὰ θέματα εἰδικεύμενους, ἐν συντομίᾳ παραθέτομεν κατότερως:

"Η προέλευσις τοῦ «λίμπερτυ» ἀνάγεται χρονικός εἰς τὸ ἔτος 1939. Τότε, ἐν ὅψει τῶν σημαντικῶν ἀπωλειῶν, τὰς ὅποιας προέβλεψεν ἡ βρετανικὴ κυβερνησία, διτὶ θὰ υφίστατο τὸ ἀγγλικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν, ἰδρυσε κεντρικὸν ὄργανον συντονισμὸν τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν.

Κατηρτίσθη ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς ιδιωτικῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας ἓντα πρόγραμμα κατασκευῶν, συμφώνως πρὸς τὰς ὑπαρχούσας δυνατότητας. Συνέτεινε τοῦτο εἰς τὴν ἔναρξιν ναυπηγήσεως σειρᾶς προτύπων βρετανικῶν σκαφῶν, ὄνομασθέντων «Ἐμπάιρ», μολονότι τὸ δύναμα αὐτὸς προεδόθη εἰς πολυάριθμα, διαφόρων τύπων πλοία, κατασκευασθέντα εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Κατέστη, ὅμως, φανερὸν ὅτι τὸ καταστρωθὲν καὶ πραγματοποιηθὲν πρῶτον τοῦτο πρόγραμμα ἐν Μ. Βρετανίᾳ ὑπῆρξεν ἀνεπαρκές διὰ τὴν κάλυψιν τῶν μεγάλων ἀπωλειῶν σκαφῶν, αἵτινες ἐστημέωθησαν κατὰ τὰς θιλιερὰς ἐπὶ 1940 καὶ 1941. Τότε ἡ βρετανικὴ κυβέρνησης προῆλθεν εἰς συνεννοήσεις μὲ τὴν οὐδετέρων ἀκόμη Ἀμερικήν, πρὸς ναυπηγήσιν παρ' αὐτῆς φορτηγῶν, χωρητικότητος 10.000 τόν. d.w. περίποι καὶ ταχύτητος 10 κόμβων. Τὰ πλοῖα ταύτα ἡσαν βραδύπλοα. "Ἐπρεπεν, ὅμως, κατὰ τὸ δυνατόν, νὰ χρηματοποιηθῇ ἡ υπὸ τῶν συνήθων ἀπομονωνῶν τριπλῆς ἔκτονόσεως παρεχομένη πρωστήριος δύναμις. Αἱ μηχαναὶ αὐταὶ εὐκόλως κατεσκευάζοντο εἰς πλεῖστα δσα ἐργοστάσια. Αὐτὴ είναι ἡ ἀπάρχη τῶν «Οσεαν», τῶν ἀμέσων προγόνων, ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς, τῶν «λίμπερτυς».

Παρηγγελθήσαν τότε καὶ ἐναυπηγήσθησαν 60 «Οσεαν», 30 ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ 30 ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τοῦ Ειρηνικοῦ, εἰς δύο ναυπηγεῖα διὰ τὴν ἀνάγκην ταύτην ὄργανων. Τὰ «Οσεαν» ἡσαν ὄμοια πρὸς τὰ ἀγγλικά στάνταρτ «Ἐμπάιρ». τῶν 10.000 τόν., πλὴν ἐνὸς σημαντικῶν στόλου σημείου, τῆς ἐφαρμογῆς δηλαδή, τὸ πρῶτον, τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐφ' δῆλης τῆς κατασκευῆς, ἀντὶ τῆς ἀπαρχῆς τῶν «Οσεαν».

Η ναυπηγήσις τῶν 60 «Οσεαν» ἀπέτελε τὸν πρόλογον εἰς τὴν τεχνικὴν δάσιν, ἐφ' ἡς αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι ἐστηρίχθησαν διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ναυπηγικῶν προγράμματων τῶν «λίμπερτυς» καὶ τῶν «βίκτορυς». Σημειώτεον, διτὶ παραλλήλως πρὸς τὴν ναυπηγήσιν τῶν «Οσεαν» εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας, ἡ Μ. Βρετανίᾳς ἐπεχείρησεν εἰς Καναδᾶν, τὴν ἐκτέλεσιν ναυπηγικοῦ προγράμματος παρομοίων προτύπων πλοίων, γνωστῶν υπὸ τὸ δόμον «Φόρτ» καὶ «Πάρκ». Τοῦτο ἔξηκολούθησε καθ' δῆλη τὴν διάρκειαν τῶν ἔχθροπραξιῶν.

"Ηδη, πρὸ τῆς εἰσόδου τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὸν πόλεμον, εἰχεν ἀπόφασιθῆ ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν, ἡ ἀκτέλεσις ἐνὸς εὔρυτάτου ναυπηγικοῦ προγράμματος πλοίων στάνταρτ, τύπου παρομοίου πρὸς τὸν τοῦ «Οσεαν». Τὸ φιλόδοξον τοῦτο πρόγραμμα, θαυμασίως συντονισμένον, ἡρχισεν ἐκτελούμενον, μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῶν περιφήμων συμφωνίων περὶ «εμπισώσεως καὶ δανεισμοῦ», δι' ἀνέρριθμη ἐπὶ τῆς πλάστιγγος δῆλον τὸ παμεγίστης διομηχανικῆς δυνάμεως τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν. Ο ἐπιλεγεῖς τύπος πλοίου εἰς ἀντίδροσιν κατὰ τὴς συντελουμένης ἀνθρωποσφαγῆς, ύπηρξεν τὸ περιφήμον «λίμπερτυ» τῶν 10.500 τόν. d.w. καὶ 11 κόμβων ταχύτητος. Ἐμελετήθη ἡ κατὰ μάζας κατασκευὴ του ἀπὸ πάσης πλευρᾶς. Καύσιμον θὰ εἴχεν, ὅπως καὶ τὸ καναδικόν «Πάρκ», τὸ μαζύτ, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ ἀναλίσκοντα γαϊάνθρακα «Ἐμπάιρ», «Οσεαν» καὶ «Φόρτ».

"Ἐν τούτοις, κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν τὰ ὑπάρχοντα ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα ἡσαν ἀκρώς ἀπόσχολμένα διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ πολεμικοῦ στόλου καὶ τὴν ναυπηγήσιν τῶν ἀμερικανικῶν προτύπων ἐμπορικῶν πλοίων C1, C2 καὶ C3, παραγγελθέντων πρὸ τοῦ πολέμου υπὸ τῆς Μαριταΐμ Κομμίσσιον. Πλὴν αἱ ἀπώλειαι τῶν συμμάχων ἡγιγιαδῶς ἐπληθυνοντο. "Η ἀμερικανικὴ διομηχανία, στερουμένη τῶν ἀναγκαίων ναυπηγείων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ἐνὸς τόσον ἐκτεταμένου ναυπηγικοῦ προγράμματος, ἐδημιούργησεν ἑταῖρον νέα, ἀρξαμένη ἐκ τοῦ μηδενός. Τινὰ τούτων ἀπόσχολησαν 100.000 περίποιον ἐργάτας — ὃν τὰ 80% δὲν είχαν ιδηὶ καν ποτὲ πλοίον — ἐργάζομένους δι' ἀπλουστευμένων καὶ τυποποιημένων μεθόδων, πρωστηρισμῶν διὰ παραγωγὴν κατ' ἔτος «λίμπερτυ», συνολικῆς χωρητικότητος δέκα ἀκατομημέρων τόνων. "Ἐπρεπε νὰ ἐπιταχυνθῇ — καὶ πολὺ μάλιστα — ἡ παραγωγὴ καὶ εἰς τὴν καλυτέραν δυνατήν ποιότητα.

"Αὐτὴ ύπηρξεν ἡ ἀποχὴ τῶν «λίμπερτυς», τὸ διομηχανικὸν θαῦμα, τὸ διεθνέστερον εἰς τὴν ἐπιμονήν, τὸν δυναμισμὸν καὶ τὸ ἔξαιρετικὸν ὄργα-

## ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΠΑΡΕΧΕΙ ΠΑΣΑΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΝ ΕΙΣ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ  
ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

MAIN OFFICE  
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE  
123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

νωτικών πνεύμα των Αμερικανών. Τότε κολοσσιαίον πρόγραμμα έχετελέσθη έντος 4 έτών, κατασκευασθέντων 3.000 «λίμπερτους», χωρητικότητος d.w. 31.500.

Τά ναυπηγεία των «λίμπερτους» δέν έπειδιώξαν τὴν κατασκευή πλοίων, από πάσης πλευράς τελείων ἡ ἀνταποκρινομένων πλήρως εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν μεταφορῶν. Απλῶς ἀπέβλεψαν εἰς τὴν ταχυτάτην παραγωγὴν μεγάλου ὀρίθμου πλοίων κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον. Καὶ ὁ σκοπός οὗτος ἐπετεύχθη, πέραν πάσης προσδοκίας. Ἡ ταχύτης κατέστη τρομακτική, Ιλιγγιώδης, ὅλα τὰ ρεκόρ κατερριφθησαν μέχρι τοιούτου σημείου, ὥστε εἰς ἓν ναυπηγείον τοῦ ὄμιλου Κάιζερ, εἰς τὸ Ρίτσμονθ τῆς Καλλιφορνίας, συνηρμολογήθη καὶ παρεδόθη «λίμπερτος» ἔντος 4 ήμερών, 15 ὥρων καὶ 26 λεπτῶν τῆς ὥρας! Θύσιος τὰ «λίμπερτους» καὶ ὁ κατασκευαστής τῶν «Ἐρρίκος I. Κάιζερ!

Ο χρόνος αὐτὸς τῆς ναυπηγείας αὐτὸν γέγονε μόνον εἰς τὴν συναρμολόγησιν προκατασκευασμένων τεμαχίων καὶ δέν ἀπετέλει παρὰ διαφημιστικόν, οὐτας εἴπειν, ἐπίτευγμα, διότι δέ μέσος ὅρος τοῦ χρόνου κατασκευῆς ἡτο 36 ήμέραι ἀπὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος, ὑπολογιζόμενου δὲ τοῦ χρόνου τῆς προκατασκευῆς, ἀνήρχετο οὗτος διὰ τὴν συνολικὴν ναυπηγήσιν εἰς 4 μῆνας. Καὶ δεδομένου ὅτι ἓνα ναυπηγείον περιελάμβανε 15 ἑσχάρας καὶ ἀπησχόλει 40.000 ἐργάτας, ἔκστασιν τῶν ναυπηγείων παρέδιδε 15 «λίμπερτος» μηνιαίως ητοι ἓν ἀνά διήμερον.

Τὰ «λίμπερτους» δέν ἔχασαν τὴν ἐκτίμησιν ἡς ἀπελάμβανον καὶ ἔαν οἱ ἐφοπλισταὶ ηγαγκάθησαν νὰ ἀπαλλάγονται αὐτῶν, τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, πρὸ πάντων, τῆς ἡλικίας τῶν, τοῦ, συγκριτικῶν πρὸς ἄλλας συγχρονισμένας μονάδας, ψυλοτότερου κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ, τέλος, τῆς μὴ προσαρμογῆς τῶν τύπου «λίμπερτος» σκαφῶν, εἰς τὰς συγχρόνους συνθήκας τῶν μεταφορῶν.

Ἡ ἀνάγκη ἀντικαταστάσεως τῶν «λίμπερτους», καταστάσα, μετὰ τὸν πόλεμον, προφανῆς διὰ τὸν παγκόσμιον ἐμπορικὸν στόλον, ἔχωρει παραλήλων πρὸς τὴν δελτίωσην τῶν μέσων παραγωγῆς καὶ τὸν πρωστηρίων συστημάτων, τὴν εἰδίκευσιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὸν μεταφορῶν, ἀλλὰ καὶ τὴν πτώσιν τῶν ναύλων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ὑποχρεωμένοι νὰ ίστοκελίσουν τὰς δαπάνας τῶν πρὸς τὰς μειωμένας εἰσιπράξεις, ὥφειλον νὰ προβλέψουν, καὶ νὰ πραγματοποιήσουν, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ναυπηγείων, μονάδας εἰδικευμένας, ταχυτέρας, οἰκονομικωτέρας, πλέον συγχρονισμένας.

Τὰ μότοριστα ἑκληρονόμησαν ἀπὸ τὰ «λίμπερτος» μόνον τὴν παράδοσιν τῆς ἐμπιστοσύνης καὶ τῆς καλῆς ἔξυπητητήσεως. Ἐσχεδιάσθησαν ὅμως κατὰ τρόπον δὲν διάφορον. Ἀντικατέστησαν τὰ «λίμπερτος» μόνον ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα οὐχὶ δὲ καὶ πρὸς τὰ λοιπά κριτήρια τῆς ἀξίας τῶν. Ἐπισκοπῶν τις, ἀλλώς τε, τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν δύο τύπων, διαπιστώνει πάραστα τὰς οὐσιώδεις διαφοράς. Τὰ πρώτα μεταπολεμικά δηλοκίνητα φορτηγά τράμπτες ἔχουν χωρητικότητα γύρω τῶν 11.860 τόν., d.w., ἐναντὶ μέσης χωρητικότητος τῶν «λίμπερτος» 10.700 τόν., μὲ κυβισμὸν 16.400 κυβ. μέτρων διὰ τὰ πρώτα καὶ 15.000 κυβ. μέτρων διὰ τὰ «λίμπερτος». Πολλὰ τῶν μότοριστας διέθετον 400 κ.μ. εἰς χώρων ψυγείων καὶ ἡσαν ἐφωδιασμένα μὲ δεξαμενάς πρὸς μεταφορὰν 1.460 τόνων φυτικού ἔλαιου. Τὸ ἀρχικὸν «λίμπερτος» ἐστερέοτο τοιούτων. Ο χειρισμὸς τῶν φορτεκφορτωσεων ἐπὶ τῶν μεταπολεμικῶν δηλοκίνητων διενεργεῖται μέσω 18 φορτωτήρων (ῶν εἰς ισχὺος 60 τόνων καὶ ἔτερος 110 τόνων) καὶ 20 τροχαλίων, ἔναντι 12 φορτωτήρων καὶ 10 τροχαλίων τῶν «λίμπερτος». Δεδομένου δὲ ὅτι ὁ ἐξοπλισμὸς λιμένων τίνων ἔξυπητητουμένων ὑπὸ τῶν νεωτέρων σκαφῶν εἶναι πρωτόγονος, καθίσταται δυνατὴ ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν ἐργαστῶν φορτοεκφόρτωσεως καὶ συνεπῶς ἡ μείωσις τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς τοὺς λιμένας. Αἱ πρώται νέαι μονάδες ἐίχον κινητήρα Δηζέλ πεντακύλινδρον δυνάμεως 4.500 ππων, μὲ κατανάλωσιν 16.5 τόνων διαρέος πετρελαίου. Τὰ «λίμπερτος» μὲ ἀτμομηχανή τρι-

πλῆς ἑκτονόσεως, δυνάμεως 2.500 ππων, ἀναπτύσσουν ταχύτητα 10,5 - 11 κόμβων, μὲ ἡμερησίαν κατανάλωσιν καυσίμων 27 τόνους. Τὸ δηζελόπλοιον ἡτο δόλως διάφορον καὶ λιαν βελτιωμένον πλοίον. Δι' αὐτοῦ ἀντεμετωπίζοντο αἱ μεταβολαὶ τῆς καμπύλης τῶν παγκοσμίων ναύλων, ὑπὸ συνθήκας ταχυτέρας, ἴδια διὰ τὴν μεταφορὰν γενικοῦ φορτίου, ὅπερ ἀπαιτεῖ ἀπέριους φροντίδας, χειρισμούς καὶ ταχύτητα διενεργείας τῆς μεταφορᾶς.

Σήμερον εἰς τὸν κόσμον ὑπάρχουν ἀκόμη 1.726 «λίμπερτος» συνολικῆς χωρητικότητος 18.123.000 τόν. d.w., συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐφεδρικοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου (1.019 «λίμπερτος», 10.699.000 τόν. d.w.). Τὶ πρόκειται νὰ γίνη μὲ τὰ τόσα ἀκόμη ἐν υπηρεσίᾳ, τὰ ὅποια ἀποτελούν σεβαστὸν δύκον τονάν, τὰ, 8.82% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου. Τὰ «λίμπερτος» τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου (5,25%) δέν πρόκειται νὰ ἀντικατασταθοῦν καὶ οὐδέποτε, ἀσφαλῶς, θὰ ἐπανέλθουν ἐν υπηρεσίᾳ. Ἡδη συζητεῖται ἡ ὁμαδική τῶν διάλυσις. Τὰ ὑπόλοιπα (3,61%) θὰ ἔξακολουθησουν ἐπὶ τινὰ τοσαὶ ἵστης ἔτη, τὴν ἐπίμονον πορείαν τῶν, ἀνὰ τοὺς ὀκεανούς, μὲ διακοπὰς εἰς τὰ ἀγκυροβόλια τοῦ παροπλισμοῦ. Τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀρκετά ὑψηλὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ συγχρονισμένα πλοῖα, θὰ τὰ ὑποχρεώσῃ εἰς μίαν ἀνάμαλον κατάστασιν ἐπιβιώσεως, διερχόμενα τὸ τέλος τῆς ζωῆς τῶν ἄλλων μεταφορῶν.

Ἡ ἐπόκη τῶν «λίμπερτος» παρέρχεται. Τὰ σύγχρονα πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν μὲ τὴν ὄρθολογίασμένην, εἰδικευμένην καὶ ἀνανεωμένην ἐκμεταλλεύσιν τῶν, τὰ ἀντικατέστησαν. Παρὰ ταῦτα δέν ἐπαυσαν νὰ μεταφέρουν τὰς πρώτας ὄλας, ὃσα δέν ἀφήρεσαν εἰστί αἱ αὐτὰ τὰ μπαλάκια κέρριερ. Καὶ θὰ ἔξακολουθησουν νὰ πιέζουν τὴν ναυλαγοράν τῶν διαρέων, μικρού δύκον, διμοιχεύων φορτίων. Ἰωας μεταξὺ ἐφοπλιστῶν τῶν, διόφει καὶ τῶν ναύλων, νὰ προκαλῇ ἡ ἐπιβίωσις τῶν σκαφῶν αὐτῶν καπιοίαν δυσφορίαν. Δέν ἀπέβαλον, πράγματι, τὴν ἀξίαν τῶν. Απλῶς, ἐπαυσαν νὰ είναι σύγχρονα, ἔξεπεράσθησαν ἀπὸ τὰς σημαντικὰς τροποποιήσεις, τὰς ἐπελθούσας εἰς τὴν διάρθρωσιν τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν.

Τὶς θὰ ἐπίστευε τῷ 1939, ὅταν τὰ «λίμπερτος» ἐσχεδιάζοντο καὶ κατεσκεύάζοντο μετὰ τοσαύτης ταχύτητος καὶ τόλμης, ὅτι θὰ είχον μίαν τόσον μακράν, εὔτυχη, πλουσίαν καὶ ὀφέλιμον τύχην; Δέν είναι, πράγματι, εὐλογημένα σκάφη;

Ἀπὸ τὸν κρατικὸν ἐφεδρικὸν στόλον τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἐπωλήθησαν μέχρι τοῦ Ἀπριλίου 1949, ὅτε ἀπηγορεύθη ἡ περαιτέρω ἐκποίησις τῶν κρατικῶν πλοίων, 1.769 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 13.156.533 τόνων γκρός η 19.640.794 τόνων d.w., ἐφωδιασμένα διὰ τὴν πρώσιν τῶν μὲ ἀτμομηχανὰς συνολικῆς δυνάμεως 1.961.800 ππων, ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 2.911.900 ππων (τὰ τάνκερς T 2) καὶ μὲ μηχανὰς Ντῆζελ δυνάμεως 422.288 ππων. Τὰ σκάφη ταῦτα κατενέμοντο, κατὰ κατηγορίας, εἰς 39 διαφόρους τύπους, ἐκ τῶν ὅποιών οἱ κυριώτεροι ησαν οἱ κάτωθι:

| ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ                             | Πλοία | Τ. γκρός  | Τ. d.w.   | Άτμομηχ.  | Στροβιλ. | Στροβιλοηλ. | Ντήζελ  |
|--|-------|-----------|-----------|-----------|----------|-------------|---------|
| EC2 - S - C1 λιμπερτος .....             | 669   | 4.814.314 | 7.120.584 | 1.672.500 | —        | —           | —       |
| Κανοδικά λιμπερτος .....                 | 14    | 99.850    | 145.376   | 35.000    | —        | —           | —       |
| EC2 - S - AW1 .....                      | 23    | 152.789   | 253.428   | 57.500    | —        | —           | —       |
| VC2 - S - AP2 δικτορυς φορτηγά .....     | 74    | 562.998   | 786.727   | —         | 488.400  | —           | —       |
| VC2 - S - AP3 δικτορυς φορτηγά .....     | 52    | 395.636   | 554.871   | —         | 486.200  | —           | —       |
| C3 - S - A2 φορτηγά .....                | 75    | 595.300   | 909.709   | —         | 701.250  | —           | —       |
| C2 - S - B1 φορτηγά .....                | 80    | 508.121   | 703.061   | —         | 528.000  | —           | —       |
| C2 - S - AJ1 φορτηγά .....               | 16    | 131.956   | 170.560   | —         | 105.600  | —           | —       |
| C2 - S - AJ3 φορτηγά .....               | 24    | 194.450   | 255.280   | —         | 158.400  | —           | —       |
| C1 - A (M) φορτηγά .....                 | 42    | 225.940   | 305.422   | —         | —        | —           | 174.300 |
| C1 - M - AV1 φορτηγά .....               | 96    | 365.582   | 522.062   | —         | —        | —           | 163.200 |
| N3 - S - A1 φορτηγά .....                | 32    | 57.484    | 89.723    | 41.600    | —        | —           | —       |
| N3 - S - A2 φορτηγά .....                | 29    | 54.438    | 80.883    | 37.700    | —        | —           | —       |
| T2 - SE - A1 τάνκερς .....               | 390   | 4.025.165 | 6.419.342 | —         | —        | 2.824.610   | —       |
| Z - ETI - S - C3 λιμπερτος τάνκερς ..... | 47    | 339.390   | 495.756   | 117.500   | —        | —           | —       |

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:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N.Y.

Cables: CARRASBRO

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

### ΤΑΧΥΤΑΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΓΡΑΜΜΗΣ

Τό φορτηγόν γραμμής «African Neptune» τής άμερικανικής έταιρίας Φάρελ Λάινς, τό έκτελον τήν μεταξύ Βορείου Αμερικής και Νοτίου Αφρικής τακτικήν γραμμήν και τό όποιον, ώς γνωστόν, άνέπτυξε κατά τάς δοκιμάς του ταχύτητα 29 μιλίων, έκαλυψε πρό τινος τήν άπό Νέας Υόρκης εις Κέηπερ. Τάσουν άπόστασιν τών 6.786 μιλίων εις 12 ή μέρας, 13 ώρας καὶ 36 λεπτά, φέρον φορτίον 9.109 τόννων γενικών έμπορευμάτων, έπιτυχον μέστην ύπηρεσιακήν ταχύτητα 22,48 μιλίων. Τό μέχρι τούθι ρεκόρ τής αύτης γραμμής κατείχετο άπό τό άδελφόν του άνωτέρω σκάφους «African Comet», τό όποιον είχε χρειασθή 2 ώρας καὶ 36 λεπτά περισσότερον χρόνον διά τήν αύτην γραμμήν.

Πρόκειται περὶ τῶν ταχυτέρων πλοίων γραμμής τοῦ κόσμου, χωρητικότητος 12.000 τόννων περίπου ή.π.ω., ή δὲ υπὸ τῆς πλοιοκτητρίας έταιρίας καθορισθείσα διὰ τά ἐν λόγῳ σκάφη ύπηρεσιακή ταχύτης άνερχεται εἰς 21 μιλία.

### ΤΑ 50 ΕΤΗ ΤΗΣ ΣΠΕΡΡΥ

Ἡ γνωστὴ ἔταιρία ναυτικῶν ὄργανων Σφείγγη ἔωρτασε εἰς τάς 23 Μαΐου τό χρυσοῦν ιωβαῖον της, δοθέντος διὰ τό πρώτον μικρὸν ἐργαστήριον αύτῆς ηνοιεν εἰς τήν την συνοικίαν Πίλιμπο τοῦ Λουδίνου τήν 23ην Μαΐου 1913. Ἐπὶ τῇ εὐκαρίᾳ αὐτῇ ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ ναύαρχος κόμης Μάουντμπάτεν, ἀπεκάλυψεν εἰδικὴν ἀναμνηστικὴν πλάκα ἐπὶ ἐνὸς ὁμοιώματος γυροσκοπίου ψφους 22 ποδῶν, ἀνεγερθέντος εἰς τήν εἰσοδον τῶν εἰς Μπρέντφορδ κεντρικῶν ἐργοστασίων τῆς ἔταιρίας.

Ἡ πρώτη ἐν τῷ κόσμῳ ναυτικὴ γυροπυξίς τῶν ἐργοστασίων αὐτῶν, ἐποπθετήθη τό 1913 ἐπὶ τῷ βρετανικῷ ύποθρυχίῳ E. 1, τό όποιον διὸ καὶ τὸ πρώτον βρετανικὸν πλοίον ποὺ ἐφωδιάσθη μὲ γυροπυξίδα. Ἀντιστοίχως, τὸ πρώτον βρετανικὸν ἐμπορικὸν σκάφος εἰς τό όποιον ἐποπθετήθη γυροπυξίς, τό 1919, διὸ τὸ υπερωκεάνιον τῆς Κιούναρ «Ακουτάνια».

Οἱ ίδιυτης τῆς ἔταιρίας, δόκτωρ "Ελμερ Σπέρρου, εἶχε λάβει ἐν συνόλῳ 362 διπλώματα εὔρεστεχνίας, υπὸ τήν σημειωνήν της δὲ μορφὴν καὶ ἐπωνυμίαν ἡ ἔταιρία μετεφέρθη ἀπό τό Πίλιμπο τό 1915 εἰς νέον ἐργοστάσιον. Ἡ ἀπέταξις τῶν ἐργαστῶν τῆς ὀδήγησεν τήν ἔταιρίαν τό 1918 εἰς ἀλλού νέον ἐργοστάσιον καὶ ἔκειθεν πάλιν εἰς τήν σημειωνήν θέσιν εἰς Μπρέντφορδ, διόπου ἡ ἔταιρία μετεφέρθη τό 1931. Σήμερον, ἡ Σπέρρου ἔχει δύο ἀκόμη ἐργοστάσια, ἐν εἰς Μπέρκσαϊρ καὶ ἔτερον εἰς Γκλάουσεστερσάϊρ.

Ο πρώτος γυροπηδαλίουχος τῆς Σπέρρου, γνωστὸς ὡς «Μέταλ Μάηκ», ἐποπθετήθη τό 1922 ἐπὶ ἀτμοπλοίου, σήμερον δὲ πλέον τῶν 70% τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας χρησιμοποιεῖ γυροπυξίδας καὶ πηδαλιούχους Σπέρρου.

Τὸ πρώτον ἐν τῷ κόσμῳ ραντάρ ἐλέγχου κινήσεως λιμένος ἐποπθετήθη υπὸ τῆς Σπέρρου εἰς Λίδερπούλ τό 1948. Τὸ δι' ἀδρανείσας σύστημα πλοηγήσεως ἀεροπλάνων ἐφευρέθη ἀπό τοὺς ίδιους τό 1954 καὶ τό 1962 οἱ ίδιοι ἐγκατέστησαν τὸ σύστημα αὐτομάτου πλοηγήσεως τοῦ ἀγγλικοῦ πολεμικοῦ πυραύλου Seaslug.

Σήμερον ἔργάζονται εἰς τήν ἔταιρίαν 3.500 ἐργατοεχῆται υπὸ τήν γενικὴν διεύθυνσιν ἐνὸς ἀριστού επιστήμονος, τοῦ κ. William Aldous, ὁ όποιος υπηρετεῖ εἰς τήν Σπέρρου ἀπό 25ετίας.

### ΚΑΙ ΑΚΑΤΕΡΓΑΣΤΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ ΩΣ ΚΑΥΣΙΜΟΝ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΩΝ

Τό 1923, πρὸ σαράντα δόλοκλήρων ἑταν, εἰς ἐν ἀντλιοστάσιον τῆς ἀνω Αίγυπτου ἐγκαθίστατο μία δίχρονος τετρακύλινδρος μηχανὴ Sulzer ισχύος 2000 ἵππων χαλινωτρίου ἡ ὅποια κατηνάλισκε διαρύν πετρέλαιον (fuel oil) καὶ ἡ όποια ἀπέτελεσε τὸν πρόδρομον τῶν, ἐν γενικῇ πλέον χρήσει εἰς τήν ναυτιλίαν, γιγαντιάών μηχανῶν τῆς σήμερον ποὺ καταναλίσκουν τό αὐτὸ καύσιμον, χωρὶς οὐδεμίαν ἀξιοσημείωτον φθοράν ἡ όποια θὰ τάς ζήθετεν εἰς υποδεστέραν μοῖραν ἔναντι τῶν μηχανῶν ποὺ καταναλίσκουν καθαρότερον καύσιμον.

Τόν παρελθόντα μῆνα, εἰς τήν κλίνην δοκιμῶν τοῦ εἰς Winterthur τῆς "Ελδετίας ἐργοστασίου τῆς Sulzer, ἐγένετο ἡ δοκιμὴ καύσεως ἀκατεργάστου πετρελαίου (crude oil), υπὸ τήν μορφὴν ποὺ αὐτὸ ἔξορύσσεται ἐκ τῶν φρεάτων τῶν πετρελαιοπηγῶν, ἐπὶ μιάς συνήθους ἑξακυλίνδρου μηχανῆς τύπου 6RD68 (διάμετρος κυλίνδρου 680 καὶ διαδρομὴ ἐμβόλου 1250 χιλιοστά), ἀναπτυσσούσης ισχύον 6600 ἵππων χαλινωτρίου εἰς τάς 135 στροφάς ἀνὰ λεπτὸν μὲ μέσην πίεσιν 8.08 χιλιογράμμων ἀνά τετραγωνικὸν ἑκατόστον.

Βεβαίως, ἡ καύσις ἀκατεργάστου πετρελαίου δὲν πρόκειται ν' ἀποτελέσῃ οἰκονομικήν τινα ἐπανάστασιν εἰς τήν ἐκμετάλλευσιν τῶν δηζελοπλοίων — λαμβανομένου ὑπ'. ώφει διὶ τοῦ κατά τόντον τιμὴ μετεξὺ ἀκαθάρτου καὶ φιούλεω διὶ δὲν εἶναι μεγάλη. — ἀναμφισθῆτως δύμα θὰ ἐπηρεάσῃ τήν ἐκμετάλλευσιν τῶν δηζελοκινήτων μεγάλων δεξαμενοπλοίων

τὰ ὅποια φορτώνουν εἰς περιοχὰς ἔνθα ὑπάρχουν μὲν πετρελαιοπηγαὶ ὅλλα δὲν ὑπάρχουν διαλιστήρια ἐν τῶν ὅποιων νῦν δύνανται νὰ ἐφοδιάσθων μὲ φιούλη ἡ καὶ μὲ ντηζέλ οἴλ.

Ίδιατέρως τονίζεται ἐνταῦθα, διὶ ἡ δοκιμασθείσα μηχανὴ ἡ συνήθης, μὴ εἰδικῶς κατασκευασθείσα δι'. αὐτὸν τὸν σκοτόν καὶ ἐπομένως διαβέτουσα συνήθεις ἀντλίας πετρελαίου, συνήθης προφύσια καυσίμου, σύνηθες σύστημα ρυθμίσεως κ.λ.π. Ἡ μόνη διαφορὰ συνίστατο εἰς τήν τοποθετήσιν τῶν τριῶν ἀντλιῶν καυσίμου (μᾶς ἀνὰ ζεῦγος κυλίνδρων) ἐντὸς εἰδίκου πλαστικοῦ περιβλήματος, τὸ όποιον συνεδέετο μὲ τήν ἀτμόσφαιραν διὰ σωληνώσεως ἐντὸς τῆς ὅποιας ὑπῆρχε κοινὸς ἀνεμιστήρ ἔξαερισμοῦ — ὅποτε νὰ ἔξασφαλίζεται ὁ ἐντὸς τοῦ περιβλήματος καλὸς ἀερισμός. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως, τυχὸν μήγα μάρτιον ποὺ θὰ ἐσχηματίζεται εἰς τήν περιοχὴν τῶν ἀντλιῶν πετρελαίου ἀπήγετο ἀπὸ τὸν στροβιλούσαεμπτήρα αὐτὸν.

Μεταξὺ δεξαμενῆς καὶ ἀντλίων καυσίμου, τούτῳ ἐφυγοκεντρίζετο εἰς συνήθης ναυτικὸν διαχωριστήρα De Laval, πιθανῶς δὲ καὶ λόγῳ τῆς δαθείας λεκάνης τοῦ διαχωριστήρος, οὐδὲν πρόδημα ἀποφράξεως τῶν φίλτρων ἡ τῶν προφυσίων τοῦ καθαριστήρος παρετηρήθη, παρὰ τήν μεγάλην εἰς κηρώδη περιεκτικότητα τοῦ ἐν λόγῳ καυσίμου.

Τό χρηστιμοτείχεν καύσιμον ἡτο φυσικὸν ἀκατέργαστον πετρέλαιον τῆς Ντάχαρα (Λιδύη), ἔχον τὰ ἔξις χαρακτηριστικά:

|                                       |                         |
|---------------------------------------|-------------------------|
| —Ειδικὸν δάρος εἰς τοὺς 200 C         | 0.814                   |
| —Ειδικὸν δάρος εἰς βαθμοὺς A.P.I.     | 41,7                    |
| —Σημείον ροῆς                         | —10o C                  |
| —Ολικὴ θερμαντικὴ ικανότης            | 10.950 cal/kg           |
| —Καθαρὰ θερμαντικὴ ικανότης           | 10.232 cal/kg           |
| —Ιξώδες εἰς 200 C                     | 35,38 s. Red./4.03 est. |
| —Ιξώδες εἰς 800 C                     | 30,40 s. Red./1,68 est. |
| Δοκιμαὶ διψίσεως :                    |                         |
| YBB .....                             | 38oC.                   |
| Διψίτικον 10% μέχρι                   | 93oC.                   |
| Διψίτικον 50% >                       | 258oC.                  |
| Διψίτικον E.P. μέχρι                  | 274oC.                  |
| "Ιζημα                                | 38,27%                  |
| Τιμὴ Conradson                        | 1,42%                   |
| Περιεχόμενον εἰς θείον .....          | 0,61%                   |
| —Στάκτη                               | 0,006%                  |
| —"Ιζημα μὴ διαταῦτον εἰς θεινόλην     | 0,47%                   |
| —"Αριθμός οὐδετεροποιήσεως            | 0,19 mg KOH/g.          |
| —"Αριθμός σαπωνοποιήσεως              | — mg KOH/g.             |
| —Σημεῖον ἀνιλίνης                     | 69oC.                   |
| —Περιεκτικότης εἰς παραφίνην (κηρώδη) | 9,2%                    |

Ὦς ἔμφαίνεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων, παρὰ τήν κατὰ 9,2% ἐπὶ τοῦ δάρους τοῦ καυσίμου περιεκτικότητα αὐτοῦ εἰς κηρώδεις οὐσίας καὶ παρὰ τὰ προβλήματα ποὺ δημιουργεῖ ἡ χρῆσις ἐνὸς καυσίμου τόσον ἀεριογόνου φύσεως, τὰ ἐκ τῆς χρῆσεως αὐτοῦ ἀποτελέσματα δύνανται νὰ χαρακτηρίσουν ὡς ἑκπληκτικῶς ικανοποιητικὰ καὶ αἱ ἐπιφυλάξεις πολλῶν ἐπὶ τῆς δυνατότητος τῆς καύσεως αὐτοῦ ἀπεδειχθησαν ἀνευ βάσεως.

Ἡ εἰς τήν δεξαμενήν τοῦ καυσίμου πίεσις διαφρούσης τῆς δοκιμῆς ἀνήρχεται εἰς 1 χιλιόγραμμον ἀνὰ τετρ. ἑκατοστόν, ἡ πίεσις εἰς τὸ ὄπισθιον φίλτρον καυσίμου ἡτο εἰς τήν εἰσοδον 6 kg/cm<sup>2</sup> εἰς δὲ τήν ἔξοδον 5.5 kg/cm<sup>2</sup>, ἡ δὲ πίεσις τῶν ἀντλιῶν πετρελαίου μὲ πλήρη (100%) φόρτον ἀνήρχεται εἰς 595,635 kg/cm<sup>2</sup>. Τόσον ἡ ἐκκίνησις, δόσον καὶ ἡ λειτουργία τῆς μηχανῆς διαφρούσης τῆς δοκιμῆς ἐπετεύχθη ἀνευ προθεμάνσεως τοῦ καυσίμου, ἡ ἔξαγωγὴ τῶν καυσαερίων ἡτο μηχανής ἀποτελέσματα δύνανται νὰ λειτουργίαν ἔχαντεν ἐλαφρῶς ἡπιώτερα. Δὲν παρετηρήθησαν ἐπίσης ὑπολείμματα πέριξ τῶν προφυσίων καυσίμου.

Ὦς ήδη ἀνέφερομεν, εἶναι ἐνωπίον εἰστέι τὰ ἔξαγαγή τις ἐκ τῆς ἐν λόγῳ δοκιμῆς συμπεράσματα ἐπὶ τῶν πιθανῶν ἐπιδράσεων τοῦ ἀκατεργάστου πετρελαίου εἰς τήν φθορὰν τῶν χιτωνίων ἡ ἄλλων τημηάτων τῆς μηχανῆς καὶ, ἐπομένως, ἐπὶ τῶν ἐπιτάσσεων ἐπὶ τῶν ἔξοδων συντηρήσεως. Ἐκείνο, πάντως, ποὺ πλήρως ἀποδείχθη, εἶναι ὅτι, τόσον αἱ πρωστήριοι δόσοιν καὶ αἱ βοηθητικαὶ μηχαναὶ ντηζέλ, δύνανται νὰ λειτουργήσουν μὲ ἀκατέργαστον πετρελαίον ικανοποιητικῶς, καὶ χωρὶς ἀνωμαλίας, ὑπὸ τήν προύποθετον τῆς λήψεως περιωρισμένης ἔκτασεως μέτρων ἀσφαλείας ως, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ ἔξασφαλίσις καλοῦ ἀφεισμοῦ εἰς τὰ περί τῶν ἀντλιῶν πετρελαίου.

