

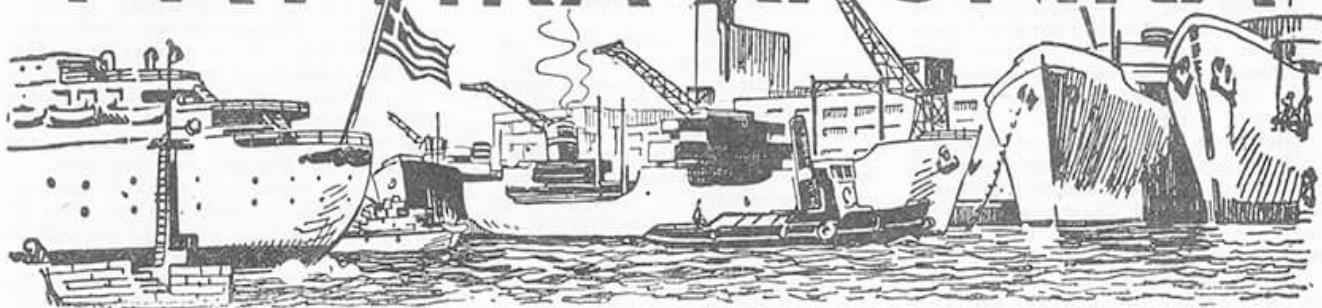
# NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1965

Αρ. Φύλλου 716/475

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΕ (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 716(475)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1965

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΟΡΑΜΑΤΙΣΜΟΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΙ

Εις τὸ πενταετές κυβερνητικὸν σχέδιον οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, προβλέπεται εἰδίκὸν καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν κεφάλαιον. Κάποιος ἐγέκεφαλος, ἄγνωστος πρὸς τὸ παρόν, ἀνέλαβε τὴν κατάρτισιν του.

Οὐδέμιαν, δεδιώκας, γνώστιν τοῦ γεγονότος αὐτοῦ ἔχουν οἱ ύπευθυνοὶ τῆς Ναυτιλίας παράγοντες, ὡς εἶναι αἱ διοικήσεις τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Ναυτιλικοῦ Επιμελητηρίου.

Ἀνεκάλυψαν, ώς φαίνεται, ὁ κ. Μπίρης φίλον του τινὰ σοφόν, ἀφθόνους διαβέτοντα τὰς γνώσεις καὶ τὴν πείραν ὅλων συλλογικῶς τῶν ἑκπροσώπων τῆς Ναυτιλίας. Περιττή, κατὰ συνέπειαν, καὶ ἡ γνώμη των.

Ἄγνωστος, ὡς ἐλέχθη, είναι ὁ ἐν λόγῳ «έγκεφαλος». Ἐκ τινῶν ὡμώς ἐνεργειῶν του, αἱ ὁποῖαι ἐμέμσως κατέστησαν ἥη γνωσταί, εἰκάζεται ἡ ταυτότης του.

Καὶ ὁ αὐτόκλητος αὐτὸς σωτῆρ τῆς Ναυτιλίας ἐγνώσθη, κατ' ἀρχάς, ὅτι ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἑκπόνησιν ιδίου φορολογικού τοῦ πλοίου συστήματος, ἐνῷ, μόλις πρὸ τινος χρόνου, κατόπιν πολυετῶν προσπαθειῶν, ἐψηφίσθη ὁ νέος, κοινῆς ἀπόδοχης, νόμος περὶ φορολογίας τῶν πλοίων. Ὁ καθεῖται ἀντιλαμβάνεται τὴν σύγχυσιν, τὴν μέλλουσαν νὰ προκληθῇ, ὅταν κοινολογιθῇ τὸ νέον αὐτὸ σύστημα. Θὰ θέσῃ ἐν ἀμφιβόλῳ καὶ τὸ ἥδη ὑφιστάμενον.

Ίδοι, ὡμῶς, ὅτι προχωρεῖ εἰς τὰς τρικελεύθους πρωτοβουλίας του, ὁ «έγκεφαλος». Συμπαραστάτης ὁ μεγαλοπρόγυμνος «Υπουργός» μας. Καὶ ἐκλήθησαν πρὸ τινος οἱ ἐνδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ νὰ λάδουν γνώσιν σχέδιου χρηματοδοτήσεως διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας μας. Προβλέπεται ἡ ἀντικατάστασις ἐντὸς πενταετίας ἑκατὸν περίπου παρηλίκων σκαφῶν τῶν κάτω τῶν 4.500 τόν. Ἀ.ω. χωρητικότητος, διὰ πλοίων ἡλικίας μικροτέρας τῶν 15 ἑταῖς. Θὰ χρηματοδοτήται τὸ 65% τῆς ἀξίας τῶν νεοαραζομένων σκαφῶν, ποὺ θὰ ἐγγίζουν τὴν ἡλικίαν τῶν 15 ἑταῖς, θὰ αὐξάνεται δὲ προσδευτικῶς τὸ ποσοστὸν χρηματοδοτήσεως, σὺν τῇ μειώσει τῆς ἡλικίας τοῦ ἀγοραζομένου πλοίου, διὰ νὰ φθάσῃ τὸ 90%, προκειμένου περὶ νεοαυτηγήτων. «Ἄν ληφθῇ ὑπὸ οὐρήν, ὅτι ἡ μέση ἀξία τοιούτων δηζελοκίνητων σκαφῶν, ἡλικίας 0-15 ἑταῖς, ὀνέρχεται εἰς 400.000 δολλαρίων τούλαχιστον κατὰ μονάδα, διὰ τὰ ἑκατὸν πλοῖα θὰ χρειασθούν ἐντὸς πενταετίας τεσσαράκοντα τούλαχιστον ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἥτοι 8.000.000 ἑτησίων. «Ἐὰν δὲ ληφθῇ ὑπὸ

ὅψιν, ὅτι ἐδόθησαν ὑποσχέσεις καὶ περὶ χρηματοδοτήσεως τῶν μεταξὺν Ἑλλήνων ἀγροτῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως ἡλικίας, ὡς καὶ χρηματοδοτήσεως τῶν ἐπισκευῶν, εἰς συντηρητικὸς ὑπόλογισμὸς ἀναδιάλεξει εἰς δέκα περίπου ἑκατομμύρια δολλαρίων, τὸ ποσὸν ποὺ θὰ διατίθεται κατ' ἕτος, διὰ τὴν μεσογειακὴν καὶ μόνον Ναυτιλίαν! Καὶ αὐτὰ ὄλα εἰς συνάλλαγμα, δεδιώκας.

Δὲν γνωρίζομεν, ἀκόμη, τὰς σκέψεις τοῦ «έγκεφαλου» καὶ τοῦ κ. Μπίρη, διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, τῶν πορθμείων, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν, τῶν τουριστικῶν πλοίων, τῶν ὑπερωκεανίων, τῶν ρυμουλκῶν καὶ τῶν ὀλιγευτικῶν. Οὔτε τὰς προθέσεις των περὶ χρηματοδοτήσεως τῆς βιομηχανίας ἐπισκευῶν, τῶν παραλίων πρὸς αὐτὴν βιομηχανίων καὶ τῆς ὑπερποντίου φορτηγοῦ Ναυτιλίας. Εἴμεθα πολὺ περίεργοι νὰ τὰς μάθωμεν, νὰ πληροφορηθῶμεν, ὡμως, καὶ πόθεν θὰ ἀντληθοῦν τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια.

Θὰ διασκεδάσουν, ἀσφαλῶς, οἱ ἀναγνωσταί μας, πληροφορούμενοι τὰ ἀνωτέρω. «Ἡμεῖς ἐκπλησσόμεθα ἀπλῶς, συλλυπούμενοι ὡμως καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς, ποὺ ἀνέχονται τὴν τοιούτην καταδημαγώγησιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

### ΚΑΙ ΠΕΙΡΑ·Ι·ΚΟΝ «ΜΠΩΛΑΤΙΚ,,

«Ἔχει ὡμῶς καὶ ἄλλα τὰ φαιδρὰ ἡ ἐπινοιτικότης τοῦ «έγκεφαλου». Μελετᾶται, ὡς ἀνεκοίνωσεν ὁ κ. Μπίρης, ὁ τρόπος ὄργανώσεως τῆς πειραιαϊκῆς ναυλαγορᾶς, κατὰ τὰ πρότυπα τοῦ βρετανικοῦ Μπωλάτικ.

Συνεδριάζουν, ὡς γνωστόν, εἰς τὸ Μπωλάτικ τοῦ Σίτου οἱ ἀνεγνωστιμένοι ναυλομεστῆται κατὰ καθωρισμένην ὥραν καθ' ἑκάστην. «Ανακοινώνυται αἱ διαφορετικές καὶ κλείονται αἱ ναυλώσεις, διὰ νὰ ἀκολουθήσῃ εἰς τὰ γραφεῖα τῶν ἐνδιαφερούμενων. Μακρὰ εἶναι ἡ πείρα καὶ ἡ παράδοσις τοῦ ἐν λόγῳ χρηματιστηρίου τῶν ναύλων, αὐστηρὰ τὰ κριτήρια, διὰ τὴν ἐπιλογὴν τῶν μεσιτῶν ποὺ θὰ γίνουν δεκτοὶ εἰς αὐτὸν καὶ σοφαραὶ αἱ ἀπό αὐτοὺς ζητούμεναι ἐγγυήσεις. Οὐδεμία, ἐξ ὅσων τούλαχιστον γνωρίζομεν, ἀθέτησις κλεισθείσης ἐκεὶ πράξεως ἐσημειώθη. Μεγάλη εἶναι, ἀφ' ἑτέρου, ἡ δραστηριότης τῶν ναυλώσεων, δοθεντὸς ὅτι οἱ ἀνὰ τὸν κόσμον μεγάλοι φορτωταὶ ἐκεὶ ἐκπρωταπούνται καὶ ἐκεὶ κυκλοφοροῦν τὰς διὰ φορτώσεις ἐντολάς των, διότι ἐκεὶ εὑρίσκουν καὶ πρόθυ-

μον τὸ κάθε εἶδους τοννάς διὰ νὰ τὰς ἀναλάβῃ.

Ποῖοι εἰναι αἱ διατίστοιχοι Ἑλληνικοὶ δυνατοτήτες καὶ τί ἐκ τῶν ἀνωτέρω δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐδῶ; «Ὑπάρχει πιθανότης νὰ προσφέρωνται ἐδῶ τὰ φορτία καὶ νὰ ἔξειρισκονται ἀνά πάσαν στιγμὴν τὰ πλοῖα; Θὰ κατορθώσωμεν νὰ ἀποκτήσωμεν ἡμεῖς ἐδῶ τὸ Μπωλάτικ, ἀφοῦ δὲν τὸ ἐπέτυχεν οὐδὲ αὐτὴ ἡ Νέα Υόρκη; «Ω τῆς ἀφελείας!

«Ὑπάρχουν, δεδιώκας, καὶ τὰ μεσογειακὰ πλοῖα, κατὰ τὸ πλείστον ναυλωνόμενα μέσω μεσιτῶν τοῦ Πειραιῶς. Ἄλλα καὶ αὐτῶν οἱ φορτωταὶ εἰς τὸ ἔχωτερικὸν εύρισκονται καὶ ξένοι μεσιτοί εἴχουν τὰς διαταγάς, τῶν ἐνταῦθα μεσιτῶν ἀπλῶς μεσοδασιούντων, δι' οἱ οἵης μεσιτῶν προμήνειν προμήνειαν.

«Ἐπιπολαῖα, ἐπομένως, καὶ ἡ φαεινὴ αὐτὴ σκέψη, δεικνύουσσα ἀπλῶς πόσον ὁ «έγκεφαλος» ἀγνοεῖ τὴν Ναυτιλίας, πολυπραγμοῦν διπλῶς, ὅχι πρὸς τὸ καλὸν αὐτῆς. Σχέδιοι θὰ μείνουν τὰ ὄσα μέλλει νὰ προτείνη, χωρὶς οὔτε τὰς γνώσεις του νὰ αὐξησῃ, οὔτε τὸν κ. Υπουργὸν νὰ καταστήσῃ σοφώτερον, ἀλλὰ καὶ σοβαρότερον. Θὰ διασκεδάσῃ, ἀπλῶς, μὲ τοὺς ὀρματισμούς του, τὸ παρδαλὸ κατσίκι τοῦ γνωστοῦ γελοιογράφου. «Ἡ Ναυτιλία, εὐτυχῶς, ἀκολουθεῖ τὸν δρόμον της, ὡς πάντοτε, χωρὶς νὰ ἐπηρεάζεται ἀπὸ τοὺς προκλητικοὺς ναρκισσισμούς. Τοὺς πληρῶνει, φυσικά, ἀλλ' ἀξίζει τὸν κόπον. Μία νότα εὐθυμίας εἰς τὴν ὄλην σοβαράν ἐργασίαν, ἵσως νὰ χρειάζεται.

### Ο «ΑΝΘΡΩΠΟΣ,, ΤΟΥ κ. ΜΠΙΡΗ

Κατὰ τὴν πρὸ ημερῶν συνεργασίαν του μὲ τὴν διοίκησιν τῆς Ἐνώσεως τῶν ἐφοπλιστικότης τοῦ «έγκεφαλου». Μελετᾶται, ὡς ἀνεκοίνωσεν μας, πληροφορούμενοι τὰ ἀνωτέρω. «Ἡμεῖς ἐκπλησσόμεθα ἀπλῶς, συλλυπούμενοι ὡμως καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς, περὶ τοὺς προκλητικοὺς ναρκισσισμούς. Τοὺς πληρῶνει, φυσικά, ἀλλ' ἀξίζει τὸν κόπον. Μία νότα εὐθυμίας εἰς τὴν ὄμιλίαν του μὲ τὰς γνωστάς διὰ τὸν «ἀνθρωπον» θεωρίας του.

«Αφοῦ, κατ' ἄρχην, ἀφέθη νὰ πέσῃ εἰς τὸ κενὸν ἡ ἐκδηλωθεῖσα ἀπὸ τὸν Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως κ. Μαρκαντωνάκην ἀνησυχία διὰ τὰ κρούσματα ἀπειθαρχίας κ.λ.π., ὁ κ. Υπουργὸς ἀνέπτυξε τὴν πολιτικήν του πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ θέματος τῆς ἀνεπαρκείας τῶν πληρωμάτων. Εἶπε, καὶ ὅρθως, ὅτι διὰ νὰ προσελκυθοῦν οἱ νέοι πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, πρέπει νὰ πεισθῶν, ὅτι ὅχι μόνον ἀπροκόπτως θὰ σταδιοδρομήσουν εἰς αὐτό, ἀλλὰ καὶ ὅτι θὰ τύχουν ικανοποιητικῆς συντάξεως, διτανά καταστοῦν ἀπόμαχοι. Διὰ νὰ πεισθῶν δὲ διὰ τὸ δεύτερον, ἐπιβάλ-

λεται ή αύξησις τών συντάξεων. Αύτό έπιδιώκεται — κατά τὸν κ. 'Υπουργὸν — τὸ περὶ N.A.T. νομοσχέδιον. Καὶ ἐπεξηγῶν ὁ κ. Μπίρης πῶς τὸ νομοθετικὸν τοῦ κατασκευασμά προστατεύει τοὺς ναυτικούς, ἀνεφέρθη εἰς τὰς περὶ παροχῶν διατάξεις αὐτοῦ καὶ προσέθεσεν, ὅτι τὸ ἡδη αύξηθεν κατώτατον ὄριον ἀπετέλεσε τὸ πρῶτον πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ἥημα, πραγματοποιηθὲν παρὰ τὴν ἀντίδρασιν «γνωστῶν κύκλων».

Ἡθέλησεν ὁ κ. Μπίρης νὰ ἀγνοήσῃ, ὅτι ἡ αὔξησις ἀκριβῶς τοῦ κατωτάτου ὄριου καὶ αἱ παντοειδεῖς πρὸς διαφόρους ἀπιτάνους κατηγορίας παροχῆς, δημιουργῶν εἰς τοὺς πραγματικούς ναυτικούς τὴν εὐλογὸν ἀνησυχίᾳν διὰ τὸ συνταξιοδοτικὸν τῶν μέλλον.

Τὰ ἀποτελεσματικὰ τοῦ N.A.T. φαλκιδεύνονται καὶ πάλιν διὰ τῶν χαροπιστικῶν διατάξεων (Δωδεκανήσιοι ναυτικοί, δύται, πολυτελῆς δοικήσις, χαρακτηρισμὸς ἀτυχήματος κλπ.), ἐνῷ τὰ ζητήματα τοῦ Ἰδρύματος ἀντιμετωπίζονται ὑπὸ τὸ πρῖσμα τοῦ κομματικοῦ συμφέροντος.

Τὸ N.A.T. ἔπαισε νὰ εἶναι ἀσφαλιστικὸν Ἰδρυμα, 'Η ὑποχρέωσις τοῦ Κράτους διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν ἀσκεῖται εἰς βάρος καὶ μόνον τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν καὶ η τακτικὴ αὐτὴ δὲν δικαιολογεῖ τὰς περὶ αὔξησεως τῶν συντάξεων ἐπαγγελίας.

Ἐλειψε καὶ λείπει, ὅτυχως, ἡ στοργικὴ διοχείρισταις τῶν κεφαλαίων τοῦ Ταμείου, αὐτῶν ποὺ προορισμὸν ἔχουν τὴν ἔξασφάλισιν τῆς συνταξιοδοτησεως τῶν αὐριανῶν ἀπομάχων.

Ναί, κ. 'Υπουργέ. 'Ο «ἄνθρωπος» θέλει πράγματι προσοχὴν καὶ προστασίαν. 'Ο «ἄνθρωπος» δόμως τῆς θαλάσσης, ὁ πραγματικός, ὁ καλὸς καὶ χρήσιμος ναυτικός, ὁ εἰς τὸ πλοῖον ἀναλίσκων τὴν ζωὴν του, αὐτὸς χρήζει προστασίας στοργικῆς καὶ ὅχι ὁ συνταξιούχος μὲ τὴν ἐνιαίστιον ὑπηρεσίαν ἢ ὁ ψηφοφόρος τοῦ ἐκ Ρεθύμνης κ. 'Υπουργοῦ. Δι᾽ αὐτοὺς ἄν θέλῃ, ἃς φροντίση τὸ Κράτος καὶ ὅχι τὸ N.A.T.

## ΠΛΗΝ ΑΦΕΛΗΣ

Δὲν περιωρίσθη, δόμως, εἰς τὰ ἀνωτέρω, τὸ μεγαλόπονου σχέδιον τοῦ κ. 'Υπουργοῦ διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τοῦ «ἄνθρωπου». Ἐξετάθη καὶ εἰς ὅλον τομέα, τὸν σχετικὸν μὲ τὰς ἀποδοχὰς τῶν ναυτικῶν, ποὺ ἔχουν μακροχρόνιον ὑπηρεσίαν. Δὲν εἶναι, φυσικά, τοῦ κ. Μπίρης ἡ σκέψις. Εύρυτατα ἔφαρμόζεται τὸ σύστημα τῆς μακροχρονίου ὑπηρεσίας καὶ εἰς πολλὰς γνωστὰς Ἑλληνικὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, ὅπως τὴν «Ἐλληνικήν», τὴν «Ἐλμέρη», τοῦ κ. 'Ωνάση, τὴν «Ὀράϊόν» καὶ ἄλλας. Κατεβάλλουν εἰδικὸν ἐπίδομα, ἀναλόγως τῆς εἰδικεύσεως καὶ τῶν ἐτῶν ὑπηρεσίας. Διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς «Ἐλληνικῆς», γράφομεν εἰς ἄλλον σελίδα. Εὔχης ἔργουν θὰ ἥτον ἐφηρμόζετο ἀπὸ ὅλους τοὺς ἐφοπλιστάς.

Τόσον δόμως ἔν 'Ελλάδι, δύον καὶ εἰς τὰς ξένας Ναυτιλίας, τὸ ἀνωτέρω ἐπίδομα ἀποτελεῖ ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων κατὰ τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἢ εἶναι πρὸ οἱρετικὸν διὰ τὸν κάθε ἐφοπλιστήν.

Κατὰ τὸν κ. 'Υπουργόν, ἔπειτε νὰ ἥτο τοῦτο ὑποχρεωτικόν, βάσει τῆς ὑπηρεσίας ἔκάστου ναυτικοῦ καὶ ἀνεξαρτήτως τοῦ ἔκάστοτε ἐργοδότου. Θὰ κατεβάλλεται, δηλαδὴ, τὸ ἐπίδομα, ἀνεξαρτήτως ἄν δὲ ναυτικὸς δίήνυσε πολλὰ ἔτη ἢ ὀλίγους μῆνας ἐπὶ ἔνος πλοίου. Θὰ ἥρκει νὰ διεπιστοῦτο ἐπί τὸν φυλαδίου τοῦ πλοίου εἰς δαπάνας, ἐγγυήσεις, ἀστονυμικὴν ἐπιτήρησιν καὶ λοιπά δάσανα, αὐτὰ δὲ, δὲν εἶναι παράπτωμα. Τί σου κάμνει, τέλος πάντων, ὁ παράγων «ἄνθρωπος»!

'Ενδεχομένη ἔφαρμογή της, θὰ ἀπέθαινεν εἰς βάρος τῶν ἐργαζομένων. Δὲν χρειάζεται, νομίζουμεν, νὰ ἔχησαμεν τὸ διατί...

## Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ

'Εκπληκτικαὶ ἐκ πρώτης ὅψεως ἐμφανίζονται αἱ πρωτοβουλίαι τοῦ καλοῦ μας 'Υπουργείου. Εἰς τὸν κανόνα τούτον ὑπάγεται καὶ ἡ προσφάτως ἔξασθενθεῖσα υρβί εἰτε ὄγκυλος, εἰς ἥη ἐπιμελῆς συνελέγοντας αἱ ἀναγνώσουν τῶν ναυτικοῦ, ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου, λύσεις. Δικολαβικὸς τοῦ ναύτου συνέδημος, ἐν τούτοις, θὰ ἥτο ἡ προσήκουσα τῆς ἔγκυκλου ὑνομασία. Ειδοποιοῦνται διὰ ταύτης οἱ ἀγνοοῦντας τὰ δικαιώματα τῶν ναυτικοῦ, ὑπὸ τοῦ πονούντος τὸν παράγοντα «ἄνθρωπον» 'Υπουργοῦ, νὰ ἔλκουσιν ἐκ τοῦ κολεοῦ τὰς τέως ἀγνώστους αὐτοῖς ἀπατήσεις των καὶ νὰ ἔπιθεντοι διὰ τῶν ἐργοδότων των. «Τὸ εἰπεν καὶ τὸ 'Υπουργείον» θὰ εἴναι τοῦ λοιποῦ τὸ slogan καὶ ὃς τολμήσῃ πλοίαρχος ἡ ἐφοπλιστής νὰ ἔχῃ ἀντίθετον γνώμην. Πώλης, ἄλλως τε, νὰ ἔχῃ ἀντίθετον γνώμην ὁ ἐφοπλιστής, ὅταν ὁ φερόμενος ἐπρόσωπος τοῦ ἐφοπλισμοῦ κ. I. K. Καρράς κατὰ κόρον, μέχρις ἀρδίας, τὴν ἀίδιον τῶν ἐφοπλιστῶν εὐγνωμοσύνην ἐκφράζει πρὸς τὸν 'Υπουργόν του;

Καὶ ὃν μὲν τὸ 'Υπουργείον «τὸ εἰπεν» ὁρθῶς, ἃς ἔχῃ χάριν. 'Ατυχῶς, δόμως, πάντα ὅλο ὡρδότητο δύνανται νὰ διεκδικήσουν αἱ κατασπαλισθεῖσαι λύσεις αὐτοῦ. Θέλετε παραδείγματα; 'Αφθονοῦν. 'Αγνοεῖται ὀλοσχερῶς τοῦ Κεφαλαίου Β' τῆς ἐν ισχύι συλλογικῆς συμβάσεως καὶ ἀνακηρύσσεται εἰς λόγον λύσεως τῆς συμβάσεως διὰ τα γελίας τοῦ πλοίου ἀρχοντού, ἡ μεταπρᾶτη δεξαμενοπλοίου εἰς πλοίον ξηροῦ φορτίου. Sie volo sic jūbo. Αύταρέσκων διδάσκονται οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ὅτι δὲν εύσταθει ἀξίωσις τῶν ναυλωτῶν, ὥπως ἀντὶ μελῶν τοῦ πληρώματος, ἐκτελέσωσι τὸν καθορισμὸν τῶν κυτῶν ἐργάται λιμένος, συνεπείᾳ σχετικοῦ ὄρου τοῦ ναυλοσυμφώνου. Τὸ συμπέρασμα εἶναι ὅτι, ἐνῷ οἱ ἐργάται λιμένος θὰ καθαρίζουν τὰ κύτη (διότι οὕτω συνεφώνησεν ὁ ναυλωτής, λόγῳ τοῦ εὐπαθοῦ τοῦ φορτίου του), ὁ παράγων «ἄνθρωπος» θὰ εἰσπράττῃ τὴν σχετικὴν ἀμοιβὴν «έστως καὶ θερμαινόμενου». Τέλος, last but not least μάς πληροφορεῖ ἡ ἔγκυλος, διὰ τὸ ναυτικὸν δότις γνωρίζει ὅτι εἶναι αἱ ναυτικοὶ ἀνεπιθύμητοι εἰς τὰς τέως αἱρέσεις τοῦ πλοίου τοῦ φορτίου του, ὁ παράγων «ἄνθρωπος» θὰ εἰσπράττῃ τὴν σχετικὴν ἀμοιβὴν «έστως καὶ θερμαινόμενου».

Μὲ ἄλλους λόγους, χάθηκε — κατὰ τὸ λαϊκὸν ρῆτὸν — ἡ ντροπὴ ἀπὸ τοὺς διοικοῦντας τὰς ἄτυχον αὐτὸν 'Υπουργείον, ἀλλὰ, πολὺ φοβούμεθα, διὰ λείπει καὶ ἡ συναίσθησις τῆς εὐθύνης ἀπὸ τοὺς διαχειρίζομένους τὸ δημόσιον χρῆμα.

'Επαναλαμβάνομεν καὶ ὑπογραμμίζομεν: 'Αργόμισθοι θὰ εἴναι οἱ περιέργοι αὐτοὶ ναυτιλιακοὶ ἀκόλουθοι. Οἱ προξενίαι λιμενάρχαι ὑπεράρκουν. 'Η Ναυτιλία δὲν τοὺς χρειάζεται. Δὲν πρόκειται μεταξὺ τῶν φίλων τῆς έκάστοτε κρατούσης κομματικῆς καταστάσεως.

τερικὸν ἀργομίσθων λιμενικῶν.

Κατήφορος, δηλαδὴ, ἀνευ προηγουμένου, κατήφορος δαπανηρός, εἰς τινας δὲ περιπτώσεις καὶ ἄσκοπος.

Καὶ διὰ μὲν τὴν ἀριθμητικὴν ἐνίσχυσιν τῶν θέσεων ἀξιωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν, ἀντίρησης δὲν θὰ ἥδυνατο νὰ προβοληθῇ, ἐὰν παραλλήλως πρὸς αὐτὴν ἐμελετᾶτο καὶ ἡ γενικωτέρα ὄρθολογικὴ ὄργανωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου, ἀκόμη δὲ ἀν νόμῳ ἐθεοπίζετο ἡ μετεκπαίδευσις τῶν ἀξιωματικῶν, ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων.

Σπουδή, τούναντίον, πολλὰ ὑποκρύπτουσα, ἐπεδειχθῆ διὰ μόνην τὴν προσθήκην εἰς ἄσχετον με τὸ Λιμενικὸν Σῶμα νομοσχέδιον προσωπικῶν, ἐν πολλοῖς, διατάξεων περὶ θέσεων καὶ προσαγγών, ἐνῷ ἐπεδάλλετο ἡ κατάρτισις ἰδιαιτέρου σχεδίου νόμου, ἐπιλύοντος ὅλα τὰ σχετικά μὲ τὸν διοικητικὸν φορέα τῆς Ναυτιλίας ζητήματα, ἀφοῦ προηγούμενως ἀκουσθοῦν καὶ αἱ ἀπόφεις τῶν ἔκτοτε τοῦ 'Υπουργείου ἐνδιαφερομένων, διὰ τὴν καλὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου, ἐπαγγελματικῶν τάξεων.

Ἄλλα τὸ ἄκρον ἀπὸ τὸν τῆς ἀναιδοῦς προκλήσεως, ἀποτελεῖ ἡ δημιουργία θέσεων ναυτιλιακῶν καὶ αἱ οὐλούσιων εἰς τὰς τάξεις Πρεσβείας Οὐασιγκτόνος καὶ Λονδίνου — διατί ὅχι τῶν Παρισίων, τῆς Μόσχας καὶ τῆς Βόννης; Πρωτότυπος καὶ ὁ θεσμός αὐτοῖς. Κανένας ἄλλο κράτος, δὲν τὸν ἐσκέφθη. Λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ πρόκειται νὰ διορισθοῦν. Δὲν φάνουν οἱ προξενίοι λιμενάρχαι.

Διεργάτωμεθα μὲ τί πρόκειται νὰ ἔξαντλησουν τὰς ὑπερεσιακὰς τῶν ἡμέρας οἱ κ.κ. ἀκόλουθοι τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Οὐασιγκτόνου. Θὰ φοντίζουν, δεσμίως, κατὰ μήναν ἡ ἔθεσην ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς ἀμερικανικῆς καὶ τῆς ἀγγλικῆς Ναυτιλίας, βάσει τῶν δημοσιευμένων εἰς τὸν εἰδικὸν Τύπον σχετικῶν πληροφοριῶν, ώς ἐκ περισσοῦ δὲ — ἀφοῦ ἀσχολίαν τινὰ ἄλλην δὲν θὰ ἔχουν — θὰ μετοβληθοῦν εἰς βοηθούς τῶν ἐμπορικῶν ἀκόλουθων. Τὸ Δημόσιον, δόμως, οὐκ ὀλίγα ἀσκόπως θὰ δαπανᾷ εἰς συνάλλαγμα διὰ τοὺς ἀργομίσθων αὐτούς, οἱ ὄποιοι, δεσμίως, θὰ ἐπιλέγουνται μεταξὺ τῶν φίλων τῆς έκάστοτε κρατούσης κομματικῆς καταστάσεως.

Μὲ ἄλλους λόγους, χάθηκε — κατὰ τὸ λαϊκὸν ρῆτὸν — ἡ ντροπὴ ἀπὸ τοὺς διοικοῦντας τὰς ἄτυχον αὐτὸν 'Υπουργείον, ἀλλὰ, πολὺ φοβούμεθα, διὰ λείπει καὶ ἡ συναίσθησις τῆς εὐθύνης ἀπὸ τοὺς διαχειρίζομένους τὸ δημόσιον χρῆμα.

'Επαναλαμβάνομεν καὶ ὑπογραμμίζομεν: 'Αργόμισθοι θὰ εἴναι οἱ περιέργοι αὐτοὶ ναυτιλιακοὶ ἀκόλουθοι. Οἱ προξενίαι λιμενάρχαι ὑπεράρκουν. 'Η Ναυτιλία δὲν τοὺς χρειάζεται. Δὲν πρόκειται μεταξὺ τῶν εἰς τὰς πρωτεύουσας τῆς 'Αμερικῆς καὶ τῆς 'Αγγλίας.

## ΤΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ

Μεταφέρομεν ἐπὶ λέξει παράγραφον σχετικοῦ μὲ τὴν ζητησίν τοννὰ δελτίου διαταγῶν, μεγάλου ναυλομεστικοῦ γραφείου τοῦ Λονδίνου:

«ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡ»: Γύρω τῶν 15.000 τόν. d.w., μπάλκ κάρριερ χωρίς δασούλκα (gearless) παράδοσις 'Ιαπωνίαν ('Ιούνιον) διὰ χρονοναύλωσιν ἐνὸς ἔτους εἰς μεταφοράς γαιαστράκων μεταξὺ Νιούκάστλ καὶ ἡ Γλάδστων διὰ Γιαβάταν. Πιθανῶς ναυλωτής διὰ τρία ἔτη, ἐξ αἰρούμενων πλοίων πάντων, ὁ παράπτωμα.

CABLE: "HELLENICO"  
SINGAPORE  
U. K. Representative :  
Z. C. HOURMOUIOS  
LONDON E.C.3  
II, GORING STREET

## Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

### HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

#### SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,

DECK & ENGINE STORES

DAY and NIGHT SERVICE

19-A, ROBINSON ROAD, P.O.Box 1580 SINGAPORE

OFF PHONE: 76673; 93554

RESD. > 46015

Stockists of all Greek Provisions



γού. Την πορείαν πρὸς τὸ Καστρὶ συνιστῶμεν, ώς τὴν μόνην ἀποτελεσματικὴν ἐνέργειαν.

### ΑΙ ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ

Προτείνεται νὰ αὐξηθῇ ἡ εἰσφορὰ τῶν πλοίων διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. Αἱ ξέλιραι κατὰ μῆνα θέλουν οἱ τοῦ 'Υπουργείου νὰ γίνουν ἐνέργεια.

Ὑπὸ ὡρισμένας προϋποθέσεις, θὰ ἐδικαιολογείτο πρὸτασίς. Καὶ αἱ προϋποθέσεις αὐτοὶ σύνιστανται:

α) Εἰς τὸν πλήρη ἔλεγχον τῶν δαπανῶν τοῦ Κεφαλαίου 'Ἐκπαιδεύσεως — συσταθέντος καὶ συντηρουμένου ἀπὸ τὰς ἐφοπλιστικὰς εἰσφορὰς.' Ως ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα, αὐτεζόντιος διαχειριστῆς τοῦ Κεφαλαίου αὐτοῦ εἶναι ὁ 'Υπουργός, χωρὶς κὰν τοὺς περὶ δημοσίου λογιστικοῦ περιορισμούν. Εὐνότος ἡ ἐλευθερία αὐτῆς. 'Οργιάζει ἡ ἀργομοισθία. Κανονισμὸς ὄργανικὸν θέσεων εἰς τὰς λειτουργούσας σχολὰς δὲν ὑπάρχει, οὔτε καὶ προβλέπεται διὰ τοὺς μέλλοντας νὰ συσταθοῦν ὄργανισμούς. Τυπικῶς αἱ δαπάναι — αἱ συνολικαὶ — ἔγκρινονται ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τοῦ Ε.Ν. Τὸ ἐκπαιδευτικὸν τοιούτον, μόλις λαμβάνει γνῶσιν τὸν ἔτησίων προϋπολογισμῶν εἰς γενικὰ κονδύλια. 'Η ἀνωμαλία αὐτῆς δὲν πρέπει ὅπωδεσποτε νὰ συνεχισθῇ. 'Ἄξιωσις ρητὴ τῶν εἰσφερόντων, ἡ ἔγκρισις καὶ ὁ ἔλεγχος πάσης δαπανῆς ἀπὸ τὸ 'Ἐκπαιδευτικόν, ἐστο, Συμβούλιον.'

β) Εἰς τὴν σύστασιν τῆς σχολῆς μετεκπαιδεύσεως καὶ τὴν πλήρη ἐπάνδρωσιν καὶ ὄργανωσιν τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπηρεσίας, ὥστε νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐκ τῶν περιστάσεων ὑποδεικνυμένην πλήρη ὀπόδοσιν τῆς ἐκπαιδευτικῆς προσπαθείας, πρὸ παντός, ὅμως, τὴν ἀπρόσκοπον λειτουργίαν τῶν σχολῶν καὶ τὴν διέρμυσιν τοῦ ἔργου των.

γ) Εἰς τὴν λῆψιν ἀποφασιστικῶν μέτρων διὰ τὴν μὴ ναυτολόγησην 'Ἐλλήνων ὅξιωματικῶν ἐπὶ ζένης ιδιοκτησίας πλοίων. 'Ἐπανειλημμένως ταῦτα συνεζητήθησαν.

Καὶ τέλος: Εἰς τὴν σύστασιν τῶν προπαρασκευαστικῶν διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα σχολείων.

Αὐταὶ εἶναι αἱ προϋποθέσεις. 'Αν θεσπισθοῦν, ἡ πρότασίς περὶ αὐξῆσεως τῆς εἰσφορᾶς, ἀξίζει νὰ συζητηθῇ.

### ΣΧΕΔΙΟΝ ΑΝΕΚΤΕΛΕΣΤΟΝ

Τοὺς ἐπίστευσαν ἀφεδεῖς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς 'Ἀκτοπλοΐας ὁ κ. Μπίρης καὶ ἡ ὄρδινάντες του. 'Αναλόμασι αὐτῶν ἐπεδίωξε νὰ ἐκτελέσῃ τὸ καταρτισθὲν δίκτυον τῶν 36 ἀγόνων γραμμῶν. 'Ἐφρόντισε, βεβαίως, ὁ κ. 'Υπουργός προκαταβολικῶς νὰ ἐκμεταλλευθῇ δημοκοπικῶτατα τὸ σχέδιον αὐτῷ, πρὶν ἡ τοῦτο καταστὴ πραγματικότης. Τὸ διεκήρυξεν εἰς συνεντεύξεις καὶ 'πρές κόνφεραν' μὲ τὸν ἐπαρχιακὸν Τύπον καὶ τὰς ἐνδιαφερούμενας ὄργανώσεις, προεβλήθη καὶ ἀπέσπασε τὰ συγχαρητήρια. Αὐτά τοῦ ἔχειται. Τί καὶ ἂν τὸ σχέδιον δὲν θὰ ἐφερμόζετο διὰ τὸν ἔνα η τὸν ἄλλον λόγον; 'Η καλὴ πρόθεσις ὑφίστατο. Εἶναι ὁ συνῆθης τρόπος μὲ τὸν ὅποιον ἀντιμετωπίζονται τὰ ζητήματα εἰς τὸ 'Υπουργείον μας.

Διὰ νὰ ἐκτελεσθῇ τὸ δίλον δίκτυον τῶν ἀγόνων γραμμῶν ἔχειται καὶ στοὺς τούτους τοὺς ὑπολογισμούς τοῦ 'Υπουργείου, ὑπερτεσσαράκοντα ἐκατομύρια δραχμῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ, ἀφοῦ, κατόπιν ἐπιπόνων διαπραγματεύσεων ἐπέτυχον νὰ ἀποκαθάρουν τὴν προκήρυξιν τῆς δημοπρασίας ἀπὸ τινας ὑπόπτους διατάξεις, προσεφέρθησαν νὰ ἀναλάσσουν τὰς γραμμάς, διάσει τῶν καθορισθέντων ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν ἀνωτέρων μισθωμάτων. Πλὴν τὰ χρήματα δὲν διετίθεντο. 'Ο κ. Μπίρης καὶ ὁ παρ' αὐτῷ ἀντιπλοίαρχος - λιμενικὸς ὑπελόγιστος εἰς δύο τινας: "Η την μὴ προσφορὰν πρὸς ἐκτέλεσιν γραμμῶν τινῶν, ὧστε τὸ δι' αὐτάς μισθωμά νὰ διετίθετο εἰς τὰς ἄλλας, ἡ — αὐτὸ κυρίως ὡχοντο — νὰ μὴ συμφωνήσουν μεταξὺ των οἱ ἐφοπλισταὶ, νὰ ἀρχίσουν προσφέροντες τὰς ὀλιγώτερα, ὧστε τελικῶς εἰς θάρρος αὐτῶν ὁ κ. Μπίρης νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν με τὸ διμιουρό τῶν προβλεπομένων μισθωμάτων, μὲ εἴκοσι, δηλαδή, περίπου ἑκατοντα, δραχμῶν, διότι αὐτὰ καὶ διετίθεντο ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ.

Καλὴ ἡ μανούβρα. Πλὴν τὴν ἐσκέφθησαν χωρὶς τὸν ξενοδόχον. Οἱ ἐφοπλισταὶ λογικεύμενοι, δὲν ἔστερχαν τὴν φορὰν αὐτὴν νὰ ἀνοίξουν τὸν μεταξὺ των μειοδοτικὸν διαγωνισμόν. Αἱ δύσκολοι περιστάσεις, που διέρχεται ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησις, δὲν ἐπιτρέπουν πλέον τοὺς ἀκροβατισμούς. 'Ἐδεχθῆσαν τὰ ὄριζόμενα μισθωμάτων καί, διάσει αὐτῶν, προσεφέρθησαν νὰ ἀναλάσσουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν γραμμῶν.

'Αποτέλεσμα: 'Ἐλλείφει πιστώσεων, τὸ καταρτισθὲν σχέδιον τῶν 36 γραμμῶν, κινδυνεύει νὰ παραμείνῃ ἀνεκτέλεστον. Εἰς τὰ ἀρχεῖα θὰ παραπεμφθῇ.

'Ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, ὁ κ. Μπίρης ἐπέτυχε διὰ τῆς ἀκάιρου δημοσιότητος, νὰ θυρῆσῃ προκλητικῶτα...

### ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΤΗΣ... "ΣΕΞ ΛΑ·ΙΝ.."

Καταπλέει ἐντὸς μηνὸς τὸ «'Αφροδίτη», τὸ πρῶτον παραλαμβανόμενον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης ἀκτοπλοϊκὸν - ὁχηματαγωγὸν τῆς... «Σέξ Λάιν», ὅπως προσφέστατα ἐπωνομάσθη ἡ μέλλουσα νὰ συσταθῇ κρατικὴ ἑταῖρια, μὲ τὰ σκάφη «'Αφροδίτη», «'Άδωνις» καὶ «'Ερως». Μετὰ δίμηνον παραλαμβάνεται τὸ δεύτερον καὶ μετὰ τρίμηνον τὸ τελευταῖον.

Εἰς τὴν 'Ακτοπλοΐαν — κατὰ πρόσφατον ἀπόρωσιν — πρόκειται καὶ τὰ τρία σκάφη νὰ δρομολογηθοῦν. 'Αναζητεῖται ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν τοῦ Τουρισμοῦ ὁ ιδιώτης διαχειριστής, ὁ μέλλων νὰ ἀναλάβῃ τὰς εὐθύνας τῆς ἐκμεταλλευσεως τῶν ιδιοτύπων αὐτῶν — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν περιέργων — σκαφῶν.

Αἱ ζημίαι προβλέπονται ἀσφαλεῖς. Αἱ συνολικαὶ δαπάναι κινήσεως ἑκάστου σκάφους ὑπολογίζονται — χωρὶς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν κεφαλαίων — εἰς 1,3 ἑκατοντάδραχμῶν μηνιάσιας. Διερωτώμεθα ποθεν θὰ ἐστηρίχθονται, λαμβανομένουν ὑπ' ὄψιν τοῦ ψιταριμένου πληθωρισμοῦ σκαφῶν εἰς δλας τὰς γραμμάς.

Τὸ Δημόσιον πρέπει νὰ εἶναι προητοιμα-

σμένον νὰ πληρώνῃ τὰ ἐλλείμματα — τὰ σοσσαρὰ καθ' ἡμᾶς — μέχρι τῆς ἡμέρας που θὰ πεισθοῦν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, διτὶ ἐπιβάλλεται ἡ ἄμεσος ἐκποίησις τῶν σκαφῶν, δάσει τῆς διεθνῶς κρατούσης ἀξίας των. 'Οσον παρέρχεται ὁ χρόνος, ἐκπίπτει καὶ η τιμὴ τῆς δυνατῆς ἐκποίησέως των.

### ΑΥΤΑ ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ...

Βάλλεται τὸ λίμπερτον. Καὶ τὴν φορὰν αὐτήν, πολὺ φοδούμεθα, ἀποτελεσματικόν. Οἱ ἀσφαλισταὶ πρώτοι τὸ θεωροῦν κίνδυνον ἐπιζήμιον. Συχναὶ εἶναι αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι πολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγῶν σκαφῶν — ἀμερικανικῆς καὶ καναδικῆς κατασκευῆς — συχνότεραι δὲ αἱ ζημίαι ἐπὶ τῶν φορτίων. Τὰ ἐπιβληθέντα ἐπασφάλιστρα ἐπὶ τῶν μεταφερομένων ἀπὸ λίμπερτος φορτίων — χίλιαι λίραι διὰ φορτίου ζαχάρεως ἀπὸ τὸ Περόπο — καὶ τὰ ὑψηλά, πρὸ τίνος αὐξηθέντα, ἀσφαλιστρα σκάφους καὶ μηχανῆς, εἶναι τὸ ἀντίκρυσμα τῶν ἀσφαλιστῶν, διὰ τὰς ζημίας ὑφίστανται.

Δὲν περιορίζεται, ὅμως, εἰς τὰ ἀσφάλιστρα μόνον, ἡ κατὰ τοῦ λίμπερτον καὶ τοῦ ὅμοιοτύπου σκάφους, δυσμενής μεταχειρίσισις. Αὐστηρότερης μεγάλη ἀπό τίνος ἐπιδεινύεται ἀπὸ τοὺς Νηογνώμονας, διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως τῶν πλοίων αὐτῶν. Εὐνόητοι αἱ σημαντικαὶ δαπάναι, ἀσύμφοροι διὰ σκάφη ἔγγισαντα η καὶ ὑπερβάντα τὴν εἰκοσαετὴ ἡλικίαν.

'Αλλ' αἱ προβαλλόμεναι δυσχέρειαι καθίστανται ἀπειλητικότεραι διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν λίμπερτων, κατόπιν τῶν αὐστηροτέρων κανονισμῶν φορτώσεως σιτηρῶν καὶ παλαιοσιδήρων ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας. Πρόσφατος ἐγκύλιος τοῦ 'Αμερικανικού 'Εθνικού Γραφείου Φορτώσεων καθορίζει, διτὶ τὰ παραφράγματα τῶν λίμπερτων, τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν φόρτωσιν σιτηρῶν, πρέπει νὰ εἶναι ισχυροτέρας κατασκευῆς τῆς μέχρι τοῦδε ἀπαιτουμένης. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι ἡ σηχετικὴ δαπάνη δι' ἐν τοιούτον σκάφος, διὰ τὸν οὐλάχιστον, ὑψηλοτέρα τῆς ἀντιστοίχου διὰ νεώτερων ὅμοιοτύπων σκάφους. Τοῦτο δέ, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ ἡ ἀνάγκη τῆς ἐνδεχούμενης ἐνισχύσεως καὶ τῶν μονίμων κατασκευῶν, περὶ τῆς ὄποιας ἐπίσης ἀναφέρει ἡ ἀνωτέρω ἐγκύλιος. Διότι οἱ ἐπιθεωρηταὶ δὲν περιορίζονται πλέον εἰς τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν κυτῶν, ἀλλ' ἐπεκτείνονται εἰς τὴν ἐν γένει τοῦ σκάφους κατασκευήν, ὑποδεικνύονται μεταξὺ τῶν κυτῶν, εἰς νομῆις καὶ σταθμίδας, εἰς τὰς καθόδους τῶν κυτῶν κλπ., ἐπισκευάς τὰς ὄποιας μέχρι τοῦδε ὑπεδείκνυον μόνον οἱ ἐπιθεωρηταὶ τῶν Νηογνώμονων, κατὰ τὰς περιοδικὰς τακτικὰς ἐπιθεωρήσεις.

Καὶ ἡ τοιαύτη αὐστηρότης δὲν ἀφορᾷ μόνον εἰς τὰς φορτώσεις σιτηρῶν. Εἰδικὴ ἐπιθεώρησις πρὸς ἔξακριβωσιν «τῆς καταλληλότητος» τοῦ πλοίου ἐπιβάλλεται καὶ πρὶν ἡ ἐπιτραπή ἡ φόρτωσις παλαιοσιδήρων, ἀρχίζει δὲ νὰ καθίσταται δύσκολος ἡ ἀβρόχοις ποσὶν ἔχοδος ἀπὸ τοιαύτην ἐπιθεώρησιν.

## 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

Συνέπεια δόλων τών άνωτέρω δεν είναι μόνον αἱ πρόσθετοι δαπάναι, ἀλλὰ καὶ καθυστερήσεις τών πλοίων πρός έκτελεσιν τών υποδεικνυμένων ἐπικευών, ἀποληγούσουσι εἰς «ἀπώλειαν θέσεως» τών πλοίων, ἐνίστε εἰς ἀκύρωσιν ναυλώσεων, λόγῳ μὴ ἔγκαιρου προσελύσεως τοῦ πλοίου καὶ, ὥστα σδήποτε, εἰς καθυστέρησιν ἀποδοχῆς τῆς ἑτοιμότητος, μὲ εύνοήτους πάλιν τάς συνεπείας.

Ἄσχολοῦνται ἀκόμη οἱ ἐπιθεωρηταὶ καὶ μὲ τὸν υπολογισμὸν τῆς ποσότητος τοῦ φορτίου, ποὺ δύναται δι' ἔκστον συγκεκριμένων ταξιδίων νὰ μεταφέρῃ τὸ σκάφος, λαμβανόμενων ὑπὸ ὄψιν τῶν ἀπαίτουμαν καυσίμων, ὅλικῶν κλπ., προφανεῖς δὲ είναι καὶ αἱ ἐκ τοῦ γεγονότος αὐτοῦ συνέπειαι, ὅταν ὁ πλοϊαρχὸς ἔχῃ προηγουμένως ζητήσει τὴν παραλαβὴν διαφόρου ποσότητος φορτίου.

Ἀναφέρονται, δεδομένης, οἱ ἀνωτέρω περιορισμοὶ, εἰς τὰ ἀμερικανικά, ἰδιαιτέρως, πλοῖα. Δὲν ὑπάρχει ὅμως ἀμφιθολία, ὅτι θὰ ἔχουν τὸν ἀντίκτυπόν των καὶ ἐπὶ τὸν φορτώσεων τῶν πλοίων καὶ τῶν ἄλλων σημαίων.

Οἱ «Ἐλλήνες» ἐφοπλισταὶ, κατέχοντες τὸν μέγιστον ὄρθιμὸν τῶν πολεμικῶν κατασκευῆς πλοίων, θὰ συναντοῦν καθημερινῶς καὶ περισσότερας δυσχερείας εἰς τὴν ἀκμετάλλευσην αὐτῶν. «Ἐφθασεν, ἴσως, ἡ στιγμὴ νὰ συνειδηποτέρησυν, διὰ τὸ λίμπερτο ἀπέδισεν ὅτι ἡδύνατο. Ἡ στιγμὴ, δηλαδή, τῆς δυσαρέστου, ἀλλὰ ἀναγκαῖας ἀποφάσεως.

## ΚΑΙ ΝΕΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

«Ἄλλῃ» ἡ ἀκμετάλλευσις τῶν λίμπερτων δέν ἀντιμετωπίζει μόνον τὴν ἀνωτέρω δυσμενῆ ἀσφαλιστικὴν μεταχείρισιν καὶ τὴν πιθανότητα τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἑξ ἀμερικανικῶν λιμένων φορτίων σιτηρῶν καὶ παλαιοσιδῆρων. Ἡ πρόσφατος ἑξ ἀμερικανικοῦ λιμένος μεταφορὰ 31.800 τόνων παλαιοσιδῆρων εἰς Ἱαπωνίαν διὰ τοῦ ἵνδικου μπάλκ κάρρειρ «Χαντραγκούπτα Ζαγιάντι» διέλυσε τὰς ἀμφιβολίας ἔκεινων ποὺ ἐπέμενον εἰς τὸ ἀνατικατάστατον τοῦ λίμπερτο, διὰ τὰς τοιαύτας μεταφοράς.

Πρόκειται περὶ τοῦ μεγολυτέρου φορτίου παλαιοσιδῆρων ποὺ μετεφέρθη μέχρι τοῦδε δι' ἑνὸς πλοίου ἑξ Ἀμερικῆς εἰς Ἱαπωνίαν, ἀντικατέστησε δὲ ἡ μεταφορὰ αὕτη τέσσαρα περίπου λίμπερτος, δὲν ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν καὶ ἡ κατὰ 5 περίπου μίλια καθ' ὥραν διαφορὰ ταχύτητος τοῦ ἀνωτέρω πλοίου. «Ἐπίστευον μέχρι τοῦδε οἱ ἀμφιβάλλοντες, διὰ τὸ μεγάλυτερον βύθισμα (33 πόδες, ἔναντι 28 περίπου τοῦ λίμπερτο) καὶ ἡ δυσκολία τῆς παραλαβῆς ἐνὸς φορτίου τοιούτου ὅγκου εἰς μίαν μόνον παρτίδα, καθιστῶν τὸ μπάλκ κάρρειρ τοῦ μεγέθους αὐτοῦ ἀκατάλληλον διὰ τὰς ἑξ Ἀμερικῆς μεταφοράς παλαιοσιδῆρων. Ισχυρίζοντο, διὰ τὸ παλαιοσιδῆρος δὲν ἡδύναντο νὰ συγκριθοῦν μὲ τὰ ἄλλα χύδην φορτία, ὡς τὰ μεταλλεύματα, τὰ σιτηρά, οἱ γαιάνθρακες, τὰ λιπάσματα κλπ., ποὺ ἀποτελοῦν τὰ συνήθη φορτία τῶν μπάλκ κάρρειρ. Εἰς τοὺς τόπους ἐκφορτώσεως δὲν διατίθεται συνήθως χώρος δι' ἐναπόθεσιν τοιαύτης ποσότητος παλαιοσιδῆρων, ἡ φόρτωσις θὰ καθυστέρει πολύ, λαμβανόμενῶν ὑπὸ ὄψιν τῶν τύπων τῶν εἰδικῶν γερανῶν ποὺ χρησιμοποιοῦνται πρὸς τοῦτο καὶ ὁ χρόνος ἐκφορτώσεως θὰ ἦτο ἀπαγορευτικός.

«Ἡ σχετικῶς ταχεῖα φορτοεκφόρτωσις καὶ ἡ ἐν γένει κανονικὴ διεξαγωγὴ τοῦ ταξιδίου τοῦ «Χαντραγκούπτα Ζαγιάντι», διέψευσεν δλους τοὺς ἀνωτέρω φόβους. Καὶ διέψευσεν,

ἴσως, καὶ τὰς ἐλπίδας ἐπιβιώσεως τοῦ λίμπερτο. Διότι, μὲ ἀσφάλιστρα σκάφους καὶ μηχανῆς ἀνερχόμενα εἰς τὸ διπλάσιον τῶν ἄλλων πλοίων, ἐπασφάλιστρα φορτίου ἀνερχόμενα εἰς τὸ πενταπλάσιον τῶν κανονικῶν ἀναλογούντων διὰ τὴν ἡλικίαν τοῦ σκάφους καὶ μὲ τὸ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα σύγχρονα σκάφα ὑπεισερχόμενα καὶ εἰς τὰς μεταφοράς ποὺ μέχρι σήμερον ἐθεωροῦντο ἀποκλειστικότης τοῦ λίμπερτο, ὁ «κινητής τοῦ πολέμου καὶ τῆς εἰρήνης», θὰ δυσκολεύθη πολὺ νὰ διατηρήσῃ ισχυγισμένον τὸν λογαριασμὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως του.

Ο χρόνος εἶναι ἀμειλίκτος, ίδια δι' ἔκεινον ποὺ καθυστεροῦν νὰ ἀντιληφθοῦν τὴν Ἐλευσίν του.

## ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Συναγωνίζεται η Αύγούστα τοὺς ἑδῶ σταθμοὺς πετρελαιεύσεων καὶ ἑξ δσων πληροφοριῶν κατέχομεν, ἀποτελεσματικῶς. Αἱ τιμαὶ τῶν 70/- καὶ 72/- προσφέρονται ἀπὸ τὸ ἔκει διυλιστήριον τῆς «Ἐσσο», διὰ τὰ μπώνκερς τῶν διαπλεόντων τὴν Μεσόγειον μεγάλων σκαφῶν.

«Ἔχουν, δεδομένα, τὰ προσεγγίζοντα εἰς τὴν Νίκολαον καὶ αὔριον εἰς τὴν Πύλον, Ἑλληνικὰ σκάφη, διὰ τὴν παρασλήνην καυσίμων, τὸ πλεονέκτημα τῆς ἀδαπάνου ἀλλαγῆς τῶν πληρωμῶν των, τόσον συχνῆς τελευταίων, ἀκόμη δὲ καὶ τοῦ ἀνεφοδίασμοῦ τῶν εἰς εὐθηνότερα ἴσως τρόφιμα (δι' ὥρισμένα εἰδη). Ἄλλα, καθ' ὅ πληροφορούμεθα, ἀποδίδεται τόση σημασία εἰς τὴν προσέγγισιν πλοίων εἰς τὴν Αύγούσταν πρὸς παρασλήνην καυσίμων, ὡστε προτείνεται εἰς τοὺς «Ἐλληνας» ἐφοπλιστὰς νὰ διασέθῃ τὸ διυλιστήριον εἰδικὸν σκάφος, ὅπερ θὰ μεταφέρῃ τοὺς ἀπολυμένους ναυτικούς εἰς λιμένα τῆς Πελοπονήσου καὶ θὰ παραλαμβάνῃ ἔκειθεν τοὺς μετακαλουμένους ἀντικαταστάτας καὶ τὰ τρόφιμα.

Καὶ εἶναι ἡ προσφορὰ αὐτὴ ἡ ἀπόδειξις τῆς παραγωγικῆς σημασίας, ποὺ ἐνέχουν οἱ σταθμοὶ τῶν μπώνκερς διὰ τὴν οἰκονομίαν μιᾶς χώρας. Κάθε ἀπὸ μέρους μας ἔνισχυσις τῶν σταθμῶν αὐτῶν, ὑφισταμένων τὸν ἀπηνῆ τῶν ἔνων συναγωνισμόν, δικαιολογοῦται καὶ ἐπιβάλλεται.

## ΤΟ ΑΝΙΚΑΝΟΝ ΚΡΑΤΟΣ

«Αναγράφονται εἰς ὅλην τὴν ἡλικίαν πληροφορία σχετικαὶ μὲ τὴν Ἑλληνικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν ὁμάδαν ἐργασίας τοῦ I.M.C.O., τὸν ἀσχολούμενον μὲ τὸν καταρτισμὸν κανονισμοῦ μεταφορᾶς τῶν εἰς χώρα φορτίων.

Εἰς τὰς τεχνικὰς ὁμάδας ἐργασίας τοῦ διεθνοῦς, καὶ χρήσιμον πράγματα ἔργον ἐπιτελοῦντος, αὐτοῦ ὄργανισμοῦ, τίθενται τὰ διάφορα προδῆματα καὶ ἀφοῦ καθορισθοῦν αἱ γενικαὶ γραμμαὶ διὰ τὸν τρόπον ἐπιλύσεων τῶν, αἱ διάφοροι ἀντίποροι προσωπεῖαι ἀλασμάδωνος ὑπὸ ποσοδοῦ εἰς τὴν ἔρευναν τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων. Ἐπὶ τῶν μελετῶν αὐτῶν ἡ ὁμάδας ἐργασίας ἐπιφέρει τὰς διορθώσεις, ποὺ κρίνει σκοτιόμους καὶ διὰ τῶν διορθώσεων αὐτῶν νέας ἀνακύπτουν προδῆματα, τῶν ὅποιων ἡ μελέτη πάλιν ἀνατίθεται εἰς τὰς κατὰ χώρας ἀντιπροσωπείας κ.ο.κ.

Λόγω τῆς ἀρίστης παραστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, κατ' ἐπανάληψιν ἡρωτήθη αὐτὴ ὃν θὰ ἐπεθύμηι τὸν ἀναλόγον τὴν μελέτην συγκεκριμένων τινῶν θεμάτων, ἀπέφυγεν ὅμως αὕτη κατὰ σύστημα νὰ δε-

χθῇ τοιαύτας προτάσεις, διότι αἱ ἀνωτέρω μελέται ἀπαιτοῦν χρόνον πολὺν καὶ ἐργασίαν, μη ἀμειδούμενην.

Ἐπανειλημμένως ὑπεδείξαμεν τὴν ἀνάγκην εἰδ. κῆς παρὰ τῷ Y.E.N. ὑπηρεσίας διὰ τὴν μελέτην τῶν θεμάτων αὐτῶν, ὡστε νὰ μὴ ὑπερθῇ ἡ Ἐλλὰς τῶν ἄλλων χωρῶν εἰς ἐμφάνισιν καὶ συμβολὴν εἰς τὸ ἔργον τῆς ἐρεύνης, χωρὶς ὅμως ἀποτέλεσμα. Τὸ «Y.Π.Ο.Υ.» περιγραμμένων περιστάσεις περιείρηται. Τὸ Ναυτικὸν «Επιμελητήριον» στερεῖται μέσων καὶ οἱ ιδιώται, παρὰ τὴν ἀφίλοκερον συμπαράστασίν των, ἀδυνατούν νὰ ἀφιερώσουν τὸν χρόνον των εἰς πάρεργα.

Ἐμεγάλωσεν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ταχύτερον, ἵσως, καὶ περισσότερον ἀπὸ ὅσον καὶ οἱ πλέον αἰσιόδοξοι ἀνέμενον. Οἱ μὲ αὐτὴν ἐπαγγελματικῶς ἀσχολούμενοι, πνευστοιούν εἰς τὴν προσπάθειάν των νὰ φάσσουν τοὺς κολπάζοντας πρωτοπόρους. Φοδούμεθα δύμας, ὅτι τὸ «Y.Π.Ο.Υ.» δὲν ἱκολούθησε τοὺς ἄλλους εἰς τὸν δύσκολον αὐτὸν δρόμον τῆς ναυτιλιοκής μας ἀναπτύξεως. Μὲ δέος, πιθανόν, προσέλθειαν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι πρὸς τὸ ἀναληφθὲν ἔχειρημα. «Ἐπροτίμησαν νὰ σταθοῦν. «Ἐνεοὶ παρηκολούθησαν τὸ τεράστιον ἔργον, ὅπερ ἡ ιδιωτικὴ πρωτοδουλία — μόνη ταὶ ἀκοθοδήγητος — ἐπετέλει.

Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: «Ἐδημιουργήθη ἡ μεγάλη Ναυτιλία, μὲ τὴν ἐντονον, διεθνῆ ἀκτινοβολίαν. Πλὴν τὸ Κράτος παρέμεινε μικρόν, ἀνίκανον ὅχι νὰ τὴν διοικήσῃ, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀτενίσῃ καὶ τὸ δημιούργημα τῶν δλίγων.

## ΕΙΣ ΤΗΝ Π.Ν.Ο.

Αἰσιοδοξήσωμεν. «Ἡ Γενικὴ Γραμματεία τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Όμοσπονδίας περιήλθεν εἰς χεῖρας στιβαράς, ικανὰς νὰ διστάσουν τὸ ὑπέρεμπτρον, πράγματι, δύορος τῶν εὐθυνῶν διὰ τὸ συνδικαλιστικὸν ναυτεργατικὸν κίνημα ὑπὸ τὰς παρούσας δυσκόλους περιστάσεις, ἐνῷ ὁ «Ἀνίδιας» — ὁ φοροποιὸς κομμουνισμός — εὐρίσκεται πρὸ τῶν πυλῶν.

Μετά τὴν παραίτησιν, λόγω ύγειας, τοῦ Προέδρου τῶν Ασυρματιστῶν κ. Κροκιδή, παμφῆφει ἡ Ἐκτελεστικὴ «Ἐπιτροπὴ τῆς Π.Ν.Ο.» ἀνέδειξε Γεν. Γραμματέα τὸν κ. Κ. Χατζηθεοδόρου, Πρόεδρον τῆς «Ἐνώσεως Ναυτομαγείρων».

Δύσκολον τὸ πρὸ τοῦ νέου προσταμένου τῆς Π.Ν.Ο. ἔργον. «Ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν διαβρωτικὴν δροστηρίατη τῶν ἔξτρεμιστικῶν στοιχείων, καθοδηγουμένων ἀπὸ τοὺς παρασκηνιακῶς, ἀλλὰ καὶ ἀνέτως, δρῶντας ἀνθρώπους τῆς ἀπαίσιας O.E.N.O. «Ἔχει νὰ ἀποκαταστήσῃ τὸ γόντρον τῆς Π.Ν.Ο., τὸ τόσον ὑπονομευθὲν ἀπὸ τὰ κηρύγματα τῆς ἀρίστης καὶ τὴν περὶ «ἄλλασης τακτικήν τοῦ νεοφωτίστον «Υπουργοῦ» μας. «Ἔχει, τέλος, νὰ θεμελιώσῃ δι' ἀποφασιστικῶν ἐνεργειῶν, τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ναυτικού κόσμου πρὸ τῶν ἀνώτερον συνδικαλιστικὸν τοῦ ὄργανισμον, ἀποκαθισταμένης καὶ τῆς πλήρους ἐνότητος κατευθύνσεων καὶ ἐπιδιώξεων ὅλων τῶν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Π.Ν.Ο. σωματείων. Χαλαρά ἀπεδείχη τὸν τελευταῖον αὐτὸν καιρὸν ἡ ἐνότης αὐτῆς, ἐνῷ καὶ αἱ προσωπικαὶ ὥρισμαν φιλοδοξίαι, ἔτεινον νὰ διασπάσουν τὴν ἐπὶ τῆς γραμματείας προσετίσησαν ἀπόφεων καὶ κοινῶν αἰτημάτων. Πρέπει, τέλος, δ. κ. Χατζηθεοδόρου νὰ προετοιμάσῃ τὸ Ναυτικὸν Συνέδριον, ἀπὸ τὸ

# DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

Enquiries HEAD OFFICE: 18, FINSBURY CIRCUS, LONDON, E.C.2 Telephone: London Wall 6040 (15 lines)

TELEX: LONDON 25 451 - 21 813



νέαν έπισκευαστικήν βάσιν προσλαμβάνει πλέον τὴν ὄριστικήν της μορφήν.