Ἐπαναλαμβάνομεν, ἐπίσης, ὅτι ὁ κύκλος τῶν ἐνδιαφερομένων εἶναι σχετικῶς μικρός — λόγῳ τῆς ἐν τῷ πραγματικότητη ἀπουσίας τοῦ οἰκονομικοῦ κινήτρου — περιορίζομενος μόνον εἰς δόσους κινοῦνται εἰς περιο-

## SHIPCHANDLERS AT LOURENÇO MARQUES

### N. KASSIMATIS, LIMITED

Offices Warehouses and Cold Storage Chambers

P.O.Box 750

Phones : 5253, 5254, 4456

19, Rua da Electricidade

Telegrams : NIKAS





# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## ΑΙΓΑΙΟΝ

### Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΟΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Κατά το 1962 διήλθην διά της διώρυγος συνολικώς 18.518 πλοία, καθαράς χωρητικότητος 197.837.000 κόρων, καταβασάντα διόδια ἀνερχόμενα εἰς 53.958.000 αιγαπτιακάς λιόσιας (μὲ τὴν ἐπίσημον, φυσικά, τιμὴν αύτῆς).

Ἡ ἔνατη τοῦ προηγουμένου ἔτους αὐξήσις ἀνήλθεν εἰς 2% ἀπὸ ἀπόφεως ἀριθμού διελθόντων πλοίων, εἰς 5,8% ἀπὸ ἀπόφεως συνολικού ἀριθμού κόρων καθαράς χωρητικότητος, καὶ εἰς 5,6% ἀπὸ ἀπόφεως εἰσπράξεων ἐκ διοδίων.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### ΑΙ ΞΕΝΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ἄπο τῆς Ιης Ἀπριλίου οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ ἐπέτυχον τὴν παραγγελίαν πρὸς ἔξαγωγὴν 41 σκάφων, συνολικῆς χωρητικότητος 1.052.400 τόννων γκρός. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν περιλαμβάνονται καὶ 13 πλωτὰ ἐργοστάσια κατεργασίας τοῦ ἀλιεύματος, παραγγελθέντα διὰ σοβιετικὸν λογαριασμὸν. Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ναυπηγοὶ προβλέπουν μετὰ πεποιθήσεως, ὅτι κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον θὰ κλεισθοῦν καὶ ἄλλα συμβόλαια μὲ τὴν Ρωσίαν, ὥστε νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ τεθὲν δριόν πρὸς ἔξαγωγὴν σκαφῶν 1.2 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός. Ἡ σημειωθῆ ἐπίεικαιά, ὅτι ὁ δῆγος τῶν ἀλιευτικῶν μονάδων εἶναι εἰς ἀξιοσημείωνον βαθμὸν μεγάλος καὶ βαίνει αὐξανόμενος. Αἱ τελούσαι, λόγου χάριν, ὑπὸ διαπραγμάτευσιν παραγγελίαι, ἀποβλέπουν εἰς σκάφη τοῦ μεγέθους τῶν 20.000 τόν. γκρός, ὥστε νὰ διεξάγεται ἐπί αὐτῶν ὅχι μόνον ἡ κατεργασία, ἀλλὰ καὶ ἡ συσκευασία τοῦ ἀλιεύματος. Πέντε τοιαῦτα σκάφη πρόκειται νὰ παραγγελθοῦν λίαν προσεχώς.

## ΙΣΡΑΗΛ

### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ "ZIM."

Τρία ψυγεῖα τῶν 7.000 τόννων ἔκαστον καὶ ταχύτητος 18 - 20 μιλίων, προοριζόμενα διὰ τὴν μεταφορὰν κίτρων, ἡγοράσθησαν ἐπὶ πιστώσει ἀπὸ τὰ νορδηγικὰ ναυπηγεῖα "Ακέρες δι' ἔβραϊκὸν λογαριασμὸν. Θὰ δύνανται ταῦτα νὰ διακινοῦν 500.000 κιβώτιαν κατὰ τὴν ἔξαγωγικὴν περίοδον. Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω προσκήσεως, ἡ ἐταιρία «Zim» θὰ ἔχῃ νὰ παραλάβῃ 19 σκάφη ἐντὸς τοῦ 1963 - 64, αὐξάνοντας οὕτω τὴν δύναμιν τοῦ στόλου τῆς ἀπὸ 400.000 εἰς 600.000 τόννων, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1964.

Ἐπίσης εἰς τὰς ἀρχὰς Ἰουλίου καθειλκύσθη εἰς "Αμστερταμ" διὰ λογαριασμὸν τῆς "Zim", τὸ πρώτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς ὀκτὼ ἀδελφῶν σκαφῶν τῶν 3.000 τόννων ἔκαστον, προοριζόμενων διὰ ταξίδια τῶν ἔγγυς τοῦ Ἰσραὴλ θαλασσῶν. "Εξ ἀπὸ τὸν ἐλόγῳ σκάφη κατασκευάζονται εἰς τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα καὶ δύο εἰς τὰ ἵσπατρινὰ ναυπηγεῖα τῆς Χάιφας. Προβλέπεται δι' ὅλα ταχύτης 12,5 μιλίων.

Τέλος, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Νάντης καθειλκύσθη διὰ τὴν «Zim» τὸ ὄπωροφόρον «Χουντάρ», χωρητικότητος 7.200 τόννων καὶ ταχύτητος 18 μιλίων. Πρόκειται περὶ τοῦ πρώτου ἐκ τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν διὰ τὴν αὐτὴν ἐταιρίαν.

## ΙΤΑΛΙΑ

### ΤΟ ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τῆς Τραπέζης τῆς Ἰταλίας, τὸ συναλλαγματικὸν ισοζύγιον τοῦ διαπανθήνητος ποσοῦ διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης ἔθνικὰς μεταφορὰς ἐκλείσει κατὰ τὸ 1962 μὲ 14,7 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναν-

τι 20,9 ἑκατομ. δολλαρίων, τοῦ 1961. Αἱ εἰσπράξεις ἐφθασαν τὰ 462 ἑκατομ. δολλαρίων (ἔναντι 440 ἑκατομ. δολ., τοῦ 1961), ἐκ τῶν ὁποίων 53,8 ἑκατομ. δολλαρίων διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν ἔξαγωγῶν, 182 ἑκατομ. δολ. διὰ τὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν μεταφορὰς ὑπὸ διαμετακόμισιν καὶ διὰ τὸ ταχυδρομεῖον καὶ 131,5 ἑκατομ. δολ. διὰ τὰς διαπάντας τῶν ξένων πλοίων εἰς τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας.

Τὸ διαπανθήνητον ἔξι ἄλλου συναλλαγματικὸν ἀνήλθεν εἰς 477 ἑκατομ. δολ. (ἔναντι 460,9 ἑκατομ. δολ., τοῦ 1961) ἐκ τῶν ὁποίων 288,3 ἑκατομ. δολλαρίων ἐπιπρώθησαν εἰς ναύλους διὰ τὰς εἰσαγωγάς, 2.200.000 δολ. διὰ τὰς μεταξὺ Ιταλικῶν λιμένων μεταφορὰς καὶ διὰ τὸ ταχυδρομεῖον, 8,5 ἑκατομ. δολ. διὰ ναύλους ἐπιβατῶν καὶ 178 ἑκατομ. δολ. διὰ διαπάντας τῶν Ιταλικῶν πλοίων εἰς ξένους λιμένας.

Ἡ Ιταλικὴ Ναυτιλία εἰσέφερε συναλλαγματικόν 342,9 ἑκατομ. δολλαρίων εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν, ἀντὶ 333,8 ἑκατομ. δολ., τοῦ 1961. Τὸ ἔξοικονομήθεν συναλλαγματικόν 193,1 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 189 ἑκατομ. δολ., τοῦ 1961), ἐκ τῶν ὁποίων 148,1 ἑκατ. δολ. διὰ ναύλους φορτίων καὶ 45 ἑκατ. διὰ τὴν μεταφορὰν Ιταλῶν ἐπιβατῶν. Τὸ ἔξοικονομήθεν οὕτω συναλλαγματικόν 330,8 ἑκατομ. δολλαρίων (ἔναντι 322 ἑκατ., τοῦ 1961), ἐκ τῶν ὁποίων 53,8 ἑκατομ. δολλαρίων διὰ ναύλους φορτίων, 182 ἑκατομ. δολ. διὰ τὰς ὑπὸ διαμετακόμισιν φορτίων καὶ τὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν μεταφορὰς καὶ 95 ἑκατ. διὰ τὴν μεταφορὰν Ιταλῶν ἐπιβατῶν.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΛΑΙΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Σταθερά αὔξησις τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων διαπιστούται, κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν δημοσιεύθεσαν ἐν Λονδίνῳ, ἐπί εὐκαιρίᾳ τῆς Διεθνοῦς 'Εκθέσεως 'Αλιείας. Τὰ ἀνω τῶν 100 τ. γκρόδης σκάφη ἀνέρχονται εἰς 5750, συνολικῆς χωρητικότητος 2.580.000 τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων 200, χωρητικότητος 800.000 τόννων, εἶναι πλωτὰ ἐργοστάσια κατεργασίας τοῦ ἀλιεύματος ἢ μεταφορικὰ τῶν ἀλιευμάτων. Ο στόλος οὗτος καλύπτει μόλις τὰ 2% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Εἰς τὴν κατασκευὴν ἀλιευτικῶν τὴν πρώτην θέσιν κατέχει ἡ Ἰαπωνία μὲ ποσοστὸν 37½% καὶ τὴν δευτέραν ἡ Πολωνία μὲ ποσοστὸν 14%, ἐνώ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πόλειτειας μόνον 2 σκάφη, 1120 τόννων, ἐναυπηγήθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Ο κατωτέρω πίναξ δεικνύει τὰς ναυπηγήσεις ἀλιευτικῶν πλοίων κατά τὸ 1962 εἰς τὰς κυριωτέρας χώρας καὶ τὸ ποσοστὸν ἔκαστης τούτων ἐπὶ τοῦ συνόλου:

| ΧΩΡΑΙ                    | Σκάφη | T. γκρόδ. | %   |
|--------------------------|-------|-----------|-----|
| Ίαπωνία .....            | 158   | 78.400    | 37½ |
| Πολωνία .....            | 14    | 29.700    | 14  |
| Δυτ. Γερμανία .....      | 6     | 22.845    | 11  |
| Δανία .....              | 4     | 18.800    | 9   |
| Ίσπανία .....            | 56    | 16.725    | 8   |
| Άγγλια .....             | 34    | 13.310    | 6   |
| Γαλλία .....             | 26    | 7.920     | 3¾  |
| Νορβηγία .....           | 24    | 7.120     | 3½  |
| Όλλανδια .....           | 28    | 5.825     | 3   |
| Καναδάς .....            | 13    | 3.345     | 1½  |
| Παγκόσμιον σύνολον ..... | 380   | 208.120   | —   |

### Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, μὲ τὸν μεγαλύτερον ἐμπορικὸν στόλον τοῦ κόσμου, φυσικὸν εἶναι νὰ καταβάλλεται ὅλως ιδιαιτέρα πρόνοια διὰ τὴν ἀριτιωτέραν ἐκπαίδευσιν τῶν τόνων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ E.N., δύον καὶ δύον τῶν εἰδικοτήτων τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Τριάκοντα ναυτικά σχολαὶ καὶ ἄλλα εἰδικὰ ἐκπαίδευτικὰ ἰδρύματα λειτουργοῦν ἀνὰ τὴν χώραν, πολλῶν δ' ἔξι αὐτῶν ἢ σύστασις χρονολογεῖται ὑπὸ μακροῦ χρόνου. Τὸ Κολλέγιον λ.χ. Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, γνωστὸν ὡς «Γούστερ», ἀπὸ τὸ δύναμα τοῦ ὁμωνύμου ιστιοφόρου εἰς τὸ ὄπιον στεγάζεται, μονίμως ἡγυεινού διοικούλων εἰς τὴν ἀριστερά ὅχθη τοῦ Ταμέσεως, ἐώρτασε τελευταῖς τὴν ἐκπαίδευση τηρίδα τοῦ, ὡς σχολῆς ἀξιωματικῶν καταστρώματος. Γνωστὴ ἐπίσης εἶναι ἡ Σχολὴ Δοκίμων E.N., τοῦ «Άγκλεζ», εἰς τὴν Νότιον Ουαλλίαν, ἐπονομαζόμενη «Σχολὴ Κόνγουαίη» ἀπὸ τὸ δύναμα τοῦ παγκοσμίου πολέμου, καθώς καὶ τὸ Ναυτικόν Κολλέγιον τοῦ Πάγκυπτοντ εἰς τὸ Μπερκσάρι.

Ὑπάρχουν ἐπτά ἰδρύματα ἐκπαίδευσεως δοκίμων τοῦ E.N., περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ναυτικοῦ τμήματος τῆς σχολῆς Γκορνταντάουν εἰς τὴν

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co. BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

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

TEAMED WITH



Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

General Agents:

Σκωτίαν, καθώς και τής Σχολής Ναυτιλίας τού Πανεπιστημίου τού Σαουθάμπτον. Προσφέρουν αύται ναυτικήν έκπαιδευσιν, τής όποιας ή διάρκεια ποικίλει από ένδις έως τέσσαρα έτη και εις τάς όποιας οι δόκιμοι, εις ωρισμένας περιπτώσεις, εισάγονται από ήλικιας 13 έτών. Μετά τήν άποφοίτησιν διανύουν τρία έως τέσσαρα έτη επί έμπορικών πλοίων, ώς μαθητεύμενοι και κατόπιν δίδουν έξετάσεις διά τό δίπλωμα τού τρίτου πλοιάρχου, εις ήλικιαν ούχι μικρότεραν τών 20 έτών.

Όλιγάρτερον δαπανήραν έκπαιδευσιν διά τούς άξιων μαθητικούς καταστρώματος προσφέρουν 16 τεχνικούς σχολαί και ιδρύματα, εις δύο δέ εώς αὐτῶν οι μαθηταί είναι έσωτεροι. Διά τούς μηχανικούς άπαιτείται η πρεσβεία τεσσάρων έτών εις μηχανουργείον και ένα συνεχείς 21 μηνών θαλασσίας ηπερησία, πρίν ή προσέλθουν εις έξετάσεις διά τό δίπλωμα τού τρίτου μηχανικού. Διά τήν έκπαιδευσιν αφέντερον τών ναυτών και βαθυμοφόρων καταστρώματος, μηχανών και τροφοδοσίας λειτουργούν δώδεκα σχολαί, έκ τών όποιων μία είναι έγκατεστημένη έπι τού πλοίου «Ερέθισσα» εις τό Ρότσεστερ και έτέρα επί τού πλοίου «Δελφίνι» εις τό Λήθ. Υπάρχουν τέλος και δύο σχολαί πυροσβεστών εις Λίβερπολ και εις Νιούκαστλ. Η έκπαιδευσιν εις τάς άνωτέρω σχολαίς ποικίλει από δώδεκα έδδομάδας μέχρι δύο έτών. Ακολουθεῖ τριετής ηπερησία επί πλοίων και είτα παρέχεται, κατόπιν έξετάσεων, τό πτυχίον ειδικευμένου ναύτου.

#### KATA TOY AMERIKANIKOU NOMOU MPPONNEP

Διαφωνία άνεφούσαν εις τήν «Επιτροπήν τών δέκα εύρωπαϊκών χωρών, περιλαμβανομένης και τής 'Ελλάδος, κατά τήν τελευταίαν πρό είκοσαπεμέρου (27 'Ιουνίου) σύσκεψιν τών όρμοδιών 'Υπουργών εις Παρισίους. Ο γνωστός περι διασκέψεων τακτικών γραμμάν άμερικανικός νόμος (Bonner Act) συνεζήτηθη. Κοινή πολιτική ένεργειας δέν έπετεύχθη. Καὶ τό έκδοθεν διασκινθὲν ἐκφράζει ἀπλῶς τήν έξειρέσεως εις τό μέλλον κάποιας διάσεως συνενοήσεως. Εις τήν έξι έμπειρογνωμόνων συσταθείσαν ἐπιτροπήν άνετεθή τού έργον. Διά τήν 23ην 'Οκτωβρίου ωρίσθη ή προσεχής εις τό «Οσλο σύγκλησις τής Διασκέψεως.

#### ENTONOΣ H ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ

Δώδεκα βρετανικά ναυπηγεία έκλεισαν ήδη τάς πώλας των. 'Από τά 54 έναπομείναντα τά τέσσαρα στερούνται έργασίας διά τήν έμπορικήν ναυτίλιαν και έτερα 23 δέν έχουν έξασφαλίσει άλλας παραγγελίας, πέραν έκείνων, αἵτινες τελούν υπό έκτελεσιν. 'Η παρούσα κρίσις τής ναυπηγικής βιομηχανίας, είναι ή μεγαλυτέρα πάσης προηγουμένης. 'Από προσωπικόν 64.000 έργατοτεχνών, κατά τό 1959, διετηρούντο μόνον 33.000 κατά Φεδρουάριον τρέχ, έτους, μέ πρόδηλων έπι περατέρω μειώσεως τής έργασίας μέχρι τού 1965, ώστε νά τελούν τότε υπό ναυπηγησιν ή παραγγελίαν πλοία 750.000 τόν. μόνον, έναντι 1,5 έκατομ. τόνων τής έτησίας παραγωγικής δυναμικότητος τών ναυπηγείων.

'Ιδιαστέρως έτονίζετο από τούς ναυπηγούς τό γεγονός, προκειμένου περι μιᾶς ναυτικής κατασκευῆς, ήτι τό κόστος τής έργασίας και τά έ-

ξιδα διαχειρίσεως ύπερβασίν τά 23% τής άξιας ένδις συναπτομένου συμβολαίου. Δεδομένων τών ζημιών ποι οφίστανται τά ναυτηγεία, θεωρείται άμφιβολος ή έπενδυσις νέων κεφαλαίων διά τήν τεχνικήν των άνασυγκρότησιν. Περι τά 150 έκατομμύρια λιρών έχουν δαπανήθη διά τό έκουγχρονισμόν των από τής λήξεως τού πολέμου και έντευθεν. Χαρακτηριστικών άνεφέρετο, ήτι και αύτος ή βρετανικός χάλψ είναι άκριβώτερος άγοραζόμενος από τούς βρετανούς ναυτηγούς, παρά από τούς συναγωνιστάς των τού Κόντινεντ, οίτινες τόν άγοράζουν εις τιμάς έξαγωγής.

## NOPBHTIA

#### ΣΚΟΠΟΣ ΕΠΙΜΟΝΟΣ Η ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ

Τό πρόβλημα τού σταθερώς αύξανομένου κόστους έκμεταλλεύσεως τών πλοίων άπασχολεί τούς Νορβηγούς πλοιοκτήτας, διώς άλλως τέ άπασχολεί και τούς πλοιοκτήτας διόν τού κόσμου. Τό πρόβλημα τού το ηγαγείν εις νέας σκέψεις ή μάλλον είς ταχείαν άναγωγήν παλαιών σκέψεων έπι νέων γραμμών κατευθύνσεως. 'Η έπανδρωσις τού ραγδαίων διογκωμένου έμπορικού στόλου τής Νορβηγίας άπετελεσε κατά τά παρελθόντα 18 έτη μέγια πρόβλημα. Κατά τόν πρόσδρομον τής 'Ενώσεως τών Νορβηγών 'Εφοπλιστών, 120.000 Νορβηγοί κατήλθον τό πρώτον εις τήν θάλασσαν κατά τήν δεκαετίαν 1950 - 60, άντιπροσωπεύσεντες άριθμόν τούν πρός τά 50% τών Νορβηγών τών άγοντων κατά τήν περίοδον έκεινην ήλικιαν 18 έτών. Τούτο και άποκαλύπτει, ήτι ή νορβηγικός έμπορικός στόλος έπετυχε νά «στρατολογήση» τό ημισύ τής αύξησεως τού έργαζομένου άνδρικού πληθυσμού τής χώρας. Και δεδομένου, ήτι ή άριθμός τών ναυτικών, οίτινες έπανδρώσουν τόν στόλον άνέρχεται εις 65.000 άνδρας, καθίσταται φανερόν — κατά τόν Νορβηγόν έφοπλιστήν — διό τό πλείστον τών 120.000 νέων αύτών ναυτολογήσεων εις τό έμπορικόν ναυτικόν άπετελείτο από νεαρούς, οίτινες έπειθούνται νά έκτελεσούν ένα θαλάσσιον ταξίδιον, διά νά πίσουν ένα δλέμμα άντα τόν κόσμου. Μολονότι τό γεγονός τότο δύναται νά άποτελή τεκμήριον καλών σχέσεων τού κοινού μέ τόν έμπορικόν στόλον, καθόσον μέγια μέρος τού άνδρικού πληθυσμού τής χώρας ένημερώνται έπι τών καλών συνθηκών διαβίσεως εις τά πλοία, έν τούτοις δέν άποτελεί και έθιμην τρόπον διά τήν Ναυτιλίαν άναπτυξέων τών δημοσίων σχέσεων αύτης.

Λόγω τής ραγδαίας άναπτυξεως τού τοννάζ και τής έλλειψεως έπαρκων ναυτιλομένων, έγένοντο πολλάσια σκέψεις έξικονομήσεως έργατικών χειρών. Πλοιοκτήται, άντιπροσώποι τών ναυτεργατικών δργανώσεων και έμπειρογνώμονες τής διαχειρίσεως πλοίων, ήσχοληθήσαν μέ τήν μείσων τής εις πληρώματα συνθέσεως. Τό γεγονός, ήτι οι Ισχύοντες εις Νορβηγίαν κανονισμοί διά τήν έπανδρωσιν ένδις πλοίον δέν συμβαδίζουν μέ τάς έπιτελουμένας ήδη τεχνικάς προόδους, σημαίνει, ήτι ή άνωτέρω προσπάθεια είναι μεγίστης σημασίας. Τοιαύται δεβαίας άλλαγαί προσκύρουν, ώς είναι έπόμενον, εις μεγάλας δυσχερείας. Εις παλαιάν έπι-

# SOCIETA' ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES  
VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:  
CARENAGGIO-NAPOLI

## DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

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

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

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

### DRYDOCKS MANAGED

#### CONCRETE DRYDOCKS

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

#### FLOATING DOCKS

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

χείρσιν, οία είναι διά την Νορβηγίαν ή ναυτιλιακή τοικαύτη, άνεπτυχθέσαν, σύν τῷ χρόνῳ, σημαίνουσαι παραδόσεις, αἵτινες ἔχουν ψιστην σημασίαν διά την οἰκονομίαν τῆς ναυτιλιακής ἐπιχειρήσεως. Δὲν εἶναι θῶν εὔκολον νὰ παρακάψῃ τις τὰς παραδόσεις ταύτας, αἱ ὅποιαι καλώς ἀκόμη κρατοῦν τὰς θέσεις των.

Φαίνεται, πάντως, νὰ υπάρχουν καλαὶ προοπτικαὶ ἐπιτυχίας. Εἰς τὴν καταρτισθεῖσαν ἐπιτροπὴν πρὸς ἔρευναν τῆς κλίμακος ἐπανδρώσεως καὶ ὑπόδηλην τῶν πορισμάτων τῆς περὶ λογικῆς τινὸς μειῶσεως τοῦ πληρώματος, ἥτις θὰ βοηθήσῃ τὴν οἰκονομίαν καὶ θὰ παράσχῃ συγχρόνως καλυτέραν ἐκπαίδευσιν καὶ βελτιωμένας συνθήκας ἐργασίας πρὸς τοὺς ναυτιλούμενους, οὐδεμίᾳ δισφονίᾳ ἐσημειώθη. Μολονότι δὲν ἔδημος οὐσία ἔκθεοίς τις περὶ τῶν διαμειφθέντων εἰς τὴν ἐπιτροπὴν, υπάρχουν ἐν τούτοις ἐνδείξεις συνεργασίας μεταξὺ πλοιοκτήτων καὶ ναυτικών. Οὕτω, ἐχρησιμοποιήσαντας τὸ σκάφη πρὸς δοκιμὴν νέου συστήματος φυλακῆς μηχανοστασίου καὶ καταστρόματος, μετά πληρώματος συντηρήσεως, ἐργαζομένου ἐφ' δους τοῦ πλοίου. Τὸ σύντημα τοῦτο, ὅπερ διακόπτει πᾶσαν σχέσιν μετά τοῦ παρελθόντος, δύσων ἀφορᾶ ἴδια τὸ μεταξὺ καταστρόματος καὶ μηχανοστασίου διαχωρισμὸν ἐργασίας, ἀπετελεσεν ἀντικείμενον ἐντυπώσεως ἀπὸ μέρους τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐμπειρογνωμόνων, οἵτινες ἐπέδελπον τὴν λειτουργίαν του. Οἱ ἔρευνηται ἀνέπτυξαν νέα μέσα πρὸς ἀνακούψισιν τῆς φυσικῆς προσπαθείας τῶν ἀνδρῶν ἐν τῇ θαλάσσῃ, ιδιωτικοὶ δὲ Οἴκοι προμηθεύοντες ἔξοπλισμὸν διὰ τὰ πλοῖα συνειργάσθησαν ἐν τῇ μελέτῃ ταύτη.

Τὸ Τεχνικὸν Ἰνστιτούτον Ἐρευνῶν διὰ πλοία προσερέθη νὰ καταρτίσῃ διοράτη σχέδια διὰ δύο πειραματικὰ σκάφη, πρὸς τὸν σκοπὸν διαποταμίας ἡ τάσις αὐτῆ διὰ τῆς κατασκευῆς ικανωτέρων πλοίων, μὲ εὐχερεστέραν τὴν ἐπ' αὐτῶν ἐργασίαν τοῦ πληρώματος.

Ἐτέρα δῆμος τοῦ αὐτοῦ προβλήματος ἔγκειται, ὡς ἀνεκοίνωσεν ὁ πρόεδρος τῶν Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν, εἰς τὴν ἐπησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως, εἰς τὴν ἀριτωτέραν ἐκπαίδευσιν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ἥτις εἶναι ὑψίστη σημασίας. 'Ἐπ' αὐτῷ οὐδεμίᾳ βραδήτης συγχωρεῖται. Δὲν ἀρκεῖ — εἶπε — νὰ υπάρχουν πρώτης τάξεως ναυτικοὶ σχολαὶ δι' ἐνήλικος. 'Ἡ ἐκπαίδευσις διὰ τὸ ναυτικὸν στάδιον πρέπει νὰ ἀρχίσῃ πολὺ ἐνώριτερον, αἱ δὲ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ ὄφειλουν νὰ ὀργανώσουν γενικὴν ἐκπαίδευσιν, κατὰ τρόπον ὥστε νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὅψιν τὰ συμφέροντα τῶν διασφόρων μεγάλων νορβηγικῶν διοικητῶν καὶ ἐπιχειρήσεων. Μία ἀπὸ αὐτάς, ἡ κυριωτέρα, εἶναι ἡ Ναυτιλία.

Τὸ πρόδλημα τοῦ κόστους — ἔτοντεν ἐν κατακλεῖδι ὁ διμιλητής — ἀποτελεῖ πάντοτε τὸ κατ' ἔσοχήν χαρακτηριστικὸν τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας. Συνθέτει τὸ δλοκληρωτικὸν μέρος τῆς ικανότητος κτήσεως κέρδους, ὑπὸ τὰς σημερινὰς δὲ συνθήκας τῶν χαμηλῶν ναύλων καὶ τοῦ σκληροῦ ἀνταγωνισμοῦ, οἱ παράγοντες τοῦ κόστους διαχειρίσεως ἀποδαίνουν ἀποφασιστικοί. 'Υπάρχουν ποικίλοι τρόποι ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος τούτου: Μείωσις τῶν γενικῶν ἔξόδων ἢ μείωσις τῶν τρεχουσῶν δαπανῶν. Τὰ γενικά ἔξδα, λόγῳ καὶ τοῦ ὅγκου τῶν νεωτέρων

πλοίων, ἀποδαίνουν δλονὲν σημαντικώτερα. Καὶ σήμερον εἶναι μεγάλης σημασίας, δύσον ποτὲ κατὰ τὸ παρελθόν. Εἶναι δθεν φυσικοί, διτὶ πάσσαι αἱ συνθήκαι αἱ ὀλλοινουσαὶ τὰ γενικὰ τάυτα ἔξοδο πρέπει νὰ παρακολουθούνται ἀπειμέλεσταταὶ καὶ τὸ γεγονός, διτὶ οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτῆται πράττουν τοῦτο, ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰς μεγάλας παραγγελίας νέας χωρητικότητος, τὰς ὅποιας ἔδωκαν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1963.

Ἐξ ἄλλου, λίαν σημαντικὸς παράγων τοῦ κόστους διαχειρίσεως, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν. Καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου δύον αἱ προσπάθειαι κατεβαθμήσαν πρὸς ἔξεύρεσιν λύσεων, ἀπὸ δὲ τὰς ψισταμένας ἐνδείξεις, φαίνεται διτὶ σημαντικὴ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην ἐπραγματοποιηθῆ πρόσδοσ. Δύναται τὶς νὰ πιστεύῃ, διτὶ η νορβηγικὴ Ναυτιλία ἐπιχειρεῖ νὰ διανοίξῃ νέας δόδους διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως συγχρονισμένων μεθόδων ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐπωφελουμένη δῶλων τῶν εὑρεγετημάτων, ἀπίνα προσφέρουν τὰ ναυπηγεῖσα, (αύτομαστισμὸς κλπ.) προχωροῦσα καὶ ἀπὸ ἐστωτηρικῆς πλευρᾶς εἰς τὴν ἀνεύρεσιν νέων τρόπων καὶ μέσων ἔξοικον μηδέτερως χρήματος καὶ πρὸς ἀνάδειξην ικανωτέρας τῆς δῆλης ἐπιχειρήσεως. Πάντα ταῦτα, κατέληπτεν ὁ διμιλητής, συντελοῦν εἰς ἐνίσχυσιν τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος. Πολλοὶ πλοιοκτῆται ἀνέλαβον εὐχερεσίας καὶ υποχρεώσεις μεγάλας προσκειμένου νὰ διατηρήσουν τὴν συναγωνιστικήν των ικανότητας καὶ προέδησαν ἡδη εἰς τὴν παραγγελίαν νέων καὶ μεγαλυτέρων σκαφῶν, πρίν η πράξουν τοῦτο οἱ πλοιοκτῆται ἀλλων χωρῶν.

#### ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΕΥΘΗΝΟΤΕΡΑ

Κατὰ προσφάτους δηλώσεις τοῦ προέδρου τῶν Νορβηγῶν ναυτικῶν μεσιτῶν κ. Λάρσεν, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ κατὰ τὸ 1961 προέδησαν εἰς παραγγελίας σκαφῶν 2.000.000 τόνων, γκρός, αἵτινες ἐκάλυπτον ποσοστὸν 25% τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν. Κατὰ τὸ 1962 δύμως, αἱ παραγγελίαι καὶ τῶν κατέπεσαν εἰς 500.000 τόνων. γκρός, μὲ ποσοστὸν 8,5% ἐπὶ τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν καὶ εὐρίσκοντο, ὅπωσδήποτε, εἰς αὐτοὺς πρὸς τὸ δύκον τῆς νορβηγικῆς χωρητικότητος, ἐν σχέσει πρὸς τὸ παγκόσμιον τονάλ, ἦτοι εἰς 9,5%.

Τὴν Ἰανουαρίου 1963, τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τονάλ, ἀνήρχετο εἰς 3,5 ἑκατομμύρια τόνων γκρός καὶ ἐκάλυπτε τὰ 9% τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν, ἀλλ᾽ ἐκτὸτε ἡ κατάστασις μετεβλήθη, διότι παρηγέλθησαν μεγάλα πετρελαιοφόρα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόνων γκρός. 'Ἐκπλήσσεται τὶς — ἐτῶντεν ὁ διμιλητής — ἀπὸ τὸν ἐπιδειχθέντα ὄφασμα, δέοντος νὰ λάβῃ ὅπ' ὅψιν του, διτὶ αἱ τιμαὶ καὶ οἱ δροὶ χρηματοδοτήσεως, οἱ προσφερθέντες ἀπὸ τοὺς ναυπηγοὺς ησαν τόσον συμφέροντες καὶ ἐλκυστικοί, ὥστε οἱ ἐφοπλισταὶ οἱ διαθέτουν τὰ οἰκονομικὰ μέσα, νὰ υποκύψουν εἰς τὸ πειρασμόν.

Μεγάλα σκάφη, μὲ κόστος κάτω τῶν 100 δολλαρίων κατὰ τόνων d.w. δὲν εἶναι ἀρκεῖαν καὶ δύνανται νὰ ἀποσθεθοῦν μὲ ναύλους κατωτέρους ἐκείνων, τοὺς ὅποιους χρειάζονται διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν τὰ μικρὰ σκάφη. Πρόκειται περὶ ἀξιολόγου ἔξελιξεως εἰς τὴν ναυτιλιακὴν διομηχανίαν. Αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων αὐξάνονται σταθερῶς καὶ ἔχουν ἡδη καταστῆ δυσδάστατοι διὰ τὰ μικρὰ χωρητικότητος σκάφη.

#### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον ἔ.ε. οἱ Νορβηγοὶ παρήγγειλαν 34 δεξαμένοπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 2.000.000 τόνων καὶ πλέον. 'Ἐξ αὐτῶν 17 παρηγέλθησαν εἰς Σουηδίαν, 11 εἰς Ἰαπωνίαν, 3 εἰς Ἀνατ. Γερμανίαν, 2 εἰς Νορβηγίαν καὶ 1 εἰς Ἀγγλίαν. Τὰ μεγέθη τῶν κυμαίνονται μεταξὺ 47.000 ἔως 103.000 τόνων d.w., τὰ περισσότερα δύμως εἶναι τῆς τάξεως τῶν 57.000 ἔως 60.000 τόνων. Τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα προσφέρουν τιμάς κάτω τῶν 6.000.000 δολλαρίων διὰ σκάφη τῶν 57.000-60.000 τόνων, ίσως δὲ καὶ διλγάτερον, ἔναντι 6,4 ἑκατ. δολλαρίων, ἀπίνα ζητοῦν τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα. 'Αριθμός τις δεξαμενοπλοίων τῶν 65.000 ἔως 70.000 τόνων παρηγέλθη εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἀντὶ τιμῆς 6,5 ἑκατομμυρίων δολλαρίων κατὰ σκάφος.

#### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

##### Η ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΠΑΡΑΓΓΛΩΝ

Κατὰ τὸ διεθνὲς συνέδριον τοῦ πετρελαίου, διτὶ οἱ Δαυίδ Νότκιν, μέλος τοῦ ἔθνους οἰκονομικοῦ συμβουλίου τῶν Σοβιέτ, ἀνεκοίνωσεν, διτὶ η Σοβιετικὴ Ρωσία ἀποβλέπει νὰ φέρῃ τὴν ἐπησίαν τῆς παραγωγῆς πετρελαίου πέραν τῶν 690 ἑκατομμυρίων τόνων, κατὰ τὸ 1980. Θὰ κατέλαμβανεν οὕτω η Ρωσία, διὰ τὴν κατὰ κεφαλὴν παραγωγὴν πετρελαίου, τὸν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν πετρελαιοπαραγωγικῶν χωρῶν δῆλου τοῦ Κόσμου. Οἱ Ρώσοι ἀποβλέπουν διὰ τὸ 1965 εἰς παραγωγὴν 240 καὶ διὰ τὸ 1970 εἰς παραγωγὴν 370 ἑκατομμυρίων τόνων πετρελαίου.

Κατὰ τοὺς Ἀμερικανούς, τούναυτίους, ἡ προέχουσα θέσις των εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν πετρελαίου δὲν πρόκειται νὰ παύσῃ ύφισταμένη. 'Ηδη φάνει εἰς τὰ 600 ἑκατομμύρια τόνων ἐτησίως καὶ ἀντιπροσωπεύει τὰ 50% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ἐνῶ η παραγωγὴ τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, φθάνουσα εἰς τὰ 186 ἑκατομμύρια τόνων, καλύπτει τὰ 16% τῆς παγκοσμίου.

ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελοῦς κατασκευῆς καὶ ἔνα ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

ἔνοικιαζονται εἰς τὸ ἐν Πειραιεῖ καὶ ἐπὶ τῆς δόδου Λυ-

κούργου 6 γεόδμητον μέγαρον.

Πληροφορίαι παρὰ τῷ θυρωρῷ τοῦ μεγάρου.

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



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

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

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

THE FENTON STEAMSHIP C<sup>O</sup>. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

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

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

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

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΝΟΤΑΡΑ 77  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΣΥΡΙΖ 76  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφείου: Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρούσιον  
‘Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιάς

# Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

## ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ

Πληροφορούμεθα, ότι ο ‘Υπουργός του Συντονισμού κ. Αριλιώτης, είς τον όποιον υπεδλήθη ή ἔκθεσις τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς διὰ την τροποποίησιν τοῦ φορολογικοῦ καθεστώτος τῶν πλοίων, συνεφόνησε κατ’ ἄρχιν μὲ τὰ ἐν αὐτῷ προτεινόμενα.

Ο ‘Υπουργός εὐρίσκει ὅρθην, ὡς ἁδήλωσε, τὴν ἐλάφρυνσιν τῶν φορολογικῶν δαρῶν τῶν παντοπόρων πλοίων, λόγῳ τῆς ύψισταμένης διευτάξης ναυτιλιακῆς κρίσεως, ὑπέδειξεν, δῆμος, ὅτις μελετηθῇ ή ἔκθεσις ὑπὸ τοῦ ‘Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν κ. Σωφρονοπούλου, προκειμένου νὰ σταθμισθοῦ παρ’ αὐτοῦ αἱ τυχὸν ὑπάρχουσαι ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ. ‘Ἐπρόκειτο ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ συζητηθῇ τὸ ζῆταν ἐν ‘Υπουργικῷ Συμβούλῳ.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝ. ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ ΝΑΥΤΙΑ. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κατὰ τὰς διεξαχθεῖσας εἰς Λοιδήνον ἀρχαιρεσίας πρὸς ἀνάδειξιν τῆς Συμβούλευτικῆς ‘Επιτροπῆς τῆς Ἑλληνικῆς ‘Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, ἔξελέγησαν: Πρόεδρος ὁ κ. I. K. Καρρᾶς. ‘Αντιπρόεδροι οἱ κ.κ. Μιχ. Λευτάκης καὶ Μιχ. Ξυλάς. Καὶ μέλη οἱ κ.κ. Δημήτριος Χανδρῆς, Π. Χριστόπουλος, Π. Παγώνης, Ι. Φαφαλίδης, Δ. Κοτανίτας, Αν. Λώς, Γ. Μπίσμπας, Ν. Κομνηνός, Μ. Περατικός, Π. Αγγελός καὶ Ν. Χατζηπατέρας. ‘Αναπληρωματικοὶ ἔξελέγησαν οἱ κ.κ. Μιχ. Χρ. Λαζάρης, Ν. Δ. Πατέρας, Ν. Νομικός, Ν. Βλασσόπουλος καὶ Κ. Αδ. Χατζηπατέρας.

## ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ’ ΕΛΛΗΝΩΝ

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας φορτηγόν μας «Μπάτης» 10.661 τόν. γκρός, 15.337 τόνων d.w., ναυπηγήσεως 1957 (εἰς Ιαπωνίαν) καὶ ταχύτητος 15 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 40 τόνων πετρελαίου, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ Οἴκου Δάματσας εἰς ξένην ἔταιρον ἐλληνικῶν συμφερόντων (κ. Βογιατζίδης), ἀντὶ τιμῆς 1.035.000 δολαρίων.

— Παρὰ τοῦ κ. Ν. Βερνίκου - Εύγενιδης («Γραμμή Νοτίου Αμερικῆς») ἡγοράσθησαν τὰ σουηδικά δηζελοκίνητα πλοῖα - ψυγεῖα «Α τλάντικ Ο σε αν» καὶ «Σίλερ Ο σε αν» ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. Τὸ πρῶτον εἶναι 4.018 τόν. γκρός, 4.650 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ ψυκτικὸν χώρον 234.000 κ.π. καὶ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16½ μιλίων, ἐν ἐμφόρῳ καταστάσει, παρελήφθη δὲ εἰς Πειραιᾶ καὶ μετωνομάσθη «Σκύρος», ψύσαν τὴν Κυανόλευκον. Τὸ δεύτερον θά παραληφθῇ εἰς Πειραιᾶ μετὰ δίμηνον, θά τεθῇ καὶ αὐτὸν ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας.

— Δύο ἔτεροι ἀργεντινὰ φορτηγά, μὲ χώρον ψυγείου, ἡγοράσθησαν παρ’ Ελλήνων. Πρόκειται περὶ τῶν σκαφῶν «Rio Diamante» 5.383 τόν. γκρός, 9.200 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1946 καὶ «Rio Gualeguay» 5.395 τόν. γκρός, 9.185 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1946. Τὸ πρῶτον παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του κ.κ. Μποδοσάκην ‘Αθανασίδην καὶ Δρακόπουλον, ἔτεθη ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Α γωνιαὶ ης».

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικῶν σημαίαν φορτηγόν «Liverpool Packet» 2.933 τόν. γκρός, 4.624 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρ’ Ελλήνων ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς λιμένα τῆς Ανατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αγγλίας.

— ‘Ηγοράσθη παρ’ Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 97.500 λιρῶν τὸ νορθηγικὸν μότορ - τάκνερ «Thorslawn» 10.083 τόνων γκρός, 15.185 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1950.

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ ‘Υπουργείον ‘Επιτορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδλήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηδόλογον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὅρθου 13, τοῦ Ν.Δ. περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Μόνα Λίζα» ἐπιβατηγόν (τελούν ὑπὸ ναυπηγήσιν) 1.530 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Β. Βρανάν 80%, Ιω. Πολυχρονάδην 10% καὶ Ανδρ. Δημητριάδην 10%.

2. «Ολύμπικ Μάρινερ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δόμονα), 10.448 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, τῆς ἔταιρας «Κορριέντες» (τῶν κ.κ. Γεωργ. Κουτσουβέλη καὶ Αθαν. Καλογερέτη).

3. «Αννα Μ.» φορτηγόν (πρώην ισραηλινὸν «Nakshlon», νεοαγορασθέν), 1.541 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ.

Ιω. Μαρκάκην καὶ Εμμ. Σάρδην.

4. «Βάσις» φορτηγόν (πρώην ἀγγλικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δόμονα, νεοαγορασθέν), 2.829 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιραν «Γιούνιον ‘Εντερπράϊ», (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Θεμ. Βαλσαράκη).

5. «Καπταγιάννης» φορτηγόν (πρώην δανικὸν «Norden», νεοαγορασθέν), 4.561 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Δημ. Παλαιοκρασσάν.

6. «Αγωνιστής» φορτηγόν (πρώην ἀργεντινὸν «Rio Diamante», νεοαγορασθέν), 5.383 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Μποδοσάκην ‘Αθανασιάδην καὶ Δρακόπουλον (ἔταιρία «Αργώ - Ελλάς»).

7. «Σκύρος» φορτηγόν (πρώην σουηδικὸν «Atlantic Ocean», νεοαγορασθέν), 4.019 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἀνήκον εἰς τὴν «Ελληνικὴν Γραμμὴν Νοτ. Αμερικῆς».

8. «Μπρούκιλντ» φορτηγόν (πρώην ἀγγλικὸν «Vasco», νεοαγορασθέν), 2.829 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιραν «Γιούνιον ‘Εντερπράϊ» (κ. Μάρκος Σκούφαλος).

## ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον, ὅπερ καλύπτει καὶ ἐλληνικὰ συμφέροντα, «Black Point» 11.135 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Χόγκ Κόγκ. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

— Επίσης τὸ φορτηγόν μας «Ρίο Ντόρο» 7.131 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς τὸν λιμένα Χιράο.

## ΥΨΗΣ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Διεγράφῃ ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν νηδόλογον τὸ φορτηγόν «Ατλάντικ Σ αν λάιτ» 10.139 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, ὡς ύψωσαν τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγόν «Μάρθα Σ.» (εἰς Θέτις) 7.250 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, πωλήθεν εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα ἔταιρίαν «Συμφανία» ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μάρθα Σ.».

— Επίσης τὸ φορτηγόν «Π. Πρέκλα» 7.228 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα μετωνομάσθη «Πέρδικα». Ή λιβεριανὴ σημαία διετηρήθη.

— Τὸ καλύπτον καὶ ἐλληνικὰ συμφέροντα ἀμερικανικὸν «T. 2» δεξαμενόπλοιον «Sands Point» 10.172 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Ελενα - Λίζα». Ή ἀστερόδεσσα διετηρήθη.

— Τὸ ἀγορασθέν παρ’ Ελλήνων μικρὸν ὄλλανδικὸν φορτηγόν «Manto» 389 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, παραληφθὲν εἰς Κόντινεντ ἐτέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Νήσος Μάκονος».

— Τὸ ἐπίσης παρ’ Ελλήνων ἀγορασθέν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Hermione» 12.438 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, παραληφθὲν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Κονσταντίνος».

— Τὸ πωλήθεν εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς “Απω Ανατολῆς λιβεριανὸν φορτηγόν μας «Ούατιτ Στάρ» 7.248 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παρεδόθη εἰς Οζάκαν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του καὶ μετωνομάσθη «Loyal Allies». Διετηρήθη ἡ σημαία τῆς Λιβερίας.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΑΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Παρουσίᾳ τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατ. Ανδρεάδη καὶ ἐκπροσώπων τοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ ἐμπορικοῦ κόσμου ἐγένοντο εἰς τὸν Πειραιά τὰ ἐγκαίνια τοῦ νέου ὑποκαταστήματος τῆς Τραπέζης Πειραιῶς ἐπὶ τῆς δόδου Ναυαρίνου. Όμιλων σχετικῶν ὁ κ. Ανδρεάδης, ἐτόνισεν, ὅτι τοῦτο ἀπόσκοπει εἰς τὴν ἐνίσχυσιν, κυρίως, τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως καὶ ὅτι ἀπερασίσθη ὁ διπλασισμός τοῦ ἑταϊρικοῦ κεφαλαίου τῆς Τραπέζης δι’ εκδόσεων νέων μετοχῶν.

## ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ “ΓΙΑΝΝΗΣ..”

Τὴν 28ην Ιουνίου παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὸ νεότευκτον φορτηγόν «Γιάννης», ἀφοῦ ἔξετέλεσεν ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, κατὰ τὰς ὁποῖας ἀνέπτυξε ταχύτητα 20.4 μιλίων, ἀναδειχθὲν ὡς τὸ ταχύτερον φορτηγόν.

## ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

### ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

## ΣΥΡΟΣ

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

ΣΥΡΟΣ: ΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝΝ ΣΜΑΤΕΣ 4

τηγόν, έξι δύσων μέχρι τούδε κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορδ τοῦ Σάντερλαντ. Ως ἔχουμεν ἡδη ἀναγράφει, τὸ «Γιάννης» ἐφωδιάσθη μὲ νέου τύπου μηχανὴν Ντόξφορδ, δυνάμεως 10.000 πόπων εἰς τὰς 120 στροφὰς κατὰ λεπτῶν, ητὶς ἔξασφαλίζει εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων. Τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἑταιρίας «Κάσσος» καὶ τοῦ Οίκου Χανδρῆ, παρέστησαν δὲ εἰς τὰς δοκιμάς του οἱ κ.κ. Δ. Χανδρῆς καὶ Σ. Ματαντός. Εἰς τὰς 22 Ιουνίου καθελκύεται ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα ἀδέλφον σκάφος διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Ν. Γ. Λιβανοῦ.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορδ ἀνέφεραν τὸ γεγονός, ὅτι καὶ διὰ τοὺς τέσσαρας τύπους τῶν οἰκονομικῶν φορτηγῶν κατεσκευῆς Ντόξφορδ, τὰ πρωτότυπα σκάφη ἀνήκουν εἰς «Ελληνας ἐφοπλιστάς». Τὸ πρώτον σκάφος ἦτο τὸ «Κάσσος» 9500 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 11½ μιλίων, τοῦτο δὲ ἦτο καὶ τὸ πρώτον ἐλληνικὸν δηξελοκίνητον φορτηγόν. «Ἐκτοτε καὶ μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1939 ἔως 1948 κατεσκευάσθησαν 80 παρόμοια σκάφη. Τὸ 1954 καθελκύθη διὰ τὴν ἑταιρίαν «Κάσσος» τὸ φορτηγὸν «Αγία Μαρίνα» 11.000 τόνων καὶ ταχύτητος 13¾ μιλίων, ἀντιπροσωπεύον τὸν δελτιωμένον τύπον δηξελοκίνητου φορτηγοῦ. «Οκτὼ παρόμοια σκάφη ἐναυπηγήθησαν. «Ηκολούθησεν ἐντεῖ 1957 τὸ «Αγίος Σπυρίδων» 14.500 τόνων καὶ ταχύτητος 14 3/8 μιλίων. «Ἐκτοτε 14 τοιοῦτα σκάφη ἐναυπηγήθησαν ἡ τελοῦν ὑπὸ παραγγελίαν. «Ηδη, τὸ «Γιάννης» εἰσάγει νέον δελτιωμένον τύπον, τὸν 16.550 τόνων καὶ ταχύτητος 16 μιλίων, μὲ συναγωνιστικὴν ικανότητα ἔξαιρετικῶν ισχυράν. «Ἐναυλώθη ἀπὸ Βόρ. Γαλλίαν διὰ τὴν Κίναν.

#### Ο. κ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ

Γεῦμα ἀποχαιρετιστήριον παρετέθη τὴν 3ην Ιουλίου εἰς τὸ ξενοδοχεῖον Βαΐσεροί ἀπὸ μέρους τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας πρὸς τὸν ἀποχωρούντα Προξενικὸν Λιμενάρχην κ. Γουλιέλμου.

Ὑπερέξικοντα οἱ παραστάντες ἐφοπλισταί. Δεῖγμα τῆς συμπαθείας μὲ τὴν ὁποίαν περιβάλλουν οἱ «Ελληνες πλοιοκτῆται τὸν κ. Γουλιέλμον. Τὸ ἔργον τοῦ εἰς τὸ Λονδίνον ἔξειτιμήθη δῶς ίδιαιτέρως. «Ο Πρόδρομος τοῦ Committee κ. Ι. Κουλουκούντης καὶ ὁ κ. Παγώνης ἐν συνεχείᾳ, προσερφόνταν τὸν κ. Γουλιέλμον. «Η αὐθόρμητος ἀπάντησίς του κατεχειροκροτήθη.

Ο κ. Γουλιέλμος ἐπανερχόμενος, θὰ ἀναλάβῃ μίαν ἀπὸ τὰς προεχούσας διευθύνσεις τοῦ «Υπουργείου.

#### Ο. κ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ ΕΙΣ ΤΟ «ΛΟΥΔΣ».

Εἰς γεῦμα παρατεθεὶ τὴν 27ην Ιουνίου ἐπὶ τοῦ ὑπερωρεκανίου «Κορίνθιο» πρὸς τιμὴν τοῦ κ. Φρίξου Παπαχρηστίδη, ὁ πρόεδρος τῆς καναδικῆς ἐπιτροπῆς τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ «Λόύδ'ς» ἀνεκοινώσεων εἰς αὐτὸν, ὅτι ἔξελέγη μέλος τῆς ἐλλόγω «Ἐπιτροπῆς. Εἶναι δὲ πρώτος «Ελλην τοῦ Καναδᾶ, δόστις μετέχει τῆς ἐκεὶ ἀσφαλιστικῆς ὄργανωσεως τοῦ «Λόύδ'ς».

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜENA

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ιουλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ δένας σημασίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Διοικητής Γάφος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.257 καὶ «Ελεν Κ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.254, ἀπὸ 1 Ιουλίου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. «Οθ. Σταχτιάρη, «Δῆλος», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 2.936, ἀπὸ 1

Φεβρουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Σιγάλα, «Ορο», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.000, ἀπὸ 1 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Α. Ρωμάνο, «Τεύκρος», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 1.465, ἀπὸ 10 Ιουνίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Ξυδιά, «Γουόρλτ Χόις», λιβεριανόν, τόνων γκρός 14.000, ἀπὸ 10 Ιουνίου, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Λογοθέτη, «Αίδιον Σκίππερ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 13.617, ἀπὸ 1 Φεβρουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Μέτση καὶ «Εθμαρ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.184, ἀπὸ 3 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Α.Ε. «Μιχαληνός».

Ἐξ ἄλλου, διεγράφη ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὸ φορτηγὸν «Μαργκά», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.220, ὡς ἐπανδρωθέν δι' ἀλλοδαπῶν.

Κατόπιν τῶν δέ σημαντικῶν πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 575, τόνων γκρός 5.397.846.

#### ΘΑ ΔΩΘΟΥΝ ΑΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ

Τὴν ἔξισορρόπησιν τῶν παλαιῶν πρὸς τὰς νέας συντάξεις καὶ τὴν αὔξησιν τοῦ κατωτάτου ὄρου αὐτῶν, προέτεινεν ἡ ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὸν καθηγητὴν κ. Στεργιώτην, ἥτις ἀνέλαβε νὰ μελετήσῃ τὰ συντάξιοιδοτικὰ ζητήματα τοῦ Ν.Α.Τ. Εἰς τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν τῆς, τὴν ὅποιαν ὑπέβαλεν εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ Ἰδρύματος κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν αὐτοῦ, τονίζεται διτὶ ὑφίστανται τὰ ἀναγκαῖα περιθώρια διὰ μίαν τοιαύτης ἐκτάσεως ἀναπτροσαρμογήν τῶν παροχῶν, εἴτε ἀμέσως εἴτε κατὰ στάδια, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι θὰ δημιουργηθῇ νέα ἐπιβάρυνσις ἐκ 33 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων δραχμῶν, τούλαχιστον κατὰ τὸ πρώτον ἔτος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου.

Ἡ προτεινόμενή ἀναπτροσαρμογή, ἐὰν τελικῶς ἐγκριθῇ, ὡς θεωρεῖται δεδιασμοί, ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ «Υπουργείου, θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν ἔχει διαδικασίαν :

Θὰ ἀναθεωρηθοῦν ὅλαις αἱ συντάξεις αἱ ἐκδοθεῖσαι πρὸ τοῦ 1961 καὶ ἀπὸ 1ης Ιουνίου 1955, θὰ καθορισθῇ δὲ τὸ ὑψός ἐκάστης βάσει τοῦ ισχύοντος ἀπὸ 15ης Ιουνίου 1961 μισθολογίου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων. «Ἐκ τῆς αὐξήσεως αὐτῆς, ἥτις θὰ προκύψῃ κατὰ τὴν ἀναθεώρησιν, θὰ ἀφαιρεθῇ τὸ ποσὸν τῶν 125 δρ., τὸ ὅποιον ἔχοργήθη πέρυσι ὑπὸ μορφὴν γενικῆς αὐξήσεως εἰς δόλας τὰς παροχὰς τοῦ Ν.Α.Τ. «Οσαὶ πάντας ἔκ τῶν παλαιῶν συντάξεων δὲν ἔπρεσαθοῦν ἐτὶ τῆς ἀναθεώρησεως, δηλαδὴ καλυφθῆ ἡ προκύπτουσα αὐξήσις διὰ τῶν 125 δραχμῶν, θὰ δελτιωθοῦν ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ κατωτάτου ὄρου εἰς 700 δραχμάς.

Συγκεκριμένων, εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς διατυπούνται τὰ ἔχει συμπεράσματα ἐκ τῆς μελέτης τοῦ ὄλου θέματος :

Οι ἑκ τῶν μελών τῆς «Ἐπιτροπῆς μαθηματικοὶ ἐπιστήμονες προέδροισαν εἰς τὴν κατάρτισιν τῶν καταλλήλων πινάκων, δι' ὃν προσδιώρισαν τοὺς μέσους συντελεστὰς ἀναπτροσαρμογῆς, ὑπελόγισταν τὰς οἰκονομικὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ Κ.Π.Φ.Ν. καὶ ἀναπτροσήρμοσαν τὴν οἰκονομικήν ἐξέλιξιν τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν προσεχῆ δωδεκαετίαν, μὲ ἀφετηρίαν ὑπολογισμῶν τὴν ἀναλογιστικὴν μελέτην τοῦ κ. Δ. Ζαπατίνα.

Αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ Ν.Α.Τ. ὑπελογίσθησαν εἰς : α) Δρχ. 26.900.000 διὰ τὴν ἐπιβάρυνσιν ἐκ τῆς ἀναπτροσαρμογῆς μόνον τῶν συντάξεων καὶ β) εἰς δρχ. 7.500.000 διὰ τὴν ἐπιβάρυνσιν ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ κατωτάτου ὄρου απὸ δρχ. 625 εἰς δρχ. 700.

«Ἡ τοιαύτη ὡς ἀνα ἐπιβάρυνσις, ὑπὸ τὴν διαδικήν μορφήν της, ἀφορᾷ

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΕΡΙΝΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

#### Δ.Ε.Σ. "ΔΗΛΟΣ",

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 9

ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 14

ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ — ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ.

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

#### 'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ

ὥραν 10: διὰ ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ

ὥραν 13: διὰ ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18: διὰ ΧΙΟΝ ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.

» 18.30: διὰ ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ

ὥραν 13: διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18.30 διὰ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ὥραν 14: διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ

» 18: διὰ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληρεφερεῖαι: Ακτὴ Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς απαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

τὸ πρώτον ἔτος τῆς ἐφαρμογῆς τῶν αὐξήσεων, διότι κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη ἡ μὲν ἐπιβάρυνσις ἐκ τῆς ἀναπροσαρμογῆς θὰ βαίνῃ αἰσθητῶς μειουμένη, ἡ δὲ ἐκ τοῦ κατωτάτου ὄριου ἐλαφρῶς αὐξανομένη. Τὸ σύνολον, ἐν πάσῃ περιπτώσει, τῶν ἐτησίων ἐπιβάρυνσεων τοῦ N.A.T. θὰ βαίνῃ συνεχῶς μειούμενον (λόγω ἑξόδου ἐκ τῆς συντάξεως τῶν παλαιῶν συνταξιούχων). Δέον νὰ σημειωθῇ, διότι αἱ ἐτήσιαι, ὡς ἄνω, ἐπιβαρύνσεις εἰναι αἱ καθαραὶ, δεδομένου διτὸς κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀναπροσαρμογῆς συνεψηφίσθη ἡ παγία ἔξ 125 δρ. αὐξήσις τῶν συντάξεων, ἡ χορηγηθεῖσα ἀπὸ 1.1.1962. Ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ K.P.F.N. διὰ τὴν αὐξήσιν τῶν ἀντιστοίχων συντάξεων ἔπι τὴν βάσει τῶν αὐτῶν ὡς ἄνω ὑπολογισμῶν, θὰ ἐπιφέρῃ, διὰ τὸ πρώτον ἔτος, ἐπιβάρυνσιν ἔξ 100.000 περίπου (μειούμενον εἰς τὰ ἐν συνεχείᾳ ἔτη), λόγω τῆς ἀναπροσαρμογῆς καὶ δρ. 65.000 λόγω αὐξήσεως τοῦ κατωτάτου ὄριου.

Σημειούμεναι, διότι αἰσθητὸς ἀριθμὸς συνταξιούχων δὲν θὰ ὠφεληθῇ ἐκ τῆς ἀναπροσαρμογῆς καθ' ὅσον ἡ ἔξ 125 δρ. χορηγηθεῖσα αὐξήσις ἑκάλυψε, ίδιος εἰς τὰς χαμηλὰς συντάξεις, τὰς ὑφισταμένας μισθολογικὰς διαφοράς. "Ἐτερος ἀριθμὸς συνταξιούχων, ἐπίσης αἰσθητὸς, θὰ ἐπωφεληθῇ οὐχὶ ἐκ τῆς ἀναπροσαρμογῆς ἀλλ' ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ κατωτάτου ὄριου. Οἱ συνταξιούχοι τοῦ K.P.F.N., λόγω τῆς ίδιαιτέρας συνταξιοδοτικῆς τῶν μεταχειρίσεως, δὲν ἐμφανίζουν μεγάλας συνταξιοδοτικάς ἀποστάσεις καὶ διὰ τούτο ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ Κεφαλαίου τῶν εἶναι ἐλαχίστη.

#### ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ N.A.T.

"Ενδιαφέροντα στατιστικά στοιχεῖα τῆς συνταξιοδοτικῆς δραστηριότητος τοῦ N.A.T., κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους: Πάρεχουν πλήρη καὶ λεπτομερῆ εἰκόνα τοῦ ὑψους, κατὰ κατηγορίαν, τῶν παροχῶν, τῆς ἑξελίξεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δικαιοπαρόχων — εἰσερχόμενοι καὶ ἑξερχόμενοι τῆς συνταξιοδοτήσεως — τῆς ἑξελίξεως τῆς μέσης παροχῆς, ὡς καὶ τῆς μέσης συνταξιούχου ὑπηρεσίας.

"Ἐκ τῶν παρατιθέμενων στοιχείων καὶ ἀριθμῶν, καταφαίνεται σαφῶς ἡ υφισταμένη διαφορά, ὡς καὶ ἡ ἀνάγκη ἀναπροσαρμογῆς τῶν παλαιῶν συντάξεων πρὸς τὰς νέας, τὴν ὥστε εἰς τὸ σχετικὸν πόρισμα τῆς ἐπιτροπῆς ὑπὸ τὸν καθηγορίαν κ. Στεριώτην καὶ διαγράφεται ἡ σταθερὰ ἐφεδρῆς ἐπιβάρυνσις κατ' ἔτος τοῦ N.A.T. ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ ὕψους τῶν νέων συντάξεων.

"Ίδον τὰ στατιστικά αὐτὰ στοιχεῖα:

Κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1963 ἀπενεμήθησαν 189 νέαι συντάξεις ἔναντι 700, δόλοκλήρου τοῦ 1962, 519 τοῦ 1961, 470 τοῦ 1960, 629 τοῦ 1959 καὶ 627 δόλοκλήρου τοῦ 1958.

Κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ τοῦ N.A.T. συνταξιοδοτουμένων ἀνήρχετο εἰς 14.984, μὲ μέσην μηνιαίαν σύνταξιν 927 δρ. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη:

| Ἐτη  | Συνταξιούχοι | Μέση σύνταξις |
|------|--------------|---------------|
| 1958 | 13.960       | 650           |
| 1959 | 14.281       | 674           |
| 1960 | 14.479       | 692           |
| 1961 | 14.681       | 779           |
| 1962 | 15.014       | 923           |

"Ἐκ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν καταφαίνεται ἡ σταθερὰ αὐξήσις τῶν συνταξιούχων ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος (πλὴν τοῦ α' τρίμηνου τοῦ 1963) καὶ τῆς μέσης συντάξεως αὐτῶν.

Κατὰ κατηγορίας οἱ 14.984 συνταξιούχοι τοῦ N.A.T. τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1963, κατενέμοντο ὡς ἀκολούθως:

Συνταξιούχοι γύριστος 4.228, συνήθους ἀνικανότητος 1.487, αἰφνίδιος ἀτυχήματος 364, χήραι μετά τέκνων 1.657, χήραι ἀνευ τέκνων 5.372, ὄφραν 1.288, γονεῖς 429, ἀδελφοὶ 159.

"Ίδον καὶ ἡ κατανομὴ τῶν συνταξιούχων κατὰ τάξεις συντάξεων, τὴν ίδιαν περίοδον:

Σύνταξης μέχρι 675 δρ.: 8.709 συνταξιούχοι, ἦτοι τὸ 58,12% τοῦ συνόλου τῶν συνταξιοδοτουμένων, ἀπὸ 676 - 875 δρ.: 1.702 συνταξιούχοι, ἀπὸ 876 - 1.075 δρ.: 1.181 συνταξιούχοι, ἀπὸ 1.076 - 1.275 δρ.: 908 συνταξιούχοι, ἀπὸ 1.276 - 1.475 δρ.: 721, ἀπὸ 1.476 - 1.675 δρ.: 491, ἀπὸ 1.676 - 1.875 δρ.: 276, ἀπὸ 1.876 - 2.075 δρ.: 206, ἀπὸ 2.076 - 2.275 δρ.: 170, ἀπὸ 2.276 - 2.475 δρ.: 135, ἀπὸ 2.476 - 2.675 δρ.: 88, ἀπὸ 2.676 - 2.875 δρ.: 79, ἀπὸ 2.876 - 3.075 δρ.: 60, ἀπὸ 3.476 - 3.675 δρ.: 34, ἀπὸ 3.676 - 3.875 δρ.: 24, ἀπὸ 3.876 - 4.075 δρ.: 35, ἀπὸ 4.076 - 4.275 δρ.: 11 καὶ ἀπὸ 4.276 δρ. καὶ ἄνω 42 συνταξιούχοι.

Καὶ εἰς ἀκόμη πίνακας ἐκ τοῦ ὅποιον καταφαίνεται ἡ ἑξελίξις τῶν εἰσελθόντων καὶ ἑξελθόντων τῆς συνταξιοδοτήσεως τοῦ N.A.T. τὰ τελευταῖα ἔτη:

| Ἐτη               | Εἰσελθόντες | Ἐξελθόντες |
|-------------------|-------------|------------|
| 1958              | 894         | 582        |
| 1959              | 877         | 530        |
| 1960              | 745         | 547        |
| 1961              | 722         | 520        |
| 1962              | 1012        | 679        |
| 1963 (α' τρίμην.) | 215         | 245        |

"Ίδον, τέλος, ἡ ἑξελίξις τῆς μέσης συνταξιούχου ὑπηρεσίας ἀπὸ τοῦ 1958 καὶ ἐντεύθεν:

1958: 23 ἔτη, 1959: 23,8, 1960: 23,5, 1961: 22,5, 1962: 22,9 καὶ 1963 (α' τρίμηνον): 22,5 ἔτη.

#### ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ.: Κ. Ἀνδρεάδης, Δ. Ἀρβανίτης, Γρ.

Γαλάτης, Μ. Γιαννίτσης, Δ. Γαρρῆς, Σπ. Γιαννιώτης, Ν. Γούστης, Ἰω. Διακάκης, Γ. Ζαχαρίου, Μίλ. Ζερδός, Πρ. Ἰορδανίδης, Λ. Κοντάζογλου, Ἀθ. Καρύδης, Ν. Καραγιώργης, Γ. Κοντούλης, Μ. Λαδράνος, Κ. Λυγιάδης, Κ. Λαμπράκης, Π. Λεωτσάκος, Π. Λουκίδης, Ἡλ. Λιγνός, Π. Μανιάτης - Λαμπάς, Π. Μάντζαρης, Ἰω. Μαρκούζης, Μ. Μέλης, Μ. Μπαλάστης, Λ. Μωραΐτης, Ἐλ. Μωραμαρίνος, Γ. Νικολάου, Ἀνδ. Ντούσκος, Α. Νικηφόρος, Ἀθ. Ρόζος, Β. Σοφικίτης, Ν. Συκούστρης, Γ. Σιδέρης, Δ. Σεργάκης, Ν. Τσιμάρας, Γ. Τσιχλάκης, Κ. Φιλιππῆς, Στ. Φαφαλίος, Ἀθ. Φρυδᾶς καὶ Ἀντ. Χατζηαντωνίου.

—Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ.: Ευσ. Ἀμέντας, Στ. Ἀγιάσογλου, Γ. Ἀλεβίζόπουλος, Γ. Ἀναστασόπουλος, Μ. Ἀντωνιάδης, Μ. Ἀσπιτάτης, Γ. Ἀρσενικός, Μ. Ἀπέργης, Ν. Ἀναγνωστούλος, Κ. Ἀνδρέου, Μ. Βαζαίος, Χ. Βανδώρος, Γ. Βεκρῆς, Κ. Βογιατζῆς, Α. Βουγιουκλῆς, Ἐμμ. Βογιατζῆς, Π. Βεργωτῆς, Ἀπ. Βασιλειάδης, Χρ. Βασιλάκης, Στ. Βιταλιώτης, Ἐμμ. Γέρακας, Ἰω. Γλύκας, Β. Γλύπτης, Κ. Γεωργαντῆς, Ν. Γουλανδρῆς, Δ. Γραΐγος, Ἀντ. Γλύτσης, Λ. Γιαστρίδης, Ἰω. Γιαννέλος, Ἰ. Δρακόπουλος, Ἀγγ. Διαματῆς, Γ. Δελάνας, Σπ. Δημόπουλος, Χ. Δουρῆς, Ν. Δράκος, Δ. Δουμπλίδης, Γ. Δαλμίρας, Ἐλ. Εύστρατίου, Λ. Θεοφύλακτος, Στ. Κουλουμπῆς, Ἰω. Κομντόνος, Δ. Κωστελέτος, Ν. Καλκάνης, Ἰω. Κουφός, Ζ. Κρίτσας, Γ. Καλογκράτος, Θ. Καλλιδρύσιος, Θ. Κουταλιανός, Ἐλ. Κόχυλας, Στ. Κανάκης, Γ. Κωστόπουλος, Σπ. Καραδήμας, Κ. Κασφίκης, Γ. Κατσάλας, Εύθ. Καλλίας, Ζ. Λεκατσάς, Ἀνδ. Λιπάρης, Β. Λαζάρης, Π. Λέκκας, Γ. Λέκκας, Λ. Λοπατατζῆς, Ἰω. Μαρκουζής, Β. Μεταξᾶς, Σ. Μάρκου, Γ. Μαστρανδρέας, Ἰω. Μπούμπης, Κ. Μιχόπουλος, Γ. Μαρταέλος, Ἀπ. Μαχαίρας, Ἀθ. Μεσισκῆς, Μ. Μηνακούλης, Κ. Νικηφόρος, Ἰω. Ξένος, Κ. Πούπαλος, Π. Πολυχρονάκης, Γ. Πατέρας, Ἀνδ. Παλαιολόγος - Πολαιοιτούγιας, Ἰω. Παπαγεωργίου, Θ. Παναγιωτόπουλος, Γ. Ριακοτά-

Serving  
ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED TELEPHONE 2000 CABLE ADDRESS HALFOUR

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,  
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,  
HULL AND GRIMSBY.  
Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.  
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No. - G.B. LN 9090

κης, Δ. Ραυτόπουλος, Μ. Ρούσσος, Στ. Στραβελάκης, Δ. Σιδερωμένος, Άλ. Σαραβάνος, Γ. Σπαθής, Μ. Σαρρής, Χρ. Στρατικόπουλος, Ιο. Σκούφαλος, Γ. Σταθάκης, Π. Σταθάκης, Κ. Σκαρδέλης, Στ. Σαλιάρης, Εύ. Σταυράκης, Μ. Τέντζερης, Εύθ. Τρακάδας, Ν. Φραγκέτης, Ανδρ. Φράγκος, Π. Φωκᾶς, Δ. Φισφῆς, Κ. Χαρδαλίδης, Μ. Χριστοφορίδης, Ν. Χωριάτης, Χρ. Χατζηγεωργίου, Εύ. Χουρμούζης, Αρ. Ψαρέλης και Γ. Λαμπταδαρίδης.

Διά το δίπλωμα του άτμομηχανικού Γ' τάξεως έπετυχον οι κ.κ.: Απ. Αθανασίου, Αθ. Αρμενιάκος, Σπ. Βουρδόπουλος, Ιω. Βενέτας, Ιω. Βλάχος, Εύ. Βανός, Μ. Γεωργάκης, Δ. Δακτυλίδης, Δ. Δροσοπαναγιώτακης, Τ. Κράδαρης, Β. Κατσαράς, Εμμ. Καραδίτης, Νικ. Κρητικός ή Λαμπτράκης, Λ. Κοκκαλίδης, Β. Κάδικας, Αθ. Λαγός, Γ. Μάθεος, Δ. Μπούρας, Γ. Μαράκης, Ιω. Μαρούγκας, Δ. Ξαγοράρης, Αντ. Παγώνης, Ν. Πατσούρας, Ν. Παυλίδης, Σπ. Στρατής, Α. Σταμάτης, Ζ. Σταματάκης, Δ. Σαμιώτης και Λ. Χάρης ή Χαραλαμπόπουλος.

—Διά το δίπλωμα του μηχανικού έσωτερικής καύσεως Γ' τάξεως έπετυχον οι κ.κ.: Στ. Αγάς, Μ. Βρεττός, Δ. Γαριδης, Γ. Κόνταρης, Δ. Μουρκάκος, Κ. Μπούρας, Μιλ. Μουγάκος, Χρ. Μαθάς, Κ. Μαλτέζος, Β. Πλασιολόγος, Γ. Ραούσαρος, Στ. Σοφίας, Αντ. Τάρλας, Χρ. Ταγκούλης, Ιω. Τσαναής και Στ. Ψωμιάδης.

#### ΚΑΙ ΟΛΙΓΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

Διά το δίπλωμα του ραδιοτηλεγραφητού Α' τάξεως έπετυχον οι κ.κ.: Κ. Κουτσογιάννης, Γ. Μανιάς, Ν. Μονογιούς, Σπ. Πλατής, Ν. Φαντόπουλος και Κ. Χέλμης.

#### ΤΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Απειστάλη πρός δημοσίευσιν είς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» τὸ Β. Διάταγμα «Περὶ παρατάσεως ἐπιδοτήσεως ἀνέργων ναυτικῶν, μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1963».

Διὰ τῶν διατάξεων τοῦ Διατάγματος τούτου ὅριζονται τὰ ἀκόλουθα:

Παρ' ἑκάστου Γραφείου Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας κυροῦνται κατάλογοι δικαιουμένων ἐπιδοτήσεως ἀνέργων ναυτικῶν Α' καὶ Β' κατηγορίας.

Εἰς τοὺς καταλόγους τῆς Α' κατηγορίας ἐγγράφονται ἀνέργοι ναυτικοὶ ἔχοντες ὑπηρετήσει ἑντὸς τῆς τελευταίας τριετίας ἀναδρομικῶν ἀπὸ τῆς αἰτήσεως ἐγγραφῆς των εἰς τοὺς καταλόγους κατὰ τὸ μεγαλύτερον χρονικὸν διάστημα εἰς πλοῖα ἀπὸ 25 - 3000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

Εἰς τοὺς καταλόγους Β' κατηγορίας ἐγγράφονται ἀνέργοι ναυτικοὶ ἔχοντες ὑπηρετήσει ἑντὸς τῆς τελευταίας τριετίας ἀναδρομικῶν ἀπὸ τῆς αἰτήσεως ἐγγραφῆς των εἰς τοὺς καταλόγους κατὰ τὸ μεγαλύτερον χρονικὸν διάστημα εἰς πλοῖα ἀνά τῶν 3000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

Ναυτικοὶ ἐγγραφέντες εἰς τοὺς καταλόγους Α' κατηγορίας καὶ τρίς

ἀποποιούμενοι ἔξι ὑποκειμενικῶν λόγων προσφερθείσαν ἐργασίαν ὑπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. εἰς πλοῖα 25 - 3000 κόρων, διαφόρων πλοιοκτήτων, ἢ μὴ παρουσιαζόμενοι εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. τρίς κατὰ τὰς ὄρισθείσας ὑπὸ τοῦ διευθυντοῦ αὐτοῦ ἡμέρας καὶ ὥρας, διαγράφονται ἐκ τῶν καταλόγων ὡς ἀρνούμενοι νὰ ναυτολογηθοῦν. Όμοιώς καὶ οἱ ναυτικοὶ οἱ ἐγγραφέντες εἰς τοὺς καταλόγους Β' κατηγορίας καὶ τρίς ἀποποιούμενοι ἔξι ὑποκειμενικῶν λόγων προσφερθείσαν ἐργασίαν ὑπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. εἰς πλοῖα ἀνά τῶν 3000 κόρων κ.λ.π., διαγράφονται ἐκ τῶν καταλόγων ὡς ἀρνούμενοι νὰ ναυτολογηθοῦν.

Μετὰ ἑξάμηνον ἐπιδότησιν τὰ ποσὰ τοῦ ἐπιδόματος διὰ τοὺς τρεῖς ἐπομένους μῆνας καθορίζονται κατὰ κατηγορίας ὡς ἔξῆς:

α) Ἀξιωματικοὶ ἄγαμοι δρχ. 700 μηνιαίως, πλέον ἐπίδομα στέγης 200 δραχμῶν.