\* \* \*

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ μικροτέρας παραγωγῆς ικανότητος ἐπισκευαστικῶν κέντρων — τέως Ροντήρ — εἰς τὸ Πέραμα, ἴδιοτησίας τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης, ἀνασυγκροτεῖται καὶ ἔξοπλίζεται μὲν συγχρονισμένα μηχανήματα καὶ ἐργαλεῖα, ὥστε νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἀναλάβῃ πάσης φύσεως ἐπισκευάς πλοίων.

Ἡ ἀρχικὴ ἔκτασις τοῦ ἐργοστασίου Ροντήρ, διηγούμεθα διὰ τῆς προσκτήσεως καὶ δύο ἄλλων παραπλέυρων μονόδων. Νεωλός διὰ σκάφη μέχρι 5 χιλ. τόνων πρόκειται νὰ ἔχηται τὴν προσθήση τὴν μικρὰν Ναυτιλίαν, τὴν στερούμενην, πράγματι, μέσων δεξαμενισμοῦ.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΥΛΟΝ

Καθ' ἄπληροφορούμεθα ἀπὸ τὸ Τόκιο, ἡ «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα» κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς συστάσεως εἰς τὴν Πύλον τῆς ἀπὸ μακροῦ μελετηθεῖσης ἐπισκευαστικῆς βάσεως, ἐν συνεργασίᾳ μὲν τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν, τὴν Ε.Τ.Β.Α. καὶ ὠρισμένους «Ἐλλήνας ἑφοπλιστάς, ποὺ θὰ ἔδεχοντο νὰ συμμετάσχουν. Πρὸς τὸ παρὸν μόνον ὁ κ. Ι. Λάτσης ἑδῆλως συμμετοχήν. «Ισανς καὶ ἄλλοι, ὅπως οἱ «Ὀράσιον» καὶ ὁ κ. Όναστης, νὰ λάβουν μέρος εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς συσταθησούμενής ἑταῖριας.

Ὡς γνωστόν, ἡ «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα», ἡ μεγαλυτέρα ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ ἐπιχείρησις, ἔχει ἐκτελέσει καὶ ἐκτελεῖ τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἐλληνικῶν ναυπηγήσεων. Συνδέεται στενώτατα μὲν ὠρισμένους μεγάλους ἑφοπλιστικούς μας οἰκους. «Ἔχει, συνεπώς, κάθε λόγον νὰ ἔγκαταστησῇ βάσιν ἐπισκευῶν εἰς τὴν Πύλον, ἵνα ἔξυπηρτησῇ τὰς ἀνάγκας τῶν διαπλέοντων τὴν Μεσόγειον μεγάλων δεξαμενοπλίων, πλείστα τῶν ὅποιων είναι ιαπωνικῆς κατασκευῆς.

Ἡ ἔδω ἐπιτροπὴ τοῦ Νόμου 2687 ἐνέκρινε πρὸ δημερῶν τὴν αἵτινον ἐπενδύσεως υψους 16 ἑκατοντάδων, διὰ τὴν σύστασιν τῆς βάσεως. Ἐξ αὐτῶν, ὀκτὼ ἑκατοντάδων. δολ. θὰ εἰσαχθοῦν ἀπὸ τὴν «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα» εἰς συνάλλαγμα ἡ καινουργὴ μηχανικὸν ἑξοπλισμόν.

Ἡ συμμετοχὴ τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγίεων καθορίζεται εἰς 47% καὶ τοῦ ἐλληνικού κεφαλαίου εἰς 53%. Ἀπομένει, δεδομένης, νὰ συζητηθοῦν τὰ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἔργων ὑποδομῆς εἰς τὴν Πύλον (λιμενικῶν, ὁδοποιίας, παροχῆς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος καὶ ὅδων, ἔργατικῶν κατοικίων κλπ.). Ὡς γνωστόν, ἡ Τράπεζα Βιομηχανικῆς Ἀναπτύξεως δυνατῶν νὰ ἀναλάβῃ αὐτὴ τὰ ἐν λόγῳ ἔργα, ὅπως ἄλλως, τε προβλέπεται καὶ ἀπὸ τὸ Καταστατικόν της.

Πρὸς τὴν εὐδόσων, λοιπόν, διάνει ἡ προσπάθεια. Ἐξόχως παραγωγικὴ θὰ είναι διὰ τὴν Οικονομίαν μας. Ἡτο πλέον καιρὸς νὰ ἀποκτήσῃ καὶ ἡ Ἐλλὰς βάσεις ἐπισκευαστικῆς, ἀναλόγων πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς μεγάλης Ναυτιλίας της. Καὶ είναι εὐτύχημα ὅτι συνιστᾶται εἰς τὸν λιμένα τῆς Πύλου τὸ σημαντικόν αὐτὸν ναυπηγικὸν κέντρον, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς διὰ τὴν συγκέντρωσιν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἀττικῆς ὅλων τῶν ἐπισκευαστικῶν ἔγκαταστάσεων.

## KONTINENT — ΠΛΕΙΤ

Γραμμὴν τακτικὴν — τὴν Ulysses Independent Line — ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ κατ' εὐθείαν διὰ τὸ Μπουένος «Ἄυρες — ἐνδεχομένως καὶ Σάντος — ἔχει ἀπὸ ἑτούς καὶ πλέον συστήσει τὸ ἑφοπλιστικὸν γραφεῖον τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Βλασποτούλου τοῦ Λουδίνου. Διατίθενται τρία σκάφη εἰδικά λάΐνερς, ταχύτατα, μὲν χώρους φυγείου, ὡς ἑπικούρικά δέ, τρία ἄλλα συνήθη φορτηγά.

Τὰ τρία λάΐνερς, είναι τά: «Λαυρέντιος», 11.500 τόν., d.w., μὲ 1.300 τόν. φυγκτικούς χώρους διὰ τὰ κρέατα καὶ ιδιαιτέρας δεξαμενάς διὰ φυτικά ἔλαια. «Λα-

ρέτης», 11.500 τόν., μὲ τοὺς αὐτοὺς χώρους φυγείου καὶ διὰ ρευστὰ φορτία καὶ «Λαυρέτης», 9.000 τόν. d.w., μὲ 600 τόν. χώρους φυγείου. Ταχύτης 16 μιλ. Διάρκεια ταξιδίου 16 ἡμέραι. Ἀπὸ τὸ Πλέιτ παραλαμβάνονται φορτία σιτηρών, δερμάτων, ξυλείας καὶ κρεάτων.

Ἡ γραμμὴ ἔτυχεν ἀρίστης ὑποδοχῆς καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ μέρους τῶν φορτωτῶν τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀργεντινῆς. Τὰ καλὰ ἀποτελέσματα δικαιολογούν τὴν προσθήκην καὶ ἄλλων πλοίων. «Ἀναζητοῦνται τὰ κατάλληλα πρὸς ἀγοράν, παρὰ τὴν προσαλλομένην ἀντίδρασιν τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν Κόνφερανς ξένων ἑταῖριών, τῶν ἄγγειον ιδίᾳ.

Μίας ἄλλης τακτικὴ γραμμῆς, ἐμφανιζομένης ὡς τελούσα υπὸ τὴν διαχείρισιν «Ἐλλήνος ἑφοπλιστοῦ, η Sud Americana τοῦ Ρόττερνταμ, ὑπῆρχον πληροφορία, ὅτι ἀνήκει συμμετοχικῶς εἰς τὸν Ισπανὸν κ. Ἀλβαρέζ ντε Τολέντο. «Ἀγνωστος ἡ ἀπόδοσίς της.

Γεγονός, πάντως είναι, ὅτι κατέστη πλέον συνειδητὴ ἡ ἀνάγκη τῆς στροφῆς τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος πρὸς τὴν σύγχρονον λάίνερ ὄργανων. Ἐντὸς ὀλίγου σχετικῶς χρόνου — κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν — πρόσδος σημαντικὴ ἀποτελέσθη. Μακρᾶς πνοῆς καὶ δύσκολος, δεσμώτις, ἡ προσπάθεια. Ἀντιπαλαίσσειν πρὸς συγκροτήματα πανίσχυρα, ἀπολαμβάνοντα παντοίων ἐνισχύσεων. Αἱ ικανότητες, σύμως, τῶν ἑφοπλιστῶν μας, ὅπως τὰ πράγματα τὸ ἀποδεικνύουν, είναι ἀξιόλογοι. Θὰ είναι διασπασμούς, σύν τῷ χρόνῳ, τὸν κλοιὸν τῶν «Κόνφερανς», διὰ τὴν καλῆς ἔχυπηρτήσεως τῶν συμφερόντων τῶν φορτωτῶν, οἱ ὅποιοι τιεζόμενοι ὑποκύπτουν εἰς τὰς ἔπιταγάς τῶν τράπτων.

Ἡ ἔτευχεν κρατικὴ συμπαράστασις ἔξυπακούεται. Είναι ἀπαράδεκτον νὰ συμμετέχῃ ἡ Ἐλλὰς εἰς διὰ τὰ διαβούλια καὶ τὰς ἔνεργειας διὰ τὰ πλοῖα γραμμῶν κατὰ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, ἐνῷ τὰ πλοῖα τῆς μπούκοταρόντων ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἔπιζητούντας τὸν συνεργασίαν μας ξένους ἑφοπλιστάς τακτικῶν γραμμῶν.

## O K. BENIEPHERS

Παρηγήθη οἰκειοθελῶς τῶν τάξεων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὁ πλοίαρχος κ. «Ιωάννης Βενιέρης. Δὲν γνωρίζουμεν ἀπακριθῶν τοὺς λόγους, οἵτινες τὸν ὀθόνην εἰς τὴν πρόωρον, καθ' ἡμάς, ἀπόφασιν αὐτῆς, ἐφ' ὅσον, ὡς γνωστόν, ἐπρόκειτο περὶ ἀρίστου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, πρόσχουσαν κατέχοντος θέσιν εἰς τὴν Διοίκησιν. Ήσα προστάτευεν τῶν Διευθύνσεων Ναυτιλίας καὶ Προνοίας, ἐπέδειξεν ἔξοχους ικανότητας καὶ θὰ ἡδύνατο ἐπὶ μακρὸν εἰσέτι νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίες του ἀπὸ τῆς θέσεως τοῦ προϊσταμένου Διευθύνσεων τοῦ Y.E.N.

Ἐξ ἄλλου, ἡ μακρὰ προϋπηρεσία του εἰς τὰ Προενικά Λιμεναρχεία καὶ ιδιαιτέρως εἰς τὰ τῆς Βορ. Εὐρώπης, κατέστησεν τὸν κ. Βενιέρην συμπαθῆ, τόσον εἰς τοὺς ἑφοπλιστικούς κύκλους, ὅσον καὶ εἰς τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον. Αἱ ὄρθαι καὶ δίκαιαι λύ-

σεις, τὰς ὅποιας ἔδιδεν εἰς τὰς ἀνακυπτούσας διαφορὰς καὶ τὰ προβλήματα πού ἀπησχόλουν τὰ πλοῖα καὶ τοὺς ἀνθρώπους των, είναι, νομίζομεν, γνωστοί εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους. Παράπονόν τι ποτὲ δὲν ἡκούσθη. Ο κ. Βενιέρης ἐπεσκέπτετο πάντοτε τὰ πλοῖα καὶ ἐπελαμβάνετο κάθε διαφορᾶς, πρὶν ἡ αὔτη προκαλέσῃ τὴν διαμάχην καὶ τὴν ἀντιδικίαν.

Κατὰ τὴν μακρὰν θητείαν του εἰς τὴν Ἀμερικήν, τὸ Ρόττερνταμ καὶ τὸ Αμβούργον ἐγνώρισεν ἐγγύτατα τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων, εἰδικεύθη ἐν κυριολεξίᾳ εἰς τὴν θεραπείαν των.

Τώρα πληροφορούμεθα, ὅτι ὁ κ. Βενιέρης πρόκειται νὰ ἔξακολουθήσῃ, ὡς ιδιώτης πλέον, προσφέρων τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον. Ἐγκαθίσταται εἰς τὸ «Αμβούργον διὰ νὰ προσποιήσῃ τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων μας, τὰ ὅποια θὰ ἀνετίθεντο εἰς τὸν Ισπανὸν κ. Ἀλβαρέζ.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μετὰ δικαιολογημένης συμπαθείας θὰ παρακολουθήσουν τὴν νέαν σταδιοδρομίαν τοῦ ἐπιλέκτου λιμενικοῦ, εὐχόμενα τὴν ἐπιτυχίαν.

## ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ, ΥΠΟΘΕΣΙΣ

Ἡ τοποθέτησις τοῦ ἀνακληθέντος εἰς τὴν ἐνέργειαν ἐκ τῆς ἑφεδρείας ὡς «Υποναυάρχουν κ. Π. Παπανικολάου εἰς τὴν ὄργανηκή θέσιν τοῦ «Ἐπιθεωρητοῦ Y.E.N.», ἔχει προκαλέσει καὶ πολὺ δικαίως, σοβαρωτάτας ἀντιδράσεις ἐντὸς καὶ ἔκτος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Οὐδεμία, πράγματι, δικαιολογία ὑπάρχει διὰ τὴν παράτασιν τῆς ἀνακληθείσεως τοῦ κ. Παπανικολάου καὶ τὴν πλέον αὐτῆς τοποθέτησιν του εἰς ὄργανηκή θέσιν τοῦ Y.E.N. Διότι δύο τινα συμβαίνουν: «Η ὑπάρχει πράγματι ἀνάγκη θεσμοθετήσεως δευτέρας ὄργανηκής θέσεως Γενικοῦ ἀξιωματικοῦ ἐν τῷ Y.E.N. — πράγμα ὅπερ ἡμεῖς δὲν πιστεύουμεν — καὶ ἡ θέσις αὐτῆς δέοντος νὰ καθούπτεται ὑπὸ τῶν ἔχοντων τὰ νόμιμα προσόντα μονίμων Πλοιάρχων τοῦ Λ.Σ., η δὲν ὑπάρχει τοιαύτη ἀνάγκη καὶ τότε κακῶς ἐμφανίζεται τὸ Y.E.N., οὐ χρόνον δεύτερον ἐν ἐνέργειας «Ἀνώτατον ἀξιωματικοῦ εἰς ὄργανηκή θέσιν».

Πέραν αὐτῶν ἡ στενωτάτη συγγένεια, ἡ ὁποία συνδέει τὸν κ. Παπανικολάου μὲ τὸν Γενικὸν Διευθύντην κ. Βασιλειάδην, θὰ ἐπρεπεῖσεν εἰς ἀμφοτέρους νὰ προκαλέσῃ τὴν στοιχειωδῶν ἀπιστόλων εὐαίσθησίαν καὶ νὰ ἀποτελέσῃ κώλυμα διὰ τὴν τοιαύτην ἀνάκλησην καὶ τοποθέτησην.

Ἐὰν ὑπῆρχεν ἀπόλυτος ὑπηρεσιακὴ ἀνάγκη ἀνακλησης ἐκ τῆς ἑφεδρείας ἀξιωματικοῦ θὰ ἦδηντο νὰ ἀνακληθῇ ὅλως προσωρινῶς καὶ διὰ σύντομον χρονικὸν διάστημα οἰ-

## T. ALEXANDRIDIS SHIP AGENT, SHIPBROKER, CHARTERING AGENT. ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ, ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

GENERAL AGENTS IN TURKEY FOR:

PIETER SCHOEN & ZOON LTD.

MARINE PAINTS  
ROTTERDAM

GAMLEN CHEMICAL COMPANY  
S. SAN FRANCISCO

CABLE ADDRESS: BROKER - ISTANBUL

CODE USED : NEW BOE CODE

TELEPHONES : 44 71 23

44 66 58

44 97 34

49 31 95 (A O HRS)

ISTANBUL, KARAKOY RIHTIM CAD. HOVAGIMYAN HAN  
TURKEY  
ETH FLOOR NO. 50-54-56 P.O.BOX 124 KARAKOY



# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## Ο ΛΙΜΝΗ

Κύριε Διευθυντά,  
Θά έθεωρουν ώς παράλειψιν καθήκοντος την άγνόστιν τών εἰς τά «Ναυτικά Χρονικά» καταχωρίθεισῶν, ἐν προδόγω τῶν ὄρθρων τοῦ κ. Ἀθανασούλια, ὑμέτερων παρατηρήσεων, ἀνφορικῶν πρὸς τὰ μειονεκτήματα τῆς ὄργανσεως καὶ παραγωγικότητος τοῦ λιμένος καὶ ἐπιθυμῶ νά φέρω εἰς γνῶσιν ὑμῶν τὰ κάτωθι:

Τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιώς, διὰ τὸ λιμενικὸν πρόδηλμα καὶ τὴν ἐν γένει ἀναστοχήν τοῦ ἔκσυγχρονισμὸν τοῦ λιμένος, ὅχι μόνον ἡτο ἀνέκαθεν ζωηρὸν, ἀλλὰ καὶ κατεβάλλετο ὑπὸ τούτου πᾶσα προσπάθεια, ὅπως ἀκόλουθη ἐν προκειμένῳ ἦ, ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ τῶν συνθήκων, ἐπιβαλλομένη τακτική, περὶ προγραμματισμοῦ καὶ ιεραρχήσεως τῶν ἐν τῷ λιμένι ἀναγκαιούντων ἔργων.

Δὲν ἐθεᾶτο τὸ Ἐπιμελητήριον τὸ ἀδιάφορον τὰ ἐν τῷ λιμένι συμβαίνοντα, ὡς ὑποστηρίζειν, οὐδὲ παρέλειπε νὰ ἐπισημαίνῃ τὰ κακῶν ἀποφασιζόμενα καὶ γενόμενα, ὅπως δὲν παρέλειπε νὰ ἐπαινῇ τὰ ὄρθολογιστικῶς καὶ ἐπικαίρως ἐπιτελουμένα ἔργα, ἀποσκοποῦντα εἰς δημιουργίαν ἐνός λιμένος Ικανού νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς μεγάλας ἀνάγκας μιᾶς οικονομίας ἔξελισσομένης καὶ ὑπὸ πλήρη ἀνάπτυξιν τελούσης, ἥς ἀποτέλεσμα εἶναι ἡ αὔξουσα ἐμπορευματικὴ καὶ ναυτιλιακὴ κίνησις.

Ἡ Κύρικήστε, ἐν προκειμένῳ τὸ Ἐπιμελητήριον, διὰ ἀνέτρεχατε εἰς τὸ περιεχόμενον τῶν, πάστης φύσεως, οικονομικῶν φύλλων καὶ περιοδικῶν, προσφάτου καὶ ἀπωτέρου παρελθόντος, θὰ ἀνευρίσκατε πληθὺν ὑπουρμάτων καὶ ἀκέρεστων τοῦ Ἐπιμελητηρίου, δι' ὃν ὑπεδικύνοντο λύσεις διὰ τὰ προβλήματα τοῦ λιμένος καὶ ὑπεβάλλοντο προτάσεις διὰ τὴν ταχυτέραν καὶ λυσιτελεστέραν ἀξιοπόίησιν πούτου. Ἔτι δὲ μᾶλλον, τὸ Ἐπιμελητήριον ὑπεδικύνει τῆς ταχυτέρας δημιουργίας ἀποθηκευτικῶν χώρων καὶ κρηπιδωμάτων, ὡς ἐκ τῆς ἀναμενούμενης καὶ ἐπελθούσης ἡδη μεγάλης αὔξησεως τῆς τε ἐμπορευματικῆς καὶ ναυτιλιακῆς κίνησεως.

Ἄν τινας τῆς παρατηρήσεως «τὸ Ἐπιμελητήριον ἔθετα ἀδιάφορο», περιλαμβάνεται καὶ τὸ διτοῦ τὸ Ἐπιμελητήριον δὲν προήλθεν εἰς διαμαρτυρίας ἢ δὲν συνήγειρε τόν, σημαντικῶς καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐθελοντικῶς εἰσέφερντα, ἐμπορικὸν καὶ βιομηχανικὸν κόστεύν, πιστεύοντα, διὰ τούτο δὲν ἀνάγεται εἰς τὴν σφαῖραν τῶν ἀρμοδιοτήτων τοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὑποχρεουμένου καὶ δικαιουμένου μόνον εἰς ὑποδολὴν εἰσηγήσεων καὶ προτάσεων καὶ τοῦ καθήκοντος τούτου οὐδέποτε ἀπέσχεν, ὥστε νὰ δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, διὰ τούτου οἱ μὴ παρακολουθοῦντες τὴν, ἐν προκειμένῳ, δραστηριότητα τοῦ Ἐπιμελητηρίου τελούν ἐν ἀγνοίᾳ τῆς πραγματικότητος.

Μετὰ πλειστῆς τιμῆς

Ο Πρόεδρος  
ΝΙΚ. ΣΒΟΡΩΝΟΣ

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ἐγνωρίσαμεν τὴν ἐνέργειαν εἰς τὸ παρελθόν παρακολούθησιν τῶν λιμενικῶν πραγμάτων ἀπὸ τὰς παλαιότερας διοικήσεις τοῦ Ἐπιμελητηρίου (Στρίγκον, Κάντζιαν), ὥστε νὰ μᾶς ξενίσῃ ἡ ἀπό τινων ἐτῶν παθητικὴ στάσις τῶν διαδόχων διοικήσεων, διὰ τὰ τεκτανόμενα εἰς τὸν λιμένα. Καὶ ἔλαβον χώρων τόσαις καὶ τόσαις ἀσχημίας εἰς δάρας αὐτοῦ,

ἐρήμην τοῦ ἐμποροδιομηχανικοῦ μας κόσμου! Χαίρομεν διαπιστούντες τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον τῆς σημερινῆς διοικήσεως τοῦ Ἐπιμελητηρίου διὰ τὸν λιμένα. «Ισως τὸ ἐνδιαφέρον αὐτὸν νὰ συγκρατήσῃ τοὺς διαχειριζόμενους τὰ τοῦ λιμένος, ἀπὸ τοῦ νὰ διαπράξουν νέα ἀποτήματα, νὰ τοῖς ἐνθαρρύνῃ, τούγαντιόν, εἰς τὴν καλὴν των προσπάθειαν ἀνορθώσεως τῶν κακῶν κειμένων.

## ANTINOMIAI

### Κύριε Διευθυντά,

Θερμῶς παρακαλῶ ὅπως φιλοξενήσῃτε εἰς τὰς στήλας σας τὴν παρούσαν, ἀσχολουμένην μὲ σοβαρώτατον θέμα, ἀγνωστον πιθανώτατα εἰς πολλούς, ἀρμοδίους καὶ ἐνδιαφρομένους.

Πρόκειται περὶ τῆς ἐγγραφῆς ὑποθήκης ἐπὶ πλοίου, νηολογουμένου ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν κατὰ τὸ ἄρθρ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 «Περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού», εἰδικώτερον δὲ περὶ τὸν ἀπαλλαγαγάς τοῦ πλοίου, κατὰ τὸν Νόμον τούτου, «ἀπὸ οἰσαδήποτε ἐν γένει εἰσοφάρος, δικαιώματα καὶ κρατήσεις ὑπὲρ τρίτων ὡς καὶ δικαιωμάτων τῶν Συμβολαιογράφων ἐπὶ τὴν συντάξει συμβολαίων».

Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ὁ Νόμος εἶναι σαφέστατος. Παρ' ὅλην δημάσιαν σαφήνειαν τοῦ Νόμου, σχετικός μὲ τὰς ἀνωτέρας ἀπαλλαγάς, ὡς νομοθέτης εἰς τὸ νέον Ν.Δ. 4419/1964 «Περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διοικήσεων τοῦ Ν. 1880 περὶ φορολογίας πλοίου», προσέθεσε καὶ νέαν ἐρμηνευτική διάταξιν (ἄρθρ. 5, παράγρ. 4), ἐν ᾧ ἀναφέρεται ὅτι «Ἡ ἀληθῆς ἔννοια τοῦ Νόμου εἶναι διτοῦ διτοῦ ἀυτοῦ προβλεπομένη ἀπαλλαγὴ ἐκ τῶν τελῶν χαρτοσήμου ὡς καὶ παντὸς ἑκτάκτου ἢ προσθέτου συναφούς φόρου καὶ λ.π., ὡς καὶ δικαιωμάτων συμβολαιογράφων εἶναι ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ».

Ο ἀνωτέρω δημάσιος Νόμος ἡ εἶναι ἀγνωστος ἢ δὲν ἀναγνωρίζεται ἀπό... τὸ Ταμείον Νομικῶν καὶ τὸν Σύλλογον Συμβολαιογράφων, οἱ ὅποιοι κατὰ τὴν σύνταξιν τοιούτων συμβολαίων, δὲν ἀναγνωρίζουσι τὰς ἀπαλλαγὰς τοῦ Νόμου. Οι Συμβολαιογράφοι στήμερον, κατόπιν σχετικῆς ἑντολῆς τοῦ Συλλόγου των, ἀρνοῦνται τὴν ἀτέλη σύνταξιν τοιούτων συμβολαίων.

Συγκεκριμένως φέρομεν εἰς ὑμετέραν γνῶσιν τὰς κάτωθι περιπτώσεις:

α) Τὸ ἔτος 1959 ἐνηλογήθη πλοίου δάσει τοῦ ἄρθρου 13, ἐπὶ τοῦ διτοίου καὶ ἐνεγράφη ὑποθήκη διὰ ποσὸν 37.500 δολαρίων. «Ἐπὶ τοῦ συμβολαίου τῆς ὑποθήκης ρητῶς ἀναφέρεται παρὰ τὸν Συμβολαιογράφου διτοῦ «...συνταχθέντος τοῦ παρόντος ἀ τε λ ὁ δι, δυνάμει τῆς κοινῆς ἀποφάσεως «Υπουργείου Συντονισμού, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οικονομικῶν, ὑπὸ ἀριθ. 68892» κλπ. κλπ. Τὴν 16(3)1965, ητοι μετὰ 6 δόλοκληρα ἔτη, τὸ Ταμείον Νομικῶν κοινωποῖες ἀπιστολὴν πρὸς τὸν Συμβολαιογράφον τοῦ ἀνωτέρω συμβολαίου ἐν ἡ «εκατόπιν κοινῆς ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ταμείου, ἔχρεωσεν οὕτων ὡς Νόμφυπόλιο γον με ποσὸν δρχ. 11.118, πλέον τόκων καθυστερήσεως δρχ. 7.563, διὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ὡς ἀνω συμβολαίου...».

«Ἄς προσέξουν λοιπὸν οἱ ἐνδιαφέρομενοι. Φαντασθήτε τί ποσὸν «χρεωστά» κάποιος εἰς τὸ Ταμείον Νομικῶν, διὰ συμβολαίου συστάσεως ὑποθήκης ἐπὶ πλοίου τοῦ ἄρθρου 13, ποσὸν π.χ. ἐνὸς ἑκατομμυρίου δολαρίων, συνταχθὲν ἐν ἔτει 1955... Ἐφθάσαμεν δηλ. εἰς σημείον πρωτάκουστον καὶ κατάστασιν,

ἡ ὅποια πολλὰς ἀμφιβολίας θὰ φέρῃ εἰς τοὺς μέλουσας νὰ ἐπενδύσουν κεφάλαια ἐν Ἑλλάδι. Ἀσφαλῶς οὐτοὶ θὰ μειδοῦν διὰ τὴν «προστασίαν» τῶν κεφαλαίων τοῦ «Ἑξωτικοῦ».

β) Πρὸ τριῶν μηνῶν, ἐλάσσομεν ἐντολὴν ἐκ Λονδίνου διπώς ἐγγράψωμεν ὑποθήκην ἐπὶ ἑτέρου ἐλληνικοῦ πλοίου, νηολογημένου κατὰ τὸ ἄρθρον 13. «Ο Συμβολαιογράφος δημαρτίθητη τὴν σύνταξιν τῶν σχετικῶν συμβολαίων, λόγω ἐναντίας ἐντολῆς τοῦ Συλλόγου τῶν Συμβολαιογράφων. Κατόπιν τούτου ὁ δικηγόρος μας κ. Π. Καμπάνης ἐπεκοινώνησε μὲ τὸν ἀνωτέρον Σύλλογον, ὁ διποίος καὶ τοῦ ἐπεδεινώσισε τοῦτο. Εἰς παρατήρησιν τοῦ κ. Καμπάνη, ὅτι μὲ τὸ τρόπον αὐτὸν οἱ ἔνοι κεφαλαιούχοι θὰ καταστοῦν εἰς τὸ μέλλον διστακτικοί, διὰ τὴν ἐν τῷ χώρᾳ μας κατάστασιν, ἐλασθε τὴν καταπληκτικήν ἀπάντησην διτοῦ μᾶς ἀναφέρεται καθόλου τὸ ζένον συναλλαγμάτων, οὔτε δὲ καὶ ἡ τοποθέτησις ξένων κεφαλαίων εἰς Ἑλλάδα.

Νομίζουμεν διτοῦ τὰ περαιτέρω σχόλια περιττεύουν. «Ἀπλῶς καὶ μόνον ἐρωτώμενον διαρμόδιον Υπουργοὶ (Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οικονομικῶν) γνωρίζουν τὰ καταγγελλόμενα.

Εύχαριστῶν διτοῦ τὴν φιλοξενίαν  
Διά τὴν «Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ Ε.Π.Ε.»  
Γ. Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ

Πειραιεύς, 22 Μαρτίου 1965

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Μεγίστης προσοχῆς χρήζουν τὰ ἀνωτέρω καταγγελλόμενα. Οι ἀσχοληθέντες μὲ τὸ θέμα εἰς τὸ παρελθόν, ἐνθυμούνται διτοῦ γνωμοδότησις τοῦ κ. Αντεισαγγελέως τοῦ Ἀρείου Πάγου, ἐπέδαλε τὴν τελευταίαν τροποποίησιν τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Ν.Δ. 4094)1960, διὰ τὴν αὐθεντικής ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Ν.Δ. 4419)1964. «Ἐλύθη οὕτω τὸ στασιαζόμενον ζήτημα, ἐὰν ἡ ἀπαλλαγὴ εἴναι ἀντικειμενική ἢ ὑποκειμενική, ὡς ὑπεστήριξεν ὁ κ. Αντεισαγγελέως εἰς τὴν γνωμοδότησιν του. «Ἡ ἐμμονὴ μετὰ ταῦτα νὰ ζητήσῃται ἀπὸ τοὺς συμβολαιογράφους ὡς νόμων ὑπολόγους, ἡ καταβολὴ δικαιωμάτων, εἴναι ἀκατανόητος. «Ἐνδεχόμενον, ὅπως ἀνεκοινώθη εἰς τὸν δικηγόρον τοῦ ἐπιστολογράφου μας, νὰ μὴ ἐνδιαφέρεται ὁ Συμβολαιογραφικός Σύλλογος διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ξένου κεφαλαίου εἰς τὴν χώραν. Είναι ίσως ὁ μόνος, διτοῦ δὲν ἐνδιαφέρεται δι' αὐτό. «Ημεῖς, ἔχομεν ἀντίθετον συμφέροντος. Τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας ἔχει τώρα τὸν λόγον. «Ἡ ἐπέμβασίς του πρέπει νὰ είναι ἔντονος καὶ ραγδαία, διότι είναι ἀπαραίτηκον νὰ κηρυχθῇ ἡ Ἑλλὰς οὐτοf bounds, διὰ τὴν σύστασιν συμβάσεων ὑποθήκης, παρ' ὅλη τὴν νομοθετικὰ κείμενα διτοῦ εἰσήχθησαν διὰ νὰ διευκολύνουν τὴν ἐδῶ σύστασιν τῶν ὑποθηκικῶν συμβάσεων, αἵτινες συνοδεύουν ἀναγκαίως τὴν εἰσαγωγὴν ξένων κεφαλαίων εἰς τὴν χώραν μας.

## ΑΙ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### Κύριε Διευθυντά,

Τελευταίως αἱ βιβλιοθήκαι τῶν πλοίων τῶν ἑταῖρων τῶν τελουσῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Γραφείου «Ἀνδρεάδης Λτδ.» τοῦ Λονδίνου, ἐπλούσιοθησαν δι' ὑπερεκατὸν πόμων ἐκάστη ἐκ τῶν ἀρίστων ἔργων τῆς Ἑλληνικῆς καὶ ξένης λογοτεχνίας.

Διὰ τούτης παρούσας μας ἔρχομεθα νὰ εύχαριστησωμεν τὸ γραφείον «Ἀνδρεάδη», εἰς τὸ διποίον ἀπὸ μακρού χρόνου ἐργαζόμεθα, διὰ τὴν ἀξιέπαινον αὐτήν χειρονομίαν, ητοις ἀποτελεῖ μίαν περαιτέρων ἀναγνώρισιν δι' διστακτικοῖς προσφέρομεν εἰς τὴν ναυτιλιαστικὴν ὑπόθεσιν.

Παράλληλος δέ, νὰ εύχηταις μας ἔρχομεθα νὰ ενέργειας αὐτή εὑρη μητάς διλούς τοὺς «Ἑλλήπολιστας, οὐτως διστακτική θάλασσαν ἀποτελεῖ μαρτιροσίαν ἀναγνώρισιν δι' διστακτικοῦς διλιγότερον «ἄλμυρη» διὰ τὸν «Ἑλλήνην ναυτικόν».

Εύχαριστούμεν διτοῦ τὴν φιλοξενίαν

«Ἄξιωματικός Α/Τ Α/Π «ΓΑΛΑΤΕΙΑ»

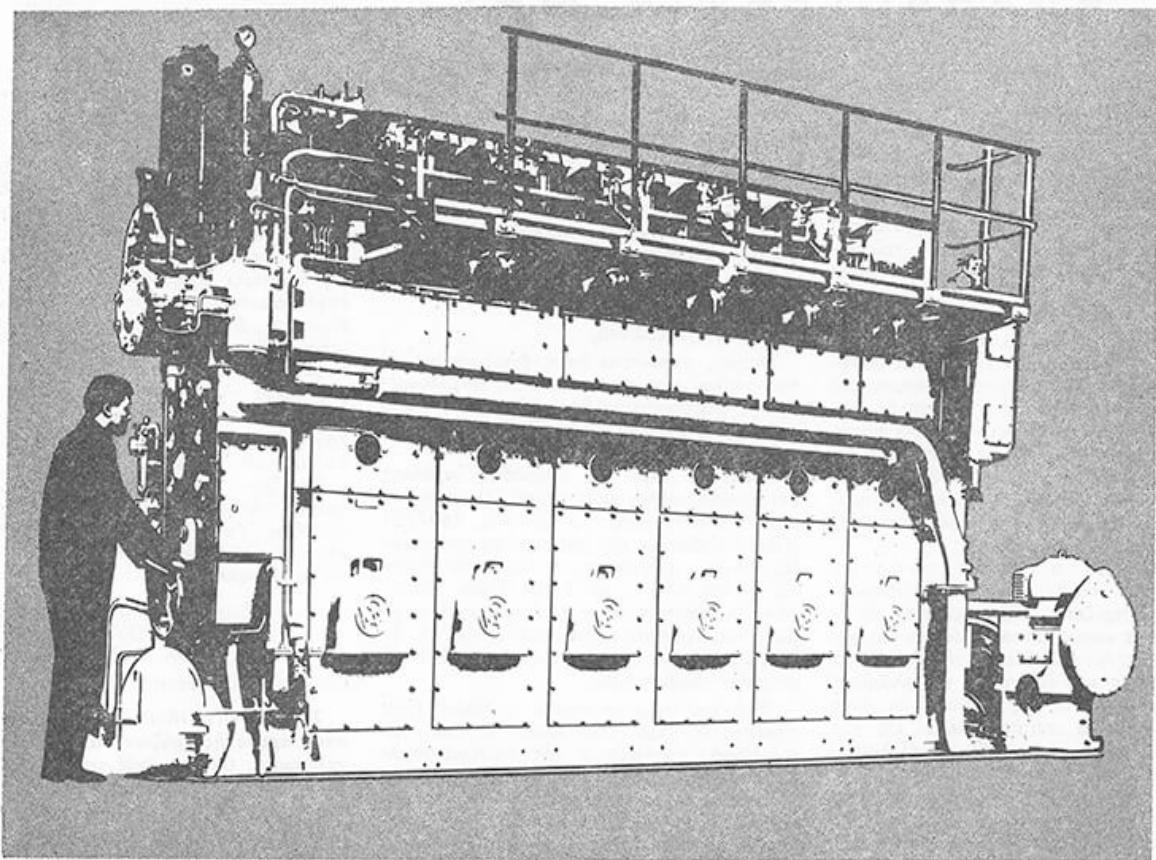
«Ἀνθυποπλοίαρχος Σ)Τ «ΚΥΜΩ»

Νιούπορτ Νιούς, 22 Μαρτίου 1965

Ναυτικοί ἐπαναπατρίζεσθε μὲ τὸ Α/Π «ΚΥΠΡΟΣ,,

ἀπὸ Πρίντεζη κάθε Κυριακή στὶς 2 μ. μ.

κατ' εύθειαν διὰ Πειραιᾶ. 'Ορχήστρα, Πισίνα ,Μπάρ.



## Werkspoor Diesel Engines type TEBS 450

Baudouin

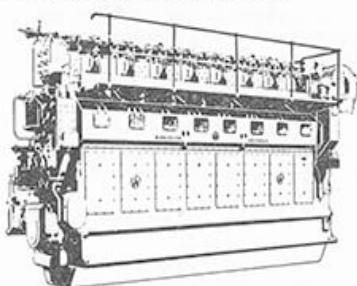
- Pneumatic operation from any position on the ship and with one handle only
- Easily accessible for inspection
- Reliability based upon Werkspoor's wide experience.

This non-reversible Werkspoor engine, together with a Werkspoor controllable pitch propeller, provides a most efficient combination for ship's propulsion.

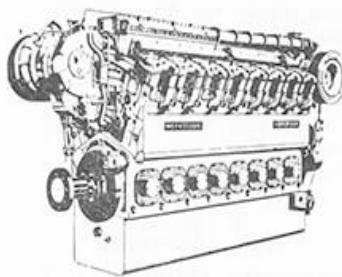
Werkspoor two-stroke engines type TEBS;  
600-4000 bhp

Werkspoor four-stroke engines type TM;  
600-2300 bhp

Werkspoor Vee-type engines RUB;  
600-3000 bhp



four-stroke engine type TM



Vee-type engine RUB

# STORK-WERKSPOR

HOLLAND

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

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

ΤΟ Ν.Α.Τ. ΕΠΑΡΚΕΙ

ΔΥΝΑΤΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΤΟΠΙΝ ΕΝΤΟΛΗΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Παραθέτομεν κατωτέρω σημείωμα πρὸς τὴν "Ενωσιν Ἐφοπλιστῶν τοῦ καθηγητοῦ ἀναδογιστοῦ κ. Γ. Δ. Στεργίου, ἀνάφερόμενον εἰς τὴν παρ' αὐτῷ ἐκπόνηθεσσιν ἀναδογιστικὴν μελέτην ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς καταιστάσεως, εἰς τὴν δόποισαν θὲ εὑρεθῆ τὸ Ν.Α.Τ., μετὰ τὴν ψήφισιν τοῦ νέου σχεδίου νόμου. Πρόκειται περὶ τοῦ λεγομένου ἀσφαλιστικοῦ ισοζυγίου. Επειδὴ η κατανόησις του δὲν είναι εύκολος ἀπὸ τοὺς μη ειδικούς, παρέχομεν ἐν συνεχείᾳ ὡρισμένας διευκρινήσεις:

Η κατάρτισης του άσφαλιστικού ισοζυγίου, σκοπὸν ἔχει νὰ προσδιορίσῃ τὴν παροῦσαν ἀξίαν τόσον τῶν σημερινῶν καὶ τῶν μελλοντικῶν υποχρέωσεων (παθητικὸν) τοῦ N.A.T., σσον καὶ τῶν σημερινῶν καὶ προσδοκώμενων περιουσιακῶν στοιχείων (ἐνέργητικὸν) αὐτοῦ. Ζητεῖται, δηλαδή, νὰ εὑρεθῇ ποιὸν εἶναι τὸ κεφάλαιον ἑκείνο, τὸ ὄποιον, τοκιζόμενον πρὸς 4%, πρέπει νὰ ἔχῃ σημερον (κατὰ τὴν κατάρτισην τοῦ ισοζυγίου) τὸ N.A.T., διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ὑποχρέωσεις του. Πρόκειται περὶ μαθηματικοῦ προβλήματος. Ἐπιλύων τὸ πρόβλημα τοῦτο ὁ κ. Στεργίου, προσδιορίζει τὸ ἐνέργητικόν, τὸ ὄποιον πρέπει νὰ διαθέτῃ σημερον τὸ N.A.T. εἰς δρχ. 16.254.079.775. Τὸ κεφάλαιον τοῦτο τὸ N.A.T. τὸ διαθέτει κατὰ ποσοστὸν 96,36%, συνεπῶς τὸ ἀσφαλιστικὸν του ἔλλειμμα κυμαίνεται κάτω τοῦ 3, 64% η εἰς δρχ. 458.176.207.

"Αν δηλαδή τὸ N.A.T. διέθετε καὶ τὴν περιουσίαν αὐτήν, τόπο θά τητούτο εἰς θέσιν νὰ ικανοποιῇ εἰς τὸ διηνεκὲς τὰς υποχρεώσεις του ἔναντι τῶν σημερινῶν συνταξιούχων, τῶν συνταξιούχων, οἱ ὅποιοι θὰ προέλθουν ἀπὸ τοὺς σήμερον ἐργαζομένους ναυτικούς, ὡς καὶ τῶν συνταξιούχων, οἱ ὅποιοι θὰ δημιουργηθοῦν εἰς τὸ ἀπότερον μέλλοντας ἀπὸ τοὺς μέλλοντας νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέους. 'Ο κ. Στεργίου, δῆμως, δῆμοι διότι τὸ Ἑλλειμμα εἶναι ἀσημαντον (3,64% τὸ πολύ), ἀλλὰ διότι διαπιστώνει: α) θετικὴν αὐξησιν τῶν ἑσδόσεων τοῦ N.A.T. καὶ β) τὴν ὑπαρξίαν καὶ ἄλλων περιουσιακῶν στοιχείων, τὰ ὅποια, ὡς μαθηματικῶς ἀστάθμητα δὲν περιέλθεν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν καὶ, κατ' ἀκολούθιαν, περαιτέρω μείωσιν τοῦ ἀλλείμπατος, ἔχει τὴν γνώμην δτὶ τοῦτο ἀθέν εἶναι δυνατὸν ἀνάλογη-στικῶς νὰ θεωρηθῇ δτὶ δημιουργεῖ ἀνωμαλία εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ Ταμείου.

Θὰ πρέπει νὰ ἔξηγηθοῦν ἀκόμη ὡρισμένα σημεῖα:

α) Τὰ σκέλη τοῦ ισοζυγίου, δπως ἀναδύονται, ἐπὶ τῇ βάσει ἐπιστημονικῶν πινάκων (θνητιμότητος, ὀπτικήματος, ἀνικανότητος, χηρείας κλπ.), οἱ δύοιοι δίδουν τὴν συνχρητικὴν τῶν περιστατικῶν, τὴν διάρκειαν συνταξιοδοτήσεως κλπ., ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν πατατιστικὰ στοιχεῖα.

6) "Οταν ό κ. Στεργίου όμιλη περί όμαλης λειτουργίας τού Ν.Α.Τ., ής τοισάυτην έννοει ἔκεινην, ή πότιοις θὰ διαμορφωθῇ μετά την ἀνάληψην τῶν ὑπὸ τοῦ σχεδίου νόμου προβλεπομένων ὑποχρεώσεων.

γ) Ἡ πρόβλεψις τοῦ κ. Στεργίου ίσχύει εἰς τὸ διηνεκές.

Κατ' ἀκολουθίσιν τῶν ἀνωτέρω ἔξηγήσεων, ἐξὸν τὸ σκέλος του Παθητικού διευρυθμί διά προσθήσεων ἡ εών υπὸ τοιούτων ἔχει την πόσιμην τύχην, κατά τὴν ἐπιστημονικὴν ἔννοιαν.

προστικής νεών υποχρέωσεων (περιφεραν τῶν ὄστρων διαλαμβάνει ὁ Ν. 3170) περιπτώσεις καὶ τὸ ἔτοιμον σχέδιον νόμου), τότε τὸ ἀσφαλιστικὸν ἔλλειμμα θὰ αὐξηθῇ καί, συνεπῶς, είναι ἀναγκαῖα νέα ἀναλογιστικὴ μελέτη.

## Купе Продажа,

"Εγερ τὴν τιμὴν, συμφώνως πρός σχετικὴν παράλληλον εἰς, νὰ διαβάλω συνημμένως ἀ-σφαλιστικὸν Ισοζύγιον 31ης Δεκεμβρίου 1964 τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακικοῦ Ταξιδίου (Ν.Α.Τ.) καὶ συγχρόνως νὰ θέω ὅπ' ὅφιν ὥμων, ἐν συ-  
τόμῳ βεβαίωσί, σχετικὰς διευκρινήσεις ἐπὶ τοῦ  
Ισοζύγιον τούτου.

Κατ' άρχην δέ φειλο νά σᾶς πληροφορήσω, ότι ή δημοδία "Πηγεσία τοῦ Ν.Α.Τ. (Προϊστάμενος μαθηματικός κ. Σ. Διμιουργούλης) προώθηκε μοι πάρεσσε πάνι απαιτούμενον σχετικὸν στοιχεῖον καὶ πάσαν πληροφορίαν, αυγχρώματα δὲ ἔξετάλεσε καὶ τούς ἀπαραίτητους ὑπολογισμοὺς διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ ισοῦλγίου τούτου, συμφάνως πρὸς τοὺς δοθέντας ὥν ἐμοὶ στατιστικὸν πίνακα, μαθηματικὸν τὸ πόσιν καὶ λλὰς σχετικὰς δημηγόριας μον. Οἱ πίνακες τούς δηποίους ἔχουμεποίησα καὶ ἔξωμάλυνα (γῆρατος, ἀναπνήσεις, χηρῶν κ.λ.π.), ώς τοῦτο ἐπεδόλλετο ἀπὸ τὴν φύσιν καὶ τὰ δεδομένα τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος τοῦ Ν.Α.Τ., είναι οι πλέον πρόσφατοι, διεθνῆς δύναται τις νά εἰπῃ παραδεδεγμένοι καὶ κατάλληλοι: διὰ τὴν περίπτωσιν, Ὁρείης ἐπίσης νά σᾶς πληροφορήσω, ότι οἱ ἐν γένει ὑπολογισμοὶ ἐν τῷ ἀσφαλιστικῷ τούτῳ ισοῦλγίῳ ἔγένοντο συμφώνως πρὸς τὰς τροποποιητικὰς διατάξεις τοῦ N. 31.10/1955 ὡς πρὸς τὰς μελετημένας ὥν ἀντὸν παροχάς (συντάξεις), τῶν δηποίων ή εἰκὸν παρέχεται ἐκ τοῦ ἐπισυνακτούμενον σχετικοῦ σημειώματος.

Τό διπτόχιον των υπολογισμάτων έγένετο πρδς 4%. Διά τού βαθή συνταξιούχους έγένετο έξατομικευμένος υπολογισμός δι' έκστατην περίπτωσιν, από τη δε τους ίδιαν ένεργειαν μετόχους υπολογισμούς άνω πεντάδες ήλικων κ.λ.π.

ομοία ανά πεντάσταχη ληξιακών, διότι δέν είναι σκοπόμυρον νά ένθισται τύψω μποτί των τεχνικών λεπτομερειών ής πρός την υπολογισμόν των παρουσιών κάτιναν τών ίδην χορηγουμένων συντάξεων, τών μελλοντικῶν ἀπονεμήσιμων συντάξεων τών ίδην ένστργων μετόχων, τών συντάξεων τών μελλοντικῶν ὑπαγχήσιμων εἰς τὴν ἀρχαίστων κατὰ τὴν ἀντιστοίχων παρουσιών κάτιναν τών εισφορών, απίνας ἀλλως τη υπελογίσιμησαν κατὰ τὴν καθειρωμένην πλανλογιστικήν οίκον-

μίνων. Έκεινο δύμως έπει τοῦ δησοῦν δρεῖται νὰ παράσχω διευκρινήσεις, εἰναι τὸ ὅπ' ἀριθ. 4 στοιχείουν τοῦ Ἐνεργητικοῦ μὲ τὸν χαρακτηρισμὸν «Προσδόκιμα Εσόδα» δρχ. 3.207.733.363. Τοῦτο καὶ πράττω.

Τότε κανόνιλον τούτο υπελογίσθη πρωτότυπως, ήδη θέλετε, και κατά την μέθοδον Bernouilli-Στεργίου και αποκοπής είς τό νά υπελογίση ποσοτικής είς δραχμών πάλι από λόγο έναργγητικόν στοχείον τού Δάφναλιστικού Ισοζυγίου πλήν της περιουσίας του φορέως, της παρούσας άξιας των είσιφορών των έναργγών μετόχων και της παρούσης άξιας των είσιφορών των μελλοντικών έσδρων. Τούτο κατέστη άναγκαιόν διά νά καταστῇ δι φορέως τοῦ Ν.Α.Τ. με τούς μετόχους του (ήν έναργεις και συνταξιούχους) εἰς ίσην τύγην, κατά την έπιστριψικήν έννοιαν.

Ἐν τῆς οἰκονομικῆς μελέτῃς τοῦ N.A.T. προσκύπτει, διτὶ ὑπάρχουν πηγαὶ ἐσόδων βεβαιὰς ἀποδεῖσαν μὲν, ἀλλὰ μὴ καθισταμένης δυνατῆς τῆς ἀνεργείας τῆς ἀπαρκευτοῦ μαθηματικῆς συναρτήσεως διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς παρούσης ἀξίας τῶν καὶ μάλιστα εἰς τὸ διηγερές, ὡς ἔτειώρησαν τὴν λειτουργίαν τοῦ Ταμείου. Τοι-αὐταὶ πηγαὶ ἐνδεικτικῶν ἀναφέρων: α) τὴν αὐ-  
ξησιν τῶν ἀποδοχῶν τὸν μετόχον τοῦ N.A.T., μὴ συναρτησιμένην ἀδυτοπάτων κατὰ τὴν καιρέ-  
νην νομοθεσίαν καὶ μὲν ἀντίτοιχον καὶ ἀνάλο-  
γην αὐξήσιν τὴν παροχὴν του, β) τὴν βεβαιὰν  
αὐξησιν τῆς ἀξίας τῆς ογκιαντικῆς ἀκινήτου  
περιουσίας του, γ) τὰς προσδόδους τοῦ N.A.T.  
ἐν κοινωνικῷ πόρων, δ) τὴν φθέλειαν τοῦ  
N.A.T. ἐξ ἀσφαλιστικῶν ἔγκατατελείψεων μετό-  
χων του, μεταλλακσώντων ἐπάγγελμάν κατὰ τὴν  
διάρκειαν τῆς ἑνεργοῦ δραστηριότητός των κλπ.  
Πάντα ταῦτα ἐπιθέλλουν καὶ ὑπαγορεύουν, ἐφ'  
ὅσον ἡ πειθανόης αὐτῶν ἡ ἔστω καὶ ἐνὸς ἐξ  
αὐτῶν ἔξιτοντα πρός τὴν μονάδα, πολλῷ δὲ  
μᾶλλον προκειμένου περὶ καταρτίσεων ἀσφαλι-  
στικῶν ισοζυγίου τοῦ φορέως, νὰ εὑρεθῇ τρόπος  
ποσοτικῶν (ἀριθμητικῶν) ὑπολογισμοῦ. Ἐν τῇ  
προκειμένῃ περιπτώσει: τὸν ποσοτικὸν ἀπό-  
τομον προσδοτικὸν ἐπράγματοποίησα διὰ τῆς ἀνω-  
τέρω μεθόδου Bernoulli - Stergiou, ηγίεις ἀπέ-  
διπτει τὸ ἀνωτέρω ποσὸν τὸν 3.207.733.363  
δοκυμὸν ὡς προσδόκιμα ἐσοδα τοῦ N.A.T.

Οφείλω, επαλήθευτικώς τινά άνωτέρω, νά ξαναφέρω ότι: ή έκ διαφόρων πηγών αξιογενής των έσδόδων του N.A.T. κατά τάς στατιστικάς παρατηρήσεις των τελευταίων έτων, είναι θετικής αύξουσα, δημος έπισης άνευπλάκωνται και στοιχεία "Ενεργητικού μη περιληφθέντα εἰς τὸ δῶμα" άριθμ. 1 κεφάλαιον του "Ενεργητικού ίδιο πόσον τίτλον "Περιουσία". "Ηδη ποσον 110.500.000 δρχ., δηπερ έχει λαμβάνειν το N.A.T. ως άπαιτήσεις αὐτοῦ κατά τρίτων, δὲν περιελήφθη εἰς τὸ κεφάλαιον τούτο. "Αλλά καὶ θι" διάλλου επιστημονικού τρόπου ηλέγχεται το κεφάλαιον καὶ τὸ ποσὸν των προσδοκιών έσδόδων, ώς οπελγήτικα τοῦτο, καὶ άνευρον θι ἐφ' ζεον οι ἐνέργεια μέτοχοι του N.A.T. ίπερβούν τὸν άριθμόμδυ τῶν 100.000 (ῆδη 84.000), ή πλαντήσης τῆς πραγματοποίησεων, καὶ μάλιστα εἰς τὸ διηγενές, τοῦ έσδόδου τούτου, είναι δυνατόν νὰ πραγματοποιηθῇ.

Μετά τάς αυντόδουμες αντάς διευκρινήσας άπομένει: έκ τοῦ άσπαλιτικοῦ Ιοζηνγίου 31.12.64 ποσὸν πρός κάλυψιν 458.176.207 δρχ., διπερ ἐγκαρκητήσια ως ἔξισων 'Ενεργητικοῦ. Τό

# 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 ABABA ADEN (CAMP)  
 P.O.B. 15 P.O.B. 6 P.O.B. 52 P.O.B. 1115 P.O.B. 312 P.O.B. 33  
 TEL. 464 TEL. 187 TEL. 8 TEL. 848 TEL. 12311 TEL. 4344

UNDER THE STYLE:

# THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

## ΕΙΣΗΓΕΙΤΑΙ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ

## ΑΙ ΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ποσόν τούτο, τὸ διπολον ἀποτελεῖ τὸ 3,64% τοῦ  
ὅφου τοῦ Ἐνεργητικοῦ, μὴ ὑπολογιζομένων  
τῶν προσδοκιῶν ἔσδρων, δὲν είναι δυνατόν, ἀ-  
ναλογιστικῶς, νὰ θεωρηθῇ διτὶ δημιουργεῖ ἀνω-  
μαλίαν λειτουργίας τοῦ Ταξιδίου.

Μετὰ πλείστης τιμῆς  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΣΤΕΡΓΙΟΥ**

Καθηγητής - 'Αναλογιστής  
Αθήνα, 23 Μαρτίου 1965

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.  
ΤΗΣ 31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1964**

**ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ**

1. Ηπειρουσία (Μετρητά, καταθή- σεις, ἀκίνητα, χρε- γαφα) .....	Δρχ. 953.000.000
2. Ηπειρουσία ἀξία εἰσφο- ρῶν ἐνεργῶν μετόχων .....	6.428.923.957
3. Ηπειρουσία ἀξία εἰσφο- ρῶν μελλοντικῶν ἐ- σδρων .....	5.206.246.248
4. Προσδόκιμη ἔξοδα ..	3.207.733.363
5. 'Εξισώσις 'Ἐνεργη- τικοῦ .....	458.176.207
	Δρχ. 16.254.079.775

**ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ**

1. Ηπειρουσία ἀξία τῶν ἡ- δη χορηγησιμένων συν- τάξεων .....	Δρχ. 2.752.926.359
2. Ηπειρουσία ἀξία τῶν μελλοντικῶν ἀπονε- μηθησομένων συντά- ξεων τῶν ἡδη ἐνερ- γῶν μετόχων .....	8.620.639.173
3. Ηπειρουσία ἀξία συντά- ξεων τῶν μελλοντι- κῶν ὑπαχθησομένων εἰς τῶν ἀσφάλισιν ..	4.613.079.213
4. 'Εξισδα Διοικήσεως..	267.435.000
	Δρχ. 16.254.079.775

Ἐν 'Αθήναις τῇ 22ῃ Μαρτίου 1965

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΣΤΕΡΓΙΟΥ**  
Καθηγητής - 'Αναλογιστής

**ΣΗΜΕΙΩΜΑ**

Ἡ παραχομένη ὅπε τοῦ Ν.Α.Τ. σύνταξις, ὡς  
συνάρτησις τοῦ μέσου μισθοῦ τῶν ναυτικῶν,  
συμφώνως πρὸς τὰς τροποποιητικὰς διατάξεις τοῦ  
Νόμου 31/10/1955.

Ἀντιστοιχός σύνταξις ναυτικοῦ εἰς ἡτη ὑ-  
πηρεσίας, ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μέσου μισθοῦ:

Ἐποχή	%	Ἐποχή	%
15 .....	37,5	23 .....	57,5
16 .....	40,0	24 .....	60,0
17 .....	42,5	25 .....	64,375
18 .....	45,0	26 .....	69,628
19 .....	47,5	27 .....	75,087
20 .....	50,0	28 .....	80,752
21 .....	52,5	29 .....	86,623
22 .....	55,0	30 .....	92,7

**ΣΗΜΕΙΩΜΑ I**

**ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ**

1. Ηπειρουσία 31 Δεκεμβρίου 1964 (μετρητά, καταθήσεις) .....	Δρχ. 470.000.000
2. Ἀκίνητα (ἐκτίμησις περίπου εἰς σχημετρικήν ἀξίαν) .....	392.000.000
3. Χρεόγραφα .....	91.000.000

Σύνολον .....

Δρχ. 953.000.000

**ΣΗΜΕΙΩΜΑ II**

Σύνταξισθούσιον 31/12/1964:

Γήρατος .....	4.655
'Ανικανότητος .....	2.036
Χηρείας .....	7.115
'Ορφων .....	1.287
Γονέων - Λαζαρέφων .....	609

Σύνολον .....

15.702

Τὸ κάτωθι δημοσιευόμενον ἔγγραφον τῆς  
Διευθύνσεως Μελετῶν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας  
(πλοϊάρχος κ. Β. Χανιδής), ἀπευθύ-  
νεται πρὸς τὴν Νομισματικήν 'Επιτροπήν,  
τὴν νόμιμη καθορίζουσαν τὸ ὄριον τῶν πιστω-  
τικῶν διευκολύνσεων, τῶν παρεχομένων διὰ  
τῶν Τραπεζῶν εἰς τοὺς κλάδους τῆς ἔθνικῆς  
παραγωγῆς.

Τὸ ἀρμόδιον 'Υπουργείον εἰσηγεῖται τὴν  
ἀποδοχὴν τοῦ αἰτήματος τῶν ἐφοπλιστῶν  
τῆς μεσογειακῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν διεύ-  
ρυνσιν τῶν πρὸς αὐτὴν χρηματοδοτήσεων.

Τὸ σχετικὸν ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου έ-  
χει ὡς κάτωθι:

"Ἐχομεν τὴν πιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ύμιν, δι-  
τι ὡς κατ' ἐπανάληψιν ἔχει τονισθῆ εἰς τὸ  
παρελθόντον καὶ ἑσχάτως εἰς τὸ συνελθόντον  
'Αθηναῖς Α' Ἐλληνικὸν Ναυτιλιακὸν Συνέ-  
δριον, ἢ μεσογειακὴ φορτηγὸς Ναυτιλία, ἀ-  
ποτελεῖ ἔνα εἰς τῶν δασικωτέρων κλάδων τῆς  
Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, λόγῳ τῶν ἔξ αὐτῆς ἀ-  
πορρεόντων ὠφελημάτων ὑπὲρ τῆς οἰκονομί-  
ας τῆς χώρας.

"Ἡ μεσογειακὴ φορτηγὸς Ναυτιλία, ἀπο-  
τελουμένη ἐκ φορτηγῶν πλοίων καὶ δεξα-  
μενοπλοίων διλκῆς χωρητικότητος 500 - 3000  
κόρων καὶ περιλαμβάνοντα 196 πλοία, διλκῆς  
χωρητικότητος 345.800 κόρων, ἔχει ὡς  
δάσκινον ἑσορμήσεως τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας,  
ἢ διεύθυνσις τῶν πλοίων τῆς ἐνεργεῖται ἐξ  
'Ελλάδος, τὰ πλοῖα τῆς καταπλέουν κατὰ συ-  
χνὰ χρονικά διαστήματα εἰς ἐλληνικούς λιμένας,  
ὅπου ἀνεφοδιάζονται καὶ ἐπισκευάζονται  
δίδοντα ἀπασχολησιν εἰς τὴν ἔθνικὴν σιδηρο-  
διομηχανίαν καὶ τὰς ἐπισκευαστικὰς ἐγκα-  
ταστάσεις πλοίων, ἀπασχολεῖ σημαντικὸν ἀ-  
ριθμὸν παταλλήλων καὶ ἐργατῶν, χρησιμοποιεῖ  
πληρώματα συγκροτούμενα ἐξ δόλκηρου  
ἔξ 'Ελλήνων ναυτικών, εἰσάγει τὸ 1/3 περί-  
που τοῦ εἰσρέοντος εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακοῦ  
συναλλάγματος, πά πλοία τῆς εὐχερῶν χρη-  
σιμοποιούνται ὑπὸ τοῦ Κράτους εἰς παρουσι-  
αζομένας στρατιωτικᾶς ἢ ἄλλας ἐκτάκτους  
ἀνάγκας καὶ προετοιμάζει τοὺς ναυτιλιακοὺς  
παράγοντας, τῆς μεγάλης ποντοπόρου Ναυ-  
τιλίας.

"Ἀνασυγκροτηθεῖς δι κλάδος τῆς μεσογεια-  
κῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας μετὰ τὸν ἀποδεκα-  
τησμὸν τῶν πλοίων τῆς κατὰ τὸ τελευταῖον  
πόλεμον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Κράτους ἐκ  
πλοίων ἔξ ἐπανορθώσεων μεγάλης ἡλικίας  
καὶ ἔξ ἀγορᾶς πλοίων μεγάλης ἡλικίας, ἐλ-  
λείψει ἐπαρκῶν κεφαλαίων, περιλαμβάνει σή-  
μερον τὰ ποστόστον 30% τῶν πλοίων μο-  
νάδας ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν 30 ἔτων καὶ  
κατὰ 39% μονάδας ἡλικίας 20 - 30 ἔτῶν, ύ-  
στερούσας ἐναντὶ τῶν ἀντιστοίχων τῶν πλεί-  
στων τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν.

"Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ποντοπόρον Ναυτι-  
λίαν, ἡ ὁποία εἰς εὐχερῶν ἀντίξει ἐκ τῆς ἀλο-  
δαπῆς ἀγορᾶς τὰ κεφαλαῖα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν  
τῆς, δελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ δυναμικοῦ τῆς  
καὶ διευκόλυνσιν τῆς κινήσεως τῶν πλοίων

της, ἡ μεσογειακὴ φορτηγὸς Ναυτιλία, μὴ  
δυναμένη νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν οἰκονομικῶν δυ-  
νατοτήτων τῆς ἀλοδαπῆς ὡς ἡ ποντοπόρος  
Ναυτιλία, εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ περιορίζεται  
εἰς τὸ πλαίσιον τῶν ἀληθινοῦ μόνον δυνατο-  
τήτων.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἐπιβάλλεται ἡ  
διά παντὸς τρόπου ἐνίσχυσις ἐκ τοῦ ἑσωτερ-  
κοῦ, ἡ ἀνάπτυξις καὶ δελτίωσις τῆς μεσογει-  
ακῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας καὶ ἡ διευκόλυ-  
νσις τῆς κινήσεως τῶν πλοίων της, ἵνα δυνη-  
θούν νὰ ἀνταπεξέλθουν καὶ κατὰ τοῦ συνα-  
γωνισμοῦ τῆς ἔνης σημαίας.

Πρὸς τοῦτο μεταξὺ ἀλλων ἐπιβάλλεται ἡ  
ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς λῆψις ἡ  
τροποποίησης ὑφισταμένων μέτρων καὶ εἰδι-  
κῶτερον ἐπιβάλλεται δῆμος:

α) Αὔξηθη τὸ δριόν χρηματοδοτήσεως, τὸ  
όποιον σήμερον δὲν ὑπερβαίνει τὸ 50% τῆς  
συνολικῆς ἀξίας ἀγορᾶς ἡ μετασκευής πλοί-  
ου τὸ ὄριο τὸ ἔξωτερικόν τοῦ ισχύον διὰ τὸ  
δριόν χρηματοδοτήσεως 10.000.000.

β) Αὔξηθη τὸ πενταετής προθεσμία ἔξοφλή-  
σεως τοῦ δασικού μέχρι 8 - 10 ἔτῶν, ἀναλό-  
γως τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ποσοῦ  
τοῦ δασικού.

γ) Αὔξηθη τὸ δριόν χρηματοδοτήσεως,  
ναυπηγήσεως ἡ μετασκευής πλοίων ἐξοφλήσεως  
τοῦ δασικού.

δ) 'Επιτραπή τὴν ἔλευθερα ύπὸ τῶν Τραπε-  
ζῶν ἔκδοσις ἔγγυητικῶν ἐπιστολῶν διὰ τὰς  
ἀγορὰς πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

ε) 'Επιτραπή ἡ ἔλευθερα ύπὸ τῶν Τραπεζῶν  
ἔκδοσις ἔγγυητικῶν ἐπιστολῶν διὰ της  
Ἀριθμητικῆς τῆς 'Ελλάδος προεξόφλουμένων  
ὑπὸ 'Εμπορικῶν Τραπεζῶν γραμματίων ναύλων.