β) Ἀξιωματικοὶ ἔγγαμοι δρχ. 850 μηνιαίως, πλέον ἐπίδομα στέγης 200 δραχμῶν 250 μηνιαίως.

γ) Κατώτερα πληρώματα ἄγαμοι δρχ. 550 μηνιαίως, πλέον δρχ. 200 δι' ἐπίδομα στέγης.

δ) Κατώτερα πληρώματα ἔγγαμοι δρχ. 700 μηνιαίως, πλέον ἐπίδομα στέγης 200 δραχμῶν 250 μηνιαίως.

ε) Κατώτερα πληρώματα ἄγαμοι δρχ. 500 μηνιαίως, πλέον δρχ. 200 δραχμῶν 250 μηνιαίως.

μετά τὴν ἑννεάμηνον ἐπιδότησιν, τὰ ποσὰ τοῦ ἐπιδόματος διὰ τοὺς τρεῖς ἐπομένους μῆνας καθορίζονται ὡς κάτωθι:

α) Ἀξιωματικοὶ ἄγαμοι δρχ. 550, πλέον ἐπίδομα στέγης 200 δρχ.

β) Ἀξιωματικοὶ ἔγγαμοι δρχ. 750, πλέον ἐπίδομα στέγης δρχ. 250.

γ) Κατώτερα πληρώματα ἄγαμοι 450, πλέον ἐπίδομα στέγης δρχ. 200.

δ) Κατώτερα πληρώματα ἔγγαμοι δρχ. 550 μηνιαίως, πλέον ἐπίδομα στέγης δρχ. 250 μηνιαίως.

Μετὰ πάρελευσιν 12 μηνῶν ἡ ἐπιδότησις διακόπτεται.

«Ἡ ἐπανάληψις τῆς ἐπιδοτήσεως μετὰ τοὺς 12 μῆνας δὲν δύναται νὰ λάθῃ χώραν βάσει τῶν αὐτῶν προσόντων.

#### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΟΥ "ΟΛΥΜΠΙΑ..

«Ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς ἔξεδόθη ἡ ὑπὸ ἀριθ. 1739]1963 ἀπόφασις «περὶ διακανονισμοῦ τῶν ναύλων τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ολυμπία» μέσῳ τοῦ 'Ελληνο - 'Ισραηλινοῦ Κληρικοῦ».

Διὰ τῆς ὡς ἀνὰ ἀποφάσεως ἐγγρίνεται διὰ μέσω Κληρικοῦ 'Ελλάδος - 'Ισραηλη διακανονισμὸς ποσοῦ 140.000 δολλαρίων, ἀντιπροσωπεύοντος ποσοστὸν ἐκ 10% τοῦ ὑπὲρ τῆς Γενικῆς Ἀτμοπλοΐας ἀπομένοντος ὑπολοίπου ναύλων ἐπιβατῶν τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ολυμπία» ἐκ τῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος της 1963 πραγματοποιηθομένων ἐπτὰ ἐν συνόλῳ προσεγγίσεων τούτου εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας.

Εἰς τὴν σχετικὴν εἰσήγησιν τῆς Διευθύνσεως Μελετῶν τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναφέρεται ὅτι ἡ Γενικὴ Ἀτμοπλοΐα τῆς

## 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.

## ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΣΟΥΠΕΡ - ΤΑΝΚΕΡΣ

Έλλαδος, πρός άντιμετώπισιν τού συσμέραι έντεινομένου διεθνούς ανταγωνισμού και κάλυψη μέρους τών έξοδων έκμεταλλεύσεων του υπερικεανού της, έπειτανε πρό τριετίας τούς πλάσις αύτού μέχρι Χάιφας.

Έπειδη συμφώνως πρός τούς ίσχυοντας εἰς Ισραήλ συναλλαγματικούς κανονισμούς οι ναύλοι έπιβατών μονίμων κατοίκων Ισραήλ, δὲν είσπραττονται εἰς συναλλαγμα, ἀλλὰ εἰς τὸ τοπικὸν νόμισμα, οἱ εἰς Ισραὴλ πράκτορες τῆς ἑταῖρας πιέζονται υπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, ὅπως τὸ 10% τούλαχιστον τοῦ ἀπομένοντος μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν έξοδων προσεγγίσεως τοῦ υπερωκεανού εἰς Χάιφαν ὑπολοίπου ναύλων, διακανονίζεται μέσω τοῦ Κληρικοῦ Ἐλλάδος - Ισραὴλ.

## ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,,

Μεταξὺ 20ης Ιουνίου καὶ 5ης Ιουλίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» τοῦ Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλντ Σάμπιον» (έλλην. δεξαμ.) 23.500 τόννων d.w. (μετασκευή εἰς φορτηγόν), «Τζόρτζ» (λιθ. φορτ.) 13.000 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Μέντα» (λιθ. δεξ.) 20.452 τόννων (διάφοροι μικροεπισκευαί). «Μπίλλια» (έλλ. φορτ.) 9.140 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις), «Σπύρος Νιάρχος» (λιθ. δεξ.) 47.000 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις), «Παναγίας» (έλλ. δεξ.) 24.800 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Μπάννερ» (λιθ. δεξ.) 33.158 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις). «Γιάγκος» (έλλ. φορτ.) 10.490 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις). «Πάσικον» (έλλ. δεξ.) 41.860 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Ιμφλούενς» (λιθ. δεξ.) 40.500 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις). «Εὐγενία Νιάρχου» (λιθ. δεξ.) 47.150 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις). «Κίκυ Πηλεὺς» (λιθ. δεξ.) 33.215 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Σκίλλα» (λιθ. δεξ.) 11.199 τ. γκρός (έποσια ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Σίεφταιν» (λιθ. δεξ.) 21.907 τόννων d.w. (έποσια ἐπιθεώρησις) καὶ «Γουόρλντ Γιούνιτο» (λιθ. δεξ.) 31.745 τόννων (έποσια ἐπιθεώρησις).

## ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ιουνίου καὶ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ιουλίου ἔχοργηθσαν παρὰ τοῦ N.A.T. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Δημ. Στ. Δανιόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν καὶ 12 ημερῶν δρχ. 2122 καὶ Γεώργ. Ιωσ. Κοπακάκην, μὲ ὑπηρεσίαν 31 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 20 ημερῶν δρχ. 4340 μηνιαίων.

Εἰς μηχανικούς: Σταύλ. Μιχ. Βερβεράκην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 4 ημερῶν δρχ. 2297, Λεων. Νικ. Χάρχαρον, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν καὶ 7 ημερῶν δρχ. 2487 καὶ Ιωσ. Κων. Μπούμπαλην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 22 ημερῶν δρχ. 1956 μηνιαίων.

Εἰς ἀσυρματιστὴν Ἀριστ. Γεωργ. Τρουπάκην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 10 ημερῶν δρχ. 3231 μηνιαίων.

Εἰς κατωτέρα πλοράματα: Μιχ. Ιω. Καρυστινὸν Ἡ Καρυστινάκην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 21 ημερῶν δρχ. 1521, Αγγ. Δ. Ἀγγελάκην, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 12 ημερῶν δρχ. 1507, Γεώργ. Ιω. Γαϊτάνον, ἀρχιθεμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 9 ημερῶν δρχ. 1375, Βασιλ. Κυρ. Περρήν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 23 ημερῶν δρχ. 990, Ιω. Δημ. Μακεδόνα, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 13 ημερῶν δρχ. 1868, Δημ. Ἐμμ. Σκόρδαν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 9 ημερῶν δρχ. 625, Ἀντ. Ἐμμ. Στέλλαν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 2 ημερῶν δρχ. 959, Δημ. Γ. Τσίρον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 23 ημερῶν δρχ. 625, Δημ. Γ. Μαθιούδην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 13 ημερῶν δρχ. 1292, Ἐμμ. Κ. Χατζηγρηγορίου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 14 ημερῶν δρχ. 712, Σταύλ. Δ. Μπαρμπαρήγον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 5 ημερῶν δρχ. 651, Τριαντ. Πολ. Δερμάτην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 9 ημερῶν δρχ. 1509, Ἐμμ. Γ. Δελένταν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 21 ημερῶν δρχ. 1526, Παρ. Χρ. Τσαμουδάκην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 21 ημερῶν δρχ. 1424, Ἡλ. Π. Νταμπούλχανᾶν, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 1 ημέρας δρχ. 1432, Ἐμμ. Κ. Παράδολον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 6 ημερῶν δρχ. 625, Δημ. Νικ. Ραμπίαν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 15 ημερῶν δρχ. 1625, Νικ. Μ. Ξαγόραρην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 27 ημερῶν δρχ. 867, Ιω. Π. Σαπτέαν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 12 ημερῶν δρχ. 981, Κων. Β. Κόκκινον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 23 ημερῶν δρχ. 1198, Κομ. Κ. Τατάν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 28 ημερῶν δρχ. 1420, Σπ. Ιω. Ρετιάγον, ἀρχιθεμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 4 ημερῶν δρχ. 1550, Ἀθαν. Γ. Γουλιβιστήν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 20 ημερῶν δρχ. 687, Γεώργ. Μ. Κοντραφούρην, μηχανοδηγόν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 10 ημερῶν δρχ. 998, Ιωάν. Β. Ὁρφανόν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν καὶ 24 ημερῶν δρχ. 625, Νικ. Π. Βασιόταν, ἀλιέα, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν καὶ 2 ημερῶν δρχ. 625, Κων. Ανδρ. Υψηλάντην, βοηθὸν μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 10 μηνῶν καὶ 11 ημερῶν λόγω ἀτυχήματος δρχ. 625, Νικ. Ζ. Πιτσικάλην, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 4 ημερῶν δρχ. 1132, Ἐμμ. Π. Κοτσώνην, ἀλιέα, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 2 ημερῶν δρχ. 625, Κων. Εμμ. Θεοδώρου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 2 ημερῶν δρχ. 936 καὶ Ζαχαρούλων χήρων Ἀθαν. Κυριάκην, θερμαστὸν, μὲ ὑπηρεσίαν 4 μηνῶν καὶ 13 ημερῶν λόγω ἀτυχήματος δρχ. 693 μηνιαίων.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ιουλίου ἔχοργηθσαν παρὰ τοῦ N.A.T. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς μηχανικούς: Ἀλ. Φίλ. Διακουμάκην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν



Τὸ 55.437 τόν. d.w. τάνκερ «Γκιώνα», παραδοθὲν τὴν 28ην Ιουνίου ἀπὸ τὰ εἰς Τόκιο ναυπηγεία τῆς Ισικαβατζίμα - Χαρίμα. Ἀνάδοχος αὐτοῦ κατὰ τὴν καθέλκυσιν (27 Μαρτίου), παρέστη ἡ γνωστὴ Ἀμερικανὶς ήθοποιὸς Μέρλος «Ομπερόν». Τὸ «Γκιώνα» εἶναι ὁ τύπος τῆς πλέον συγχρονισμένης ιαπωνικῆς κατασκευῆς. Ἡ γέφυρα καὶ τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος κείνται ὅλα πρύμνηθεν. Αἱ δέκα πέντε δεξαμεναὶ τοῦ φορτίου, ἔχουν κυβικὴν χωρητικότητα 65.000 κ. μέτρων. Αἱ τρεῖς ἀντλίαι ἔχουν ικανότητα 1.250 κ.μ. ἐκάστη. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, δυνάμεως 12.500 ιππων ἄξονος, μὲ 110 στροφὰς κατὰ λεπτόν. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 14,5 μῆλια.

τῶν, 11 μηνῶν καὶ 24 ημερῶν δρχ. 1.762 καὶ Ἀθηνᾶν, χήρων Παν. Χριστοφόρου, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 6 ημερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 625 μηνιαίων.

Εἰς κατωτέρα πλοράματα: Γεώργ. Π. Βούλγαρην, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 33 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 8 ημερῶν δρχ. 2.856, Βασιλ. Ιω. Κοντογιάνην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 7 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 20 ημερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 625, Ἐλευθερίαν, χήρων Μιχ. Καραντώνη, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 8 ημερῶν δρχ. 625, Ιωάν. Ἀνδ. Κουτρούλαν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 5 ημερῶν δρχ. 1.526, Ἐλευθ. Κων. Ἀθαδούποιλον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 11 ημερῶν δρχ. 1.384, Εύαγ. Γ. Βουκελάτον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 29 ημερῶν δρχ. 861, Σπυρ. Ἀγγ. Θεοδόσην, ναυτόπαιδα, μὲ ὑπηρεσίαν 5 μηνῶν καὶ 7 ημερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος, δρχ. 625, Ιωάν. Γ. Χατζηθανάσην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 11 ημερῶν δρχ. 625, Εύαγ. Δ. Αφεντάκην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 25 ημερῶν λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 879, Ἀποσ. Χρ. Μπουλιέρην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 27 ημερῶν δρχ. 798, Ἀναν. χήρων Ιωάν. Χατζηνικολάου θερμαστοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 27 ημερῶν δρχ. 750 καὶ Εύαγγελίαν, χήρων Στ. Πίτσα, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 11 ημερῶν δρχ. 674 μηνιαίων.

## ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ

Περιήλθεν εἰς χεῖρας μας ἐν διδίλιον ὑπὸ τὸν τίτλον «ΣΦΑΙΡΙΚΗ ΤΡΙΓΩΝΟΜΕΤΡΙΑ ΜΕΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ», τοῦ «Υποναύάρχου Λ.Σ. ἐ.ἄ., Πτυχιούχου τῶν Μαθηματικῶν, Καθηγητοῦ τῶν Μαθηματικῶν παρὰ τὴ Δ.Σ.Ε.Ν. «Υδρας κ. Στεφάνου Τρ. ΚΑΡΑΚΑΣΗ. Εἰδικός πού ἔξιτασε τούτο, τὸ εὑρε πολὺ καλὸν καὶ κατόπιν τούτου τὸ συνιστώμενον ιδιαίτερως.

## Η "ΜΟΜΠΙΑ,, ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΙΝΔΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

«Η «Μόμπιλ Πετρόλεουμ Κόμπανου Ινκ.» διώρισε τὴν ἐν Βορμάδῃ ἐδρεύοντας «Ιντιαν «Οίλ Κόμπαν Λτδ.», ὡς ἀποκλειστικὸν διανομέα λιπαντικῶν θαλάσσης Μόμπιλ» εἰς τὴν Ινδίαν.

«Η σχετικὴ σύμβασις υπεγράφη εἰς Νέαν Υόρκην ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Ινδικῆς ἑταῖρίας κ. Π. Α. Γκοπαλκριστάν καὶ τοῦ Προέδρου τῆς «Μόμπιλ Πετρόλεουμ» κ. Β. Α. Μπέλλαν.

Κατὰ τὴν σύμβασιν, ἡ «Ιντιαν «Οίλ Κόμπαν» ἀναλαμβάνει τὸν ἐφοδιασμὸν καὶ ἔχυπηρέτησιν εἰς τοὺς ινδικούς λιμένας παντὸς σκάφους

TELEGRAPHIC ADDRESS : TELELEX : TELEPHONE NO.  
"NEGRITHEMO" PR 76 BOMBAY 261686  
T. NEGRIS & Co.  
SHIP SUPPLIERS & CONTRACTORS  
Dorabshaw House, Ballard Road, P.O.Box 123  
BOMBAY - INDIA

χρησιμοποιούντας λιπαντικά «Μόμπιλ», ένων ταί άνα τὸν κόσμον ἐταιρίας «Μόμπιλ» ὀναλαμβάνουν τὴν λίπανσιν καὶ ἔχυπηρέτησιν σκαφῶν ὑπὸ ινδικῆν σημαῖαν εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Ἡ σύμβασις συμπληρώνει τὸ κατὰ τὸ παρελθόν ἕτος διορισμὸν πῆς «Ἴντιαν «Οἴλ Κόμπαν», ὡς ἀποκλειστικοῦ διανομέως δενζίνης αὐτοκίνητων ἐπρέμιουμ» καὶ διομηχανικῶν ὄρυκτελαίων καὶ λιπῶν «Μόμπιλ» εἰς τὴν Ἰνδίαν.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**«ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ»** (προσηργαμένον ἔξωθι τῆς Όχαρας, ως εἶχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας): Τὰ κύτη του Νο 1, 2 καὶ 3 κατεκλύσθησαν ἀπὸ τὰ ὅδατα, τὰ δὲ διαχωρίσματα τοῦ μηχανοστασίου καὶ τινα ἐλάσματα καὶ τῶν δύο αὐτοῦ πλευρῶν ἐκάμφθησαν. «Ἡρχισεν ἔκφρωτας τοῦ φορτίου του, ητὶς καὶ θὰ διαρκέσῃ περὶ τὰς 15 ημέρας. Πρὸ πάσης ἀποπείρας ἀνελκύσεως θὰ ἔσει νὰ ἐκφορτωθοῦν 7000 τ. Τὴν 9ην Ἰουλίου τὸ σκάφος ἐκόπτη εἰς δύο παρὰ τὴν γέφυραν, ὅποτε ἀπίθανος ἐθεωρεῖτο ή διάσωσις τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἀποκόπεντων δύο τμημάτων.

(Ίουλ. 9)

**«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ»**: 'Ἐνῷ διήρχετο ἔμφορτον τὴν διώρυγα τοῦ Μοντεβίδεο ἡγγίσειν ἀπαξ τὸν βυθὸν καὶ ἐν συνεχείᾳ προσήραξε τετράκις, ἀλλ' ἀνειλκύετο ἀνευ βοηθείας καὶ χωρὶς ἐμφανεῖς ζημίας. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν δην Ἰουλίου κατευθυνόμενον εἰς Βαρκελώνην.

(Ίουλ. 5 - 6)

**«ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ»** (τάνκερ): 'Ἐνῷ ἦτο ἡγκυροβολημένον εἰς Ἐλδοράδο, τῆς Νέας Υόρκης, ἔξερράγη ἐπ' αὐτοῦ πυρκαϊά, ητὶς καὶ κατεσβέσθη ἐντὸς 15 λεπτῶν τῆς ὥρας ὑπὸ τῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας.

(Ίουν. 28)

**«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ»** (λιβ. δεξ.): 'Ἐξετέλεσεν εἰς Μάλταν ἐπισκευάς εἰς τὴν Ἐλίκα καὶ τὸν ἄξονα, διότι εἶχεν ἔγγισει τὸν βυθὸν εἰς Θρήνερς τὴν 29ην Μαΐου. Ἀκολούθως ἀπέπλευσε διά Κωνιών πολιν.

(Ίουλ. 8)

**«ΑΡΜΑΘΙΑ»**: 'Αφοῦ ἐπεισκεύασεν εἰς Καζαμπλάγκαν ζημίας, λόγῳ

θραύσεως σφηνῶν ἐλατηρίου, ἀπέπλευσε διά τὸν προσορισμὸν του.

(29 Ίουν.)

**«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ»**: Συνεπείᾳ λάθους, ἀνεμίχθη καύσιμον πετρέλαιον μετὰ λιπαντικοῦ ἐλαίου. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν δην Ἰουλίου ἐκ Πόρτ Σαΐδ κατευθυνόμενον εἰς Κίναν.

(Ίουλ. 5)

**«ΕΛΛΗΣ»**: 'Ἐπεράτωσεν εἰς Πόρτ Σαΐδ τὰς ἐπισκευάς του καὶ κατόπιν ἱκανοποιητικῶν δοκιμῶν ἀπέπλευσε διά Ρόττερνταμ.

(Ίουλ. 8)

**«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ»** (λιβ. δεξ.): Προερχόμενον ἐκ Κιουρασάο κατέπλευσε τὴν 4ην Ἰουλίου εἰς Ρίον, διόπου καὶ ἐξετέλεσεν ἐπισκευάς εἰς τὴν πρώρων καὶ τὸ φόρπικ. Ἐχρησιμοποιήθη χάλυψ δάρους 32,800 κιλῶν. Αἱ ἐπισκευαὶ ἀνεμένοντο νὰ συμπληρωθοῦν περὶ τὰ μέσα του.

(Ίουλ. 4 - 11)

**«ΚΙΜΩΛΟΣ»**: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Αμβέρσαν διά Λένιγκραδ, κενόν, συνεκρούσθη, ἐν καιρῷ πυκνῆς δύμχίλης, μὲ τὸ ἀγγλικὸν «Σίλβερκραγκ», τὴν 2αν Ἰουλίου, κατέπλευσε δὲ τὴν δην Ἰουλίου εἰς Κίελον μὲ ἐλαφρὰς ζημίας εἰς τὸ πρόστεγον. Ἐλαφρὰς ζημίας ὑπέστη καὶ τὸ ἔτερον σκάφος.

(Ίουλ. 2 - 6)

**«ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ»**: (Εἶχε συγκρουσθῆ μὲ ἔτερον πλοῖον ἔξωθι τοῦ Σάντος, ως ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας): 'Ἐν ἀναμονῇ θέσεως πρὸς ἔκφρωτασιν, ἐξετελούντο αἱ ὑποδειχθεῖσαι προσωριναὶ ἐπισκευαὶ.

(Ίουν. 28)

**«ΜΑΡΟΥΚΛΑ»** (Λιβάνου): 'Ανελκυσθέν, κατόπιν προσαράξεως του εἰς τὸ Μοντεβίδεο, συνέχισε τὸν πλοῦν του.

(Ίουν. 29)

**«ΝΑΥΤΙΛΟΣ»**: Μετὰ στάθμευσιν εἰς Μούδρον, ἐρρυμούλκηθη εἰς Α-λεξάνδρειαν τὴν 28ην Ἰουνίου, λόγῳ βλάβης τοῦ πηδαλίου του. Τὸ σκάφος, ἀφοῦ παραδόσῃ τὸ φορτίον του, θὰ μετασταθεύσῃ εἰς Πόρτ Σαΐδ δι' ἐπισκευάς.

(Ίουν. 28)

**«ΟΙΑΝΘΗ»** (τάνκερ): 'Απὸ Χόγκ Κόγκ διὰ Πέρλ Ρίθερ ἔξωκειλε τὴν 29ην Ἰουνίου εἰς Λίντον Μπάρ, χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημίας. Ανελκυσθέν, θὰ ἐπιθεωρηθῇ ἐκ νέου, ἐν δεξαμενῇ, διὰ νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του.

(Ίουλ. 2)

**«ΟΙΝΟΗ»**: Μὲ φορτίον ξυλείας ἀπὸ Αρχάγγελον δι' Αμστερνταμ καὶ συνοδεύμενον παρὰ ρυμουλκοῦ, λόγῳ εἰσροής ὑδάτων εἰς τὰ τάνκς, κατέπλευσεν εἰς Αμστερνταμ τὴν 25ην Ἰουνίου. Εκεῖθεν ἀνεχώρησε τὴν 30ην διὰ Καβάλαν.

(Ίουν. 30)

**«ΟΛΥΜΠΟΣ»**: Διεισῆθη ἐπιθεώρησις του εἰς Τσιτταγκόκ, κατόπιν τῆς συγκρούσεως του τὴν 29ην Ἰουνίου μὲ ἄγνωστον πλοῖον. Εύρεθησαν βεβλαμένα 14 ἐλάσματα, χρίζοντας ἀντικαταστάσεως, ἐνῷ ἔτερα δέοντα νὰ ἐπισκευασθοῦν. Αἱ ἐπισκευαὶ, πάντως, ἀνεβλήθησαν.

**«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»**: 'Απὸ Λομπίτο διὰ Χιούστον ἔξωκειλε τὴν 7ην Ἰουλίου εἰς Μπάκα Γκράπτε, ἀλλ' ἀνειλκύσθη. Τὸ σκάφος φέρει ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὸ πρώρων τμῆμα καὶ τὰ διπύθμενα. Τὰ κύτη του Νο 1 καὶ 3 καὶ τὰ διπύθμενα Νο 2, 3 καὶ 4 (δεξιά) κατεκλύσθησαν. «Ἡρχισεν ἔκφρωτας ἀπὸ τὰ πρώρασι κύτη, ἐλλείψει ὅμως εὐκολιῶν, διεξάγεται αὕτη μὲ δραδύτητα, ἐνῷ τὰ ὅδατα ἀντλούνται ἀπὸ τὰς ἀντλίας τοῦ ναυαγοστικοῦ «Σάδρε Ζῆ», μετὰ τοῦ ὅποιου ὑπεγράφη συμφωνία τύπου Λόδες. Τὸ φορτίον ξυλείας ἀπὸ 14.000τ. μαγγανέζας.

(Ίουλ. 7-11)

**«ΡΙΟ»** (Λιβάνου): 'Ἐπιθεωρήθη μετὰ τὴν ἔκφρωτασιν του εἰς Τσιτταγκόκ, Ἐλασέ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας δι'. Εύρωπην μὲ περιωρισμένον βύθισμα 22 ποδῶν. Τὸ σκάφος ὑποχρεούτας νὰ δεξαμενισθῇ ἐντὸς διμήνου.

(Ίουλ. 3)

**«ΡΙΟ ΜΑΡ»**: 'Εζήτησε νὰ ἐπιθεωρηθῇ εἰς τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως, κατόπιν παλαιάς προσαράξεως του. Πράγματι, ἐδεξαμενίσθη καὶ ὑπεδιχθησαν ὡρισμέναι ἐπισκευαὶ, αἵτινες ὅμως καὶ ἀνεβλήθησαν, αἰτήσει τῶν πλοιοκτητῶν.

(Ίουλ. 3)

**«ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ»** (λιβ. δεξ.): 'Εξετέλεσεν εἰς Κόμπε επισκευάς εἰς τοὺς ἀτμοστροβίλους, τοὺς μειωτήρας στροφῶν καὶ τὰ ψυγεῖα.

(Ίουν. 25)

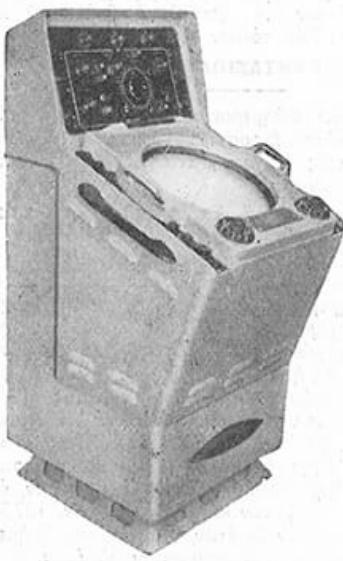
## DECCA X BAND MARINE RADAR

THE



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 LIMITED · LONDON · ENGLAND

DRIE

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ανεκόπη είς τινας τομεῖς — τὴν Βόρειον κυρίως Ἀμερικήν καὶ τὸν Καναδᾶν — ή πτῶσις τῶν ναύλων. Παρήγορος ἡ σημειωθεῖσα ἐλαφρὰ ἀνατιμῆσις ἀπὸ τὰ κατώτατα ἐπίπεδα, εἰς δὲ κατέπεσεν ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ Ιουνίου. (Δολ. 7.25 διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον καὶ μετά τινας ἡμέρας δολ. 8.50). Προεξοφλεῖται κατάστασις δελτιωμένη πως διὰ τὸ φυιόπωρον καὶ τὸν χειμώνα, ὃν τὰ τάνκερς δὲν ὑπεισέλθουν καὶ πάλιν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν σιτηρῶν. Ναυλώσεις τινες δεξαιμενοποιίων ἐστημειώθησαν καὶ κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Ιουλίου.

Ἡ δελτιωσίς τῶν ναύλων διὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἦτο πλέον ἐντυπωσιακή. Πρὸς ἔδδομάδων, σκάφος 28.000 τόν. διὰ Αὔγυστουν ἐπληρώθη δολ. 7.25. Ἐν συνεχείᾳ, σκάφος 23.000 τόνων ('Ιούλιον) ἐλείσθη εἰς τὸ 8 δολ., καὶ μικρότερον 8.25. Τὰ 8.75 ἐπληρώθησαν καὶ τὰ 9 δολάρια ἀνεμένετο νότιο πληρωθοῦν διὰ ἕγγυς ἡμερομηνίας. "Ἄς σημειωθῇ, διὰ κατὰ Μάϊον ἐπληρώνοντο δολ. 10.25.

Ολίγαις αἱ ναυλώσεις διὰ τὸ Κόντινεντ. Ναύλοι σταθερότεροι. "Υπὲρ τὰ 4 δολ., ἐπληρώνοντο καὶ ἔν συνεχείᾳ 4.35 δολ. ('Ιούλιον) ἔναντι τῶν 3.65 δολ., πρὸ τῶν ἔδδομάδων, ἀλλὰ καὶ 5.75 δολ. κατὰ Μάϊον. Διὰ τὴν Ινδίαν εἰς τὰ 61/3 ἐλείσθησαν σκάφη τινα δι'. 'Ιούλιον ἀπὸ τὸν Κόλπον. Διὰ τὴν Βενετίαν δολ. 6.25 (διὰ λίμπερτος δολ. 7), διὰ τὴν Βραζιλίαν δολ. 7.50, τὴν Αἴγυπτον δολ. 6.45, ἀλλὰ διὰ τὴν Δανίαν δολ. 4.50 μόνον.

Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δολ. 6.60 καὶ 7 διὰ τὸ Κόντινεντ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Ἀγ. Λαυρέντιον δολ. 3 καὶ 3.25 (Αὔγ.). Διὰ τὴν Βενεζουέλαν δολ. 7.65.

Ἀπὸ τὸν Αγ. Λαυρέντιον 28/9 διὰ τὸ Λονδίνον καὶ 30/- διὰ τὸ Μπέλφαστ, μὲ 3000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.25, ἐν συνεχείᾳ δὲ 3.50 καὶ 3.90 δολ., 'Ιούλιον καὶ 3.45 δολ. (Αὔγυστον) καὶ διὰ Μέρσεϋ 42/-. Διὰ τὴν Αδριατικήν δολ. 5.75. Ἀπὸ τὸ Μπαϊ Κομῆ δολ. 5.50 διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν καὶ 26/3 διὰ Λονδίνον (3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ.).

Γαϊανθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν εἰς μπάλκ κάρριερ δολ. 3.70 — 3.90. Μικρότερα σκάφη 3.95. Χαμηλοὶ οἱ ναύλοι δι'. 'Ισπανίαν δολ. 6.35 διὰ μεγάλα σκάφη, καὶ διὰ τὸ Ρίον δολ. 5.50. Εἰς λίμπερτο τρία συνεχῆ ταξίδια διὰ Λισσανδρίαν δολ. 4.40. Συμβολαιον 160.000 τόν. (Σεπτέμ., Νοεμ.) δι'. 'Ισπανίαν προσεφέρετο μὲ ναύλον 4.50 δολ. ἐλευθ. ἐκφόρτ.

Τὰ παλαιοστὶ δι.ηρα εἰς τὰς γνωστὰς χαμηλοτέρας τιμάς. Τὰ 107.500 — 108.000 δολλάρια διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ λιμένας Βορ. Ατλαντικού, Αὔγυστον - Σεπτέμβριον. Διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 67.000 φίο (Αὔγ.). Ἀπὸ τὴν Καλιφόρνιαν δι'. 'Ισπανίαν δολ. 80.000 φίο ('Ιούλ.).

Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Κούνδαν διὰ τὸ Βόρ. Κίναν εἰς τὸν σταθερὸν ναύλον τῶν 97/- φίο (σκάφος 9.000 τόν.) καὶ ἔν συνεχείᾳ 95/- φίο. Διαταγαίρια τακταῖς.

Ἀραδόσιτος ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν δολ. 8.50 διὰ τὸ Κόντινεντ, διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 9, μὲ 750 τόν. φόρτωσιν καὶ 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 12.50.

Ζωρὸν τὸ Πλέιτ, ἀλλὰ χαμηλοὶ οἱ ναύλοι. Τὰ λίμπερτος ἔξησφάλισαν στημαντικὸν μέρος τῆς ἑκεῖθεν ἐργασίας. Τὰ 80/6 τοὺς 65 κ. πόδας ἐπληρώθησαν εἰς λίμπερτο, τὰ 80/- εἰς δηζελοκίνητον καὶ τὰ 71/3 εἰς σκάφος 12.000 τόν. διαρέα γεννήματα καὶ 70/-, ἐν συνεχείᾳ δὲ 67/6 διὰ λίμπερτος, διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ Δυτ. 'Ιταλίαν, ἔναντι τῶν 90/- πρὸ ἔξι ἔδδομάδων πληρωθέντων διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν. Εἰς τάνκερ ἐπληρώθησαν 62/6 διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 100/- ἐπληρώθησαν τοὺς 75 κυβ. πόδας ἐνα λιμένα εἶκος, 1000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Οκτ.-Νοεμ.

Βελτιωμένοι πάνς καὶ οἱ ναύλοι ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικόν. Τὰ ἀρχικῶν 5.50 δολ., ἔφθασαν τὰ 6 διὰ τὴν Ιαπωνίαν, διὰ φόρτωσεις Αὔγυστον - Σεπτέμβριον καὶ διὰ συνεχῆ ἀκόμη ταξίδια, μὲ 3½% προμήθειαν. Διὰ τὴν Νότιον Κορέαν δολ. 6.25 ἐνα λιμένα καὶ 6.40 δολ. διὰ Φιλιππίνας.

Διὰ ξυλείαν καὶ γενικά δολ. 11.40 εἰς λίμπερτο διὰ τὴν Αγγλίαν, 115.000 διὰ τὴν Ιαπωνίαν καὶ 125.000 τὴν Αὐστραλίαν. Ποτάσσα ἀπὸ τὸ λόγκ Μπήτης διὰ τὴν Ν. Ζηλανδίας δολ. 6.25.

Ἄσθενετοι ναύλοι καὶ εἰς τὴν Απωλήν. Περισσότερον τὸ προσφερόμενον τονάκι ἔναντι τοῦ ζητουμένου. Σιτηρὰ ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν διὰ τὴν Ιαπωνίαν 42/6, κατὰ 4 ὅλα σελλίνια διλιγόντερον ἔναντι τοῦ Μαΐου.

Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Κούνηλανδ διὰ τὴν Αγγλίαν 88/9. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν προσφερόντο 53/-. Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Ινδίαν διὰ τὰς Ήνωμ. Πολιτείας 8.75 δολ. (λιμένας Ατλαντικού) καὶ 8.30 διὰ τὸ Μόντρεαλ. Ἀπὸ τὸν

"Αγ. Μαυρίκιον 78/9 διὰ τὴν Αγγλίαν.

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Μαρμάρικο 37/- καὶ 38/6 φίο ἐντρίμεντ διὰ τὴν Ιαπωνίαν. Διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 37/9 φίο (1500 τόν. φόρτωσιν καὶ 2000 τόν. ἐκφόρτωσιν). 'Απὸ Μαντράς διὰ Πολωνίαν 56/- καὶ Κωνστάντζαν 45/-. 'Απὸ Μαζουλίπατνάν διὰ Γιουγκοσλαβίαν 51/- μεῖνον 61/4%, φίο, Σεπτέμβριον.

Ἀραδόσιτος ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν (Κέιπ Τάουν) διὰ τὴν ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ 50/-, διὰ Βενετίαν 70/- καὶ Μάντσεστερ 67/6. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸ Ντόρμπριταν 55/-(Αὔγ. - Σεπτέμ.).

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, διὰ κύριοι ναυλωταί εἰς τὴν Απωλήν είναι οἱ Ιάπωνες, διὰ μεταλλεύματα καὶ δημητριακά. Διαταγαίρια πολλαὶ ἐκυκλοφόρουν διὰ τὰι — τσάρτερ καὶ ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον.

Τὰ τὰι — τσάρτερ μὲ περιωρισμένην ζήτησιν. Κυκλικὰ ταξίδια Δυτ. 'Αφρικῆς εἰς δηζελοκίνητα 21/6. Κυκλικὸν Αύστραλιας 22/-. Ταξίδιον κυκλικὸν Εἰρηνικοῦ μὲ παράδοσιν 'Ισπανίαν εἰς σκάφος μὲ καύσιμον πετρέλαιον δολ. 2.50 κατὰ τόνον. Ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας - λιμένας Βορ. 'Ατλαντικοῦ εἰς σκάφος 21.000 τόν. δολ. 2.15. Κινεζικὸν τὰι — τσάρτερ 8 - 10 μηνῶν 14/- εἰς σκάφος δηζελοκίνητον 22.000 τόν. (14½ μιλ., 27 τόν. φιούελ διλ.).

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Δυτ. 'Αφρικήν διὰ Πολωνίαν 24/6.

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν χυτοσίδηρος δι'. 'Ισπανίαν 56/9 καὶ δολ. 4 δι'. 'Ισπανίαν τοιμέντο.

Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Αδριατικήν δι'. 'Ινδονησίαν 54/-, διὰ τὴν Κίναν 55/- φίο καὶ στόσουετ, ἀπὸ τὸν Βόρ. Γαλλίαν διὰ Βόρ. Κίναν 59/- καὶ σιτηρὰ 60/3. 'Απὸ τὴν Καζαμπλάνκαν 54/- φίο φωσφάτα ('Ιούλ.-Αὔγ.) διὰ τὴν Κίναν, ὅχι δορ. Σαγκάης.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Ανεμένετο ἡ πτῶσις, ἀλλ' ὅχι μέχρι τοῦ σημείου, εἰς δὲ ἐπληρώθησαν τὰ ἀναύλωτα εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον σκάφη. Τὰ 75% κάτω τοῦ 'Ιντα-σκεῖλ διὰ φόρτωσιν 18 'Ιούλιον δι'. 'Ιταλίαν καὶ ἔπειρον ἔτοιμον σκάφος διὰ Γαλλίαν. Διὰ τὸ Κόντινεντ τὴν αὐτήν ἡμέραν τῆς προηγουμένης ναυλώσεως 72½% κάτω. Σκάφος T2 ὑπέρεχενθή νὰ δεχθῇ 70% κάτω τῆς Κλίμακος 3 δι'. Ἐμεσον φόρτωσιν. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ σκάφος 57.000 τόν. ἐπληρώθη 72½% τοῦ 'Ιντασκεῖλ. Τὴν οἰανδήποτε ἑργασίαν μὲ τὸν οἰούηποτε ναύλον ἀνεζήτουν τὰ ἀναύλωτα πατάκια.

Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου ζωηροτέρα ἑργασία, ἀλλὰ μὲ ναύλους πανικοῦ. Τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια ἐπληρώθησαν 72½% κάτω τοῦ 'Αμερικανικοῦ ναυλολογίου διὰ τὸ πρῶτον ταξίδιον καὶ μέχρις 65% τὸ τέταρτον.