θ) Αὔξηθη τὸ δριόν ταμειακῆς διευκολύ-  
νσεως μέχρι δρ. 25.000 κατὰ πλοίον πρὸς  
ἀντιμετώπισιν τῶν ηδημένων ἔξοδων κινήσεω-  
ς τῶν πλοίων καὶ μισθοδοσίας τῶν πληρω-  
μάτων.

ι) 'Επανεγκριθῇ ἡ χορήγησις δασιών διὰ  
τὴν ἀγορὰν πλοίων ύπὸ ἐλληνικήν σημαίαν.

Παρακαλοῦμεν, ὅπως λαμβάνοντες ὑπὸ  
τὴν παροκτισθέντα μεριμνήσητε διὰ τὴν  
ταχυτέραν ρύθμισιν τῶν ὡς ἄνω θεμάτων,  
ἅτινα ἀποδέπουν εἰς τὴν ὑλοποίησην τῆς ὑπὲρ  
τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας πολιτι-  
κῆς τῆς Κυβερνήσεως.

# ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: ROYAL 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ",

# Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

2.334 ΠΛΟΙΑ, 17.191.028 Τ. ΓΚΡΟΣ

Πλήρημερα μεταβολών έπισημαίνεται εις την έλληνικήν πλοιοκτησίαν καὶ κατά τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1965. Δραστηριότης ἀγοραπωλησίῶν ἄνευ προηγουμένου ἐπεκράτησε. Περισσότεραι ἥσαν σὶ καθελκύσεις φορτηγών ξηροῦ φορτίου, κυρίως ὅμως δεξαμενοπλοίων, ἀλλὰ καὶ ἀθροῖαι αἱ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐτῆς ἀλλοδαπῆς.

"Η δύναμις, ὅμως, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, ἡ κοιλούθησε τὴν κατιούσαν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν λιβεριανήν, ἥτις ἐνεφάνισε ζωηρὰν ἀνάπτυξιν. Ἀνεκόπη, ἐξ ἄλλου, καὶ ἡ ἀπὸ ἀρκετοῦ χρόνου ἐκδηλωθεῖσα ὑποχώρησις τῆς παναμαϊκῆς σημαίας, ἡ ὅποια ἐπραγματοποίησεν ἡδη ἰκανοποιητικὴν πρόσοδον. Ἡ σημαία τοῦ Λιβανοῦ ἔξηκοδούσης τὴν βραδεῖαν, ἀλλὰ σταθερὰν συστολὴν της, ἐνῷ δύνεις «σημαίαι εὐκολίας» ἥλθον εἰς τὸ προσκήνιον: 'Ἡ σημαία τῆς Ἀϊτῆς καὶ ἡ σημαία τῆς Μάλτας.'

Εἰς τὴν πρωτοχρονιάτικην ἀνασκόπησίν μας προεβλέπομεν, ὅτι ἡ πρὸς στιγμὴν παρατηρηθείσα τάσις ἀποχωρήσεως ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, θὰ παρεχώρει τὴν θέσιν της εἰς νέαν κίνησιν πρὸς τὰ ἔθνικά μας χρώματα, εὐθὺς μετὰ τὸν ρύθμισιν τοῦ φορολογικοῦ θέματος καὶ τὸν διακανονισμὸν ἑτέρων τινῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιδιώξεων. 'Ἡ μεσολάβησις ἔκτοτε ἀσταθμήτων παραγόντων, ἀνέτρεψε τὰς προβλέψεις μας ἔκεινας, εἰς τρόπον ὕστε, ἡ ἐπίλυσις τοῦ φορολογικοῦ δὲν ἐπέτυχε νὰ ἔξουδετερώσῃ τὴν τάσιν τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν Κυανόλευκον. 'Ἡ ἐμπιστούντια καὶ πάλιν ἐκλονίσθη. Τὰ κρούσματα ἀπειθαρχίας, τὰ σημειώθεντα ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων μας, ὑποκινθέντα ἀπὸ ἔξτρεμιστικὰ στοιχεῖα καὶ ἡ χλιαρὰ ἀντιμετώπισις των ἀπὸ τὸ 'Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, ἀνεῳγόνησαν τὴν κίνησιν πρὸς τὰς «σημαίας εὐκολίας». Τὰ περισσότερα τῶν ἀγοραζόμενων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς σκαφῶν, ὕδειν πρὸς τὴν Λιβερίαν καὶ τὸν Παναμᾶν, διὰ καὶ πλοίων ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ἀπεσύροντο ἀπὸ τὸ νηολόγιον μας, διὰ νὰ ἔγγραφούν εἰς τὰ νηολόγια τῆς Μορόβιας καὶ τοῦ Παναμᾶ.

"Ἐτερον χαρακτηριστικὸν τοῦ τριμήνου, ἀσκήσαν τὸ ἀντίκτυπόν του ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας μας, ὑπῆρξεν ἡ διατήρησις τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδο κερδοφόρα. Περιωρισμέναι, κατὰ συνέπειαν, ὑπῆρξαν καὶ αἱ πωλήσεις ὑπερηλίκων σκαφῶν μας πρὸς διάλυσιν. Διετρήθη ἐν ἐνεργείᾳ ὀλόκληρος σχεδὸν ὁ δύκος τῶν λίμπερτυς καὶ τῶν συναφῶν τύπων.

Παρὰ τὴν προτίμησιν τῶν ναυλωτῶν πρὸς τὰ μικρᾶς ἡλικίας φορτηγὰ καὶ πρὸς τὰ εὐμεγέθη μπάλκ κάρριερς, ἀπερροφώντο ἀπὸ τὴν ζῆτησιν καὶ τὰ λίμπερτυς, πρὸς διακίνησιν φορτίων, προοριζομένων διὰ λιμένας, τῶν ὅποιων τὰ ἀνετερκή βάθη ὑδάτων, δὲν ἐπέτρεπον τὴν προσγείσιν σκαφῶν μὲ μεγάλων δυσίσματα. Οὕτω, τὰ λίμπερτυς ἔξηκοδούσησαν νὰ ἐπιζήσουν καὶ μόνον μία ἔτονος κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς ἡ μία, κατ' ἐπαρκῆ ἀριθμόν, εἰσόδος νεοτεύκτων τράμπες εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, θὰ προεκάλει τὸ τέρμα τοῦ δίου των.

## ΑΙ ΚΛΑΘΕΑΚΥΣΕΙΣ

Μετὰ τὴν σύντομον αὐτὴν εἰκόνα προβαίνομεν εἰς τὰς διαπιστώσεις, ἐπὶ τῇ δάσει συγκεκριμένων ἀριθμῶν: Προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας διαρκοῦντας τοῦ πρώτου τριμήνου 15 νεότευκτα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 483.359 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 6 ἥσαν φορτηγά ξηροῦ φορτίου, 112.260 τόν. γκρός καὶ 9 σούπερ - τάνκερς, 371.099 τ. γκρός. Αἱ καθελκύσεις αὐταὶ ἥσαν ὑπέρτεραι τῶν τριμηνιαίων ἀριθμῶν τοῦ 1964, ὀπότε ὁ μέσος σχεδὸν τῶν καθελκύσεων ἀνήρχετο εἰς 284.738 τ. γκρός.

Τὰ προστεθέντα σκάφη κατενέμοντο εἰς τὰς κάτωθι σημαίας:

Σημαία	Πλοΐα	Φορτηγά	Τάνκερς
	T. γκρός		T. γκρός
Έλληνική	1	15.900	1
Λιβεριανή	3	58.360	8
Παναμαϊκή	2	38.000	—
Σύνολον:	6	112.260	9
		371.099	

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι μόνον ἔνα φορτηγόν καὶ ἔνα δεξαμενόπλοιον, συνολικῆς χωρητικότητος 55.700 τ. γκρός, ὑψωσαν τὴν Κυανόλευκον, ἐνῷ ἡ σημαία τῆς Λιβερίας προσείλκυσεν 11 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 389.659 τ. γκρός. Δύο ἔξ ἄλλου μπάλκ κάρριερς, 38.000 τ. γκρός, καθειλκύσθησαν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ. Εἶναι προφανῆς ἡ σημαντικὴ ἀπώλεια νεοτεύκτου χωρητικότητος ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἥτις κατὰ τὰ δύλιγα τελευταῖς ἔτη συνεκέντρων τὸ σύνολον, τῶν νέων ναυπηγήσεων.

## ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Ηύξημέναι ἥσαν καὶ αἱ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Ἐμφανίζονται αὐταὶ ἀπὸ τὸν κά-

τωθι πίνακα, μὲ κατανομὴν καὶ εἰς τὰς σημαίας τὰς ὅποιας ὑψωσαν:

Σημαία	Πλοΐα	Φορτηγά	Τάνκερς
	T. γκρός		T. γκρός
Έλληνική	22	54.769	2
Λιβεριανή	10	37.205	10
Παναμαϊκή	13	56.769	3
Λιβανική	1	7.250	—
Αϊτής	2	10.798	—
Σύνολον:	48	166.791	15
		204.178	

'Ο ἀριθμὸς τῶν πλοίων, ἀπίνα τῶν Κυανόλευκον, εἶναι μεγαλύτερος, ἔναντι τῶν «σημαίων εὐκολίας», ἡ χωρητικότης ὅμως εἶναι κατὰ πολὺ μικρότερά, δεδομένου ὅτι ἀφέτα σκάφη ἐκ τῶν ἐγγραφέντων εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον ἀνεφέροντο εἰς ναυαγοσωστικά, ρυμουλκά, κόστερες καὶ μεσογειακά. 'Ο μέσος τριμηνιαίος δρὸς ἀγορῶν τοῦ 1964 ἀνεφέρετο εἰς σκάφη 288.123 τ. γκρός, τοῦτο δὲ καὶ ἀποκαλύπτει τὴν ἐπικράτησην κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπηση τρίμηνον ἀγοραστικὴν ζωηρότητα. Προκύπτει ἀκόμη ἀπὸ τοὺς προαναφερέντας ἀριθμούς, ὅτι ἡ λιβεριανὴ σημαία προηγήθη τῆς ἐλληνικῆς μὲ 20 σκάφη, 165.358 τ. γκρός, καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ παναμαϊκὴ μὲ 16 σκάφη, 109.562 τ. γκρός. Τὴν ὑπεροχὴν εἰς τὰς δύο τελευταῖς σημαίας ἔδωκεν ἡ εἰς αὐτὰς νηολόγησις 13 δεξαμενοπλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 180.946 τόνων γκρός.

## ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

"Οσον ἀφορᾷ τὰς πωλήσεις εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς πρὸς περιατέρω ἐκμετάλλευσιν, περιέλαβον αὐταὶ 12 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 82.888 τ. γκρός, ἥτοι 11 φορτηγά, 70.205 τ. γκρός καὶ δύο τάνκερς, 31.426 τ. γκρός. 'Ο κατὰ τὸ 1964 τριμηνιαίος μέσος δρὸς πωλήσεων περιελάμβανε σκάφη 92.215 τ. γκρός. Κατὰ σημαίας τὰ πωληθέντα σκάφη κατενέμοντο ὡς ἔξης:

Σημαία	Πλοΐα	Φορτηγά	Τάνκερς
	T. γκρός		T. γκρός
Έλληνική	6	37.638	—
Λιβεριανή	5	32.567	1
Παναμαϊκή	—	—	1
Σύνολον	11	70.205	2
		31.426	

Κυριώτεροι ἀγοραστοὶ τῶν πωληθέντων φορτηγῶν ἥσαν ἐφοπλισταὶ τῆς 'Απω 'Ανατολῆς.

## ΤΑ ΔΙΑΛΛΟΥΘΕΝΤΑ

Διὰ τὰς πωλήσεις φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων πρὸς διάλυσιν δίδεται ὁ κάτωθι πίναξ διὰ τὸ α' τρίμηνον ἐ.ἔ., ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔτησια σύνολα τῆς τελευταῖς πενταετίας:

Ἐτος 1960 διελύθησαν	70	σκάφη	399.524	τ. γκρός
» 1961	29	»	169.220	»
» 1962	29	»	164.416	»
» 1963	44	»	292.436	»
» 1964	28	»	199.213	»
Α' 3μ. 1965	15	»	96.310	»

'Εὰν συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὰ ὑπόλοιπα τρίμηνα τοῦ ἔτους ὁ αὐτὸς ρυθμὸς τῶν διαλύσεων, θὰ ἔγγισον αὖται τὸ ὑψός τοῦ 1960, ὅπερ ἦτοι καὶ τὸ μεγαλύτερον τῆς πενταετίας. Αἱ διαλύσεις τοῦ α' τριμήνου περιελάμβανον 15 φορτηγά, 85.762 τ. γκρός, καὶ ἕνα δεξαμενοπλοίον 10.548 τ. γκρός, μὲ κατανομὴν εἰς τὰς κάτωθι σημαίας:

Σημαία	Πλοΐα	Φορτηγά	Τάνκερς
	T. γκρός		T. γκρός
Έλληνική	3	17.776	—
Λιβεριανή	5	33.819	1
Παναμαϊκή	3	17.626	—
Λιβανική	4	16.541	—
Σύνολον:	15	85.762	1
		10.548	

'Εὰν ληφθῇ ὑπὸ δύον ὁ δύκος τῆς ὑπὸ ἐλληνικὴν διαχείρισιν παρηλίκου χωρητικότητος, θὰ ἔπρεπε νὰ ἀνέμενοντο πολὺ περισσότερα διαλύσεις. Ανέκουφεν ὅμως τὴν πορείαν πρὸς τὰ ἐργοστάσια τῶν παλαιοιστιδήρων ἡ διατήρησις τῆς ναυλαγορᾶς ὑπὸ ζωηρότητα ικανοποιητικήν.

## ΤΑ ΑΠΟΛΕΞΘΕΝΤΑ

"Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰς ἀπωλεῖας πλοίων ἐκ θαλασσῶν ἀτυχημάτων, περιέλαβον 5 μόνον σκάφη, 31.818 τ. γκρός (ἥτοι 4 τράμπες, 21.116 τ. καὶ ἕνα δεξαμενοπλοίον, 10.702 τ. γκρός) καὶ κατενέμοντο εἰς δύο μόνον σημαίας, ὡς ἔξης:

Σημαία	Πλοΐα	Φορτηγά	Τάνκερς
	T. γκρός		T. γκρός
Έλληνική	3	13.874	—
Λιβεριανή	1	7.242	1
Σύνολον:	4	21.116	1
		10.702	

## ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

'Εγράφομεν είς τό πρωτοχρονιάτικον τεύχος μας:

«Δυσμενές υπῆρξε τό 1964 διὰ τὴν Κυανόλευκον. Μείωσις ἐσημειώθη εἰς τὴν δύναμιν της. 'Ηδη, ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1962, εἶχεν ἀρχίσει ἡ διαρροὴ ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ὅταν ἀπεσύροντο ἔξ αὐτοῦ ὅσα σκάφη συνεπλήρωσαν τὴν ἀφορολόγητον ἐπταστίαν».

'Η κατάστασις αὕτη συνεχίσθη κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1965, μὲ προσθήκην 10 σκαφῶν, ἀλλὰ μὲ ύποχώρησιν τῆς χωρητικότητος κατὰ 27.055 τ. γκρός. Περισσότεραι ἡσαν σὶ διαγραφαὶ ἀπὸ τὰς προσθήκας, ὡς προκύπτει ἀπὸ τοὺς παρατιθέμενους στατιστικούς πίνακας. Οὕτω, αἱ ἔγγραφαι περιέλαβον 40 πλοῖα, 177.889 τ. γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθην κατανομὴν εἰς κατηγορίας σκαφῶν:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως . . . . .	15	τ. γκρός	75.875
Φορτηγὰ πολεμικ. ναυπηγήσεως . . . . .	5	»	13.871
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως . . . . .	7	»	18.348
Δεξαμ. μεταπολεμ. ναυπηγήσεως . . . . .	3	»	63.032
'Επιβατηγὰ . . . . .	1	»	2.404
Διάφορα . . . . .	9	»	4.359
Σύνολον: . . . . .	40	»	177.889

Μεταξὺ τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν περιελαμβάνοντο τὰ μπάλκ κάριερς «Κωστῆς Πρώτης» (τελούν ύπὸ κατασκευὴν εἰς 'Οζάκαν) καὶ «Τρεῖς Ιεράρχαι» (καθελκυσθὲν εἰς τὸ Σπαλάτον). Τὰ ὑπόλοιπα ἐκ τῶν προστεθέντων σκαφῶν μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως προήρχοντο ἔξ ἀγορῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, πλὴν μᾶς περιπτώσεως ἐνὸς φορτηγοῦ 14.264 τ. γκρός, ύποστειλαντος τὴν λιβεριανὴν. Τὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως δεξαμενόπλοια ἡσαν τὸ καθελκυσθὲν εἰς Κούρε «Τζῶν Κ. Πάππας» καὶ τὰ ἀγορασθέντα «Δὸν Μανούέλλα» ἔξ 'Αγγλίας καὶ «Κατίγκω» ἔξ Νορβηγίας. Τὸ σημειούμενον ἐπιβατηγὸν ἦτο γαλλικὸν, ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ καὶ δύομασθὲν «Λητῶ», διόπειτα καὶ προορίζεται δι' ἀκτοπλοϊκὰ ταξίδια. Τὰ 9 «διάφορα σκάφη» διαφέρονται εἰς ἑπτὰ ρυμουλκά καὶ εἰς δύο «κόστερς». Δύο ἀπὸ τὰ ρυμουλκά («Ἐνέργεια» καὶ «Εύφορία») ἡγοράσθησαν ἔξ 'Αγγλίας ἀπὸ τὴν ἀτμοπλοῖαν ἀδελφῶν Τυπάλδου, ἔνα (τὸ «Θέτις») ἐναυπηγήθη εἰς Μπέργουοκι διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας Διώρυγος Κορίνθου καὶ τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα («Νήσος Κέρκυρα», «Νήσος Κρήτη», «Νήσος Ρόδος» καὶ «Νήσος Σύρος») ἡσαν ρυμουλκά - ναυαγοσωστικά ἀγορασθέντα παρὰ τοῦ κ. 'Αλ. Τσαθλίον πρὸς ἑξηπτέρητον Ισαρίθμων ναυαγοσωστικῶν σταθμῶν ἐν 'Ελλάδι.

Αἱ διαγραφαὶ ἀρ' ἔτερου περιέλαβον 30 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 204.944 τ. γκρός, μὲ κατανομὴν εἰς διαφόρους κατηγορίας πλοίων, ὡς ἔχης:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως . . . . .	7	τ. γκρός	58.325
Φορτηγὰ πολεμικ. ναυπηγήσεως . . . . .	14	»	93.062
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως . . . . .	6	»	25.601
Δεξαμ. μεταπολεμ. ναυπηγήσεως . . . . .	1	»	16.226
'Επιβατηγὰ . . . . .	2	»	11.730
Σύνολον: . . . . .	30	»	204.944

Τὰ ἑπτὰ διαγραφέντα φορτηγὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως μετεφόρθησαν εἰς τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Κατίνα». Τὰ δύο ἐπιβατηγὰ ἡσαν τὸ «Βέρυρ» 6.993 τόν. γκρός, διόπειτα καὶ προορίζεται δι' 'Ελλήνων πρὸς μεταπώλησιν καὶ τὸ «Ιωνίο» 4.737 τ. γκρός, διόπειτα προσφάτως ἐπωλήθη εἰς ἔφοπλοτάς τῆς 'Απων Αναπολῆς.

Ο δύομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἔχης:

## ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

## α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Κωστῆς Πρώτης . . . . .	13.500	ναυπηγούμενον εἰς 'Οζάκαν
Τρεῖς Ιεράρχαι . . . . .	15.900	καθελκυσθὲν εἰς Σπαλάτον
Σκάφη 2 . . . . .	29.400	

## β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός		
'Άρος . . . . .	3.789	ἀγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Γαρδένια . . . . .	3.634	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Γεώργιος Κοντός . . . . .	943	ἀγορασθὲν ἐξ 'Ισλανδίας
Γκρέττα . . . . .	2.553	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Εύάγγελος . . . . .	2.494	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Κλειώ . . . . .	935	ἀγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Μαίριολιζ . . . . .	1.911	ἀγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Μαρουλιά Β. . . . .	1.665	ἀγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
Μεγαλόχαρη II . . . . .	14.264	ὑποστείλαντο τὴν λιβεριανὴν
Μιχαήλ Ε. . . . .	8.873	ἀγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
Νούφαρο . . . . .	2.484	ἀγορασθὲν ἐκ Καναδᾶ
Παναγιώτης II . . . . .	969	ἀγορασθὲν ἐξ 'Ιταλίας
Φωφά . . . . .	1.961	ἀγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
Σκάφη 13 . . . . .	46.475	

## γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός		
Βέντ. Κίμωλος . . . . .	2.972	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αφρικῆς
Ζαφείρης . . . . .	1.675	ἀγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Νέτερν . . . . .	766	ἀγορασθὲν ἐκ Φινλανδίας
Πάτ . . . . .	7.092	ὑποστείλαντο τὴν λιβεριανὴν
Τσιμεντοκήλη . . . . .	1.366	ἀγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 5 . . . . .	13.871	

Σκάφη 5 . . . . .

Πλοῖα

T. γκρός

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

## δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	2.569	ύποστείλαν τὴν παναμαϊκ.
"Αγιος Δημήτριος		5.513	άγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
"Αγιος Νικόλαος III		1.469	άγορασθὲν ἐκ Δανίας
'Αλεξάνδρα		1.413	άγορασθὲν ἐκ Φινλανδίας
Κατερίνα		1.848	άγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
Σάνη Σπυρίδων		4.184	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σταύρος		1.352	άγορασθὲν ἐκ Φινλανδίας
Φίλιππος			
Σκάφη 7		18.348	

## ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	12.132	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Δὸν Μανουέλ		11.100	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Κατίγκω		39.800	καθελκυσθὲν εἰς Κούρε
Τζών Κ. Πάππας			
Σκάφη 3		63.032	

## στ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Αλητώ	Τ. γκρός	2.404	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Σκάφος 1		2.404	

## ζ) ΔΙΑΦΟΡΑ

	Τ. γκρός	373	άγορασθὲν ἐκ Βελγίου
'Αγια Ζώνη		233	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
'Ενέργεια		626	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Εύφορία		81	καθελκυσθὲν εἰς Μπέργουκ
Θέτις		464*	άγορασθὲν εἰς Κόντινεντ
'Ιόνιον		1.136	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Νήσος Κέρκυρα		597	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Νήσος Κρήτη		607	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Νήσος Ρόδος		242	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Νήσος Σύρος			
Σκάφη 9		4.359	

## ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

## α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	11.041	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
"Αντων II		10.823	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
'Ατλαντίκ Φάλκον		3.964	πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς
Νόρθ Πέρητς		8.692	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Πέρλ Κρήκ		8.692	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Πέρλ Μπήτης		8.693	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Πέρλ Χάφεν		8.693	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Τροπικάνων		6.420	πωληθὲν εἰς 'Ισπανοὺς
Σκάφη 7		58.325	

## β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	7.228	πωληθὲν ἔφοπτο. Χόγκ Κόγκ
"Αγιος Δημήτριος		7.276	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Βυζάντιον		7.176	ναυαγήσαν τὴν πληρίον Φορμ.
Γραμματική		6.451	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Είρηνη Σ.		7.242	πωληθὲν ἔφοπτο. Φορμόζης
Κόρθι		8.536	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Λόιντα		8.384	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Νάδια		1.100	άκυρωθεὶστος ἄγορας του
Νικόλαος Κ.		7.284	πωληθὲν ἔφοπτο. 'Απω 'Αν.
Πόντος		7.229	πωληθὲν ἔφοπτο. 'Απω 'Αν.
Ρίο Μάρ		2.065	κοπένεις 2 πλησ. Φλώσιγκ
Σπύρος 'Αρμενάκης		7.255	πωληθὲν 'Ισπανοὺς διαλ.
Στεφανίος		8.634	πωληθὲν 'Ισπανούς διαλ.
Σύρα		7.202	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Χρυσόπολις			
Σκάφη 14		93.062	

## γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	1.887	πωληθὲν πρὸς διάλουσιν
'Ελπινίκη		4.633	ἔγκαταλειφθὲν ἀσφαλιστὰς
Καλάμαι		4.766	ύψωσαν τὴν παναμαϊκήν
Καλαμάτα		5.500	πωληθὲν 'Ιταλούς ἔφοπτο.
Μάστερ 'Ηλίας		1.965	ύψωσαν τὴν παναμαϊκήν
Μιμή		6.850	ύψωσαν τὴν παναμαϊκήν
Ρούλα			
Σκάφη 6		25.601	

## δ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

	Τ. γκρός	6.993	πωληθὲν 'Ιάπωνας διαλυτ.
Βέρυρ		4.737	πωληθὲν ἔφοπτο. 'Απω 'Αν.
'Ιωνία			
Σκάφη 2		11.730	

## ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	16.226	ύψωσαν τὴν λιθεριανὴν
Κατίνα		16.226	
Σκάφος 1			

\*'Απὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας προέκυψε μία καθαρὰ διαφορὰ ἀπὸ

10 σκάφη ἐπὶ πλέον καὶ 27.055 τ. γκρός ἐπὶ Ἐλαστον., ἢτις, ὑπολογιζομένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31η Δεκεμβρίου χωρητικότητα, μᾶς δίδει σημερινὴν δύναμιν ὑπὸ τὴν KYANOLEYKON ἀπό:

1.421 σκάφη, 7.241.058 τ. γκρός

\*'Η δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, εἶχε τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ.	ναυπηγήσεως	304	τ. γκρός	2.440.164
Φορτηγά πολεμ.	ναυπηγήσεως	307	>	2.004.111
Φορτηγά προπολ.	ναυπηγήσεως	129	>	355.704
Δεξαμ. μεταπολ.	ναυπηγήσεως	94	>	1.652.469
Δεξαμ. πολεμ.	ναυπηγήσεως	15	>	105.361
Δεξαμ. προπολ.	ναυπηγήσεως	7	>	38.508
'Υπερωκεάνια		14	>	260.143
'Επιβατηγά - όχηματαγωγὰ		96	>	239.241
Διάφορα		455	>	145.357
Σύνολον:		1.421	>	7.241.058

## ΠΡΟΒΑΔΙΖΕΙ Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Τῶν δυσμενῶν διὰ τὴν Κυανόλευκον συνθηκῶν ἐπωφελήθη ἡ λιθεριανὴ σημαῖα, ἢτις, μετὰ μίαν παροδικὴν συστολὴν κατὰ τὴν τετραετίαν 1959 - 62, ἐνεφάνισε τὸ 1963 αὐξῆσιν 1.311.896 τ. γκρός καὶ τὸ 1964 περιστέρω αὐξῆσιν 1.727.200 τ. γκρός. \*'Η ἀνοδικὴ αὕτη πορεία συνεχίσθη κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1965, μὲν καθαρὰν προσθήκην 608.157 τ. γκρός, ἢτις, ἀν συνεχίσθη μὲ τὸν ρυθμὸν κατὰ τὰ ὑπόλοιπα τρίμηνα, θερμαντικὴν ὑπερτέρων, ἔναντι τῶν δύο προηγούμενών εἶντον. Τὸ ἔτι χαρακτηριστικώτερον ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ λιθεριανὴ σημαία ἀπερρόφησεν 11 ἀπὸ τὰ καθελκυσθέντα σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 389.659 τόνων γκρός, ἥτοι 3 μπάλικ κάρριερς 58.360 τόνων καὶ 8 σούπερ-τάνκερς 331.299 τ. γκρός, ἀπινα ὑπὸ ὀμάλας συνθήκας προωρίζοντο διὰ τὴν Κυανόλευκον.

\*'Τὰ προστεθέντα σκάφη είχον τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ.	ναυπηγήσεως	15	τ. γκρός	126.918
Φορτηγά πολεμικ.	ναυπηγήσεως	15	>	113.151
Δεξαμ. μεταπολ.	ναυπηγήσεως	18	>	465.070
Δεξαμ. πολεμικ.	ναυπηγήσεως	3	>	31.639
Σύνολον		51	>	736.778

Περιελαμβάνοντο μεταξὺ αὐτῶν τὰ νεότευκτα μπάλικ κάρριερς «Θεόδωρος», «Μπαζίλ ΙΙΙ» καὶ «Ολύμπικ Πέρλ», καθὼς καὶ ἀπαντά τὰ καθελκυσθέντα δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν 51.000 τ. γκρός, ὅπερ καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαιν Ναζαίρ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου. \*'Απὸ τὰ καθελκυσθέντα δεξαμενόπλοια, ἀφ' ἔτερου, τρία ἀνήκον εἰς τὸν κ. 'Ωνάσην, δύο εἰς τὸν «Οράιον» καὶ τὰ ἄλλα δύο διὰ τὸν «Εφύρα» καὶ τὸν «Μάτζεστικ».

\*'Ο δύναμαστικός κατάλογος τῶν πρόσθηκων καὶ τῶν διαγραφῶν ἔχει ὡς ἔξης:

## ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

## α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

	Τ. γκρός	22.960	καθελκυσθὲν εἰς Τσουρούμι
Θεόδωρος		18.400	καθελκυσθὲν εἰς Μπέργκεν
Μπαζίλ ΙΙΙ		17.000	καθελκυσθὲν εἰς Σιμίζου

Σκάφη 3 ..... 58.360

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.

**β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός	
"Αντωνι 11	11.041	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
'Ατλαντικ Φάλκον	10.823	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Θάφρος	1.843	άγορασθέν έκ Λιβερίας
"Ιθακα "Αϊλαντ	7.426	παραμείναν εἰς τήν λιθερ.
Κύκνος	1.534	άγορασθέν έκ Σουηδίας
Λωζάνη	2.980	άγορασθέν έξι Αγγλίας
Μηταζίλ	3.574	άγορασθέν έξι Γαλλίας
Πέρλ Κρήκ	8.692	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Πέρλ Μπήτς	8.692	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Πέρλ Χάφεν	8.693	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Πήγασος	2.028	άγορασθέν έκ Φινλανδίας
Χόρντεμπεργκ	1.230	άγορασθέν έξι Ολλανδίας
Σκάφη 12	68.558	

**γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός	
'Αγια Μαρίνα	7.151	άγορασθέν έξι Ιταλίας
Βυζάντιον	7.276	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Δίας	2.819	άγορασθέν έξι άλλοδαπής
'Ιμπάλα	7.205	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Κέιπ Τρέιντερ	6.799	άγορασθέν έξι άλλοδαπής
Κυρά	7.239	άγορασθέν έξι Φινλανδίας
Μαργαδαλήνη	7.060	παραμείναν εἰς τήν λιθερ.
Νόδια	8.394	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Νέρβιον	8.536	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Πρόερδος Πρετόριους	7.231	άσφαλισθεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.
Ρίβερχεντ	7.252	άσφαλισθεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.
Ρίο Μάρ	7.229	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Σάουθερν Ήγκλ	13.966	άσφαλισθεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.
Φάργουιντ	7.696	άσφαλισθεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.
Χρυσόπολις	7.292	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Σκάφη 15	113.151	

**δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ**

	Τ. γκρός	
Γουδρλντ Φράγντισπ	51.000	καθελκυσθέν εἰς Σαΐν Ναζ.
'Εφύρα	40.000	καθελκυσθέν εἰς Ούράγκα
Μάτζεστικ	36.400	καθελκυσθέν εἰς Αΐδι
Μιχάη 1. Γουλανδρής	31.000	καθελκυσθέν Γιοκοσούκαν
'Ολυμπικ Γκάρλαντ	41.200	καθελκυσθέν εἰς Αΐδι
'Ολυμπικ Γκόσλ	41.200	καθελκυσθέν εἰς Αΐδι
'Ολυμπικ Φέιμ	47.499	καθελκυσθέν εἰς Σαΐν Ναζ.
Πέτρος 1. Γουλανδρής	43.000	καθελκυσθέν Γιοκοχάμαν
Σκάφη 8	331.299	

**ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός	
"Αλσουμ	11.600	άγορασθέν έξι Ολλανδίας
Βερόνα	17.378	άγορασθέν έκ Γαλλίας
Γουόργουιν Τρέιντερ	10.961	άγορασθέν έκ Σουηδίας
Γουόρλντ Μερμάντ	17.598	άγορασθέν έξι Αγγλίας
Γουόρτφορντ Τρέιντερ	10.843	άγορασθέν έκ Δανίας
Δώρα	12.771	άγορασθέν έκ Νορβηγίας
Κατίνα	16.226	ύποστείλαν τήν Κυανόλ.
Κόραλ Τρέιντερ	12.500	άγορασθέν έκ Δανίας
Σόμμερσετ Τρέιντερ	12.651	άγορασθέν έκ Νορβηγίας
Τζέρτζιαν Βάλορ	11.243	άγορασθέν έξι Αγγλίας
Σκάφη 10	133.771	

**σ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός	
"Αμπερ	10.535	άσφαλισθεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.
"Αρμορ	10.496	άσφαλισθεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.
Καπιστράνο	10.608	άγορασθέν έξι άλλοδαπής
Σκάφη 3	31.639	

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ****α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός	
Ζίτα	7.696	πωληθέν εἰς Φορμόζαν
Μαρία Βογιατζίδη	7.570	πωληθέν εἰς Χόγκ Κόγκ
Μεγαλόχαρη 11	15.000	ύψωσαν τήν Κυανόλευκον
Σκάφη 3	30.266	

**β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός	
'Αθηνούλας Τ.	7.227	πωληθέν εἰς Γερμ. διαλυτ.
'Αρτεμίσιον	7.176	πωληθέν εἰς άλλοδαπούς
Καλή Λ.	7.255	πωληθέν εἰς Ιάπ. διαλυτ.
Κόνκορντ	7.230	πωληθέν εἰς ξένους φροτπλ.
Μάρνικ	7.212	πωληθέν εἰς Ισπ. διαλυτ.
Σαίν Τζάν Π.	2.824	πωληθέν εἰς Φινλ. έφοπλ.
Σάν Νικόλα	7.242	υυθισθέν Β.Δ. Χονόλουλου
Τρίκερι	7.247	πωληθέν έφοπλ. "Απω Άν.
Σκάφη 8	53.413	

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΑ****γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Νάδινταντ	4.949	πωληθέν εἰς Όλλανδ. διαλ.
Σκάφος 1	4.949	

**δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Άρκτούρους	18.743	περιελθόν έδρ. συμφέροντα
Σκάφος 1	18.743	

**ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Σάν Πάτρικ	10.702	ναυαγήσαν Άλεούτας νήσ.
Φοίνιξ 1	10.548	πωληθέν διαλ. Χόγκ Κόγκ

**Σκάφη 2**

21.250

'Η ούτω προκύψασα ἐπὶ πλέον διαφορά ἀπὸ 36 σκάφη καὶ 608.157 τ. γκρός, προστιθέμενη εἰς τὴν ύπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειώνην τοιαύτην ύπὸ τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν ἀπό:

**630 σκάφη, 8.368.862 τ. γκρός**

'Η δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας σκαφῶν εἶχε τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	160	τ. γκρός 1.729.995
Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	203	» 1.570.714
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	6	» 20.640
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	240	» 4.834.447
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	19	» 188.005
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	1	» 7.699
Υπερωκέανια	1	» 17.362

Σύνολον ..... 630 » 8.368.862

**ΚΑΙ Ο ΠΑΝΑΜΑΣ ΕΙΣ ΑΥΞΗΣΙΝ**

'Ἐπι μίαν συναπτήν ἐπταστίαν ἡ ἐλληνική πλοιοκτησία σταθερῶς ἀπεσύρετο ἀπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμά. Διὰ νὰ λάθῃ τις ἐντυπωτικαὶ εἰκόνα τῆς ἀποχωρήσεως, θὰ ἀναφέρωμεν δύο ἀριθμούς: Τὸ 1957 ὑπῆρχε δύναμις ἐλληνικῶν συμφέροντων ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτην ἀπὸ σκάφη συνολικής χωρητικότητος 1.903.253 τόνων γκρός, τὸ ψηφιδότερον σημειωθέν ἐπίπεδον τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1964, ἡ δύναμις αὕτη εἶχε καταπέσει εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 656.818 τ. γκρός. Οἱ συνεργήσαντες εἰς τὴν ἐκπτωσιν ταύτην παράγοντες ἔπεστημασταν εἰς τὴν στατιστικήν μας τῆς Ιησ. Ιανουαρίου ἐξ., ὡστε νὰ παρέλκη ἡ ἔνοια ἀπαρθίμοτης τῶν.

"Ηδη, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ 1957 διαπιστώνεται αὐξησης διὰ τῆς καθαρᾶς ἐντὸς τοῦ α' τριμήνου προσθήκης σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 128.255 τ. γκρός. Πράγματι, προσετέθησαν 21 σκάφη, 161.133 τ. γκρός, μὲ τὴν ἔξης κατανομήν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	6	τ. γκρός 46.163
Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	6	» 44.719
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	6	» 17.458
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	3	» 52.793

Σύνολον ..... 21 » 161.133

"Ἄσ σημειωθῇ ὅτι μόνον 7 σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ χωρητικότητος 18.053 τόν. γκρός, ήσαν υηολογημένα εἰς Παναμᾶν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1964. 'Ο ἀριθμός αὐτὸς ἐδίπλασιάσθη εἰς χωρητικότητα, κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον ἐξ. Καὶ εἰναι ἐνδιαφέρον νὰ προστεθῇ, ὅτι μεταξὺ τῶν υηολογηθέντων σκαφῶν περιλαμβάνονται καὶ δύο νεοναυπήγητα, τὰ μπάλκα κάρριερς "Ανδρος" καὶ "Ηρώ", συνολικῆς χωρητικότητος 38.000 τ. γκρός, ἀτίνα καθειλκύσθαν ύπὸ τὴν παναματικήν σημαίαν. 'Ἐπὶ σειράν ἐτῶν ἡ σημαία αὕτη δὲν εἶχε μερίδιον ἀπὸ τὰ ἐκάστοτε ναυπηγικά προγράμματα τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.

Διεγράφθησαν ἔξι ἀλλού κατὸ τὸ αὐτὸν τρίμηνον 5 μόνον σκάφη, 32.878 τόνων γκρός, κατανεμόμενα ώς ἔξης:

Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	1	τ. γκρός 7.210
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	3	» 12.985
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	1	» 12.683

Σύνολον ..... 5 » 32.878

"Ο δύναμις αὐξησης τῶν άνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ώς ἔξης:

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ****α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ**

Άνδρος	15.300	καθελκυσθέν εἰς Οζάκαν


<tbl\_r cells



άνεκηρύχθη είς άνεξάρτητον δημοκρατίαν, ένεγράφησαν εις τὸ νηολόγιον της τὰ κάτωθι σκάφη:

**α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός
'Αμαλία .....	7.304
'Ισπαχάν .....	7.156
Σκάφη 2 .....	14.460

**ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ**

Υπὸ τὰς ὀντάρεω ἐπὶ τὰ σημαῖας (περιλαμβανομένης καὶ τῆς Κυανολεύκου), εἴχομεν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 2.272 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 16.472.796 τόν. γκρός. Εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου αἱ σημαῖαι, ὑπὸ τὰς ὅποιας ἡ ἐπάνδρωσις πραγματοποιεῖται — κατὰ κύριον λόγον — δι' Ἑλληνικῶν πληρωμάτων, ηὗξθησαν εἰς ἐννέα, ἡ δὲ δύναμις ἀνῆλθεν εἰς 17.191.028 τόν. γκρός, μὲ τὴν κατώτερων κατανομήν:

Σ η μ αῖα :	Πλοΐα	Τ. γκρός
'Ελληνική .....	1.421	7.241.058
Λιβεριανή .....	630	8.368.862
Παναμαϊκή .....	131	785.073
Λιβανική .....	141	727.025
Κυπριακή .....	5	31.610
Μάλτας .....	2	14.460
'Αϊτής .....	2	10.798
'Ονδουριανή .....	1	7.176
Κοσταρίκας .....	1	4.966
Σ ύ ν ο λ ο ν .....	2.334	17.191.028

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ δύναμις αὕτη εἶχε τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγὸν μεταπόλ. ναυπηγήσεως .....	486	τ. γκρός	4.271.417
Φορτηγὸν προπολεμ. ναυπηγήσεως .....	662	>	4.531.218
Φορτηγὸν προπολεμ. ναυπηγήσεως .....	220	>	671.999
Δεξαμεν. μεταπόλ. ναυπηγήσεως .....	345	>	6.666.134
Δεξαμεν. πολέμ. ναυπηγήσεως .....	35	>	303.324
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως .....	8	>	46.207
'Υπερωκεάνια .....	16	>	311.505
'Επιβατηγά - δόχηματαγωγά .....	97	>	240.846
Διάφορα .....	465	>	148.378
Σ κάφη .....	2.334	>	17.191.028

**KAI TO ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Προκύπτει ἀπὸ τὰ στατιστικὰ αὐτὰ δεδομένα τὸ ἴκανοποιητικὸν συμπέρασμα, ὅτι κατέχομεν 831 σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 10.937.551 τόν. γκρός, καλύπτοντα τὰ 68,61% τῆς συνολικῆς δυνάμεως ὑπὸ τὰς προαναφερθείσας ἐννέα σημαῖας. Ἐξ αὐτῶν 486 εἶναι φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου, 4.531.218 τόν. γκρός καὶ τὰ ὑπόλοιπα 345 εἶναι δεξαμενόπλοια 6.666.134 τόν. γκρός. Οἱ ὄριθμοι οὖτοι συγκρινόμενοι πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1964, ἐμφανίζουν αὔξησιν 165.838

τόν. γκρός διὰ τὰ φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου καὶ 533.243 τόν. γκρός διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, καλύπτοντα δὲ — ἐντὸς ἐνὸς τριμήνου μόνον — τὸ ημίσυ τῆς ἑταῖρας αὐξήσεως, ἥτις ἐπραγματοποιήθη τὸ 1964. Ἐμφανῆς δύναμις καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου ἀποβαίνει ἡ ἐπικρατεῖσα ἔξαιρετικὴ δραστηριότης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος κατά τὸ πρώτον τέταρτον τοῦ ἔτους.

Ὑπάρχει ὅμως καὶ ἡ ἀντίθετος πλευρά, ἥτις ἐμβάλλει εἰς σκέψεις πολλὰς διὰ τὸ μέλλον. Κατέχομεν 925 σκάφη, πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, συνολικῆς χωρητικότητος 5.552.748 τόν. γκρός, ἐπὶ τῶν ὅποιων 882 ἀναφέρονται εἰς φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, 5.203.217 τόν. γκρός καὶ 43 μόνον εἰς δεξαμενόπλοια, 349.531 τόν. γκρός. Ὡς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, συνεπώς, δὲν ὑφίσταται κανὸν πρόβλημα ἀντικαταστάσεως, δεδομένου ὅτι τὰ ὑπὸ ναυπηγήσεων σύντομο τάνκερς ὑπερκαλύπτουν τὴν χωρητικότητα τῶν παραλίκων δεξαμενοπλοίων. Ὑπάρχει ἐν τούτοις καὶ δι' αὐτὰ ὁ παράγων τοῦ μεγέθους. Πολλὰ τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆς διαχείρισιν τάνκερς ἔχουν χωρητικότητα 20.000 τόννων d.w. καὶ κάτω καὶ ἔχουν ὑπερκρασθῆ ἀπὸ τὰ σύντομα τάνκερς, ἀπίνα συγκεντρώνουν τὴν προτίμησιν τῶν ναυλωτῶν εἰς τὰ παγκοσμίους μεταφορᾶς υγρῶν καυσίμων. Διακινοῦν τὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον κατὰ μεγάλας ποσότητας καὶ μὲ εὐθηνότερον ναῦλον. Τὰ ἐκ τῶν ιδικῶν μας μικρότερα, περιορίζονται, μᾶλλον, εἰς εἰδίκας τοπικάς μεταφορᾶς καὶ σύν τῷ χρόνῳ θά πωληθοῦν πρὸς διάλυσιν.

Τὸ πρόδημα, πάντως, ἐντοπίζεται εἰς τὴν ὑπαρξίν ὑπὸ Ἑλληνικῆς διαχείρισιν τῶν 882 παρηγίκων, φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου, 5.203.217 τόν. γκρός. Ἡ ἐξ ὀλοκλήρου ἀντικατάστασις τόσους ὄγκωδους τονῶν πρέπει νὰ θεωρηται ἀνέφικτος, διότι προϋποθέτει σεβαστὰ κεφάλαια, ἀπίνα δὲν είναι διαθέσιμα. Πέραν ὅμως τῆς παλαιότητος τοῦ ἐν λόγῳ τονῶν, ύφισταται καὶ ὁ παράγων τῶν συγχρόνων κατακτήσεων εἰς τὸ τεχνικὸν τομέα, αἵτινες καθιστοῦν μειονεκτικὰ τὰ πολλὰ σκάφη ξηροῦ φορτίου καὶ μεταπολεμικῆς ἀκόμη κατακευῆς. Τὰ μεγάλα μπάλα κάρριερς, μὲ τὰ συστήματα τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὰς φορτεοκφορτώσεις καὶ εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, εὑρίσκονται σήμερον εἰς τὸ προσκήνιον καὶ δύσημεραι κατακτοῦν νέον ἔδαφος. Τείνουν σύν τῷ χρόνῳ νὰ ἐκτοπίσουν καὶ αὐτὰ ἀκόμη τὰ φορτηγὰ μικράς ἡλικίας καὶ συνήθους μεγέθους.

Ἄποτε ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἀποτελεῖ εὐτύχησις, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐστράφησαν ἐκ τῶν πρώτων πρὸς τὰ μτάλικά κάρριερς καὶ ἔχουν ἥδη ὀρκετά ἐξ αὐτῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ πολυαριθμότερα ὑπὸ ναυπηγήσεων. Δι' αὐτῶν θὰ ἀντικατασταθῇ ἔνα σημαντικὸν τμῆμα τοῦ παρηγίκου φορτηγοῦ τονῶν, χωρὶς ὅμως νὰ θεωρηται ὡς ἐφικτή, ἡ ὀλοκληρωτικὴ ἀνανέωσις. Θὰ πρέπει, θέτε, μελοντικῶν νὰ ἀναμένεται περιορισμός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, ἐπάνησης ὅμως τῆς διαδοχικῆς αὐξήσεως τῶν μεγεθῶν εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις.

Αὐτά, ὡς πρὸς τὰς πιθανάς ἔξειλίσεις κατά τὰ ἀμέσως προσεχῆ δύλιγά ἔτη. Διὰ τὰ ἀπώτερον μέλλον — μετὰ πάροδον, φέρ' εἰπεῖν, μιᾶς δεκαετίας — ἐπιστραμίνεται ἀπὸ τούτης ἡ περίπτωσις μιᾶς νέας ριζικῆς ἀλλαγῆς. "Οπως ἡ μετάβασις ἀπὸ τοῦ ιστίου εἰς τὸν στόμὸν δροβετήσεις νέαν ἐποχήν εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Ναυτιλίας, οὕτω καὶ σήμερον ἡ διαγραφομένη διαδοχὴ τῶν ἐν χρήσει πρωστηρίων συστήματων, ἀπὸ τὴν θερμοπυρηνικὴν ἐνέργειαν, θὰ προκαλέσῃ μίαν ἐπαναστατικὴν μεταβολὴν. "Οταν τὸ κόστος τῶν ἀντιδραστήρων θὰ εισέλθῃ εἰς οικονομικὰ πλαίσια, ἡ διάδοσις τοῦ ἀτομοκινήτου πλοίου θὰ είναι ραγδαία. 'Αδρίτος, θέτε, προκύπτει ἡ ἀνάγκη νὰ προετοιμασθῇ ἐγκαίρως ἡ Ἑλληνικὴ πλοιοκτησία πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς νέας καταστάσεως, ἐάν πρόκειται νὰ χαλυβδώσῃ τὴν θέσιν τῆς εἰς τὸν υγρὸν στίβον.

**TAKHΣ ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ**

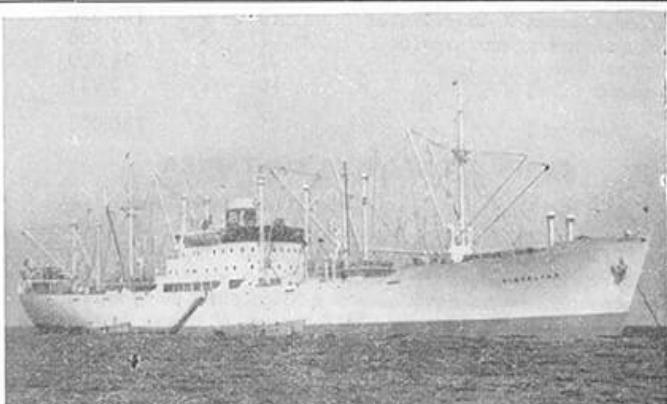
**SOL**  
*Always at  
your service*

**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

## Η ΑΡΓΗΣΑΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

**42 ΣΚΑΦΗ, 169.352 τ. γκρος**

Την εύρυτητα των υπερποντίων μεταφορών και την διατήρησην των ναύλων είς έπικερδή πως έπιπεδα αντικατοπτρίζει ο μικρός δύκος της παρωπλισμένης χωρητικότητος, λαμβανομένης μάλιστα υπ' όψιν και της πραγματοποιηθείσης αύξησης της δυνάμεως του έμπορικου στόλου ελληνικής πλοιοκτησίας από 16.472.796 τ. γκρός, της 31ης Δεκεμβρίου 1964, είς 17.191.028 τ. γκρός, είς το τέλος Μαρτίου έ. έτους. Η άργουσα αυτή χωρητικότης, έλαφρώς άνωτέρα της αντιστοίχου περιστινής, ήτο από τάς μικροτέρας της τελευταίας έξαστιας και είχεν ως άποτελεσμα, τὸν περιορισμὸν τῆς ναυτεργατικῆς άνεργίας μέχρι σημείου, ώστε ν' αντιμετωπίζωνται άνωπροι δυσχέρειαι περὶ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ἀγοραζομένων ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμού σκοφῶν καὶ τῶν παραλαμβανομένων ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα νεοεύκτων μονάδων μας, δι' ἐμπείρων πληρωμάτων.

Ούτω εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου τριμήνου τρ. έ. έτελουν ἐν παροπλισμῷ 42 σκάφη μας, συνολικῆς χωρητικότητος 169.352 τ. γκρός, μὲ κατανομὴν ως ἔξης:

'Ελληνικά .....	21	τ. γκρός	76.526
Σηματών εὐκολίας .....	21	>	92.826
Σύνολον: .....	42	>	169.352

Η χωρητικότης αυτή ήτο παρωπλισμένη:

Εἰς τὴν 'Ελλάδα .....	27	τ. γκρός	95.884..
Εἰς τὸ έξωτερικὸν .....	15	>	73.468
Σύνολον: .....	42	>	169.352

'Απὸ πλευρᾶς συνθέσεως κατὰ κατηγορίας πλοίων, ή χωρητικότης αυτή κατενέμετο ως ἔξης:

Φορτηγά μεταπολ. ναυτηργήσεως .....	4	τ. γκρός	13.699
Φορτηγά πολεμικ. ναυτηργήσεως .....	7	>	44.982
Φορτηγά προπολ. ναυτηργήσεως .....	12	>	40.852
Μεσογειακά .....	14	>	17.802
Δεξαμενόπλοια μεταπολ. ναυτηργήσεως ..	1	>	12.552
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυτηργήσεως ..	4	>	39.465
Σύνολον: .....	42	>	169.352

"Εναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου περιστινοῦ τριμήνου η άργουσα χωρητικότης έσημείωσεν αύξησην κατὰ 9 σκάφη και 25.418 τ. γκρός. Εἰς

τὰ φορτηγά πολεμικής ναυτηργήσεως ἐσημειώθη μείωσις κατὰ 4.016 τ., εἰς τὰ προπολεμικής ναυτηργήσεως αύξησης 25.767 τ. καὶ εἰς τὰ Μεσογειακά φορτηγά αύξησης 8.155 τ. γκρός.

'Αφ' ἔτερου, τὰ παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια μεταπολεμικής ναυτηργήσεως ἐνεφάνισαν μείωσιν 10.053 τόνων καὶ τὰ πολεμικῆς τοιαύτης αύξησιν κατὰ 8.185 τ. γκρός. 'Ισως, ή παρωπλισμένη χωρητικότης νά ήτο μεγαλυτέρα, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, διτὶ 15 παροτίλικα φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 92.835 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν, διαρκούντος τοῦ α' τριμήνου, πρὸς διάλυσιν. Τὰ παρωπλισθέντα ἐν 'Ελλάδι 27 σκάφη, 95.884 τ. γκρός, παρέσχον ἐργασίαν ἐπισκευῶν καὶ δεξαμενισμῶν εἰς τὴν πειραιϊκὴν σιδηροδρομογάνιαν καὶ εἰς τὴν Σύρον, καθὼς καὶ εἰς ἐπισκευαστικὰ κέντρα τοῦ Σκαραμαγκά καὶ τοῦ Περάματος.

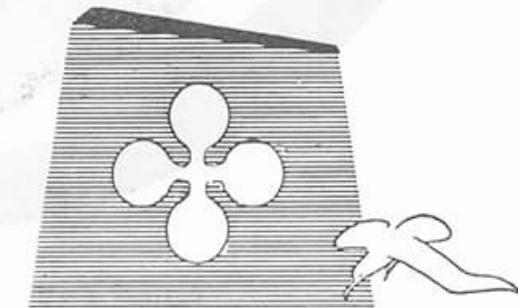
Παραθέτομεν πατωτέρω ἐνδιαφέροντα πίνακα ἐμφανίζοντα τὴν πορείαν τοῦ παροπλισμοῦ ἀπὸ τοῦ 1958 καὶ ἐντεῦθεν καὶ τὸ ποσοστὸν αὐτοῦ ἐπὶ τῆς ἔκαστοτε δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔτη 1949 καὶ 1952, ὅτε μικρὸς ἀκόμη ήτο ὁ δύκος τῆς χωρητικότητός μας:

	Δύναμις	'Αργοῦσα	Ποσ. %
Δεκέμβριος 1949 .....	2.590.906	623.026	24.04
Δεκέμβριος 1952 .....	4.029.667	632.964	11.45
'Απρίλιος 1958 .....	10.929.295	2.772.430	25.36
'Ιούλιος 1958 .....	11.304.125	3.740.163	33.19
Σεπτέμβριος 1958 .....	11.683.031	3.785.586	32.40
Δεκέμβριος 1958 .....	11.899.383	3.344.161	28.94
'Απρίλιος 1959 .....	11.841.963	3.232.561	27.29
'Ιούλιος 1959 .....	12.036.139	3.491.339	29.00
Σεπτέμβριος 1959 .....	12.146.410	3.522.910	29.04
Δεκέμβριος 1959 .....	12.456.159	2.271.962	18.24
Δεκέμβριος 1960 .....	12.200.764	793.814	6.50
Δεκέμβριος 1961 .....	13.036.640	398.671	3.06
Δεκέμβριος 1962 .....	13.599.112	1.784.234	13.12
Δεκέμβριος 1963 .....	15.025.153	268.485	1.79
Δεκέμβριος 1964 .....	16.472.153	143.934	0.83
'Απρίλιος 1965 .....	17.191.028	169.352	0.97

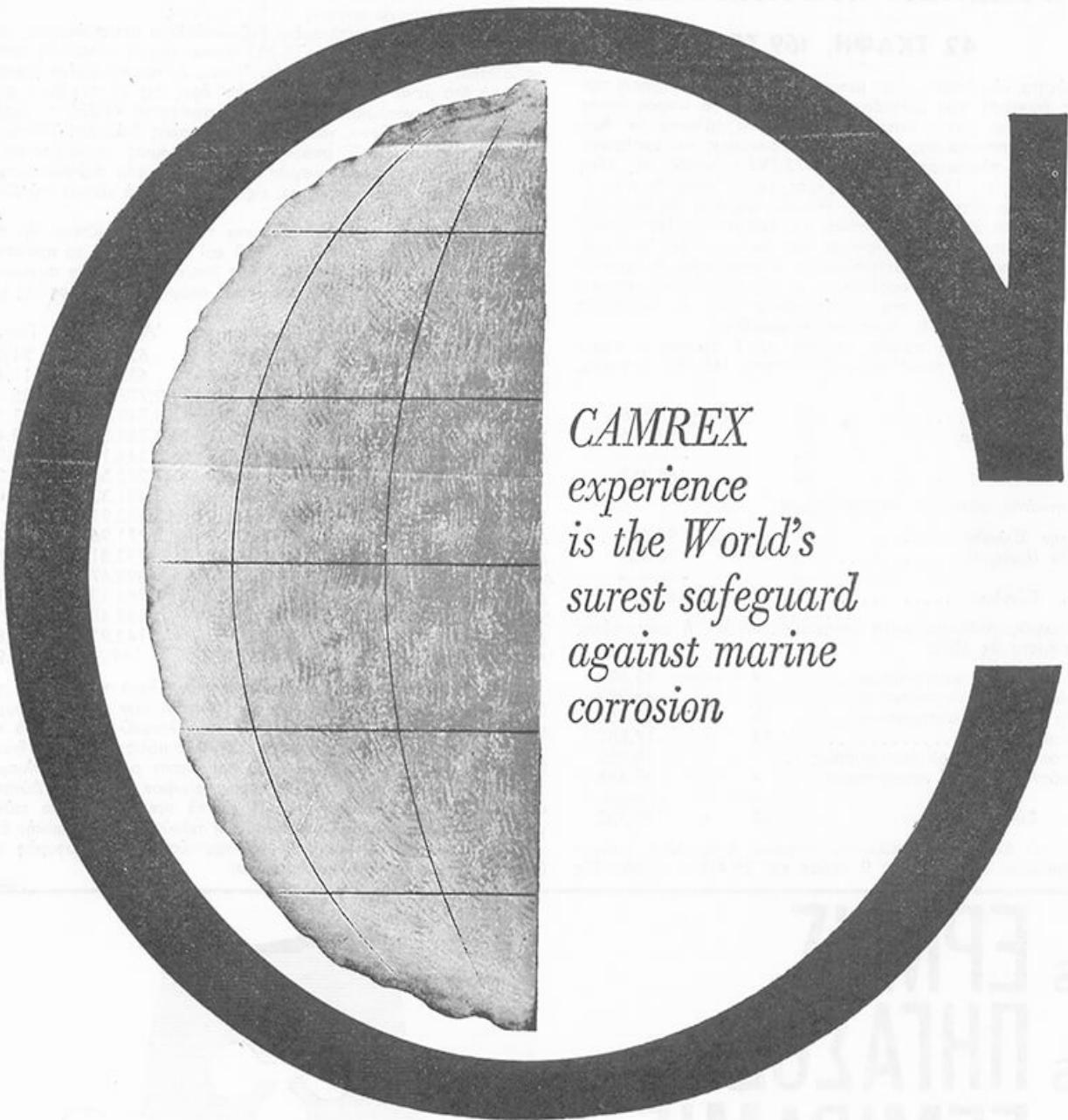
Τὸ συμπέρασμα εἶναι λίαν ίκανονοποιητικόν. Παρὰ τὴν αύξησιν τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 17.2 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός, τὸ ποσοστὸν τοῦ παροπλισμοῦ ήτο ἀπὸ τὰ κατώτατα τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου. Ἀνῆλθε μόλις εἰς 0.97%, ἐννοντὶ 0.83% τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου καὶ ἐναντὶ ρεκόρ παροπλισμοῦ 33.19% σημειωθέντος κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ 1958. Δύναται συνεπός νὰ ἐπαναληφθῇ τὸ γραφὲν εἰς τὸ πρωτοχρονιάτικο τεῦχος μας, διτὶ δόλκηρος περίπου ή δύναμις ή τελούστα υπὸ ελληνικὴν διαχείρισιν εὑρίσκεται ἐν ἐνεργείᾳ ἐξυπηρετοῦσα τὰς μεταφορὰς τοῦ υπερθαλασσιοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

tss **ΕΡΜΗΣ**  
tss **ΠΗΓΑΣΟΣ**  
mv **ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ**  
ss **ΑΤΡΕΥΣ**

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ  
ΜΕΤΑΞΥ ΙΤΑΛΙΑΣ· ΕΛΛΑΔΟΣ· ΚΥΠΡΟΥ· ΙΣΡΑΗΛ  
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟΝ



**ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ**  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946



*CAMREX  
experience  
is the World's  
surest safeguard  
against marine  
corrosion*

#### **CAMREX N.O.P.**

Specified all over the world by people who know about ships because their experience has proved it to be the best range of preservatives obtainable. Camrex N.O.P. means longer life to ballast tanks, cofferdams, and steel decks under wood.

#### **CAMKOTE 'A'**

The universally effective tank coating for long-term efficiency. Camkote 'A' resists salt water, crude, fuel and vegetable oil, detergents, solvents, chemicals, abrasions and heat. Unsurpassed toughness and strength make Camkote 'A' the most reliable tank coating there is.

#### **D.T. KOTE**

D.T. Kote is a bituminous epoxy coating, suitable for tanks carrying such diverse cargoes as oil and grain, which gives finest possible protection to upper wing tanks and deep tanks because of its toughness, durability and unique resistance.

#### **SHOT-O-KOTE**

The world's finest primer for shot-blasted metal dries in two minutes to enable immediate handling. Shot-o-kote is a permanent primer ideal for any overcoating, including epoxy resin based paints. Industrial Health Certificate guarantees absolute safety in welding, cutting and other processes.

**CONTRACTING SERVICE** Perfect protection can be achieved only by ensuring that initial preparation (i.e. shot blasting, cleaning and painting) is of the highest standard. The only way to ensure this is by making use of the Camrex world-wide Contracting Service. We can give you a full quotation through our associates.

**CAMREX PAINTS LTD (MARINE DIVISION) SUNDERLAND, ENGLAND**

Associated Company in Greece:

**FILKA LIMITED,  
LYCABETUS STREET No 1(a), ATHENS 135**



# ΠΟΣΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

'Ο προσδιορισμός του κατά κεφαλήν είσοδηματος τών 'Ελλήνων ναυτικών, συναντά σειράν δυσχερειών. 'Ελλείπουν — τό σπουδαιότερον — τά αναγκαία στοιχεία τόσον έξι έπισημων δύον και έξι ιδιωτικών πηγών. 'Η μέθοδος έξευρεσες τού εισοδήματος, είναι έμμεσος και στηρίζεται κατά τό πλείστον είς τά οικονομικά όποτελέσματα και στατιστικά στοιχεία τού Ν.Α.Τ. 'Άλλα και είς τήν περίπτωσιν αύτην τά ύπό έπειρηγασίαν στοιχεία είναι περιωρισμένα. Είναι, συνεπώς, γεγονός, ότι δεν είναι δυνατόν νά έξαχθη τό άκριδες εισόδημα τού συνόλου τών 'Ελλήνων ναυτικών. Είναι γνωστόν, ότι πολλοί τών ναυτικών τούτων έργαζονται έπι πλοίων ξένων συμφερόντων. 'Έξ αλλου, δεν είναι εύκολον νά προσδιορισθή ή διά τάς άποδοχάς τών ναυτικών δαπάνη τής έλληνικής και έλληνικών συμφερόντων Ναυτιλίας, διότι μεταξύ τούτων περιλαμβάνονται και άλλοδαποί. 'Η παρούσα, συνεπώς, έρευνα, θά περιορισθή είς τό εισόδημα τών 'Ελλήνων ή έλεγχο μεν είναι τής (ύπο έλληνικήν ή ξένας σημαίας) Ναυτιλίας. 'Άλλα και τούτου ό προσδιορισμός δεν δύναται νά θεωρηθῇ πλήρης. 'Υπάρχει π.χ., άριθμός ναυτικών (συνταξιούχοι Ν.Α.Τ., όποιοστρατοί Β.Ν., μη όπογεγραμμένοι κάν ναυτικοί κλπ.) οι οποίοι, καίτοι εισπράττουν μισθών κλπ., έργαζόμενοι έπι πλοίων έλληνικών συμφερόντων, δεν έμφανιζονται είς τά στοιχεία τού Ν.Α.Τ., ως μη ύπόχρεοι είς ασφάλισην.

Διά τόν καθορισμὸν τού ύψους τού είσοδηματος, έληφθοσαν ύπ' οψίν αι τακτικάι καταβολαὶ ώς ό μισθός, αι ύπερωρίσι, αι ἔκτακτοι άμοιβαί, αι ἀδειαί και ή έργοδοτική - έφοπλιστική εισφορά πρός τούς φορείς τῆς ναυτικῆς άσφαλίσεως. Θά ἐπέρπε νά περιληφθῶσι έπίσης αι καταβαλλόμενοι άποδηματίσεις (λόγω ναυαγίου, καταγγελίας τῆς συμβάσεως κλπ.), αι δαπάναι νοσηλείας και οι μισθοὶ άσθενείας. 'Ατυχῶς διά τάς περιπτώσεις τάυτας, ώς και διά τάς έξδος ναυταποστολῶν, αινωνιστήσαν, λιποταξιῶν κλπ., δεν είναι έφικτός ο προσδιορισμός, έστω και κατά προσέγγισιν. Τέλος, δεν ένεσωματώθησαν είς τό εισόδημα καταβολαὶ είς είδος, δύτως ή τροφοδοσία, ένδυμασία κλπ. Περὶ δλων τών δαπάνων, είς τάς όποιας υποδάλλεται τό ποντοπόρου φορτηγού πλοίον, ύπάρχει μία κατά το μάλλον ή ήττον σαφῆς ένδειξις. "Έχει ύπολογισθή, διότι αύται προκειμένου περι τού ναύτου (ΑΒ) ύπερβασίουν τάς 75 λίρας μηνιαίων. 'Έξ αύτων 40 λίραι άποτελούν τόν μισθών τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. 'Άλλη ή ένδειξις αύτη ούτε διά πληρωματού τού ποντοπόρου φορτηγού ισχύει ούτε διά τάς πληρωμάτων τών δεξαμενοπλοίων και τών σλλων κατηγοριών έμπορικών σκαφών — ίδια τής έσωτερηκής Ναυτιλίας — δύναται νά γενικευθῇ.

Διά τόν καθορισμὸν τού είσοδηματος, εί-

ναι άπαραίτητον νά προσδιορισθούν ώρισμένα μεγέθη: Πρώτον τό τό σύνολον τών άποδοχών τάς όποιας καταβάλλει ή ύπό έλληνικήν διαχείρισιν Ναυτιλία. Τούτο έμμεσως προκύπτει έκ τής δημογραφίας τών ύπερ Ν.Α.Τ. εισφορών είς τόν έφ' ού αύταις ύπολογιζόνται μισθών. Δεδομένου διότι τάς οικονομικά στοιχεία τού Ν.Α.Τ. παρέχονται και διά τό σύνολον και δι' ένα έκαστον τών κλάδων τής Ναυτιλίας, ο προσδιορισμός τού συνόλου τών μισθών είναι ευχερής. Είς αύτον προστίθενται ποσοστά αιούσησεις λόγω εισφορών, ύπερωριών, ἔκτακτων άμοιβῶν κλπ. Τά ποσοστά ταύτα — πλήν τού ύπερ Ν.Α.Τ. — καθωρίσθησαν έπι τή βάσει τών τηρουμένων ύπό τών ναυτιλιακών γραφείων λογαριασμών. 'Έκτος τού 8% (και 0,5% διά χρότουσμον) ύπερ Ν.Α.Τ., ύπερογισθή διά τά πλοία τά καταβάλλοντα μισθών είς συνάλλαγμα, ποσοστόν 25% δι' ύπερωρίας, άδειας κλπ. Τό ποσοστόν τούτο δεν έλθηφθη ύπ' οφιν διά τά π.κ πάσης φύσεως, ένιο διά τά άκτοπλοσύντα φορτηγά καθωρίσθησαν περιπτώσεων έργαζόμενοι ναυτικοί.

Τά πλοία και νόμισμα τού είσοδηματος, έληφθοσαν ύπ' οψίν αι τακτικάι καταβολαὶ ώς ό μισθός, αι ύπερωρίσι, αι ἔκτακτοι άμοιβαί, αι ἀδειαί και ή έργοδοτική - έφοπλιστική εισφορά πρός τούς φορείς τῆς ναυτικῆς άσφαλίσεως. Θά ἐπέρπε νά περιληφθῶσι έπίσης αι καταβαλλόμενοι άποδηματίσεις (λόγω ναυαγίου, καταγγελίας τῆς συμβάσεως κλπ.), αι δαπάναι νοσηλείας και οι μισθοὶ άσθενείας. 'Ατυχῶς διά τάς περιπτώσεις τάυτας, ώς και διά τάς έξδος ναυταποστολῶν, αινωνιστήσαν, λιποταξιῶν κλπ., δεν είναι έφικτός ο προσδιορισμός, έστω και κατά προσέγγισιν. Τέλος, δεν ένεσωματώθησαν είς τό εισόδημα καταβολαὶ είς είδος, δύτως ή τροφοδοσία, ένδυμασία κλπ. Περὶ δλων τών δαπάνων, είς τάς όποιας υποδάλλεται τό ποντοπόρου φορτηγού πλοίον, ύπάρχει μία κατά το μάλλον ή ήττον σαφῆς ένδειξις. "Έχει ύπολογισθή, διότι αύται προκειμένου περι τού ναύτου (ΑΒ) ύπερβασίουν τάς 75 λίρας μηνιαίων. 'Έξ αύτων 40 λίραι άποτελούν τόν μισθών τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. 'Άλλη ή ένδειξις αύτη ούτε διά πληρωματού τού ποντοπόρου φορτηγού ισχύει ούτε διά τάς πληρωμάτων τών δεξαμενοπλοίων και τών σλλων κατηγοριών έμπορικών σκαφών — ίδια τής έσωτερηκής Ναυτιλίας — δύναται νά γενικευθῇ.

Διά τόν καθορισμὸν τού είσοδηματος, τό πλοία και νόμισμα τού είσοδηματος, έληφθοσαν ύπ' οψίν αι τακτικάι καταβολαὶ ώς ό μισθός, αι ύπερωρίσι, αι ἔκτακτοι άμοιβαί, αι ἀδειαί και ή έργοδοτική - έφοπλιστική εισφορά πρός τούς φορείς τῆς ναυτικῆς άσφαλίσεως. Θά ἐπέρπε νά περιληφθῶσι έπίσης αι καταβαλλόμενοι άποδηματίσεις (λόγω ναυαγίου, καταγγελίας τῆς συμβάσεως κλπ.), αι δαπάναι νοσηλείας και οι μισθοὶ άσθενείας. 'Ατυχῶς διά τάς περιπτώσεις τάυτας, ώς και διά τάς έξδος ναυταποστολῶν, αινωνιστήσαν, λιποταξιῶν κλπ., δεν είναι έφικτός ο προσδιορισμός, έστω και κατά προσέγγισιν. Τέλος, δεν ένεσωματώθησαν είς τό εισόδημα καταβολαὶ είς είδος, δύτως ή τροφοδοσία, ένδυμασία κλπ. Περὶ δλων τών δαπάνων, είς τάς όποιας υποδάλλεται τό ποντοπόρου φορτηγού πλοίον, ύπάρχει μία κατά το μάλλον ή ήττον σαφῆς ένδειξις. "Έχει ύπολογισθή, διότι αύται προκειμένου περι τού ναύτου (ΑΒ) ύπερβασίουν τάς 75 λίρας μηνιαίων. 'Έξ αύτων 40 λίραι άποτελούν τόν μισθών τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. 'Άλλη ή ένδειξις αύτη ούτε διά πληρωματού τού ποντοπόρου φορτηγού ισχύει ούτε διά τάς πληρωμάτων τών δεξαμενοπλοίων και τών σλλων κατηγοριών έμπορικών σκαφών — ίδια τής έσωτερηκής Ναυτιλίας — δύναται νά γενικευθῇ.

## ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Εισόδημα

Πλοία και νόμισμα	Μισθοί	Έξτρα κλπ.	Σύνολον
Έλληνικά πλοία .....	Δραχμαὶ 243.443.000	42.831.000	286.274.000
Έλληνικά πλοία .....	Συν.)μα 1.329.100.000	451.894.000	1.780.994.000
Ησαφαλισμένα είς Ν.Α.Τ. ....	> 1.040.724.000	348.542.000	1.389.366.000
'Έκτος Ν.Α.Τ.(*) .....	> 210.240.000	52.560.000	262.800.000
Σύνολα .....	Δραχμαὶ 2.823.507.000	895.827.000	3.719.434.000
	= = = =	= = = =	= = = =
Σύνολα .....	Λίραι 33.614.369	10.664.607	44.278.976
	= = = =	= = = =	= = = =

Δεύτερον μέγεθος είναι ο άριθμός τού συνόλου τών κατ' έπαγγελμα 'Έλληνων ναυτικών συμβάσεων τούτων καταγγελίας την έργασίαν (σύνολον ναυτικών) και είς τούς, είς δεδομένην στιγμήν, συγκροτούντας τά πληρώματα τών σκαφών (πράγματι έργαζόμενοι ναυτικοί). 'Έξ αλλου, τό ύψος τού κατά κεφαλήν εισόδηματος πρέπει νά διακριθῇ είς τό άναπλογούν είς ένα έκαστον έπι τού συνόλου ναυτικού και είς τούς, είς δεδομένην στιγμήν, παραμένουν έκτος πλοίων, διότι άναπαύονται, είναι άσθενεις, έκπληρούν στρατιωτικήν θητείαν, ύποβαλλονται είς έξετάσεις, είναι άρχιπλοισχοι, άρχιμχανικοί, άπελνθησαν λόγω παροπλισμού τών πλοίων των ή δεν έργαζονται μονίμως (π.χ. διπλωματούχοι και πτυχιούχοι προελεύσεως Β.Ν.) κλπ. Τό σύνολον τών έκτος έργασίας μετά τών έργαζόμενων είς πλοία σένων συμφερόντων ύπολογίζεται είς 31,30%. Παρ' όλων διότι τό ποσοστόν είναι έξαιρετικώς ύψηλόν, καίται έγγυτα πράξη τήν άληθειαν. Τούτο συνάγεται άπό τάς πραγματικάς συνθέσεις πληρωμάτων, όπως αύταις έμφανιζονται είς τά ναυτοδόγια ή τάς καταστάσεις συμβεβλημένων πλοίων. Οι μέσοι όροι τών (κατά κατηγορίας πλοίων) πραγματικών συνθέσεων, άποδίδουν τών άριθμούν 57.700, ο όποιος άντιπροσωπεύει τούς είς δεδομένην στιγμήν (1964) συγκροτούντας τά πληρώματα τών

Τηλεγρ. Δ/νσις : ΚΑΤΣΙΜΑΝΤΗ - Σύρον

Η ΠΡΟΤΙΜΗΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΓΝΩΣΤΗΝ ΦΙΡΜΑ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ  
ΠΑΡΤΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ, ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΛΕΒΗΤΩΝ & GAS-FREE  
ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ, ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΜΕΣΩΝ  
ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. ΚΑΤΣΙΜΑΝΤΗΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ Ο.Ε.

ΣΥΡΟΣ ΤΗΛ. 6-34 & 4-20

'Η προτίμησις συνίσταται είς τόν έξοπλισμόν μας με σύγχρονα μηχανικά μέσα, είς τό πεπειραμένον προσωπικόν μας, έξυπηρετώντας τόν έφοπλιστικόν κόσμον, με τήν ειδικήν κατάρτισιν και πείραν μας.

Διά πάσαν σχετικήν πληροφορίαν παρακαλούμενον όπως άπευθύνεσθε πρός τήν Διεύθυνσιν τής 'Εταιρίας.

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΤΡΑΝΖΙΤ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ RED - HAND, ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

κινουμένων σκαφών ναυτικών. Θα πρέπει νά σημειωθή, ότι ή πραγματική σύνθεσις ύπολείπεται τής κανονικής, έλλειψης έπαρκών (άριθμητικών και κατά πτυχία ικανότητος) πληρωμάτων. Η διαφορά αυτή έπιδρα μειώ-

τικώς έπι τοῦ υψους τοῦ εισοδήματος.

'Αναλυτικώς ή δύναμις τῶν ναυτικῶν καὶ ή κατανομὴ τούτων εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς Ναυτιλίας, ἔχει ὡς ἔχει:

#### DYNAMIS KAI KATANOMH NAYTIKON

Πλοιά	Ελληνες ναυτικοί			
A' Κατὰ νόμισμα	'Εργαζόμενοι	'Εκτὸς έργασίας	Σύνολον	%
'Αμειδόμενοι εἰς δραχμάς .....	10.000	4.220	14.220	17,32
'Αμειδόμενοι εἰς συνάλλαγμα .....	47.700	20.180	67.880	82,68
Σύνολον .....	57.700	24.400	82.100	100
B' Κατὰ σημαίας	==	==	==	==
'Ἐπι Ελληνικῶν .....	36.677	15.573	52.250	63,64
'Ἐπι Ελληνικῶν συμφερόντων .....	21.023	8.827	29.850	36,36
Σύνολον .....	57.700	24.400	82.100	100
C' Κατὰ κατηγορίαν	==	==	==	==
Φορτηγός Ναυτιλία .....	41.486	17.544	59.030	71,90
Λοιπά πλοιά .....	16.214	6.856	23.070	28,10
Σύνολον .....	57.700	24.400	82.100	100
==	==	==	==	==

'Ἐπι τῇ βάσει τῶν εἰς τοὺς ἀνωτέρω πίνακας μεγεθῶν, εἶναι δυνατόν νά προσδιορισθῇ τὸ κατὰ κεφαλὴν ἐτήσιον εἰσόδημα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν προσφερόντων τὴν ἔργασίαν των εἰς πλοία ἑλληνικῆς σημαίας καὶ ἑλληνικῶν συμφερόντων.

1. Μισθοδοτούμενοι εἰς δραχμάς: Οι 14.220 "Ἑλληνες ναυτικοί, ποὺ κατὰ τὰ δεδομένα μας ἐπανδρώνουν (ἐναλλασσόμενοι) τὰ πλοία, τὰ ὁποῖα καταβάλλουν μισθίους εἰς δραχμάς (π.χ. π.), ἀκτοπλούντα φορτηγά, ἐπιβατηγά κλπ.), διανέμονται ἐτήσιως τὸ ποσόν τῶν 286.274.000 δραχμῶν. Εἰς ἕκαστον ἔξι αὐτῶν ἀναλογούν δραχμαὶ 20.132 (ἡ λίρας Ἀγγλίας 240 περίπου). Τὸ εἰσόδημα, ὅμως, τοῦτο αὐξάνεται εἰς δρ. 28.427 (ἡ λίρας 339 περίπου), ἐὰν πρόκειται περὶ ναυτικοῦ ἀπασχοληθέντος ἐπὶ συνεχὲς 12μηνον.

2. Μισθοδοτούμενοι εἰς συνάλλαγμα: Οἱ μετά τὴν ἀφάρεσιν τῶν μισθοδοτούμενών εἰς δραχμάς ναυτικοῖς ἀνέρχονται εἰς 67.880 καὶ ἐναλλάσσονται ἐπὶ πλοίων καταβαλλόντων τὰς ἀποδοχὰς εἰς συνάλλαγμα. Δι' ἕκαστον τῶν ναυτικῶν τούτων ἀναλογεῖ ἐτήσιον εἰσόδημα ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 602 (ἡ ἐκ δρ. 50.577). Διὰ τὸν ἐπὶ 12μηνον κατ' ἔτος ἔργαζόμενον ναυτικόν, τὸ εἰσόδημα τοῦτο ἀναδιδάσκεται εἰς λίρας 857 (ἡ δρ. 71.980 περίπου).

3. Μικτὸν εἰσόδημα: 'Ἐὰν ἀναγγαγωμέν τὸ σύνολον τοῦ ναυτεργατικοῦ εἰσόδηματος, τὸ ὅποιον προσδιωρίσθη εἰς τὴν

τάξιν τῶν 3.719.434.000 δραχμῶν, τὸ ἀναλογούν εἰς ἕκαστον (ἐκ τῶν 82.100 ναυτικῶν), ἐτήσιον εἰσόδημα, ὑποβιδάζεται ἔναντι τῆς περιπτώσεως (2) εἰς δρ. 45.303 (ἡ λίρας Ἀγγλίας 540 περίπου).

4. Εἰσόδημα ναυτικῶν ποντοπόρων φορτηγῶν: Εἰδικώτερον προκειμένου περὶ τῶν ἀναλογούντων εἰς τὰ ποντοπόρα φορτηγά σκάφη ναυτικῶν, τὸ ἐτήσιον κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα τούτων ἀναδιδάζεται (ναυτικοὶ 59.030, σύνολον προσόδων 3.117.907.000 δρ., εἰς δραχμὰς 52.820, ἢτοι εἰς λίρας Ἀγγλίας 629 περίπου). Ναυτικὸς ἔργαζόμενος ἐπὶ συνεχές δωδεκάμηνον ἀποκερδίσειν ἐτήσιας δρ. 75.160 (ἡ λίρας Ἀγγλίας 895 περίπου). Εἴναι εἰς τὸ εἰσόδημα τοῦ προστεθούντος καὶ αἱ πρόσδοσι εἰς τὸ ἐπιδόματος 10% τῶν δεξαμενοπλοίων, τότε τὸ εἰς λίρας κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα ἔγγιζει τὰς 904.

5. Πληρώματα ἐπιβατηγῶν & πλερωματικών: Διὰ τοὺς ναυτικούς, τοὺς ὑπηρετούντας ἐπὶ ἐπιβατηγῶν (ἀκτοπλοίκων, μεσογειακῶν, τουριστικῶν, ὑπερωκεανίων κλπ.), ὑπολογίζεται ὅτι ἀναλογεῖ ἐτήσιον εἰσόδημα ἐκ δρ. 48.445 (ἡ λίρας 577 περίπου). Τοῦτο διὰ τὸν εἰσόδημα τοῦ ἀντιστοίχου εἰσόδηματος τῶν ἔργαζομένων ναυτικοῦ αὐξάνεται εἰς 68.920 δρ. (ἡ λίρας 820 ἐπησίως).

6. Λοιπὴ Ναυτιλία: Εἰς τρίτην (μετὰ τὰς ἀνωτέρω 4 καὶ 5) κατηγορίαν κατετάχθησαν οἱ ἔργαζόμενοι ἐπὶ τῆς ὑπολοίπου (πλὴν ποντοπόρου καὶ ἐπιβατηγού)

Ναυτιλίας. Εἰς ταύτην περιελήφθησαν τὰ πκ), τὰ φορτηγὰ μέχρις 800 τόν. d.w, τὰ ρυμουλκά, ἀλιευτικά, ἀποβατικά, θαλαμηγοὶ κλπ. 'Υπελογίσθη, ὅτι ἐπὶ τῆς ποικιλίας ταύτης σκαφών ἐναλάσσονται περὶ τοὺς 15.400 ναυτικοί, μὲν συνολικήν πρόσοδον ἐκ δρ. 229.712.000. Τὸ κατὰ ναυτικῶν ἐτήσιον εἰσόδημα τούτων μόλις ἔξικνεται μέχρι 14.921 δραχμῶν (ἥτοι λιρῶν 178 περίπου).

'Ως γενικὸν συμπέρασμα ἀπὸ τὴν παρούσαν ἔρευναν ἔχειγεται, ὅτι τὸ ἐτήσιον εἰσόδημα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τὸ δόπιον πηγάζει ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν, ἀνέρχεται εἰς 44.278.976 λίρας Ἀγγλίας καὶ τὸ μέσον ἐτήσιον κατὰ κεφαλὴν εἰς 540 περίπου λίρας. 'Εδαν εἰς τὰ ποσὰ ταῦτα προστεθούν καὶ ὑπέρ τὰς 700.000 λιρῶν, αἱ ὅποιαι προέρχονται ἐκ τοῦ ἐπιδόματος 10% τῶν ἔργαζομένων ἐπὶ δεξαμενοπλοίων, τότε τὸ μὲν σύνολον τοῦ ναυτεργατικοῦ εἰσόδηματος φθάνει τὰ 45.000.000 λιρῶν, τὸ δὲ κατὰ ναυτικῶν τὰς 549 (περίπου) λίρας ἐπησίως.

Τὰ ἀποτέλεσματα ταῦτα θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ παρουσιάσουν ὑπὸ τὰς παρούσας μισθολογικάς συνθήκας αἰσθητὴν αὔξησιν. Αὕτη θὰ προήρχε ἐὰν ὑπῆρχε ἀριθμητικὸς καὶ πιοιτικὸς ἐπαρκεστέρα ναυτικὴ τάξις. Τότε θὰ ἥτο καὶ πληρεστέρα ἡ ἐπανδρώσις τῶν σκαφῶν καὶ θὰ ἀπεφύγετο ἡ ναυτολόγησις ἀλλοδαπῶν. Αὔξησις θὰ προστεθείται καὶ ἐκ τῆς ἔξαρκιθσεως τῶν καταβαλλομένων ὑπὸ τῶν ἑκτὸς Ν.Α.Τ. (μὴ συμβεβλημένων) πλοίων, ἐπὶ πλέον τοῦ μισθοῦ, ποσῶν, ἀντιστοιχῶντων εἰς τὰς τακτικάς πρὸς Ν.Α.Τ. εἰσφορὰς πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ. Προσθήκη σοθαράν θὰ ἀπετέλουν καὶ αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ναυτικῶν (συνταξιούχων, διαβατηριούχων, κλπ.). Τέλος, ὑπὸ τὴν εὑρεῖσαν ἔννοιαν τοῦ εἰσόδηματος, εἰς τοῦτο, ἀσφαλῶς, ἀνήκουν καὶ αἱ λόγω ἀσθενείας, καταγγελίας τῶν συμβάσεων κλπ. ἀποζημιώσεις, ὡς καὶ οἱ μισθοὶ ἀσθενείας (τετράμηνον), ἔξοδα νοσηλείας κλπ.

'Ἄλλ' αἱ πλέον ἐντυπωσιακαὶ μεταξὺ διατηστῶσεις, εἰναι αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἐλεγχομένην φορτηγῶν της Ναυτιλίας: Διὰ τὸν εἰσόδημα τοῦ προστεθούντος καὶ αἱ πρόσδοσι εἰς τὸν εἰσόδημα τοῦ ἀντιστοίχου εἰσόδηματος τῶν ἔργαζομένων ναυτικῶν. Προσθήκη σοθαράν θὰ 72% περίπου τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Προσθήκη σοθαράν θὰ 83% τοῦ συνολικοῦ ναυτεργατικοῦ εἰσόδηματος. 'Αποδίδει τὸ μεγαλύτερον κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα, διότι τοῦτο εἶναι περισσότερον τοῦ Ναυτιλίας.

Καὶ ἀπομένει νὰ προστεθῇ: Ποῖον τὸ ποσὸν τοῦ εἰσαγομένου ὑπὸ μορφὴν συναλλαγμάτων ναυτεργατικοῦ εἰσόδηματος καὶ ποιεῖται διατηστῶσεις, εἰναι αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ὑπὸ τῶν Ναυτιλίαν (μεσογειακὴν καὶ ποντοπόρων). 'Απασχολεῖ τὸ 72% περίπου τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Προσθήκη σοθαράν θὰ 83% τοῦ συνολικοῦ ναυτεργατικοῦ εἰσόδηματος. 'Αποδίδει τὸ μεγαλύτερον κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα, διότι τοῦτο εἶναι περισσότερον τοῦ Ναυτιλίας — Συλλήβδην — Ναυτιλίας.

Καὶ ἀπομένει νὰ προστεθῇ: Ποῖον τὸ ποσὸν τοῦ εἰσαγομένου ὑπὸ μορφὴν συναλλαγμάτων ναυτεργατικοῦ εἰσόδηματος καὶ ποιεῖται διατηστῶσεις, εἰναι αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ὑπὸ τῶν Ναυτιλίαν (μεσογειακὴν καὶ ποντοπόρων). 'Απασχολεῖ τὸ 72% περίπου τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Προσθήκη σοθαράν θὰ 83% τοῦ συνολικοῦ ναυτεργατικοῦ εἰσόδηματος. 'Αποδίδει τὸ μεγαλύτερον κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα, διότι τοῦτο εἶναι περισσότερον τοῦ Ναυτιλίας — Συλλήβδην — Ναυτιλίας.

ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

## YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

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

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

PIRAEUS

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS

# ΠΟΙΑ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## ΜΕΡΙΚΟΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Η Ναυτιλία ένέχει υψηστην παραγωγικήν σημασίαν διὰ τὰς σκανδιναύικας χώρας. Τά δάκαθάριστα — φέρ' εἰπεῖν — τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας ἀντιπροσωπεύουν τὰ 60%, περίπου, τοῦ συνόλου τῶν ἔξαγωγῶν τῆς χώρας, τῆς δὲ σουηδικῆς ἄνω τῶν 15% τῶν σουηδικῶν ἔξαγωγῶν, μὲ συμμετοχὴν εἰς αὐτὰς τῶν σουηδικῶν ναυπηγείων κατά ποσοστὸν 10%. Ο σκανδιναύικος ἐμπορικὸς στόλος, καλύπτει τὰ 14%, περίπου, τῆς παγκοσμίου χωροτικότητος, δηπερ σημαίνει, δητὶ η Νορβηγία, η Σουηδία καὶ η Δανία, διαθέτουν Ναυτιλίαν ἵσην κατά μέγεθος πρὸς τὴν βρετανικήν. Η σουηδικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἔξι ἀλλοι, έχει συγκεντρώσει τὰ 25% τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν.

Τὰ δάκαθάριστα ἔσοδα τῆς σουηδικῆς Ναυτιλίας, διάρχονται εἰς 200 περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν. Ἀγγλίας καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 1/3 τῶν δάκαθάριστων ἔσοδῶν τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας. Εκ τῶν ἀνωτέρω ἑσόδων, τὰ 50% ἀποκομίζονται ἀπὸ τὰς μεταφορὰς διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, 33% ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τράμπων σκαφῶν, 12% ἀπὸ χρονοναύλωσεις εἰς δένας ἑταῖρίας καὶ 5% ἀπὸ τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα. Τὰ ἔξ 70 ἑκατομμύριαν λιρῶν κέρδη τῶν σουηδικῶν τράμπων, προήρχονται κατὰ ποσοστὸν 60% ἐκ σκαφῶν ξηροῦ φορτίου τοῦ τύπου «σέλτερ - νέτεκ» καὶ ἔκ μπάλκ κάρριερος, κατὰ ποσοστὸν 15% ἀπὸ μεταλλοφόρων καὶ κατὰ τὰ ὑπόλοιπα 25% ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια.

Αἱ δαπάναι, ἀφ' ἔτερου, εἰς συνάλλαγμα τῶν σουηδικῶν πλοίων, εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀνήρχοντο εἰς 100 ἑκατομμύρια ἀγγλικῶν λιρῶν καὶ κατέληπτον καθαρὸν ἑσόδον 100 ἑκατομμ. λιρῶν (ἡ εἰς τὰς ἔξαγωγὰς συναλλαγματικὴ συμβολὴ τῆς σουηδικῆς Ναυτιλίας). Ο ἀριθμὸς αὐτὸς ὀδύσσαλος προσεγγίζει τοὺς ἀντιστοίχους ἀριθμοὺς μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ως λ.χ. τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Διὰ τὴν Σουηδίαν, δῆμος, πῆς ὁποίας ὁ πληθυσμὸς εἶναι διλγώτερος ἀπὸ τὸν πληθυσμὸν τοῦ Λονδίνου, σημαίνει, δητὶ η χώρα αὐτῆς εἶναι εἰς θέσην νὰ εἰσάγῃ εἰδῆ ἀξίας 100 ἑκατομμύριαν λιρῶν, περισσότερον τῶν ἔξαγωγῶν της, πρὶν ἡ τὸ ισούγιον τῶν πληρωμῶν της ἀποδῆ ἀρνητικόν.

### Η ΕΠΙΔΟΣΙΣ

Εἰς τὴν Νορβηγίαν ἀναλογούν 5 τ. γκρός περίπου, κατὰ κεφαλῆν καὶ εἰς τὴν Σουηδίαν

PHONES : 41.0238, 41.0239  
Tel. addr. HERMES - CAPE TOWN

## CAPE TOWN

### HERMES SUPPLIERS (PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ : ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ  
& Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικὰ μηχανῆς,  
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS  
εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ

2, Selkirk Street — CAPE TOWN

0,6 τ. γκρός κατὰ κεφαλῆν. "Εξω τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῆς Σουηδίας ὑπέρχει ἡ νῆσος Τյορη, μὲ πληθυσμὸν 8.000 κατοίκων καὶ μὲ 160 πλοῖο, συνολικῆς χωρητικότητος 75.000 τόννων d.w. περίπου. Ο στόλος οὗτος ἀπαρτίζεται ἀπὸ 100 ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη καὶ 60 ἀλιευτικὰ τῆς Βορ. Θαλάσσης. Πλοιοκτήτριαι τῶν 160 σκαφῶν, εἶναι οὐχὶ διλγώτεραι πάνω 120 ἑταιριῶν καὶ μόνον δύο ὑπάρχουν ἑταιρίαι ἔχουσαι περισσότερα τῶν τριών πλοίων. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ νῆσον, εἶναι δύσκολον νὰ εύρεθῇ καὶ εἰς, ἔστω, κάτοικος, μὴ ἔχων ἐπενδύσιν χρηματικῶν το ποσὸν εἰς πλοῖον. Οι νησιῶται οὗτοι δὲν ἀκολουθοῦν τὴν πεπταμένην δόδον, ἀλλ' ἔκμεταλλεύονται λίαν οικονομικῶς τὰ πλοῖα τῶν καὶ μετά τινα ἔτη

πωλοῦν εἰς μεγαλύτεραν τιμὴν ἀπὸ ἑκείνην, εἰς τὴν ὁποίαν τὰ ἱγόρασταν. Εἶναι ἀμέμπτου τιμότητος καὶ ἐπιτυγχάνουν, κατὰ κανόνα, τοὺς καλυτέρους δροῦς τραπεζικῶν δικαιειών ἀπὸ οἰονδήποτε ἄλλον Σουηδὸν πλοιοκτήτην.

Συνήθεις ἐμπορικαὶ Τράπεζαι χορηγοῦν εἰς τοὺς νησιῶτας αὐτοὺς δάνεια κατὰ ποσοστὸν 60% καὶ ἔνιοτε 70% ἐπὶ ὑποθήκη ἀκτοπλοϊκού σκάφους ηλικίας 15 ἔως 20 ἔτῶν. "Ἐπὶ τέλον δύνανται νὰ ἐπιτύχουν οἱ νησιῶται ἔτερον δάνειον 10 ἔως καὶ 40% ἀκόμη, ἂν παράσχουν τὴν ἐγγύησιν δύο φερεγγύων προσώπων. "Άλλοι Σουηδοὶ πλοιοκτήται κόστερος, θὰ είναι τυχηροῖς, εάν θὰ ἡδύναντο νὰ ἐπιτύχουν δάνειον 50%, ἐπὶ ὑποθήκη πλοίου των, ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας. Αἱ ἐμπορικαὶ Τράπεζαι δὲν ἀπώλεσαν, ἀπὸ μιᾶς ηδη ἐκατονταετίας, οὔτε ἓνα δόσιλον ἐδάνειον ἐπὶ πλοίου τῆς νῆσου Τյορη. Ο κυριώτερος λιμὴν τῆς νῆσου ταύτης, εἶναι τὸ Σχαΐρχαμν, μὲ πληθυσμὸν 1.000 κατοίκων καὶ μὲ στόλον ἀπὸ 70 ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, μεγέθους ἀπὸ 300 μέχρι 3.000 τόννων d.w.

## ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ

ΠΡΟΣΦΥΓΑΙ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ  
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ.— Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΤΟΥ Α)Π "ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ,,

Δεῖν φαίνεται νὰ εύδοκιμούν πλέον αἱ προσφυγαὶ Ἐλλήνων ναυτικῶν κατὰ τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν, ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων. Τὸ προσφίλες ὄνειρον τῶν ἔκει ἐπιδικαζομένων μεγάλων ἀποζημιώσεων, ἀρχίζει πλέον νὰ παραμένῃ ὄνειρον, κατόπιν τῆς σκληρυνομένης ὀστημέραι στάσεως τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων. Πρόσφατος περίπτωσις σχετικὴ μὲ τὸ ἀλληλικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Ἐλλένικ Σπίριτ» δικαιώνεται τὴν ἀντίληψιν ταύτην.

Τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Νέας Υόρκης ἐκλήθη νὰ ἐκδικάσῃ ἀγωγὴν "Ἐλλήνος ναυτικού, κατὰ τῆς πλοιοκτητήριας ἑταιρίας, ζητούντος ἀποζημιώσιν διὰ τραυματισμὸν ὃν ὑπέστη ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης εὐρισκομένου. Ως πλοιοκτήτρια φέρεται παναμαϊκὴ ἑταιρία, διασχειρίστρια δῆμος τοῦ πλοίου, εἶναι η «Α.Ε. Ατμοπλοϊκῶν Γραμμῶν Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», ἑταιρία Ἐλληνική, ἐδρεύουσα ἐν Ἐλλάδι καὶ ἰδρυθεῖσα συμφώνως πρὸς τοὺς ἐλληνικοὺς νόμους. Τὸ πλοῖον φέρεται τὸν ἐλληνικὴν σμαίσαν, εἶναι νηολογημένον εἰς ἐλληνικὸν λιμένα. Ο ἐνάγων εἶναι "Ἐλλήν ναυτικός, συνάφας ἐν Πειραιεῖ σύμβασιν ναυτολογίσεως μὲ τὴν «Α.Ε. Ατμοπλοϊκῶν Γραμμῶν Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ».

Ο πληρεξούσιος τοῦ ἐνάγοντος ἐπεζήτησεν νὰ ἐμφανίσῃ τὸ πλοίον — λόγω τῆς παναμαϊκῆς ιθαγενείας τῆς πλοιοκτητήριας ἑταιρίας — ως πλοῖον δραπέτην. "Ηρήθη τοῦτο καὶ τὸ ἀπέρριψε τὸ δικαστήριον, διότι ἔκρινε ὅτι σκοπὸς τῆς τοιούτης μορφῆς ἰδιοκτησίας, δὲν ἦτο ἡ ἀποφυγὴ τῆς ὑπαγωγῆς τῶν διαφορῶν εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων.

Ἐτέθη μετὰ ταῦτα τὸ ζῆτημα, ἀν ύφιστανται σημεῖα ἐπαφῆς πρὸς τὴν ἔννομον τάξιν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, διότε νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς τὸ ἀμερικανικὸν δικαίον. Ο πληρεξούσιος ὑπεστήριξε, ὅτι ύφιστανται τοιαύτα σημεῖα: α) διότι ὁ τραυματισμὸς ἐπήλθεν τοῦ πλοίου ναυλοχούντος ἐν τῷ λιμένι τῆς Νέας Υόρκης, 6) διότι τὰς μετοχὰς τῆς πλοιοκτητήριας τοῦ πλοίου υπὸ τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» διενηργεῖτο ἐν Νέας Υόρκης, ἔνθα διεζήγετο σημαντικὸν τρήμα τοῦ ἐφοπλισμοῦ τοῦ πλοίου γ) διότι τὰς μετοχὰς τῆς πλοιοκτητήριας ἐταιρίας κατείχενταν κατὰ ποσοστὸν 95% "Ελλήν μὲν ὑπῆκος, ἀλλὰ κάτοικος Νέας Υόρκης.

Η ἀπόφασις τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου ἀπέρριψε καὶ τοὺς τρεῖς τιχυρισμοὺς τούτους. "Απέδοκε κατὰ πρώτον, ἀποφασιστικὴ σημασίαν εἰς τὸ γεγονός, ὅτι η σύμβασις ναυτολογίσεως συνηθῇ μὲ τὴν «Α.Ε.

Ατμοπλοϊκῶν Γραμμῶν Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», γεγονὸς ὅπερ ἔθετεν ἐκτὸς δίκης τὴν παναμαϊκήν πλοιοκτητήριαν ἑταιρίαν, τουλάχιστον ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐπὶ τοῦ νόμου τοῦ Jones στήριξεν τῆς ἀγωγῆς.

Δεῖν ἐδέχθη ὡς δάσιμον τὸν ισχυρισμὸν, ὅτι ἀποτελεῖ τοιοῦτο σημεῖον ἐπαφῆς τὸ γεγονός ὅτι, ὁ κάτοχος τῶν μετοχῶν τῆς πλοιοκτητήριας ἑταιρίας, ὁ κ. Καλλιμανόπουλος, ἦτο κάτοικος Νέας Υόρκης. "Ετόνισεν, ὅτι διετήρησεν οὗτος τὴν ἐλληνικὴν ιθαγένειαν καὶ ὅταν ἀκόμη συνέτρεξαν παρ' αὐτῷ αἱ πυτικαὶ προϋποθέσεις ἵνα ἀποκτήσῃ τὴν ἀμερικανικὴν ιθαγένειαν καὶ δὲν ὑπέβαλε καν αἴτησιν πρὸς τοῦτο. Δεῖν συνέτρεχεν συνεπῶς ἀμερικανικὴ, ἔστω καὶ συγκαλυπτομένη, πλοιοκτητήσα.

"Ἀλλήθες εἶναι — ἔκρινε τὸ δικαστήριον — ὅτι σημαντικὴ ἐφοπλιστικὴ ἐργασία διεξάγεται ὑπὸ τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» ἐν Νέᾳ Υόρκη. Τὸ αὐτὸς δῆμος συμβαίνει καὶ ἐν Πειραιεῖ, Λονδίνῳ καὶ Ἀμερική, ὅπου ἡ ἑταιρία διεζήγαγε ἐπίσης σημαντικὴν ἐφοπλιστικὴν ἐργασίαν. "Ἐπὶ τούτου, ἡ ἀπόφασις ἐπεκάλεσθη τὴν ἀπόφασιν τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Lauritzen κατὰ Larsen, καθ' ἦν:

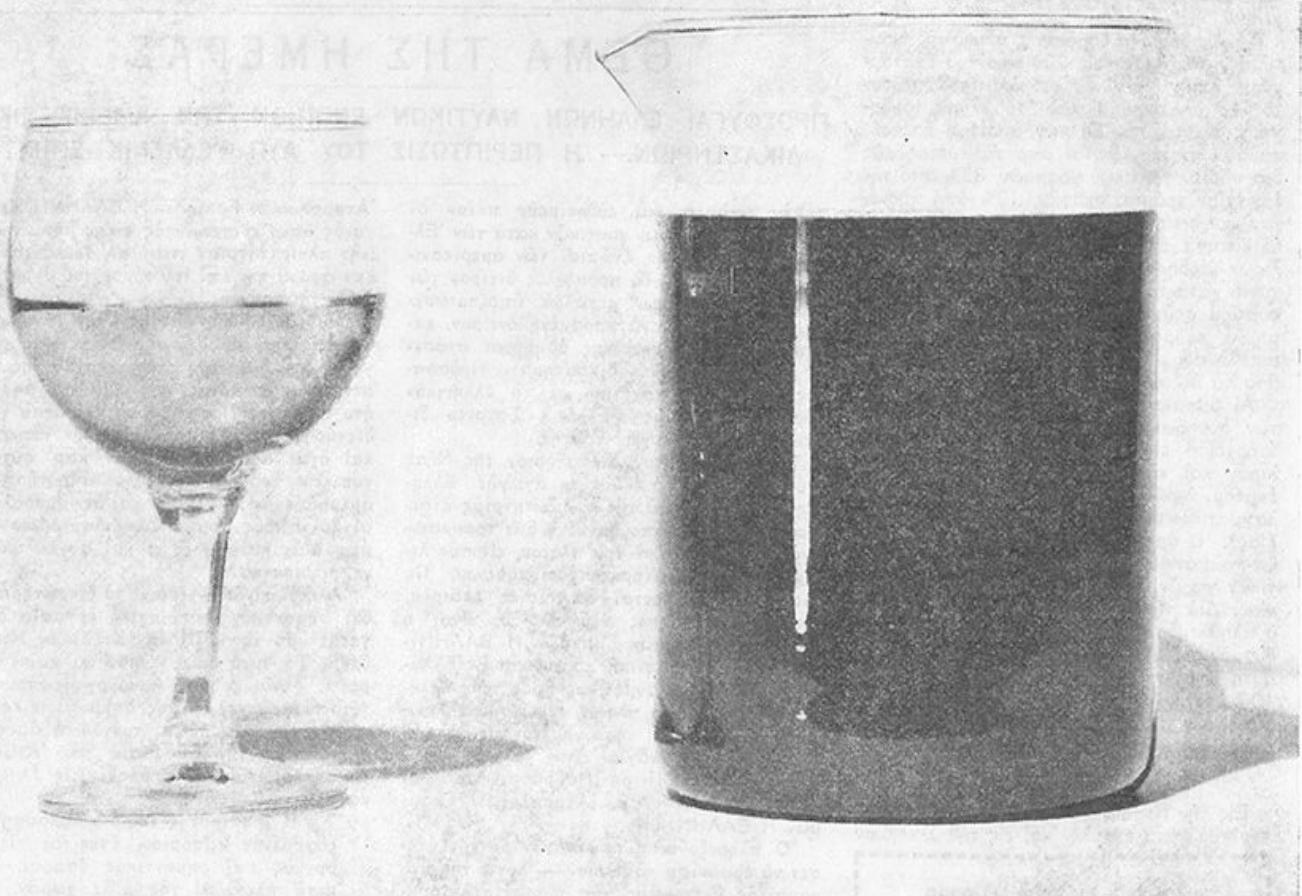
"Η χρησιμότης τοῦ δικαστηρίου διεξαγομένου ἐμπορίου, ἔγκειται εἰς τὰς συχνάς καὶ σημαντικὰς ἐπαφὰς αὐτοῦ μετὰ πλειόνων τῆς μιᾶς μεγάλης χωρῶν. "Εάν, πρὸς εύδωσιν ὁμέσου τινός σεξιών σεξιών, τὰ δικαστήρια μιᾶς ἐκάστης τῶν χωρῶν τούτων, ἐπωφελούντο τῶν ἐπαφῶν τούτων πρὸς ἐπιβολὴν τῆς ἔξουσίας των, δὲν είναι δύσκολον νὰ προΐδῃ τις, ὅτι πλήθος συγκεχυμένων καὶ ἐπαλλήλων ὑποχρεώσεων ἡθελον συνθίλει τὸ διεθνὲς θαλάσσιον ἐμπόριον".

Τέλος, τὸ δικαστήριον δὲν ἐθεώρησεν ὡς ἀποφασιστικῆς σημασίας τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι ὁ τραυματισμὸς ἐπῆλθε καθ' ὅντας τὸ δικαστήριον τῆς Νέας Υόρκης. "Ασθενὲς — ἔκρινεν — τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο, μεμονωμένον ἐν ἀπουσίᾳ ἄλλων λόγων ἐπιβαλλόντων τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαίου.

Μὲ τὸ αἵτιολογικὸν αὐτό, τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Νέας Υόρκης ἀπέρριψε τὴν ἀγωγήν.

"Ἐπιθυμούντες νὰ ἀναλαμβάνῃ ἔκαστος τὰς εύθυνας τῶν πράξεων του, σημειούμεν, ὅτι, ως προκύπτει ἐκ τοῦ δοθέντος ἡμῖν φωτοτυπικοῦ ἀντίγραφου τῆς ἀποφάσεως, ἐνάγων ἥτο ὁ ναυτικός Ηλίας Τσακανίτης, πληρεξούσιος δὲ αὐτοῦ δικηγόρος, ὁ γνωστὸς μας κ. Herbert Lebovici.

# Wine or crude oil?



**Whatever the cargo, 'Linalux' Hi-Build gives  
'full-measure' protection to holds and tanks**

Whether the cargo's Petroleum, Molasses, crude oil or fine wine, 'Linalux' Hi-Build is the complete protection. Economically applied by modern airless spray, normal 'four-coat' thickness is obtained in two coats.

**LINALUX HI-BUILD TANK COATING**

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LIMITED • PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



Agents and stockholders: The Star Commercial-Maritime & Provisions Co. Ltd. Yannoulato Building, Piraeus

## ΠΡΑΚΤΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ

## ΔΙΑ ΤΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΩΝ Μ.Ε.Θ.

## ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΕΤΑΙ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Πληροφορούμεθα, ότι ή διεύθυνσις τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου, υπέβαλεν εἰς τό Διοικητικόν Συμβούλιον τού 'Ιδρυματος μελέτην, διὰ τής όποιας, όχι μόνον ἐπίλυεται τό πρόβλημα τού χώρου, που ἀντιμετωπίζεται διὰ τήν φύλαξιν τῶν ἀρχείων τῶν μητρώων ἔργων θαλάσσης (Μ.Ε.Θ.), ἀλλὰ καὶ ἔξασφαλίζεται η συντήρησις αὐτῶν κατά τής φθορᾶς καὶ ή ἐπιστημονική ἀρχειοθέτησις, ὡςτε νά ἀπλουστεύεται η ἔργασια.

Τὰ φυλασσόμενα τήν στιγμὴν αὐτήν ναυτολόγια καὶ οἱ ἀτομικοὶ φάκελλοι ἀπογραφομένων ναυτικῶν, ἔχουν δάρος 130 τόνων περίπου, διὰ τήν φύλαξιν τῶν δὲ ἀπαιτεῖται δάπεδον ἐνισχυμένον με ἰσχυρὸν ὀπλισμόν, ἐνώ ή συνολική ἀπαιτούμενη ἐπιφάνεια διὰ τήν σχετικῶν ἀνετον στέγασιν τῆς δλος ὑπερσίας τῶν Μ.Ε.Θ., ὑπολογίζεται εἰς 900 περίπου τετραγωνικά μέτρα. Πέραν δημως τῶν μειονεκτημάτων αὐτῶν, τὰ 270.000 καὶ πλέον ναυτολόγια, που ὑπάρχουν σήμερον, αὐξάνουν συνεχῶς κατ' ἀριθμόν, δυσχεραινούμενόν συνεχῶς τού ἔργου τής ἀναζητήσεως μιᾶς συγκεκριμένης μερίδος ναυτικοῦ. Δὲν ἀντιμετωπίζεται, ἐπομένως, μόνον πρόβλημα χώρου, ἀλλὰ καὶ θέματα συντηρήσεως τῶν καταστρεφόμενών συν τῷ χρόνῳ ναυτολογίων, ἀσφαλοῦς φυλάξεως αὐτῶν, ταξινομήσεως, ἀρχειοθέτησεως καὶ ὀρθολογικῆς ὄργανωσεως, ὡςτε η τρέχουσα ὑπηρεσία νά διεξάγεται εὐκόλως καὶ ταχέως.

Μετά προσεκτικήν μελέτην, ή διεύθυνσις τού Ν.Α.Τ. κατέληξεν εἰς τήν πλέον, πράγματι, ἐνδεικυμένην λύσιν τῆς διὰ μικροφωτογραφήσεως ἀρχειοθέτησεως, ή όποια καὶ διλογοδάπανος σχετικῶν εἶναι καὶ δύναται νά ἀνατεθῇ εἰς ἐντελῶς ανειδίκευτον προσωπικόν, ἐνώ ταυτοχρόνως ἐπιλύει κατ' ἀριστον τρόπον πάντα τά ἀνωτέρω ἐκτεθέντα προβλήματα.

'Η πρός τούτο ἐπίλεγεσια μέθοδος, δύομάζεται «μικρορυπός». Δι' αὐτῆς δὲ ἐπιτυχάνεται η εύκολος καὶ ταχεῖα φωτογράφησις τῶν ναυτολογίων καὶ λοιπῶν ἔγγραφων τού

Δι' ένναν

ναυτολόγιον:

Βάρος	190 γραμμάρ.
Ἐπιφάνεια	0,1036 τετρ. μ.
"Ογκος	0,0003108 μ <sup>3</sup>

Διὰ δέσμην

18 ναυτολογίων:

Βάρος	1.365 γραμ.
Ἐπιφάνεια	0,816 μ <sup>2</sup>
"Ογκος	0,0018768 μ <sup>3</sup>

Προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω, ότι τὸ δάρος μειούνται εἰς τὸ τρίτον περίπου, ή ἐπιφάνεια

ἀτομικοῦ φακέλλου ἐκάστου ναυτικοῦ, ή ἐκτύπωσις εἰς θετικήν πλάκα καὶ ή συναρμολόγησης τού ὑλικού κατά τρόπον ἐπιτρέποντα τὸν ἀμεσον αὐτὸν χειρισμὸν ὑπὸ τῆς υπηρεσίας. Συνδυάζεται τὸ συστήμα αὐτὸν τρεῖς λειτουργίας εἰς ἐνιαίον σύνολον (φωτογράφησις - ἀναμεγέθυνσις - ἀνάγνωσις). 'Η ἔργασία λήψεως τού μικροφίλμ καὶ ἐμφανίσεως, δύναται νά γίνῃ ἀπό τελείως ἀνειδίκευτον προσωπικόν, μὲ ἐλαχίστους καὶ ἀπλοὺς χειρισμούς, εἰς χρόνον ἀλαχίστων λεπτών τῆς ὥρας καὶ ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἡμέρας, χωρὶς τήν ἀνάγκην σκοτεινοῦ θαλάμου. 'Ο πρός τούτο ἀπαιτούμενος ἔξοπλισμός, συνίσταται ἀπό τὸ μηχάνημα λήψεως διὰ μικροφίλμ διατρόπου τού τῶν 35 χιλ., τὸ όποιον φέρει καὶ σύστημα συμπλέξεως τῶν ὑπὸ τού φωτογράφησιν φύλλων, ὡςτε νά καθίσταται διμάλη ή ἐπιφάνεια αὐτῶν. Διὰ τού μηχανήματος αὐτοῦ, καθίσταται δυνατή ή φωτογράφησις ἐπιφανεῶν διαστάσεων 42 X 60 ἐκατοστομέτρων, εἰναι δὲ τού τού τόπου MB - 2. 'Η συσκευή ἐμφανίσεως τού μικροφίλμ εἰς τανίας μικρομηδός εἰναι τού τόπου T - 35, καθίσταται δὲ δι' αὐτῆς δυνατή ή ἐμφάνισης διεύθυνσις σκοτεινοῦ θαλάμου. 'Υπάρχει περαιτέρω τὸ τόπου SE - DINA - 3 μηχάνημα ἐμφανίσεως χάρου ἀναπαραγωγῆς τῶν φωτογραφιῶν μερίδων στοιχείων εἰς ρόλους πλάτους 31 ἐκατοστομ. καὶ ἀπεριορίστου μήκους, ως καὶ τὸ ἀναγνωστικόν μηχάνημα μικρομηδός MC - 3 - 35, διὰ τού δόπιου προβάλεται τὸ ἐμφανίσθεν μικροφίλμ ἐπί θαμποῦ κρυστάλλου ἐπιφανείας 31 X 45 ἐκατοστ. 'Εννοεῖται, διὰ τὸν ἐν λόγῳ μηχάνημα δὲν χρειάζεται διὰ τήν ἀνάγνωσιν τῶν φωτοαντιγράφων SE - DINA - 3 καὶ τὰ δόπια δύναται νά τοποθετοῦνται ἀπ' εὐθείας εἰς τήν μηρίδα ἀκάστου ναυτικοῦ.

Τὸ δόλον συγκρότημα στοιχίζει 77.500 δραχμάς μόνον, ἐκ γενομένων δὲ ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τού Ν.Α.Τ. δοκιμῶν δὲνός ναυτολογίου μεγάλου δεξαμενοπλοίου, προέκυψαν τὰ ἀκόλουθα συμπεράσματα:

Διά μικροφίλμ: Διά φωτοαντίγρ.:

32 γρμ.	74 γρμ.
0,0560 μ <sup>2</sup>	0,05328 μ <sup>2</sup>
0,0000560 μ <sup>3</sup>	0,00015984 μ <sup>3</sup>

Διά μικροφίλμ: Διά φωτοαντίγρ.:

586 γρμ.	666 γρμ.
0,0816 μ <sup>2</sup>	0,05328 μ <sup>2</sup>
0,001008 μ <sup>3</sup>	0,0014386 μ <sup>3</sup>

εἰς τήν μηρίδα καὶ διγόκος εἰς τήν εκτόν περίπου, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς δὲ τού συστήματος

αὐτοῦ, θὰ προκύψουν τὰ κάτωθι ἀποτελέσματα, ώς αὐτὰ ἀναφέρονται εἰς τήν πρός τό Διοικητικὸν Συμβούλιον τού Ταμείου ἐκθεσιν τού διευθυντού αὐτοῦ πλοιάρχου λιμενικού κ. Δημ. Τσουλούφη:

Τό κόστος της ἐπί μικροφίλμ ἀποτυπώσεως ἐκάστης σελίδος ναυτολογίου, ἀνέρχεται εἰς 39 μόνον λεπτά τῆς δραχμῆς, ἐνώ τὸ κόστος ἐκάστου φωτοαντιγράφου διαστάσεων 21 X 30 ἐκατοστομέτρων, ἀνέρχεται εἰς δραχμάς 3,20. 'Επομένως, τὸ συνολικό κόστος φωτογραφήσεως καὶ φωτοαντιγράφων ἐνώς πλήρους ναυτολογίου μεγάλου δεξαμενοπλοίου, ἀνέρχεται εἰς 46,67 δραχμάς.

Τό ἀναγκαῖον διὰ τήν ἔφαρμογήν τού συστήματος προσωπικόν, είναι τρία μόνον ἔποια, εἰς χειριστής τῶν μηχανημάτων, εἰς δυοθέσης καὶ ταξινόμησης εἰς την καρτέλλας.

Προβλέπεται νά ἀρχίσει η φωτογράφησις ἐκ τῶν ἀπό τής ἔφαρμογής τού συστήματος ἔξοφλουμένων ναυτολογίων, ή φωτογράφησις δὲ τού μέχρι τῆς ἀποκτήσεως τού συστήματος ἀρχείου ναυτολογίων, θὰ πραγματοποιηθῇ τηματικῶς καὶ κατά στόδια, ἀναλόγως τῶν δυνατοτήτων τῆς ὑπηρεσίας τῶν Μ.Ε.Θ.

'Η ἔφαρμογή τού συστήματος μικρομηδός εἰς τά Μ.Ε.Θ. θὰ προκαλέσῃ, πλέον τῆς δαπάνης κτήσεως τού συστήματος καὶ δαπάνην 15.000 δρχ. μηνιαίως, λαμβανομένου ὑπὸ δψιν, διης κατάρτηθῇ εἰς Μ.Ε.Θ. 350 νέα ναυτολογία.

Διὰ τήν φωτογράφησις τού ὑπάρχοντος σημερινού ἀρχείου τῶν 270.211 ναυτολογίων, θὰ ἀπαιτηθῇ δαπάνη ἐκτιμωμένη εἰς δρχ. 1.475.352 περίπου, ἀποσθενομένη τηματικῶς. 'Η ἔκτασις τής ἀναπαραγωγῆς ἐκ τῶν φίλμ, θὰ εξαρτηθῇ ἐκ τῶν ἀναγκών τής ὑπηρεσίας Μ.Ε.Θ.

Μέρι τῆς ὀλοκληρώσεως τής ἀποτυπώσεως τῶν ἀρχείων ναυτολογίων εἰς φίλμ, ούδεν ευνοϊκόν οίκουμενον ἀποτέλεσμα θὰ προκύψῃ. Μετά τήν διλοκλήρωσιν, δημως, αὐτής, ή δαπάνη φωτογραφήσεως καὶ ἀναπαραγωγῆς θὰ καλυφθῇ, όχι μόνον ἐκ τού ἐνοικίου ὅπερ θὰ είναι ἡ νηαγακασμένη ἡ ὑπηρεσία νά καταδῆῃ διὰ τήν στέγασιν τῶν Μ.Ε.Θ. καὶ τῶν ὁγκοδών ἀρχείων αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ ἐκ τής ταχύτητος, μεθ' ἧς τού λοιπού θὰ διεξάγεται η ὑπηρεσία.

Αύτὰ ἀναφέρει ὁ διευθυντής τού Ν.Α.Τ. εἰς τὸν ὄποιον, ἐν συνεργασίᾳ τῶν εἰς φίλμ, ούδεν ευνοϊκόν οίκουμενον ἀποτέλεσμα θὰ προκύψῃ. Μετά τήν διλοκλήρωσιν, δημως, αὐτής, ή δαπάνη φωτογραφήσεως καὶ ἀναπαραγωγῆς θὰ καλυφθῇ, όχι μόνον ἐκ τού ἐνοικίου ὅπερ θὰ είναι ἡ νηαγακασμένη ἡ ὑπηρεσία νά καταδῆῃ διὰ τήν στέγασιν τῶν Μ.Ε.Θ. καὶ τῶν ὁγκοδών ἀρχείων αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ ἐκ τής ταχύτητος, μεθ' ἧς τού λοιπού θὰ διεξάγεται η ὑπηρεσία.

TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT WORK

ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

**GEORGE CARRAS, INC.**

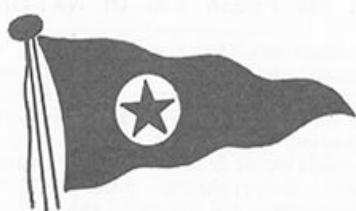
29 BROADWAY

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



# P. D. MARCHESSINI & CO. (FAR EAST) LTD.

SHIP AGENTS, SALE, PURCHASE,  
& CHARTERING BROKERS

TO MONON ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

TO ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

## HONG KONG

1101)2 GRAND BUILDING,  
15)17 CONNAUGHT ROAD, CENTRAL.  
TELEGRAMS : MARCLINES (AGENCY)  
MARCHESINI (SALE/PURCHASE).  
TELEX : HKG - 256  
TELEPHONES : 232007-9.

## TOKYO

IDA BUILDING,  
1 YAESU 2 - CHOME,  
CHUO - KU.  
TELEGRAMS : MARCHESINI.  
AND AT ALL MAJOR JAPANESE PORTS.

RIVER ST. LAWRENCE - COLUMBIA RIVER - ALASKA - CALIFORNIA - NEW YORK CITY - NEW ORLEANS - CANADA  
RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - SAINT JOHN - HALIFAX

# ΚΟΥΒΕΝΤΟΛΟΪ ΜΕ ΕΠΙΣΗΜΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ

— Τί ίδεαν άπεκομίσεις για τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, ἀπὸ ἑργατικῆς πλευρᾶς, σύ, ποὺ ὅπως λέσ, πέρασε τὰ περισσότερα χρόνια τῆς ζωῆς σου στὰ καράβια;

‘Απὸ ἄνωτερο παράγοντα τοῦ ‘Υπουργείου τῆς ‘Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἡταν τὸ ἔρωτημα. ‘Ωστε καὶ ἡ ἀπάντηση ἔπρεπε νὰ πλαισιωθῇ μὲ εἰλικρίνεια καὶ κανεῖς λόγος δὲν ὑπῆρχε νὰ τοῦ φανῶ σφόδρα ἡ εὐχάριστος. Μιὰ γνώμη ἀνεύθυνη καὶ χωρὶς ἐπισημότητα μοῦ ἔζητήθη, ἔτσι, γιὰ νὰ γίνεται κουβέντα.

— ‘Η θάλασσα — τοῦ εἶπα — προσφέρει τὸ ωραίωτερο ἐπάγγελμα καὶ τὴν ἀσφαλέστερη σταδιοδρομία, σὲ δύος πράγματις τὴν ἀγαποῦν καὶ τὴν ἐμπιστεύοντα. ‘Αλλὰ καὶ ἡ θάλασσα εἶναι ἡ μεγαλύτερη κατάρση γιὰ κείνους ποὺ ξεκινοῦν πρὸς τὶς περιοχές της ἐπιπόλαια, ἀπρεσούμαστοι ψυχικά, εἴτε ἀπὸ ἀπιτακτικὴ ὀνάγκη διαφορῆς εἴτε ἀπὸ ἀνερμάτιστη ἐπιθυμία κάποιας περιπέτειας. Αὐτό, ποὺν ἔξαστερο τὸ παρουσιάζει ἡ μεγάλη διαφορά, μεταξὺ ἑκείνων ποὺ ξεκινοῦν μὲ τὸ φυλλάδιο τοῦ μαθητευμένου ναυτικοῦ καὶ ἑκείνων ποὺ ἀποστίζουν τελικὰ νὰ παραμείνουν στὸ ἐπάγγελμα. Μὲ λιγότερα λόγια: Πιστὴ ἔρωμένη εἶναι ἡ θάλασσα, ἐφ' ὅσον τὴν ίδια πίστη τῆς δώσουν ὅσοι τὴν πλησιάσουν. Γιὰ τοὺς ἄλλους, τοὺς δίχως πίστη καὶ χωρὶς ἀνταπόκριση στὸν ἔρωτά της, εἶναι σκληρή, ἀποβάνει συντομώτατα ἀνεπιθύμητη καὶ τοὺς ὑποχρέωνται νὰ μαζέψουν τὰ δρεγμένα τους γιὰ νὰ ἀπέλθουν. Σ' αὐτὸ τὸ ἀλάσθητο συμπέρασμα, ἔχουμε καὶ τὴν ἀπόδειξη ὅτι: ‘Ἐνῶ οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ σπρώχουν στὰ δικά τους δήματα τὰ παιδιά τους καὶ τὰ ἔγγονα τους, οἱ πορείστακοι ρίχνουν πίσω τους μαύρη πέτρα καὶ ἀναθεματίζουν τὴν πρώτη σκάλα καραβιοῦ, ποὺ τοὺς ὠδύγησε ἡ μοῖρα τους νά πατήσουν.

Προσφέρει τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα ὁμοφιές, ὅσες κανένα ἄλλο στὸν κόσμο. ‘Ἐνας σωρὸς περιπέτειες εὐχάριστες ἡ καὶ δυσάρεστες, ἀντιμετωπίζονται σὲ κάθε στιγμὴ γιὰ νὰ ὀλοκληρώνουν θύρους καὶ ρομαντισμούς, ἀλλησμάτους ὡς τὰ βαθειά γεράματα. Φυσικά, ἔχει καὶ τοὺς κινδύνους του, τοὺς μόχθους καὶ... μεγάλες ἀνθρώπινες στρηγῆσις καὶ σοβαρώτερη τὴν ἀπομάκρυνση τοῦ ἀνθρώπου ἀπὸ τὴν σίκονεία του, ἀπὸ τὸ σπίτι του, ἀπὸ τὴ γυναῖκα τοῦ τὴν ίδια. ‘Ο ναυτικός, δίμως, τὸ παίρνει ἀπόφαση καὶ ρεγούλαρει καὶ αὐτὸ τὸ θέμα, ὥστε νὰ γίνεται λιγότερο ὁδυνηρό, ρυθμίζοντας τὰ μπάρκα καὶ τὰ ξεμπάρκα του μὲ λογικὴ καὶ μὲ σύνεση. ‘Ετσι, τοῦ προσφέρεται ἡ εὔκαιρια νὰ ζῇ τὸ «μήνα τοῦ μελιτοῖ» πολλὲς φορὲς στὴ ζωὴ του καὶ νὰ μὴν γίνεται διαρετὸς ποτὲ. ‘Ἄς μὴν ξεχνοῦμε δέ, ὅτι ἀπὸ τὸ ναυτικὸ σπίτι ἀπουσιάζει τὸ συχνὸ οἰκογενειακὸ καγαδάκι, τὸ τόσο γνωστό σ' ἄλλους διοπαλαιστὰς τῆς στεργιάς.

“Ωστε, τὸ δικό μου συμπέρασμα καὶ ἡ δική μου γνώμη, γύρω ἀπὸ τὸ ἔρωτημά σας, εἶναι ὅτι τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, περισσότερο ἀπὸ κάθε ἄλλο ἐπάγγελμα, θέλει τὸν ἀνθρώπο του. Θέλει τὴν πρεστοιμασία. Εἴτε αὐτὴ εἶναι κληρονομικὴ ἀπὸ ναυτικὸ γονῷ ἡ ναυτικὸ τόπο, εἴτε μὲ προσεκτικὴ διδαχὴ καὶ προσεκτικὴ κατεύθυνση ἀπὸ ἡλικία μικροῦ.

‘Υπάρχει καὶ μία ἄλλη ἀπόδειξη, ποὺ μᾶς προσφέρει ὡμὰ τὰ ἀποτελέσματα τῆς διαφορετικῆς ποιότητος τῶν ναυτικῶν μας. Εἶναι ὁ καθρέφτης τῶν ἔξερχομένων στὴν ἀπομαχία. ‘Υπάρχει τώρα καλὴ στατιστικὴ πάνω σ' αὐτὸ τὸ θέμα.

Δεκαέξη χιλιάδες συνταξιούχοι ἀναφέρονται σήμερα στὸν καταλόγους τοῦ Ναυτικοῦ ‘Απομαχικοῦ Ταμείου. Αὐτοὶ δὲ ἀναλογούν στὸν εἶκοσι, μόνο, χιλιάδες ναυτικῶν τοῦ 1960. Οἱ τωρινοὶ ναυτικοὶ τῶν ὡρῶν τοῦ 1960, δὲν παρουσιάσαν ἀκόμη τὸ πραγματικὸ ὑψος τῶν συνταξιούχων τους. Θά τὸ

παρουσιάσουν, δίμως, σύντομα, στὶς ίδιες ἀναλογίες, ἐφ' ὅσον δὲν θερπετεῖ ἡ ἀκαταστασία τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Λέγοντας δὲ ἀκαταστασία, ἔννοω τὰ ἔξης:

‘Απὸ τοὺς δικαέη χιλιάδες συνταξιούχων, μόλις τὰ 25% μπόρεσαν νὰ ἔπερσουν τὸ κατώτερο ὅριο ναυτολογήσεων καὶ νὰ συνταξιοδοτηθοῦν κάπως ὑποφερτά. Εἶναι ἐκεῖνοι ποὺ κατεχόρησαν στὰ φυλλάδια τοὺς ὑπηρεσίας εἴκοσι χρόνων. Χίλιοι ἄλλοι μπόρεσαν νὰ ὑπερβουν τὴν εἰκοσιπενταετία καὶ λίγοι ἄλλοι τὴν τριακονταετία. Οι συντριπτικά πολλοί, τὰ 75%, ἔμειναν «ἀπὸ λάστιχο» καὶ ἀναζήτησαν τὴν ἔξοδο στὴ σύνταξη μὲ πολλούς καὶ διάφορους χαριστικούς δρόμους. Φυσικά, στὸ κακὸ αὐτὸ φαινόμενο σημαντικὸ ρόλο ἔπαιξαν οἱ σημαίες «εὐκαιρίας», τοὺς ἀπεξέωσαν τοὺς ναυτικούς ἀπὸ τὰ ἀσφαλιστικά τους ταμεῖα, γιὰ νὰ καταλήξουν μὲ τὴν ἔξοδο στὴν ἀπομαχία τους, χωρὶς σοβαρές ἔγγραφες ναυτολογήσεων στὰ ναυτικά τους φυλλάδια. ‘Αλλὰ καὶ μὲ αὐτὴ τὴν περίπτωση, οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ δὲν ἔμειναν ἀπόλυτα ὀδικημένοι. Μὲ τὰ καλύτερα μισθολόγια στὰ ἀπόδημα αὐτὰ πλοΐα, κατέφεραν νὰ δημιουργήσουν κτήματα καὶ ἄλλες περιουσίες, ποὺ ἀποζημιώνουν κάπως τὴ στέρηση ικανοποιητικῆς συντάξεως.