Συνεχῆ ταξίδια 12 μηνῶν, μὲ ἔναρξιν Αὔγ. - Σεπτέμ., ἐκλείσθησαν μείον 62½% τοῦ 'Αμερ. ναυλολογίου.

'Απὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ μέτρια σκάφη ἐπληρώθησαν 69% κάτω καὶ 71% τὰ μεγαλύτερα κάτω τοῦ Α.T.R.S.

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν καθαρὰ φορτία διὰ Πολωνίαν εἰς μικρὸν σκάφος 27½% κάτω τοῦ 'Ιντασκεῖλ.

Ἐλαχίστη ἑργασία εἰς τὰ ὑπερατλαντικὰ ταξίδια. Τὰ 62½ καὶ 65% τοῦ 'Ιντασκεῖλ ἐπληρώνοντο δι'. ἀκάθαρτα φορτία εἰς μικρὰ σκάφη διὰ τὸ Κόντινεντ.

Καθαρὰ φορτία 42 — 46½% τοῦ 'Ιντασκεῖλ διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ Μεσόγειον. Τὰ ἀκτοποικὰ ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν εἰς τὰ 70% τοῦ Α.T.R.S. εἰς σκάφη 30.000 τόν.

Σκάφος 18.000 τόν. διὰ τρία ἔτη τὰι τσάρτερ φορτία καθαρὰ ἐπληρώθησαν 16/3. Καὶ ἔπειρον διὰ 65 μῆνας ὑψίδης ἔτερους 65, φορτία καθαρά, εἰς τὰ 25% κάτω τοῦ 'Ιντασκεῖλ.

Μέτριον ἐπίσης σκάφος δι'. ἔντος τὰι τσάρτερ ἐπληρώθη δολ. 2.15 καὶ ἔπειρον μεγαλύτερον (24.000 τόν.) διὰ δύο ἔτη καθαρὰ 45.000 δολ. μηνιαίως.

Διὰ τὴν οὖδεσσιν τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐκλείσθη καὶ ἄλλο σκάφος διὰ 2/4 μηνας εἰς τὰ 16/-.

Σκάφος 30.000 τόν. δι'. 65 μῆνας τάι μετρία πλάτους 13/3 (Σεπτέμ.). (16½ μιλ. 75 τόν. φιούελ διλ.). Μότορσπιτ 15.560 τόν. διὰ τρία ἔτη δολ. 1.77½.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μὲ ικανὸν ἀριθμὸν διαταγῶν ἐν κυκλοφορίᾳ, ἀλλὰ μὲ τιμὰς ναύλων ἀνάλογοιώντους, ἔληξε τὸ πρῶτον ημισο τοῦ 'Ιουλίου. Τὴν περισσότεραν κίνησιν ἔνεφανταν τὰ τοιμέντα καὶ ἡ ξυλεία. Διὰ τὰ τοιμέντα ἐπληρώνοντο

## DAWOOD & CO<sup>®</sup>

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

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

### DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores Provision

Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL

STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.

CHASE STREET, LIVERPOOL

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

άπό Νοδορωσίσκην διά Τακοράτη 46/- φίο, άπό Κωνστάντζαν διά Τζέδθαν 38/- φίο, άπό Γαλάτσι δι' "Αντεν 47/- φίο και άπο 'Αλεξάνδρειαν διά Περισκόν Κόλπου 37/- φίο, 'Ιούλιον. Διά ξελείαν έκλεισθσαν άρκετά σκάφη άπό Γαλάτσι (2600 κ.μ.) διά Βηρυτόν 24/6 τό κ.μ. (φορτηγόν «Άγιος Δημήτριος»), άπό Κωνστάντζαν 3700 κ.μ. δι' 'Αλγέριον 31/- φίο και άπό Νοδορωσίσκην (1200 κ.μ.) δι' 'Ελευσίνα δολλ. 3.30, 'Ιούλιον. Άπό Ζυτάνωφ (γαϊάθρακες) διά Νάντην 46/-, 'Ιούλιον. Τα παλαιοίσθηρα με μετρίαν κίνησιν, άπό Κωνστάντζαν (μικρόν σκάφος) διά Συμύρην δολλ. 4.50 φίο και άπο 'Αλγέριον (φορτηγόν «Σαλαμίνιας») διά δύο λιμένας 'Αδριατικής δολλ. 5.50, 'Ιούλιον. Διά φωσφάτα έπληρωντο άπό Κοσσείρ διά Δαύναβιν 29/6, άπό Σφάξ διά Δαύναβιν 27/6 και άπο Σφάξ διά δύο έλληνικούς λιμένας 25/-, 'Ιούλιον. Τα έλληνικά μεταλεύματα με συνήθη έργασια. Διά τημήμα φορτίου 680 τ. βαρυτίνης άπο Μήλον διά Βεγγάζην έπληρωθσαν εἰς γιουγκοσθαλαϊκόν σκάφος κατ' άποκοπήν δολλ. 1900 φίο, 'Ιούλιον.

### ΤΟ "ΠΟΥΑ,, ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Διά τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σχεδίου σταθεροποιήσεως τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ ἔλληνική κυρίως ὑποστήριξις ἐπίζητείται. Αὐτή, μέχρι σήμερον, ὅπως άποκαλύπτεται άπό σχετικάς δηλώσεις τοῦ κ. Κούκ, γενικού διευθυντοῦ τῆς «'Ιντερτάνκο» — τῆς ἐφοπλιστικής ὄργανσεως, ἦτις ἀνέλαθε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς διεθνούς συνεργασίας — δὲν παρεσχέθη εἰς ἐπαρκή βαθμόν. «Εἶμαι θεάσιος — ἐδήλωσεν ὁ κ. Κούκ — ότι ἂν οἱ «Έλληνες ἐφοπλισταὶ κατὰ πλειονότητα ἥθελον παράσχει τὴν ὑποστήριξιν τῶν εἰς τὸ σχέδιον, τότε καὶ οἱ Σκανδιναϊκοί συνάδελφοί των θά τὸ συνεζήτουν με περισσότερον ἐνδιαφέρον». Πάντως, ἀπόφασις, κατὰ τὴν εἰς τὸ Λονδίνον συνελθουόσαν σύσκεψιν τῆς Ζης 'Ιούλιου, δὲν ἐλήφθη διά τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου. Καὶ τοῦτο, διότι δὲν συνεκντρώθη ἐπαρκής ἀριθμός δηλώσεων συμμετοχῆς. 'Απερασίσθη νὰ παραστῇ ὁ χρόνος τῆς δηλώσεως καὶ νὰ ἐπανασυνέλθῃ ἡ διάσκεψις τῆς «'Ιντερτάνκο» μετὰ 2-3 ἑβδομάδας. Τὸ κάτωθι ἀνακοινωθὲν ἔξεδόθη:

«Ἡ διεθνὴς ἐπιτροπὴ, ἡ ἐπιφορτισθεῖσα διὰ τὴν προώθησιν τοῦ σχεδίου τῆς συνεργασίας τῶν τάκερες, συνελθούσα εἰς τὸ Λονδίνον τὴν Ζην 'Ιούλιον, ἔκπειται ἀνέπαρκή τὴν παρασχέσεων άπο τοὺς ἐφοπλιστὰς ὑποστήριξιν. Τὸ σύνολον τοῦ τοννάς τοῦ δυναμένου νὰ μετάσχῃ τοῦ σχεδίου, ὑπόλογοίζεται εἰς 30 ἑκατομ. τὸν. π.ω. Τὸ ἡμίσυο τούτου μετέχει τῆς «'Ιντερτάνκο».

«Γενικῶς τὸ σχέδιον προεκάλεσεν εὔμενεῖς ἐντυπώσεις, ἀν καὶ αἱ δηλώσεις συμμετοχῆς ἀπὸ μέλη τῆς «'Ιντερτάνκο» ὑπῆρχαν ὀλιγάτεραι τῶν δύον προσεδοκῶντο. Ή μεγαλύτερα ἀπογοήτευσις προήλθεν ἀπὸ τὴν λίαν περιωρισμένην κατανόσην, τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἀπὸ τοὺς μῆ μέλη τῆς «'Ιντερτάνκο» ἐφοπλιστάς.

«Δυνατὸν οἱ ἐφοπλισταὶ μὴ μέλη τῆς 'Οργανώσεως νὰ μὴ εἶχον τὸν ἐπαρκὴ χρόνον μελέτης καὶ ἔτιμήσεως τῶν πλεονεκτημάτων, τῶν παρεχομένων ἀπὸ τὸ σχέδιον. Ή Ἐπιτροπὴ εἶναι πεπισμένη ὅτι, ἐὰν τὸ σχέδιον ἐτίθετο εἰς ἐφορμογήν, τὰ πλεονεκτήματα θὰ ἥσαν ούσιαστικά καὶ ὅτι, η πτώσης τῶν ναύλων τῶν δύο τελευταίων μηνῶν δὲν θὰ ἥτο τόσον ἀπότομος καὶ ἔκτεταμένη.

«Υφίσταται σημαντικὸς ἀριθμός σκαφῶν, ἡ πλοιοκτησία τῶν ὄποιων διστάζει εἰσέτι διὰ τὴν συμμετοχὴν τῆς. Καὶ ὅμως, εἶναι ἀνάγκη, ὅπως συμμετάσχῃ αὕτη πρὶν ἡ τὸ σχέδιον τεθῇ εἰς λειτουργίαν. Πιστεύεται, ὅτι πλείστοι ὅσοι ἀνάποφάσιστοι ἐφοπλισταὶ δύνανται νὰ μεταπειθῶνται νὰ συμμετάσχουν, ἀν κατανόσην σαφῆ ἀποκτήσουν, ὅτι η συμμετοχὴ τῶν θα ἀπέτελει τὸν ἀποφασιστικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἔναρξιν καὶ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σχεδίου. 'Αλλοι, ὅλοι οἱ ἐφοπλισταὶ ἀναυλῶτου τοννάς θὰ ἔσαστον δηλώσεων νὰ ὑποφέρουν ἀπὸ τὴν σοδαρῶν κρίσιμων κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς. Ή Ἐπιτροπὴ, συνέπως, ἐν ὕψει τῶν ἀνωτέρω, ἀπεφοίτησε νὰ παρασχῃ πίστωσιν χρόνου διὰ τὴν παροχὴν περισσότερας ὑποστήριξεως ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἐπιδιώκεται ἡ συμμετοχὴ τῶν 60-70% τοῦ ἐλευθέρου (ἀναυλῶτου) τοννάς. Χωρὶς αὐτήν, τὸ σχέδιον δὲν θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ. Ή πλειονότης τῶν μῆ μελῶν τῆς «'Ιντερτάνκο» ἐφοπλιστῶν, ἀνήκει εἰς τὴν ἔλληνικὴν παράταξιν.

### ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΔΙΑ ΤΑ ΠΑΡΗΛΙΑ

Βάλλουν κατὰ τῶν λίμπερτος: 'Ο κ. Ρέδμονδ, νεοεκλεγεὶς πρόεδρος τοῦ 'Ιρλανδικοῦ Ινστιτούτου Θαλασσοσφαλιστῶν, δημιώνων κατὰ τὴν ἐτησίαν Γενικήν Συνέλευσιν τῶν μελῶν τοῦ Ινστιτούτου, εἶπεν ὅτι οἱ κανονισμοὶ ἐπιθεωρήσεως, οἱ ισχύοντες εἰς ὠρισμένας χώρας διὰ τὰ πολεμι-

κῆς κατασκευῆς σκάφη, εἶναι λίαν ἀτέλεις ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς. 'Ετονισεν ὁ δημιλήπτης τὴν ἀνάγκην ὑποστήριξες τῶν προεχόντων ἀσφαλιστῶν, οἱ διποῖοι ἀκολουθοῦν σταθερὰν γραμμὴν αὐξήσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν ἡ ἐπιβολῆς εἰδικῶν ὅρων ἐπὶ τὸν σκαφῶν τοῦ ἐλόγῳ τύπου καὶ τῆς πλοιοκτησίας αὐτῶν. 'Ο κ. Ρέδμονδ ὑπεγράμμισε τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις διαίνει χαλεπούς καιρούς, ὅπεις πάντες ἡθικῆσις θὰ προέλθῃ, ἐφ' ὅσους ὑπάρχουν ἐνέργειαί ἡ κατὰ τὸν πόλεμον ναυπηγηθέντα σκάφη ἡ ἐν παροπλισμῷ, ἀνάμενοντα ἔστο καὶ μικράν τινα αὐξήσιν τῶν ναύλων διὰ νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. 'Ο κ. Ρέδμονδ ἐξέφρασεν ἐπίσης τὴν ἀποφοίτησιν, ὅτι πολλά τῶν ἐλόγων σκαφῶν ἡγγισαν πάλεον τὸ στάδιον τῆς διαλύσεως. Δὲν ἡμποροῦν νὰ προσφέρουν κάποιαν ἀπόδοσιν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, ἑκτός καὶ ἔαν ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν διενεργήτωται ὑπὸ συνήθης, ὑπωσδήποτε ἀποκρουμένας ἀπὸ ἐφοπλιστάς, σεβομένους τὰς ὑποχρέωσεις τῶν. 'Ο κ. Ρέδμονδ προσέθεσεν, ὅτι πλοιοκτήτης διαχειρίζομενος καὶ διατηρῶν τὰ σκάφη του εἰς ἀρτίαν ποιοτική κατάστασιν δικαιούται νὰ ἀξίσῃ, ὅπως μέρος τῶν παρ' αὐτοῦ καταβαλλομένων ἀσφαλίστρων μὴ ἀναλίσκεται πρὸς πληρωμὴν τῶν ἀπαίτησεων καὶ ζημιῶν τῶν πλοιοκτήτων ἑκείνων, ποὺ ὑπονομεύουν τὴν ναυλαγορᾶν, διαχειρίζομενοι σκάφη παρήλικα μὲ συστήματα ἐπικινδύνων χαμηλού ἐπιπέδου. Εἶναι δύσκολον, ἀν δχι άδυνατον, διὰ τοὺς ἀσφαλίστρας νὰ ἀσκοῦν ἀπομαρτυρήσειν ἐπὶ τῶν ἀσκούμενων, παρ' ἔκαστον ἀσφαλίστρου, μεθόδων ἐπὶ τῶν διεσχιρίσεων, ἀλλὰ δύνανται οὗτοι νὰ ὑποστηρίξουν τὰς ἐνέργειας τῶν προεχόντων (λειλέρες) εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, οἱ διποῖοι ἐπέβαλαν ἀποτελεσματικά μέτρα ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως. Τὰ σημειρίνα περιθώρια κέρδους ἐπὶ τῶν ἀσφαλίσεων σκαφῶν παράπομπον ἔδαφος διὰ παραχρήσεις, ἀλλ' ἐάν την πρήητη στερεάρα γραμμή εἰς τὴν τιμολόγησιν χαμηλῆς ποιότητος κινδύνων, ὑποστηρίζομένη πλήρως παρ' δύων τῶν ἀγορῶν, κάπι δύνανται νὰ γίνηται διά νὰ βοηθήσουν οἱ καλύτεροι πλοιοκτήται.

Μὲ ἄλλους λόγους — προσθέτομεν ήμεῖς — νέοι διαγράφονται κίνδυνοι διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν θέσιν τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν. Θά φθισσον μῆτρας οἱ ἀσφαλίστραι εἰς ἔμπτηρούντες ἵστας καὶ τὰ συμερόντα τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν, οἱ πλείστοι τῶν ὅποιων ἔγκαιρως ἀπῆλλαγησαν τὸν λίμπερτον, νὰ θεσπίσουν ἀπαγορευτικά δριαὶ ἀσφαλίσεως τῶν; Πολὺ τὸ φοιούμεθα.

### ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟ 1962

'Ελαφράν αὐξήσιν τοῦ διεθνοῦς ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου κατὰ τὸ 1961 διαπιστώνεται ἡ ἐνάτη ἐτησία ἐκθεσίς τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν θαλασσών μεταφορῶν, ἦτις ἔδημοσιευθή ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν Εὐρωπαϊκῆς Συνεργασίας καὶ 'Ανοπτύζεως. 'Η ἀπόδοσις καὶ ἡ ικανότης τῶν λιμένων εἰς τὰς λεγομένας ἀνεπτυγμένας χώρας, ὑπογραμμίζεται ὡς λίστα καθετρημένη. Κατὰ τὴν ἔκθεσιν, ὁ ρυθμὸς τῆς αὐξήσεως τοῦ δύκου τῶν ξηρῶν φορτίων ἡτο μικρότερος κατὰ τὸ 1961 παρ' ὅσον τὸ 1960 καὶ πιστεύεται, ὅτι τὸ αὐτό ποσοτό τὸν αὐξήσεως τῆς σημειώθη καὶ κατὰ τὸ 1962, πέμπτον κατὰ συνέχειαν ἔτος κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς, παρὰ τὴν σημειωθεῖσαν ἐλαφράν βελτίωσιν τῶν ναύλων διὰ τὰ πετρέλαια.

Τὰ φορτία ὑγρῶν καυσίμων ἔκαλυψαν τὰ 50% περίπου τοῦ συνολικοῦ δύκου τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. Λόγω τῆς ηγήημένης ζητήσεως, σταθερὰν ἐνεργάνσαν αὐξήσιν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. 'Οσον ἀφορᾶ τὰ ξηρά φορτία ἐσήμειώθη αὐξῆσης 4½ ἐκατομυρίων τόνων εἰς τὰς μεταφοράς δημητριακῶν κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα 'Ιουνίου 1961 — 'Ιουνίου 1962, μὲ ποσοτὸν 7½% ἐναντὶ τῆς ἀντιστοίχου προγευμένης περιόδου. 'Υπολογίσιμον ἐπίσης προδιέγραφον τὴν κίνησιν τῶν σιδηρομεταλλεύματων κατὰ τὸ 1962, μὲ αὐξήσιν 7 ἐκατομυρίων τόνων (7%) καὶ τῶν γαιονθράκων μὲ αὐξήσιν 6½ ἐκατομυρίων τόνων (13%). Τὰ παλαιοὶσθητραὶ ἐνεφάνισαν πτώσιν κατὰ 2½ περίπου ἑκατομυρίων τόνων, ὡφειλούμενη εἰς τὴν συγκέντρωσιν μεγάλων ἀποθεμάτων, ίδια εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Ήδησην εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν δημητριακῶν ἔδωκεν ἡ ἔξακολουθητικὴ εἰσαγωγή τῶν εἰς τὴν 'Ερμηράν Κίναν κυρίως, ἤτις ὑπόλογίζεται νὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὰς ἐπόμενα ἔτη, μὲ ποσότητα 4½ ἐκατομυρίων τόνων ἑττούσιων. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας ἀπὸ 6,4 ἐκατομύρια τόνων, τοῦ 1961, ὑπεχώρησαν εἰς τὸ 5,1 ἐκατομύρια τόνων κατὰ τὸ 1962 καὶ δεδομένου ὅτι ἔχουν ἀπαγορευθῆ αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἀπὸ τὰς ἀρχῶν τοῦ 1961, τὰ φορτία ζαχάρεως ἀποστέλλονται εἰς ἑτέρους ἀνά τὸ κό-

### 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

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣ ΣΑΤΕ:  
ΓΡΗΓΟΡΙΟΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΛ. 634 ΚΑΙ 638  
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ  
ΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΛΑΗΗΝ ΑΜΕΣΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ

**ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ**  
**ΕΜΜ. ΕΥΣΤ. ΛΥΡΑΚΗΣ**  
ΔΡ. ΝΑΥΠΗΓΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ  
ΟΔΟΣ ΑΣΗΜΑΚΗ ΦΩΤΗΛΑ 42  
ΑΘΗΝΑΙ Τ.Τ. 707                  ΤΗΛ. 817.361 ή 833.963

**ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ:** Μελέται ναυπηγικῆς καὶ μηχανολογικῆς φύσεως, σχέδια μετασκευῆς, επισκευαί παντός τύπου πλοίων, παρακολούθησης ναυπηγικών κατασκευών, έγκαταστάσεις καὶ επισκευαί μηχανών ἔχαρας καὶ θαλάσσης, μελέται κατασκευῆς μηχανημάτων καὶ πάσσης φύσεως μεταλλικών κατασκευών, έγκαταστάσεις κλιματισμού κλπ. 'Αναλαμβάνομεν ἐργασίας εἰς ὀλόκληρον τὴν Ἑλλάδα καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

σμον προσορισμούς, έπι μακρών άποστάσεων.

Τούναντίον, δη παγκόσμιος έμπορικος στόλος ηγέηθη μεταξύ τῶν μέσων 1961 και 1962, κατά 3% περίπου, άνελθων άπό 132,4 εἰς 136,5 έκατομμύρια τόνων γκρός, λόγω δὲ τῆς μείζονος άποδόσεως τῶν νέων πλοίων, ή αυξησίς τῆς μεταφορικής ικανότητος τοῦ στόλου υπέρεβη αισθητῶς τὴν αὔξησιν τοῦ τονάκ. Τὸ 1/3 τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας καλύπτουν τὰ δεξαιμενόπλοια, μὲν χωρητικότητα 45,1 έκατομμύρια τόνων γκρός. Τὰ 70% τῆς χωρητικότητος ταύτης άναφέρονται εἰς σκάφη ήλικις κάτω τῶν 10 ἑτῶν. Τὰ φορτηγά ξηροῦ φορτίου ἀνέρχονται εἰς 91,4 έκατομμύρια τόνων γκρός, ή δὲ σημειωθεῖσα αὔξησις εἰς μεταλλοφόρα καὶ μπάλκ κέρριες χαρακτηρίζεται, ως έξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσα.

Σχετικῶς μὲ τάς νέας ναυτηγήσεις άναφέρεται, διτὰ τὸ 1962 παρεδόθησαν άπὸ τὰ ναυτηγεία σκάφη συναλογίκης χωρητικότητος 8 έκατομμύρια τόνων γκρός. Αἱ νέαι παραγγελίαι ἀνεβιδάζοντο εἰς 17,6 έκατομμύρια τόνων γκρός, ἔναντι 18,2 έκατομ. τόνων γκρός τοῦ 1961 καὶ μὲ πτώσιν 50%, ἔναντι τοῦ 1957. Η ὑποχώρησις αὕτη απεικονίζει τὴν κατάστασιν, ήτις προεκλήθη, λόγω τῆς μεγάλης προσφορᾶς τονάκ κατὰ τὴν ἀπὸ πενταετίας συνεχίζομένην κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Πάσα σελτίωσις τῶν ναυλών ἔχαρτάται ἀπὸ τὴν ίσορροπον προσφοράν καὶ ζήτησιν τονάκ. Πρός τὸν σκοπόν αὐτὸν ἀκριδῶς οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντεμπότισαν τὴν δυνατότητα ἐφαρμογῆς, ἐπὶ διεθνοῦς κλίμακος, σχεδίων σταθεροποίησεως τῆς χωρητικότητος, τόσον διὰ τὰ φορτηγά, δόνον καὶ διὰ τὰ δεξαιμενόπλοια.

Γίνεται εἰς τὴν ἕκθεσιν ίδιαιτέρα μνεία τῆς αὔξησεως τοῦ μεγέθους τῶν νέων πλοίων, άναφέρονται δὲ παραλήλως ἡ κατὰ αὔξοντα ρυθμὸν χρηστιμοίσις μηχανῶν ἑστέρικής καύσεως, τὸ ἀπειδεικνύμενον εὐρύτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν αὐτοματοποίησιν ὥρισμένων εἰς τὰ πλοία ἔργασιῶν, διὰ τὴν διακρητήσιν τῶν σκοφῶν ἐξ ἀποτάσεως καὶ διὰ τὰς τελευταίας πραγματοποιήσις προδόσους τῶν μελετῶν ἐπὶ τῆς ἐνδεχομένης χρησιμοποίησεως τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας εἰς τὴν πρώσιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Η ἐπιτροπή ἐπίσης συνέχισε τὴν μελέτην ἐπὶ τῶν προβλημάτων «δισκριτήσεως σημαίας».

Διαπιστοῦται τέλος εἰς τὴν ἕκθεσιν, ἡ καθυστερημένη ἐμφάνισις εἰς ἔξοπλισμὸν καὶ ὄργανωσιν πλεΐστων δύσων λιμένων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν αὔξησιν τοῦ μεγέθους καὶ τὴν τεχνικήν δελτίωσιν τῶν πλοίων καὶ ὑποδεικνεῖ τὴν ἀνάγκην δελτίωσεως τῶν λιμενικῶν διευκολύνσεων, αἵτινες προώρισται νά καταστήσουν τὸ ἔργον τῆς ναυτιλίας ἀνετότερον καὶ νά ὠφελήσουν, γενικώτερον, τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

## ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ "ΡΟΔΟΣ",

Τὸ τουριστικὸν «Ρόδος» ἔναυλόθι διὰ δύο κρουαζιέρας, διαρκείας 44 ἡμέρων. Θά ἐπιβιβασθούν τὴν 15ην Ιουλίου 250 ἑπίλεκτοι Ἀμερικανοί περιηγηταί, συγκεντρωθέντες ἐδῶ ἀεροπορικῶς, διὰ ταξίδιον ἀνατολικῆς καὶ δυτικῆς Μεσογείου (διάρκεια 22 ἡμέραι).

Εἰς τὴν Βαρκελῶνην θὰ ἀποδιβασθούν οἱ Ἑλληνοὶ Καποδιστρίου καὶ τὴν Λιμναΐδην Καρπαθίου, Καταναστάτης θά μετατοπιστεί στὸν Αμερικανό λιμένα τοῦ Σαντορίνου, διὰ ταξίδιον τοῦ πατέρος τοῦ Νίκου Δασκαλοπούλου.

Πρόκειται περὶ πλήρως ὠργανωμένης κρουαζιέρας, ἐν συνεργασίᾳ τῆς Εταιρίας Τυπάλδου καὶ μεγάλου Ἀμερικανικοῦ γραφείου ταξιδίων, ήτις διὰ πρώτην φοράν προώρισται νά καταστήσουν τὸ ἔργον τῆς ναυτιλίας ἀνετότερον καὶ νά ὠφελήσουν, γενικώτερον, τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

## ΝΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

• Αὔξησιν, θεαματικήν, πράγματι, κατὰ 13,5% ἐνεφάνισεν ἡ πετρελαιοπαραγγή τῆς Μέσης Ἄνατολῆς κατὰ τὸ α' πεντάμηνον τοῦ 1963, ἔναντι τοῦ ἀντιστοιχού περιστοιχοῦ (6,7 έκατομ. πρὸ ἔτους). Ρεκόρ ἀνέψυ προηγουμένου ἡ παραγγαγή τοῦ Κουβέιτ (2,1 έκατομ. βαρέλι. ἡμερησίως κατὰ Μάϊον).

• Ρεκόρ σιτοπαραγγής θά ἔχῃ ἐφέτος ἡ Γουγκούσαλιά. Ἐὰν αἱ κρατουσσαὶ προβλέψεις πραγματοπιθεῦν τελικῶς, ἡ ἔσοδεία θὰ φθάσῃ εἰς 4,5 έκατομμύρια τόνων, θὰ είναι δηλαδή ἀνωτέρα κατὰ 350.000 τόνων, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ρεκόρ τοῦ 1951. Τὸ πάν οὗμως ἔχαρτάται ἀπὸ τὴν πορείαν τῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΝΤΟΡΙΑΝ» Αγιον Λαυρέντιον 13.000 τ. γεννημάτων Βενετίαν δολλ. 5.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Ιουλ. 15 — 27.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΕΡ» (η ἔπειρον) Χάμπτον ρόδες 20.000 τ. γαιανθράκων Σαδόνων (Τηνίνιος) ή Σπέτζιον (Κοκαρουανία) δολλ. 3.85, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἑκορθωτικών Ιουλ. 20 — Αὔγ. 10.

«ΖΩΗ» Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων Λισσαδώνια δολλ. 4.40, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφοίκων (τρία συνεχή ταξίδια), τελή Ιουλ. τὸ πρώτον, Σεπτ. τὸ δεύτερον καὶ Ὁκτώβριον τὸ τρίτον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Ανδρος) Χάμπτον ρόδες 20.000 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολλ.

6.65, ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Αὔγ. 25 — Σεπτ. 25.

«ΠΛΑΝΕΤΑ» (παν.) ἀμερ. λιμ. Ἀτλαντικού (βορείων Χάττερας καὶ ἔξαιρουμένου «Αλπιτανού») 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ναγκασσάκι - Μουρόραν ρέιντς δολλ. 107.500 φίο, Ιουλ. 28 — Σεπτ. 16.

«ΚΥΘΝΟΣ» ἀμερ. λιμ. Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Αἴγυπτον δολλ. 6.45, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Αὔγ. 1 — 15.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (όντ.) Νόρδερ ρέιντς 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολλ. 107.500 φίο, Ιουλ. 25 — Αὔγ. 10.

«ΕΡΙΕΤΤΑ» Νόρδερ ρέιντς 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολλ. 107.500 φίον Φορδίζαν δολλ. 112.150, Ιουλ. 25 — Αὔγ. 10.

«ΤΟΥΡΟΡΑΝΤ ΣΑΡΜΠ» (επ. «Ευόρδην Τραστό») Χάμπτον ρόδες 20.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολλ. 15.000 φίον, Ιουλ. 28 — Αὔγ. 15.

«ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» Κόλπον 23.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 8, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Ιουλ. 18 — 23.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 8, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Ιουλ. 15 — 31.

«ΤΟΥΡΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛΑ» Χάμπτον ρόδες 18.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολλ.

3.95, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., 18 — 25 Ιουλίου.

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤΡ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδες 18.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολλ. 3.85, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Ιουλ. — Αὔγ.

«ΦΑΡΟΣ» (λιβ.) Νόρδερ ρέιντς 9500 φίον, Αὔγ. 24 — Σεπτ. 10.

«ΕΜΠΟΡΟΣ» Χάμπτον ρόδες 22.000 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολλ. 6.35, ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Αὔγυστον.

## Έκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΜΑΡΙΜΠΑΛΑΚΑ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π.) Αγγλίαν 82/6 φίο, Σεπτ. 10 — 31.

«ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π.) Αγγλίαν δολλ. 11.75 φίο, Αὔγουστον.

«ΕΚΑΣΤΩΡ» Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων ἐνα λιμένα Φιλιππίνων δολλ. 6.40, δύο λιμένας 6.65, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Σεπτ. 5 — 25.

«ΕΠΕΡΓΙΟΣ ΣΔΕΡΑΤΟΣ» Βαγκούντερ 10.000 τ. θείου ἀνατ. ὄπτην Ινδίας, δολλ. 90.000 φίο, Ιουλίου — Αὔγουστον.

«ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.» ἀμερ. λιμ. Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Νότιον Κορέαν δολ., 6.25 ένα ή 6.50 δύο λιμένες, 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Αὔγ. 1 — 20.

«ΜΑΡΙΑΣΜΙ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 9500 τ. ὑλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π.) Αγγλίαν δολ. 11.45 φίο - στόσουντ, Σεπτ. 16 — 30.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (λιβανοῦ) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. σιτηρών ἐκστον. Ιαπωνίαν δολ., 6, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κών., Ιουλ. 20 — 30.

«ΕΚΑΣΤΩΡ» Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Βαγκούντερ 10.000 τ. θείου ἀνατ. ὄπτην 1 — 24.

«ΕΛΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 9500 τ. γεννημάτων Αρδέρσαν - Αμβρούργον ρέιντς 80/6, φίον «Αμδέρσαν - Ρόττερνταμ - Αμστερνταμ 78/-, ἐνν «Αγγλίαν δολ. 11.45 φίο - στόσουντ, Σεπτ. 16 — 30.

«ΕΡΙΟ ΓΚΟΥΑΙΣΚΟΥΑΙ» (άργεντινόν, ἀγόρασθεν παρ' Ἑλλήνων) ἀνα λιμένας Πλέιτ συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 1000 τ. γεννημάτων Αδριατικήν Αβριστάκην 10.000 τ. γενικών ἀμερ. λιμένας 6.50 έπιστημενον Αδριατικήν (περιλαμβάνεται την Ραβένας) 81/3 ένα ή 82/6 δύο λιμένες, 1000 τ. ἑκφ.) σιν «γκρός - τέρμη», Ιουνίου 1 — 15.

«ΗΙΡΕΥΣ» Πόρτο Αλέγκρε καὶ Ρίο Γκράντε 8700 τ. δημητηριακών (508.000 κ. π.) Αρδέρσαν - Αμδρούργον ρέιντς 67/6 ένα 69/6 δύο λιμένας ἑκφορτωτέων Ιουλίου 10 — 31.

«ΕΥΞΕΙΝΟΣ» Ροζάριο, συμπλήρ. Μπουένος Αὔρες 10.000 τ. ζοχάρεως ἀμερ. λιμένας Ατλαντικήν η Κόλπου δολ., 7.85 φίο, 750 τ. φόρτ., 1500 τ. ἑκφ.) σιν, Ιουλίου 25 — Αὔγυστου 10 — 30.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιδέρον η Νάπολιν 70/-, φίον «Αδριατικής (περιλαμβάνεται η Ραβένας) 75/-, έπιστημενον Φορτίον 1000 τ. ἑκφ.) σιν «γκρός - τέρμη», Αὔγ. 15 — 30.

«ΑΥΡΑ» δύοιν «ΑΚΤΗ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Αρδέρσαν - Αμδρούργον ρέιντς 70/-, ἐνν «Αμδέρσαν - Ρόττερνταμ 67/6, φίον πλήρες φορτίον ἐκ Μπουένος Αὔρες 2/6 έπιστημενον, Ιουλίου 10 — 20.

«ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ» Σάντος 10.300 τ. ὀρθοδοσίτου χύμα Δυτικήν Ιταλίαν δολ., 9, φίον

«Αδριατικήν 9.50, φίο - στόσουντ, 750 τ. φόρτ., 1000 τ. ἑκφ.) σιν, Ιουλ. 20 — 31.

«ΕΝΙΚΥ» Σάντος 11.000 τ. ζοχάρεως χύμα ἀμερ. λιμ. Ατλαντικού η Κόλπου δολ., 7, μὲ 750 τ. φόρτ., 1500 τ. ἑκφ.) σιν, Ιουλίου.

Εξ Αγγλίας - Κόντινεντ

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ» (Λιβανοῦ) Πολωνία 9000 - 9100 τ. τοιμέντων Κουβέιτ 54/-, φίο - στόσουντ, 1300 τ. φόρτ., 500 τ. ἑκφ.) σιν, Ιουλ. 22 — 31.

**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





# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

**ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ**

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ**  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικῶν Γραφείων  
'Ε μ β α σ μ α τ α  
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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

**ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:**

**ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.**

**ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Α.Ε.**

**ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, Α.Ε.**

**COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD., LONDON**











|                        |                                  |    |       |  |
|------------------------|----------------------------------|----|-------|--|
| ΝΤΙΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ          | έτ. « <i>Παναμ. - Εουρόπιαν</i>  | 59 | 9030  | άνεκ. Μάντζεστερ 9 'Ιουλ. (διαταγάς)           |
| ΝΤΙΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ         | Κατσουλάκος                      | 45 | 3849  | άνεκ. Μόζι 1 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν             |
| ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ              | « <i>Παναμένα - Γιουρόπα</i>     | 57 | 9953  | διπλής Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Βενετίαν         |
| ΝΤΟΡΙΚ                 | έτ. « <i>Ντόρικ</i>              | 44 | 7128  | αργεί Χαλκίδα από 20 Φεβρ.                     |
| ΝΥΜΦΑΙΑ                | έτ. « <i>Γιουν. Σ. Τράνσπορτ</i> | 43 | 7276  | έφθ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ.                         |
| ΝΥΜΦΗ                  | έτ. « <i>Τρανσοτεσάνικα</i>      | 54 | 8251  | έφθ. Σαουθάμπτον 29 'Ιουν.                     |
| ΟΔΥΣΣΕΥΣ               | έτ. « <i>Σουνταμέρικα</i>        | 50 | 2059  | έφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ.                         |
| ΟΘΩΝ                   | έτ. « <i>Αίτζιαν</i>             | 57 | 9367  | ανεκ. Μόζι 27 'Ιουν. διά Αύστραλιαν            |
| ΟΙΝΟΗ                  | έτ. « <i>Μαρσίκιωρ</i>           | 41 | 2036  | άνεκ. Αμστερνταμ 30 'Ιουν. διά Καβάλαν         |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ             | έτ. « <i>Λά Πλάτα</i>            | 56 | 9217  | άνεκ. Τιμπά 18 'Ιουν. διά Κορίντο              |
| ΟΛΓΑ                   | Ραφ. Μελαχρινός & Υιοί           | 25 | 996   | έφθ. Λαττάκια 19 'Ιουν.                        |
| ΟΛΓΑ                   | Έμπορ. - «Εφοπλιστική            | 44 | 7284  | έφθ. Μπλέφαστ 2 'Ιουλ.                         |
| ΟΛΓΑ                   | έτ. « <i>Σπουντάπη</i>           | 49 | 4663  | έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.                          |
| ΟΛΛΑΝΔΙΑ               | έτ. « <i>Ελληνική</i>            | 56 | 2863  | έφθ. Γένοβαν 5 'Ιουλ.                          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)   | έτ. « <i>Κορρίέντες</i>          | 45 | 10448 | είς Πειραιά υπό παραλαβήν                      |
| ΟΛΥΜΠΟΣ                | έτ. « <i>Ρόντα</i>               | 43 | 8593  | έφθ. Ταϊταγκόκ, ροδς 6 'Ιουλ.                  |
| ΟΜΟΝΟΙΑ II             | έτ. « <i>Νέα Τύχη</i>            | 42 | 7132  | διπλής Σουέζ 5 'Ιουλ. διά Βομβάν               |
| ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)        | έτ. « <i>Καριμπιάν Άτλαντικ</i>  | 60 | 5960  | άνεκ. Γκουαγιάκιλ 4 'Ιουλ. διά N. Όρλεάνην     |
| ΟΝΤΡΥ                  | Κ. Γράτσος                       | 45 | 7258  | έφθ. Λός «Αντζελες 8 'Ιουλ.                    |
| ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΙΓΝΕΡ         | έτ. « <i>Μήντ Ήτ</i>             | 45 | 7787  | ανεκ. Μαντράς 9 'Ιουλ. διά Καλκούτταν          |
| ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΓΚΕΣ         | έτ. « <i>Κόδομος</i>             | 43 | 7211  | διπλής Θεούταν 1 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ           |
| ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ        | έτ. « <i>Ορ. Μήντ Ήτ</i>         | 44 | 9894  | έφθ. Άλεξάνδρειαν 3 'Ιουλ.                     |
| ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ        | έτ. « <i>Ορ. Μήντ</i>            | 45 | 7681  | έφθ. Λέικκεντ Χάρμπουρ 26 'Ιουν.               |
| ΟΡΜΟΣ                  | έτ. « <i>Μπιλένταν</i>           | 43 | 7229  | αργεί Χαλκίδα από 24 Οκτ.                      |
| ΟΡΣΑ                   | έτ. « <i>Εστέλλα</i>             | 43 | 7152  | αργεί Κυνόδουραν από 14 'Ιουλ. 1962            |
| ΟΡΦΕΥΣ                 | έτ. « <i>Οφρεύς</i>              | 56 | 9942  | άνεκ. Μπουενός Αύρες 22 'Ιουν. διά Γένοβαν     |
| ΟΡΦΕΥΣ                 | έτ. « <i>Ούλτραμαρ</i>           | 61 | 5972  | άνεκ. Ν. Ύόρκην 4 'Ιουλ. διά Γκουαγιάκιλλ      |
| ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ         | έτ. « <i>Χαννόνθερ</i>           | 44 | 7251  | διπλής Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Σάντο Ντομιγκόν |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ           | έτ. « <i>Ούλτρα</i>              | 56 | 10120 | έφθ. Ταϊρακότα 4 'Ιουλ.                        |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΔΟΡ          | έτ. « <i>Μπιλού Μπαίνη</i>       | 43 | 7194  | άργεί Κυνόδουραν από 26 'Ιουλ. 1962            |
| ΟΣΕΑΝΙΚ                | έτ. « <i>Οσεάνικ</i>             | 61 | 10966 | άνεκ. Δένα Λόντον 4 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ       |
| ΟΣΣΑ (δ.)              | έτ. « <i>Μαροσεάνο</i>           | 56 | 23232 | άνεκ. Μαντράς 4 'Ιουλ. διά Καλκούτταν          |
| ΟΥΛΥΣΣΕΣ               | έτ. « <i>Ούλυσες</i>             | 42 | 8570  | έφθ. Γκρέντζμαουθ 30 'Ιουν.                    |
| ΟΥΡΑΝΙΑ                | έτ. « <i>Ούρανία Σ.</i>          | 49 | 1987  | διπλής Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. διά Ραθέννα         |
| ΟΥΡΑΝΙΑ                | παναμαϊκή έταιρια                | 29 | 2728  | έφθ. Μπιλμπάο 11 'Ιουλ.                        |
| ΟΥΡΑΝΟΣ                | έτ. « <i>Ούρανός</i>             | 42 | 7150  |  |
| ΠΑΙΑΝ                  | έτ. « <i>Ρέγιες</i>              | 60 | 9360  |  |
| ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)           | έτ. « <i>Μαροσεάνο</i>           | 58 | 23607 |  |
| ΠΑΜΙΤ                  | 'Ax. Χαλκούς                     | 45 | 3929  |  |
| ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ              | έτ. « <i>Ελλένικ Σιππιγκ</i>     | 43 | 8474  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ                | Τουρινάκης                       | 39 | 2456  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)           | έτ. « <i>Πόρτο Άλεγκρε</i>       | 56 | 16250 |  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Α              | παναμαϊκή έταιρια                | 24 | 1352  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ       | Γ. Φουντουλάκης                  | 22 | 2759  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.             | A. Καραδίας                      | 43 | 7176  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ      | έτ. « <i>Γκουαντόρο</i>          | 44 | 7251  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ      | έτ. « <i>Άκμες</i>               | 57 | 10720 |  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ      | 'Αφοι Βεντούρη                   | 36 | 1211  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ             | έτ. « <i>Βαλλιέντε</i>           | 55 | 10135 |  |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ά.          | Δράκος - X' Πατέρας              | 43 | 7176  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ | Πάνος Κουμάνταρος                | 44 | 7244  |  |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.          | έτ. « <i>Ελλιάζον</i>            | 57 | 10747 |  |
| ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ           | έτ. « <i>Αντριάτικα</i>          | 63 | 30400 |  |
| ΠΑΝΑΧΑΤ'ΙΚΟΝ           | έτ. « <i>Ζέψφρος</i>             | 63 | 30200 |  |
| ΠΑΝΔΟΡΑ                | έτ. « <i>Στέλλα Πολάρις</i>      | 38 | 2368  |  |
| ΠΑΝΘΗΡ (δ.)            | έτ. « <i>Λέμαρτ</i>              | 54 | 15841 |  |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Ά.            | έτ. « <i>Τρανσόπορτοσιον</i>     | 44 | 7254  |  |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.            | έτ. « <i>Φραγκιστα</i>           | 43 | 7149  |  |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ             | έτ. « <i>Πειραϊκή Ν.Ε.</i>       | 43 | 1589  |  |
| ΠΑΡΝΗΣ (δ.)            | έτ. « <i>Πανκόρμπο</i>           | 59 | 23607 |  |
| ΠΑΡΝΩΝ                 | έτ. « <i>Κανέρο</i>              | 44 | 7371  |  |
| ΠΑΡΟΣ                  | έτ. « <i>Άλορα</i>               | 61 | 15156 |  |
| ΠΑΣΙΦΙΟΥΣ ΙΤΩΡ (δ.)    | έτ. « <i>Στενακάσι</i>           | 57 | 12775 |  |
| ΠΑΤΜΟΣ                 | έτ. « <i>Βιαδεντούρα</i>         | 57 | 10048 |  |
| ΠΑΤΡΑΙ                 | « <i>Ελληνική</i> A.E.           | 47 | 2754  |  |
| ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)        | όδ. Χανδρή                       | 50 | 18400 |  |
| ΠΕΙΡΑΙΕΣ               | έτ. « <i>Ηλιος</i>               | 56 | 9972  |  |
| ΠΕΛΑΓΟΣ                | έτ. « <i>Οθερού Φρά τερ</i>      | 61 | 11767 |  |
| ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)         | έτ. « <i>Μαροσεάνο</i>           | 56 | 24520 |  |
| ΠΕΡΙΚΑΗΣ               | έτ. « <i>Βεργατή</i>             | 43 | 7176  |  |
| ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)           | έτ. « <i>Γιανκόρμπο</i>          | 59 | 23601 |  |
| ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)        | έτ. « <i>Μαροσεάνο</i>           | 56 | 24502 |  |
| ΠΕΡΙΟΛΟΣ               | έτ. « <i>Παλιζάντα</i>           | 44 | 7050  |  |
| ΠΕΡΛΑ ΚΛΙΠΠΕΡ          | έτ. « <i>Μονρόδια</i>            | 60 | 8962  |  |
| ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ              | έτ. « <i>Μονρόδια</i>            | 58 | 8692  |  |
| ΠΕΡΛ ΜΗΝΤΣ             | έτ. « <i>Μονρόδια</i>            | 58 | 8692  |  |
| ΠΕΡΛ ΣΗ                | έτ. « <i>Μονρόδια</i>            | 57 | 8119  |  |
| ΠΕΡΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ          | Nik. Λιβανός                     | 62 | 10025 |  |
| ΠΕΡΛ ΧΑΦΕΝ             | έτ. « <i>Μονρόδια</i>            | 60 | 8693  |  |
| ΠΕΡΓΕΠΟΛΙΣ (δ.)        | έτ. « <i>Μαρνάδο</i>             | 63 | 32000 |  |
| ΠΕΡΣΕΥΣ                | έτ. « <i>Σουνταιμέρικα</i>       | 48 | 2086  |  |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)           | έτ. « <i>Κάνοπους</i>            | 56 | 15852 |  |
| ΠΕΡΣΙΑΝ ΘΕΡΝΤΟΟΥΖΙ     | 'Ιάκ. Σπανός                     | 45 | 7698  |  |
| ΠΕΤΡΟΣ                 | Yioi. Η. Γουλανδρή               | 44 | 6422  |  |
| ΠΗΓΑΣΣΟΣ               | έτ. « <i>Κάνοπους</i>            | 57 | 11089 |  |
| ΠΗΓΑΣΣΟΣ               | έτ. « <i>Γουλανδρή</i>           | 43 | 7282  |  |
| ΠΗΛΙΟΝ (δ.)            | έτ. « <i>Μαροσεάνο</i>           | 58 | 23607 |  |
| ΠΗΝΕΙΟΣ                | έτ. « <i>Άθηνᾶ</i>               | 44 | 7207  |  |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ               | έτ. « <i>Πηνελόπη</i>            | 45 | 6712  |  |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ               | N. Βερνίκος - Εύγενειδης         | 41 | 3307  |  |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ               | 'Ιω. Γ. Λιβανός                  | 61 | 13379 |  |
| ΠΗΤΕΡ Λ.               | έτ. « <i>Κομμέρσιαλ</i>          | 54 | 6154  |  |
| ΠΙΝΤΑΡ                 | έτ. « <i>Νορλίντο</i>            | 58 | 9603  |  |
| ΠΛΕΙΔΑΣ                | έτ. « <i>Γιουνέτεντ Κρός</i>     | 53 | 12513 |  |
| ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)           | έτ. « <i>B. Παντελής, Λτδ.</i>   | 44 | 7185  |  |
| ΠΛΕΙΤΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ        | έτ. « <i>B. Παντελής, Λτδ.</i>   | 54 | 6320  |  |
| ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ          | έτ. « <i>B. Παντελής, Λτδ.</i>   | 44 | 7203  |  |
| ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ          | M. Πυλαΐρος                      | 31 | 967   |  |
| ΠΟΛΑ II                | έτ. « <i>Μαρλίντο</i>            | 58 | 9603  |  |
| ΠΟΛΑΡΙΣ                | έτ. « <i>Παναμάς</i>             | 54 | 8825  |  |
| ΠΟΛΙΚΟΣ                | έτ. « <i>Σκιρώντα</i>            | 43 | 7258  |  |
| ΠΟΛΟΥΣ                 | έτ. « <i>Κάνοπους</i>            | 61 | 9956  |  |
| ΠΟΛΥΝΙΚΗ               | έτ. « <i>Προσεπέριτη</i>         | 43 | 7122  |  |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ               | έτ. « <i>Γκόμπαλζ</i>            | 45 | 7159  |  |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.            | έτ. « <i>Άτλαντα</i>             | 57 | 9797  |  |
| ΠΟΛΥΤΙΜ ΑΝΔΡΕΑΔΗ       | έτ. « <i>Άνδρεδρες</i>           | 43 | 17000 |  |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ             | έτ. « <i>Ποντοπόρος</i>          | 56 | 7213  |  |
| ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ             | έτ. « <i>Μορέλος</i>             | 43 | 7284  |  |
| ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΕ (δ.)        | έτ. « <i>Πορτοράφτη</i>          | 43 | 8394  |  |
| ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)   | έτ. « <i>Προβίντεντς</i>         | 48 | 11173 |  |
| ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΜΑΝ        | έτ. « <i>Νόρδερν</i>             | 54 | 16210 |  |
| ΠΡΟΚΥΩΝ                | έτ. « <i>Σάουθερν</i>            | 43 | 7277  |  |
| ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ              | έτ. « <i>Τρανσοσεάνικα</i>       | 58 | 10996 |  |
| ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ         | έτ. « <i>Τριποντίς</i>           | 43 | 7127  |  |
| ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)           | έτ. « <i>Γουέστ Αφρίκα</i>       | 58 | 8414  |  |
| ΠΡΩΤΕΥΣ                | έτ. « <i>Άλλαριζ</i>             | 55 | 16718 |  |
|                        | έτ. « <i>Τζάκομποταν</i>         | 8  | Ιουλ. | διά Χιμάνκα                                    |
|                        | έτ. « <i>Λός Αντζελες</i>        | 3  | Ιουλ. | διά Ωκλαντ                                     |
|                        | εις Αύγουστον από 13 Μαΐου       |    |       |  |

|                       |                             |    |       |   |
|-----------------------|-----------------------------|----|-------|---|
| ΠΡΩΤΟΝ                | 'Ιω. Θεοδωρακόπουλος        | 60 | 18889 | έφθ. Ρίο Ιανέιρο 7 'Ιουλ.                           |
| ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ           | έτ. «Πρωτοστάτης»           | 43 | 7225  | διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Σάντος               |
| ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ           | Ραφ. Μελαχροίνος & Σιώ      | 21 | 1515  | άνεκ. Λαττακία 30 'Ιουν. (διαταγάς)                 |
| ΠΥΘΕΑΣ                | έτ. «Άρμονία»               | 43 | 7176  | άνεκ. Βρέμπν 2 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρου                |
| ΠΥΡΓΟΣ                | έτ. «Πρωτεύς»               | 44 | 7252  | άργει Χαλκίδα ἀπό 11 Σεπτ.                          |
| ΠΩΛ (δ.)              | 'Ιω. Λάτοπος                | 52 | 10224 | έφθ. Πειραιά 15 'Ιουν.                              |
| ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ             | έτ. «Λαμία»                 | 38 | 5910  | διπλήθε Κωνύπολιν 23 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν         |
| ΡΑΧΙΩΤΗΣ              | έτ. «Στροβίλι»              | 43 | 7138  | άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 2 'Ιουλ. δι' Εύρωπην        |
| ΡΕΑ                   | έτ. «Τριτωνό»               | 44 | 7153  | άρνει Χαλκίδα ἀπό 28 'Οκτ.                          |
| ΡΗΝΟΥΛΑ               | έτ. «Μαραθέντούρα»          | 30 | 4014  | έφθ. Νιούπορτ 2 'Ιουλ.                              |
| ΡΙΟ ΜΑΡ               | έτ. «Κύανος»                | 44 | 7229  | άνεκ. Λα Γκουλέττη 4 'Ιουλ. διά Πολωνίου            |
| ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ             | έτ. «Μοντελεόνις»           | 44 | 7131  | εἰς Χίρδο ἀπό 29 Μαρτ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)              |
| ΡΙΤΑ                  | Σιώι Σιγάλα                 | 25 | 1412  | άργει Πέραμα ἀπό 28 Σεπτ. 1958                      |
| ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΕ   | έτ. «Γαλαζίας»              | 45 | 7176  | άργει Αμπελάκι ἀπό 4 'Ιουλ. 1962                    |
| ΡΟΓΩ                  | έτ. «Αγιαλάγκο»             | 44 | 7239  | έφθ. Οζάκα ἀπό 7 'Ιουν.                             |
| ΡΟΔΟΠΗ                | έτ. «Ελληνική» Α.Ε.         | 44 | 1923  | έφθ. Κωνύπολιν 1 'Ιουλ.                             |
| ΡΟΥΘΩΝ                | έτ. «Ρούθη»                 | 37 | 2348  | άνεκ. Κέπτη Τάουν 6 'Ιουλ. διά Λορ. Μαρκές          |
| ΡΟΥΛΑ                 | Μιχ. Καραγεώργης            | 33 | 6850  | έφθ. Λονδίνον 5 'Ιουλ.                              |
| ΡΥΘΜΟΣ                | έτ. «Γκλόμπη»               | 57 | 10316 | έφθ. Θρή Ρίθερς 8 'Ιουλ.                            |
| Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.) | έτ. «Κυκλαδές»              | 60 | 19300 | άνεκ. Θιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν            |
| ΣΑΒΙΝΑ (δ.)           | έτ. «Κεραμίες»              | 56 | 21081 | διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουλ. δι' Έμυθράν                  |
| ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ             | άδ. Αγγελάκη και Σία        | 47 | 2257  | άνεκ. Σέταν 27 'Ιουν. δι' Ελλάδα                    |
| ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ            | έτ. «Μαρπρία»               | 40 | 6992  | άνεκ. Κολλάδο 21 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες          |
| ΣΑΜΟΣ                 | Σιώι Δ. Ιγγλέσην            | 43 | 7268  | διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Κόμπε                  |
| ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ        | έτ. «Σάν Παντελήμων»        | 44 | 7282  | άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Ιουλ. διά Κίναν                  |
| ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)      | έτ. «Μερκαντίλες»           | 50 | 11313 | άνεκ. Ντουάλα 25 'Ιουν. διά Ντογκές                 |
| ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ          | παναμαϊκή έταιρία           | 63 | 14500 | εἰς Ισπανίαν, υπό ναυπήγοιν                         |
| ΣΑΝΤΑ ΚΡΩΣΤΑΝΗΣ       | έτ. «Σάντα Καικίλια»        | 60 | 8772  | άνεκ. Χάμπτον ρόδις 2 'Ιουλ. δι' Ιρλανδίαν          |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ           | «Μαριτάμι Τράνσοπτρ»        | 36 | 1151  | άνεκ. Χάφιαν 4 'Ιουλ. διά Κωνύπολιν                 |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ             | Υιών Σιγάλα                 | 43 | 7176  | διπλήθε Κωνύπολιν 18 'Ιουν. διά Κυνοτάντζαν         |
| ΣΑΡΩΝΙΣ               | έτ. «Μοράνια»               | 45 | 7293  | εἰς Παρανήγκουα 29 'Ιουν. (διά Ρίο Γκράντε)         |
| ΣΑΣ                   | Σταφυλοπότης & Σία          | 40 | 5271  | άνεκ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. δι' Αμερέροαν             |
| ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.            | Α. Πρίντεπς                 | 28 | 1660  | άνεκ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Νοσφρωσικήν              |
| ΣΕΙΡΙΟΣ               | έτ. «Διδώ»                  | 43 | 7239  | εἰς θέσιν 50 B. – 4. Δ. 'Ιουλ. 1 διά Λονδίνον       |
| ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)          | έτ. «Κάνοντους»             | 55 | 16241 | διπλήθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Σάντος              |
| ΣΕΙΡΙΟΣ               | έτ. «Σάν Σεσιλίο»           | 58 | 13753 | έφθ. Ν. Υόρκην 27 'Ιουν.                            |
| ΣΕΙΡΙΟΣ               | έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»      | 63 | 3500  | άνεκ. Λίθανον 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ               |
| ΣΕΕΡΑΙ                | έτ. «Βισταμόρες»            | 43 | 8501  | έφθ. Κούντ Μπαιν 28 'Ιουν.                          |
| ΣΙΜΟΣ                 | Σ. Σικιαρίδης               | 43 | 7275  | άνεκ. Βενετίαν 4 'Ιουλ. διά Ραθένναν                |
| ΣΙΕΙΟΥΛΑ              | Φρ. Θεοδωρίδης              | 40 | 4499  | άνεκ. Σάντος 25 'Ιουν. διά Λιδόρον                  |
| ΣΙΩΝΟΣ                | Ν. Βερνίκος – Εύγενιδης     | 62 | 3097  | έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.                               |
| ΣΙΩΝΟΣ                | έτ. «Σάν Σεσιλίο»           | 58 | 13752 | έφθ. Αιμορέτραν 1 'Ιουλ.                            |
| ΣΚΙΑΒΟΣ               | έτ. «Βικαλδάρο»             | 44 | 6725  | άνεκ. Κολόμπο 3 'Ιουλ. διά Τσουρούμη                |
| ΣΚΙΑΒΟΣ               | έτ. «Αρτεμίσιον»            | 44 | 7252  | έφθ. Όζάκαν 14 'Ιουν.                               |
| ΣΚΥΡΟΣ                | «Ελλ. Γραμ. Ν. Αμερικής»    | 47 | 4019  | εἰς Πειραιάς υπό παραλαβήν                          |
| ΣΟΝΙΚ                 | έτ. «Τάγκερ»                | 62 | 28390 | άνεκ. Γιαβάταν 1 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν             |
| ΣΟΥΛΑΙΩΤΗΣ II         | έτ. «Αλάβαστρος»            | 44 | 7176  | άργει Σύρουν ἀπό 3 Αύγ. 1962                        |
| ΣΟΥΝΙΩΤΗΣ             | έτ. «Σούνιον»               | 56 | 10692 | άνεκ. Τόκιο 2 'Ιουλ. διά Φορμόζαν                   |
| ΣΟΟΗ - ΜΑΡΗ           | έτ. «Μάριντρολ»             | 50 | 1517  | διπλήθε Ιλιαροντ 6 'Ιουλ. διά Κάροκαρ               |
| ΣΟΦΙΑ                 | έτ. «Λέσταμ»                | 29 | 7030  | διπλήθε Μπρόνοντμποττελ ἀπό 6 'Ιουν. διά Γδύνιαν    |
| ΣΟΦΙΑ III             | έτ. «Φιντελίτας»            | 44 | 7150  | έφθ. Μπουένος Αύρες 29 'Ιουν.                       |
| ΣΟΦΙΑ K.              | Σ. Νταΐδης                  | 30 | 739   | άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 3 'Ιουλ. διά Σαδόναν           |
| ΣΠΕΤΕΙΑΙ              | έτ. «Εξεσιοίορ»             | 57 | 10739 | άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 28 'Ιουν. διά Πρόθιντενς |
| ΣΠΥΡΟΣ                | έτ. «Σπέτσαι»               | 44 | 7276  | άνεκ. Χούστον 3 'Ιουλ. διά Παναμάν Σίτυ             |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)           | 'Ιω Λάτοπος                 | 26 | 5648  | έφθ. Πειραιά 28 'Ιουν.                              |
| ΣΤΑΜΟΣ                | έτ. «Σουαρέζ»               | 59 | 10801 | διπλήθε Παναμά 8 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ                |
| ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ   | έτ. «Δάραλον»               | 56 | 8789  | έφθ. Σάντος 16 'Ιουν.                               |
| ΣΤΑΥΡΟΣ               | έτ. «Εντίνα»                | 56 | 8878  | έφθ. Όζάκαν 7 'Ιουλ.                                |
| ΣΤΑΥΡΟΣ E. (δ.)       | έτ. «Κάσος»                 | 44 | 7223  | άργει Σύρουν ἀπό 10 'Απρ. 1962                      |
| ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.            | Σ. Ελευθεριάδης             | 49 | 8630  | άνεκ. Σύρουν 3 'Ιουλ. διά Συρίαν                    |
| ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ             | Στ. Μάτσας                  | 45 | 4014  | διπλήθε Κωνύπολιν 4 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν          |
| ΣΤΡΟΒΙΑΙ              | έτ. «Τρανσόπασιφικά»        | 43 | 7255  | έφθ. Μπουένος Αύρες 5 'Ιουλ.                        |
| ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ             | έτ. «Τροβίδιον»             | 43 | 7167  | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 6 'Ιουλ. διά Ραθένναν         |
| ΣΤΥΛΑ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ | έτ. «Δελφοί»                | 44 | 1876  | άνεκ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν. διά Γένοβον               |
| ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ          | έτ. «Γιουν. Μαρ. Εντερπράζ» | 52 | 2073  | άνεκ. Ντάρμπιαν 27 'Ιουν. διά Ούμην Σαΐδ            |
| ΣΥΡΟΣ                 | έτ. «Σύρα»                  | 43 | 8634  | έφθ. Αιμούργον 3 'Ιουλ.                             |
|                       | έτ. «Σύραμαρ»               | 42 | 7146  | άνεκ. Χάμπτον ρόδις 6 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν          |
|                       |                             |    |       | άνεκ. Ντάκαρ 29 'Ιουν. διά Γένοβαν                  |
| ΤΑΝΑΙΣ                | έτ. «Τρακάνα»               | 59 | 2847  |   |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ             | Μιχ. Καραγεώργης            | 31 | 3991  |   |
| ΤΑΥΡΟΣ (δ.)           | έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»      | 56 | 20332 |   |
| ΤΕΞΑΣ                 | έλληνικα συμφέροντα         | 39 | 1429  |   |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ   | άδ. Τσουρινάκη              | 39 | 2352  |   |
| ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ         | έτ. «Τόσταιμ»               | 44 | 7184  |   |
| ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ            | 'Ιρανίαν Λόδδη              | 45 | 7640  |   |
| ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ          | έτ. «Βάγκικη»               | 42 | 7513  |   |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ             | έγγενια I. Χανδρή           | 43 | 10448 |   |
| ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ        | έτ. «Μυρινέλλα»             | 43 | 6959  |   |
| ΤΙΝΑ                  | έτ. «Τένερνα»               | 39 | 5270  |   |
| ΤΟΥΚΡΙΑ               | έτ. «Ολιστιόμη»             | 42 | 7362  |   |
| ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)      | έτ. «Τρανσπετρόλ»           | 56 | 2863  |   |
| ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ        | έτ. «Τρανσπετρόλ»           | 30 | 9243  |   |
| ΤΡΙΝΙΤΥ               | έλληνικα συμφέροντα         | 49 | 1366  |   |
| ΤΡΙΤΩΝ (δ.)           | έτ. «Φιντελίτην»            | 57 | 10493 |   |
| ΤΡΙΤΩΝ                | έτ. «Τρόπικα»               | 54 | 12131 |   |
| ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ             | άδ. Γράτσοι                 | 44 | 7207  |   |
| ΥΔΡΑΙΟΣ III           | Γ. και Χ. Κολαφάτης         | 62 | 6202  |   |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ              | Βέριτας Α.Ν.Ε.              | 38 | 5239  |   |
| ΥΠΑΠΛΑΝΤΗ             | έτ. «Μαραθώνη»              | 43 | 8587  |   |
| ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)          | έτ. «Ανατολήνη»             | 41 | 7195  |   |
| ΦΑΕΘΩΝ (δ.)           | έτ. «Βίκιγ Τρέιντερ»        | 59 | 23678 |   |
| ΦΑΙΑΣ                 | Δή Κόμετ                    | 43 | 15005 |   |
| ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)          | έτ. «Πάνορα»                | 45 | 15574 |   |
| ΦΑΙΚΟΝ                | Σ. Εύθυμιαδης               | 51 | 8864  |   |
| ΦΑΙΚΟΝ                | έτ. «Μπλάτικο»              | 43 | 15441 |   |
| ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ             | έτ. «Σάν Πέντρο»            | 43 | 7132  |   |
| ΦΑΡΟΣ                 | γιών Π. Γουλανδρή           | 60 | 13997 |   |
| ΦΛΩΡΑ Μ.              | έτ. «Μέξ»                   | 44 | 15579 |   |
| ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ             | Λ. και Χ. Μάτσας            | 41 | 7244  |   |
| ΦΟΙΒΟΣ                | έτ. «Ραντούσα»              | 44 | 7282  |   |
| ΦΟΙΒΟΝ ΑΝΔΡΟΣ         | έτ. «Αμφιώνη»               | 57 | 9950  |   |
| ΦΡΙΞΟΣ (δ.)           | έτ. «Αλόρα»                 | 60 | 13993 |   |
| ΦΡΥΓΙΑ                | Δη Σελένιν                  | 44 | 15020 |   |
| ΦΡΥΓΙΑΙΩΤΗΣ           | έτ. «ΕΛ-Μέξ»                | 38 | 1230  |   |
| ΦΩΣ                   | Ζαχάρης – Βασιλιάς          | 47 | 1106  |   |
| ΦΩΤΕΙΝΗ               | έτ. «Λαϊμπηρίαν»            | 43 | 7152  |   |
| ΦΩΤΕΙΝΗ ΞΥΛΑ          | έτ. «Φιντελίτην»            | 57 | 10493 |   |
| ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ             | έτ. «Σιρικόρι»              | 43 | 7265  |   |
| ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ             | άδ. Ζαχάρης, Βασιλιάς κ.λπ. | 13 | 1282  |   |
| ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ | (Κάσσος) Α.Ε.               | 45 | 7240  |   |
| ΧΑΡΡΙΕΡ               | έτ. «Άκμη»                  | 60 | 9319  |   |
| ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ           | έτ. «Μπάχια Σαλίνας»        | 43 | 7030  |   |
| ΧΕΡΜΑΝΟΣ              | έτ. «Οσεαν Κάργκο»          | 56 | 10735 |   |
| ΧΙΟΣ                  | έτ. «Αλτέζον»               | 44 | 1876  |   |
| ΧΙΟΣ                  | έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»    | 56 | 10784 |   |
| ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ            | Κ. Μιχαήλ και Σία           | 44 | 1752  |   |
| ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ            | έτ. «Παιονιρέζα Σίππιγκ»    | 53 | 8458  |   |
| ΧΛΟΗ (δ.)             | έτ. «Μάγια»                 | 54 | 16193 |   |





|                                 |            |                     |                         |       |  |  |
|---------------------------------|------------|---------------------|-------------------------|-------|--|--|
| ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .....     | (N.A.T.)   | έτ.                 | Παπακροποιόν            | 58    | 13066                                    | έφθ. Ν. Ύρκην 8 'Ιουλ.                           |
| ΕΛΛΗΝ (λ.δ.) .....              | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Φάραλον»               | 52    | 11680                                    | έφθ. Μανιλα 15 'Ιουν.                            |
| ΕΛΛΗΝ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μαδέρας»               | 43    | 2878                                     | διηλθε Θέουτα 4 'Ιουλ. διά Τεργέστον             |
| ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ (λ.) .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μαρποέζα»              | 44    | 7051                                     | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλ. διά Τόκιο            |
| ΕΠΙΠΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) .....     | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Πόλμαρ»                | 35    | 4963                                     | διηλθε Μπρόνομποττελ ἀπό 8 'Ιουν. διά Γδύνιαν    |
| ΕΝΩΣΙΣ (λ.) .....               | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ενωσι»                 | 43    | 7162                                     | έφθ. Κυκνοτάντζαν 8 'Ιουλ.                       |
| ΕΠΙΚ (μετ.) .....               | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ερκουλες»              | 58    | 17749                                    | άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουλ. διά Σάφφι              |
| ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.) .....              | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σάν Ζοζέ»              | 43    | 7272                                     | διηλθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Σάφφι             |
| ΕΡΝΙΟ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μάστερ»                | 42    | 7140                                     | άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Αύγ. 1962                 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Παναγία»               | 42    | 2720                                     | έφθ. Χάρινα 5 'Ιουλ.                             |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Λέανθρος»              | 19    | 3858                                     | διηλθε Θέουταν 9 'Ιουλ. διά Γένοβαν              |
| ΕΥΑΝΑΡΟΣ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μαρφούντε»             | 29    | 4248                                     | άνεχ. Τάιν 6 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ              |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Οσεαν»                 | 42    | 6975                                     | άνεχ. Νεοπόλιν 10 'Ιουλ. διά Κωνσταντίαν         |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....      | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Άτλαντικ Οίλη»         | 54    | 18730                                    | έφθ. Κιουρασάο 25 'Ιουν.                         |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | Νέποτουν Τάνκερς        | 56    | 30150                                    | έφθ. Πειραιά 30 'Ιουν.                           |
| ΕΥΠΛΟΙΑ .....                   | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Εύκρισια»              | 59    | 9003                                     | έφθ. Παραγάκουα 4 'Ιουλ.                         |
| ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.) .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σάν Μπραζίλιο»         | 58    | 14606                                    | έφθ. Μοντεβίδεο 27 'Ιουν.                        |
| ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.) .....             | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ρέμυμαρ»               | 49    | 17613                                    | έφθ. Ν. Ύρκην 4 'Ιουλ.                           |
| ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μαρκονάντο»            | 42    | 2881                                     | έφθ. Κολόμπι 11 'Ιουλ.                           |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .....              | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ούλτραμάρ»             | 44    | 4296                                     | εἰς Ν. Όρλεάνην ἀπό 16 Δεκ.                      |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Βίπτα»                 | 43    | 7273                                     | έφθ. Κολόμπι 22 'Ιουν.                           |
| ΖΡΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Οίνοοσαι»              | 37    | 1917                                     | άνεχ. Λουλία 4 'Ιουλ. διά Βιτπούρι               |
| ΗΓΚΑ (παν.) .....               | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ρέγιες»                | 30    | 1569                                     | εἰς Άδης "Αντζέλες ἀπό 22 Μαρτ.                  |
| ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.) .....              | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ρίο Παλιέα»            | 45    | 14418                                    | διηλθε Λίζαρπτ 7 'Ιουλ. (διαταγάς)               |
| ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μαρθέλλα»              | 57    | 10173                                    | έφθ. Λίζερπουλ 8 'Ιουλ.                          |
| ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Αλμηρέτα»              | 43    | 7180                                     | έφθ. Τσιταγκόκη ρόδης 13 'Ιουν.                  |
| ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.) .....            | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Τάκης»                 | 37    | 1166                                     | άνεχ. Σουάνση 5 'Ιουλ. διά Βορδώ                 |
| ΘΕΝΚΕΣΚΙΚΙΒΙΓΚ (λ.) .....       | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σημπορντά»             | 44    | 7260                                     | διηλθε Παναμά 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν             |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (λιθ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μαρλήπαρ»              | 44    | 7194                                     | έφθ. Σαδόνια 18 'Ιουν.                           |
| ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.) .....            | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Λουδράκια»             | 45    | 7252                                     | διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Γκάλεστον         |
| ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Αταλάντα»              | 38    | 6529                                     | άνεχ. Ραγκούν 4 'Ιουλ. διά Γδύνιαν               |
| ΘΕΟΜΑΝΝΑ .....                  | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Φιαντόρα»              | 45    | 7255                                     | άνεχ. Βαλενθία 7 'Ιουλ. διά Κάντλα               |
| ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.) .....          | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Τρανσατλαντικά»        | 43    | 7188                                     | άνεχ. Άλλαξειαν 5 'Ιουλ. διά Λαττάκια            |
| ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (λιθ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Πρεβέζα»               | 42    | 7205                                     | άνεχ. Βρέμην ἀπό 20 Μαΐου διά Σάν Ζουάν          |
| ΘΟΥΛΑ .....                     | (π.) ..... | έτ.                 | «Ιντερμάρ»              | 43    | 2015                                     | έφθ. Σέπουπταλ 30 'Ιουν.                         |
| ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ .....               | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ορίεντ Μαρίν»          | 42    | 7162                                     | άνεχ. Μοτρίλ 26 'Ιουν. διά Καστελλόν             |
| ΘΩΜΑΣ Α. (δ.) .....             | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Αρτεμιδιον»            | 42    | 9853                                     | άνεχ. Ν. Ύρκην 3 'Ιουλ. δι' Αραύμπταν            |
| ΙΑΝΟΗ (λ.δ.) .....              | (N.A.T.)   | έλληνικά συμφέροντα | 53                      | 12102 | άνεχ. Χόγκ Κόγκ 28 'Ιουν. διά Πέρλ Ρίβερ |  |
| ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ολίστιμη»              | 37    | 5925                                     | έφθ. Πειραιάς 6 'Ιουλ.                           |
| ΙΜΜΥ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ασσούνιον»             | 20    | 2253                                     | άνεχ. Παλέρμου 28 'Ιουν. διά Μπουργκάς           |
| ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.) .....              | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Βεσούπούκιο»           | 44    | 12646                                    | διηλθε Λίζαρπτ 27 'Ιουν. διά Κορώ Μπαίν          |
| ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (λ.) .....      | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Τραφαλγκάρ»            | 56    | 10414                                    | έφθ. Γιουκούμαν 5 'Ιουλ.                         |
| ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ .....             | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Κριστομπαλή»           | 44    | 7176                                     | άνεχ. Ρίο Ιανέστρο 6 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες        |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΤ'ΚΕΡ (λ.δ.) ..... | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Πετρόλευμον»           | 53    | 13555                                    | άνεχ. Φρημάντελ 30 'Ιουν. διά Βορδάνη            |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....       | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μαϊαρίαρ»              | 56    | 10422                                    | άνεχ. Φουζίκι 25 'Ιουν. διά Λόδης "Αντζέλες      |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΝΠΕΡ (λ.) .....      | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μπάντιφορντ»           | 63    | 13517                                    | έφθ. Λορέντζο Μαρκές 2 'Ιουλ.                    |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (λ.δ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Τρανζούσεαν»           | 53    | 15826                                    | έφθ. Περσ. Κόλπον 7 'Ιουλ.                       |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....          | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Κριστομπαλή»           | 44    | 7198                                     | έφθ. Μελβούρην 6 'Ιουλ.                          |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Πετρόλευμον»           | 53    | 13485                                    | εἰς Ναγκοσάκι ἀπό 18 'Ιαν.                       |
| ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μίλανουέβα»            | 17    | 1295                                     | άργει Κυνόσουραν ἀπό 1 'Ιουν. 1959               |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (λιθ.) .....   | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Λάμβδα»                | 43    | 7297                                     | έφθ. Άλλαξειαν 9 'Ιουλ.                          |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιθάνου) ..... | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σαντορίνη»             | 42    | 7020                                     | διηλθε Κωνύπολιν 27 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν       |
| ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....                  | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Εντίνα»                | 43    | 7237                                     | διηλθε Παναμά 5 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν             |
| ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.) .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σάουθ Ατλάντικ»        | 57    | 10122                                    | άνεχ. Μοπτί 2 'Ιουλ. δι' Άλλαξειαν               |
| ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σάντα Βιέρνες»         | 11    | 1881                                     | εἰς Πειραιά ἀπό 1 Φεβρ.                          |
| ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Οθερον Τιμπέρ»         | 30    | 2377                                     | διηλθε Κωνού πολιν 27 'Ιουν. διά Γκάλεστον       |
| ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ .....            | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Γκάμπει»               | 43    | 7176                                     | άνεχ. Τζίμπουτι 24 'Ιουν. δι' Ασσάρι             |
| ΚΑΛΛΗ Λ. (λ.) .....             | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μάριν Τράνσοπορτ»      | 57    | 8774                                     | διηλθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διά Κή Γουντ          |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΪΜΟΥ .....        | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ελ Τρέιντερς»          | 44    | 7255                                     | άνεχ. Αντοφαγκόστα 7 'Ιουλ. δι' Ικουίκ, έφθ. 8   |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Βαλδίσσια»             | 35    | 5103                                     | άνεχ. Γάνδιν 9 'Ιουλ. διά Φλώσιγκ                |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σικόνεν»               | 29    | 2666                                     | έφθ. Τάιν 6 'Ιουλ.                               |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (λιθ.) .....   | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Τράνσοπορτ»            | 40    | 7121                                     | έφθ. Ρόττερνταρ 5 'Ιουλ.                         |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (λιθ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μπλάτια»               | 43    | 1790                                     | έφθ. Μασσαλίας 5 'Ιουλ.                          |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.) .....      | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Βίργκο»                | 63    | 18000                                    | έφθ. Πόρτ Σουδάν 4 'Ιουλ.                        |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) .....      | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Φιάντζια»              | 56    | 10015                                    | άνεχ. Αμέρεισαν 28 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην        |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | N. I. Νομικός           | 07    | 1075                                     | διηλθε Λίζαρπτ 21 'Ιουν. διά Γκάλεστον           |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Αγιοί Ανάργυροι»       | 41    | 2866                                     | άνεχ. Σέπουπταλ 1 'Ιουλ. δι' Αμδέρεισαν          |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιθ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Υπαντοπάντη»           | 43    | 2874                                     | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 'Ιουλ. διά Σουέζ       |
| ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου) .....     | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Καπετάνισσα»           | 24    | 2060                                     | διηλθε Κωνού πολιν 18 'Ιουν. διά Γαλάτσι         |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) .....          | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Αντόρ»                 | 44    | 7281                                     | έφθ. Φιλαδέλφειατ 8 'Ιουλ.                       |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Βαλμέντε»              | 46    | 8147                                     | διηλθε Παναμά 22 'Ιουν. διά Πουνταρένας          |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....        | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Κορτέζ»                | 43    | 6988                                     | έφθ. Χόγκ Κόγκ 23 'Ιουν.                         |
| ΚΑΠΤΑΝΠΑΝΤΕΛΗΣ (Λιθ.) .....     | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σούμελγκα»             | 38    | 5199                                     | προστήραξε εἰς θέσιν 6.57 B. — 73.13 A. 'Ιουν. 4 |
| ΚΑΡΝΕΙΤΣΙΟΝ (Λιθάνου) .....     | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Αστρομπέλλο»           | 29    | 4884                                     | άνεχ. Άδης "Αντζέλες 1 'Ιουλ. διά Γιουκούμαν     |
| ΚΑΣΣΙΔΙΑΝ (λ.) .....            | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σάν Φελίτσα»           | 43    | 7033                                     | άνεχ. Τζίμπουτι 24 'Ιουν. διά Ντάτριεν           |
| ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) .....           | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Οσεαν Κάργκο»          | 57    | 20564                                    | έφθ. Κεπ Τάουν 4 'Ιουλ.                          |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Φράνκον»               | 29    | 9357                                     | διηλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον           |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.) .....    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Προσπερίτυ»            | 43    | 7144                                     | άνεχ. Αμέρεισαν 4 'Ιουλ. διά Βορδάνη             |
| ΚΑΤΣΕΡ .....                    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Εντίνα»                | 43    | 7238                                     | άνεχ. Μόζι 4 'Ιουλ. διά Χούστον                  |
| ΚΕ-ΙΠ ΠΛΑΜΑΣ .....              | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Χάρτλαντ»              | 42    | 7244                                     | άνεχ. Βιζακαπατνόμ 16 'Ιουν. διά Τζίμπουτι       |
| ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ.δ.) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Πριμέρα»               | 59    | 24333                                    | άργει Σεπτεμπρύγκειας 21 Σεπτ.                   |
| ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Βόλκαν»                | 56    | 21131                                    | άνεχ. Μιτανόπαλος 4 'Ιουλ. διά Πειραιάτ          |
| ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.) .....        | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μυριδόνων»             | 58    | 20487                                    | έφθ. Κούριε 27 'Ιουν.                            |
| ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.)   | έτ.                 | 'Αλ. Τασθλίρης          | 27    | 5411                                     | έφθ. Φιλαδέλφειον 9 'Ιουλ.                       |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.) .....             | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Γκούντε Γουνίτ»        | 59    | 10400                                    | έφθ. Πειραιάτ 3 'Ιουλ.                           |
| ΚΛΕΙΡΩ .....                    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ρεντούλας»             | 42    | 7176                                     | έφθ. Νιούπορτ 24 'Ιουν.                          |
| ΚΝΟΖΑ .....                     | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Γράδηπ»                | 43    | 7248                                     | άνεχ. Φιλαδέλφεια 4 'Ιουλ. διά Λόδη Εστακάντα    |
| ΚΝΟΖΑΓΚΑ .....                  | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ορόνια»                | 44    | 7159                                     | διηλθε Μπρόνομποττελ 14 'Ιουν. διά Στεπτίνον     |
| ΚΟΜΕΤ (λ.) .....                | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Μονάρκα»               | 43    | 7250                                     | άνεχ. Χούστον 5 'Ιουλ. διά Πόρτ Αρθουρ           |
| ΚΟΝΔΩΡ .....                    | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Αγκούλα»               | 19    | 2949                                     | διηλθε Σουέζ 10 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον          |
| ΚΟΝΣΟΝΕΙ'ΝΣ (λ.δ.) .....        | (N.A.T.)   | έλληνικά συμφέροντα | 18                      | 24338 | άργει Χολκίδην 25 'Ιουν. 1962            |  |
| ΚΟΝΣΤΕΡΑΚΤΟΡ (λ.) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Τρανσατλαντικ Κέρριερ» | 44    | 7299                                     | έφθ. Σάντος 28 'Ιουν.                            |
| ΚΟΡΗΗΣ (λ.δ.) .....             | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Οξίλιαρ»               | 41    | 5173                                     | άνεχ. Λισσαδώνα 11 'Ιουλ. διά Σαντάντερ          |
| ΚΡΙΣ (π.) .....                 | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Κρίς»                  | 45    | 7176                                     | άνεχ. Πειραιάτ 4 'Ιουλ. διά Σάφφι                |
| ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) .....             | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Λαιμηρίαν»             | 56    | 10567                                    | άνεχ. Μπρόνατον 21 Σεπτ.                         |
| ΚΥΜΟ (λ.δ.) .....               | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Εκλάρα»                | 62    | 14963                                    | άνεχ. Καλλάο 4 'Ιουλ. διά Βέλγιον                |
| ΚΥΤΤΡΙΝΙΑ (λ.) .....            | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Άντρια»                | 43    | 6992                                     | έφθ. Ρόττερνταρ 5 'Ιουλ.                         |
| ΚΥΠΡΟΣ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Τροδίτις»              | 43    | 7230                                     | έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.                            |
| ΚΥΡΙΑΚΑΤΕΣΙ (Λιθάνου) .....     | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Ναΐδας»                | 44    | 2896                                     | άνεχ. Λισσαδώνα 11 'Ιουλ. διά Σαντάντερ          |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....         | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Σάντα Βαρδάρα»         | 21    | 2294                                     | άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Σάφφι                 |
| ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (λ.) .....       | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Γκαναντέρος»           | 45    | 6172                                     | άνεχ. Μπ. Αύρες 28 'Ιουν. διά Καλλάο             |
| ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.)   | έτ.                 | «Κοστίκος»              | 39    | 299                                      |  |