Καὶ γιὰ νὰ ὀλοκληρώσω τὴ γνώμη μου, λέγω πώς καὶ ἡ θάλασσα εἶναι τὸ ωραίωτερο καὶ τὸ ἀσφαλέστερο ἐπάγγελμα. ‘Αλλὰ θέλει τὸν ἀνθρωπό της. Τὸν πρεστοιμασμένο, ἄλλα καὶ τὸν ἀφοσιωμένο. Διαφορετικὰ οὐτε διοπορισμὸ οὐτε ἀσφάλεια προσφέρει.

— ‘Οπως κατέλαβα — λέει ὁ συνομιλητής μου — πρέπει νὰ ξειδιάλεγωνται ὅσοι ξεκινοῦν γιὰ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ. Τὸ βρίσκεις, λοιπόν, εὔκολο αὐτὸ;

— Δὲν πρόκειται περὶ διαλογῆς. Προετοιμασία χρειάζεται. Στὴν πρεστοιμασία δὲ αὐτὴ ἀποκλείονται δοσοὶ μπήκαν σὲ ἡλικία... ἐφεδρική. ‘Οσοι πέρασαν τὰ εἴκοσι ἡ ἔστω τὰ εἰκοσιπέντε τους χρόνια. Αὐτοὶ ἀνδρώθηκαν στὴ στεργιά καὶ ἀποκομίζουν ἀπὸ ἐκεῖ συνήθειες, ποὺ δὲν μεταφεύονται πειά στὴ θάλασσα μὲ κανένα τρόπο. ‘Έχουμε ἀπόδειξη ὅτι αὐτοί, ὅχι μόνο δὲν γίνονται ποτὲ ναυτικοί, ἄλλα μεταφέρουν τὴν ἀπογοήτευση μέσα στὰ πλοΐα, μὲ ἀποτέλεσμα τὴ μόλυνση καὶ τυχὸν ἀδυνάτων ἄλλων.

— Ζωὴ εἶναι αὐτή, ρὲ καραμάνια; Δὲν διγάνεται στὴ στεργιά νὰ χαρήτε τὸν κόσμο; Τί ζηλέψατε καὶ διαλέξατε αὐτὸ τὸ ἄδιο ἐπάγγελμα;

— Ετσι, αὐτοὶ φεύγοντες ὀργὰ ἡ γρήγορα ἀπὸ τὴ θάλασσα, ἀφίνουν πίσω τους τὸ δηλητήριο καὶ τὴν ἀρρώστεια.

Στὸ παλῆρα χρόνια, τότε ὅσοι δημιουργοῦνται στὰ καράβια είχαν τὶς ρίζες ἀπὸ τὰ ιστιοφόρα, τὰ σπίτια ἀπὸ ὅπου ξεκίνησαν, ήσαν δίπλα στὸ γιαλό καὶ ὁ ἀέρας ποὺ προτοεισχώρησε στὰ σπλάγχνα τους ήταν ἀνακατεύοντας μὲ τὴν θάλασσας τὴν ἀλμύρα, δὲν είχαν ἀνάγκη οὐτε πρεστοιμασίας οὐτε ἄλλης διδαχῆς.

Τώρα, δίμως, ἔχουμε τέτοια καὶ τόση Ναυτιλία, ὅσοι οὐτε τὰ κατάλοιπα τῶν ιστιοφόρων, οὐτε τὰ προϊόντα τῶν ναυτικῶν μας νησιών φθάνουν νὰ τροφοδοτήσουν. ‘Η δὲ «κατακόρυφη» ὄνοδος τῆς Ναυτιλίας μας, ἐδικαιολογήσεις ἔνα συναγερμὸ ἐκ τῶν ἐνότων. Γέμισαν τὰ καράβια ναυτικούς καὶ ἄνωτους, γέμισαν ἀπὸ χρεωποκημένους ὑπερήλικες, ἀπὸ διαβατηριούχους φυγάδες τῆς στεργιάς καὶ ἀπὸ ὑποφήφιους μετανάστες, στοὺς ὁποίους τὸ φορτηγὸ καράβι προσέφερε εὐκαιρία δωρεάν ἄλλας καὶ εὔκολη. Νὰ συνεχισθῇ τὸ σύστημα, τὸ βρίσκω ἐπικίνδυνο, ἐπίζημο καὶ δυσφημητικό. Καιρὸς νὰ δάλουμε πρόδρυμα, καιρὸς γιὰ σύστημα ριζικό.

Πρὸ παντός, καλὸ φυτώριο. ‘Οχι μόνον ναυτικὸ Γυμνάσια γιὰ ἀξιωματικούς τῶν πλοίων, ἄλλα καὶ ναυτικὴ στοιχειώδη ἐκπαίδευση γιὰ πληρώματα. ‘Ανοιγμα δὲ εἰ-

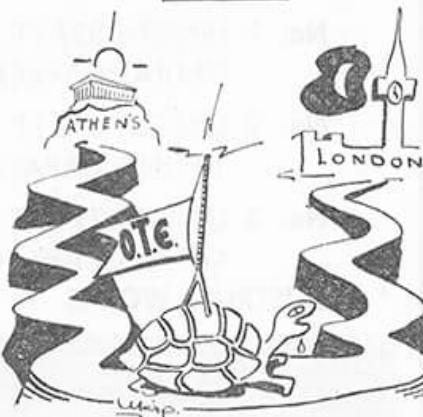
σόδου στὰ καράβια σὲ νέα παιδιά. Καὶ ἡ ἡλικία τῶν δεκαπέντε χρόνων νὰ ἀναζητηθῇ.

Ναυτικὴ ἐκπαίδευση στὰ δημοτικά σχολεῖα ὅλων τῶν νησιών μας καὶ σὲ ἄλλες περιοχές ναυτικές, ‘Ικανοποιητικές ὀπολαύες στοὺς νέους καὶ δικαίεις καὶ διποκαρδίωσεις ἀπὸ τὰ πρώτα τους δήματα. Μὲ κάθε τρόπο καλλιέργεια τῆς ὁγάπης πρὸς τὴ θάλασσα. Θά ἔλεγα, ἀκόμη, νὰ λειτουργήσουν καὶ κατηχητικά ναυτικά σχολεῖα, οὓς πήραν τὴ διδασκαλία νὰ ἀναλαμβάνουν καλοὶ ἀπόμαχοι ναυτικοί ὅλων τῶν κλάδων.

‘Αλλά, πρὸ παντός, μακριὰ ἀπὸ τὴ θάλασσα οἱ φυγάδες τῆς στεργιάς. Μακριὰ οἱ ἀπροσάρμοστοι υπερήλικες, οἱ χρεωκοπημένοι τῆς στεργιανῆς ζωῆς...

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



ΣΤΗΝ ΓΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ... ΝΑΥΤΙΔΙΑΣ!!!



Η ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ... ΑΣΩΤΟΥ

— “Αχ, τὸ αἷμα νερὸ δὲν... γίνεται!!”



«ΣΤ' ΑΡΜΑΤΑ ΣΤ' ΑΡΜΑΤΑ»

«Σὲ δὲν ΤΙΜΙΟ ΑΓΩΝΑ καὶ τὴ λευτεριά... πέτε... ΠΟΛΕΜΑ μὲ... ΧΑΡΑ»!!!

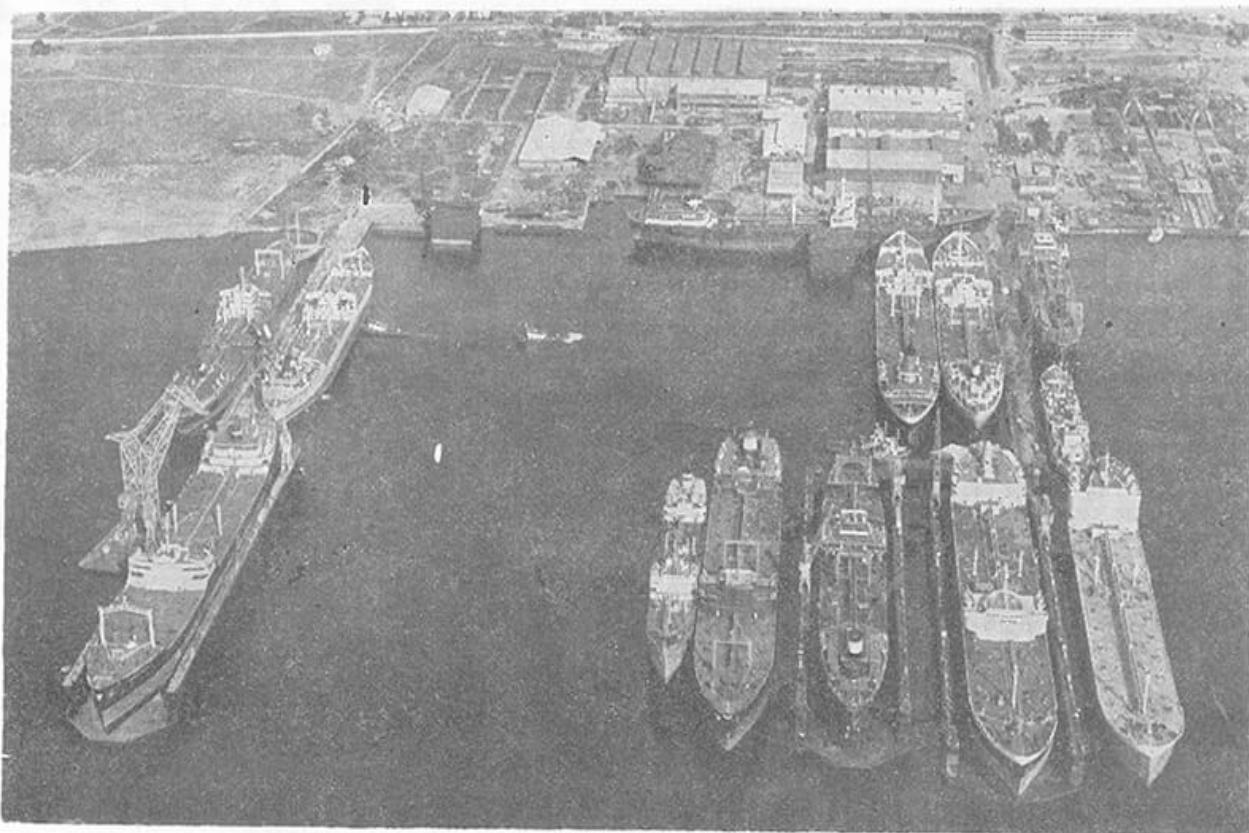
# HELLENIC SHIPYARDS

## 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 827 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.  
LIFTING CAPACITY 30,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 70,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 105 FT.  
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 37,000 D.W.T.
- No. 3 LENGTH 720 FT. BREADTH INSIDE WALLS 111 FT.  
LIFTING CAPACITY 24,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 46,000 D.W.T.

### \* INDUSTRIAL WORKS



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, 2, 3

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

Telex: ATHENS 293 & 396. Telephones: ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents: HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.1

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

U.S. Agents: TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 1022, N.Y.

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

# ΝΕΩΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΑΡΧΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΟΥ κ. ΤΑΣΟΥ ΤΖΑΜΤΖΗ

Η ιστορία της έξελιξεως της ιστιοφορίας των πλοίων των αρχαίων παρουσιάζεται ως τώρα άρκετά άπλη. Οι πρώτες πληροφορίες, που διαθέταμε και που διαθέτουμε άκομμα, προέρχονται από τις εικόνες των αιγυπτιακών τάφων. Σ' αύτές μπορεί κανένας να διακρίνη καθαρά πώς ένας κοινός ιστός, μιά κεραία, ένα τετράγωνο πανί και μερικοί συστολείς (στίγκοι), αποτελούσαν όλο το σύστημα προσώσεως των πρωταγόνων σκαφών<sup>(1)</sup>. Η πρώτη παραλλαγή έμφανιζεται στην ιστιοφορία, όταν ο άπλος ιστός έγινε με δύο πόδια ή μάλλον πήρε το σχήμα του Α στην περίοδο μεταξύ τρίτης και ένδεκατης δυναστείας<sup>(2)</sup>. Η πρώτη αυτή γνωστή άλλαγή δέν έπειρεσε τό πανί, που παρέμεινε το ίδιο σε σχήμα και τρόπο έξαρτήσεως. Έπισης ή κεραία παρουσιάσεις μιά έλαφρά άλλαγή: "Αποτελέσθηκε από δύο κομμάτια ένωμένα κοντά στὸν ιστό".

Οι Φυγίκες άκολούθησαν άργοτερα κι' αύτοι το ίδιο σύστημα ιστιοφορίας. "Ενας άπλος ιστός, που στην κορυφή του είχε προστεθή μιά κόφα, μιά κάπως πιο κυρτή κεραία και ένα τετράγωνο πανί". "Ήταν τὰ χαρακτηριστικά γνωρίσματα τῶν φυγικῶν πλοίων<sup>(3)</sup>". «Ἐκ λεπτοῦ λινοῦ ἀπὸ τὴν Αἴγυπτον, πλουσίων κεντημένων ἥτο τὸ ιστίον σουλ λέγει ή Παλαιά Διαθήκη για τὸ φοινικό πλοῖο<sup>(4)</sup>».

Οι "Ελληνες ποὺ ήλθαν μετα, δὲν φίνεται νὰ έφεραν σοδαρές άλλαγές στὴν ιστιοφορία. Τὰ όμηρικά σκάφη έλχαν ἔνα ιστὸ καὶ ένα πανί. «Ἐν δ' ιστὸν ποιεὶ καὶ ἐπίκριον ἄρμενον αὐτῷ»<sup>(5)</sup> ὁ "Οδυσσέας γιὰ τὸ πλοῖο του κι' ἀκόμη «οἱ δ' ιστὸν στήσαντ' ἀνά θ' ιστία λευκὴ πέτασσαν»<sup>(6)</sup>. Ο πληθυντικὸς εἰστίας, που συνήκα απαντᾶται στοὺς αρχαίους συγγραφεῖς, φαίνεται νὰ σημαίνῃ ἡ τὰ πολλὰ κομμάτια ποὺ τὸ ἀποτελούσαν ἡ τὸ πανί, τὰ σχοινιά κι' ὅ,τι ἀλλο πήγαινε μαζὶ.

Γιὰ νὰ χρησιμοποιήσεις ὁ ἀρχαῖος ναυτικὸς τὸ δεύτερο μικρὸ πανί ποὺ πήρε τὸ δύνομα «ἀρτέμενων», ἔπειτε νὰ φάσῃ στὸν τέταρτο π.Χ. αἰώνα. Πάνω σ' ἔνα κοντὸ ιστὸ καὶ γερμένω πάνω ἀπὸ τὴν πλώρη, κρεμασμένο ἀπὸ μιὰ μικρὴ κεραία ἀπλώνυταν ἔνα μικρὸ τετράγωνο πανί, ποὺ βοηθούσε τὸ σκάφος νὰ κυβερνηθῇ εύκολωτερα<sup>(7)</sup>. Μερικοὶ τοποθετοῦν τὴ χρονολογία τῆς ἔμφανίσεως τοῦ ἀρτέμενος πολὺ ἀργότερα καὶ δέχονται, διτὶ ἀρχίσεις νὰ ἔμφανιζεται γύρω στὸ 200 μ.Χ.<sup>(8)</sup>, δὲν φαίνεται δῆμος ὃτι καθυστέρησε τόσο πολὺ ἡ ἔμφανίση του. Ο γνωστός μας τριγωνικὸς ἀρτέμενος (φλόκος) χρειάσθηκε νὰ περάσουν πολλὰ χρόνια πρὶν κάμη τὴν ἔμφανίση του στὴ Μεσόγειο, τὸν έφεραν οἱ "Αραβες γύρω στὸ 10 μ.Χ. αἰώνα<sup>(9)</sup>".

Τέλος τὰ ιστιοφόρα μὲ τὰ πολλὰ πανιά ἀργήσαν πολὺ νὰ παρουσιάσθων. Πέρασαν περισσότερα ἀπὸ χίλια πεντακόσια χρόνια ἀπὸ τὴν ἔμφανίση του ἀρτέμενους γιὰ ν' ἀρχίσουν νὰ συναντήσουν στοὺς θαλασσινοὺς ἀνέμους, ἀκριβῶς λίγο πρὶν ἀρχίσῃ ἡ ἐποχὴ τῶν μεγάλων θαλασσινῶν ὀνκακλύμενων.

Ξαναγυρίζοντας στὰ σκάφη τῶν ἑλληνικῶν ιστορικῶν χρόνων, θὰ πρέπει νὰ σημειώσουμε, ὅτι τὰ πολεμικὰ τῆς ἐποχῆς ἔκεινς, στενὰ καὶ ἀσταθῆ ὅπως κατασκευάζονταν, σὲ ὅρα ναυμαχίας ἥταν ἀδύνατο νὰ χρησιμοποιήσουν τὸ πανί κι' ἔτοι τὸ σύστημα ιστιοφορίας ἀφήνονταν στὴ στεργιά πρὶν ξεκινήσουν νὰ συναντήσουν τὸν ἔχθρο<sup>(10)</sup>. Μαζὶ τους ἔπαιρναν ἔνα ἄλλο σύστημα, πολὺ μικρότερο ἀπὸ τὸ κυρίως σύστημα, ποὺ τὸ ἀποτελοῦσαν κι' αὐτὸν ἔνας ιστός, μιὰ κεραία, ἔνα πανί καὶ οἱ ἀπαραίτητοι συστολεῖς καὶ ποὺ ἥταν γνωστό στους ἀρχαίους μὲ τὸ δύνομα «ἄκατειον». Τὸ χρησιμοποιούσαν μόνο σὲ τελευταία ὀνάγκη, ἔτοι ποὺ ἡ ἐκφράση «τ' ἀκάτειον ἥρετο»<sup>(11)</sup> νὰ είναι συνώνυμο μὲ τὸ λι-

ποτακτῷ ἡ τὸ σκάφω μπρὸς ἀπ' τὸν ἔχθρο. Κάποτε ρίχθηκε ὡς γνόμων ὅτι ὁ ἀρτέμενος καὶ τὸ ἀκάτειον ἥταν ομοιασίες γιὰ τὸ ίδιο πανί καὶ τὸν ίδιο ιστό, ἀλλὰ αὐτὸν δὲν φαίνεται καὶ τόσο πιθανόν<sup>(12)</sup>. Οι ἀπογραφές τῶν ἀθηναϊκῶν νεωσιόκων δείχνουν, ὅτι ἡ ιστιοφορία τῶν πολεμικῶν πλοίων ἀποτελούνταν ἀπὸ τὸν ιστό, τὶς κεραίες, τὸ πανί καὶ τὰ τοπεῖα (ξάρτια), ἀκόμη δείχνουν ὅτι μερικά χρόνια νωρίτερα ἀπὸ τὸ 330 π.Χ. τὰ πολεμικὰ εἶχαν κάπως διαφορετικὴ ιστιοφορία, τότε χρησιμοποιούσαν τόσο τὸν μεγάλο ιστὸ καὶ τὶς μεγάλες κεραίες ὅσο καὶ τὸν ἀκάτειον ιστό καὶ τὶς ἀκάτεις κεραίες. Ο 'Ξενοφῶν μιλῶντας γιὰ τὰ ἀθηναϊκὰ πλοῖα τοῦ 373 π.Χ. γράφει: «...οἱ δ' Ἰφικράτης ἐπει ἥρετο τοῦ περίπλου, ἄμα μὲν ἔπειτα, ἄμα δὲ πάντα ὅσα εἰς ναυμαχίαν παρεσκευάζετο· εὔθυνς μὲν γαρ τὰ μεγάλα ιστία αὐτοῦ κατέλιπεν, ὡς ἐπὶ ναυμαχίαν πλέων καὶ τοῖς ἀκάτειοις δέ, καὶ εἰ εὑφορον τὸ πνεῦμα εἴη, οὐλίγα ἔχρητο· τῇ δὲ κόπῃ τὸν πλοῦν ποιούμενος ἀμεινόν τε τὰ σώματα ἔχειν τοὺς ἄνδρας καὶ ἀμεινον τὰς ναῦς ἐποίεις»<sup>(13)</sup>.

Ο ιστός μὲ τὸ δύνομα «δόλων» καὶ τὸ πανί μὲ τὸ ίδιο δύνομα ἔμφανιζονται γιὰ πρώτη φορὰ στὸν Πολύδιο, ὁ ὅποιος γράφει γιὰ τὸ 201 π.Χ. «ἐν τῇ περὶ Λάδην ναυμαχίᾳ δύο μὲν αὐτάνδρους πεντήρητες τῶν Ροδίων ὑποχειρίους γενέσθαι τοῖς πολεμίοις ἐκ δὲ τοῦ κινδύνου μιᾶς νηὸς ἐπαραμένης τὸ δόλωνα διὰ τὸ τετρωμένην αὐτὴν θαλαττούσθαι»<sup>(14)</sup>.

Μὲ τὰ παραπάνω συμφωνούσαν καὶ οἱ παραστάσεις τῶν ἀρχαίων πλοίων ποὺ περισσόθηκαν πάνω σὲ ἀγγεία, ἀνάγλυφα, νομίσματα κ.λ.π. καὶ πάνω σ' αὐτές τὶς βάσεις φιλοτεχνήθηκαν ὅλες οἱ ἀναπαραστάσεις καὶ τὰ πρότυπα ποὺ κατασκευάσθηκαν γιὰ νὰ δώσουν μιὰ πολὺ ζωτική εἰκόνα τῶν ἀρχαίων σκαφῶν. «Ἐδῶ ἀξίζει, σὰ σὲ παρέκθαση, νὰ ἀναφέρουμε ὅτι τὸ πρότυπο τῆς ἀθηναϊκῆς τριήρους τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου τῶν Παρισίων<sup>(15)</sup>, κατασκευασμένο ἀπὸ τὸν ναύαρχο Σερρε, παρουσιάζει μιὰ περίεργη φαντασία γιὰ τὴν δοπία φημίζονταν οἱ ἀνθρώποι τῶν γραμμάτων. Η ιστιοφορία αὐτοῦ τὸν εἰδους είναι καθαρή καὶ ἀπλῆ ἐπινόηση, ἔνας ναυτικὸς βεβαίως μπορεῖ νὰ τὴν κάνῃ νὰ μὴ φαίνεται γελοία, ἀλλὰ αὐτὸν δὲν είναι πιὰ ἀρχαιολογία. Ο ναύαρχος δέλγει πῶς οἱ 'Αρτεμίδης ἔκανε τὴν ιστιοφορία τῆς τριήρους ὅπως θὰ ἔκανε ἔνας Αλανδρός ναυπηγὸς τὴν ιστιοφορία μιᾶς γαλιότας»<sup>(16)</sup>.

\* \* \*

"Ολα δσα ἀναφέραμε παραπάνω ἥταν παραδεκτὰ ὡς τὰ τελευταῖα χρόνια, ὃστους ἥταν γνωστοὶ στὸν ἀρχαῖο ἐλληνικὸ κόσμο, κατάφεραν νὰ πιάσουν κάποτε ἀκόμη καὶ τὸ θεὸν Διόνυσο, ποὺ κατώρθωσε νὰ τοὺς ξεφύγη μεταφορφωνούντας τους σὲ δελφίνια. Γενικά σ' δέλγεις τὶς ἐλληνικὲς ιστορίες οἱ Τυρρηνοὶ ὅπως ἥταν γνωστοὶ στὸν ἀρχαῖο ἐλληνικὸ κόσμο, κατάφεραν νὰ πιάσουν κάποτε ἀκόμη καὶ τὸ θεὸν Διόνυσο, ποὺ κατώρθωσε νὰ εἰσβάλουν καὶ στὸ Ιερὸ τῆς Ἀρτέμιδος στὴ Βραυρώνα, πιθανῶς δχι μόνον γιὰ νὰ συλήσουν τὰ πλούτια ἀφερόμαστα καὶ τοὺς θησαυρούς, ἀλλὰ καὶ γιὰ ν' ἀπράξουν τὶς νεαρές ποὺ ὑπερτεῦσαν ἔκει<sup>(17)</sup>.

"Ο τρίτος υπόλογος θησαυρός της είναι τὸν ιστιοφορίαν στὸν Αργοναυτικὸν θεατρὸν<sup>(18)</sup>.

Βορείως τῆς Ρώμης είχε ἐντοπισθῇ ἔνα νε-

κροταφεῖο τοῦ αίνιγματικοῦ λαοῦ τῶν 'Επρούσκων, τῶν πρώτων αὐτῶν κατοίκων τῆς 'Απεννίνης σου. Τὸ νεκροταφεῖο αὐτὸ ἔμεινε γνωστὸ στοὺς κύκλους τῶν ἀρχαιολόγων μὲ τὸ δύνομα «ενεκρόπολις τῆς Ταρρουνίας». Απὸ τὸ 1958 μέχρι τὸ 1961 ἐρευνήθηκαν ἔκει περισσότεροι ἀπὸ 2.600 ἀρχαῖοι τάφοι καὶ ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν τελικά τοὺς 10.000<sup>(19)</sup>. Μερικοὶ απ' αὐτοὺς τοὺς τάφους ἔχουν τὸ ἐσωτερικό τους ζωγραφισμένο μὲ διάφορες παραστάσεις ἀπὸ τὴν καθημερινὴ λιγὴ τῶν κατοίκων τῆς 'Επρουρίας.

Στὶς 6 'Ιουλίου τοῦ 1958 ἀνεκαλύφθη ἔνας ἀκόμη ζωγραφισμένος τάφος, ποὺ τῆρε τὸν ἄριθμό 238 καὶ ἔμεινε γνωστὸς μὲ τὸ δύνομα «Ο τάφος τοῦ καραβιοῦ» (La tomba della nave), καὶ αὐτὸ ἀπὸ τὴν εἰκόνα ἔνος καραβίου ποὺ δρέμηται ζωγραφισμένη στὸ ἐσωτερικό του. Ή μία πλευρὰ τοῦ τάφου αὐτοῦ παρουσιάζει μιὰ κοινὴ σκηνὴ συμποσίου, ἡ ἀριστερὴ διμοιρία τῆς πλευράς του παρουσιάζει κάτι τὸ μοναδικό. Στὸ κέντρο μιᾶς ἀρκετά ἐκτεταμένης θάλασσας, σὲ πρώτο πλάνο, ὑπῆρχε ζωγραφισμένο ἔνα μεγάλο φορτηγὸ καράβι. Τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους είναι τὸ γνωστὸ ἀπὸ τὶς τόσες ἄλλες παραστάσεις τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, τὸ στρογγυλό μὲ ἀνυψωμένης τὴν πλώρη καὶ πρύμη, ἐκεῖ διμοιρία ποὺ παρουσιάζεται κάτι τὸ καινούργιο είναι ἡ ιστιοφορία. Τὸ σκάφος ἔχει δύο 1 στὸ ৯ η πού φέρουν τὸ πνεῦμα εἴη, οὐλίγα ἔχρητο· τῇ δὲ κόπῃ τὸν πλοῦν ποιούμενος είναι ἡ ιστιοφορία. Τὸ σκάφος είναι δύο φέρουν τὸν κεραίας κι' ἀπὸ διπού ξεκινοῦν οἱ στίγκοι μὲ κόμδους σὲ τὶς ἄστες ἀποστάσεις γιὰ νὰ συγκρατοῦν τὰ πονιὰ καὶ ν' αὐξάνουν τὴν ἀντίστασή τους στὸν ἄνεμο. Τὸ σκάφος είναι χρωματισμένον μὲ ένα κόκκινο-καφέ χρώμα<sup>(20)</sup>.

Οι άλλες λεπτομέρειες τῆς εἰκόνος δὲν παρουσιάζουν σοδαρὸν ἀνδραῖον οἱ στίγκοι μὲ κόμδους σὲ τὶς ἄστες ἀποστάσεις γιὰ νὰ συγκρατοῦν τὰ πονιὰ καὶ τὸν κεραβίον ἀπὸ πολλὲς ἐλληνικὲς πηγὲς. Εἰσινται γενικά τὰ πονιὰ τῆς φορτηγῶν πλοίων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, ποὺ μάς είναι γνωστὰ ἀπὸ τὴν ἀπτικὴ ἀγύειογραφία. Διακρίνονται καθαρὰ δύο μεγάλα κουπιά στὴν πρύμη, ποὺ χρησιμεύουν γιὰ τὸ μίνι, ἡ γνωστὴ σκάλα τῆς πρύμης, τὸ πρόσθετο παραπέτειο καὶ στὴν κορυφὴ τοῦ δευτέρου ιστοῦ (πρυμναίου) μιὰ κόφα. Φαίνεται νὰ είναι ὁ γερός καὶ τοὺς τύπους καραβίου ἀπὸ κείνα ποὺ ταξίδευαν τότε στὴν Ἀνατολὴ γιὰ νὰ φέρουν πίσω στὸν τόπο τους τὰ πολύτιμα προϊόντα τῆς καὶ ποὺ σήμερα δρίσκονται ἀφθονατ ὅσο προχωροῦν οἱ ἀνασκαφές στὸ Ἐτρούσκο ήταν ίκανοι καὶ διαδόκτοι ναυτικοὶ δεσμοί τοῦ ιστοῦ (πρυμναίου) μιὰ κόφα. Φαίνεται νὰ είναι ὁ γερός καὶ τοὺς τύπους καραβίου ἀπὸ κείνα ποὺ ταξίδευαν τότε στὴν Ἀνατολὴ γιὰ νὰ φέρουν πίσω στὸν τόπο τους τὰ πολύτιμα προϊόντα τῆς καὶ ποὺ σήμερα δρίσκονται ἀφθονατ ὅσο προχωροῦν οἱ ἀνασκαφές στὸ Τυρρηνὸι παρουσιάζονται νὰ είναι οἱ ἀδίστοκοι πειραταί, σπως ἀναμφίβολως θὰ ἥταν ἀφτασαν μάλιστα κάποτε νὰ εἰσβάλουν καὶ στὸ Ιερὸ τῆς Ἀρτέμιδος στὴ Βραυρώνα, πιθανῶς δχι μόνον γιὰ νὰ συλήσουν τὰ πλούτια ἀφερόμαστα καὶ τοὺς θησαυρούς, ἀλλὰ καὶ γιὰ ν' ἀπράξουν τὶς νεαρές ποὺ ὑπερτεῦσαν ἔκει<sup>(21)</sup>.

"Ο τρίτος υπόλογος θησαυρός της είναι τὸν ιστιοφορίαν στὸν Αργοναυτικὸν θεατρὸν<sup>(22)</sup>.

"Η εἰκόνα δρίσκονται ἀρκετά τραυματισμένη, ἀλλὰ συμπληρώθηκε ἀπὸ τὴν Ιταλικὴ ὑπηρε-

# CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

## AMARANTINIS (CEUTA) LTD

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar

Telegrams : AMARADINI - CEUTA  
Mail : P.o.b. No 96

Office hours : 2927  
After : 1268 & 3076

σία άναστηλώσεων και βρίσκεται σήμερα στὸ Μουσεῖο τῆς Tarquinia.

'Η παράσταση αὐτὴ τοῦ ἑτρουσκικοῦ τάφου ἔρχεται νὰ μᾶς καταρρίψῃ κάτι δασικό, τοὺς ἡταν ὡς τώρα γενικά ἀποδεκτὸ γύρω ἀπὸ τὴν ἔξελιξη τῆς ιστιοφορίας τῶν ἀρχαίων πλοίων. 'Ο δεύτερος κατακόρυφος ίστος, ποὺ ὡς τώρα πιστεύονταν ὅτι πρωτοφάνηκε στὸν 3ο μὲ 4ο μ.Χ. αἰώνα, παρουσιάζεται, ύστερα ἀπὸ τὴν παραπάνω ἀνακάλυψη, νὰ είναι γνωστὸς ἀπὸ τὸν 5ο π.Χ. αἰώνα. Καὶ ἔρχεται φυσικὰ τὸ ἐρώτημα: 'Αφοῦ ὁ δεύτερος ίστος ἡταν γνωστὸς ἀπὸ τὴν ἐποχὴ ἑκείνη, τί ἔγινε

μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου; Καμμιὰ παράσταση ἀπὸ τὸν 5ο π.Χ. αἰώνα ὡς τὰ τελευταῖα χρόνια τῆς ρωμαϊκῆς αὐτοκρατορίας, καὶ μποροῦμε νὰ πούμε ὅτι ἔφτασαν ἀρκετές ὡς ἐμάς, δὲν δείχνει κάτι παρόμοιο. Τὶ συνέβη καὶ οἱ καλλιτέχνες τοῦ λόγου καὶ τῆς σμίλης ἀγνόησαν παντελῶς τὸ στοιχεῖο αὐτὸ τῶν πλοίων τῆς ἐποχῆς τους; Μέσα σ' ἓνα χρονικὸ διάστημα ἐφτακούσιων σχεδίων χρόνων, ὁ δεύτερος ίστος δὲν παρουσιάζεται οὔτε σὲ παραστάσεις ἀγγείων, οὔτε σὲ ἀνάγλυφα, οὔτε σὲ νομίσματα, οὔτε σὲ κανενὸς ἄλλου είδους ἀναπαράσταση. 'Ο μόνος δεύτερος ίσ-

τός ποὺ συναντᾶται εἶναι ὁ γερμένος πάνω ἀπὸ τὴν πλάρων ίστος τοῦ ἀρτέμονος. 'Ο δεύτερος κατακόρυφος ίστος παρουσιάζεται τώρα γιὰ πρώτη φορά στὸν ἑτρουσκικὸ αὐτὸ τάφο. 'Η σοφὴ παρατήρηση τοῦ Κ. Ράδου, ὅτι εῇ μελέτη τῶν μαρμαρίνων μνημείων ἄτινα δυστιχῶς δίλγον λαλοῦσι περὶ τοῦ ἐνδόξου ναυτικοῦ<sup>(21)</sup>, φαίνεται νὰ βρίσκῃ κι' ἐδὼ τὴ δικιάσωση τῆς.

'Ο L. Casson στὸ ἄρθρο, ποὺ ἀναφέραμε παραπάνω, δίνει μιὰ ἔξηγηση ἡ ὅποιας ἔστω καὶ ἂν δὲν ικανοποιεῖ πλήρως ὡστόσο μπορεῖ νὰ θεωρηθῇ σὸν μιὰ καλὴ ἀρχή: «Μίλι δυνατὴ ἀπάντηση», γράφει, «μπορεῖ νὰ δύσουμε, δηλαδὴ ὅτι ὁ πρωραΐος ίστος δὲν ἔξαφανίσθηκε ἀλλὰ μεταφορφώθηκε. Στὴν εἰκόνα (πρόκειται γιὰ τὴν εἰκόνα τοῦ ἑτρουσκικοῦ τάφου) δριστικῶς κλίνει πρὸς τὴν πλάρων, τσως ὁ ναυτικὸς τοῦ πέμπτου αἰώνος αἰσθάνθηκε τὴν ἀνάγκη ἑνὸς πανιοῦ ποὺ θὰ τὸν δοιθοῦσε περισσότερο στὸ μανούβρασμα παρὰ στὴν πρόσωση καὶ συνέχισε νὰ δίνῃ ὅλο καὶ περισσότερη κλίση (στὸν πρωραΐο ίστο) δῶσου, ἵνα αἰώνια ἀργότερα, τὸν μετέτρεψε σὲ ίστο τοῦ ἀρτέμονος<sup>(22)</sup>.

"Ἄν δεχθούμε τὴν ἀποψην αὐτὴν φθάνουμε στὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ἔξελιξη τῆς ιστιοφορίας εἶχε πάρει ἀκριβῶς ἀντίθετο δρόμο ἀπὸ ὃ, τι πιστεύονταν μέχρι σήμερα. Δηλαδὴ, ἐνῷ ὡς τώρα πιστεύονταν ὅτι ὁ ίστος τοῦ ἀρτέμονος ἀνύψωνταν ὀλονέν καὶ περισσότερο γιὰ νὰ φθάσῃ νὰ γίνη κατακόρυφος, τώρα θὰ πρέπει νὰ δεχθούμε, ὅτι ὁ πρωραΐος ίστος ἀπὸ κατακόρυφας, ποὺ πρωτοεμφάνισθηκε, ἀρχίσει νὰ κλίνῃ σιγά - σιγά καὶ στὸ διάστημα ἐνὸς αἰώνος ἔφτασε νὰ γίνῃ ὁ πρόδολος ίστος τοῦ ἀρτέμονος. «Βέδαια», συνεχίζει ὁ ίδιος συγγραφεὺς γιὰ τὸν πρωραΐο ίστο, «δὲν μποροῦμε νὰ ἀποκλείσουμε τὴν πιθανότητα νὰ ὑπῆρχε, παρὰ τὴν ἀπουσία του ἀπὸ τὶς εἰκόνες ποὺ ἔφτασαν ὡς ἐμάς, χωρὶς καμμιὰ ἀλλαγὴ καὶ νὰ ἡταν σὲ χρήση, τουλάχιστον σὲ μικρὰ σκάφη, ὅπως τὰ πλοῖα ποὺ ἀπεικονίζονται σὲ νομίσματα τοῦ 3ου μ.Χ. αἰώνος. 'Ο ἀρχαῖος ναυτικὸς μπορεῖ ἀκόμα, προτογύμενον ἀπὸ τοὺς μεταγενεστέρους του κατὰ δύο χιλιάδες χρόνια νωρίτερα νὰ χρητιμοποιήσε τὸν πρωραΐο ίστο καὶ τὸν ἀρτέμονα συγχρόνως».

Ποιά ἔξελιξη πῆρε πραγματικὴ ἡ ιστιοφορία τῶν ἀρχαίων πλοίων; 'Ο ἑτρουσκικὸς τάφος δημιούργησε προβλήματα, ποὺ ὡς τὴ στιγμὴ μένουν ἀκόμη ἀναπάντητα. Θὰ δροῦν ἀραγε ποτὲ οἱ ἀρχαιολόγοι τὶς ἀποδείξεις ποὺ θὰ δώσουν τὴν δριστικὴ ἀπάντηση στὰ ἐρωτήματα ποὺ γεννήθηκαν υστερα ἀπὸ τὴν ἀνακάλυψη τοῦ «Τάφου τοῦ καραβιοῦ τῆς Ταρκινίας»; 'Ἄς τὸ εὐχήθουμε.

#### ΤΑΣΟΣ I. TZAMTZΗΣ

##### Σημειώσεις:

- 1.— G. S. Laird Clowes, *Sailing ships* 3rd edition 1932 σελ. 14 καὶ Archibald Hurd, *The triumph of the tramp ship* 1922 σελ. 18.
- 2.— E. Kebble Chatterton, *Sailing ships and their story* 1914 σελ. 29.
- 3.— Donald Harden, *The phoenicians* 1962 σελ. 169.
- 4.— Ιεζεκιὴλ Κεφ. 27 παρ. 7.
- 5.— 'Ομηρος 'Οδύσσεια Ε 254.
- 6.— 'Ομηρος 'Ιλιάς Α 480.
- 7.— Lionel Casson, *New light on ancient rigging and boatbuilding*, *The American Neptune* April 1964 σελ. 82 καὶ Archaeology vol 16 No 2 σελ. 108.
- 8.— G. S. Laird Clowes and Cecil Trew, *The story of sail* 1936 σελ. 15 καὶ K. 'Αντιονοπόλου 'Ιστορία τοῦ 'Επιπτοκοῦ Ναυτικοῦ σελ. 82.
- 9.— W. J. Bassett - Lowke and George Holland, *Ships and men* 1946 σελ. 21.
- 10.— R. C. Anderson, *Oared fighting ships* MCMXLI σελ. 20.
- 11.— 'Αριστοφάνους «Λυσιστράτη» στ. 64.
- 12.— L. Casson, *The ancient mariners* 1959 σελ. 97.
- 13.— Σενοφῶντος «Ἐλληνικά» VII 2, 27.
- 14.— Πολυδίου «Ιστορία» XVI 15.
- 15.— *Histoire de la marine* έκδ. illustration Paris 1959 σελ. 48.
- 16.— Jean de la Varenne, *Cherish the sea* 1959 σελ. 54.
- 17.— Mario Moretti, *La tomba della nave* έκδ. Lerici 1961 σελ. 7.
- 18.— Mario Moretti έ.ά. σελ. 21.
- 19.— L. Cottrell, *Lost Worlds* 1964 σελ. 276.
- 20.— Mario Moretti έ.ά. σελ. 36.
- 21.— K. Ráðou, *Ναυτικὴ Ιστορία* 1902 σελ. 15.
- 22.— L. Casson έ.ά. σελ. 83 καὶ σελ. 111.

## ΤΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ ΣΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ YOUR HOTEL IN PIRAEUS



'Ο «ΤΡΙΤΩΝ» εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον σύγχρονα Ξενοδοχεῖα Β' Κατηγορίας. "Εχει οἰκοδομηθῆ μὲ τὴ σύγχρονη ἀρχιτεκτονικὴ καὶ διαθέτει 57 δωμάτια, ἐφωδιασμένα μὲ ίδιαίτερο λουτρὸν ἢ ντούς, ίδιαίτερο τηλέφωνον εἰς κάθε δωμάτιον, καθὼς καὶ οἰαδήποτε ἄλλη εύκολία χρειάζεται ἔνα ἄνετον κατάλυμα γιὰ μίαν εὐχάριστον διαμονή. Εἶναι πολυτελῶς ἐπιπλωμένο, εύρισκεται στὸ κέντρον τοῦ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, πλησίον τοῦ λιμανοῦ, ἀπὸ τὸ ὅποιον ἀπέχει 2', τῶν λεωφορειακῶν γραμμῶν καὶ τοῦ 'Ηλεκτρικοῦ Σιδηροδρόμου. Διαθέτει Σαλόνια, Σνάκ - Μπάρ καὶ δύο ἀνελκυστήρας. Είδικευμένον προσωπικὸν εύρισκεται πάντοτε εἰς τὴν διάθεσιν τῶν πελατῶν διὰ πάσαν ἔξυπηρέτησιν. 'Ο «ΤΡΙΤΩΝ» εἶναι τὸ Ξενοδοχεῖον τῶν Ναυτικῶν, εἰς τὸ ὅποιον καταλύουν ἀπὸ ὅλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου. 'Επισκεπτόμενοι τὸν ΠΕΙΡΑΙΑ συνιστῶμεν νὰ καταλύσετε εἰς τὸ Ξενοδοχεῖον «ΤΡΙΤΩΝ», τὸ ὅποιον προσφέρει ὄλας τὰς νέας εύκολίας καὶ ἀνέσεις, μέσα σε ἔνα οἰκογενειακὸν καὶ σοβαρὸν περιβάλλον. Παρ' ὅλο δὲ ὅτι εἶναι τὸ μοναδικὸν στὸν Πειραιῶν Ξενοδοχεῖον Β' Κατηγορίας. Δωμάτια διπλά μετὰ λουτροῦ ἢ ντούς δρχ. 87, μονά μετὰ λουτροῦ ἢ ντούς δρχ. 69. Διαμερίσματα δύο διπλῶν δωματίων μετὰ λουτροῦ ἢ ντούς δρχ. 155.

**ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ «ΤΡΙΤΩΝ», οδὸς Τσαμαδοῦ 8.  
HOTEL 'TRITON', 8, Tsamadou Street  
Τηλ. 473.457 - 58 (5 γραμματί)**

## ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΝ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

## ΑΝΑΤΟΜΙΑ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ

## ΠΡΟ·Υ·ΦΙΣΤΑΜΕΝΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

'Επι σειράν έτών διάφοροι καταλυτικοί παράγοντες παρημπόδισαν μίαν έντυπωσιακήν άνθησην της άμερικανικής έμπορικής ναυτιλίας. Η διαπίστωσις αυτή άποκτη ίδιαιτερον ένδισφέρον και δημιουργεῖ μεγαλύτερον κατάπληξην, ήτοι ληφθή ύπ' όψιν τὸ γεγονός, διτή άμερικανικὸν κράτος πολλαπλῶς ηύνησε μίαν τοιαύτην άναπτυξιν. Η άμερικανική ναυτιλιακή πολιτική άνεκαθεν ένεπνευστο ἀπό τὴν ἀρχήν, διτή μία χώρα μὲ εύρυτάτας έμπορικας συναλλαγάς, πρέπει νὰ διατητέη ένα ποιοτικόν και ποσοτικόν ίκανόν έμπορικὸν στόλον.

'Άλλα και πέραν τούτου, διὰ μίαν μεγάλην χώραν ή πολιτική τῆς άναπτυξεως τοῦ έμπορικοῦ της στόλου δικαιολογεῖται και ἐκ τῶν κατωτέρων κυρίων λόγων:

- Διότι συγχρονισμένος και ίκανός έμπορικός στόλος είναι ἀπαραίτητος διὰ τὸν ἔλεγχον τῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν τῆς χώρας.
- Διότι αὐξάνει τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τῆς έθνικῆς οἰκονομίας, ἔναντι ἄλλων ναυτιλιών χωρῶν μετά τῶν δόπιων συναλλάσσεται (τακτικαὶ γραμμαὶ και κόστος μεταφορᾶς).
- Διότι, τέλος, ή ἔτοιμότης τοῦ έμπορικοῦ στόλου ἐν καιρῷ πολέμου τοῦτον ἐν πρόσθετον δύλων, ἔστω και ἀν τὰ σύγχρονα πολεμικὰ μέσα καθιστοῦν τὸ πλοϊον διλιγάντερον χρήσιμον σήμερον, παρά εἰς τὸ παρελθόν.

Δύο, κυρίως, είναι οἱ παράγοντες, οἱ δόποι οἱ ἐπέδρασαν ἀνασχετικῶς εἰς τὴν άναπτυξιν τῆς άμερικανικῆς ναυτικῆς διομηχανίας και δημιουργούν τὰ βασικά τῆς προβλήματα:

α) Τὸ ύψηλὸν ναυπηγικὸν κόστος.  
β) Τὸ ύψηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ άμερικανικοῦ πλοίου.

Τόσον τὸ κόστος κατασκευῆς, ὅσον και τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως εἰς ἄλλα ναυτικά χώρας κυμαίνονται μεταξὺ τοῦ ήμερος ἔως και τριῶν τετρατῶν τοῦ ἀντιστοιχοῦ άμερικανικοῦ. Ο μισθός, λ.χ., τοῦ πληρώματος ἐνὸς άμερικανικοῦ πλοίου, κατὰ μέσον δρον, είναι περίπου \$ 3 τὴν δρα. Τούτο σημαίνει, διτή οι μισθοὶ τῶν άμερικανικῶν πληρωμάτων είναι κατὰ τέσσαρας φορᾶς ύψηλότεροι τῶν Ιαπωνικῶν, διπλάσιοι τῶν εὐρωπαϊκῶν και τριπλάσιοι, περίπου, τῶν ἐλληνικῶν.

'Οσαύτως, ἀν τὸ κόστος κατασκευῆς ἐνὸς πλοίου εἰς Η.Π.Α. ὀνέρχεται εἰς \$ 13.706.055, ἔχει ύπολογισθή, διτή τὸ κόστος τοῦτο ὀνέρχεται μόλις εἰς \$ 6.302.000 ἀν τὸ πλοίον μὲ τὴν αὐτὴν σπεσιφικέστον κατασκευασθῆ εἰς τὸ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

Και κατέστη σαφές, διτή ἀνευ ἐπιχορηγήσεως ή ἄλλης κρατικῆς συμπαραστάσεως, ὁ οἰκονομικὸς νόμος τοῦ συγκριτικοῦ ὄφελους διόπιος και ἐπαληθεύεται ἀπόλοντας εἰς τὴν Ναυτιλίαν σήμερον, λόγω τοῦ ἐντόνου ἀνταγωνισμοῦ, ἥθελεν ἀνατρέψει ἐκ δάθρων τὴν άμερικανική ναυτικήν διομηχανίαν. Διὰ νὰ ἐπιβιώσῃ, λοιπόν, ἡ άμερικανικὴ ναυτιλία, ἀπητεῖτο ή παρουσία γενναιοδάρου χορηγήσεως μίαν τοιαύτην ἀνάπτυξιν. Η άμερικανική ναυτιλιακή πολιτική ἀνέκαθεν ἔνεπνευστο ἀπό τὴν ἀρχήν, διτή μία χώρα μὲ εύρυτάτας έμπορικας συναλλαγάς, πρέπει νὰ διατητέη ένα ποιοτικόν και ποσοτικόν ίκανόν έμπορικὸν στόλον.

Σκοπὸς τῆς πολιτικῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων ήτο ή ἀντιμετώπισις τῶν πλεονεκτήματων τῶν δόπιων ἀπελάδων οι μὲ χαμηλὸν κόστος κινήσεως τῶν πλοίων ἀλλοδαποὶ ἀνταγωνισταί. Θά διέτιθετο και τὸ άμερικανικὸν πλοϊον εἰς ἐπίπεδον σχεδὸν ίσοτητος πρός τὰ ξένα.

"Ηδη τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων ἀπορροφᾶται πρὸς κάλυψιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως (operating - differential support). Τὸ χορηγούμενον ποσὸν ἀνήλθε κατὰ τὸ ἔτος 1964 εἰς 220 ἑκατομμύρια δολαρίων. Χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, διτή τὰ τέσσαρα πέμπτα τοῦ ποσοῦ τῆς ἐπιχορηγήσεως αὐτῆς διατίθενται πρὸς κάλυψιν τῶν διαφορῶν εἰς τοὺς μισθοὺς τῶν πληρωμάτων.

Μέγα ἐπίσης μέρος τῶν ἐπιχορηγήσεων, παρέχεται πρὸς κάλυψιν τοῦ κόστους κατασκευῆς ή ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου εἰς άμερικανικά ἔργοστάσια (construction - differential support). Τὸ ποσὸν τοῦτο κατὰ τὸ ἔτος 1964 ἀνήλθε εἰς 78,9 ἑκατομμύρια δολ. Τονίζεται ιδιαιτέρως, διτή διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως ταῦτης σκοπεῖται νὰ ἐπιτευχθῇ κάποια ἔξιστας εἰς τὴν ἐπένθυσιν άμερικανικῶν κεφαλαιῶν ἔναντι τῶν ἀλλοδαπῶν συναδέλφων τῶν διὰ τὴν κατασκευὴν ή ἐπισκευὴν πλοίων. Εἶναι, διμως, προφανές, διτή αἱ ἐπιχορηγήσεις ταῦτης κατηγορίας ταῦτης ἀποδίδουν ἐξίσου εἰς τὸ νὰ διατηρήσουν ἐνεργόν τὴν ἔχωριαν ναυπηγικήν διομηχανίαν.

Κατὰ τὴν κειμένην νομοθεσίαν, ή πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἐπιχορηγήσις, δύναται νὰ φάσῃ εἰς τὸ ψφο τῆς διαφορᾶς μεταξὺ κόστους κατασκευῆς ἐνὸς πλοίου εἰς άμερικανικὰ ναυπηγεῖα και τοῦ κατωτάτου τοιούτου τοῦ αὐτοῦ πλοίου εἰς οἰανθόποτε δόλην χωρῶν. Εν πάσῃ, διμως, περιπτώσει, μία τοιαύτη ἐπιχορηγήσις δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ 55% τοῦ άμερικανικοῦ κόστους κατασκευῆς τοῦ πλοίου.

Πράγματι, παρεσχέθη εἰς γνωστὴν άμερικανικήν ναυτικήν ἑταῖριαν ἐπιχορηγήσις ἐκ \$ 7.404.055 διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίου εἰς άμερικανικὰ ναυπηγεῖα. Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀντιπροσωπεύει τὴν διαφορὰν (μη ὑπερβαίνουσαν διμως τὸ 55%) μεταξὺ τοῦ κόστους κατασκευῆς τοῦ πλοίου υπὸ άμερικανικῶν ναυπη-

γείων, ἀνερχομένου εἰς \$ 13.706.055 και τοῦ ὑπολογισθέντος κόστους κατασκευῆς τοῦ ίδιου πλοίου εἰς ιαπωνικάς ἐγκαταστάσεις, ἀνερχομένου εἰς \$ 6.302.000.

Ἐκτὸς διμως τῶν ἀνωτέρω, ή ἀμερικανική κυβέρνησις ἔλαβε και ὅλα θετικά μέτρα πρὸς δοιθειαν και ἐνθάρρυνσιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας. Τὰ μέτρα ταῦτα ἐν συντομίᾳ ἀναφέρομενα, είναι:

- Ήστιστος καθεστώτος ἀπαλλαγῆς φόρων ἐπὶ τῶν κερδῶν τῶν ἐπιχορηγουμένων ἐταιριῶν. Τὸ ἔτη τῆς ἀπαλλαγῆς τῶν φόρων σχηματιζόμενον κεφάλαιον, τίθεται κατὰ μέρος, ἀποτελοῦνται τοῦ ίδιου ἀποθεματικοῦ (reserve funds), τὸ διόπιον προώρισται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐν καιρῷ διὰ κατασκευᾶς ή ἐκσυγχρονισμὸν τῶν πλοίων.
- Δημιουργία κρατικοῦ προγράμματος χορηγήσεως μίαν ἐνυποθήκων δανείων (slip mortgage and loan insurance).
- Θέσπισις προνομίου τῶν ὑπὸ τὴν ἀστροφορά πλοίων εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορᾶς (cabotage protection).

"Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἔκτεθέντων, θως παρέχεται ή ἐντύπωσις, διτή διὰ τὰ πλοῖα ἀμερικανικῆς σημαίας ἐπιχορηγούνται ή τοὐλάχιστον συμφέρει νὰ ἐπιχορηγούνται. Πλὴν, διμως, ή κρατική ἐνίσχυσις δὲν παρέχεται ἀνευ δρών ή και προϋποθέσεων τινῶν, αἱ δόποι εἰνίστε καθιστοῦν ἀσύμφορον ἐν τοῖς πράγμασι τὴν ἀποδοχὴν τῆς ἐπιχορηγήσεως.

Τοιοῦτο ἔπι παραδείγματι δροι, δύνανται νὰ είναι:

- Η ἐκτέλεσις ἐνὸς προσυμφωνηθέντος ἀριθμοῦ δρομολογίων εἰς καθωρισμένας γραμμάς.
- Η ναυτολόγησις ἀμερικανικῶν πληρωμάτων.
- Η δημιουργία ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου (reserve funds) δι' ἀντικατάστασιν και ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ πλοίου.
- Η ἀγορά ἀμερικανικῶν τροφίμων και ἐφοδίων.

Κατὰ συνέπειαν, ἐκ τῶν 900 πλοίων, τὰ ὄπια ἀποτελοῦνται σήμερον τὸν ἐνεργὸν ἀμερικανικὸν ἐμπορικὸν στόλον, μόνον 319 πλοῖα ἀνήκοντα εἰς 15 ἀμερικανικὰς ἑταιρίας, ἐπιχορηγούνται. Τὰ 319 αὐτὰ πλοῖα, ως ἐπὶ τὸ πλείστον συγχρονισμένα, ἀποτελοῦν πράγματι τὸ «κλήρον πυρῆνα» τῆς ναυτιλίας. Είναι τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν (liners). Απασχολοῦνται, ως ἐπὶ τὸ πλείστον, εἰς υπερποντίους μεταφορᾶς.

Τὰ ύπολοιπα ὑπερπεντακόσια πλοῖα ἀποτελοῦνται κυρίως ἀπὸ πλοῖα ἐλευθέρων ναυλώσεων (trampers), τάνκερς και μπάλκ κάρριερς, ως ἐπίσης και ἀπὸ φορτηγά ξηροῦ ή υγροῦ φορτίου, ἀπασχολούμενα εἰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς. Τὰ πλοῖα ταῦτα δὲν ἐπιχορηγούνται, ἐκτὸς μόνον ὅστικις μεταφέρουν φορτία τῆς ἀμερικανικῆς στρατιωτικῆς ή οἰκονομικῆς δοθείσας πρὸς ζένας χώρας.

Κατὰ τὴν κειμένην νομοθεσίαν, τὰ ἀμερικανικῆς σημαίας πλοῖα ἔχουν δικαίωμα προτεραιότητος εἰς τὰς μεταφορᾶς κρατικῶν φορτίων, διόπτε διὰ τὰς τοιαύτας μεταφορᾶς ἀπαντά τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα ἐπιχορηγούν-

## "SINGAPORE,,

Ο ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

DAWOOD & C<sup>o</sup>. LTD.

(INCORPORATED IN 1895)

SHIP CHANDLERS

57, RAFFLES QUAY, SINGAPORE-1

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

PHONES: 95631, 95632  
NIGHT: 72277CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"  
SINGAPORE

ται. Ή κρατική δε έπιχορηγησις της ειδικής ταύτης κατηγορίας ανέρχεται είς τό ποσὸν τῶν 80 έκατομμυρίων δολαρίων περίπου έτησίως, πλέον τών ναύλων.

Είς τὴν πραγματικότητα ούδολως είναι εὐκαταφρόνητα τὰ φορτία τῆς κατηγορίας ταύτης, τὰ όποια μεταφέρονται κυρίως διὰ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Τὰ 80% τῶν φορτίων τῶν πλοίων ἐλευθέρων ναυλώσεων (tramp trade) και τὰ 30% περίπου τῶν μεταφορῶν διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν (liner cargeings), ἀποτελοῦνται ἀπό φορτία μεταφερόμενα διπλάνη τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως. Ταῦτα είναι κυρίως φορτία γεωργικῶν προϊόντων καὶ στρατιωτικῶν ἔφοδιών.

Παρ' ὅλον, δύως, τὸ μεγάλον ἐνδιαφέροντα καὶ τὴν καταπληκτικὴν κρατικὴν συμπαράστασιν, ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία δὲν προσδεύει, ἀλλ' ἀντιθέτως ἐκτίπτει. Καὶ εἶναι μὲν ἀληθές, ὅτι ἡ ἀντικατάστασις τῶν 319 ἐπιχορηγουμένων πλοίων τακτικῶν γραμμῶν (liners) διὰ νέων τοιούτων μὲν αὐτοματισμὸν ὑψηλῆς ἀπόδοσεως, ἀναμένεται νὰ συντελεσθῇ μέχρι τοῦ ἔτους 1970, πλὴν δύως, εἶναι ἔξι ἵσου ἀληθές, ὅτι ἡ κατάστασις εἰς τὰ τράμπις ἔχει σοδαφῶς χειροτερεύει. Βαθύτερο ἔρευνα τῆς δῆλης καταστάσεως εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν φέρει εἰς φῶς τὰς κάτωθι διαπιστώσεις:

- "Οτι μετξύ τῶν ἔτων 1957 καὶ 1963 τὰ ἀκαθάριστα ἕσσοδα τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων ἐσπειρίσαν ππῶσιν κατὰ 18 περίπου ἐκατομμύρια δολαρίων.
- "Η ώφελιμος χωρητικότης ἐμειώθη κατὰ 5 περίπου ἐκατομμύρια τόνους.
- "Ο ἀμερικανικὸς ἐμπορικὸς στόλος μεταφέρει σήμερον μόνον τὰ 9% τοῦ δόλικοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας.

Τὸ τελευταῖον, μάλιστα, ποσοστὸν ἀποκτᾷ Ιδιαιτέρων σημασίαν, ἀν συγκριθῇ πρὸς

ἀνάλογα ποσοστὰ ἄλλων χωρῶν. Οὔτω, ἐπὶ παραδείγματι, τὰ γαλλικὰ πλοῖα μεταφέρουν τὸ 59%, τὰ ιαπωνικὰ πλοῖα μεταφέρουν τὸ 52%, τὰ βρετανικὰ τὸ 46% καὶ τὰ πλοῖα τῆς Δυτικῆς Γερμανίας μεταφέρουν τὸ 37% τῶν ἔθνικῶν των ύπερποντίων μεταφορῶν.

#### NECI ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ

Αἱ ἀνωτέρω διαπιστώσεις, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν μᾶλιστα καὶ τῆς μεγάλης κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως, ἐπέβαλον τὴν ἀνάγκην ἀναθεωρήσεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Καὶ πρῶτον ἐπεχειρήθησαν ώρισμέναι διοικητικὰ μεταβολαί.

Ἡ εὐθὺνη διὰ τὴν προσαγωγὴν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας, ὡς αὐτὴ ἀπορρέει ἐκ τῶν διαστάξεων τοῦ Νόμου τοῦ 1936, ἔχει ἀνατεθῆ ἐις τὴν Μαριτάμι 'Ἀντιμινιστρέσιον, ἡ ὁποία ὑπάγεται εἰς τὸ 'Ὕπουργείον Ἐμπορίου. Ἡ κεντρικὴ αὐτὴ ὑπηρεσία ἀπασχολεῖ ὅνα τῶν 2.500 ὑπαλλήλων, διαχειρίζεται δὲ ἐτήσιον προϋπολογισμὸν ἀνερχόμενον εἰς τὸ ὄφος τῶν 357 ἐκατομμυρίων δολαρίων.

"Η συνοδιατέρα, λοιπόν, διοικητικὴ μεταβολὴ ἐπεχειρήθη ἀκριβῶς εἰς τὴν κορυφὴν τῆς ὑπηρεσίας ταύτης. Τὸν Μάρτιον τοῦ 1964, διωρίσθη ὑπὸ τοῦ Προέδρου Τζόνσον ὡς Λίμινιστρατ, ὁ μόλις 29 ἔτῶν καθηγητής Nik. Τζόνσον, μὲ ἀπόστολήν νὰ ἐφαρμόσῃ τὸ νέον ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς Κυβερνήσεως. Δέν υπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἡ Μαριτάμι 'Ἀντιμινιστρέσιον θὰ ἔχῃ τὴν πλήρη ὑποστήριξιν τῆς Κυβερνήσεως διὰ μίαν εύρυτεραν ἀλλαγὴν τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Συναφῶς δέον νὰ παρατηρηθῇ, ὅτι ἡδη τὰ ληφθέντα ἡ μελετώμενα μέτρα θεωροῦνται «τολμηρά ἀποκλίσεις ἐκ τῆς κρατούσης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, μὲ εύρειας ἀπηχήσεις».

'Ο νέος 'Ἀντιμινιστρέσιος συνοψίζων τὰς ἀπόψεις του ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ἀλλαγῆς εἰπεν: «Αἱ καταδόλαι ἐπιχορηγήσεων, αὐξάνονται μᾶλλον ταχέως, ἀνευ δύμας οὐδεμιᾶς ἀξιοσημείωτου δελτιώσεως εἰς τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῆς ναυτικῆς διοικητικῆς. Τὸ παρὸν σύστημα κρατικῆς ἐνισχύσεως δὲν εἶναι καλῶς σχεδιασμένον, διὰ τούς ὁποίους ἔθεστοι θητοί. Είναι προφανές, ὅτι τὸ ίδιον δὲν θὰ ἐπανιληφθῇ. Τὸ δικαίωμα προτιμήσεως ἐπὶ τῶν φορτίων, δὲν ἔδημιοι ύργησεν εἴναι σύγχρονον στόλον ξηρού φορτίου, οὔτε συνέδαλεν εἰς τὴν δημιουργίαν εύκαιριων ἔργασιας η σφαλείσας.

Διὰ τῆς δηλώσεως ταύτης, ὡς εἶναι ἐμφανές, ἀφ' ἐνὸς μὲν διαπιστοῦται ἡ ἀνάγκη ἀλλαγῆς, ἀφ' ἔτερου δὲ διαγράφονται αἱ νέαι ἐπιδιώξεις.

Οὕτω, η νέα πολιτικὴ χαρακτηρίζεται ιδιαιτέρως ἀπὸ τὴν μεγάλην προσπάθειαν συμπίεσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου διὰ τῆς εἰς τὸ ψηστὸν σημεῖον αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς τοῦ συνόλου της.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον ἔξαιρεται δεόντως ἡ ἀνάγκη τῆς πλήρους χρησιμοποιήσεως τῶν μεθόδων τῆς συγχρόνου τεχνικῆς. Εύνοείται οὕτω δὲ ἐκσυγχρονισμὸς τῶν ὑπορχόντων πλοίων, ὡς καὶ ἡ κατασκευὴ συγχρόνων ταχυπλόων σκαφῶν ἔξωπλισμένων μὲ τὰς τελευταίας αὐτομάτους εύκολιάς ἔξυπηρησεως τοῦ φορτίου.

Συναφῶς ἔξαιρεται ἡ προσδοκία, ὅτι ὁ αὐτοματισμὸς θὰ συμπίεσῃ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως, διότι θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος. Πράγματι, εἰς νεότευκτα, συγχρονισμένα πλοῖα, τὸ προσωπικὸν μηχανῆς ἐμειώθη ἀπὸ 20 εἰς 11 ἀνδρας. Πρωθεῖται ἐπίσης ὁ ἐκσυγχρο-

## MARINE DIESEL ENGINES

for all types, and sizes  
of merchant ship.

High pressure  
turbo-charged  
propulsion engines  
up to  
**27.600 bhp**  
on a single shaft

auxiliary marine  
diesel engines  
**150 to 1,500 bhp**

built in 17 countries  
by 27 licensees  
designed and built in  
Denmark by

**BURMEISTER & WAIN**  
Copenhagen - Denmark

General Representatives for Greece:  
**GÖSTA ENBOM**  
Akti G. Kondyli 28 a.  
Piraeus

σμός τών λιμένων, έξοπλιζομένων διά νεωτάτων αύτομάτων μέσων πρός τὸν σκοπὸν μειώσεως τοῦ χρόνου φορτεκοφόρτωσεως καὶ παραμονής τοῦ πλοίου ὑπὸ φρέῳ.