|                       |          |       |                         |    |       |   |
|-----------------------|----------|-------|-------------------------|----|-------|---|
| ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ         | (N.A.T.) | έτ.   | «Εργάκα»                | 53 | 11262 | έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.   |
| ΛΑΡΓΟΚ (λιθάνου)      | (N.A.T.) | έτ.   | «Σάργα»                 | 56 | 23880 | όνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν διπλής Μπρόνγκραμποτελ 30 'Ιουν. διά Στεττίνον |
| ΛΕΩΦΤΡΙΚ (λιθάνου)    | (N.A.T.) | έτ.   | «Δευτέριο»              | 43 | 7176  | διηλθεί Λάδεντ 1 'Ιουλ. διά Νιουφάουλαντ  |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Μίραμόντε»             | 53 | 13406 | όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 1 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν                                       |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ  | (N.A.T.) | έτ.   | «Λατλάντικα»            | 43 | 7109  | άργει Κυνόσουραν άπο 25 Αύγ. 1962   |
| ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)     | (N.A.T.) | έτ.   | «Τόρερες»               | 62 | 11246 | έφθ. Γιανδάταν 11 'Ιουλ.  |
| ΛΙΝΔΟΣ (λ.)           | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαρθενίντα»            | 43 | 7118  | άργει Χαλκίδα άπο 14 Σεπτ.  |
| ΛΟΥΡΙΑ (λ.)           | (N.A.T.) | έτ.   | «Ελεύθιρα»              | 44 | 7244  | έφθ. Βρέμην 7 'Ιουλ.  |
| ΛΟΥΣΣΙΟΣ (λιθάνου)    | (N.A.T.) | έτ.   | «Ατλαζ»                 | 43 | 7257  | όνεχ. Βαρκελώνη 6 'Ιουλ. διά Μαλάγα   |
| ΛΥΔΙΑ (λιθάνου)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Θητάρη»                | 43 | 10521 | άργει Οραντζ άπο 18 'Ιουν. 1961   |
| ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)          |          | έτ.   | «Λώρης»                 | 43 | 2847  | διηλθεί Σουέζ 3 'Ιουλ. δι' Έρυθρόν  |
| ΛΩΡΗΣ (λιθάνου)       | (N.A.T.) |       |                         |    |       |   |
| ΜΑΙΡΗ (λ.)            | (N.A.T.) | έτ.   | «Μονρόβια»              | 49 | 5685  | ειλθεί Παναμά 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν   |
| ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)      | (N.A.T.) | έτ.   | «Τρανσόσεανικ Π.Κ.»     | 58 | 24065 | όνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον  |
| ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (λιθάνου)   | (N.A.T.) | έτ.   | «Δημπτρά»               | 37 | 4838  | έφθ. Τοιτταγκούν ρόδι 9 'Ιουν.  |
| ΜΑΛΜΕΝ (παν.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Μάστουλα»              | 18 | 920   | άργει Πέραμα άπο 17 Φεβρ. 1962  |
| ΜΑΛΟΥ (λιθάνου)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Μακλούμες»             | 43 | 7145  | όνεχ. Πειραιά 10 'Ιουλ. διά Βατούμ  |
| ΜΑΝΤΙΚΟΣ (λιθάνου)    |          | έτ.   | «Ζαννής»                | 45 | 3549  | όνεχ. Κολόμπο 22 'Ιουν. διά Λαττάκια  |
| ΜΑΝΤΡΙΚΗ (λιθάνου)    | (N.A.T.) | έτ.   | «Εστρέλλα Μπλάγκα»      | 43 | 7255  | έφθ. Νοθορωσιοκόν 22 'Ιουν.   |
| ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)        | (N.A.T.) | έτ.   | «Μπάκια Σαλίνας»        | 44 | 7072  | έφθ. Ν. Ορλέανην 30 'Ιουν.  |
| ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗ (λ.)      | (N.A.T.) | έτ.   | «Παρανάλτο»             | 43 | 7189  | διηλθεί Παναμά 28 'Ιουν. δι' Οζάκαν   |
| ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)        | (N.A.T.) | έτ.   | «Οσεαν Κάργκο»          | 57 | 20564 | όνεχ. Περαία 3 'Ιουλ. διά Γκηλόγκ   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου)   | (N.A.T.) | έτ.   | «Λάς Πέρλας»            | 32 | 1595  | έφθ. Γένοβαν 28 'Ιουν.  |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου)   | (N.A.T.) | έτ.   | «Σάν Μαυροίτασιο»       | 25 | 1473  | όνεχ. Καζαμπλάγκον 26 'Ιουν. διά Μολφέτα  |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου)   | (N.A.T.) | έτ.   | «Ρουσσού»               | 27 | 1554  | διηλθεί Κων/πολίν 21 'Ιουν. διά Γαλάται   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου)   | (N.A.T.) | έτ.   | «Σανουθέρ Κρός»         | 44 | 7289  | έφθ. Ν. Ύόρκην 5 'Ιουλ.   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)     | (N.A.T.) | έτ.   | Σιγάλας και Πλατής      | 30 | 4620  | όνεχ. Τεργέστων 3 'Ιουλ. διά Σύρων  |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (λιθάνου)  | (N.A.T.) | έτ.   | «Φωσίαν»                | 62 | 8951  | όνεχ. Ριό Ιανέριο 9 'Ιουλ. δι' Αμβούργον  |
| ΜΑΡΓΚΩ (λ.)           | (N.A.T.) | έτ.   | «Μπροφάντς»             | 29 | 2569  | εις θρόνον Άγ. Γεωργίου (Επισκευαι)   |
| ΜΑΡΙΑ                 | (N.A.T.) | έτ.   | «Μάννα»                 | 43 | 8426  | έφθ. Γκάλεστων 20 'Ιουν.  |
| ΜΑΡΙΑ (λιθ.)          | (N.A.T.) | έτ.   | έλληνικα συμφέροντα     | 56 | 5490  | διηλθεί Λίζαρτ 4 'Ιουλ. διά Γδυνιαν   |
| ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ      | (N.A.T.) | έτ.   | «Μικάλες»               | 44 | 7254  | όνεχ. Τόκιο άπο 18 Μαΐου διά Νανάιμο  |
| ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ.   | Π. Κυπριανού            | 43 | 7124  | διηλθεί Κων/πολίν 20 'Ιουν. διά Μεσόγειον   |
| ΜΑΡΙΑΧΡΙΣΤΙΝΑ         | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαγκλίδερας»           | 45 | 8965  | έφθ. Βομβάν 30 'Ιουν.   |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Αργοκύλη»              | 38 | 5548  | διηλθεί Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Πολωνίαν   |
| ΜΑΡΙΑΣΙΜΗ (λ.)        | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαριφορτούνα»          | 43 | 7202  | έφθ. Γκάλεστων 24 'Ιουν.  |
| ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)     | (N.A.T.) | όικος | Χανδρή                  | 51 | 11022 | όνεχ. Μομπάσα 2 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν   |
| ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)     | (N.A.T.) | έτ.   | «Μάριδικη»              | 52 | 11169 | έφθ. Χουστον 6 'Ιουλ.   |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Ντέλ Νόρτε»            | 56 | 20207 | άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Ιουλ. (διαταγάς)   |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.           | (N.A.T.) | έτ.   | «Πανούλτρα»             | 61 | 8951  | έφθ. Ριό Ιανέριο 22 'Ιουν.  |
| ΜΑΡΙΕΒΙΚΗ (λιθ.)      |          | έτ.   | «Μάρικη»                | 40 | 5110  | άργει Χάρροντις άπο 8 Νοεμ.   |
| ΜΑΡΙΕΔΑΝ (λ.)         |          | έτ.   | έλληνικα συμφέροντα     | 44 | 7212  | άργει Καλαμάτα άπο 28 'Ιουν. 1962   |
| ΜΑΡΙΚΑ (λιθάνου)      | (N.A.T.) | έτ.   | «Φραγκίστα»             | 43 | 7253  | όνεχ. Πόρτ Σουάν 23 'Ιουν. δι' Αμπού Ζενίμα   |
| ΜΑΡΙΜΠΑΛΑΚΑ (λ.)      | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαριμπλάγκα»           | 44 | 7279  | όνεχ. Ν. Ύόρκην 3 'Ιουλ. διά Τζάκασονδιλ  |
| ΜΑΡΙΝΑ (λιθάνου)      | (N.A.T.) | έτ.   | «Βιαλέαλα»              | 21 | 1897  | διηλθεί Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουν. διά Ραθέννα   |
| ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ        | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαρμπούνε»             | 63 | 15700 | όνεχ. Σίδεν 28 'Ιουν. δι' Ισπανίαν  |
| ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαριμπλάγκα»           | 44 | 7150  | έφθ. Σικαπούρην ρόδι 8 'Ιουλ.   |
| ΜΑΡΠΟΖΑ II (λ.δ.)     | (N.A.T.) | έτ.   | «Παναμ. Εουρόπα»        | 44 | 10445 | άργει Ελεύσινα άπο 8 'Οκτ.  |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (λιθάνου)     | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαρίτσα»               | 43 | 7234  | άνεχ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Τακοράντι   |
| ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)         |          | έτ.   | «Μαριφορτούνα»          | 43 | 7232  | άργει Κολαμάτα άπο 10 Σεπτ.   |
| ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)       |          | έτ.   | «Μάρικη»                | 40 | 5147  | άργει Χαλκίδα άπο 21 Σεπτ.  |
| ΜΑΡΛΙΝΤΟ (λιθ.)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαρσεβίτιο»            | 46 | 2270  | άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. δι' Ακάμπα   |
| ΜΑΡΜΑΡΟΝ (λ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Συμφωνία»              | 44 | 7250  | όνεχ. Μούπιλ 3 'Ιουλ. διά Παναμά Σίτυ   |
| ΜΑΡΟΥΚΚΑΛ (λιθάνου)   | (N.A.T.) | έτ.   | «Άρκουλά»               | 43 | 7263  | όνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ   |
| ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)     | (N.A.T.) | έτ.   | «Τράνοπορτ»             | 44 | 7251  | έφθ. Λίθερπολ 28 'Ιουν.   |
| ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)  | (N.A.T.) | έτ.   | «Κόδρικη»               | 56 | 23871 | διηλθεί Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Μεσόγειον  |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)     | (N.A.T.) | έτ.   | «Μπαλμπό»               | 54 | 18763 | άνεχ. Μόζι 1 'Ιουλ. δι' Ομισιά  |
| ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.       | (N.A.T.) | έτ.   | «Λέθαντ Σίπηγκη»        | 48 | 2346  | διηλθεί Κων/πολίν 4 'Ιουλ. διά Γαλάται  |
| ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ.   | «Ντέψη»                 | 20 | 1512  | άνεχ. Ταμπα 29 'Ιουν. διά Ταμπικό   |
| ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Νόρθ Πάσιφικ»          | 45 | 7190  | διηλθεί Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Νορδηγίαν  |
| ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)          | (N.A.T.) | έτ.   | «Γιουνινέρερσαλ»        | 43 | 7176  | όνεχ. Καράτοις 8 'Ιουλ. διά Μπουργκάς   |
| ΜΕΛΙΝΤΑ               | (N.A.T.) | έτ.   | «Ινκικαία»              | 45 | 8855  | όνεχ. Λες Πάλμας 26 'Ιουν. διά Κούβαν   |
| ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Αλέργυκας»             | 45 | 7264  | διηλθεί Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Σιδώνα   |
| ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ      | (N.A.T.) | έτ.   | «Γουέστ Ιντιες»         | 46 | 4140  | άνεχ. Σαούν 6 'Ιουλ. διά Βοστώνη  |
| ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)      | (N.A.T.) | έτ.   | «Λατούριας»             | 58 | 20894 | έφθ. Πούλο Μπούκομ 1 'Ιουλ. διά Νέας Εβρίδας  |
| ΜΕΡΛΙΝ (λ.δ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Σάν Νέπτρο»            | 45 | 7190  | όνεχ. Πούλο Σαούν 23 'Ιουν. διά Νέας Εβρίδας  |
| ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (λ.)        | (N.A.T.) | έτ.   | «Νόρθ Γιουρόπα»         | 41 | 6782  | έφθ. Καρθαγένην 30 'Ιουν.   |
| ΜΙΛΗΤΟΣ (λ.δ.)        | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαρκόρεο»              | 49 | 17905 | άνεχ. Τοκουγιάμα 27 'Ιουν. δι' Άγ. Φραγκίσκον   |
| ΜΙΝΑ (λ.δ.)           | (N.A.T.) | έτ.   | «Καστέλλαι»             | 56 | 21090 | όνεχ. Πορτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Πέντρας 26 Μαΐου   |
| ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)   | (N.A.T.) | έτ.   | «Φορμεντάτορ»           | 56 | 8390  | άνεχ. Βοστώνη 10 'Ιουλ. διά Βοστώνη   |
| ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)        | (N.A.T.) | έτ.   | «Σάν Αντρες»            | 53 | 11289 | έφθ. Σαιν Τζών 6 'Ιουλ. διά Μπούκομ   |
| ΜΙΧΑΙΟΣ Ξ.            |          | έτ.   | «Μαϊρη»                 | 44 | 7176  | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 'Ιουλ. διά Νέας Εβρίδας   |
| ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)        |          | έτ.   | «Ιντερνάσιοναλ»         | 57 | 12683 | έφθ. Καρθαγένην 30 'Ιουν.   |
| ΜΟΥΣΣΕΣ (λιθάνου)     | (N.A.T.) | έτ.   | Α. Φραγκίστας           | 29 | 6984  | άνεχ. Πούλο Σαούν 23 'Ιουν. διά Πέντρας 26 Μαΐου                                      |
| ΜΠΑΙΖΑΙΝΑ II (δ.)     | (N.A.T.) | έτ.   | «Ντιέγκο»               | 45 | 7176  | άνεχ. Τοκουγιάμα 27 'Ιουν. δι' Άγ. Φραγκίσκον   |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ.   | «Μπαρμπαπέτρος»         | 40 | 7070  | όνεχ. Προπραγμένον εις Πόρτο γιτέ Πέντρας 26 Μαΐου                                    |
| ΜΠΑΤΗΣ (λ.)           | (N.A.T.) | έτ.   | «Φροντέρα»              | 57 | 10661 | άνεχ. Κολομπία ρίθερ 5 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν  |
| ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Μπεταρούζι»            | 44 | 7159  | άργει Επιρροέαν 4 'Ιουλ. διά Κολόμπο  |
| ΜΠΙΡΙΖ (λ.)           | (N.A.T.) | έτ.   | έλληνικα συμφέροντα     | 40 | 5134  | άργει Καλαμάτα άπο 6 Αύγ. 1962  |
| ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)   | (N.A.T.) | έτ.   | «Γκαραγουσίνη»          | 42 | 7303  | άργει Αμπελάκι άπο 8 Δεκ.   |
| ΜΥΚΟΝΟΣ               |          | έτ.   | «Σάντα Βαρθέρα»         | 16 | 3528  | έφθ. Καρθαγένη άπο 8 Δεκ.   |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Ιντάλγκο»              | 57 | 9990  | άνεχ. Βαλέντα 3 'Ιουλ. διά Σαγκούντο  |
| ΝΑΒΙΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)     |          | έτ.   | «Μαρίτιμα Γιουνιντάντη» | 53 | 3094  | διηλθεί Παναμά 23 'Ιουν. διά Χαμπέρικο  |
| ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ             |          | έτ.   | «Σάν Ρόκκο»             | 25 | 4949  | έφθ. Γένοβαν 22 'Ιουν.  |
| ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ.   | «Ανευσιοί»              | 45 | 3486  | έφθ. Χαμάρια 3 'Ιουλ.   |
| ΝΑΓΟΣ (λιθάνου)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Οριεντι»               | 43 | 7092  | διηλθεί Πόρτ Σαιδ 9 'Ιουλ. διά Μεσόγειον  |
| ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Στάρο»                 | 57 | 23690 | άνεχ. Ράς Τανούρα 7 'Ιουλ.  |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Αχιλλέας»              | 58 | 12624 | άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα  |
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Μάργκραντ»             | 58 | 24068 | έφθ. Κων/πολίν 28 'Ιουν.  |
| ΝΕΔΙ (λιθάνου)        | (N.A.T.) | έτ.   | «Πολάρις»               | 42 | 7227  | άνεχ. Χάμποντ 2 'Ιουλ.  |
| ΝΕΛΛΑ                 |          | έτ.   | «Γιουνινέρερσαλ Τράμπη» | 42 | 9730  | άνεχ. Σαν ναύα (Περού) 7 'Ιουλ.   |
| ΝΕΜΕΑ (λ.)            | (N.A.T.) | έτ.   | «Πολιάρις»              | 47 | 9730  | άνεχ. Βαλέντα 2 'Ιουλ. διά Τρίπολιν   |
| ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Περύρκα»               | 52 | 11267 | έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.   |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Πετρόλεομ»             | 53 | 12395 | άνεχ. Αρούμπαν 4 'Ιουλ. διά Λάρονακα  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)        | (N.A.T.) | έτ.   | «Σάντα Μαρίνα»          | 18 | 2447  | διηλθεί Πρότεροι 30 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν  |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Λειβάδια»              | 43 | 7121  | διηλθεί Αγ. Βικέντιου 25 'Ιουν. διά Μπουνένος - Αύρες                                 |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)      | (N.A.T.) | έτ.   | «Μαρέαντε»              | 43 | 7255  | διηλθεί Πρότεροι 26 'Ιουν. δι' Όδησσον  |
| ΝΙΚΟΣ (λ.)            | (N.A.T.) | έτ.   | έλληνικα συμφέροντα     | 46 | 2991  | άνεχ. Μπουνένος - Αύρες 28 'Ιουν. διά Γένοβαν   |
| ΝΙΚΟΣ (λιθάνου)       | (N.A.T.) | έτ.   | «Άζορες»                | 45 | 7003  | έφθ. Διπλέριθλ 4 'Ιουλ.   |
| ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Νίκος»                 | 42 | 2856  | διηλθεί Πρότεροι 2 Ιουλ. διά Κωνστάντζαν  |
| ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)         | (N.A.T.) | έτ.   | «Τρικοντίνενταλ»        | 44 | 7294  | έφθ. Νέατερ Αιγαίνη 31 Μαΐου  |
| ΝΙΚ (λιθάνου)         | (N.A.T.) | έτ.   | Εύγενία Σ. Σαρίδη       | 22 | 2201  | άργει Κυνόσουραν άπο 2 'Ιουλ. 1962  |
| ΝΙΚΥ                  | (N.A.T.) | έτ.   | «Πουέρτα Λά Πάλμα»      | 53 | 9198  | ά   |

|                                  |                                    |                                     |       |   |  |
|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-------|---|--|
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Σήν 'Εντερπράϊζ» . . . . .     | 58    | 13545   | άνεχ. Μπανιόλι 9 'Ιουλ. διά Νάρβικ             |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (λ.) . . . . .    | (N.A.T.)                           | έτ. «Σήν 'Εντερπράϊζ» . . . . .     | 61    | 13198   | διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ (λ.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Σήν 'Εντερπράϊζ» . . . . .     | 59    | 13545   | έφθ. Νιύρμπαν 21 'Ιουν.                        |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Σήν 'Εντερπράϊζ» . . . . .     | 63    | 13500   | άνεχ. Χουλά 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς          |
| ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.) . . . . .         | (N.A.T.)                           | έτ. «Νόρδερν Σπυγούαίν» . . . . .   | 58    | 10396   | άνεχ. Κεμπέκ 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ             |
| ΝΤΗΦΙΑΝΤ (λ.) . . . . .          | (N.A.T.)                           | έτ. «Νοδιγκέιτορα» . . . . .        | 60    | 13847   | άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. διά Λορ. Μαρκές      |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.) . . . . .        | (N.A.T.)                           | έτ. «Εδμυράνια» . . . . .           | 58    | 10483   | άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 28 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Παναμεν-'Ευρόπα» . . . . .     | 55    | 11209   | έφθ. Πόρτ Πίρι 10 'Ιουλ.                       |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Παναμεν-'Ευροπα» . . . . .     | 56    | 8716  | έφθ. Αταλάνγια . . . . .                       |
| ΝΤΟΡΙ Ι. (λ.) . . . . .          | (N.A.T.)                           | έτ. «Αταλάνγια» . . . . .           | 43    | 7237  | έφθ. Ρέζούλουτη . . . . .                      |
| ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.) . . . . .           | (N.A.T.)                           | έτ. «Ρέζούλουτη» . . . . .          | 56    | 10486   | έφθ. Άμβερσαν 3 'Ιουλ.                         |
| ΝΤΟΡΙΣΕΤ . . . . .               | (N.A.T.)                           | έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» . . . . .    | 58    | 10396   | έφθ. Άμβερσαν 2 'Ιουλ.                         |
| ΟΛΓΑ (λ.) . . . . .              | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολισμαν» . . . . .             | 43    | 7199  | έφθ. Χαδάνα 29 'Ιουν.                          |
| ΟΛΓΑ Β. (Λιβάνου) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έλληνικα συμφέροντα . . . . .       | 21    | 1410  | έφθ. Λαττάκια 13 'Ιουν.                        |
| ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.) . . . . .    | (N.A.T.)                           | έτ. «Σατούρνη» . . . . .            | 43    | 6704  | έφθ. Ραγγούν 29 'Ιουν.                         |
| ΟΛΥΜΠΙΑ ΔΙΑΣ (λ.δ.) . . . . .    | (N.A.T.)                           | έτ. «Τρανσατλάντικα» . . . . .      | 53    | 17362   | έφθ. Ν. Υόρκην 8 'Ιουλ.                        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' . . . . .        | (N.A.T.)                           | έτ. «Πλάμας» . . . . .              | 54    | 13665   | άνεχ. Ούπη Σαΐδ 2 'Ιουλ. διά Κουνιάνα          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.) . . . . .  | (N.A.T.)                           | έτ. «Πλάμας» . . . . .              | 54    | 13652   | άνεχ. Ν. Υόρκην 4 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (λ.δ.) . . . . .  | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 54    | 20453   | άνεχ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΉΓΚΑ (λ.δ.) . . . . .    | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 54    | 14047   | έφθ. δύο 29 'Ιουν.                             |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (λ.) . . . . .    | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 50    | 17791   | άνεχ. Περο. Κόλπον 29 'Ιουν. διά Λάδοεντ       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.) . . . . . | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 53    | 14221   | εις Ρότερνταμ από 27 'Απρ. 1962                |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (λ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Λίμπερτς» . . . . .            | 53    | 14009   | άνεχ. Κουνιάνα 3 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 49    | 17792   | διπλόθε Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Γαστόν          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤ' (λ.δ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 53    | 13660   | άνεχ. Βρέστον 3 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (λ.) . . . . .  | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 54    | 13934   | άνεχ. Άντεν 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 55    | 13709   | έφθ. Σ.αραμαγκάν 12 'Ιουλ.                     |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚΙ (λ.δ.) . . . . . | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 54    | 13934   | άνεχ. Φιλαδέλφειον 7 'Ιουλ. διά Μπαχαγκούέρο   |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ (λ.) . . . . .  | (N.A.T.)                           | έτ. «Μοντέρεϋ» . . . . .            | 60    | 23290   | άνεχ. Ν. Υόρκην 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) . . . . .  | (N.A.T.)                           | έτ. «Λούζορι» . . . . .             | 59    | 23280   | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουλ. διά Τσάρλεστων    |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 54    | 13665   | άνεχ. Κούρε 1 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ» . . . . .     | 55    | 18790   | διπλόθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)   |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 55    | 13934   | έφθ. Φιλαδέλφειον 6 'Ιουλ.                     |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡΑ (N.A.T.)       | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .      | 54                                  | 20595 | άνεχ. Χάρηκ 'Αιλάντ 29 'Ιουν. διά Κόλουντημπορυ |  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 54    | 13665   | διπλόθε Βιλεμόρκαχεν 6 'Ιουλ.                  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 49    | 17792   | διπλόθε Κιρβαλάταρ 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον   |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Πλάμας» . . . . .              | 54    | 14047   | άνεχ. Κοινέδεο 2 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 49    | 17792   | άνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον     |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)     | έτ. «Μονρόβιτ Τράνσπορτ» . . . . . | 59                                  | 37958 | άνεχ. Αιγαίνδεο 30 'Ιουν. διά Τρίνινταντ        |  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (N.A.T.)        | έτ. «Ολύμπικ» . . . . .            | 60                                  | 37744 | άνεχ. Περο. Κόλπον 11 'Ιουλ. διά Ρας Τανούρα    |  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.) . . . . .  | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 58    | 27602   | έφθ. Πορτ Μπουκ 11 'Ιουλ.                      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΤΙΜ (λ.δ.) . . . . . | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 50    | 17791   | διπλόθε Τρίνινταντ 3 'Ιουλ. διά Ην. Πολιτείας  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΔ (λ.δ.) . . . . .    | (N.A.T.)                           | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» . . . . .       | 54    | 13580   | έφθ. Ν. Υόρκην 8 'Ιουλ.                        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Μανσαδάντο» . . . . .          | 54    | 20611   | διπλόθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον        |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Όμνιουμ Κέρριερ» . . . . .     | 43    | 8195  | έφθ. Οζάκαν 22 'Ιουν.                          |
| ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Ομνοία» . . . . .              | 44    | 7297  | έφθ. Τοιτταγκόκ 4 'Ιουλ.                       |
| ΟΠΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Λά 'Εμπρέσσα» . . . . .        | 56    | 21093   | διπλόθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον        |
| ΟΡΕΜΑΡ (παν.) . . . . .          |                                    | έτ. «Πλάναμαρ» . . . . .            | 34    | 8378  | έφθ. Ριο 'Ιανέριο 23 'Ιουν.                    |
| ΟΡΙΚΟ (λ.δ.) . . . . .           | (N.A.T.)                           | έτ. «Οροζόλλ» . . . . .             | 58    | 12667   | άνεχ. Λά Πλάτα 4 'Ιουλ. διά Ριο 'Ιανέριο       |
| ΟΡΟΜΑΡ (λ.) . . . . .            | (N.A.T.)                           | έτ. «Ηοτερν Στάρ» . . . . .         | 44    | 7254  | έφθ. Μηλάκια Μηλάγκαν 8 'Ιουλ.                 |
| ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Τρανσόδεσαν Τάνκερς» . . . . . | 53    | 12065   | άνεχ. Βοστώνην 2 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον       |
| ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λ.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Χάννόνθερ» . . . . .           | 43    | 8615  | έφθ. Ε. Όζακαν 2 'Ιουλ.                        |
| ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Γκρούλφ Φράιτερ» . . . . .     | 44    | 7176  | άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 21 'Ιουν. διά Ρεουνίον    |
| ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (λ.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Σποινγκβιλλά» . . . . .        | 43    | 7210  | διπλόθε 'Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην |
| ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.) . . . . .       | (N.A.T.)                           | έτ. «Ρίφερ» . . . . .               | 36    | 3891  | έφθ. Πόρτλαντ 4 'Ιουλ.                         |
| ΟΣΕΑΝ ΣΗΝ (λ.) . . . . .         | (N.A.T.)                           | έτ. «Χάννόνθερ» . . . . .           | 45    | 7211  | διπλόθε Τρίνινταντ 3 'Ιουλ. διά Γδύνιαν        |
| ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (παν.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Τρανσόδεσαν» . . . . .         | 42    | 7192  | έφθ. Καπασιόι 5 'Ιουλ.                         |
| ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (λ.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» . . . . .        | 43    | 7176  | άνεχ. Σενέζ 6 'Ιουλ. διά Βραζίλιαν             |
| ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.) . . . . .        | (N.A.T.)                           | έτ. «Ούάιτ Κρός» . . . . .          | 43    | 7170  | έφθ. Σινεζόβαν 27 'Ιουλ. διά Τραπέζουντα       |
| ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έλληνικά συμφέροντα . . . . .       | 43    | 7176  | άνεχ. Σαντορίνη 14 'Ιουλ.                      |
| ΟΥΑΙΤ ΣΗΗ (λ.) . . . . .         | (N.A.T.)                           | έτ. «Ούάιτ Σῆ» . . . . .            | 43    | 7167  | άνεχ. Βραζίλιαν 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς      |
| ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ (λ.) . . . . .        | (N.A.T.)                           | έτ. «Σπτάϊντ» . . . . .             | 43    | 7261  | άνεχ. Τζιμπουτί 20 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν         |
| ΟΥΡΑΝΙΑ . . . . .                | (N.A.T.)                           | έτ. «Λά Πλέτα» . . . . .            | 43    | 7265  | διπλόθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)      |
| Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) . . . . .         | (N.A.T.)                           | έτ. «Πανώρα» . . . . .              | 43    | 7228  | άνεχ. Σενέζ 7 'Ιουλ. διά Βραζίλιαν             |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)     | έτ. «Κασάνια» . . . . .            | 58                                  | 10659 | άνεχ. Καναρά 6 'Ιουν. διά Κίναν                 |  |
| ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Ριό Πάρντο» . . . . .          | 43    | 2742  | άνεχ. Ριό Γκράντε 11 Μαΐου διά Μακάο           |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.) . . . . .     |                                    | έτ. «Πάτλεμ» . . . . .              | 45    | 7133  | εις 'Αμβούργον από 3 Σεπτ. 1962                |
| ΠΑΝΠΑΙΔΑΝΗΣ . . . . .            |                                    | έτ. «Έπος» . . . . .                | 30    | 2861  | έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.                         |
| ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)              |                                    | έτ. «Κρέστιδιου» . . . . .          | 44    | 14250   | άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 21 'Ιουν. διά Ρεουνίον    |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ (Λιβάνου) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Πτελύμα» . . . . .             | 36    | 1974  | διπλόθε Σενέζ 3 'Ιουλ. διά Γδύνιαν             |
| ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου) . . . . .    | (N.A.T.)                           | έτ. «Παρθενών» . . . . .            | 43    | 7258  | έφθ. Καπασιόι 5 'Ιουλ.                         |
| ΠΑΣΙΩΙΚΗ ΔΗΝΤΕΡ (λ.) . . . . .   | (N.A.T.)                           | έτ. «Μαρίνα» . . . . .              | 43    | 6721  | άνεχ. Σενέζ 5 'Ιουλ. διά Βραζίλιαν             |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΦΟΥ (π.) . . . . .  | (N.A.T.)                           | έτ. «Πασίφικ Γιούνιον» . . . . .    | 44    | 14238   | έφθ. Καραβία 6 'Ιουλ. διά Τραπέζουντα          |
| ΠΑΥΑΛΟΣ (Λιβάνου) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Ιντεραμερικάνα» . . . . .      | 35    | 3506  | άνεχ. Σενέζ 6 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)         |
| ΠΕΛΛΑ Λ. . . . .                 | (N.A.T.)                           | έτ. «Χάλκοφιλ» . . . . .            | 43    | 2881  | άνεχ. Ραγγούν 11 'Ιουλ. διά Τραπέζουντα        |
| ΠΕΛΑΞΙΑΝΑΣ . . . . .             |                                    | έτ. «Νόρδερν Μαρίν» . . . . .       | 43    | 7082  | άνεχ. Σιγκαπούρην 6 'Ιουλ. διά Κίναν           |
| ΠΕΛΑΞΙΠΑΔΑΣ (Λιβάνου) . . . . .  | (N.A.T.)                           | έτ. «Πελοπίδας» . . . . .           | 43    | 5221  | άνεχ. Σάντος 24 Μαΐου 1962                     |
| ΠΕΡΑΙΚΑ (λ.) . . . . .           |                                    | έλληνικά συμφέροντα . . . . .       | 44    | 7228  | διπλόθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Γκάρωτων           |
| ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ (λ.δ.) . . . . .     | (N.A.T.)                           | έτ. «Καρρέτη-γ» . . . . .           | 43    | 7139  | έφθ. Σάντος 20 'Ιουλ. διά Στεπτένιον           |
| ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.) . . . . .      | (N.A.T.)                           | έτ. «Μονρόβι» . . . . .             | 58    | 13581   | άνεχ. Κάρπαθον 5 'Ιουλ. διά Βρούττον           |
| ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.) . . . . .         | (N.A.T.)                           | έτ. «Μονρόβια» . . . . .            | 56    | 8001  | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. διά Ισπανίαν       |
| ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.) . . . . .           | (N.A.T.)                           | έτ. «Μαρίτσα» . . . . .             | 43    | 7134  | άνεχ. Καναρά 24 Μαΐου 1962                     |
| ΠΙΟΝΕΡ (λ.) . . . . .            | (N.A.T.)                           | έτ. «Ντέλ Έστε» . . . . .           | 44    | 7190  | διπλόθε Παναμά 6 'Ιουλ. διά Γκάρωτων           |
| ΠΛΑΝΕΤ (λ.) . . . . .            | (N.A.T.)                           | έτ. «Ορενς» . . . . .               | 43    | 7204  | άνεχ. Σενέζ 5 'Ιουλ. διά Στεπτένιον            |
| ΠΛΟΒΕΡ (λ.) . . . . .            | (N.A.T.)                           | έτ. «Μπάχια Σαΐνας» . . . . .       | 45    | 7067  | έφθ. Χόγκ Κόγκ 8 'Ιουλ.                        |
| ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ . . . . .              |                                    | έλληνικά συμφέροντα . . . . .       | 42    | 7106  | άνεχ. Ρότερνταμ 2 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)     |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.) . . . . .       | (N.A.T.)                           | έτ. «Ντέλ Έστε» . . . . .           | 44    | 7192  | άνεχ. Σενέζ 26 'Ιουλ. διά Κίναν                |
| ΠΟΠΗ Κ. (λ.) . . . . .           | (N.A.T.)                           | έτ. «Παρπάντα» . . . . .            | 44    | 7253  | άνεχ. Σιγκαπούρην 5 'Ιουλ. διά Ντουμάι         |
| ΠΟΡΟΣ (λ.) . . . . .             | (N.A.T.)                           | έτ. «Πίνκουε» . . . . .             | 57    | 23693   | έφθ. Σανόνα 1 'Ιουλ.                           |
| ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.) . . . . .        | (N.A.T.)                           | έτ. «Ιντεραμερικάνα» . . . . .      | 59    | 13918   | άργει Σενέζ 5 'Ιουλ. διά Λιθέρπουλ             |
| ΠΡΟΩΔΟΣ (παν.) . . . . .         |                                    | έλληνικά συμφέροντα . . . . .       | 17    | 1293  | άνεχ. Σενέζ 6 'Ιουλ. διά Αρούμπαν              |
| ΡΑΓΚΕΡ (λ.) . . . . .            | (N.A.T.)                           | έτ. «Ντέρνα» . . . . .              | 43    | 6993  | άνεχ. Πόστλαντ (Με) 7 'Ιουλ. διά Αρούμπαν      |
| ΡΑΖΑΝΙ (Λιβάνου) . . . . .       | (N.A.T.)                           | έτ. «Ορίεντ» . . . . .              | 43    | 7244  | άνεχ. Βορμόύδαν 6 'Απρ.                        |
| ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) . . . . .          | (N.A.T.)                           | έτ. «Κομέρσιαλ Έξπρεσσ» . . . . .   | 11    | 1538  | άνεχ. Πόστλαντ (Με) 7 'Ιουλ. διά Αρούμπαν      |
| ΡΕΖΟΛΟΥΤ (λ.) . . . . .          | (N.A.T.)                           | έτ. «Γου                            |       |   |  |