Πέραν ὅμως τούτου, ἀπεφασίσθη ὅπως χρησιμοποιηθῇ πλέον δραστικῶς ὁ μοχλὸς τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὸν σκοπὸν μειώσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως. Βεβαίως καὶ εἰς τὸ νέον πρόγραμμα υἱοθετεῖται ἡ τακτικὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς κόστους ἐκμεταλλεύσεως «καθ' ὄσον εἶναι ἀναγκαῖον διὰ τὴν χώραν νὰ ἔχῃ ἐμπορικὸν στόλον, ἀλλὰ θὰ καταδηλθῇ κάθε προσπάθεια, ὅπως ἡ διαφορὰ αὐτῆς τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως μειωθῇ. Πρέπει νὰ ἀναπτυχθῇ ἐν τοιούτον σύστημα ἐπιχορηγήσεων, τὸ ὄποιον θὰ στηρίζεται εἰς οἰκονομικὰ κινητρα, ὥθεντα τὰς ἐπιχορηγουμένας ἐφοπλιστικὰς ἑταιρίας, ὅπως περιορίσουν κατὰ τὸ δυνατόν τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως καὶ τὸ ὄποιον θὰ διδῇ τὸν ὑψηλοτέραν ἀμοιῆν εἰς τὸν πλέον ικανόν».

Συμφώνως πρὸς τὸ πνεῦμα τοῦτο, τὸ Ναυτιλιακὸν Συμβούλιον Ἐπιχορηγήσεων (Maritime Subsidy Board), ἀπέστειλε προσφάτως εἰς διαφορούς ἀμερικανικὰς ναυτικὰς ἑταιρίας ἐπιστολὰς εἰς τὰς ὄποιας ἀναφέρεται, ὅτι ἔφεντς ἡ σχεδίασις τοῦ πλοίου καὶ ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τοῦ θὰ θεωροῦνται ἀπαραίτητα στοιχεία παροχῆς τῆς ἐπιχορηγήσεως πρὸς ναυπήγησιν πλοίων ὑπὸ τῶν ἑταιριῶν αὐτῶν.

Συγκεκριμένως εἰς σχετικὴν ἐπιστολὴν πρὸς γνωστὴν ἀμερικανικὴν ἑταιρίαν δηλούται, ὅτι τὸ Συμβούλιον δύναται νὰ παράσχῃ ἐπιχορήγησιν διὰ πέντε νέα φορτηγὰ πλοῖα, τὰ ὄποια ὅμως ήθελον κατασκευασθῆ ἐπὶ τῷ δάσει ἐπανδρώσεως τῶν διὰ πληρώματος μὴ ὑπερβαίνοντος τοὺς 32 ἄνδρας.

Ἐπίσης εἰς ἑτέραν γνωστὴν ναυτικὴν ἑταιρίαν, ἡτοι ἔχει ὑπὸ ναυπήγησιν 4 σκάφη, κατέστη γνωστόν, ὅτι «τὸ Συμβούλιον δὲν πρόκειται νὰ ἔγκρινῃ ἐπιχορήγησιν πλοίου ἐπηνδρώμένου διὰ πληρώματος ὑπερβαίνοντος τοὺς 35 ἄνδρας».

Ἄξιοσημείωτον εἶναι ἐπίσης τὸ γεγονός, ὅτι μίσα ἀλλὴ μεγάλῃ ἑταιρίᾳ εἰδοποιήθη, ὅτι ὥρισμένα χαρακτηριστικά σημεία εἰς τὸ σχέδιον τοῦ πλοίου δὲν δικαιολογοῦνται διὰ νὰ τύχῃ τοῦτο ἐπιχορηγήσεως πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς κόστους κατασκευῆς (construction - differential subsidy). «Ἀλλατικής ἑταιρίαι εἰδοποιήθησαν, ὅτι ὥρισμέναι εἰδικότητες τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, δὲν θὰ λαμβάνωνται ὑπὸ ὅψιν διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Εἰς τὰς ἀνωτέρα περιπτώσεις τὸ Συμβούλιον ἐπεκαλέσθη τὴν διάταξιν τοῦ Νόμου ἐπιτρόπου τοῦ Ἐπιχορήγησιν πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ἡτοι ὅμως, δὲν δύναται νὰ εἶναι μεγαλυτέρα ἀπὸ διὰ ἡ ἀπήτειτο διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν «κατὰ τὸν πλέον οἰκονομικὸν καὶ ἀποτελεσματικὸν τρόπον».

Ἐκ τῶν ἐκτεθέντων ἀνωτέρων εἶναι πιθανὸν νὰ προκληθῇ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι διὰ τῆς τοι-αὐτῆς πολιτικῆς ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς εἶναι πλήρης. Τοῦτο δὲν εἶναι ἀπολύτως ἀληφές. Τονίζεται ίδιαιτέρως, ὅτι αἱ ἑταιρίαι εἶναι ἐλεύθεραι νὰ ναυπηγήσουν οἰουδήποτε εἴδους πλοία καὶ νὰ τὰ ἐπανδρώσουν μὲ δσονδήποτε ἀριθμὸν πληρώματος ἐπιθυμοῦν, πλὴν ὅμως ἡ κρατικὴ οἰκονομικὴ ἐνίσχυσις θέλει καθορισθῆ ἐπὶ τῷ δάσει τῶν πλέον οἰκονομικῶν καὶ ἀποτελεσματικῶν δεδομένων.

#### ΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ

「Ως εἶναι προφανές, ἡ ἔγκαινιασθεῖσα ναυτιλιακὴ πολιτικὴ, δὲν ἐπηρεάζει μόνον τὰς ναυτικὰς ἑταιρίας, ἀλλὰ καὶ τὰς ναυτεργατικὰς ἐνώσεις (unions). Αἱ πρῶται ἔξεδήλωσαν ἀντιδράσεις, ἀφ' ἣς ἡρχίσαν μελετώμεν τὰ νέα μέτρα. Ἀντιθέτως, αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις, τηροῦν εἰσέτι στάσιν ἀναμονῆς ἐν ὅψει τῆς πλήρους διαμορφώσεως τῆς κρατικῆς πολιτικῆς, ἡ ὄποια τελικῶς θὰ ὑπογορεύσῃ τὰς πιθανάς ἀντιδράσεις τῶν.

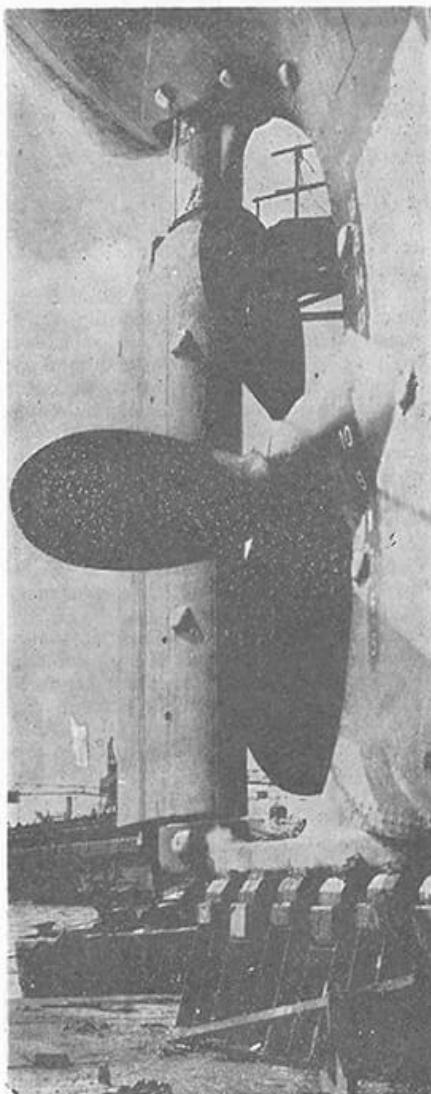
Ἐν πάσῃ περιπτώσει, δέον νὰ τονισθῇ,

ὅτι τὸ φλέγον πρόδημα, διπερ ἀπασχολεῖ τὰς ἐνώσεις κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, εἶναι ἡ ἔξασφαλίσις ἐργασίας. Αἱ συνεχεῖς μειώσεις τοῦ πληρώματος, λόγῳ τοῦ αὐξανομένου αὐτοματισμοῦ τοῦ πλοίου, προσέθεσαν τελευταῖς καὶ ἄλλας διαφορὰς μεταξὺ ἐργασίας καὶ ἐφοπλισμοῦ. Εἰς τινας μάλιστα περιπτώσεις ἐσήμειώθησαν κρούσματα ἀπέργιῶν διὰ τὸν ὄποιον πράγματος τοῦ πλοίου τὸ παρθενικόν του ταξιδίου.

«Ηδη ἡ Ἑθνικὴ Ναυτεργατικὴ «Ενωσίς (National Maritime Union), ἔξηγγειλε πρόγραμμα καταπολεμήσεως τῆς «δαφείας ἀδιαφορίας τῶν κρατικῶν παραγόντων πρὸς τὴν πραγματοποιήση τὸ παρθενικόν του ταξιδίου.

«Ἀπὸ τῆς ἡλίας ὅμως πλευρᾶς, διαβεδαιούται μετ' ἐμφάσεως, ὅτι αἱ ἐνώσεις οὐδὲν ἔχουν νὰ φοηθοῦν διότι «μεγαλυτέρα παραγωγικότης τοῦ πλοίου σημαίνει δίλιγότεροι ναυτιλίαν.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ**  
Διδάκτωρ Νομικῆς - Δικηγόρος  
Νέα Υόρκη, Φεβρουάριος 1965



Berths and double graving dock  
with building capacity for  
vessels up to 800 ft. long

Five floating docks  
for ships up to 86.000 tons dw.

Two graving docks  
for ships up to 38.000 tons dw.

2000 tons forging press

Licensees for :

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

## SHIPBUILDERS

**MARINE ENGINE BUILDERS**  
Manufacturers of  
Industrial Equipment

## SHIP REPAIRERS

**WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND**

## Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ

Τοῦ Ἀντιπλοιάρχου κ. ΙΩΑΝ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Την 26ην Μαΐου 1965, δι' έκδοθησομένου  
Β. Διατάγματος, θέλει τεθή ένι σχούλη ή διά  
του Ν.Δ. 45268 κυρωθείσαν υπό της «Ελλάδος  
Διεθνής Σύμβασις «Περὶ ἀσφαλίειας τῆς ἀν-  
θρώπινῆς ζωῆς ένι Θαλάσση», τού 1960.

‘Η Διεθνής αύτη Σύμβασις, ύπογραφείσα είς Λουδίνιον τὴν 17ην Ἰουνίου 1960 ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων 45 κρατῶν, ἐν οἷς καὶ ἡ Ἑλλάς, προβλέπει ἐν ἄρθρῳ XI ὅτι θέλει Ισχύ- ση 12 μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὅποιαν θὰ ἔχουν κατατεθῆ παρὰ τῷ Διακυ- βερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Συμβουλευτικῷ ‘Ορ- γανισμῷ 15 ἀπόδοχαι, εἰς τάς ὅποιας θὰ πε- ριλαμβάνωνται 7 κράτη, κατέχοντα ἔκαστον διλικήν χωρητικότητα σύχι μικρότεραν τοῦ 1 ἑκατομμυρίου κόρων. ‘Ηδη, κατατεθέντα παρὰ τῷ ‘Οργανισμῷ τούτῳ ἀπέκρινος ἀριθμοῦ ἀπόδοχῶν, πληρουσῶν τάς ἀνωτέρω προϋπο- θέσεις, ἀπεφασίσθη ὅπως, βάσει τῆς ἡμερο- μηνίας ἀπόδοχης τοῦ 7ου ἐκ τῶν κρατῶν αὐ- τῶν, ἥτοι τῆς ἀπόδοχης τῆς Λιβερίας κατὰ τὴν 26.5.1964, ἡ ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῆς Ισχύος τῆς συμβάσεως καθορισθῆ διὰ τὴν 26ην Μαΐου 1965.

“Η Διεθνής Σύμβασης 1960 κατηρτίσθη μὲ  
βάσιν τὰς διατάξεις τῆς ἣν πρόκειται ν' ἀντι-  
καταστήσῃ Διεθνούς Συμβάσεως ἐπεὶ ἀσφα-  
λείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τοῦ  
1948», διὰ τοῦ λόγου δὲ αὐτὸν αἱ διατάξεις  
τῶν δύο αὐτῶν Συμβάσεων ἔχουν ποιλάς ὁ-  
μοιότητας, ἀλλὰ καὶ σημαντικάς διαφοράς.

Λόγω τού ἐνδιαφέροντος πού παρουσιάζουν οι διαφοραὶ αὐταὶ, ἀναπτύσσονται κατωτέρῳ θέματά τινα ἐκ τοῦ Κεφαλίου 111 Τῆς Συμβάσεως (ἀφορῶντα τὰ σωτικὰ μέσα τῶν πλοιῶν) παρατημένων τῶν σχετικῶν ἀπαιτήσεων τῶν δύο Συμβάσεων καὶ τῶν ἐπὶ τούτων διαφορῶν.

Μηχανοκίνητοι σωσίβιοι λέμ-  
βοι πλοιών

Σχετικώς μὲ τὸ θέμα τοῦτο, ἡ εἰσέπιτι Ἰ-  
σχύουσα Σύμβασις τοῦ 1948 καθορίζει δτὶ  
κατ' ἀρχήν πάσα σωσίδιος λέμβος ἐγκεκρι-  
μένης μεταφορικῆς ικανότητος 60 ἀπότομων καὶ  
ἄνω, δέον νὰ είναι σωσίδιος λέμβος μετὰ κι-  
νητήρος κλάσεως Α' ἢ κλάσεως Β', είτε νὰ  
είναι ἐφωδιασμένη δι' ἄλλων ἐγκεκριμένων μέ-  
σων μηχανικῆς προώσεως.

Κατά τὴν ἔννοιαν τοῦ σχετικοῦ Κανονισμού (9), διὰ νὰ χαρακτηρισθῇ σωσίδιος λέμβος ὡς τοιαύτη μετὰ κινητήρος κλάσεως Α', δέον νὰ είναι ἐφωδιασμένη διά:

Κινητήρος άναφολέξεως διά συμπίεσεως, έγκεκριμένου τύπου έφωδα αστμένου διά καυσίμου υλής διά συνεχή έργασίας αύτου 24 ώρων, καταλλήλως έστεγασμένου και δυναμένου νότι λειτουργήση άνω πάσσαν στιγμήν και ύπο δυσμενείς καιρικάς συνθήκας, με δυνατότητα άναπτυξίας και ταχύτητος (δταν ή σωστίσιος λέμβος τελή ύπο πλήρη φόρτου) τοπλάχιστον 6 κόμβων ένν γαληνιαίς θαλάσση.

Κατά τὸν αὐτὸν Κανονισμόν, διὸ νὰ χαρακτηρισθῇ σωσιβίος λέμβος ὡς ποιαύτη μετατή κινητήρος κλάσεως Β', δέσον δῆπας ἔχῃ κινητήρα (δευτερικόντων ή συμπλέσεως) καταλλήλως ἐστεγασμένον, δυνάμενον νὰ λειτουργήῃ ὡς ἀνώ ύπο δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας, ἐφοδιασμένον ἑπταράδια καυσίμων καὶ ταχύποτος (ύπο πλήρη φόρτου) ἐν γαληνασίᾳ θαλάσσης 4 κόμβων.

Τέλος, κατά τὴν ἔννοιαν τοῦ Καν. 10, αἱ μηχανικῶν πρωσθόμεναι σωστῖοι λέμβοι, πλὴν τῶν διὰ κινήτηρος κινουμένων, δέον νὰ ἔχωσιν ἐγκεκριμένου τύπου πρωστήρων μηχανῆμα, ἀναπτύσσοντος ἴκανην δύναμιν ὥστε νὰ ἐπιτέρπῃ τὴν ταχείαν ἀπομάκρυνσιν τῆς λέμβου ἀπὸ τῆς πλευρᾶς του πλοίου, νὰ παρέχῃ τὴν δυνατότηταν ἀναποδίσεως καὶ λειτουργίας ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας, προσέπι δέ, ἐφ' ὅσον εἰναὶ χειροκίνητος, νὰ λειτουργῇ καὶ ὑπὸ δύνειδικέυτου προσωπικοῦ καὶ ὅταν

άκομη ή λέμβος είναι πλήρως ύδατων.

Την άρχηγή ταυτήν της Συμβάσεως τού 1948 έτροποποίησεν ή Σύμβασις τού 1960, καθορίσασα διτ: σωσίδιο λέμβοι, έγκεριμοι μηνις μεταφορικής ίκανότητος πλέον τών 60 άτόμων και μέχρις 100 άτόμων, θά είναι είτε μηχανοκίνητοι (συμφώνως πρός τὸν Καν. 9), είτε μηχανικῶς προωθούμεναι (συμφώνως πρός Καν. 10), ένω σωσίδιο λέμβοι μεταφορικής ίκανότητος πλέον των 100 άτόμων (μὲν ἀνάτοτον διώρας ἐπιτερπόμενον διοιν 150 άτόμων) θά είναι ἐφωδιασμένα διά κινητήρος, συμφώνως πρός τὸν Καν. 9.

Έκ της παραθέσεως τῶν ὡς ἄνω διατάξεων προκύπτει, διτὶ ἡ Σύμβασις τοῦ 1960 διὰ μὲν τὰς λέμβους, τὰς ἄνω τῶν 60 ἀτόμων καὶ μέχρι 100 ἀπαίτει, ὡς καὶ ἡ τοῦ 1948, ὅπως αὐταὶ κινούνται διά κινητήρος, ἀλλὰ μόνιον τοῦ τύπου τοῦ Καν. 9, ἢ ἔχων σύστημα προωθήσεως ὡς ὁ Καν. 10, ἐνῷ διὰ τὰς λέμβους, τὰς μεταφερούσας πλέον τῶν 100 πρόσωπων ἀπαίτει, οὐχὶ πλέον ἐν ἑκ τῶν δύο συστημάτων προώσεως, ἀλλὰ μόνιον κινητήρα ὡς τὸν ἐν τῷ Καν. 9 περιγραφόμενον.

Περαιτέρω ή Σύμβασις του 1960, έν τῷ Κανονισμῷ 9, καταργεῖ τὴν διάκρισιν κινητήρων κλάσεως Α' καὶ Β' καὶ καθερώνει ἕνα μόνον τύπον, ἤτοι κινητῆρα ἀναφλέξεως διὰ συμπιεσεως (δηλαδὴ ΝΤζέλ), δυνάμενον νὰ ἔκκινησῃ εύκολως ὑπὸ οἰσαδήποτε συνθήκας, μὲ ἐπαρκῆ καύσιμα διὰ συνεχῆ λειτουργίαν 24 ώρών, δυνάμενον νὰ ἀντιδῷσῃ καὶ προφύλαγμένον καταλλήλως ἀπὸ τὰς καιρικὰς αὐθίμτους δικτύων αποστολέων, εἰς

κας συνσήκας διο καλύμπατος ανθεκτικού είς τὸ πῦ. Αφαρικώς μὲ τὴν ταχύτητα δέον, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ σωσιδίου λέμβων ἐπιβατηγῶν πλοίων, δεξαμενοπλοίων, πλοίων ἔργουσατίων φαλαινῶν, πλοίων κονσερβοποιῆσας ἡ ἐπεξεργασίας Ιχθύων ὡς καὶ πλοίων μεταφορᾶς προσωπικού τῶν πλοίων τῶν δύο τελευταίων κατηγοριῶν, νῦν δύναται νὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα ἐν γαληναῖς θαλάσσῃ μὲ πλήρη φόρτον τῆς σωσιδίου λέμβου 6 κόμβων, ἐφ' ὅσον δὲ πρόκειται περὶ σωσιδίου λέμβου πλοίων μὴ ὑπαγομένων εἰς τὰς ἀναφερθείσας κατηγορίας, ὡς φορτηγά, 4 κόμβων.

Εις τὸν Καν. 10, ἡ Σύμβασις τοῦ 1960 καθορίζει τὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὰς σωσιδίους λέμ�ους, αἵτινες δὲν ἔχουν κινητήρα, ἀλλὰ πρωτότυρους μηχανισμὸν (ώς δὲ γνωστὸς τοιούτος Φλέμιγκ), ἐπαναλαμβάνουσα ἐν πρακτικένω τὰς αὐτάς ἀπαιτήσεις τῆς Συμβά-

**"ΟΛΥΜΠΟΣ"**  
**ΓΡΑΦΕΙΟΝ**  
**ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**  
**ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ**  
**I. K. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ**  
**ΑΘΗΝΑΙ**  
**ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4**  
**ΤΗΛΕΦ. 237.671/5**  
**ΤELEX 136**  
**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**  
**ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ**  
**ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 477.940**  
**ΤELEX 5522**  
**Εκδόσεις: 'Αεροπορικών, Σιδηροδρομικών και 'Ακτοπλοϊκών Εισιτηρίων**  
**'Αποστολαί πληρωμάτων Ναυτικοί 'Εργασίεις**  
**ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :**  
**"ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ..**

σεως του 1948.

Έν συνεχεία, ή Σύμβασις τού 1948, άναφορικώς μέ τὸν ἀριθμὸν τῶν σωσιδίων λέμβων ἐνὸς πλοίου αἰτίνες θά φέρουν κινητήρα ή ἄλλο πρωστηρίου σύστημα, ἔξαρτο τούτῳ ἀπό τὸν διλικὸν ἀριθμὸν τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου σωσιδίων λέμβων. Οὕτω, ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον φέρει 20· καὶ ἄνω σωσιδίους λέμβους, καθορίζεται ὅτι 2 ἔξ αὐτῶν δέον νὰ είναι ἐφωδιασμένα μετά κινητήρος κλάσεως Α', ὅπου δὲ ὁ ἀριθμὸς ὑπερβαίνῃ τὰς 13, ἀλλ' είναι κατώτερος τῶν 20 σωσιδίων λέμβων, τότε μία ἔξ αὐτῶν δέον νὰ είναι ἐφωδιασμένη διὰ κινητήρος κλ. Α' καὶ μία διὰ κλ. Α' ἡ κλ. Β' ἡ καὶ ἀνέυ κινητήρος, ἀλλὰ μετά μηχανισμού προσθεσεως. Διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα, ἀτινα ἔχουν μικρότερον ἐλάχιστον ἀριθμὸν τῶν ὡς ἄνω, ἀπαιτεῖται ὅπως μία τούλαχιστον σωσιδίος λέμβος τοῦ πλοίου είναι ἐφωδιασμένη διὰ κινητήρος κλ. Α' ἡ κλ. Β', ἡ ἀκόμη καὶ διὰ πρωστηρίου μηχανισμού. Τέλος, διὰ τὰ φορητγά πλοῖα, τὰ ἄνω τῶν 1.600 κ.ο.χ., ἀπαιτεῖται ὅπως ταῦτα φέρωσι μίαν σωσιδίου λέμβον μετά κινητήρος κλ. Α' ἡ κλ. Β' ἡ μετά πρωστηρίου μηχανισμού (ώς π.χ. σύστημα Φλέμμιγκ).

Η Σύμβασις του 1960 τροποποιεί και εις αύτό το σημείον τάς ἐκτεθείσας διατάξεις της Σύμβασεως 1948 και καθιερώνει ἑτέραν ἀρχὴν σχετικῶς μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν σωσιδίων λέμβων ἑνὸς πλοίου, αἵτινες βά πρέπει νὰ ἔχωσι μηχανικὴν πρόσωσιν.

Ούτω, διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα, ἀνεξαρτήτως φερομένους ἀριθμούς σωσίβιων λέμβων, ἀπαιτεῖ ὅπως ταῦτα εἰς ἑκάστην πλευράν φέρουσι τούλαχιστον μίαν σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος, ὡς δὲ ὀντωτέρω περιγραφεῖς (Ντῆζελ). Εἰδικῶς διὰ τὰ ἐπιβατηγά, ἀτιναδὲν μεταφέρωσι πλέον τῶν 30 προσώπων (πλήρωμα καὶ ἐπιβάται), δέχεται τὴν ὑπαρξίν καὶ μιᾶς μόνον μηχανοκινήτου (Ντῆζελ) σωσίβιον λέμβον.

Η αυτή άρχη περί μιάς σωσιδίου λέμβου μετά κινητήρος Ντήζελ (είς έκαστην πλευράν) καθιερώνται καὶ διὰ τὰ δ) ξ τὰ άνω τῶν 1.600 κ.ο.χ., διὰ τὰ πλοϊσ - ἐργοστάσια φαλαισιών καὶ πεξεργασίας ἡ κονσερβοποίησις ιχθύων ώς καὶ διὰ τὰ πλοϊσ, ἀτινα μεταφέρουν τὸ προσωπικὸν τῶν πλοίων τῶν δύο τελευταίων κατηγοριών.

Τέλος, διὰ τὰ φορτηγά 1.600 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ἀπαιτεῖται ὅπως ἔχωστι τούλαχιστον μίαν σωστίδιον λέμβον μετά κινητῆρος Ντήζελ.

Επί των παλαιών προστάτων της Ελλάς οι Σύρκες στοι του 1960, αναφορικώς μὲ τὰς ὑποχρεωτικῶς φερομένας ἐπὶ τῶν πλοίων σωσιβίους λέμβους μετανιήτηρος, ἐνῷ ἀπλοποιεῖ τὸ ζῆτημα, ἔξαρτώσας τούτο ἐκ τοῦ εἰδους τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φερομένων ὑπὸ τοῦ πλοίου σωσιβίουν λέμβους, ἐπιπροσθέτως, διὰ τὸν ὑποχρεωτικὸν αὐτὸν ἀριθμὸν τῶν μηχανοκινήτων σωσιβίουν λέμβους, ἀπαιτεῖ ὡς μέσον προώσεως των κινητήρων ΝΤζέλι, ἀπόκλεισυτα τάξις βενζινομηχανᾶς ἢ μηχανισμούς προώσεως (τύπου Φλέμιγκ).

Εύνόποτον τυχάνει, διτί δέον νά μη γίνεται σύγχυσις μεταξύ της καθιερουμένης υπό της Συμβάσεως 1960 διακρίσεως εις σωσι-  
βιούς λέμβους δυναμένας, άναλόγως της χω-  
ρητικότητός των, νά έχων κινητήρα Ντίζελ  
μόνον ή και τοιώτας δυναμένας νά έχωσιν,  
είτε κινητήρα Ντίζελ, είτε πρωστήριον μη-  
χανισμόν Φλέμμιγκ, με τὴν ἐτέρων διάκρι-  
σιν ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑποχρεωτικῶν  
φερομένων μηχανοκίνητων σωσιβίων λέμβων  
ἔπι τῶν πλοίων, άναλόγως τῆς κατηγορίας  
τοῦ πλοίου, δεδομένου ὅτι ή μία διάκρισις  
ἀφορᾶ εἰς τὰς λέμβους αὐτὰς καθ' ἔαυτάς,  
ἐνῷ ἡ ἕτερας ἀφορᾶ εἰς τὰ πλοῖα. Οὕτω π.χ.,  
πλοῖον ἐπιτετηγόν φέρον 30 σωσιβίους λέμ-  
βους, ἐκάπτητη χωρητικότητος 100 ἀτόμων,  
θὰ φέρῃ δύο μὲν σωσιβίους λέμβους ἐφωδια-  
σμένας, ὑποχρεωτικῶς διὰ κινητήρος Ντίζελ  
(ἄντα μίαν εἰς ἐκάστη πλευρά), τὰς δὲ ὑπο-  
λοίπους ἐφωδιασμένας διὰ πρωστήριον συ-  
στήματος Φλέμμιγκ ἢ κινητήρος Ντίζελ.

**'Αντιπλοίαρχος Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ**  
**'Υποδιευθυντής 'Επιθεωρήσεως  
**'Εμπορικών Πλοίων****

# H ΑΛΙΕΙΑ

**ΑΙ ΕΙΑΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ**

## Η ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΑΛΙΕΥΜΑΤΟΣ

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ Ο ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΙΧΘΥΟΛΙΜΕΝΟΣ - ΙΧΘΥΑΓΟΡΑΣ

«Είναι πιο εύκολο να πιάσης τα ψάρια, παρά να τα πουλήσῃς».

(Γαλλική Φρεσάδικη παρούσα)

Διὰ νὰ προσαχθῇ ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία εἰς μίαν χώραν καὶ νὰ εύδοκιμήσῃ, δὲν πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἐπὶ ι τὸς θαλάσσης ὁργάνωσις σις μόνον, ἀλλὰ καὶ νὰ προστιμασθῇ ἐπιμελῶς ἡ εἰς τὸν τομέα τῆς ἔργης γενική τούτου καθ' ὅλου ἐργού σου διάρρηψις. Πράγματι, εἰς τί θάση ὀφελήσῃς ἡ ἀπόκτησις πολλών πλοίων, ἔστω καὶ τῶν πλέον συγχρονισμένων, ὅταν δὲν ὑπάρχει ἡ καταλλήλως ἐπὶ ἥρας ὀργάνωσις (ἰχθυοιμήν, ψυγεία - ἀποθήκαι, ἰχθυαγορά, μεταφοραί), διὰ νὰ τὰ δεχθῆ και νὰ διεκολύνῃ τὴν ταχείαν ἐκόρπωσιν τῶν ἀλιευμάτων, τὴν ἐναποθήκευσιν τούτων εἰς τὰ ψυγεῖα καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν μεταφοράν - διανομὴν των εἰς τὰ διάφορα κέντρα καταναλώσεων! Τοῦ θεμελιώδη ταύτην ἀρχὴν ἔχοντες ὡς γνώμοναί την προγρέμενοι εἰς τὴν ἀλιείαν λαοί, ἐμερίμνησαν ἔξι ὑπαρχής ἵνα συνδυάσουν τὴν αὐξήσην τοῦ ἀλιευτικοῦ των στόλου μὲν τὸν συντονισμὸν τῶν ἐπὶ τῆς ἔργης ἐγκαταστάσεων. Τὸ γεγονός ὅτι ὑπάρχουν παντοῦ λιμένες μικροί καὶ μεγάλοι, διότι πλησιάζουν τόσα καὶ τόσα πλοῖα, αὐτὸ δὲν θὰ πῆ διτὶ καὶ τὰ φαράδικα ἡμιπορούν νὰ μπαινοδύγαινουν ἐκεῖ διάλαντον τὸ ἀλιευμά των. Καὶ διὰ τὰ μικρὰ φαράδικα, τὰς λέμβους, τις φαροπούλες καὶ τις τράτες, ὑπάρχει ἴδιαίτερος κώδις διὰ νὰ ἐφερτῶν τὸ πενιχρὸν των ἀλιευμάτων.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, διπού ὑπάρχουν ἑκατοντάδες λιμένες, διὰ τὰ ἀλιευτικά πλοῖα διερυθμίσθαισαν εἰδοί ιχθυολιμένες μὲ τάς σχετικάς ἐγκαταστάσεις, ὅπου τὰ φάραστρα ή ποχρεωτικόν πληγάσσουν διά νά τὸ πρωφέλθοῦν τῶν παρεχομένων εὐκολιῶν. Τὸ Γκρίμ-σμπι εἶναι ὁ μεγαλύτερος ιχθυολιμὴν τῆς Εὐρώπης, ὅπου ἐκφορτώνονται ἡμερπίσιως ἄνω τοῦ ἔνας ἐκατομμυρίου κιλῶν ιχθύων καὶ κείθειν μεταφέρονται πρὸς δλας τὰς κατευθύνσεις. "Ἄλλοι μεγάλοι ιχθυολιμένες είναι τὸ Χούλ, τὸ "Αμπερδην, τὸ Φλήγουτ, τὸ Λόδεστοφ, τὸ Μίλφορτ Χάρεν, τὸ Νιού-λαϊν καὶ ἄλλοι. Τὸ Λούδηνον, μὲ τὰ 9.000.000 κατοίκους, τροφοδοτεῖται εἰς ὀλίευμα ἀπό της διαφόρους ιχθυολιμένας τακτικά καὶ καθημερινώς. Ἡ όργανωσις τῶν μεταφορῶν εἶναι τόσον τελεία, ὥστε ὁ ἀνεφοδιασμὸς τῆς χώρας εἰς Ιθείς νά γίνεται ἀνελλιπῶς. Πρῶτοι οἱ "Αγγλοι ἐφίρμοσαν τὸν συνδυασμὸν ιχθυολιμένων καὶ ιχθυαγορᾶς, δοτις ἀπεδειχθῆ διὰ λυτερέτερος διά τὴν ἀλιεύσαν καὶ διεδόθη βαθμήδον εἰς δλας τὰς χώρας. Ἡ ὀφελιμότης τοῦ συνδυασμοῦ τούτου ἔγκειται εἰς τὸ δτὶ τὰ φάρια πωλοῦνται τὸ ταχύτερον καὶ κάθε πρῶι εἰς τὴν ιχθυαγορᾶν διά δημοπρασίας καὶ ἡ τιμὴ τῶν κανονίζεται μὲ ἀκρίβειαν σύμφωνα μὲ τὴν προσφορὰν καὶ ζήτησιν. Εἰς τὴν ιχθυαγορὰν γίνεται ἡ ἀπογραφὴ τῶν πωλουμένων ιχθύων κατ' εἶδος καὶ ποσότητα, ἡ δὲ κατάστασις διαβιδάζεται εἰς τὴν ειδικὴν ὑπηρεσίαν ὃπου τακτητίζονται στατιστικοὶ πίνακες, ἀφοῦ ἐλεγχούν ἀπό τὰς ἀρμοδιότητας τοῦ "Υπουργείου — ὃπου ὑπάγεται ἡ ἀλιεία — ὑπηρεσίας. Οι διὰ τὴν ἀλιεύσαν ἀποκλειστικῶν διαρρυθμισθέντες ιχθυολιμένες - ιχθυαγορᾶς, ἔξυπερτούν τόσον ἀποτελεσματικά τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν (πλοιοκτήτας καὶ πληρώματα), ὥστε οἱ φαράρδεις κατ' ούδενα λόγον πλησιάζειν.

ζουν εἰς ἄλλον λιμένα ξένον  
πρὸς τὸ ἐπάγγελμά των.

Τά ίδια συμβαίνουν καὶ εἰς τὴν Γαλλίαν, ὅπου ἡ προσαγωγὴ τῆς ἀλευτικῆς διομηχανίας παρακολουθεῖται μὲν ίδιαιτέρων προσόχην, οἱ ἀλείεις ταχύανουν στοργικῆς ὑπὸ τῆς Πολιτείας προστασίας καὶ μερίμνης, ἡ δὲ ἐπὶ τούτῳ νομοθεσία θεωρεῖται ὡς ἡ πλέον ἀρτία καὶ ὑπόδειγματική. Ὁ ίχθυοιλμὴν τῆς Βουλώνης μὲ τὴν ίχθυογραφίαν του, εἶναι ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς Εύρωπης, ὅπου οἰσαδηπότε ποστότης ἀλιευμάτων δύναται νὰ διατεθῇ τὸ ταχύτερον καὶ νὰ προωθηθῇ σιδηροδρομικῶς μὲ εἰδικὰ δασγόνια, ἡ μὲ καμιόνια - ψυγεία πρὸς τὴν ἔνδοχώραν. Ὡς ίχθυογράφηναι τὸ χρηματιστήριο — οὕτως εἰπεῖν — τῆς ἀλείας, ἐκδίδεται τὸ καθημερινὸ δελτίο πωλήσεως τῶν ἀλιευμάτων καὶ ἡ ἀναφερομένη τιμὴ κανονίζει τὴν πώλησιν τῶν ίχθύων λιανικῶν καὶ χονδρικῶν, εἰς τὰ διάφορα κέντρα. Οἱ ίχθυοιλμένες μὲ τὰς ίχθυογραφίας των εἰς τὴν Γαλλίαν, ἔξυπητεστῶν τὰς ἀνάγκας τῆς ἀλείας ποικιλοτρόπως. Ἡ Βουλώνη πρωρίσθη διὰ τὴν διακίνησιν τῶν φαράδικων που ἔξορμούν εἰς τὰ ύψιπεδα τῆς Βορείου Θαλάσσης, τὰς Νήσους τῶν Ἀρκτων, τὰς περιοχὰς τοῦ Μπάρεντ, καὶ τὴν Λευκὴν Θάλασσαν. Οἱ ίχθυοιλμένες τοῦ Φεκάμπι καὶ τοῦ Σαιν Μαλό, ἔξυπητεστῶν τὴν μεγάλην ἀλιείαν τοῦ βασιλάδου καὶ τὰ περισσότερα μπακαλιαράδικα ἐκεῖ ἔφορτώνουν τὸ ἀλίευμά των. Οἱ ίχθυοιλμένες τοῦ Λοριάν καὶ τῆς Ροσέλλη πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν, μὲ τὰς νέας των ἐγκαταστάσεις, ἔξυπητεστῶν τὰ διάφορα φαράδικα ποὺ ἔξορμούν πρὸς τὰ πλησιόχωρα ἀλιευτικὰ πεδία, ὡς καὶ ἐκεῖνα ποὺ ἀλιεύουν εἰς τὰ ύψιπεδα τῆς Μαυριτανίας. Μιὰ ματιά εἰς τὰ σπουδαῖα γαλλικά περιοδικά ἀλιείας, πεθεῖ καὶ ἐνημέρωνει πόσον συγχρονισμένοι εἶναι οἱ ὡς ἄνω ίχθυοιλμένες καὶ πᾶς διευκολύνεται τὸ ἐπίπονον τῆς ἀλείας ἔργον. Ὁ φαρᾶς κοπιάζει μέν, ἀλλὰ καὶ ἀμείβεται ἀκριβοδικά, χάρις εἰς τὴν ἀρτίαν ὄργανωσιν τῆς ἀλιευτικῆς διομηχανίας, τὴν προστατευτικὴν τοῦ κλάδου τούτου νομοθεσίαν καὶ τὰς μύριες εὐκολίας που ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του, ἀπὸ τῆς Ἑρας.

Εις τὴν Γερμανίαν πάλιν, οἱ Ἰχθυολιμένες διερρυθμίσθησαν μεταπολεμικῶς τόσον ἀρτίως καὶ ἔξωπλίσθησαν μὲ τοιάυτην μεθοδικότητα, ώστε νὰ θεωρούνται στήμερον ὡς οι σπουδαιότεροι τῆς Εύρωπης. 'Ἐκ τούτων οι σημαντικώτεροι είναι οι τοῦ Ἀμβούργου - Ἀλτόνης καὶ τοῦ Μπρεμερχάφεν. 'Ο συνδυασμὸς Ἰχθυολιμένος καὶ Ἰχθυαγορᾶς δόλοκλη-

ρώνει και συντονίζει τὴν προσπάθειαν ὄργα-  
νώσεως του τομέως τῆς θαλάσσης μὲ τὸν  
τῆς ἥπατος. Κρηπτιδόματα εύρυχωρα, τερά-  
στιαι απόθηκαι - ψυγεῖα, ἐκφόρτωσις τῶν ἀ-  
λιευμάτων ταχυτάτη, ἰχθυαγορὰ συγχρονι-  
σμένη, πώλησις τῶν ἀλιευμάτων ὑποδειγμα-  
τική, μεταφορά ἰχθύων ἀμεσῶς μὲ διαγόνια -  
ψυγεῖα καὶ καμιόνια - ψυγεῖα. Σημειωτέον,  
ότι τὰ κατεψυγμένα ψάρια, πωλοῦνται μόνι-  
εις τὴν ἰχθυαγοράν, τηματικῶς, χωρὶς ὅμιως  
νὰ δηγούν ἀπὸ τὰ κύτη - ψυγεῖα τοῦ ψαράδι-  
κου. Οἱ ἀγορασταὶ μεγαλέμποροι γνωρίζουν  
ἐπακριβῶς τὴν ποσότητα καὶ τὰ εἴδη τοῦ  
κομισθέντος ἀλιεύματος καὶ λαμβάνουν μέρος  
εἰς τὴν δημοπρασίαν, εἴτε δι' δόλου τὸ φορ-  
τίον, εἴτε δι' ὁρισμένην ποσότητα καὶ εἰδος.  
Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἐκφόρτωσις γίνεται, τὰ ψά-  
ρια ἐναπότικευνόνται εἰς τὰ ψυγεῖα, ἀπὸ δ-  
που οἱ ἀγορασταὶ δύνανται νά τὰ ἀποσύρουν  
μὲ τὰ δελτία καὶ τὰς διατακτικὰς τῆς ἰχθυα-  
γορᾶς. Ἡ οὕτω πως διενεργούμενή διάθεσις  
τῶν κατεψυγμένων ἰχθύων διευκολύνει τὸν πα-  
ραγωγὸν καὶ τὴν κατανάλωσιν. Τὸ ψαράδικο  
θὰ ἔφερθοράθη μὲ ἀστραπαίαν ταχύτητα, οἱ  
ἄνδρες θὰ πάν στὰ σπίτια των διάκ να ἡσυ-  
χάσουν δόλιας ἡμέρας, τὰ ψάρια θὰ πωλη-  
θοῦν καὶ δὲ πλοιοκτήτης θὰ μεριμνήσῃ διά-  
την προετοιμασίαν τῆς νέας ἀλιευτικῆς ἔξορ-  
μησεως. Αὐτὸς εἶναι ἔνα σπουδαῖον παράδει-  
γμα πρὸς μίμησιν, διὰ τὴν ἀπὸ Ἐλληνικῆς  
πλευρᾶς διαδικασίαν - ταλαιπωρίαν  
εἰς τὴν ἐκφόρτωσεως τῶν ἀλιευμάτων, περιο-  
δικῶς καὶ λιανικῶς τῇ ἐπεμβάσει μεσαζόν-  
των, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπιβαρύνωνται ἀσκό-  
πως τὰ ψάρια καὶ νὰ ἔχουν ὑψηλὸν κόστος  
παραγωγῆς.

Υπάρχουν, δημως τόσοι ἄλλοι σπουδαῖοι ίχθυοι λιμένες μὲ τίς όργανώσεις των ποὺ παρουσιάζουν ἐνδιαφέροντα καὶ πρέπει νὰ ἀναφερθοῦν πλὴν δὲ περιωρισμένος χώρους τοῦ σημειώματος μας διὰ ἐπιτρέπει τόσας ἐπεκτάγεις. Πάντως, διὰ νὰ γίνη κάποια σύγκρισις τοῦ τί γίνεται ἀλλού καὶ τοῦ τί δὲν γίνεται στὴν Ἑλλάδα, θὰ ἀναφέρωμεν καὶ χώρας μὲ τὸν ἴδιον πληθυσμὸν περίπου μὲ τὸν ίδιον μας καὶ μικρότερον ἀκόμη, δῆπας τὸ Βέλγιον, ή Ὀλλανδία καὶ ή Δανία, ὅπου διάθεσις τῶν ἀλιευμάτων διευκολύνεται εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν. Τὸ Βέλγιον, μὲ ίχθυο-παραγωγὴν ἵσην περίπου πρὸς τὴν τῆς Ἑλλάδος, ἔχει ἕνα μόνον κύριον ίχθυολιμένα - ίχθυοπορῶν μὲ ἀρτίας ἐγκαταστάσεις, τὴν Αστάνδρην, ὅπου τὰ ἀλιευμάτα πολούντων διὰ δημοπρασίας. Η Ὀλλανδία, μὲ ίχθυοπαραγωγὴν ἄνω τῶν 300.000 τόνων ἐπησίων

16-20 TENNANT STREET

CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

BOX: 4797

PHONE: 31339 - 28829

A/H 68840 492230

**CAPE TOWN**  
**FAROS & CO. (PTY.) LTD.**

**GENERAL SHIP CHANDLERS**

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

## ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΣΙΤ

## ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ПРОМНОЕИА ДИА ТО ВРЕТАННИКОН НАУТ

**ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΟΣΙΑ ΣΙΑ ΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΤΙΑΣΙΟ ΤΟΥ  
ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΝΗΣ**

καὶ μολονότι ἔχει σπουδάσίους λιμένας, μικρούς καὶ μεγάλους, διαθέτει ἕνα κύριον ιχθυολιμένα μὲ δόλα τὰ συμπαρομαρτυόντα, τὸ "Υμέδιν", ὅπου τὰ ἀλιεύματα διατίθενται πόπις καὶ εἰς τοὺς ἄλλους ὡς ἀνω ἰχθυολιμένας. Ἡ Δανία, τῆς ὁποίας ἡ εἰς τὴν ἀλιείαν ὀργάνωσις είναι καταπληκτική, μὲ ιχθυοπαραγωγὴν πλησιάζουσαν τὸ ἐν Κατσομαρίον τούνων ἑπτήσιων διαθέτει καὶ αὐτή ἕνα κύριον ιχθυολιμένα ἀρτίως ἔξωπλασμένον τὸ "Ἐπαμπεργκ", μολονότι ἔχει τόσους καὶ τόσους ἄλλους λιμένας καὶ λιμενίσκους.

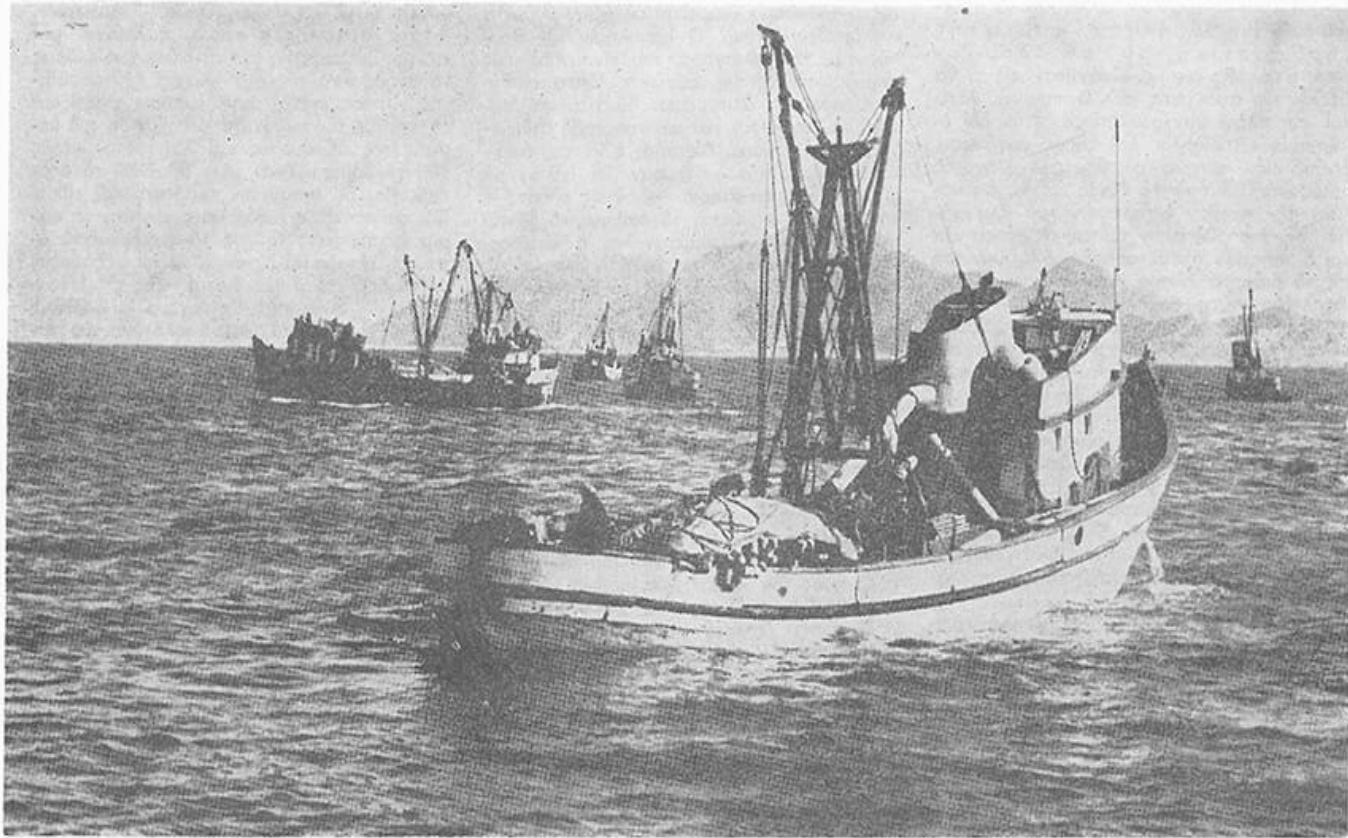
Ἐκ τῶν ὡς ἄνω ἐν συντομίᾳ ἔκτεινέντων συνάγεται τὸ συμπέρασμα διτὶ, εἰς δόλας τὰς προηγμένας εἰς τὴν ἀλειπτικήν διομηχανίσιν χώρας, ή πώλησις τῶν ἀλιεύμάτων ἀρχίζει ἀπὸ τηγ κεντρικήν ιχθυαγοράν, μόλις τὸ ψαράδικο καταπλεύσῃ εἰς τὸν ιχθυολιμένα καὶ ξεφορτώσῃ. Ἡ πώλησης γίνεται πρώι εἰς τοὺς μεγαλεπόρους, οἱ όποιοι διανέμουν κατόπιν τὰ ἀλιεύματα εἰς τὰ διαφόρους πό-

ράζει τὸ ἀλίευμα εἰς εὐτελεῖς τιμᾶς (περιττὸν νὰ ἀναφέρωμεν παραδείγματα) καὶ ἀποκομίζει μεγάλη κέρδη. Ὁ πωλητὴς ἀποδέχεται σιωπήρως τὸ κόψιμο, γιὰ νὰ γλυτώσῃ ἀπό τὰς πιεστικάς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ ἔκ τουτων βάσσανα.

Δεύτερον: Ἐάν δὲ πλιοκτήτης ἐδανείσθη ἀπό οἰλανδρίτος Τραπεζανὸς (κεφαλαίου κινήσεως), τότε θὰ θέσῃ τὸ ἀλίευμα εἰς τὴν διάσειν τῆς Τραπεζῆς καὶ η πώλησις θὰ διενεργήσαι διὰ διατακτικῶν, μέχρις ἔξοφλήσεως τῶν ὑποχρεώσεων. Θὰ ήτο εὐχῆς ἔργον, ἔάν αἱ μέρους τῶν Τραπεζῶν διευκολύνση συνεχίζοντο, διότι είναι ὁ μόνος τρόπος, ἐμπορικῶς ἀρθρόδοξος, ἔχυπηρτήσεως τῆς ἀλιευτικῆς διοικησίας.

Τρίτον: Ή πώλησις του ἀλιεύματος μέσω ίχθυεμπόρου τῆς αγορᾶς ἐπὶ μεστείᾳ. Ό ύμπορομανάδης διευκολύνει ἐν τῷ μεταξὺ τὸν πλοιοκήτην καὶ τὸν ἐνισχύει οἰκονομικῶς διὰ τὴν νέαν ἔδρομην τοῦ ψαράδικου. Οἱ λογαριασμοὶ κανονίζονται βάσει τῶν τι-

‘Η ύπερτόντιος ἀλιεία εἰς τὴν χώραν μας ἐσήμειώσεις κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη λίαν σημαντικάς προόδους καὶ θά διαθέτη μέχρι τέλους του ἔτους 50 ποντοπόρας ἀλιευτικά· ψυγεῖσα. Πλήρη, ή εἰς τὸν μεταξὺ τῆς Ἑγρᾶς ὄργων ποταμούς ΧΩΛΑΙΝΕΙ εἰς τοιούτον θαθμόν, ὅπετε νὰ ἐπιβραδύνεται ή προσγωγὴ τοῦ κλάδου τούτου ἐλλείψει συντομισμοῦ τῶν προσπαθειῶν. Είναι πλήρως ἀποδεδειγμένον σήμερον ὅτι, ἀλιευτικὴ διομηχανία διώσιμος εἰς τὴν χώραν μας θὰ εύσταθήσῃ καὶ θὰ προσκόψῃ μόνον ἔαν προωθηθῇ ή μεγάλη ἀλιεία εἰς τοὺς ὥκεανούς. ‘Η



1.500 συγκροτήματα φαρεύουν «άντσοβέττα» εις τὰ ποράλια τοῦ Περοῦ.

λεις καὶ κέντρα τοῦ ἑσπερικοῦ. Οὐ θεμόδης διὰ δημοπρασίας πωλήσεως ίκανοποιεῖ φωνα μὲ τὴν προσφοράν καὶ τὴν ζῆτησιν. Διὰ ταῦτην μεγάλην φάριτα, ή διαδικασία τῆς διὰ δημοπρασίας πωλήσεως τοῦ διλούκου φορτίου ἥτοι κάπως δυσχερής καὶ ὡς ἐκ τούτου ἔχαλαρώθη. Τῶρα δῆμως, λόγῳ τῆς παραπτηρθείσης μεγάλης διακυμάνσεως τῶν τιμῶν, μεταξὺ χονδρίκης καὶ λιανικῆς πωλήσεως, θέ-  
έφαρμοσθή, ὡς προείπομεν, γενικότερον καὶ διά τὰ κατεψυγμένα, ή διὰ δημοπρασίας πώλησης εἰς τοὺς μεγαλεπτόρους, εἴτε τοῦ διλούκου ἀλιεύματος ἐκάστου φαραδίκου, εἴτε τημ-  
πετρίου. Εἰς τὴν Ἑλλάδα, ή πώλησης τῶν κατεψυγμένων ιχθύων εἰναι ιδιόρρυθμος καὶ διεξάγεται ὡς ἔξει:  
τοὺς τε παραγωγοὺς καὶ τοὺς ἀγοραστὰς μεγαλεπτόρους, συνάμα δὲ κανονίζει τὰς κα-  
θηκόντας τοις ἀλιεύμασι τοῦ διλούκου.

Πρώτον : 'Επειδή πολλοί πλοιοκτήται τής υπέρποντιού αλιείας είναι ύποτελείς εἰς τους δανειστάς των και ἐπειδή αἱ ἐπιθερόντεις ποὺ ἔχουν εἶναι ἐπαγχθεῖς καὶ πιεστικαί, ἀναγκάζονται πόλλακις νὰ προπωλήσουν τὸ αλιεύμα... διὸ νὰ ξελαφροῦθον! Οἰκοθεν νοεῖται, ὅτι μία τοιούτη πώλησις εἶναι πάντοτε εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν. 'Ο ἄγραστης ἐπωφελεῖται τῆς περιστάσεως καὶ ἀγο-

μῶν τῆς ἀγορανομίας, ἐκτὸς ίδιαιτέρας συμφωνίας. Ὡς προμήθεια τοῦ μανάθη είναι ζήτημα εἰδικῆς συμφωνίας μὲ τὸν πλοιοκτήτην. Ἐπειδὴ ὁ τίτρος είναι σημαντικός, διότι πρόκειται περὶ μισθώσεως 200, 300, 500 τόνων Ιχθύων εἰς κάθε ταξίδι, σσοι Ιχθύεμποροι ἔχουν οἰκονομικὴν εὐχέρειαν, προσβαίνουν εἰς ίδιαιτέρας συμφωνίαν, πολλάκις συνεργάσονται μὲ τὸν πλοιοκτήτην καὶ ἡ συναλλαγὴ διεκπεραιώνεται πάσι άμεσωσιν ὄφελος. —

Τέταρτον: Ἐάν οὐ πλοιοκτήτης ἔχῃ τακτήν προθεσμίαν διὰ νά πληρώσῃ τοὺς δανειστάς του καὶ δὲν πιέζεται ἀπό πουθενά, τότε ἐνστόθικεν τὸ δάλευμα εἰς τοὺς ψυκτικούς θαλάμους ποὺ ἔχει ἐνοικιάσει καὶ διοιθέτει τὰ ψάρια κατά δουῆλησιν εἰς τὰ διάφορα πρατήρια, ἔξοφλῶν βαθμιαίως τὰς ὑποχρέωσεις του.

Πέμπτον : "Οταν δὲ πλιοκτήτης είναι οικονομικῶν ἀνέράτης — πράγμα σπάνιον διὰ τὴν παρ' ἡμῖν ἀλειπτικήν ἐπικίεσθαις — τότε δὲν ἔχει ἄναγκην νὰ περάσῃ ἀπὸ ἐνδιαμέσους, μανάβηδες, μεγαλεμπόρους, ἢ καὶ ἀπὸ Τραπέζας ἀκόμη. Εναποθηκεύει τὸ ἀλιέυμα εἰς τὰ ψυγεῖα του, τὸ διαθέτει μὲ πᾶσαν ἀνέστην καὶ ἐπωφελεῖται τοῦ ἅπαντος τῆς προσπαθείας, ἀπὸ τὴν παραγωγὴν εἰς τὴν κατανάλωσιν (πρατήρια, ξενοδοχεῖα, ἑστια-

μεσογειακή και ή παράκτιος άλιεία δὲν έχουν συναγωνιστικήν ικανότητα και μόνον ώς βιοτεχνία δύνανται νά θεωρηθούν. Τὸ κόστος πραγμάτων εἶναι υψήλον, τὸ ψάρι σπανίζει, διότι οὔτε Η Μεσόγειος, οὔτε αἱ Ἑλληνικαὶ Θάλασσαι έχουν ἀφθονίαν ίχθυών. Ἐπομένως, ή δύναμις τῶν πραγμάτων μάς ώθει πρὸς τοὺς ὕκειαν καὶ τὴν μεγάλην ἀλιείαν, ὅπου, ἀλλούσα, ἀπέδειχθη διὰ τὴν εἰμέλην εἰς θεῖον νά ἐπιτύχωμεν ἄριστα ἀπότελέσματα. Τὰ ποντόπορα ψαφάδικά μας θὰ αὐξηθοῦν και συντόμως θὰ διπλασιασθοῦν, διὰ νά διευκολυθῇ δύος ή κίνησίς των, πρέπει νά ἔνισχθῃ και ή εἰς τὸν τομέα τῆς ἔπειται όργανωσις, κατά τὸ παράδειγμα τῶν προηγμένων εἰς τὴν ἀλιείαν χωρῶν. Χρειαζόμεθα ἐπειγόντως ἕνα συγχρονισμένον ίχθυολιμένα - ίχθυαγοράν, μεθ' ὅλων τῶν συμπαριμαρτούντων, ὅπου νά συγκεντρωθῇ ή ἀλιευτική δραστηριότης, πρωτίστως δὲ νά ἀποτοποιηθῇ ή διάθεσις τῶν ἀλιευμάτων, ὅπως και εἰς τόσα ἄλλα μέρη τοῦ κόσμου. Ἐάν δὲν καταβληθῇ συντόμως αὐτή ή προσπάθεια, τότε, τὰ μεγάλα ψαφάδικα και προσεχώς τὰ πλεόν μας ἐργοστάσια, μή δυνάμενα νά ἔχουπρεπτηθούν εἰς τὴν Ἑλλάδα, θὰ καταφέγυον εἰς ἔνους λιμένας, ὅπου και θὰ εἶναι εὐπρόσδεκτα!

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

# ΥΠΕΡΠΑΡΑΓΩΓΗ ΙΧΘΥΑΛΕΥΡΩΝ

Έπειτα οι πολέμου και έντεθεν, έπειτα εκσοκτίας, ή παγκόσμιος ιχθυοπαραγωγή έδιπλα-  
σάδην και έφθασε τα 50.000.000 τόννων. Το  
ύδαμον τούτο έπραγματοποιήθη, διότι κατεβλή-  
κον έντατηκή προσπάθεια, όπις μόνον άπο μέρους  
των προηγμένων είς την άλιείσιν χωρών, άλλα  
και έκεινων άκρημη πού δὲν ήσαν άρκούντων  
προηγμένων, κατέθεωρουμένων μάλιστα ός θα-  
νατηπικών. Συνέδη μάλιστα κάτι το καταπλη-  
κτικών: ωριμέναι χρήσι έποι σέν την θηροχει-  
λγος άλιευτικής διοικηγχιαίς κατά την μετα-  
πολεμική περίοδον, ούτε καν διοικεύει τού-  
κλάδου τούτου άκρημη, κατώρθωσαν, χάρις εις  
την οίκουνομικο- τεχνικήν ένίσχυσιν πού έλασθ-  
κε τόν Ο.Η.Ε., νά προσχάγουν την άλιευτι-  
κήν διοικηγχιαίν εἰς τὸν ἀνώτατον θεμάτων και  
νά φύξουν εἰς τὴν πρώτην θέσιν τῶν παρα-  
γωγῶν. Παράδειγμα τὸ Περού, δῆπον, ἐνδή κατά  
τὸ 1945-50 η παραγωγή ιχθύων ήτο έντελως  
ἄνευ σηματικής, πέραν οπερέθη τα 5.000.000  
τόννων και κατέλαβε τὴν πρώτην θέσιν, οπο-  
κελεῖσκα τὴν Ιαπωνίαν. Δηλαδή έπειτα δεκα-  
πεντακτίκης τὸ Περού, χωρὶς νά άλλαξῃ τίποτα  
εἰς τὸν οίκουνομον πού τὸ περιθρέψει και τὰ δι-  
φηνούς ψήρια του, ΔΙΑΚΟΠΑΙΔΑΣΙΑΣΕ τὴν  
ιχθυοπαραγωγήν του. Τοῦτο διφεύλεται εἰς τὸ  
ψιλὸν ψάρι (εἰδος ἀντοσθέττες) πού τὸ ρεῦμα  
Humboldt προωθεῖ, εἰς ἀνωπολογίστους ποσ-  
τητας, πρὸς τὰς ἀκτὰς. Τα 90% τῶν άλιευμά-  
των αποτελοῦνται ἀπὸ μάτι τὰ λεπτοπλεκτά  
ψάρια, δ ἄγκος τῶν ὅποιων οὐ πηρχε-  
πάντοτε εἰς τὰς ιδίας περιοχάς, πλὴν ή ωφελιμότης των ἀνεγνωρίσθη μόνον  
ὅταν ἔνεφανίσθη τὸ ιχθύαλευρον. Κατόπιν ἐπα-  
γειλημένων ἐργαστηριακῶν ἀνάλησεων και δο-  
κιμῶν, ἀπειδίθη δι τὰ φαράκια μάτια είναι  
ἀπλούστος κατάλληλα διὰ τὴν παρασκευὴν ι-  
χθύαλευρου. Η ἀρχὴν ἔγινε μὲ περιωρισμένα  
μέσα ἐπεξεργασίας τῆς πρώτης θλητῆς και μὲ  
πανηγρά άλιευτικὰ συγχρόνιατα, χωρὶς ειδί-  
κευμένους φαράδες. Η ἔγινησε δημιού ιχθύαλευ-  
ρου εἰς θλον τὸν κόσμον ήτο τοιωτή, δῆτα λίγων  
συντόμων αι ἔγκακταστάσεις ἐργοστασίων ἐπο-  
λαπλασιάθησον και δ ἀλιευτικὸς στόλος ἔβλ-  
τιοθή, χωρὶς δημος νά ἐκπαγκρονιθῇ. Η πρὸς  
ἐπεξεργασίαν ποσθτῆς άλιευμάτων, εἶναι ἀνε-  
γέντλητος, ή δὲ ἀναπαραγωγὴ συντελεῖται μὲ  
ἄρχατατον ταχύτητα και εἰς ποσθτητας πού δ  
ἀνθρώπωνος νοῦς δὲν δύναται νά συλλαβθῇ οὔτε  
νά υπολογισθῇ. Η μεγάλη λοιπὸν και συνεχῆς  
ζήτησις ιχθύαλευρου ἀφ' ἐνός και ή εἰκοσος  
ἔξεισθεις πρώτης θλητῆς ἀφ' ἑτέρου, ἐδημούρ-  
γησαν μίαν ἀκεντον πηγὴν πλούτου διὰ τὸ  
Περού, τὴν διοικηγχιαίν οποπορθῶντων άλιείσις,  
ἥτις και κατέλαβε τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸ  
ἔξαγορικον ἐμπόριον, οποκελεῖσκα τὸν γχα-  
λὸν και τὸν φευδάργυρον, μεταλλεύματα, πού  
ἀπέτελου τὸ κυριώτερον ἔσσοδον τῆς χώρας.

## ΓΡΙΠΙΣΙΣ ΕΙΣ

Εἰς τὸν διεθνεῖς άλιευτικὸς κόκκους συ-  
ζητεῖται μὲ ἔξαριστον ἔδικταφέρον ή ἀπόδι-  
σις τὸν Ρέσον και ή ἐπὶ τούτῳ προετοιμασία  
των νά φαρέψουν μὲ γρίπον εἰς θάλη 1.200-  
1.300 μέτρων. Εάν δὲν ἔγινοτο γνωστοι οι  
πρὸ τινων μηγνῶν ἐπιτυχεῖς πειραματισμοι των  
— τῆς γρίποσων εἰς μαγδαλα θάλη — τὸ ἔγχει-  
ρημα τότο οὐ θεωρεῖτο ως τελείως ἀκατό-  
θωτον. Περὶ τὰ μέσα τοῦ παραλόθνος έστους,  
οι Ρέσοι επέτηχον νά λιξίσουν μὲ γρίπον εἰς  
τὴν Βεργίγετον Θάλασσαν, εἰς θάλης 850 μέχρι  
1.000 μέτρων και νά μασσήσουν διπλασίας πο-  
στητας ἔκλειτον ιχθύων, ἀπὸ δύος είναι και  
διπλάσιων τῆς διοικηγχιαίν ταύτης.

Τάραχει θύμος και ή άντιστροφος πλευρά της υποθέσεως, ή δημιουργούσας μίαν νέαν κατάστασιν πραγμάτων. Τα διά την προσχώγην της άλιείσαν εις τό Περιοχή κεφαλαία, είναι κατά μέριστον μέρος αμερικανικών. Η μεγάλη έντησης ίχθυσαλεύρων είς δύον τὸν κόσμον και ή καταπληκτική άπόδοσης της παραγωγῆς εις τό Περιοχή, έπειστρον — ως εύνόητον — τὴν προσοχὴν τῶν οἰκονομικῶν κύκλων τῶν "Ηνομένων Πολιτειῶν εἰς ερυθρέαν αλιμάκων. Επιζητεῖται ή τοποθήτης κεφαλαίων διεκ τὸν ἰχθυσαλεύρων τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου, συνάμα δὲ καὶ τῶν ἐργοστασίων παραγωγῆς ίχθυσαλεύρων, μὲ τὸ δικαιολογητικὸν θεῖ: Θὰ αὐληθῇ ή ίχθυσαλεύρων, Θὰ δελτόπη ή ἐπεξεργασίας τῆς πρότεινος ὅλης καὶ τῶν ὑπορροΐθνων ἀλιείσας — ίχθυσαλεύρων καὶ ίχθυδαιοποίων — καὶ ἡ ἀπόδοσις θὰ είναι ἀνοιτέρα μὲ μικρότερον κόστος παραγωγῆς. Μία τοικατὴ θύμως ἔνεργεια, Θὰ φέρῃ εἰς δύσκολον θέσιν τὰς νῦν οὐπρόχους διοικητικάνικας, ποὺ δὲν διαθέτουν συγχρονισμένα μηχανήματα ἐπεξεργασίας τῆς πρώτης ὅλης. Θὰ ερθεδούν εἰς τὴν ἄναγκην νὰ ἀνανεώσουν τελείων τὰς ἔγκατταστάσεις των, τοῦθ θπερ συνεπάγεται: νέαν τοποθήτην οπερόγικων κεφαλαίων, η νὰ ἀποδεχθούν τὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν πιτιχειρίσεις των τῶν νέων κεφαλαιούχων. Η οὕτω ποιημένηθείσα κατάστασις, ἐμφανίζει παράδοξον πλοκήν, οἰκονομικοτεχνικήν, ητίς δυνατόν είναι νὰ

μασίς ἀλιευτικήν ἀπόδοσιν, σήμερον ἔξειλιχθή  
εἰς πρώτης δυνάμεως ἰχυοπαραγωγόν, μὲν πρό-  
γραμμα νά υπερβιτλαϊδόν τὴν παραγωγὴν λι-  
θύνων καὶ οὐ πορεύοντάς ἀλιείσας· Ὡ Λέητης δέ  
ἰχυαλεύρων είναι τοιτών εἰς δύο τῶν κό-  
σμου, μότε νά δικαιολογήται κάθε προσπόθεια  
τείνουσα εἰς τὴν αἴξησιν τῆς παραγωγῆς τού-  
των.

Συνεχῶς προστιθένται καὶ νέα: χώρας εἰς τὸν κατάλογον τῶν παραγωγῶν ιχθυαλείρου. Τόρα είναι: ἡ σειρὴ τοῦ Μαρδόκου. Ως μεταβίδης τοῦ πρακτορείου Ρώμητος, ὁ θεοτελές Χασίας τοῦ Μαρδόκου, ἔγκαινίας νέου ἐργοστάσιον παρασκευῆς ιχθυαλείρου, ἀπὸ αὐράτηλλας. Τοῦτο εἴναι πλούσιον εἰς πρωτείνας, χρηματοποιεῖται διὰ τὴν καλυτέρων διατροφὴν τῶν μαζῶν καὶ διὰ τὴν καταπολέμησιν τοῦ ὑποστατικοῦ. Πρόκειται περὶ τοῦ πρώτου ἐργοστασίου, εἰς τὸ δικοῖον ἡ παραγωγὴ τοῦ νέου τοῦτον τόπου ιχθυαλείρου, ὃς τροφῆς, γίνεται εἰς μεγάλην κατιμάτη, χάρης εἰς τὴν γαλλικὴν ἐφεδρίσιον καθετεοποίησιν. Τὸ ἐν λόγῳ ἐργοστάσιον θὰ παράγῃ ἑπτάκις 1.400 τόνους ἀρκτικῶν, μὲ δυνατότητα ἐπανεγγένεως τῆς παραγωγῆς. Τὸ νέον αὐτὸν ιχθυάλευρον θὰ περιέχῃ πρωτείνας κατά 80%, θὰ είναι δισμονάρια καὶ εἴκοπτον. Τὸ παρασκευασμένον τοῦτο ἐνεργείθη ὑπὸ τῆς F.A.O., μίας διὸ οὐγγάρη τούτου ἄρκει διὰ νὰ ζυμωθῇ λεπτός ἢ νὰ παρασκευαθῇ θρεπτικότατος ζωμός. Δύο οὐγγίαι ἐκ τοῦ ιχθυαλείρου τούτου, περιέχουν τόσας πρωτείνας, δισας περιέχει ἡμίτονα λίθρων δοσίου κρέατος, στοιχίζει δὲ μόδις δύο ἀμερικανικά σάντες. Ἐβῆνται περίπου γραμμάρια λιχναλείρου, περιέχουν τόσας πρωτείνας δισας 500 γραμμάρια δοσίου κρέατος. Καταβάλλεται δημητριαὶ μεγάλη προσπάθεια διὰ τὴν διάδοσιν τοῦ ιχθυαλείρου τοῦ τροφής ἐναντίου τοῦ ὑποστατικοῦ. Δεδουμένους δι τοῦτο είναι δισμονάρια, εἴγενοντα καὶ εὐηγγῆρο, θὰ ἐπιδημήῃ εἰς τὰς ὄπανατηνίτους χώρας, δησο τὸ ἐπιστιτικούν πρόδηλημα παραμένει ἀλιτον. Η ἀνάμεξις ιχθυαλείρου, προεργάμενον ἀπὸ διάφορα φύρια κακήη, παρασκευαζόμενον μὲ τὴν νέαν μιθόδου, θήσιον ἥδη νὰ χρηματοποιήσῃ εἰς τὰς ἀστικὰς χώρας, μὲ ίκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα.

## ΓΡΙΠΙΣΙΣ ΕΙΣ ΜΕΓΑΛΑ ΒΑΘΗ

τόσουν μεγάλα έδομη. Η έξιρμητης έμετελιθήθη μὲ κάθε λεπτομέρεια καὶ προεξόφλειται: ἡ ἐπι-  
τυχία της, διότι: — ὡς λέγουν — θὰ ανοίξῃ τὸν  
δρόμον καὶ διὰ τόσους ἀλλας περιοχὰς εἰς δύον  
τοὺς δικαιωνοῦς. Η προπλάνθεια αὗτη τὸν Ρώ-  
σων παρακολουθεῖται: μὲ μεγάλην προσοχὴν ἀπό  
τὰ διλειτουτικά κέντρα δύον τοῦ κόσμου, διότι: θὰ  
ἀποκαλυψθοῦν, ἐν μέρει, τὰ μυστήρια τῶν ὄ-  
κεανῶν, θὰ ἀλλάξουν αἱ ἐπὶ τῆς διλειταίς θεω-  
ρίαι. Ωκεανοῦται δυνατάν νὰ ἀποσύρωνται με-  
γάλαι ποσθήτες ἔκελτον Ιχθύων αἱδὲ τὰ ἀ-  
πόρια τοῦ δάσουν καὶ θὰ διπλασιασθῇ συντόμως ἡ  
παγκόσμιος Ιχθυοπαραγωγὴ. Αἱ ὁκανονγραφι-  
καὶ κάτιαι ἔρευναι, ίδιαιτέρως συγκενοῦν τὴν  
ἀμερικανικὴν ὑπηρεσίαν *Marine Life Re-  
search Program*, ητίς καὶ ἐπιβεβαιοῦται διὰ παν-  
τὸν δου ἐπιχειροῦνται δρευναι, εἰς οἰδονήποτε  
σημεῖον τῶν δικαιωνῶν, εἰρίσκονται Ρωσικοὶ ση-  
μαντῆρες, μὲ θυμοτερήσεις καὶ ἐπειγγῆσεις  
ὡς πρὸς τὴν δικαιοδόφων τῶν δυθῶν, τὴν δι-  
νατότητα γριπίσσων καὶ τὴν ποικιλίαν τῶν δι-  
λειμμάτων, τοῦδε ὅπερ ομηρίαις διτὶ αἱ περιο-  
γικαὶ καται τὴν θευνήθησαν πρότερον ὑπὸ τῶν Ρώ-  
σων ἐπιτυμόνων.

## ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ

Από τῶν μέσων Φεβρουαρίου ἡ.ε. μέχρι τῆς 24ης Μαρτίου, κατέπλευσαν εἰς τὸν Πειραιά μὲ πλήρες ἀλίευμα, τὰ κάτωθι ἀλιεύτικά:

Ζέφυρος ΙΙ	15	Φεδρουαρίου	370	τόν.
Κουτουριάρης ΙΙ	15	»	310	»
Έρμης Πρωτοπόρος	15	»	300	»
Ατλαντικός	15	»	277	»
Δελφίνι	26	»	270	»
Άριον	11	Μαρτίου	238	»
Παραζάρ	23	»	336	»
Μπατόβιδερ	24	»	171	»
Μαρεφίς	8	»	262	»
Εύαγγελιστοια ΙΙ	9	»	397	»



# 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, ΚΕϋΛΑΝΗΣ, 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 ΚΩΔΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΙΤΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

## ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED  
39, BROADWAY  
NEW YORK 6, N.Y. Cables: "ELLINIKI"

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.  
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS  
LONDON E.C.3. Cables: "FENBURY"

HELLENIC LINES LIMITED  
319, INTERNATIONAL TRADE MARK  
NEW ORLEANS, LOUISIANA. Cables: "ELLINIKI"

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ : 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 εις ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : 'Ακτὴ Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΔΙΑΤΙ ΕΠΕΤΥΧΟΝ

Η πρός τά ιαπωνικά ναυπηγεία προτίμησις τών έφοπλιστών δύο του κόσμου, άντησε σε τάς δυτικάς χώρας, αι όποιαι, τόσον μεμονωμένως δύον και συλλογικώς, έπεδοθησαν εις έντατηκή μελέτην τού τρόπου άντιδράσεως των, της όποιας δύος τά αποτελέσματα κάθε αλλοί, ή εντυπωσιακά ήσαν. Η σύγχρονη, ή προκληθείσα εις τάς χώρας αύτάς έτοι τού ιαπωνικού συναγερμού, τάς ώδηγησεν εις μίαν άρνητηκήν άντιμετώπισιν τού θέματος, τείνουσαν εις την άνασχεσιν της ναυπηγικής δραστηριότητος τών Ιαπώνων. Ούτω, ή έπι της ναυτιλίας έπιτροπή τών εύρωπακών χωρών έπρόκειτο, κατά την εις Παρισίους σύνοδον αύτής τού Μαρτίου, νά προτείνη όπως αι έξι δύο του κόσμου παραγγείαι νέων πλοίων κατανέμωνται κατ' αναλογίαν της ναυπηγικής διομηχανίας έκαστης χώρας, καθοριζόμενου και έπιβαλλομένου κατωτάτου δρίου τιμών δι'. Έκαστη κατηγορίαν πλοίων. Πάσαι δέ αι έχουσαι ναυπηγικήν διομηχανίαν χώραι νά καθεύδωσουν ένιαν σύστημα πιστοδησίεως και νά δεχθούν τά αυτό έπιτοκον διά τάς έκ τού έξωτηρικού παραγγελίας.

Τοιαύτη άφέλεια φαίνεται έκ πρώτης διφεως άπίστευτος, την σχετικήν δύος είδησιν μεταδίδει ή γνωστή βρετανική έφημερης «Τζόρναλ ού Κόμμερς» και πρέπει νά είναι άκριδης. Δέν λέγει, φυσικά, ή έπιτροπή πώς θά άναγκασθούν οι άνατο τόν κόσμου πλοιοκτήται νά καταφύγουν, ούχι εις τά ναυπηγεία της άρσεκεις των, αλλ' είς έκεινα που έκαστοτε θά τούς υποδεικνύ κάποιον άπιτηρον διεθνές δργανούν, ούτε καθορίζεται πώς θά έπελθη ή έξισωσις τών τιμών μεταξύ άμερικανικών, σουδητικών, Ιταλικών και Ιαπωνικών, έπι παραδίγματι, ναυπηγείων, αι εις τάς όποια συνήθηκαν τόσον είναι διάφοροι.

Η άγγληκή έν προκειμένω έρευνα, διεξάγεται άπο έπιτροπήν «προσωπικοτήτων διορισθείσαν υπό της κυβερνήσεως. Διά νά έξασφαλισθή η «άντικειμενικότης» αύτής, έξηρηθησαν πάντας οι άπωστηπτο πονέδεμενοι με την Ναυτιλίαν, πρόκειται δέ νά υποδάλη την έκθεσιν της έντος έτους. Η πρώτη ένέργεια της έν λόγω έπιτροπής, ήτο ν' άπευθύνη έκκλησιν πρός πάντας τούς δυναμένους, διως υποδάλους τάς έπι τού θέματος άντιληψεις των γραπτώς, εις... ένδεκα άντιγραφα, άρκει δέ τούτο και μόνον διά νά σχηματίστη τις γνώμην έπι τών άποτελεσμάτων της έρευνης.

Τά ιαπωνικά ναυπηγεία έχουν ωρισμένα, φυσικά θά έλέγομεν, πλεονεκτήματα τά διποιά, πρός το παρόν τούλαχιστον, ούδεμια αλλη χώρα δύναται νά έπιτυχη. Τά ιαπωνικά, κατ' άρχην, χαλυβουργεία, εύρισκονται εις λιμένας δυναμένους νά δεχθούν και τά μεγιστα σύγχρονα μεταλλοφόρα, είναι δέ και αύτά νεώτατα, ένω τά χαλυβουργεία τών πλείστων δυτικών χωρών συγχρονίζονται δραδέως και, ώς έπι τό πλείστον, εύρισκονται εις τό έσωτερικόν, ή εις λιμένας με μικρόν βάθος ή δύτας. Ούτω, δι ιαπωνικός χάλψ παραγεται με γαιανθράκα και έκ μεταλλευμάτων που πληρώνουν τό έλάχιστον δυνατόν μεταφορικόν κόστος, τά δέ ναυπηγεία εύρισκονται κατά κανόνα πλησίον τών χαλυβουργείων που τά τροφοδοτούν, μειούμενων ούτα έτι περαιτέρω τών έξιδων μεταφοράς.

Ο ψυχικός σύνδεσμος μεταξύ έργατου και έργοδου εις την Ιαπωνίαν διευκολύνει τήν έργασιαν, έξασφαλίζει εύκαμψιαν εις την χρησιμοποίησην τού έργατού δυναμικού δύο τούτο χρειάζεται, αύξανει τήν άπόδοσιν και άποκλείει δυσκολίας έκ τυχόν συνδικαλιστικών παρεμβάσεων. Κατέλογος, ή συγκέντρωσις της ιαπωνικής διομηχανίας εις έλαχιστα κολοσσιστικά συγκροτήματα, έκαστον τών διποιών παράγει, πάντα είδος χρήσιμων εις την ναυπηγίαν, άπο τού χαλυβούς και τών μηχανών, μέχρι τών ήλεκτρονικών συσκευών και τών μαγειρικών σκευών τού σκάφους, άπο-

κλείει τήν έπιβάρυνσιν τού κόστους μέ τά έπι μέρους κέρδη τών κατασκευαστών έκάστου του τεμαχίου, τά όποια εις την Δύσιν άθροιζονται, φθάνοντα εις σοδαρώτατον ένιοτε ύψος.

Άλλα και ή ιαπωνική νοοτροπία συμβάλλει τά μεγιστα εις την μείωσην τού κόστους, διότι όχι μόνον έπευχεν αυτή την άθροιγκην δργανώντων και άποδοσιν έργασίας, άλλα και, παρά τήν γνώμην που ύφισταται γενικώς περι της Ιαπωνίας, άπειραλε πάσαν ρομαντικήν σκέψιν και θεωρεῖ τό πλοίον άπλως ως μέσον διά την άποδοσικήν κατά θάλασσαν μεταφοράν άγαθών με τό μικρότερον δυνατόν κόστος. Έμελετησαν ούτω τάς άναγκας τού παγκοσμίου έμπορου, χωρίς νά δώσουν προσοχήν εις τάς, συχνά άντιφατικάς, άντιληψεις τών πλοιοκτητών ως πρός τά στοιχεία που καθορίζουν τόν πλέον έπιμυητόν δι'. Έκαστην κροήστην τύπου σκάφους. Συγκεντρώσαντες ούτοι την προσοχήν τον εις τάς άπαιτησεις της μεταφοράς τών δασικών εις χύμα φορτίων, διεμόφωσαν έναν περιωρισμένον άριθμο τύπου πλοίων, εις την ναυπηγίαν τών όποιων έπεδοθησαν. Δεν έτυποποίησαν δέ μόνον τά σκάφη, άλλα και τά μηχανήματα και τόν έξοπλισμόν αύτών, άκομη και τά κλειθρά τών θυρών, ώστε νά παράγωνται πάντα ταύτα εις την μικροτέραν δυνατήν τιμήν.

## Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ I.M.C.O.

Μεταξύ της 15ης και 19ης Μαρτίου, συνήλθεν εις Λονδίνον ή όμάς έργασίας τού άνωτέρω διακρατικού ναυτιλιακού συμβουλευτικού Όργανοσμού. Θέμα: 'Η μεταφορά τών χυδών φορτίων.

Εις την σύνοδον αύτήν, ή 'Ελλάς πρόπροσωπη ίπτο τού έν Λονδίνωφ Προξενικού Λιμενάρχου Πλοιάρχου Λιμ. κ. Ν. Σταμπολή και τού κ. Χρ. Σιδεράτου. Κατηρτίσθη σχέδιον κώδικον, με ίδιαίτερον διά τά μεταλλεύματα κεφάλαιον.

Συνεζήτησαν έπιστης τά θέματα της άντοχής τών άνασχετικών διά στηρά διαφραγμάτων, ως και τό θέμα της έρμηνειας τών κανόνων περι φορτώσεως στηρών της διεθνούς συμβάσεως περι άσφαλειας της ζωής ένθαλάσση. Ή έν λόγω όμάς έργασίας, θά συνέλθη εις την τρίτην αύτής σύνοδον μεταξύ της 25ης και 29ης 'Οκτωβρίου.

Την 24ην Μαρτίου συνήλθεν, άφ' έτερου, εις Λονδίνον, ύπτο την αγίδια τού Ι.Μ.Σ.Ο., διεθνής διάσκεψις διά την διευκόλυνσιν τών διά θαλάσσης ταξιδίων και μεταφορών. Η 'Ελλάς έξεπροσωπή ίπτο τού Γεν. Γραμματέως τού Υ.Ε.Ν. κ. Θ. Σφούλη και ύπτο τών Λιμενικών 'Αξιωματικών κ.κ. Σταμπολή, Δεσποτήκαι και Πλυτζανοπούλου.

Τά θέματα με τά όποια ήσχολήθη ή έν λόγω διάσκεψις έχουν σημαντικόν διά την ναυτιλίαν γενικώς, άλλα και διά τό ταξιδίων και κοινών ένδιφέρον, διότι όχι μόνον διά της διευθυντής καθεωρεώς ωρισμένων κανόνων θά διευκολυνθούν τά ταξιδίων και μεταφορών, άλλα και πολλοί, έπαχθεις ένιοτε, περιορισμοί οι όποιοι έφαρμόζονται ύπτο τίνων χωρών θά άρθουν. Γνωστά είναι έν προκειμένω αι παρεξηγήσεις που δημιουργούνται είς τίνων χωρών τής Λατινικής 'Αμερικής, τής Αφρικής και τής Ασίας και ή έκμετάλλευσις ή άσκουμένη κατά τών πλοίων, ούχι μόνον έκ της έπιβολης τοπικών διατάξεων και φορολογιών αι όποιαι φολκιδεύονταν τόν ναύλων, άλλ' άκομη και τής έπαρφερμείας της έπαρφερμείας της σημασίας τών ένωνται την άρχηση και άνταλκτική πλοίων, χρόνος άφίξεως και άναχωρήσεως τού πλοίου κ.λ.π.

Η διάσκεψις συνέστησε τρεις κυρίων διάδαστας έργασίας, διά την μελέτην τών θεμάτων τών άφορώντων εις τάς τελεωιακάς γενικώς διατηρησεις και κανονισμούς, τών θεμάτων τών σχετικών με τάς μεταναστευτικάς διατάξεις και έκεινων που άναφέρονται εις τάς υ-

γειονομικάς διατάξεις και διατητηρησεις.

Εις άμφοτέρας τάς συνόδους αυτάς, ή έλληνική έκπροσωπησις ύπηρε, πράγματι, άξιόλογος, άποσπάσσασα τήν γενικήν πρός αύτην.

Πρός τά κράτη - μέλη τής 'Επιτροπής Ναυτικής 'Ασφαλείας τού Ι.Μ.Σ.Ο. έκοινοποιήθη ή έκθεσις τής πρώτης συνόδου τής μικτής έπιτροπής τού 'Όργανοσμού, ή όποια ήσχολήθη με τό θέμα έκπαιδεύσεως πών ναυτικών εις τά διαθήματα τής θέματος.

Εις τήν έκθεσιν διατητηρούνται διάφοροι υποδείξεις, αι όποιαι σκοπόν έχουν την καθοδηγήσην τών διαφόρων χωρών εις τόν τρόπον έκπαιδεύσεως τών ναυτικών. Η άρμοδια ύπηρεσια τού Υ.Ε.Ν. θά εισηγηθή μέχρι 31ης Μαρτίου τάς άποφεις της έπι τού θέματος. Σχετικώς έτονίζεται, διό έφ δον αι διατητηρούμεναι εις τήν έκθεσιν υποδείξεις δεν έρχονται εις άντιθεσιν ή καλύπτουν τόν παρ' ημήν έφαρμοζόμενον τρόπον έκπαιδεύσεως ναυτικών, θά πρέπει κατά τήν προσεχή σύνοδον τής 'Επιτροπής Ν. 'Ασφαλείας, νά συμφωνήση και ή 'Ελλάς πρός αύτάς. Υπηρχον πληροφορία, διό ο Ι.Ι.Ο., ή όποιος συνειράσθη με τόν Ι.Μ.Σ.Ο. διά τήν συνταξιν τής έκθεσεως, έχει διάθεσιν νά έγειρη και θέματα προσδιορισμού συνθέσεως πληρωμάτων τών πλοίων, έν σχέσει πρός τήν προσεχή σύνοδον τής 'Επιτροπής Ν. 'Ασφαλείας, νά συμφωνήση και ή 'Ελλάς πρός αύτάς. Υπηρχον πληροφορία, διό ο Ι.Ι.Ο., ή όποιος συνειράσθη με τόν Ι.Μ.Σ.Ο. διά τήν συνταξιν τής έκθεσεως, έχει διάθεσιν νά έγειρη και θέματα προσδιορισμού συνθέσεως πληρωμάτων τών πλοίων, έν σχέσει πρός τήν προσεχή σύνοδον τής 'Επιτροπής Ν. 'Ασφαλείας.

## ΣΥΣΚΕΥΗ ΥΠΟΤΥΠΩΣΕΩΣ PANTAP

Τό νέον σύστημα ύποτυπώσεως ραντάρ, τό διποίον δύναται νά χρησιμοποιήθη έπι παντός πλοίου, έχοντος οιανδήποτε συσκευήν ραντάρ και γυροποξίδα. Ακόμη και διά δέν έπάρχη μηχανικόν δρομομέτρον, τό σύστημα ύποτυπώσεως λειτουργεί ικανοποιητικώς — τής ταχυτήτος τού πλοίου τιθεμένης διά τής χειρός. Η μόνη πρόσθετος έγκατάστασις πού χρειάζεται, είναι έν κιβώτιον μετασχηματιστού, διά τήν προσφορούμενη τής συσκευής ύποτυπώσεως πρός τήν χρησιμοποιουμένην κεραίαν τού πραντάρ.

Τό νέον σύστημα ύποτυπώσεως ώνομασθη «Είριποι», έπιτρέπει δέ εις τόν ναυτίλων νά κατευθύνη τό πλοίον ταχέων, με άκριβειαν και εύκλων μέσω πυκνής κινήσεως πλοίων.

Απαιτούνται διά τής νέας αύτής συσκευής δύο μόνον ύποτυπώσεις, διά νά παρασχεθούν αι δέουσαι άπαντησεις εις δέκα, χρησίμους διά τόν ναυτίλων και ζωτικής σημασίας έρωτησεις, τάς κάτωθι:

1. — Πόσα πλοία ήπάρχουν εις τήν περιοχήν τού πλοίου τού παρατηρητού.

2. — Έάν ύπάρχουν πλοία, τών όποιων ή πλεύσις είναι έπικινδυνός διά τό σκάφος τού παρατηρητούντος.

3. — Εις ποιάν άπό τού παρατηρητού ή διέλθουν τά πλοία τής άνωτέρω παραγράφου 2.

4. — Πότε τά πλοία αι άπο τού διασταύρωσης ή θά διάτησης ή θά άντιπαρέλθουν τό πλοίον τού παρατηρητού.

5. — Ποιαί είναι αι άληθείς πλεύσεις και αι ταχύτητες τών άνωτέρω πλοίων.

6. — Έάν τι έκ τών εις τήν περιοχήν πλοίων είναι έπιντησης, διά την είναι διατητηρησεις.

7. — Έάν ύπάρχη ένδειξης, διά την είναι διατητηρησεις.

8. — Διά ποιόν χειρισμού δύναται νά δελτιώσῃ τήν θέσην του.

9. — Ποιά θά είναι ή κατάστασις μετά τήν έκτελεσιν τού χειρισμού τής άνωτέρω παραγράφου 8.

10. — Ποιά ή άκολουθη έπιτηρητής πλεύσις και ποιά ή ένδεικνυμένη ταχύτης, διά νά έξασφαλίσῃ δι παρατηρητής περισσότερον πέρι



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ 1025/65

Δικασταί: Οι κ.κ. Π. Θεοδωρόπουλος,  
Πρόεδρος, 'Αντ. Πρόκος, Εισηγητής, 'Ιω.  
Κουσουλός.

Δικηγόροι: Οι κ.κ. Γ. Κολύμβας, Μιχ.  
Πεσμαζόγλου, Έλ. Τρίκκας.

- Θαλασσία μεταφορά.— Παράδοσις φορτίου είς μή κομιστήν τής φορτωτικής ἔναντι τραπεζιτικής ἐγγυήσεως.— Νομικός χαρακτήρα του αιτιώτης ἐγγυητικής ἐπίστολής.— Εύθυνη ἐγγυητρίας Τραπέζης.— Οὐ κατάχρησις δικαιώματος ὑπό μεταφορέως, ζητούντος ἐκτελεστιν ἐγγυήσεως.

«Επειδή ή κυρίως υπό το δόγμα «Garantie» γνωστή σύμβασις (διά τὴν δύναμιν τοῦ πράξης ἀπαρχήντων πρὸς ἀποφυγὴν κυρίας συγχώνεως μετὰ τῆς ἔγγυησεως, η̄ ταῦτα τοῦ μέντος ἐξ ὀλοκλήρου πρὸς ταῦθαν κατὰ τὸ νομικὸν ιδίᾳ πειραχόμενον, προστάθησαν κατὰ καιρὸς διάφοροι δροὶ εἰς τὴν ἑλληνικὴν, ὡς λ.χ. ἔγγυητικήν, η̄ ἔγγυοδυτική σύμβασις», «καταγγήν» η̄ «κατεγγένησις α.λ.π.», ναὶ μὲν εὖλος ἀπετέλεσε σύμβασις τοῦ διατάξεων τοῦ «Ἀστικοῦ Κώδικος, πλὴν διμούς ἐμμέσους ἀνεγνωρίζεται ὑπὸ τίνων ἐξ αὐτῶν, ὡς λ.χ. ὅπο τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 468. «Αλλωτες καὶ ἀνευ τῆς ἐμμέσους ταῦτης ἀναγνωρίσεως, η̄ σύμβασις ἀπῆται λόγῳ τοῦ ἐνδοτικοῦ χαρακτήρος, ὃν ἔχει τὸ Ἐνοχικὸν Δίκαιον (Nisi Dispositivum), οὐδὲ τοις στάδιον ἐφαρμογῆς ἔντος τῶν ἀθρατῶν νομικῶν πλαισίων τοῦ δόγματος τῆς ἑλεύθερίας τῶν συναλλαγῶν, διπειραθροῦται ρητὸς δια τοῦ ἄρθρου 361. Διὰ τῆς συμβάσεως «Garantie» ὑπὸ τὴν ιδιάζουσαν ἔννοιαν ταῦτης, διάφορον ὃς ἑλέκθη τῆς ἔγγυησεως, πρόσωπον τι παρέχον ἐμπιστοσύνην λόγῳ τῆς οἰκονομικῆς ισχύος αὐτοῦ (δι «Garant») ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ὃπως εὐθύνηται διὰ τὸ ἀποτέλεσμα ωρισμένης ἐνεργείας τοῦ ἀντισυμβαλλομένου, καὶ δὴ καὶ διπειραθροῦται η̄ μέχρις ωρισμένου ποσοῦ. Η̄ οὕτω παρεχομένη ἀσφάλεια ἐμφανίζεται δρῶσα ἀντικειμενικῶς, δηλαδὴ ἀνεξηρτῶν τῆς θέσεως οἰουσθῆστο πᾶλλον προσώπου, κατὰ ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἔγγυησιν, κατὰ τοῦ κανόνας τῆς διποίας ὅτι ἔγγυητῆς εἰδίνεται διὰ τὴν ἐκπόστοτε ἐκτασίν τῆς κυρίας δρεψιλῆς, ιδίᾳ δὲ διὰ τὰς ἐκ τοῦ πιστίματος η̄ τῆς ὑπερχιερίας τοῦ πρωτοφαίλετον συντείξις» (Ἀστ. Κώδικ. ἄρθρ. 851). Οὕτως η̄ ἐκ τῆς «Garantie» εθόνη τοῦ «Garant» ρυθμίζεται οὐχὶ ἀπὸ τὴν ωρισμένην συμπειριφορὰν προσώπου τινός, ὡς συμβαίνει ἐπὶ ἔγγυησεως, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν ἐξ οἰασθῆστο πιτίας ἐπέλευσιν τοῦ κινδύνου δι ωμερικιλεῖται ωρισμένη ἐνέργεια, η̄τις ἀλλος θ'. ἀπέδινεν εἰς ποσοῦ τοῦ πραγματοποίησαντος ταῦτην. Ως ἐκ τούτου η̄ ὑποχρέωσις η̄τις θερένει τὸν «Garant» ἀναλαμβάνοντα ν̄ ἀποκατασθηκεῖ ξηρίας διὰ γεγονός δι. δὲν οὐπέρι κατὸ νόμου εθούσαντο τοῦ πραγματοποίησαντος ταῦτην.

νην, έχει κυρίων και αυτοτελείς χαρακτήρα, οπότε δε παρακολουθηματικόν, ὡς ἐπί τα περιπτώσεων ἔγγυήσως (θλ. Ιδία Η. Θεοδωροπ.). «Η Ἔγγονης κατά τὸν Ιούνιοντα Ἀστικὴν Κώδικα», ἐκδ. 1953, § 19, ὥστατως δὲ Ι. Κ. Τριανταφυλλοπούλους «Η Ἔγγονης Ἑπιτοκολ., ἐν Ε.Ε.Ν., τόμ. Κ', σελ. 1 ἑπτ.» Ή *Ιστορικὴ* διάσις τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς, ὑπὸ τὰ ἐν τῷ δικογράφῳ τῆς ἐκτιθέμενα, ἔχει ὡς ἀκολούθως: «Η ἐνάγουσσος Ἐπικρίτια, ἐκμεταλλευμένη τὸ ιδιοκτητὸν ὑπὸ Ιστρατικῆν σημαῖαν φορτηγὸν ἀττάπολον *Ρ.α.*, τὴν 1ην Δεκεμβρίου 1962, ἐν Τεργέστῃ κατήπισται μετὰ τῆς αυτόθι: ἐδρευούσης Ἐπικρίτιας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν *S.M.* σύμβολον θαλασσίας μεταφορᾶς, δυνάμει τῆς δποίης ἀνέλαβεν ὡς ἐκνωμάτωρια τὴν ὑποχρέωσιν να μεταφέρῃ διὰ τοῦ εἰρημένου ἀτταπολοίου τῆς 153 μοιχίδικης Δυνάμεως εἰς τὸν λιμένα Πρεβέζης. «Αλλα τῇ καταρτίσει τῆς συμβάσεως ταῦτης καὶ μετὰ τὴν φόρτωσιν, γενομένην ἀδημηρέρον, ἡ ἐνάγουσσα (*εκνωμάτωρια*) ἐδέδωκεν εἰς διαταγὴν τῆς εἰρημένης γανλωτρίας (δηλ. τῆς μνημο-

νευθείσας Επικαιρίας της Τεργέστης), τό διό που την αὐτήν ήμερομηνίαν έγγραφον της φορτωτικής, δύπερ και παρέδωσαν ἐν συνεχείᾳ εἰς τάξην. Διό τοδ ἔγγραφον τούτον ἡ ἐνάγουσα ἀνέβασε τὴν προσφέρουσαν υποχρέωσιν, δηπω, ἀμα τῷ κατάπλῳ τοῦ ἀτμοτολοίου εἰς Πρέσβειαν, εἰδοποιήσῃ περὶ τούτου τὴν ἥδη ἐνάγομένην Τράπεζαν. Τὸ πλοῖον κατέπλευσε πράγματι εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα τοῦ προρισμοῦ τοῦ τόπου Ἀγριεμβρίου 1964, ἀμέσως δὲ μετὰ ἡ ἐνάγουσα διὰ τοῦ ἐν Πρεσβείᾳ πράκτορος αὐτῆς, εἰδοποιήσῃ τὴν ἐνάγομένην Τράπεζαν περὶ τῆς ἀφίξεως τοῦ φορτίου. Ἀκολούθως, μετά τὴν σύν τε γενομένην ἐνημέρωσιν της, ἡ ἐνάγομένη ἰδωσεν εἰς τὴν ἐνάγουσαν τὴν ἑντολήν, δηπω παραδώσῃ τὰς ποσκίδες εἰς τὴν κατά τὰς διαβεδυώσιες της νημάτων παρατήπτεραν τούτον «Ἐνωσιαν Γεωργικῶν Συνεταιρισμῶν Ιωαννίνων» ἀνε

οπάρχει κατάχρησης δικαιώματος, κατά τὴν ἐν-  
νολν γε τοῦ δῆμου 281 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος  
(δρά Γ'. Μπαζή Γ'. Αρχαὶ §§ 22 καὶ 166).  
“Οὐεν αὐτορρίπτεον· κρίνονται ἀπόντες οἱ περὶ<sup>1</sup>  
τοῦ ἔναντον τοχεύσιμοι».

## АМЕРИКАНИЧНА НОМОЛОГІЯ

- Θαλασσίος μεταφορά.— Διακοπή φορτώσεως λόγω μολύνσεως τοῦ φορτίου υπὸ ἐντόμων.— Εὔθυνη διὰ τὴν καθυστέρησιν.— Δικαίωμα πλοίου εἰς αποζημίωσιν.— Διαδοχική ἐπίρριψις εὐθύνης ἐπὶ τῶν ἀναμιχθέντων εἰς τὴν προμήθειαν τοῦ φορτίου καὶ τὴν φορτωσιν αὐτοῦ.

"Η ἀνέύρεσις τοῦ ὑπευθύνου τῆς ζημίας καὶ ὁ καταλογισμὸς τῶν εμβūνῶν, ἐνίστε δ̄ μοιάζει πρὸς ἀλυσιδωτὴν ἀντίδρασιν. Τοῦτο συνέβη εἰς τὴν κατωτέρω περίπτωσιν, ἔνθα τοῦ πλοίου καθιστέρησε συνεπεῖς εἰσδο-  
λῆς μυριήκων.

Ἐξεφορτώθησαν τότε οἱ σάκκοι ἐκ τοῦ πλοίου καὶ ὑπεβλήθησαν τὰ κύτη εἰς ἀπολύμανσιν. Ὁ φορτωτής ἡδυνήθη ν' ἀντικατατίθησῃ τὸ μοιλυσμένον φορτίον, ἀπόφυγε θείσαις οὐτά τῆς σοδαράς καθιστερήσεως, ηὗται δὲ ἐσπειριούτο ἐάν ἐγίνετο ἀπολύμανσις τοῦ φορτίου.

Ἐν τούτοις, τὸ πλοῖον καθυστέρησε καὶ ὑπεβλήθη εἰς δαπάνας ἀπόλυμψαντος. Τὰς δαπάνας ταῦτας ἐκλήθη τὸ Περιφερειακὸν Δικαστηρίον τῆς Νέας Ὁρεάνης νὰ καταλογίσῃ εἰς τὸν ὑπεύθυνον. Ποῖος οὖτος, ἢτο δυσχερές νὰ κριθῇ. Οι λαβόντες μέρος εἰς τὴν φόρτωσιν ἥσαν οἱ ἔξης:

Τό διορθώνεται παραγγελθεί από το Ιστανμπούκικον "Υπουργείου Μεταφορών είς ένα οικον της Νέας Ύφροκης". Ο οικος συνεβλήθη μετά δύο διάλλων οικον διά νά τον προμηθεύσουν την διάληψη πουσότητα τού φορτίου. Ο εις τών μεδ' ών συνεβλήθη ὀρχικώς ο παραγγελιοδόχος τού ιστανμπούκικον "Υπουργείου, άνελέσαται την υποχρέωση μή έντακτης διόλδηλον τῶν ποσότητας



**PROTIMATE  
TA  
HEMPELS**

τού φορτίου. 'Ολόκληρον τὸ φορτίον μετεφέρθη από τὴν Μέμφιδα εἰς Νέαν 'Ορλέανην ὑπὸ ἐταιρίας φορτηγίδων, ητος συνεβλήθη μὲ τὸν ἀναλαβόντα τὴν ἐνσάκκισιν τοῦ φορτίου. "Απαντεῖς οὐτοι, διαδοχικῶς προσεπικληθέντες, παρενέθησαν εἰς τὴν δίκην μεταξὺ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ κυρίου τοῦ φορτίου.

Τὸ Δικαστήριον ἐκλήθη νὰ κρίνῃ εἰς ποῖον χρονικὸν σημεῖον οἰστεχώρησαν οἱ μύρμηκες ἐντὸς τοῦ φορτίου. 'Εξῆτασεν δῆλα τὰς δυνατότητας καὶ τοὺς προσκομισθέντας μάρτυρας καὶ ἔκρινεν δῆλον ἡδύνατο νὰ δεχθῇ, ὅτι οἱ μύρμηκες εὑρίσκοντο προγνωμένως ἐντὸς τῶν φορτηγίδων, ἐντὸς τοῦ πλοίου ἢ εἰς τὴν Πολιτείαν τοῦ Τένεστη, δῆλον ἡ Μέμφις. Οἱ ὑπαίτιοι τῆς δίκης, μύρμηκες, εἶχον θεαθῆναι τὰς προκυμαίας τοῦ ποταμοῦ Μισσισιπποῦ ἐν Νέᾳ 'Ορλέανη, δῆλον εἶχον πλαγιοδετήσει πλέον τῆς ἐδδομάδος αἱ περὶ ὃν δὲ λόγος φορτηγίδες μὲ τὸ φορτίον. 'Απλοῦν πτίδημα ἢ ὄρθοτερον εἰπεῖν δραχεῖα πτῆσις, ἥρκει! Ιναὶ εὐρεθεῖσαν οἱ μύρμηκες ἐντὸς τοῦ φορτίου. Τούτῳ ἔκρινε τὸ Δικαστήριον.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν εὐθύνην διὰ τὴν καθυστέρησιν, τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν δῆλον ἡ σύμβασις μεταφοράς τοῦ φορτίου, προέβλεπεν δῆλον τὸ φορτίον θὰ φέρῃ τὰς ἐκτάκτους δατάνας τοῦ Βαλασσού μεταφορέως διὰ καθυστέρησιν ὡς καὶ διὰ ὑπερεσίας παρασχεθεῖσας πρὸς τὸ φορτίον.

'Εφ' ὅστον ὁ πλοιοκτήτης ὑπεβλήθη καὶ ἐπλήρωσε τὰς δαπάνας ταῦτας ἀντὶ τοῦ 'Ισταπανοῦ κυρίου τοῦ φορτίου, ὑποκατεστάθη εἰς τὰ δικαιώματα αὐτοῦ ἵναντι τῶν ὑπευθύνων. 'Ἐπειδὴ δῆλον ἡ σύμβασις πολλήσεως μὲ τὸν ἐν Νέᾳ 'Υόρκη παραγγελιοδοχικὸν οἶκον, προέβλεπε σκευαστὸν τοῦ φορτίου καταλληλὸν δι' ἔξαγωγήν, δῆλον σημαίνει δῆλον ἡ σκευαστία νὰ ἡτο τοιάπειρη δῆστε ν' ἀποκλείεται τὴν μάλυντα τοῦ φορτίου ὑπὸ ἐντόμων, διὰ παραγγελιοδοχικὸς οἶκος ἐτέλει ἐν παραδάσει τῶν δρων τῆς συμβάσεως καὶ ηδύνετο ἵναντι τοῦ 'Ισταπανοῦ παραγγελέως καὶ τοῦ τούτου ὑποκαταστήσαντος πλοιοκτήτου.

Τὸ Δικαστήριον ἐπέτρεψεν εἰς τὸν παραγγελιοδοχικὸν οἶκον τῆς Νέας 'Υόρκης νὰ ἐπιτριψθῇ, ἐν συνεχείᾳ, τὴν εὐθύνην ἐπὶ τοῦ κεφαλῆ σὲ οὐ συνεβλήθη οὔτος, ἔτερου οἴκου τοῦ ἀναλαβόντος τὴν μεταφορὰν ὀλοκλήρου τοῦ φορτίου, διὰ τοῦ ποταμοῦ μέχρι Νέας 'Ορλεάνης.

'Ο τελευταῖος οὖτος εἶχε συμβληθῆ μετὰ τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν φορτηγίδων, ίνα ἐκτέλεσθη τὴν ἐν λόγῳ μεταφοράν, ἡ δὲ ἐπιχειρησίς αὐτῆς ὠφειλεῖ κατὰ νόμον νὰ κατασάλῃ τὴν φέρειμην ἐπίμελειαν νὰ παραδώσῃ τὸ ἐντὸς τῶν σάκκων φορτίον ὅπως τὸ παρέλασεν, ἔξαρκισθεῖσα τὴν φύσιν τοῦ φορτίου καὶ χειρίζομένη τοῦτο καταλλήλως. Τὴν ὑποχρέωσιν ταῦτην παρέδη πλαγιοδετήσασα τὰς φορτηγίδας εἰς τὰς προκυμαίας τοῦ Μισσισιπποῦ ἐνθέρει, δῆτε ἐγνώριζεν ἡ ὠφειλεῖ νὰ γνωρίζῃ, δῆτε τὴν περιοχὴν ἐλυμαίνοντο διάφορα ἐντομα, ἐν οἷς καὶ οἱ ἐρυθροὶ πτερωτοί μύρμηκες.

'Εκριθή, συνεπῶς, ὑπεύθυνος ἡ ἐπιχειρησίς τῶν φορτηγίδων καὶ κατεδικάσθη εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ μετ' αὐτῆς συμβληθέντος οἴκου.

Tel. Nos : Tel. Address :  
78579, 85042 "CLEONEGRIS"

**C. NEGRIS**  
(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLER AND IMPORTER  
NEGRIS BUILDING,  
YORK STREET, FORT.  
P.O.Box 936

COLOMBO I CEYLON  
Δήλωσις : Οὐδεμίαν σχέσιν ἔχω  
μὲ τὸ NEGRIS-Co.  
Κλεο. Νέγρης



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΙΣΡΑΗΛ

#### ΝΕΑ ΣΚΑΦΗ

Τὸ μεγαλύτερον σκάφος τῆς ἑδραϊκῆς ναυτιλίας, τὸ δεξαμενόπλοιον «Νόρωα», 37.000 τ. γκρός ή 62.000 τόννων d.w., ναυπηγηθὲν εἰς τὴν 'Ισταπανίαν διὰ τὴν «Ζίμ», κατέτελευτε πρὸ τίνος εἰς 'Ειλάτ. 'Εκστισεν 6.000.000 δολαρίων καὶ ἐφηρόμοσθη ἐπ' αὐτῷ πλήρες σύντημα αὐτοματισμοῦ, εἰς τρόπον διῆστε ἐπηνδρώθη μὲ πλήρωμα 36 ἀνδρῶν, ἀντὶ 50 τοὺς ὁποίους χρειάζονται τὰ συνήθη τάνκερς τῆς αὐτῆς χωρητικότητος. 'Η μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος συνεφανήθη κατ' ἀρχὴν μετὰ τῆς «Ναυτικῆς 'Ενώσεως» διὰ τὸ πρῶτον μόνον ταξίδιον τοῦ σκάφους, προκειμένου νὰ διαπιστωθοῦν τὰ ἐκ τοῦ αὐτοματισμοῦ πλευτεύματα. 'Ακολούθης ή συμφωνίας θὰ ἐπανεξετασθῇ ὑπὸ τὸ φῶς τῆς κτηθησούμενης περίας ἐκ τοῦ πρώτου ταξίδιου. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀντίπροσωποι τῆς «Ζίμ» θὰ μετέδαινον εἰς 'Ειλάτ, ίνα ἐπιθεωρήσουν τὸ σκάφος καὶ προδούν εἰς σχετικὴν ἔρευναν μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, μεθ' ὃ θὰ συνηπητετο μία διαρκῆ συμφωνία τῆς «Ζίμ» μετὰ τῆς «Ναυτικῆς 'Ενώσεως».

Τὸ σκάφος διαθέτει αὐτόματον σύστημα πρὸς φορτεκφόρτωσιν καὶ πρυμνοδέτησιν, ἐν μέρει δὲ καὶ διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ μηχανοστασίου. Αἱ ὑπηρεσίαι αὐτοῦ χειρίζονται ἀπὸ θαλάσσου ἐκ τῆς γεφύρας. 'Η «Ζίμ» ἀπεφάσισε νὰ ἐκτελῇ τὰς ἐργασίας συντηρήσεως τοῦ πλοίου, ὃν τούτον θὰ εύρισκεται ἐν λιμένι ή εἰς δεξαμενήν, διῆστε νὰ είναι εἰς θέσην, μεταγενεστέρως, νὰ προδῆ εἰς μείσων τοῦ πληρώματος. 'Η «Ναυτική 'Ενώσεως», τούναντίον, ἐμφανίζεται μᾶλλον διστακτική, δοσον ἀφορᾶ τὸν αὐτοματισμόν, μολονότι οὐτοῦ συγκεντρώνει τὴν προσοχὴν τῶν πλοιοκτητῶν εἰς δῆλα τὰς ναυτιλίας τοῦ κόσμου. Βέβαιον ἐν τούτοις θεωρεῖται, δῆτε τελικῶς καὶ τὸ 'Ισραὴλ θὰ υιοθετήσῃ τὰς νέας τεχνικᾶς μεθόδους, ὡς ὠφελίμους διὰ τε τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτιλόμενους. Πρὸς τὸ παρόν αἱ προσπάθειαι τοῦ αὐτοματισμοῦ περιωρίσθησαν μόνον εἰς τὰ μπλόκα κάρριερς καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, διότι οὐδεμίας μεθόδους ἀπεδείχθη ικανοποιητική διὰ τὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου. Φρονοῦν, πάντως, οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς «Ζίμ», δῆτε θὰ καταστῆ δυνατὸν καὶ εἰς τὰ φορτηγὰ νὰ χειρίζονται παρ' ἐπτὰ ἡλεκτρονικῶν μηχανικῶν καὶ δῆτε πάσσαι αἱ ἐργασίαι συντηρήσεως θὰ διεξάγονται ἐν λιμένι ν ὑπὸ πρὸς τούτο ἐντεταλμένων συνεργειών.

Τὸ «Νόρωα» φέρει τὸ ονόμα μικρού ιταλικοῦ σκάφους, δῆτε κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ἀγώνος τοῦ 'Ισραὴλ διὰ τὴν ἀνεξαρτησίαν του μετέφερεν ὅπλα διὰ τοὺς μαχητὰς εἰς τὴν 'Εθνικήν 'Εστίαν.

Παρεδόθη ἐπίστηση εἰς τὴν «Ζίμ» περὶ τὰ μέσα Μαρτίου ἔνα ἀκόμη φορτηγόν, τὸ «Μύριαμ», 2.038 τ. γκρός, δῆτε είναι ἔνα ἐκ τῆς σειρᾶς τῶν πρὸ τριετίας παραγγελθέντων εἰς τὰ δλαβανικά ναυπηγεία. 'Εξ αὐτῶν ἔχουν ἡδή παραδοθῆ καὶ τελοῦν ἐν ὑπερεσίᾳ, πέραν τοῦ «Μύριαμ» καὶ τὰ ἀδελφά σκάφη «Sara», «Livka» καὶ «Lea».

#### ΙΤΑΛΙΑ Η ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΡ. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Διὰ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ὑπερεσίαν τῶν ὑπερωκεανίων «Μιχελάντζελο» τὴν 12ην Μαΐου καὶ «Ραφαέλλο» τὴν 10ην Ιουνίου, ἀδελ-

φῶν λάινερ, τῶν 43.000 τ. γκρός, θὰ ἐπέλθουν σημαντικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὴν γραμμὴν Μεσογείου - Βορ. 'Αμερικῆς, τοῦ ὄμιλου «Ιταλία». 'Ενώ τὰ δύο ταῦτα σκάφη, προοριζόμενα δι' ὧδησιν τοῦ πρηστήσιαν μὲ τέρμα τὴν Γένοβαν, θὰ προσεγγίζουν εἰς Κάννας, Νεάπολιν καὶ Γιβραλτάρ τὸ «Λεονάρτον ντά Βίντσι» θὰ τερματίζῃ εἰς τὴν Νεάπολιν καὶ θὰ έκτελη, πέραν τῶν κανονικῶν του δρομολογίων (μὲ προσεγγίσεις εἰς Γένοβαν, Βαρκελώνην καὶ Γιβραλτάρ κατὰ τὴν μετάβασιν καὶ εἰς Καζαμπλάνκαν, Γιβραλτάρ, Πάλμαν Μαγιόρκας καὶ Γένοβαν κατὰ τὴν ἐπιστροφήν) καὶ ταξίδια τουριστικά.

Τὸ δρομολόγιον τοῦ «Χριστόφορος Κολόμβος», μὲ σφετηρίαν καὶ τέρμα τὴν Τέργεστην καὶ μὲ πρῶτην προσεγγίσιν εἰς τὸν λιμένα τῆς Βενετίας, ἐκανονίσθη κατὰ τοιούτον τρόπον, διῆστε νὰ διευκολύνῃ τὴν ἀπορρόφησιν τῶν συμπληρωματικῶν μεταφορῶν, αἱ ὅποιαι συμβάλλουν εἰς τὴν γραμμὴν. Τὸ σκάφος τούτο θὰ προσεγγίζῃ εἰς Ειλάτ, ίνα ἐπιθεωρήσουν τὸ σκάφος καὶ προδούν εἰς σχετικὴν ἔρευναν μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, μεθ' ὃ θὰ συνηπητετο μία διαρκῆ συμφωνία τῆς «Ζίμ» μετὰ τῆς «Ναυτικῆς 'Ενώσεως».

Τὸ σκάφος διαθέτει αὐτόματον σύστημα πρὸς φορτεκφόρτωσιν καὶ πρυμνοδέτησιν, ἐν μέρει δὲ καὶ διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ μηχανοστασίου. Αἱ ὑπηρεσίαι αὐτοῦ χειρίζονται ἀπὸ θαλάσσου ἐκ τῆς γεφύρας. 'Η «Ζίμ» ἀπεφάσισε νὰ ἐκτελῇ τὰς ἐργασίας συντηρήσεως τοῦ πλοίου, ὃν τούτον θὰ εύρισκεται ἐν λιμένι ή εἰς δεξαμενήν, διῆστε νὰ είναι εἰς θέσην, μεταγενεστέρως, νὰ προδῆ εἰς μείσων τοῦ πληρώματος. 'Η «Ναυτική 'Ενώσεως», τούναντίον, ἐμφανίζεται μᾶλλον διστακτική, δοσον ἀφορᾶ τὸν αὐτοματισμόν, μολονότι οὐτοῦ συγκεντρώνει τὴν προσοχὴν τῶν πλοιοκτητῶν εἰς δῆλα τὰς ναυτιλίας τοῦ κόσμου. Βέβαιον ἐν τούτοις θεωρεῖται, δῆτε τελικῶς καὶ τὸ 'Ισραὴλ θὰ υιοθετήσῃ τὰς νέας τεχνικᾶς μεθόδους, ὡς ὠφελίμους διὰ τε τοὺς ναυτιλόμενους. Πρὸς τὸ παρόν αἱ προσπάθειαι τοῦ αὐτοματισμοῦ περιωρίσθησαν μόνον εἰς τὰ μπλόκα κάρριερς καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, διότι οὐδεμίας μεθόδους ἀπεδείχθη ικανοποιητική διὰ τὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου. Φρονοῦν, πάντως, οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς «Ζίμ», δῆτε θὰ καταστῆ δυνατὸν καὶ εἰς τὰ φορτηγὰ νὰ χειρίζονται παρ' ἐπτὰ ἡλεκτρονικῶν μηχανικῶν καὶ δῆτε πάσσαι αἱ ἐργασίαι συντηρήσεως θὰ διεξάγονται ἐν λιμένι ν ὑπὸ πρὸς τούτο ἐντεταλμένων συνεργειών.

Προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρω προγράμματος, δῆτε ὁ κορυφαίος ἐφοπλιστικός 'Οργανισμός τῆς 'Ιταλίας προτίθεται νὰ ἐπεκτείνῃ μεταγενεστέρως τὴν ιδίαν αὐτοῦ ἀκτίνα δράσεως, προσαρμόζων τὸ πρόγραμμα διασχετίσεως τοῦ στόλου του πρὸς τὰς νέας ἐξελί-

At Your  
Service in Italy

THE  
MEDITERRANEAN  
AND OVERSEAS  
SHIPPING AGENCY  
S. p. A.  
'MEDOV'

Enquiries to:  
HEAD OFFICE, 30 VIA BALBI,  
GENOA

Cables: Medov Telephone 67541 (5 lines)  
Telex: 27.046 (MEDOV)

Branches and Agents  
at all Italian ports

Member of the Baltic  
and International Maritime Conference

ξεις, τάς όποιας προκαλεῖ ή άναπτυξις τής τουριστικής κινησεως και ή αύξησης τών ταξιδίων κατά τάς διακοπάς. Διά της άνακατανομής τών υπηρεσιών έρχεται, ώς άναγκη, ή αρτιωτέρα όργανωσης της χρησιμοποίησης τών διά την γραμμήν τού Βορ. 'Ατλαντικού προοριζόμενων ύπερωκεανών και ή δυνατότης ίκανοποιήσεως τών άπατησεων τού κοινού εις εύρυτερον γεωγραφικήν περιοχήν.

Τά παρήλια «Βουλγανία» και «Σατούρνια» θά παύσουν έργαζομένα τήν 1ην 'Απριλίου τό έν και την 2αν Μαΐου τό έτερον. 'Εν τῷ μεταξύ τό «Μίχελάντζελλο» κατέπλευσεν εις Γένοβαν, κατόπιν πλού 24 ώρων διά προκαταρκτικά δοκιμάς, αἵτινες άπειδείχθησαν ικανοποιητικά. Νέος πλούς θά έξετελείτο τήν 11ην και 13ην Μαρτίου διά δοκιμάς άντιστάσεως και καταναλώσεως και τήν 17ην και 18ην Μαρτίου δι' έπισημους δοκιμάς μεγίστης ταχύτητος.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

'Ο έπι τής Παιδείας ύφυπουργός άπαντων είς έπερωτήσιν βούλευτον περί τής άναγκης παραχωρήσεως ένως έκπαιδευτικού πλοίου εις τό Ναυτικόν «Ιδρυμα τής Γένοβας, άνεκοινωσεν διτι τό ύπουργειόν έχει καταστρώσει σχέδιον παραχωρήσεως δομοιούπων έκπαιδευτικών σκαφών εις τά τεχνικά ναυτικά ίνστιτούτα. Τό πρώτον έξ αυτών τελεί ύπο κατασκευήν εις τά ναυπηγεία τού Πολ. Ναυτικού τού Βιαρέτζιο και διτιν καθελκυσθή έπιφυλάσσεται τό ύπουργειόν νά καθορίσῃ τήν χρησιμοποίησήν του από διαφόρους ναυτικάς σχολάς, περιλαμβανομένων τών σχολών τής Γένοβας και τού Καμόγλι. Πρός τόν σκοπούν αύτον θά έκπονθη σχετικόν πρόγραμμα.

'Ο έπερωτήσας βούλευτής έξέφρασε τήν ικανοποίησήν του και προσέθεσεν, διτι τά διομηχανικά και τά γεωργικά 'Ιδρυματα ξουν ηδη έφοδιασθή, διά δωρεών και κρατικής ένισχυσης, μὲ έργαστρια και πειραματικούς άγρους, ήτο δὲ ουπρόν, διτι ή ναυτική έκπαιδευσις έστερείτο τών καταλλήλων πλοίων. Διετύπωσεν έν συνεχεία τήν γνώμην, διτι δὲν έπαρκει ένα μόνον πλοίον, ήλλ' διτι χρείζεται νά ναυπηγθούν, τούλαχιστον, τέσσαρα, χάριν τής αρτιωτέρας έκπαιδευσεως τών ναυτίλων. 'Εξηρε τά λαμπρά άποτελέσματα τών ναυτικών σχολών τής Λιγουρίας και υπέδειξε τήν άναγκην εύρυτερας προσελκύσεως τών νέων εις τό ναυτικόν έπαγγελμα και πληρεστέρας καταρτίσεών των εις τήν ναυτικήν τέχνην.

#### ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

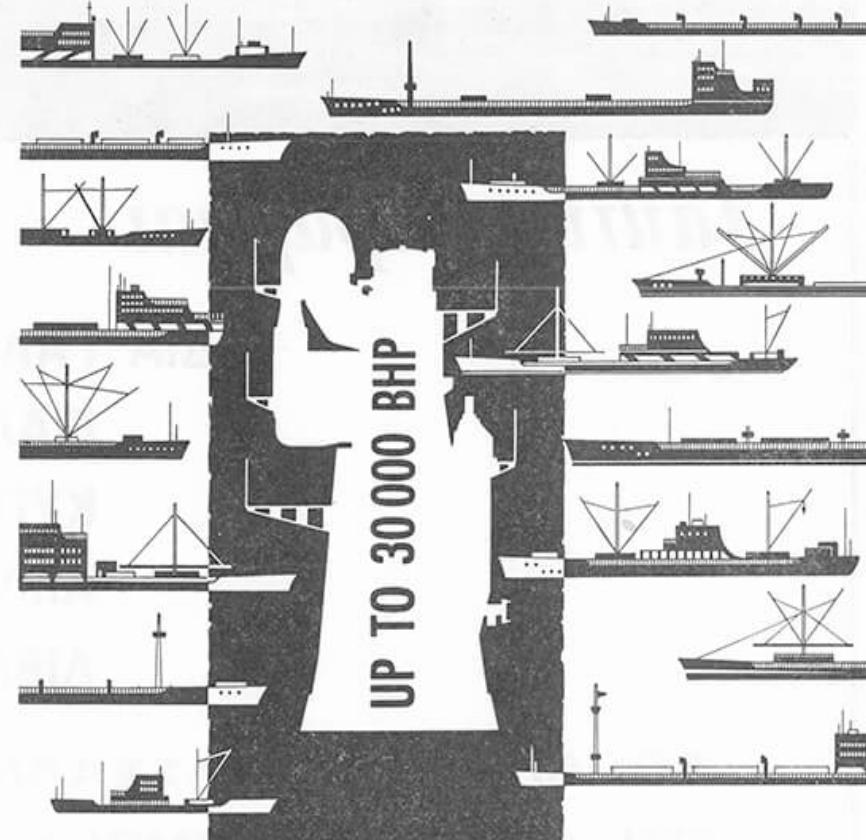
#### ΤΑΝΚΕΡΣ 165 ΧΙΛ. ΤΟΝΝΩΝ!

Αι δαπάναι τών μεγάλων έταιριών πετρελαίου, αι έπαυξανόμεναι λόγω τής συνυχούς αύξησεως τών δικαιωμάτων που ζητούν αι χώραι παραγωγής, δεν δύνανται νά καλυφθούν δι' αύξησεως τών τιμών, τήν όποιαν πολλοί παράγοντες άποκλείσουν, πρός τό παρόν τούλαχιστον. Συνεχής κατά συνεπειαν είναι ή προσπάθεια πρός περιορισμόν τού κόστους τής μεταφορᾶς. Εις τόν λόγον αύτον δε οφείλεται και ή προτίμησις πρός τά δεξαμενόπλοια τών 100.000 τόνων κατ' άρχας και ήδη τό άλια πρός τά σκάφη τών 150.000, ίσως και τών 200.000 τόνων εις τό άμεσον μέλλον. 'Η έπανδρωσίς και ή έν γένει έκμετάλλευσης τών μεγάλων αυτών σκαφών στοιχίζει κατ' άναλογίαν πρός τόν δύκον τού μεταφερούμενοι φορτίου, άλιγντερον.

'Ακολούθωσα τήν τάσιν αύτήν και ή Σέλλ παρήγγειλεν, ώς άνεκοινώθη πρό ήμερών, 4 δεξαμενόπλοια χωρητικότητος 165.000 τόνων ί.ν. έκσατον, έκ τών όποιων τρία εις τήν 'Ισπανίαν και έν εις τήν Γερμανίαν. 'Έκπληξιν προεκάλεσεν ή άναγγελία αὕτη εις τήν θρετανικήν άγοράν. 'Έκσατον τών σκαφών αύτών θά στοιχίση περί τά 4.5 έκατομμύρια στερλινών, κυρίως δε οφείλεται ή προτίμησις πρός τά Ισπανικά ναυπηγεία εις τήν άναμφισθήτητον ήγεσίαν των εις τόν τομέα τής ναυ-

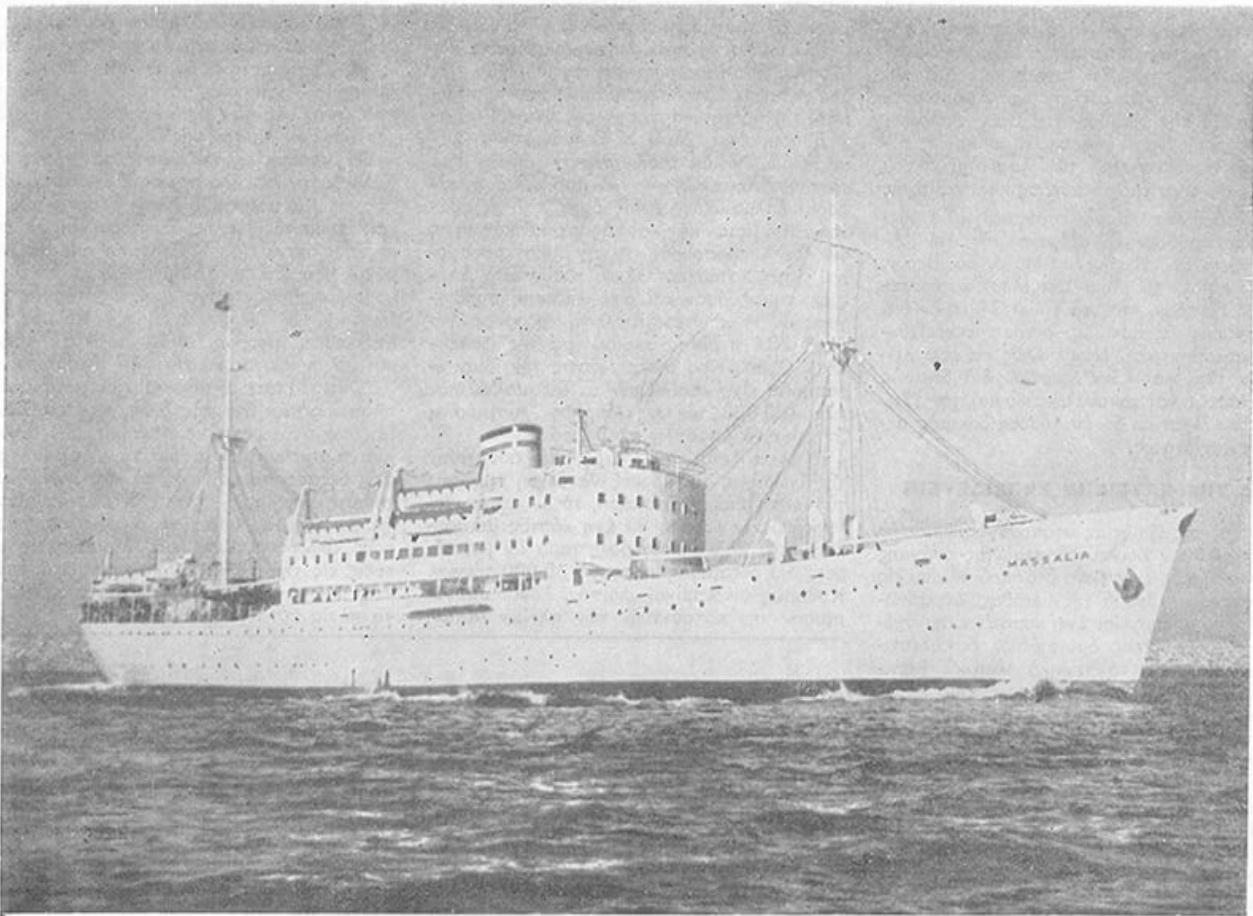
πηγικής τών μεγάλων δεξαμενοπλοίων. 'Όχι μόνον αι τιμά τών 'Ισπανών, άλλα και τά σχέδια ώς και τά πρωστήρια συστήματα τών σκαφών, ήσαν άνωτερα τών άντιστοίχων τών άλλων προσφορών. 'Έκειν οώμας πού προεκάλεσε τήν θρετανικήν έκπληξιν, ήτο ή Γερμανική προσφορά. Διότι οι Γερμανοί ήσαν μέχρι τούδιν άκριβωτεροι, υποσκελιζόμενοι από τούς Κανδινωνίους — τών όποιων αι προσφοραι έπλησιαζαν, χωρίς οώμας και νά φθάνουν, τάς Ισπανικάς και τάς γερμανικάς πρός τήν Σέλλ προσφοράς. Αι άγγλικαι προσφοραι ήσαν κατώτεραι δλων, τόσον από δύσπιευσης τιμών, δσον και από άποψεως προδιαγραφών. 'Η καλυτέρα άγγλικη προσφορά ήτο κατά 20% περίπου άκριβωτέρα τής Ισπανικής. 'Ο δε οίκος Βίκερς, δστις τήν ίδιαν έδημοδά είχε καθελκύσει τό δεξαμενόπλοιον τών 100.000 τόνων «Μπρίτις 'Αντμιραλ», απέφυγε νά ύποβάλη προσφοράν.