|                                  |          |                                     |    |       |   |
|----------------------------------|----------|-------------------------------------|----|-------|---|
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.) ..           | (N.A.T.) | έτ. «Ναύδοσα» .....                 | 36 | 5129  | έφθ. Μοιράσα 4 'Ιουλ.                                   |
| ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (Λ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Στάνχιλλ» .....                | 45 | 2780  | άνεχ. Κορούννα 24 'Ιουν. διά Βηρυτόν                    |
| ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Λ.) .....           | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....           | 43 | 7257  | άνεχ. Μάσινλοκ 13 'Ιουν. διά Μάντζεστερ                 |
| ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Βλάνσταυ» .....                | 50 | 2736  | έφθ. Τεργεστίν 3 'Ιουλ.                                 |
| ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ .....               |          | έτ. «Καρολίν» .....                 | 43 | 7239  | διηλθε Παναμά 23 'Ιουν. διά Τόκιο                       |
| ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ .....                |          | έτ. «Καρολίν» .....                 | 43 | 7224  | έφθ. Σάντος 21 'Ιουν.                                   |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ .....                 |          | έτ. «Καρολίν» .....                 | 44 | 7242  | έφθ. Σάντος 29 'Ιουν.                                   |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....                |          | έτ. «Γιαθίζα» .....                 | 23 | 5372  | άργει 'Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1958                        |
| ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.) .....            |          | έτ. «Καρολίν» .....                 | 43 | 7197  | διηλθε Παναμά 30 'Ιουν. διά Τόκιο                       |
| ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ (Λ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Βάλκαρο» .....                 | 45 | 3161  | έφθ. Πόρτ Εσκουιτελ 30 'Ιουν.                           |
| ΣΑΝ ΡΕΜΟ .....                   |          | έτ. «Καρολίν» .....                 | 43 | 7200  | διηλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. Γένοβαν                      |
| ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....               |          | έτ. «Ολιότιμη» .....                | 43 | 7260  | διηλθε Θέουταν 20 'Ιουν. διά Χαδάναν                    |
| ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ (Λ.) .....         |          | έλληνικά συμφέροντα .....           | 47 | 3775  | έφθ. Κων/ πολιν από 11 'Ιουν.                           |
| ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Βαπτιστής» .....               | 43 | 7267  | άνεχ. Σαγκάν 29 'Ιουν. διά Πουσαν                       |
| ΣΑΝ ΤΖΟΝ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Βαλέρζα» .....                 | 40 | 5192  | άνεχ. Λιβερπούλ 3 'Ιουλ. διά Κούδαν                     |
| ΣΑΝΟΥΚΟ (Λ.δ.) .....             | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....           | 55 | 12340 | έφθ. Χογκ Κόγκ 30 'Ιουν.                                |
| ΣΑΝΣΕΤ (Λ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Αλμέρτο» .....                 | 44 | 7238  | άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 4 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες          |
| ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Μαριτίμα» .....            | 44 | 7210  | έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 26 'Ιουν.                           |
| ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Κάπα» .....                    | 44 | 7250  | άνεχ. Πόρτ Αθύον 2 'Ιουλ. (διαταγάς)                    |
| ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (Λ.) .....         |          | έλληνικά συμφέροντα .....           | 45 | 2802  | έφθ. Ταϊλάν 1 'Ιουλ.                                    |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Λ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαρία» .....             | 56 | 9966  | άνεχ. Τάμπα 20 'Ιουν. διά Αύγουστον                     |
| ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Λ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Παναχήνα» .....                | 43 | 7179  | άνεχ. Βαλπαράσο 20 'Ιουν. διά Καλλάο                    |
| ΣΑΝΝΗ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Γκόλφο Σ.» .....               | 45 | 12723 | διηλθε Παναμά από 4 'Ιουν. διά Ιαπωνιαν                 |
| ΣΑΟΥΡΟ ΠΟΟΥΛ (Λ.) .....          |          | έτ. «Μέντη» .....                   | 36 | 1988  | έφθ. Ρουέν 4 'Ιουλ.                                     |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (Λ.δ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Ρήψιον» .....                  | 63 | 6200  | εις ισπανιαν, υπό συμπλήρωσιν                           |
| ΣΑΠΦΩ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόδεαν Τρά τερ» .....      | 44 | 10743 | έφθ. Αμερίγρου 4 'Ιουλ.                                 |
| ΣΑΣΕΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.) .....    |          | έτ. «Τέρμαρο» .....                 | 44 | 7200  | εφθ. Μέρσετ 8 'Ιουλ.                                    |
| ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Λ.δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Ντελ Σούρ» .....               | 31 | 4704  | έφθ. Γένοβαν 23 'Ιουν.                                  |
| ΣΙΛΕΡΗΣ (Λ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Πλαστικά Μαρίνα» .....         | 45 | 10567 | έφθ. Ροζάριο 28 'Ιουν. (δι' Ιταλίαν)                    |
| ΣΙΑΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίν» .....                   | 43 | 7257  | άνεχ. Σαρέλ 4 'Ιουλ. (διαταγάς)                         |
| ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Μοντελίντο» .....              | 43 | 7131  | διηλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά Ατλαντικόν               |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ .....                   | (N.A.T.) | παναμακήν έταιρια .....             | 46 | 1059  | άνεχ. Τρίπολιν (Λιθίνης) 30 'Ιουν. διά Βεγγάζην         |
| ΣΟΚΟΡΙ (Λ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μάντισον» .....                | 45 | 15100 | εις Αρδουρών από 30 Μαΐου                               |
| ΣΟΛ (Λ.δ.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σοκόσα» .....                  | 50 | 5507  | εφθ. Νταντες 3 'Ιουλ.                                   |
| ΣΟΜΙΑ .....                      |          | έτ. «Σολόρο» .....                  | 49 | 10027 | άνεχ. Κοσιν 2 'Ιουλ. διά Πόρτ Οκα                       |
| ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (κοστ.) .....  |          | έτ. «Σούμια» .....                  | 53 | 805   | εφθ. Βόλον 24 'Ιουν.                                    |
| ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥ (Λ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....           | 27 | 4966  | όργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959                       |
| ΣΠΗΝΗΤΤΟΥΑΙΗ (Λ.δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....           | 30 | 4698  | έφθ. Σπαλάτον 29 'Ιουν. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)                 |
| ΣΤΑΜΑΤΗ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Γκόθικο» .....                 | 57 | 20683 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουλ. διά Αρούμπαν                |
| ΣΤΑΡ (Λ.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Νέπτουν Τάνκερς» .....         | 56 | 30150 | διηλθε Σουτζ 3 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον                  |
| ΣΤΑΡΑΙΑΣΤ (Λ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Ντάρα» .....                   | 43 | 7290  | διηλθε Παναμά 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν                  |
| ΣΤΕΒΟ .....                      |          | έτ. «Ινοσούλαρ» .....               | 55 | 7162  | όργει Ελευσινα από 30 Νοεμ. 1957                        |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π. .....                | (N.A.T.) | έτ. «Άνταμπη» .....                 | 44 | 7899  | έφθ. Γενόβαν 14 'Ιουν.                                  |
| ΤΑΝΑΙΓΡΑ (Λ.δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μαργκαουρού» .....             | 56 | 10766 | άνεχ. Άλδεριαν 1 'Ιουλ. διά Λαττάκια                    |
| ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Καννά» .....                   | 52 | 12064 | άνεχ. Αμερέρσαν 27 'Ιουν. διά Τάμπαν                    |
| ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Λιμπανέζα» .....               | 44 | 5244  | άνεχ. Ν. Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Νεάπολιν                   |
| ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Σπυρίδων» .....            | 42 | 7203  | διηλθε Μπρόνμποτελ 24 'Ιουν. διά Δάντσιχ                |
| ΤΕΤΗ Ν. (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Λιμπανέζα» .....               | 30 | 5316  | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 'Ιουλ. διά Σαδόνα                    |
| ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Θηριαν» .....                  | 49 | 2496  | διηλθε Κων/ πολιν 9 'Ιουλ. διά Μεσόγειον                |
| ΤΖΕΙΓΜΕΣ ΜΟΝΡΟΕ (Λ.) .....       |          | έτ. «Τρίκοι» .....                  | 44 | 7045  | διηλθε Ελσινιορ 4 'Ιουλ. (διαταγάς)                     |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ .....          | (N.A.T.) | έτ. «Σπικέριερες» .....             | 43 | 7231  | άνεχ. Λός Πάλμας 12 'Ιουν. διά Χαδάναν                  |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Οσεάνικ» .....                 | 43 | 7040  | έφθ. Βακαράτσουν 5 'Ιουλ.                               |
| ΤΖΕΝΖΗ ΙII (Λιθάνου) .....       |          | έτ. «Οσεάνικ» .....                 | 43 | 7026  | έφθ. Γιαδάταν 8 'Ιουλ.                                  |
| ΤΖΩΝ Γ. Α. (δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» .....           | 44 | 7176  | όργει Ν. Όρλεανην από 11 Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)                 |
| ΤΟΥΛΑ Π. Γ. (δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Λιμπόδα» .....                 | 43 | 7251  | έφθ. Χογκ Κόγκ 2 'Ιουλ.                                 |
| ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λ.δ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Λίμπερτης» .....               | 54 | 18717 | άνεχ. Κουνινά 6 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον                 |
| ΤΙΡΥΝΣ (Λ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Άντρα» .....                   | 44 | 7256  | έφθ. Ινοσίμα από 24 Μαΐου                               |
| ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Ολιστήμ» .....                 | 37 | 4542  | άνεχ. Μπρερεχάφεν 27 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαβίαν          |
| ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....           | 27 | 2758  | άνεχ. Πούλο Μπουκος 5 'Ιουλ. διά Κίναν                  |
| ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (Λ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Τραμρ Τάνκερς» .....           | 43 | 7238  | εις Αιμούργον από 22 'Ιουν.                             |
| ΤΡΑΝΣΤΣΚΟΥΛΦ (Λ.δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσδίλη» .....               | 57 | 24027 | διηλθε Παναμά 28 'Ιουν. διά Οζάκαν                      |
| ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Τζάκονι» .....                 | 44 | 8597  | έφθ. Τενερίφε 5 'Ιουλ.                                  |
| ΤΡΕΙΓ'ΝΤΕΡ (Λ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μπάκια Σαλινάς» .....          | 44 | 7091  | διηλθε Μπρερεχάφεν 27 'Ιουν. διά Στεττίνον              |
| ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μινούσαν» .....                | 27 | 2457  | όργει Αμπελάκι από 22 Νοεμ.                             |
| ΤΡΙΚΚΕΡΙ (Λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Αρτεμείον» .....               | 44 | 7247  | άνεχ. Ν. Υόρκην 10 'Ιουλ. διά Γένοβον                   |
| ΤΡΙΤΩΝΙΑ (Λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μάρε Νότρορουμ» .....          | 44 | 7165  | άνεχ. Τζιμπουτί 30 'Ιουν. διά Χογκ Κόγκ                 |
| ΤΡΟΓΙΑΝ (Λ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαριγών» .....           | 42 | 7230  | άνεχ. Τζιμπουτί 26 'Ιουν. διά Βαυπόρα                   |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λ.δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Υδρούσσα» .....                | 55 | 21088 | έφθ. Βιλμπικτών (Ν.Κ.) 2 'Ιουλ.                         |
| ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λιθ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Πεγκουνι» .....                | 47 | 15543 | διηλθε Παναμά 22 'Ιουν. διά Ρόττερντομ                  |
| ΦΑΝΝΑΡ (Λ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μίλος» .....                   | 44 | 7247  | άνεχ. Σάν Ντιέγκο από 20 Μαΐου διά Οζάκαν               |
| ΦΑΝΤΟΜ (Λ.δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μιρμαίνη» .....                | 57 | 21910 | έφθ. Πάνορα 24 'Ιουν. διά Σουέζ                         |
| ΦΑΡΑΛΙΣ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Ινδάκια» .....                 | 45 | 7181  | όργει Κυνουρίουν από 10 Δεκ.                            |
| ΦΑΡΟ (Λ.) .....                  |          | έτ. «Παναμ. Μαρίν Εντερπράτζ» ..... | 42 | 7231  | έφθ. Πιοκχάμα 5 'Ιουλ.                                  |
| ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Πιοκχέριαλ» .....              | 29 | 3958  | διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Θεσ/νίκην                 |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (Λ.δ.) ..... | (N.A.T.) | Σ. Νίαρχου .....                    | 63 | 53000 | εις Ισπανιαν, υπό συμπλήρωσιν                           |
| ΦΙΛΟΙΒΟΣ II (Λ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Προγκρέσσο» .....              | 44 | 7208  | άνεχ. Έντεν 3.17 Β. — 100.25 Α. 'Ιουν. 25 διά Μπιλμπάρο |
| ΦΙΛΩΡΑ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Γουαίν» .....            | 36 | 2642  | άνεχ. Τριπόλιν (Λιθάνου) 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ        |
| ΦΙΝΙΣΣΙ I (Λ.δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Φινωνής» .....                 | 45 | 10547 | άνεχ. Κούντημπ 2 'Ιουλ. διά Βενετίαν                    |
| ΦΟΥΑΜΑΡ (Λ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Πέντρο» .....              | 44 | 7022  | άνεχ. Μπαντάρ Μασών 9 'Ιουλ. διά Γερμανίαν              |
| ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....                 |          | έτ. «Φιοστάντινο» .....             | 63 | 10500 | έφθ. Πέραμα 25 'Ιουν.                                   |
| ΦΡΗ ΤΡΕΙΓ'ΝΤΕΡ (Λιθάνου) .....   | (N.A.T.) | έτ. Αλ. Τσαθλίρης .....             | 44 | 7067  | εις Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν                           |
| ΦΩΤΕΙΝΗ Π. .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σωτήρας» .....                 | 45 | 7224  | άνεχ. Αντέζες 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν                  |
| ΧΑΠΠΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μεντ. Σηγουαίν» .....          | 36 | 1965  | εις θέσιν 3.17 Β. — 100.25 Α. 'Ιουν. 25 διά Μπιλμπάρο   |
| ΧΑΡΙ (Λ.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. «ΠΙλ» .....                     | 57 | 23664 | άνεχ. Τριπόλιν (Λιθάνου) 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ        |
| ΧΑΡΙΟΤ (Λ.δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Χελμός» .....                  | 41 | 5236  | άνεχ. Σάντος 4 'Ιουλ. διά Βενετίαν                      |
| ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου) .....           |          | έτ. «Τζένεραλ» .....                | 19 | 2559  | άνεχ. Κυνουρίουν από 8 Αύγ. 1962                        |
| ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου) .....           |          | έτ. «Τέτλε» .....                   | 43 | 7127  | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Ιουλ. διά Γεννιαν                   |
| ΧΟΚ .....                        | (N.A.T.) | έτ. «Σαμουρινάδη» .....             | 42 | 2873  | έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.                                |
| ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Τριχάσουντ» .....              | 43 | 7258  | διηλθε Ντακάρ 9 'Ιουλ. διά Ραδεννων                     |
| ΧΡΥΣ (Λ.) .....                  |          | έτ. «Γέντρον» .....                 | 43 | 7281  | άνεχ. Κάλουντμποργκ 10 'Ιουλ. διά Ρίγαν                 |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθάνου) .....         |          | έτ. «Τζόρτζ» .....                  | 41 | 2934  | άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον             |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Γιουν. Σιππερ» .....           | 55 | 23930 | άνεχ. Μπακάριας 9 'Ιουλ. διά Αρούμπαν                   |
| ΧΡΥΣΗ (δ.) .....                 | (N.A.T.) | έτ. «Σαντάντερ» .....               | 53 | 18732 | άνεχ. Λός Αντζελες 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν             |
| ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μαρακαϊ» .....                 | 44 | 7256  | άνεχ. Σαγκάν 29 'Ιουν. διά Πουσαν                       |

## ΤΟ "ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ"

Ο ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ., NOTARA 77.

ΟΙ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΑΙΟΙ ΤΟΜΟΙ ΔΡΑΧ. 600.—

ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΟΛΩΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕ  
ΠΕΡΙ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΓΑ ΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΝ

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 67.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th JULY 1963

### Discrimination in Brazilian ports

All the foreign governments affected by recent discriminatory measures in Brazilian ports lost no time in lodging strong protests with the Brazilian Government. We do not know if the Greek Government has followed suit but a Greek shipping firm affected by these measures has informed the Ministry of Mercantile Marine and sought protection for Greek ships calling at Santos and Rio de Janeiro. The points made were the following:

1. The measures, taken as a result of the congestion at these ports, give preference and priority to ships operated by Lloyd Brasileiro for loading and unloading.

More specifically, although these ships had priority over foreign ships that had been waiting for less than ten days, they now have priority over ships that have been waiting ten and twenty days, the only exception being passenger ships.

This means that foreign-flag ships have to wait from fifteen to twenty-five days to load and from twelve to twenty days to unload.

Before the application of the discriminatory measures, waiting time was never more than five days at the most.

2. Clearance expenses at these ports were increased 150% for foreign ships and only 100% for Lloyd Brasileiro ships.

3. All agents of foreign ships are required by law to work through a Brazilian broker provided with a special permit to fix cargoes, draw up charterparties, buy or sell ships, etc.

The Brazilian Shipowners' Association has protested strongly against this measure which, in addition to increasing the expenses of shipping offices, also obliges them to work through a broker they do not know and presumably cannot trust. It also creates added difficulties, particularly where cargo liners are concerned.

The Brazilian authorities have once before tried to apply discriminatory measures in Brazilian ports favouring their own ships but failed, mainly because of strong protests by the Scandinavian governments whose ships were affected.

In spite of the fact that Greek ships are engaged in regular and liner trade with Brazil, the Greek government does not seem to be doing anything about it. On the other hand, Ministry of Mercantile Marine officials have the audacity to claim the Greek Government is doing everything to support the efforts of shipowners to place their ships on regular lines.

### West of England director in Athens

Mr. Richard S. Fort, Managing Director of the West of England Steam Ship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd., was recently in Athens on a business trip to discuss various matters concerning the Club's Greek members.

The discussions between Mr. Fort and the Greek authorities and shipowners concerned revolved around four main points.

The first was the subject of desertions which cost hundreds of thousands of dollars every year in fines, etc. Severe and decisive disciplinary measures have not so far been taken by the authorities to restrict desertions by Greek crews. During a recent meeting by the executive board of the Greek Shipowners' Association with the new Minister of Mercantile Marine, the matter was brought up again and it was decided that desertions would not only be inscribed in the offender's seaman's book but also in the Seamen's Register. In this way, should the offender seek to obtain a new seaman's book, his desertion would be automatically inscribed in the new book, thus making it difficult for him to sign on a Greek ship again.

The second point was the matter of suits brought by seamen in U.S. courts against shipowners for accident and sickness claims. Mr. Fort suggested that the Greek Government sign an agreement with the U.S. Government with respect to the competence of U.S. courts to deal with such cases, as other countries have already done. The shipowners agreed to take the matter up with the Foreign Ministry.

We very much doubt whether anything will come of this. The best way to deal with seamen who sue in the U.S. is to make up a black list by which they would be denied further employment on Greek ships.

The third point was that of double indemnity about which a great deal has been written. A draft law was prepared but, as expected, it never reached Parliament. The only recourse left will be the courts. Nevertheless, the matter should be settled by law.

The fourth and main point was that of health. Cases of gastro-

enteritis, ulcers, heart disease and arthritis are rife among Greek crews and they are attributed by expert medical opinion to faulty victualling. Traditional Greek dishes, with a high fat content and heavily spiced, are murder for the peptic system and easily conducive to the above ailments.

Medical experts called upon to revise the victualling system drew up a healthier bill of fare which was rejected outright by the Panhellenic Seamen's Federation. The crews themselves are not aware of the damage they are doing themselves. The Ministry, which should have embarked on an intensive campaign of enlightenment in this respect, has done nothing, in spite of the urgencies of the Shipowners' Association. The new Minister, Mr. Stratigis, has promised to study the matter. It is also up to the unions to cooperate for the sake of the health and welfare of their members.

It is interesting to note that all the above points are peculiar to Greek shipping and do not appear in other well-administered merchant navies.

Mr. Fort is eager to help Greek shipowners reduce their Club dues by eliminating as many of the risks as possible which are directly attributable to the above four points. The shipowners, on their part, should press for governmental measures in this respect and the Ministry of Mercantile Marine should be more concerned with reducing the running costs of Greek ships and maintaining their competitive ability than with the petty policing that seems to be its only stock-in-trade.

### The Chamber of Shipping

The Chamber of Shipping has elected a new president to replace the late Antonios Dimadis. The new President, whose election was unanimous, is Mr. Alkimos Gratsos and his duty is clear. He must reorganise the Chamber in such a way as to enable it to carry out its proper functions.

Two factors have defeated the purpose of the Chamber and kept it from fulfilling the role intended for it by its founders.

The first is the obstructionism of Ministry of Mercantile Marine officials and the second is the ignorance of shipowners with respect to the services offered by the Chamber and its usefulness.

The Chamber of Shipping was originally set up to study shipping matters and advance an opinion on projected measures concerning ships. The Chamber's opinion was at first mandatory on any measures contemplated by the Ministry of Mercantile Marine or any other state organization relating to shipping. The law was amended and the Chamber's opinion was no longer mandatory, whereupon the Ministry ceased to consult the Chamber and ignored it completely.

As a result, the Chamber's influence and effectiveness declined although it did not cease to function entirely. It continued to serve a useful purpose in arbitrations, estimations, issuing affidavits, etc.

The shipowners, on the other hand, failed to provide the Chamber with sufficient financial support to enable it, after the war, to become organised in such a way as to serve the needs of Greek shipping. They ignored the value of a Chamber of Shipping, or rather failed to understand the usefulness of an organisation with a wider scope and mission than the Shipowners' Association.

The late Antonios Dimadis worked hard and long as President of the Chamber to increase its finances and amend the crippling legislation and nullify the obstructionism of the Ministry officials.

The shipowners did not cooperate. They considered the yearly membership fee of Drs. 1,500 for a Liberty ship and the proportionally higher fee for larger ships excessive.

Meanwhile, Ministry officials were planning legislation by which well-paid jobs would be created for them in a reorganised Chamber. Fortunately, this scheme fell through, but so did the long-awaited reorganisation of the Chamber.

The new President, Mr. Gratsos, needs all the support he can get and should get from all sides. The shipowners must pay their dues, even at a discount, and the legislation for reorganisation must be pushed through without delay.

### Wide margins

Casting a speculative eye over the increasing number of cruise ships that have appeared in this part of the world we ventured to predict there would not be enough business for all of them. We also said that the end result would be lower rates to meet competition and an inevitable drop in efficiency and service on board. There are now

eleven Greek cruise ships operating in the Adriatic and Eastern Mediterranean and two more will be added next year. They do not include the car ferries "Egnatia", "Carina" and the three N.T.O. ships ordered in Italy.

These, added to the Italian, Yugoslav and Israeli ships on more or less the same itineraries, make for a sizable volume of tonnage to handle the passenger traffic between Western Europe and the Eastern Mediterranean.

A shipowner friend in London disagrees with our view and maintains that Greece is still largely terra incognita to a great number of people in the British Isles who have every intention of spending a holiday here. He quotes a recent article in the "Financial Times" which indicates that 32.5% of Britons travelling abroad visit Spain, while 23% go to Italy, 13% to France, 9.5% to Switzerland, 5% to Austria, 7% to the Benelux countries, 2.5% to Portugal, 1.5% to Germany, 1.5% to Norway, 1% to Greece and 3.5% to other countries.

He says that if the volume of visitors from Britain to Greece increases by only one percent and if this percentage increase is channelled to island cruises, fifteen to twenty-five more cruise ships would be required to handle the business.

He concludes by maintaining that there is a bright future for well-appointed but not necessarily luxurious cruise ships with good service and whose operators make it a point of sticking to their commitments.

### A peculiar mentality

Greece's position as the sixth maritime power in the world gives her an important say in international shipping conferences and particularly in conferences concerning marine insurance, IMCO meetings and OEEC discussions of shipping matters.

Up to two years ago, when Captain P. Pagonis, RHCG, represented his country at such conferences, it can be said that he attended them fully briefed on the views and convictions of Greek shipowners which he could bear in mind while advancing Greece's position on the various problems under discussion.

Since then, the Ministry of Mercantile Marine has blithely ignored the very factor without whose enterprise there would be no Greek shipping to represent at such conferences, and sent officials who have absolutely no idea of where the shipowners stand on the serious matters tabled for discussion.

A recent press release, undoubtedly originated by the officer involved, reads:

"Commander E. Georgantopoulos, RHCG, left for Paris to attend a 4-day ten-nation conference to discuss shipping taxation policies and the establishment of a unified European policy against American interference with the liner conferences."

"The prevailing attitude of European maritime nations towards shipping aims at a policy of equalising the taxation and facilities of each nation in such a manner that no particular flag becomes more attractive by virtue of lower taxation or greater facilities. Greece's position in this conference will be a difficult one since Greece applies preferential taxation to her shipping."

"With regard to liner conferences, Greek policy, as exercised by the Ministry of Mercantile Marine, is to encourage shipping enterprises to employ tonnage on regular lines and place Greek shipping on a firmer competitive basis."

In other words, the subjects to be discussed were of vital importance to Greek shipowners and the international position of Greek shipping. Yet no Greek shipowner was consulted by this Coastguard officer, who confesses in his press release that Greece's position will be a difficult one because of the preferential taxation accorded to Greek shipping. What, may we ask, does this preferential treatment consist of? Extorting taxes on losses? Other nations tax shipping profits. We tax shipping regardless of whether it makes a profit or a loss and regardless of whether during the last six years of depression, we are dealing it a death blow. Somebody should have got up and explained that Greek shipping is taxed more heavily than any other shipping in the world.

As for the liner conference, what business does Greece have supporting the ten nations in their attack on U.S. interference with the liner conferences? It is these very same nations that have systematically excluded Greek ships from their conferences whereas the Americans

have never objected to our joining their own conferences.

There again, the views of one or two of our shipowners should have been asked for and taken into account. And if the officer mentioned above is impervious to any advice or guidance in what he calls "exercising the State's shipping policy", his superiors at least should have consulted responsible shipowners and even asked one or two of them to participate in the conference on Greece's behalf.

And if Ministry officials cannot rid themselves of their peculiar mentality of thinking they know all there is to know about shipping, the shipowners should protest against it and insist on being heard before a gold-braided Coastguard officer is sent to represent their vital interests at an international conference.

### Short courses in electronics

The Radar and Gyrocompass Public Training School has now been functioning for six weeks and the third batch of Merchant Navy officers is taking the course.

The first batch consisted of 15 officers who took the course between June 1, and June 8, in three parts: Radar, Gyrocompass and Radio-navigation. Of these, only one failed to pass the written examination. The second batch took the course from June 15, to July 15. It consisted of 22 officers of whom two were radio officers and one was a woman radio officer. Only two failed their written exam. The third batch now consists of 20 officers who began the course on July 1, and will complete it at the end of the month.

The school can handle a total of 40 officers per month. Later, when the school's technical equipment is increased, it will be able to handle 80 officers per month. At this rate, and with a six-hour per day training session, most of the chief officers and those masters who are interested, will go through the course after which the more numerous second officers can be systematically trained.

The instructors are so far well-pleased with the results. They say the officers who have taken the course were quick on the uptake and keenly interested in gaining theoretical knowledge of instruments they have already had practical experience in handling.

The course consists of instruction in the theory, functioning, operating, maintenance and carrying out small repairs on two types of navigational radar and gyrocompass. Instruction is also given on Decca Navigators, Loran and RDF. The school's equipment comprises two radar sets, three gyrocompasses and a fourth one which is disassembled for instructional purposes. There is also one Decca Navigator, one radio direction finder and one depth-finder. A third radar set is to be installed this month.

### The greater harbour

Plans for extending the greater harbour of Piraeus have been drawn up by Mr. D. Pippas, a distinguished expert in harbour works. The main points of his plan are:

1. Provision for the organisational set-up and single administration of all ports from Chalkis to Megara.

2. The development of Piraeus harbour to the north by sheltering the area between the central harbour, Psittalia, Perama and the coast of Salamis.

3. Construction of a great breakwater joining the outer harbour of Piraeus to Psittalia with an opening 300 metres wide which is to be the entrance to the whole harbour complex. A smaller breakwater will join the end of Psittalia to Kynosura. Docks of sufficient depth will be built along the breakwater at Psittalia and Kynosura and at other suitable points on Salamis. Docks are also to be built along the Drapetsona coast extending the Free Zone of the central harbour and after the Krakari breakwater is demolished.

If this grand plan is rejected for lack of sufficient funds, Mr. Pippas has a secondary plan which consists of a continuous breakwater joining Drapetsona to Psittalia in such a way as to form a separate harbour with a natural opening between Psittalia and Kynosura. Docks and other works would be executed within this separate harbour.

Mr. Pippas made the following comments during a recent board meeting of the Piraeus Port Authority:

"The port of Piraeus, in its present state, cannot possibly cope with the demands of the capital area and, to a great extent, of the whole of Greece. It is therefore necessary to study a means by which all the ports from Chalkis to Megara could be brought under a single administration."

"These ports, in addition to serving commercial needs, would also retain their present character insofar as they are being used as yacht harbours, bathing complexes, etc. With respect to New Phaleron, it should be taken into account that if this area is to be turned into a harbour, it will be only for ocean liners, Mediterranean passenger ships and cruise vessels."

"The extension of the port facilities of Piraeus to the north towards Psittalia, Salamis and Megara, is a long-term programme that will have to be carried out in easy stages. When completed, it would provide 22,500 metres of docking space, or three times the space presently available in the central harbour."

Mr. Pippas then outlined the technical aspects of his plan as described above.

The most important thing about the plan is that it exists. It will naturally have to be gone over very carefully before it is put into effect because although as far as the technical details are concerned,

## NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO., LTD.

SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

**A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ - B. M. KAWAI**

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΥΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΞΠΗΡΗΤΗΣΙΣ, ΚΑΛΑΙΤΕΡΑ ΠΟΙΟΤΗΤΗΣ, ΧΑΜΗΑΙ ΤΙΜΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

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

nobody could contest Mr. Pippas' expert knowledge and experience, there are other problems of a more general nature that will have to be taken into account.

### False hopes

In last month's issue we commented on the fact that the satisfaction expressed by the Piraeus Port Authority on the progress achieved during the past year was not warranted by the figures.

We will expand on our assertion by pointing out that the 5% increase in goods traffic is attributable solely to an increased inflow of petroleum products which add very little to port revenues. Without this factor, the traffic in goods during 1962 would appear lower than it was in 1961.

As for the steady progress claimed by the Authority in its richly-illustrated annual, this does not seem to be borne out by the figures from 1938 to 1962.

In 1938, total traffic through Piraeus amounted to 3.4 million tons of goods. If we subtract liquid and solid fuels amounting to 1 million tons from this figure, we get a total of 2.4 million tons of general goods. In 1962, total traffic amounted to 6.7 million tons. Deducting 3.4 million tons in solid and liquid fuels we get 3.3 million tons of general goods, i.e. an increase of only one million tons of general goods in 25 years, or if we deduct the war years, in twenty years.

This does not seem very remarkable progress to us and if it gives rise to the question of whether any other Greek port is doing better, the answer is yes.

The port of Eleusis is doing much better with an annual rate of increase in goods traffic of 6-8% even though the port is not fully organised to handle a large number of ships.

The port of Piraeus is losing business and will continue to lose business unless port expenses, which are constantly increasing, are reduced. Only then can the Authority's hopes for a better future be justified.

### A shortage of engineer apprentices

There is a serious shortage of engineer apprentices. Graduates of the Aspropyrgos school are snapped up immediately and shipping offices in Piraeus are hard put to fill the demand.

We cannot understand why there should be such a shortage. Where are the graduates of the night schools? Have they all found jobs or have they decided against a sea career? Are they finding there is too much red tape involved in finding a berth?

What does the Ministry of Mercantile Marine have to say about the shortage?

### Suicidal tactics

The increase in world trade that appears from the relative U.N. statistics for 1962 leads us to the sad conclusion that instead of reaping the benefits of this increase, shipowners are digging their own grave.

From 1951 to 1962 world trade marked a steady increase, more than doubling in volume and with the same uninterrupted rate of increase during the six years of the shipping depression.

The volume of goods transported by sea rose from 930 million metric tons in 1957 to 1,180 million metric tons in 1962.

In spite of this, there is still an over-supply of tonnage attributable to the following factors:

a) The large number of orders for newbuildings resulting from the optimism aroused in 1955-57. Deliveries of these orders are still affecting the market to this day.

b) The encouragement by some countries for new orders by means of tax exemptions, such as in Norway, for instance.

c) The shipbuilding by nations bent on creating national merchant fleets with complete disregard for what the market could bear. Examples: Brazil, Israel, and Ghana.

The shipbuilding fever has now abated somewhat but the larger size of the newbuildings and the slow rate of scrapping of the older ships have kept the market in a constant state of depression.

Even so, shipowners are making little progress in seeking a solution to the problem by means of tonnage stabilisation schemes, etc.

### Summer doldrums

Tankers are being laid up and Liberty ships are heading for layup anchorages. The freight market has sunk to a new low.

Petroleum freights have dropped to 75% below Interscale from the Persian Gulf to Genoa and about twenty tankers are expected to be laid up within the next few days, to wait for an autumn improvement in the market.

As far as Liberty ships are concerned, many owners saw the writing on the wall and refrained from re-commissioning their ships. Many others, however, went through the expensive process of passing surveys and drydocking their Liberty vessels. With the new depression in freight rates, they are now running them at a loss.

Most shipowners are hoping for an improvement in the autumn. Nevertheless, the situation is still very fluid and dangerous, not only for the older ships but for the postwar diesel-powered vessels as well.

Many shipowners will be faced with disaster if the expected improvement in rates does not materialise by next winter. The tax collector, however, will continue to levy his dues on the losses!

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



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

**For quality with economy specify**

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

**MARINE PAINTS**

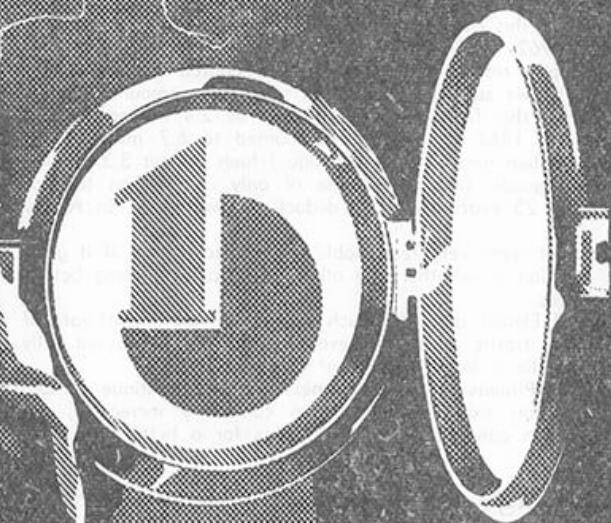
**by**

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD  
PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



AVLOS

# ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ



Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.  
Ειδική συσκευασία γιά τή ναυτική πελατεία

**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ  
Σ' ΌΛΟΥΣ. ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

**"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"**

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤ Ε.Π.Ε.  
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958  
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΥΛΟΣ  
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)  
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
(ΚΡΗΤΗΣ)

**"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"**

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤΟ  
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



# ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