'Υπολογίζεται διτι, παρά τήν διδυμαίαν τής διώρυγος τού Σουέζ νά δεχθή έμφορτα τά γιγαντιαία αύτά σκάφη, τό δι' αυτών μεταφέρομενοι φορτίον θά έχη κόστος μεταφορᾶς κατά 25% μικρότερον, παρά δν μετερέπερτο διά δεξαμενοπλοίων τών 65.000 τόνων. Καθαρώς οίκονομικοί, λοιπόν, λόγοι ήπηγόρευσαν τήν κατασκευήν τών πλοίων αύτών.



**M·A·N**

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG AG - WERK AUGSBURG



# *Ταπιαὶ Γραμμαὶ*

ΔΙΑ ΓΑΛΛΙΑΝ  
ΙΤΑΛΙΑΝ  
ΚΥΠΡΟΝ  
ΑΙΓΑΙΟΝ  
ΛΙΒΑΝΟΝ

Δ/π **ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ** Δ/π **ΜΑΣΣΑΛΙΑ** Δ/π **ΛΥΔΙΑ**  
Δ/π **ΜΗΔΙΑ** • **ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ** Δ/π **ΕΓΝΑΤΙΑ**

**ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ**

**ΕΛΜΕΣ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ: 474.341-ΤΕΛΕΞ: 125-ΤΗΛΕΓΡ: ΕΛΜΕΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΜΑΛΙΑΣ 28-ΤΗΛΕΦ: 236.333

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"****ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 410-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ, - ΠΕΙΡΑΙΑ"

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Διευθυντής Τυπογραφίου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρόσιον

\* Ιδιόκτητοι τυπογραφικαί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

# Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ Ὑπουρεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδόληθησαν αἵτησεις πρὸς ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξιν τῶν κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Γαρδένια» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Egyptian», νεοαγορασθέν), 3.607 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἀνήκον εἰς τὴν Ἐταιρίαν «Γαρδένια».

2. «Τρεῖς Ιεράρχαι» μπάλκ κάρριερ (ναυπηγούμενον εἰς τὸ Σπαλάτον), 15.900 τόν. γκρός, καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν Ἐταιρίαν «Νταϊάμον Φράύτερς Κορπορέΐσον» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸ Γραφεῖον «Μανλαϊμός»).

3. «Κρίνη» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Kronen», νεοαγορασθέν), 9.403 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν Ἐταιρίαν «Κάλιαρο» (διαχείρισις κ. Θ. Ἐπιφανιάδη).

4. «Ταΐσικάνη» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Fort Fairy», νεοαγορασθέν), 8.406 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἀνήκον εἰς τὴν Ἐταιρίαν «Ἐμπασιάντα» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Ιω. Μ. Κουλουκούνητη).

5. «Παναγία Π.» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Pinto», νεοαγορασθέν), 2.576 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἀνήκον εἰς τὴν «Τζένεραλ Μαριτάμι Εντερπράζ, Κορπορέΐσον» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν «Ηνωμένην Ναυτικὴν καὶ Ἐμπορικὴν Ἐταιρίαν τῆς Ἑλλάδος»).

**ΑΓΟΡΑΠΛΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ**

Τὸ ἀτμοκίνητον βρετανικὸν δεξιαμενόπλοιον «Lincoln», 12.772 τ. γκρός, 18.615 τ.δ.ώ., καὶ ναυπηγήσεως 1958, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. ἀδ. Λύρα ἀντὶ τιμῆς 230.000 λιρῶν. Παραλόθην μετωνομάσθη «Α μεφίων.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότορσπι φορτηγὸν γραμμῆς «Pinto», 2.876 τ. γκρός, 3.422 τ. δ.ώ., καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ σερδέν τοῦ 1963, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Θ. Παπαγγελόπουλον ἀντὶ τιμῆς 125.000 λιρῶν καὶ παραλαμβανόμενον εἰς Λίβερπούλ (Ἀπρίλιον - Μάιον) ὥστε ὑψώσασθαι την σημαίαν καὶ θᾶ μετωνομάσθη «Παναγία Π.».

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Roland», μὲ δύο καταστρώματα καὶ τρίτον ἄνωθι τοῦ Νο 3 κύτους, 9.403 τ. γκρός, 13.246 τόνων δ.ώ., καὶ ναυπηγήσεως 1956, μὲ σερδέν τοῦ τρ. ἔτους, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Θ. Ἐπιφανίδη ἀντὶ τιμῆς 500.000 λιρῶν καὶ παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ Ἀπρίλιου θὰ τεθῇ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ θᾶ μετωνομάσθη «Κρίνη».

— Τὸ φορτηγὸν «Μάρκος Γ. Φ.», 5.000 τ. γκρός, 9.200 τ. δ.ώ., καὶ ναυπηγήσεως 1939, μὲ σερδέν τοῦ 1963, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τῶν Φιλιππίνων ἀντὶ τιμῆς 115.000 λιρῶν καὶ μὲ δώρον 5.000 λιρῶν, διὰ νὰ πλεύσῃ ἀπὸ Ντακάρ εἰς Ρόττερνταμ πρὸς παράδοσιν.

— Τὸ νορβηγικὸν μότορσπι «Lukkefjell», 1.534 τ. γκρός, 2.745 τόνων δ.ώ., καὶ ναυπηγήσεως 1952, μὲ σερδέν τοῦ 1964, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Βερνίκου - Εὐγενίδη

πόδοσιν ταχύτητος 16.3 μιλίων. Τιμὴ δολ. 4.850.000 κατὰ σκάφος. Τὸ πρῶτον θᾶ παραδοθῆ τὸν Ἀπρίλιον 1967, τὸ δεύτερον τὸν Ὁκτώβριον 1967 καὶ τὸ τρίτον τὸν Φεβρουάριον 1968.

**ΤΑ ΜΕΤΑΤΡΕΠΟΜΕΝΑ**

Πληροφοράμενοθεα, διὰ τὰ ἐπτὰ δεξαμενόπλοια «Mobil...», 17.598 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1949 καὶ 1950, ἀτινα, ληξάστης της χρονοναυάλωσεως των, ἡρχισαν παραλαμβανόμενα εἰς Σκαραμαγκάν ἀπὸ τὰς ἀγοραστρίας των ἑταϊρικὰς παραφυλάδας τοῦ Οἴκου Νιάρχου, πρόκειται νὰ ἐπιμηκυθωύν καὶ ταύτοχρόνως νὰ μετατραπούν εἰς μπάλκ κάρριερ.

**ΚΑΙ ΆΛΛΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟΝ**

Τὸ φορτηγὸν «Ανατολή», 7.187 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μεταβιβασθὲν ἀπὸ τὴν ἑταϊρίαν «Λαμδά» εἰς τὴν ἑταϊρίαν «Νίκη», ὑψωσε τὴν Κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Σανράϊζ».

**ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΑΝ ΜΑΛΤΑΣ**

Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν, Ἑλληνικῶν συμφρόνων, φορτηγὸν «Αμαλία» 7.304 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ὑψωσε τὴν σημαίαν τῆς Μάλτας.

**ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ**

Τὸ «T.2» δεξαμενόπλοιον «Φοίνιξ I», 10.548 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ τιμῆς 272.000 δολαρίων καὶ θᾶ παραδοθῆ εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τέλη Ἀπριλίου - ἀρχὰς Μαΐου.

— Παρεδόθη πρὸ ἡμερῶν εἰς Καστελλὸν εἰς τοὺς Ἰσπανὸν ἀγοραστάς του πρὸς διάλυσιν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον (T.2) «Μαριόζας II», 10.445 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944.

— Ἐπίστης παρεδόθη εἰς Μπιλμπάο καὶ τὸ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν φορτηγὸν «Αγιος Νικόλαος III», 5.573 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937.

**ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ**

Τὸ πωληθὲν εἰς Ιταλοὺς φορτηγὸν «Μάστερ Ήλιας», 5.500 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, παραδοθὲν εἰς Ρόττερνταμ εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, ὑψωσε τὴν Ιταλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Umberto D' Amato».

— Εἰς Λίβερπουλ παρεδήθη παρὰ τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν του τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Cape Grenville», 7.478 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949 καὶ ὑψώσαν τὴν λιβεριανὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Κόσμος».

— Τὸ παραλόθην εἰς Πειραιῶν ἀπὸ τὸν Οἴκον Νιάρχου δεξαμενόπλοιον «Mobil Aladdin», 17.598 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, μετωνομάσθη «Γουρλίντ Μόναρχ».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγὸν «Ιριδα», 1.760 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραλόθην εἰς Σύρου διετήρησε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Καλός Σαμαρείτης».

— «Ετερά πέντε φορτηγὰ ἐκ τῶν τελευταίων ἀγορασθέντων παρ' Ἑλλήνων παραλόθηντα μετωνομάσθαν ώς ἔξης:

— Τὸ φινλανδικὸν «Autogas», 4.740 τ. γκρός (τοῦ 1938), εἰς «Ιωάννης». Σημαία Ἑλληνική.

— «Esterel», 3.184 τ. γκρός (τοῦ 1938), εἰς «Δημήτριος Κ.». Σημαία Ἑλληνική.

— «Consul», 2.494 τ. γκρός (τοῦ 1950).

## ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΚΑΛΛΙΟΠΗΣ ΚΟΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

**LAS PALMAS**

EXPLANADA  
TOMAS QUEVEDO  
301 - 309

**TENERIFE**

CALLE  
J. MURPHY 1 - 4°

**TANGER**

BOITE POSTALE 363  
Banque: B.N. C. I.  
Reg. Commerce 2249

**CEUTA**

OLIMPIA  
IMPRENTA

ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΣΙΣ: CALCONEX



## ΤΕΡΑΣΤΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

## ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ κ. Κ. ΛΑΙΜΟΥ

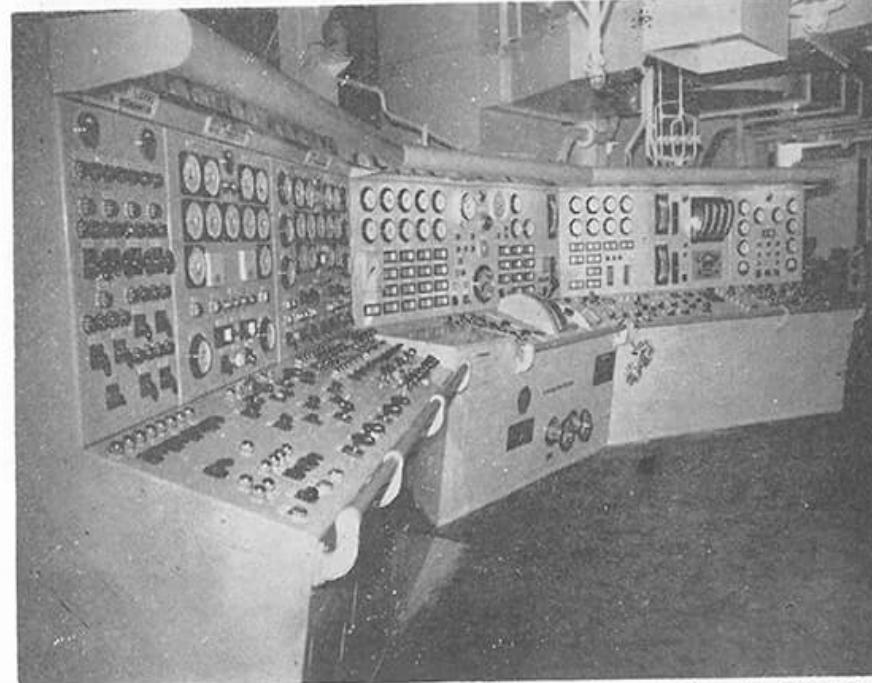
ΕΝΤΟΣ ΤΕΤΡΑΕΤΙΑΣ ΣΚΑΦΗ 1.200.000 TON. D.W.

Διευρύνεται τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαιμού. Καταπληκτικῶς μεγάλαί εἰς νέας του παραγγελίας εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία. Περὶ τὸ έκαποτμύριον τόνων d.w.

Παρηγγέλθησαν τὰς τελευταίας αὐτάς ἡμέρας: 'Οκτὼ μικτὰ (μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα) τῶν 80.000 τόνων ἔκαστον καὶ τέσσαρα τοῦ αὐτοῦ τύπου τῶν 60 χιλ. τόνων. Τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα ἀνέλαβον τὴν κατασκευήν. 'Απὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1967 θὰ τεθῇ ἡ τρόπις διὰ τὸ πρώτον σκάφος. Διαδοχικαὶ προβλέπονται αἱ παραδόσεις μέχρι τοῦ 1969.

'Ἐν τῷ μεταξὺ πρόκειται νὰ παραδοθοῦν διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρων, αἵτινες τελούν ὑπὸ τῆς διαχείριστιν τοῦ μεγάλου "Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ, ἐπτὰ ἐν ὅλῳ σκάφη, φορτηγά

πυρὸς κλπ. Τὸ σύστημα αὐτομάτου ἐνδείξεως, καταγραφῆς στοιχείων λειτουργίας καὶ συνεγρέμου, εἰναι τελειότατον, ὡς τοῦτο περιεγράφη εἰς τὸ τεύχος μας τῆς πρότης 'Ιανουαρίου 1965. Τὸ σύστημα προειδοποίησεως δι' ἀνωμαλίας εἰς τὴν λειτουργίαν καὶ συναγερμοῦ, περιλαμβάνει τρεῖς βαθμίδας: φωτεινὴ ἐνδείξεως ἐντοπιζόμενης, κατὰ τὰ γνωστά, καὶ τὸ σημεῖον εἰς δὲ ἡ ἀνωμαλία. 'Αν οἱ μηχανικὸς δὲν ἀποκαταστήσῃ αὐτὴν καὶ ἡ ἀνωμαλία πλησιάζει πρὸς τὸ ἀνώτατον ἀνεκτὸν όριον, ἀκολουθεῖ ὁ διὰ καδωνισμῶν συναγερμός, μόλις δὲ ἡ ἀνωμαλία φθάσῃ εἰς τὸ ἀνώτατον, ἡ κατώτατον φυσικά, ἀνεκτὸν όριον, σταματᾷ αὐτομάτως ἡ λειτουργία τῶν ἐπηρεαζομένων ἐκ τῆς ἀνω-



Ο εἰς τὸ μηχανοστάσιον κεντρικὸς δάλαμος ἐλέγχου. Πρόκειται περὶ τυποποιημένης πλέον ἐγκαταστάσεως, περιλαμβανομένης εἰς πάντα τὰ πλοιά τοῦ κ. Κ. Λαιμού, τὰ ἥδη παραδοθέντα, τὰ ὑπὸ ναυπηγησιν, ὡς καὶ τὰ παραγγελθέντα.

καὶ πετρελαιοφόρα, τέσσαρα τῶν 57.000 t.

ἔκαστον (τρία τῶν 70.000 τόνων). Οἱ δημόσιοι ἐλέγχομενοι παρὰ τοῦ κ. Λαιμοῦ στόλος, πλὴν τῶν νέων παραδόσεων καὶ παραγγελῶν, ὑπολογίζεται εἰς 1.8 ἑκατομ. τόν. d.w.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ τελευταίων παραγγελθέντων, μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνίαν, ὅτι πρόκειται περὶ σκαφῶν, εἰς τὰς ὁποίας θὰ ἐνσωματωθοῦν νεώτερα τεχνολογικὰ ἐπιτεύγματα, πολλὰ τῶν ὁποίων τὸ πρώτον θὰ ἐφαρμοσθοῦν.

"Ομιλοῦσαν 16 τεχνικῶν ἀπεσπασμένων εἰς τὸν γνωστὸν οἶκον 'Αλγκονκουην τοῦ Μόντρεαλ, μελετᾶ καὶ σχεδιάζει τὰς νέας ἐπὶ τῶν σκαφῶν τοῦ κ. Λαιμοῦ ἐφαρμογάς. 'Εκδῆλος εἰναι ἡ συμβολὴ τῆς ὁμάδος αὐτῆς εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν σχεδίων τῶν ἀνετέρω πλοίων. Οὕτω, εἰδίκων κύρτωμα τοῦ καταστρώματος ἔξασφαλίζει οὐχὶ μόνον πλεονεκτικωτέρων τοῦ σκάφους κατασκευήν, ἀλλὰ καὶ λίαν ἀποτελεσματικὴν ἀπόδοσιν τῶν ὑπὸ αὐτὸν ἀντιδιατοιχιστικῶν δεξαμενῶν, χρησιμοποιούντων πρὸς τοῦτο τὸ ὑγρὸν φορτίον κατ' ἄρχην ἀνάλογον πρὸς τὸ σύστημα Flume, πλέον ὅμως δελτιωμένον.

"Η τηλεκίνησις ἐκ τῆς γεφύρας ἡ ἐπὶ τοῦ τοπικοῦ θαλάσσου ἐλέγχου τοῦ μηχανοστάσιου, καλύπτει πάσας τὰς ζωτικὰς τοῦ σκάφους λειτουργίας, ἡτοι κίνησιν καὶ λειτουργίαν μηχανῶν, διαδικασίαν φορτοεκφορτώσεως, λειτουργίαν βαρούλων, συστήματα ἀσφαλείας, ἐντοπισμοῦ καὶ καταπολεμήσεως

μαλίας μηχανισμῶν.

"Ἄλλ' ἡ ἀνήσυχος πρωτοβουλία τοῦ κ. Κ. Λαιμοῦ δὲν ἔχαντλεῖται μόνον εἰς τὴν ναυπηγησιν πρωτοπορειακῶν πλοίων. Προβλέπει αὐτὴ καὶ τὸ θέμα τῆς καταρτίσεως εἰδικευμένου, διὰ τὰ νέα αὐτά σκάφη, πρωσαπικοῦ. Εἰς ἑκατοντανεανταριθμούμενον πλοιόν του, προσλαμβάνονται ὑπεράριθμοι ἄνδρες, ἐκπαιδευόμενοι εἰς τὰ νέα συστήματα καὶ μηχανισμούς.

"Οταν, περὶ τὸ 1969, περατωθῇ τὸ ἀνωτέρω ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Κώστα Μ. Λαιμού, θὰ κατέχῃ οὗτος σκάφη περὶ τὰ 3.000.000 τόνων d.w., συγκαταλεγόμενος εἰς τὴν πρώτην πεντάδα τῶν μεγαλυτέρων ἐφοπλιστῶν τοῦ κόσμου. Θαυμαστὸν τὸ ἐπίτευγμα. Δὲν προβάλλει μόνον τὸν ἐφοπλισμόν, ἀλλὰ κυρίως τὴν 'Ελλάδα. Μὲ ιδιαίτεραν ίκανοποίησιν τὰ 'Ναυτικά Χρονικά σημειούν τὸ γεγονός αὐτό.

## ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ Ναυπηγός - Μηχανολόγος, Πανεπιστημίου Τεργέστης - 'Ιταλίας, γνωρίζων ἀπταίστως τὴν 'Ιταλικήν, ζητεῖται ἐργασίαν.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Κωνσταντίνος Γαβρινιώτης, άδος ΕΥΠΑΛΙΝΟΥ 10 - ΑΘΗΝΑΣ. Τηλέφωνον 473.194 Πειραιεύς.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ:** Άπο Σάφη διά Ρουέν, προσέκρουσε διά της πλαυρής εἰς τὴν σχημήν του Σημειώνα τὴν 11ην Μαρτίου και υπέστη σύσκριψη. Έγινε περιστατικό και ένισχυσες τῆς διάστασης.

**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ:** Έκ δυτικής ακτής Ινδίας, προσήραξε τὴν πεσσιμήριαν τῆς 12ης Μαρτίου εἰς Μπαντάρ Σαπούρη, ἀνειλκύθη μετά την πληρωμή μεταναπροσήραξης μετ' διάγον και ἀνειλκύθη ἐν νέου μετά δεκάπετον πάλιν, τῇ διογέτεια ρυμουλκοῦ. Δὲν διεπιστόθησαν ἐμφανεῖς ζημιές και ἔχοργην η πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας.

**ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ:** Έκ Χαϊφάγκη πρὸς Μεσόγειον, ἔβλητη τὴν 21ην Μαρτίου εἰς τὸν κόλπον τοῦ Τονκίνου ὑπὸ ἀμερικανικῶν διεροπλάνων, υπέστη ζημιές ἐφορεύθησαν δὲ καὶ ἔτρωματισθήσαν μέλη τοῦ πληρώματος του, μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ "Ελλήνες".

**ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ:** Κατέστη ἀκυβέρνητον συνεπείᾳ ὅλας τῶν λεθίων του τὴν πρώτην τῆς 18ης Μαρτίου ἔξωθεν τῆς Κόπρου, ἐφρυμουλκήθη δὲ ἀπὸ τὸ πολωνικὸν ρυμουλκὸν «Γιαντάρ» εἰς Πειραιά, ὃπου ἔφθασε τὴν 21ην Μαρτίου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ:** Σύλινον πετρελαιοκίνητον, κατευθυνόμενον πρὸς Κάδ καὶ Ρόδον μὲ φορτίον ζωῶν, ἔμφοτος τὴν πρώτην τῆς 6ης Μαρτίου πληγήσιν τῶν Οίνουσιν τῆς Χίου, συνεπείᾳ διαρροῆς εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὸ πλήρωμα διεσώθη.

**ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ:** Προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προβλήτης εἰς τὸ Ηγουμενίτσαν τὴν 16ην Μαρτίου, συνεπείᾳ μὴ ἀνταποκρίσεως τῆς μηχανῆς του εἰς τὴν κίνησαν ἀνάποδα καὶ ὑπέστη ζημίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. Μ.:** Άπο Καλκούταν πρὸς Ησπαλωνίαν μὲ φορτίον μεταλλέυμάτος, συνερρούθη τὴν 13ην Μαρτίου ἐντὸς τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου μὲ τὸ φορτηγὸν «Πλόδερ», κατευθυνόμενον ἐν Στετίν πρὸς Καράται μὲ φορτίον ζυγκάραστος. Αμφότερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν ζημιές εἰς τὴν πρῷριν των, συνέχεσαν δῆμος τὸν πλοῦν των.

**ΑΡΓΟΛΙΣ:** Αναχωρήσαν ἐκ Σαντον Τζόνης τῆς Νέας Γῆς τὴν πεσσιμήριαν τῆς 27ης Μαρτίου, ἔπειτα τὴν νόκτα τῆς Ιδίας ἡμέρας, λόγῳ πυρκαϊδῆς δὲ ποιούσαν σύσκριψης ζημιές εἰς τὰ διαιρέομενα πλοιάρχους καὶ ὑπολοιάρχους, κατεύθευθη ἦμως ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

**ΑΡΧΑΝΑΣ:** Άπο Βικτώριας διὰ Νεκοτού, ἀπώλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας καὶ τὰς δ-

λόστεις τῶν εἰς τὸν λημέναν αὐτῶν, τὴν 9ην Μαρτίου συνεπείᾳ πακοκαριέως καὶ ἔστετέλει: διαδρομῆς ἔστι τὸ λημένος μέχρις διοικητής την 18ην Μαρτίου ἔξευρέλην θέσις ἐντὸς αὐτοῦ, ὅποτε εἰσῆλθε καὶ παρέδαλε.

**ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΓΚ:** Διεπιστρώθη εἰς Αρούμπα τὴν 21ην Μαρτίου, δὲ εἰκὲν ὑποχωρήσει: δὲ μεσαῖς κλίθανος τοῦ δεξιοῦ τοῦ λέσθητος καὶ ἔχρησεν ἀντικαταστάσεως, ἀνεβλήθη ὅμως ἀπῆταις τῶν πλοιοτητῶν.

**ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΜ:** Εφθάσεις εἰς Κόριπτα τὴν 18ην Μαρτίου, μὲ ζημιές εἰς τὴν μηχανήν του.

**ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ:** Αφιχθὲν εἰς Κόριπτα τὴν 22ην Μαρτίου, ἀνεκόνωσεν δὲ ὑπέστη ζημιές εἰς τὰς μηχανάς του.

**ΓΕΩΡΓΙΑ:** Άπο Λαζάκειαν διὰ Βεγγάζην μὲ γενικὸν φορτίον, ὑπέστη πυρκαϊδῶν εἰς τὸ θύρον. 4 κύτος του, ὡς καὶ ζημιές εἰς τὴν μηχανήν του, καταψυγόν εἰς Ρέδον. Ή πυρκαϊδῶν πεσεσθῆσαν τῇ δεσμοῖς ρυμουλκοῦ, ἔφθασε δὲ ρυμουλκούμενον εἰς Πειραιά τὴν 15ην Μαρτίου, πρὸς ἐπισκευήν τῆς μηχανῆς του.

**ΓΟΓΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΙΠΑΤΖ:** Άπο Μπαντάρ Μασούρη διὰ Πειραιᾶ, προσήγγισε τὴν 15ην Μαρτίου εἰς Πόρτα Σουδάν ρυμουλκούμενον, λόγῳ ὅλαντος εἰς τὰς ἡλεκτρογεννητήριας του. Μετὰ τὴν ἐπισκευήν του, ἀνεχώρησε τὴν 21ην Μαρτίου διὰ Πειραιᾶ.

**ΓΟΓΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ:** Άπο Ράς Τανούρα διὰ Πειραιᾶ, συνεκρούθη εἰς τὴν Ερυθρὰν Θάλασσαν τὴν 16ην Μαρτίου μὲ τὸ ἀπιστόλοιον «Ομαλγύδρα», ἀμφοτέρων ὑπόστατων ζημιές. Τὸ πλοῖον ἔφθασε εἰς Πειραιά τὴν 21ην Μαρτίου.

**ΓΟΓΟΡΑΝΤ ΜΗΟΝΤ:** Επειθωρήθη εἰς Πειραιά διὰ ζημιές ἐκ προσκράξεως εἰς Ησπάνια Ναρίγκα, ἐπισυμβάσης τῆς 15ην Μαρτίου. Χρήσουν ἀντικαταστάσεως ὑπερτριάκοντα ἀλάρματα τοῦ πυρμένος.

**ΓΟΓΟΡΑΝΤ ΖΤΟΝΚΟΓΓΑ:** Έκ Νέας Όρλεσκης διὰ Αιρέσσων, προσέκρουσεν δὲ πασακολοδέστρας παρὰ τὴν δεξιανεύρην εἰσόδου εἰς τὸν ἀνωτέρον λημέναν τὴν 8ην Μαρτίου καὶ ὑπέστη ζημιές εἰς ἐν ἀλογαία τῆς δεξιᾶς παρεῤῥεῖς.

**ΕΙΡΗΝΗ:** Αφιχθὲν εἰς Γιοκοχάμαν ἀνεκόνωσεν δὲ ὑπέστη ζημιές ἐκ κακοκαιρίας τὴν 23ην Μαρτίου.

**ΕΛΕΝΑ:** περὶ τῆς προσκράξεως τοῦ διοπού οὐεφέρουμεν εἰς τὸ προγραμμένον τεῦχος μας, ἀνειλκύθη τὴν 6ην Μαρτίου, μετά τριήμερον

προσπάθειαν δύο ρυμουλκῶν.

**ΕΛΕΝΗ Β.:** Εἰς Νεκοτού αὖτε ἀπὸ Ιταλίας, ἀπώλεσε τὴν 11ην Μαρτίου τὴν ἄγκυράν του συνεπείᾳ θυελλῆς.

**ΕΛΛΗΝ:** Έκ Μπάλτιπορ διὰ Θλυπανοῦ, προσήραξε τὸ ἀπόγευμα τῆς 10ης Μαρτίου εἰς τὴν εἰσόδου τῆς διώρυγος Τσέλαπη, ἀνειλκύθη δῆμος μετὰ 24ώρων τῇ 6ην θητείᾳ δύο ρυμουλκῶν καὶ συνέχεισε τὸν πλοῦν τοῦ.

**ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ:** Επειθωρηθὲν εἰς Ηειραῖ τὴν 21ην Μαρτίου, εὑρέθη ἔχον σοβαράς ζημιές εἰς τὸ σκάφος καὶ τὰς μηχανάς ἐκ διαφόρων αἰτίων. Μεταξὺ τῶν ἀλλων, ἀντικαθισταται διὰ καινουργούς καὶ τὸ στροφεῖον μᾶς στροβιλογεννητήριας του.

**ΠΑΙΑΚΤΡΑ:** Επισκευαζόμενον εἰς δῆμον Αγίου Γεωργίου τοῦ Ηειραῖ, ὑπέστη τὴν 21ην Μαρτίου πυρκαϊδῶν εἰς τὸ θύρον ἀριθ. 1 κύτος του, κατασθεθεῖσαν δὲ τοῦ πληρώματος. Προσεκλήθησαν ἀπεταμέναι ζημιές.

**ΠΡΩΝ ΙΙ:** Άπο Ινδονησίαν κενὸν διὰ Σιχανούβιλλ, προσήγγισε τὴν 18ην Μαρτίου εἰς Σιγγαπούρην, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν ἔλικα του.

**ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ:** περὶ τοῦ διοπού ἀνεγράφησεν εἰς τὸ προγραμμένον τεῦχος μας δὲτη πλώσει τὴν ἔλικα του 800 μέτρα ΝΔ τοῦ Σαντιάγο τὴν 7ην Μαρτίου, ἀνεκόνωσεν δὲτη ζημιές τὴν μηχανήν του. Τὸ πλοῖον ἀπέτησε τὴν 8ην Μαρτίου πρὸς τὸ σκάφος ρυμουλκοῦ, ἐπέστρεψεν εἰς τὴν δέσμον του καὶ τὸ «Θεοφανός Λιβανού» συνέχεισε τὸν πλοῦν του, ἔφθασε δὲτη εἰς προσριμόν του τὴν 26ην Μαρτίου.

**ΙΘΑΚΗ:** Εδεξιμενίσθη εἰς Κιουρασό καὶ ὑπέστη ἐπισκευάς εἰς ἀλάρματα τῆς τρόπιδος, συνεπείᾳ ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας. Αἱ ἐπισκευαὶ ἀπερατώθησαν τὴν 7ην Μαρτίου.

**ΙΣΜΗΝΗ:** Άπο Ρότερνταμ διὰ Χάλιφαξ, ἀνεκόνωσε τὴν 21ην Μαρτίου καὶ εἰς ἀπόστασιν 450 μέτρων ἀπὸ τοῦ προσριμοῦ του, δὲτη ζηγνητήθησαν τὰ καδιμά του. Τὸ ρυμουλκόν «Σύνθετη Μόρχα» ἀνεγράφησεν ἐκ Νέας Ύδρης τὴν 24ην καὶ ἔρμησικήσεται τὸ «Ισμήνη».

**ΙΩΑΝΝΑ:** Κατὰ τὸν εἰς Ηειραῖ πλοῦν του ὑπέστη σοβαράς ζημιές ἐκ ἀλάρματος, ἐπιθωρηθὲν δὲ τὴν 19ην Μαρτίου, ἐπισκευαζόται.

**ΚΑΙΑ:** Προσορμιζόμενον εἰς Βενετίαν τῇ θητείᾳ ρυμουλκῶν, τὴν 7ην Μαρτίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προβλήτης καὶ ὑπέστη σοβαράς ζημιές.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

### ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

##### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Δ.Ε.Σ. "ΔΗΛΟΣ",

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 π.μ. διά: ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 π.μ. διά: ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

##### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ",

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 15 π.μ. ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

"Αφίξις ἀπόγευμα Παρασκευῆς.

##### T.S.S. "ΑΝΤΩ",

'Από 22, Απριλίου καθημερινῶς 10 π.μ. και ΚΥΡΙΑΚΑΣ 9 π.μ. διά: ΤΗΝΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΝΟΝ, ΠΕΙΡΑΙΑ

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

##### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ", "ΚΑΝΑΡΗΣ", "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ",

Ἐκάστην ΕΥΤΕΡΑΝ

δραπ 11: διά ΚΥΤΩΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΝΟΝ — ΜΗΛΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ.

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ

δραπ 13: διά ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.  
» 17: διά ΣΥΡΟΝ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

δραπ 13: ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΞΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ

δραπ 13: διά ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18: διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

δραπ 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ.

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορίαι: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς διαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.





# ΝΕΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

• Τὸ μεγαλύτερον μέχρι τοῦδε πετρελαιοφόρον, 140.000 τόν. d.w., παραγγέλθη πρὸ τοὺς ἀπὸ τὸν κ. Λοῦντριν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κούρε. Θὲ ἐφοδιασθῆ μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 30.000 ὕππων, τοὺς ὅποιους θὰ παραδόσῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα ὁ ἐνδιαφερόμενος ἐφοπλιστής. Παράδοσις Δεκέμβριον τοῦ 1966.

• Τρίτη — μετὰ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Ρωσίαν — ἡ Ἰαπωνία εἰς παραγωγὴν χάλυβος. Διὰ τὸ 1964, ρεκόρ 40 ἑκατομ. τόν., τὰ 9,2% τῆς παγκοσμίου.

— Ἡ αὐξησης τῆς παραγωγῆς ραγδαία προεξοφλεῖται καὶ διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη. Ἡ ἀνάγκη τῆς ἔξαστησίσεως σιδηρομεταλλεύματος ενόντος. Πρὸς τὴν Αὐστραλίαν ἐστράφησαν οἱ Ἰαπωνες. Ἐκαποντάδας ἑκατομ. τόν. σιδηρομεταλλεύματος ἐκεῖθεν θὰ μεταφέρουν. Τὰ σύντερ - μεταλλοφόρα διὰ τὰς μεταφορὰς σύντετας προορίζονται.

• Σιτηρὰ 200 χιλ. μετρικῶν τόννων, ἀ-

ξίας 24 ἑκατομ. δολ. ἡγόρασε, βάσει τοῦ νόμου 480, ἡ Γιουγκοσλαβία ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν. Φόρτωσις ἀπὸ 29 Μαρτίου - 30 Ιουνίου.

• Ὅπερέβη τὰ 60 ἑκατομ. τόν. ἡ κατανάλωσις τοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸ 1964 (αὐξησης 9,8%, ἐναντὶ τοῦ 1963).

• Διαφαίνεται ἀπὸ τὰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ Μπρέζινεφ, ὅτι η Ρωσία ἔχει πλέον ἀπόφασίσει νὰ ἀγοράσῃ σημαντικάς ποσότητας σιτηρῶν, κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν.

— Ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Κόμματος, προδιέγραψε ὑποχρεωτικὴν παράδοσιν ἀπὸ τὰ ἀγροκτήματα 54 ἑκατομ. τόν. σίτου ἐπὶ μίαν πεντετετάν, ἐναντὶ τῶν 64 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1964. Ἐφέτος ἡγόρασεν ἡ Μόσχα 1,7 ἑκατομ. τόν. σίτου.

• Θὰ ἡγόραξε καὶ ἐφέτος ἡ Ρωσία σιτηρὰ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας — ἔληλωσε κυβερνητικὸς ἐκπρόσωπος εἰς τὴν Οὐασιγκτὼν — ἀν δὲ προεβάλλετο ὁ ὥρος τῆς μεταφορᾶς διὰ τὸ ἡμισυ τῶν φορτίων μὲ πλοῖο ἀμερικανικά, ἀκριβά εἰς τοὺς ναύλους. Ζημία διὰ τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν 100 καὶ πλέον ἑκατομ. δολαρίων.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

### Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΤΕΡΤΡΙΚΑ» (λιβ.). Σαίν Τζάνη ἡ Χάλιφας 9.500 τόν. γεννημάτων δυτικῆς ὀπτῆς 'Ινδίας 85/-, ὀφίου ἀνατολικῶν 87/6, ἐναντὶ τῆς ίδιας ὀπτῆς 2/6 ἔστρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Ἀπρίλιον 17 - 27.

«ΟΛΓΑ» ἀμερικ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ (δυρ. Χάππερς) 9.500 τ. γεννημάτων Σάντα Μάρτα δολ. 7,50, ὀφίου Νέαν 'Υδρην 7,65, μὲ 1.200 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Μαρτίου 15 - 25.

«ΕΛΕΝΗ Κ.» Σαίν Τζάνη ἡ Χάλιφας 9.800 τόν. γεννημάτων δυτικῆς ὀπτῆς 'Ινδίας 85/-, ὀφίου ἀνατολικῶν 87/6, ἐναντὶ τῆς ίδιας ὀπτῆς 2/6 ἔστρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Ἀπρίλιον 2 - 12.

«ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ» Χάμπτον ρόδος 22.000 τ. γαιανθράκων Δυτικήν 'Ιταλίας δολ. 4,50, ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Μαρτίου 22 - 31.

«ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΛΟΥ» (λιβ.). Χάμπτον ρόδος 9.500 τ. γαιανθράκων Βικτωρίας (Βραζ.) δολ. 7,80, μὲ 750 τ. ἔκφ.) σιν 60 σέντε, Μαρτίου 25 - Ἀπρίλιον 8.

«ΒΕΡΟΝΑ» (λιβ. δεξ.). ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 18.000 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 11,50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Ἀπρίλιον 10 - 24.

«ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 12,50, δύοντιν ἐναντία, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 5 - Ἀπρίλιον 3.

«ΑΗΤΟΣ» (λιβ.). Βαλτιμόρων διάφορος 48/9, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ἀπρίλιον 3 - 18.

«ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ» (λιβ.). ἀνατολικᾶς ἡ δυτικῆς Σαίν Τζάνη ἡ Χάλιφας 10.000 τ. γεννημάτων δυτικῆς ὀπτῆς 82/6, ὀφίου ἀνατολικῶν 85/-, ἐναντὶ τῶν λιμένων ίδιας ὀπτῆς 2/6 ἔστρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Μαΐου 17.

«ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» (λιβ. δεξ.). ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 31.000 τ. γεννημάτων Ἀμερικαν - Ρότερντομ ἡ Αμερικής δολ. 5, φίο. Μαρτ. 30 - Ἀπρ. 10.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.» (λιβ.). ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων Ἐλλάδα, δολ. 9,26, δύοντιν ἐναντία, 1.200 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Ἀπρ. 12 - 27.

«ΕΦΕΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Σαντάντερ δολ. 10,60, ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Μαρτίου 22 - 29.

«ΠΕΣΚΑΡΑ» (λιβ. δεξ.). ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 15.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν δολ. 7, φίο. Μαΐου 15 - 28.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΟΝΚΙΑΛΑ» (λιβ.). ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Βρέστην καὶ Λοριάν δολ. 10,50, ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Μαρτίου 24 - 31.

«ΑΥΓΗ» (λιβ.). ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 13,25, δύοντιν ἐναντία, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Μαρτίου 20 - Ἀπρίλιον 5.

«Α·ΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.). ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 13,50, δύοντιν ἐναντία, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 28 - Ἀπρίλιον 8.

«ΣΗ ΚΑΠΤΑΙΝ» ἄγγλ. (εχ. Γέρεσι Σίτη) «Αγγ. Λαυρέντιον 10.000 τ. γεννημάτων ἐκλεκτούς λιμένων Αγγλίας 62/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτων, Ἀπρίλιον 10 - 20.

«ΡΕΖΩΔΙΟΥΤ» Χάμπτον ρόδος 22.000 τ. γαιανθράκων Ἰαπωνίαν δολ. 8,25, ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ἀπρίλιον 7 - 23.

«ΜΑΡΛΙ» (λιβ. δεξ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ἀπρίλιον 9 - 20.

«ΝΗΣΙ» ὄφιὸν «ΑΖΙΑΝ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. θεικῆς ἀμύνων δολ. 8, ὀπτήν 'Ινδίας δολ. 14/-, ὀφίου ἀνατολικῆς ὀπτῆς (ἔξαιρουμένης Καλκούττας) δολ. 14,35, φίο. ἐναντὶ τῶν λιμένων τῆς ίδιας ὀπτῆς 25 σέντες ἔξτρα, 1.500 τ. φόρτ., 650 τ. ἔκφ.) σιν, Μαρτίου 29 - Ἀπρίλιον 10.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙ-Λ» (λιβ.). ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων Ἀμερικαν - Ρότερντομ - Ἀμετερνταμ δολ. 5,10, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., ὀφίου 2.000 τ. ἀλεύρων 50 σέντες ἔξτρα, ἐναντὶ τῶν λιμένων ἔκφ.) σιν 15 σέντες ἐπὶ πλέον, Ἀπρίλιον 5 - 10.

«ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ.» (λιβ.). Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. δύλειας καὶ γενικῶν (499.000 κ. π.) 'Αγγλίαν δολ. 16 φίο. Ἀπρίλιον 5 - 20.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.). Βρετ. Κολομβίαν - ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8,85, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών., Ἀπρίλιον 20 - Μαΐου 5.

«ΜΠΛΟΥ ΝΤΟΛΦΙΝ» (λιβ.). Βρετ. Κολομβίαν 11.500 τ. σπόρων Δυτ. 'Ιαπωνίαν δολ. 11,37½ φίο. ὀφίου 11.000 τ. δολ. 11,87½ φίο. 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, Ἀπρίλιον.

«ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ» Καλιφορνίαν 9.200 τόν. παλαιούσιδρων (500.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 95.000 φίο, ἐναντὶ Χόγκ Κόγκης ή Ταϊβάν δολ. 100.000 φίο, ἐπὶ πλέον 15 - 30.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα σείντες δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφόρτωσιν, Ἀπρίλιον 15 - 30.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 9.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφόρτωσιν, Ἀπρίλιον 15 - 30.

«ΓΙΟΣΩΝΑΣ» Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 9.500 τόν. παλαιούσιδρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 99.000, ὀφίου Κορέαν δολ. 106.000, φίο, Ἀπρίλιον 20 - Μαΐου 5.

### Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΑΚΑΜΑΣ» (Λιβάνου) Ρίζερ Πλέιτ 10.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερικαν - Ρότερντομ - Ἀμετερνταμ δολ. 77/6, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών. εἰς 'Ολλανδίαν Βέλγιον ἡ 2.000 τ. εἰς Μασσαλίαν, Ἀπρίλιον 10 - 28.

«ΚΑΣΣΙΔΑΝ» ἵνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουνέος ἡ Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων Κόρπ - Δουλίνων δολ. 87/6, δύοντιν έπιντες 8/6, ὀφίου δολ. 9, ἐπίντες 8/6, ὀφίου δολ. 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ἀπρίλιον 10 - 26.

«ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ» ὅπω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουνέος ἡ Αὔρες 7.500 τ. γεννημάτων 'Αμερικαν - 'Αμεδύρων ρέιντς 88/-, ὀφίου 'Αγγλίας 10/6, ἐπίντες 8/6, ὀφίου δολ. 9, ἐπίντες 8/6, ὀφίου δολ. 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ἀπρίλιον 21 - 31.

«ΑΛΚΑΤΕΡΙΝΗ» ἵνω λιμένας Ρίζερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουνέος 'Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων ἀνατολικῆς ὀπτῆς 21 - 31.

«ΑΛΚΑΤΕΡΙΝΗΣ» (λιβ.) Νεκτούρεα ή Μάρη γεννημάτων Βόρ. Εἰρηνικοῦ 13.500 τόν. δύοντιν Κάδιβ - Βαλένθιαν ρέιντς δολ. 9,25, μὲ 2.500 τ. φόρτ. Καθόδης τέρμης, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ἀπρίλιον 1 - 20.

«ΕΛΛΗΝΙΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Μπέριαν δολ. 12,65, μὲ 500 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 20 - 30.

### Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10,75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ.) κών., Μαΐου 5 - 25.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. ἀραβοσίτων Κάδιβ - Βαλένθιαν ρέιντς δολ. 9,25, μὲ 2.500 τ. φόρτ. Καθόδης τέρμης, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Απρίλιον 1 - 20.

«ΕΛΛΑΝΗΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τ. γεννημάτων Κάδιβ - Βαλένθιαν ρέιντς δολ. 8,50, μὲ 2.500 τ. φόρτ. Καθόδης τέρμης, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών., Ενασσοί 20 - 30 Μαΐου.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 20.000 τ. γεννημάτων δύοντιν έπιντες δολ. 8,50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Απρίλιον 1 - 20.

«ΟΣΕΑΝΙΚ» (λιβ.) Βαστ. Κολομβίαν ἡ ὄμρικαν λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 14.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8,75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Απρίλιον 15 - Μαΐου 5.

«ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ» Βαγκούδερ 12.300 τ. γεννημάτων (670.000 κ. π.) ἵνω λιμένες Ιαπωνίας δολ. 10, φίο, Μαρτίου 20 - 29.

## ΑΓΓΕΛΙΑ

**ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ** ἐκ τῆς Ελευθέρας Ζώνης Πειραιῶς, δύο καινουργεῖς ὄρι-

ζόντοι χυτοσιδηροί ἀτμοκίνητοι ἀντλίαι φορτοεκφορτώσεως ὑγρῶν καυσί-  
μων, ικανότητος 100 τόνων ώριαίων, μετὰ τῶν σχετικῶν ἐξαρτημάτων των.

Πληροφορίαι: Σ. ΡΕΣΤΗΣ Α.Ε. (Τεχνικὸν Τμῆμα) Σοφοκλέους 7,

Τηλ. 630.032, 630.033 (8 - 2).

**ΣΕΒΙΛΛΑ** (λιβ.) "Αμέδρασαν 9.850 - 10.000 τ. θεικής άμμωνίας είς σάκους Κολόμπο ή Τρικούπαλι 70/-, φίο - στόσουν, 200 τ. φόρτωσιν κατά κύτος, 500 τ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιον 10 - 25.

### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

**«ΝΟΥΤΣΙ**» (λιβ.) Κωνσταντζάν 10.000 τ. τοιμέντων Χουέλβαν - Βαρκελώνη ρέιντζ (περιλαμβανομένων Βαλεαρίδων νησών) δολ. 4,10, φίο - στόσουντ, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. έκφοσιν, 'Απρίλιον 1 - 20.  
**«ΜΑΡΜΙΝΑ**» Κωνσταντζάν 3.000 τόν. τοιμένων Τριπότανον (Αιδηψός) 30/-, ά.φ.  
**«ΕΔΕΙΣΥΣΣΙ**» Κωνσταντζάν 3.600 κ.μ. ξυλείας 'Αλεξανδρειαν 35/-, Μάρτιον.

### 'Εκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

**«ΔΕΣΠΟΙΝΑ**» Αλεξανδρειαν 9.000 τ. όρυζης δυτικής άκτην 'Ινδιας 68/9, έων άνατολικήν 71/3, έφιον δύο λιμένες της Ιθαίας άκτης 2/6 έξιτρα, 1.000 τ. φόρτ., φότ. 750 τ. έλευθ. έποντος, 'Απρ. 10-25.  
**«ΑΔΛΣΤΕΡΝ**» (Αιδηψός) Συμώνην 1.200 τ. (θαυμαστός) Πάτρας δολ. 4.000, ά.φ.

**«ΝΑΥΣΙΚΑ**» Φραγγούστων 1.200 τ. πολαισισθρων Πιούπινο λίρας 3.300, έποντος φόρτωσις.  
**«ΕΚΑΠΑ**» Λασιών 1.600 τ. μεταλλεύματόν 50/-φίο, συμπληρώνων 1.000 τ. έκ Βόλου δολ. 8 φίο, έποντος φόρτωσις.  
**«ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**» Ραθένναν 1.200 τ. λιπασμάτων Πάτρας 20/-, ά.φ.

**«ΣΕΤΕΦΑΝΟΣ Σ.**» (λιβ.) Γιαλι 'Αιλαντ (Δωδεκανήσου) 14.000 τ. μεταλλεύματόν Νέαν 'Υδρην δολ. 3 φιο. 2.700 τ. φόρτ., 2.700 τόν. έποντος, 'Απρ. 10-25.  
**«ΠΑΡΜΑΣΤΕΡΗ**» Ιτίσαν 3.500 τ. μεταλλεύματόν Βασιλίου Λιγυόν 35/-, ά.φ.

**«ΠΥΘΟΓΟΡΙΟΝ**» Αλεξανδρειαν 1.800 τ. όρυζης Βηρυτών 28/-, ά.φ.

**«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ**» (Αιδηψός) Φιλιππίδη 2.600 τόν. γεννημάτων Βάρον 30/-, ά.φ.

**«ΕΝΤΕΡΝΑ**» Τοιδιτάξιον 1.200 τ. πολαισισθρων Βεγγάρων 43/-, ά.φ.

### 'Εξ Αύστραλιας, 'Ινδίας

#### καὶ Ἀπω Ανατολής

**«ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΥΣΣ**» Κιλλόγκ 11.400 τ. γεννημάτων χούμα 'Ινδιαν 75/-, έων δύο λιμένες ιδίας άκτης 77/6, με 1.500 τ. φόρτωσιν γκρός τερμ., 1.000 τ. έλευθ. έκφρτωτικών, 'Απρίλιον 9 - 21.

**«ΜΑΡΑΘΩΝ**» (λιβ. δεξ.) Μορούγκαρο 20.000 τ. μεταλλεύματόν (τρίμα) Χαλίφας δολ. 6,50 φίο, 2.500 τ. φόρτωσιν, 3.750 τ. έποντος, 'Απρ. 10 - 30.

**«ΕΛΕΝΗΣ**» Βορδάνην 10.000 τ. μεταλλεύματόν 'Αμέρσρον - Ρότερντρον - 'Αμετρόραμ 57/- φίο, 700 τ. φόρτ., 3.500 τ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιον 1 - 15.

**«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΛΑΝΔΡΗΣΣ**» Βορδάνη 10.000 τ. ζαχάρων χύμα Λονδίνου - Αίδερπον - Γκρίνος 77/6, με 800 τ. φόρτωσιν φόρτ., 750 τ. έποντος, οφίον 'Αμέρσρον - Ρότερντρον ή 'Αμετρόραμ 6 πέννων λιγύτωνος, Μαρτίου 30 - 'Απρίλιον 15.

**«ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ**» (λιβ.) Νιούσκαρος Νίνες 17.000 τ. γαϊανθρώπων 38/6 φίο, 4.000 τ. φόρτ., 7.500 τ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιον - Μάιον.

**«ΦΑΡΡΟΣ**» Φιλιππίνας 13.500 τ. ζαχάρων Νόρδεν ρέιντζ ή Κόλπον δολ. 9 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοσιν, 'Απρ. 15 - Μάιον 5.

**«ΦΟΡΤΗΓΟΝ**» (έλληνικόν) Ανταστράτιον 20.500 τόν. γεννημάτων χύμα Βόρ. Κίναν 53/-, με 1.500 τόν. φόρτωσιν γκρός τερμ., 1.500 τ. έλευθ. έποντος, Μάιον.

**«ΑΡΕΤΗ**» (παν.) Ιαπωνίαν 8.300 τ. φορτίον είς σάκους 'Ινδιας 54/6 φίο, 1.000 τ. φόρτωσιν, 650 τ. έκδοτωσιν, 'Απρίλιον 20 - Μάιον 20.

**«ΕΝΕΠΤΟΥΝ**» (λιβ.) Νότιος Ανταστράτιον 9.800 τ. γεννημάτων χύμα 'Αγγλιαν 97/6, Λονδίνου 95/-, έων 'Αμέρσρον - 'Αμερούγρον ρέιντζ 92/6, Μάιον 1 - 31.

### 'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

**«ΝΑΤΑ**» (λιβ.) Βίλμιγκτων - Πόρτ Ε'θεργκλέιντ 9.500 τ. πολαισισθρων (475.000 κ. π.) Βόρ. 1-Ισπανίαν δολ. 81.000 φίο, Μαρτίου 15 - 30.

**«ΚΑΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ**» άνατολικήν άκτην Μεξικού 14.000 τ. σίτου ή αρδούσιον Γδύνιαν - Δαντσιγκ ή Στετίνον δολ. 9,25 φίο, 1.200 τ. φόρτωσιν, 1.800 τ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 15 - 31.

**«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ**» (λιβ.) Ντεστρέχον 11.000 μέτρ. τ. γεννημάτων Αγαδίρ και Σάφρι δολ. 9,35, με 1.000 τ. έλευθ. έκφωνο, 'Απρίλιον 1 - 15.

**«ΕΣΣΕΡΟΣ**» Τάπων 14.000 τ. φωστωνών ένα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 11.50 φίο, 2.500 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφρτωσιν, καντσέλο 10 'Απρίλιον.

**«ΕΙΡΗΝΗ**» (ομηρ. ἄργη) Χάνων και Σινόπων 10.700 τ. γενικών είδων (539.000 κ. π.) Κωνσταντζάν λίρας 42.000 μέτρ. φόρτ., άπο ένα λιμένας ή λίρας 43.500 με φόρτωσιν άπο δύο λιμένας, φίο - στόσουντ, Μαρτίου 25 - 'Απρίλιον 5.

**«ΑΥΡΑ**» Μπαρασάντης ή Πόρτ Αμπουραν 9.850 τ. θεικής άμμωνίας είς σάκους δυτικήν άκτην 'Ινδιας δολ. 14.25 φίο, 1.500 τ. φόρτ., 650 τόν. έκφρτωσιν, 'Απρίλιον 1 - 17.

**«ΑΖΙΑΝ**» Χιούστον 10.000 τ. θεικής άμμωνίας δυτικήν άκτην 'Ινδιας δολ. 14 φίο, 1.500 τ. φόρτωσιν, 650 τ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 29 - 'Απρίλιον 10.

**«ΚΑΛΗΣ**» (λιβ.) δυτικήν άκτην Μεξικού 12.000 τ. δημητριακών Πολωνίαν δολ. 7,50, 75% φόρτωσιν πρό 10ης Μαΐου ή 10.55 μετό 10ην Μαΐου, 1.200 τόν. φόρτ., 1.800 τ. έποντος, Μαΐου 1 - 25.

**«ΜΙΧΑΗΛ Κ.**» (λιβ.) Μόρπιλ 10.500 τ. άλευρων (540.000 κ. π.) Κόνκρου, κατ' ἀποκεπή δολ. 95.000 φίο, Μαρτίου 23 - 31.

**«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗΝ**» Μπάτι Κόμι 22.000 τ. γεννημάτων 'Αμέρσρον - Ρότερντρον ή 'Αμετρόραμ δολ. 4,25, με 3.000 τ. έλευθ. έκφρτωτικών, 'Απρίλιον 5 - 20.

**«ΕΩΓΡΑΓΚΗΣ**» (λιβ.) Κοσταζούκαλος 10.000 τ. θειού Χάρην δολ. 7,10 φίο, 2.500 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έποντος, Μαρτίου 15 - 'Απρίλιον 10.

**«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ**» (λιβ.) Μπάτι Κόμι 27.000 τ. γεννημάτων 'Αμέρσρον - Ρότερντρον - 'Αμετρόραμ δολ. 4,25, οφίον Γερμανίαν 4,50, με 3.000 τ. έλευθ. έκφρτωτικών, Μαρτίου 29 - 'Απρίλιον 15.

**«ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ**» (λιβ.) Τάρπαν 13.500 τόν. φωσφάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 11.50 φίο, 2.500 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιον 1 - 20.  
**«ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (Νιάρχου) Πόντιν Νούρο 22.000 τόν. μεταλλεύματόν Νόρδερη ρέιντζ δολ. 6,50 φίο, 'Απρίλιον 20 - 30.

**«ΜΑΡΙΑΝΝΑ**» (παν.) Μεγάλος Λίμνας 8.000 τ. σίτου ή κριθής ύμερο Κοπεγχαγήν και ή 'Άρχρους δολ. 10,65, με 3.000 τ. έλευθ. έποντος, Μάιον.

**«ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ**» (παν.) Περού 483.000 κ. π. ιχνιαστικέρων Σαντάντερ - 'Αμερούγρον ρέιντζ δολ. 118.750, φίο - στόσουντ, 'Απρίλιον 15 - 30.

**«ΟΥΑΙ-Τ ΡΙΒΕ**» (λιβ.) Μεγάλος Λίμνας, συμπλήρωσιν 'Αγιον Λαυρεάτον 15.000 τ. έλευθοιστόρου Αυδέρσον - 'Αμερούγρον ρέιντζ δολ. 9 άπο Λίμνας και 4,75 άπο Λαυρεάτον, 3.000 τ. έλευθ. έκφρτωτικών, 'Απρίλιον 20 - Μάιον 20.

### Αἱ χρονοναυλώσεις

**«ΔΔΗΜΗΤΡΗΣ**» 13.477 τόνων d.w. (623.100 κ. π. δέρατον ή 714.000 κ. π. γεννημάτων, 15 μίλ., 20 τ. φίοισιν και 1 τ. ντηζέλ), τάιμ τοστέρερ δολ. 2.000 ήμεροισίων, παράδοσις Νέων 'Ορλέαν 15 - 25 Μαΐου, έπαναπαράδεσις Αγγλίαν - Βορδώγρον ρέιντζ ή Ιταλίαν.

**«ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣΣ**» 13.245 τόν. d.w. (740.000 κ. π., 141½ μίλ., 44 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο δολ. 4, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 13 - 19 Μαΐου, έπαναπαράδεσις θαμερικής λιμένα 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερος).

**«ΕΛΛΗΝ**» 9.137 τόνων d.w. (500.000 κ. π., 10 μίλ., 23 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο 25/-, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 13 - 20 Μαΐου, έπαναπαράδεσις Αγγλίαν - Κόντινεντ.

**«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ**» 13.100 τόνων d.w. (622.000 κ. π., 13½ μίλ., 19 τ. φίοισιν και 1½ τ. ντηζέλ), τάιμ τοστέρετο ένα κυκλικόν τρεῖντον Αύτορας λιμένος δυτικής άκτην 'Ηλιούπολης, παράδοσις Ρότερντρον 15 - 22 Μαΐου, έπαναπαράδεσις Αγγλίαν - Αμερούγρον ρέιντζ ή Δανίαν ή Ενα κυκλικόν ταξίδιον δυτικής ή Δανίας.

**«ΠΑΙΖΙΑΝ ΑΙ-ΛΑΙΑΝΤ**» 11.900 τόνων d.w. (552.000 κ. π., 13½ - 14 μίλ., 18 - 19 τ. φίοισιν και 1½ τ. ντηζέλ), τάιμ τοστέρετο δολ. 1.750 ήμεροισίων, παράδοσις Ρότερντρον 15 - 22 Μαΐου - παράδοσις Εύρωπης - Ανατραλίας, μέσω Περού, δολ. 1.750 ήμεροισίων, παράδοσις Καλιφρούνιαν 30 - 'Απρ. - 25 Μαΐου.

**«ΕΝΤΩΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ**» (λιβ.) 12.609 τόν. d.w. (685.000 κ. π., 13 μίλ., 19 - 20 τ. φίοισιν και 1½ τ. ντηζέλ), τάιμ τοστέρετο Εύρωπης - Ανατραλίας, μέσω Βορ. Ειρηνικού - Αγγλίας - Αμερούγρον ρέιντζ ή Ιταλίαν - Κόντινεντ.

**«ΛΑΚΩΝΙΑ**» 10.865 τόν. d.w. (499.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο ταξίδιον Μαλασιδίας 19/-, παράδοσις - έκαντον ήμεροισίων παράδοσις Ιαπωνίαν 1 - 15 Μαΐου.

**«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣΣ**» (λιβ.) 10.036 τόν. d.w. (667.000 κ. π., 10 μίλ., 24 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο 20/-, παράδοσις Εύρωπης - Στέπτερον ρέιντζ Μαρτίου 30 - 'Απρ. 15 - 20 μίλ., 26 - 27 τ. φίοισιν, τάιμ τοστέρετο 20/6, παράδοσις ένα θυμητόν πέντε ημέρων.

**«ΔΟΞΑ**» 10.900 τόνων d.w. (475.000 κ. π., 10 μίλ., 26 - 27 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο 20/-, παράδοσις Εύρωπης - Στέπτερον 20/-, παράδοσις Καράταστο - Τοιτσάνη - Τοιτσάνη ή Σαδόναν Μαρτ. 28 - 'Απρ. 7, έπαναπαράδεσις Κείτη Τάουν - Μπερίτροιον ρέιντζ.

**«ΛΑΚΩΝΙΑ**» 10.853 τόν. d.w. (985.000 κ. π., 15 - 15½ μίλ., 57 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο δολ. 3.25, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 15 Μαΐου - 5 Ιουνίου, έπαναπαράδεσις Νόρδερην ρέιντζ.

**«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣΣ**» (λιβ.) 13.036 τόν. d.w. (667.000 κ. π., 10 μίλ., 22 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο ένα κυκλικόν ήμεροισίων παράδοσις Ιαπωνίαν 19/-, παράδοσις ένα θυμητόν πέντε ημέρων.

**«ΟΥΡΑΝΟΣ**» (λιβ.) 10.900 τόν. d.w. (475.000 κ. π., 10 μίλ., 26 - 27 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο ένα κυκλικόν ήμεροισίων Μαλασιδίας 19/-, παράδοσις - έκαντον ήμεροισίων Ιαπωνίαν 1 - 15 Μαΐου.

**«ΛΙΝΔΟΣ**» (λιβ.) 15.002 τόν. d.w. (749.000 κ. π., 15 - 15½ μίλ., 26 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο δολ. 4, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 15 Μαΐου - 2 Ιουνίου.

**«ΛΙΝΔΟΣ**» (λιβ.) 15.002 τόν. d.w. (749.000 κ. π., 15 - 15½ μίλ., 26 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο δολ. 4, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 15 Μαΐου - 2 Ιουνίου.

**«ΟΠΡΕΔΡΑ**» (λιβ.) 12.800 τόνων d.w. (618.000 κ. π., 13½ μίλ., 17 τ. φίοισιν και 1 τ. ντηζέλ), τάιμ τοστέρετο 25/-, ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας - Εύρωπης - Κεντράντος Αυστραλίας - Κατερίνη.

**«ΠΑΙΓΑΚΟΣ**» 10.490 τόνων d.w. (510.000 κ. π., 10 μίλ., 24 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο 24/-, παράδοσις ένα θυμητόν πέντε ημέρων Ιαπωνίαν 1 - 15 Απρίλιον - Κόντινεντ.

**«ΕΓΕΡΓΙΟΣ**» 12.764 τόνων d.w. (605.000 κ. π., 13 - 13½ μίλ., 13 - 14 μίλ., 24 - 24 τ. φίοισιν), τάιμ τοστέρετο ένα θυμητόν παράδοσις Ιαπωνίαν 18 - 27 τ. φίοισιν, έποντος ένα κυκλικόν ήμεροισίων παράδοσις Ιαπωνίαν 1 - 15 Απρίλιον.

**«ΕΜΠΟΡΙΟΣ**» 10.720 -όνων d.w. (501.500 κ. π., 10 μίλ., 25 τ. φίοισιν και 1 τ. ντηζέλ), τάιμ τοστέρετο Βόρ. Ειρηνικού - Εύρωπης δολ. 3.45 (δύον δολ. 15.000), παράδοσις Βρετ. Κολομβίδην 21 - 26 Απρίλιον.

**«ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΣΗΣ**» Βόρ. Αρρική 28.000 τόν. Ταγκλίαν - Ιταλίαν (τέντε συνεχή ταξίδιο), 471% έπαντον Ιντασκέιλ, Ιανουάριον 28.

**«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ**» (λιβ.) Καραϊβική 21.000 τόν. Ιαπωνίαν δύον δολ. 4,90, Μαρτίου 28.

**«ΑΙΑΙΑΝ ΛΗΤΤΩΝ** Περσικόν Κόλπον 23.500 τόν. Κόντινεντ 421% έπαντον Ιντασκέιλ, Ιανουάριον 30.

**«ΛΟΝΤΟΝ ΤΡΕΝΤΙΖΙΟΝ**» (άγγλικόν) Περσικόν Κόλπον 23.000 τ. Ιταλίαν 50% έπαντον Ιντασκέιλ, Ιανουάριον 20.

**«ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ**» (λιβ.) Καραϊβική 30.000 τόν. άμερ

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρωτας»	48	3596	άνεκ. Σιγκαπούρουν ρόδος 11 Μαρτ. διά Κίναν εις Αμβούργον 4 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπηνουαΐς»	48	5667	έφθ. Σαδόναν 20 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Εδέρμια»	58	8952	άνεκ. Μορμουγκάο 24 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Σάλιξ»	40	2912	έφθ. Μπαγίον 24 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Κάρυκα Όσσεάνικα»	57	11630	άνεκ. Τεργέστην 18 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν διπλής Γ' βρατλάρ 15 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Γιουν.θέρραολ»	44	1920	άνεκ. Πουλα Μπούκου 12 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΑΙΑ	έτ. «Μαρφίουμ»	43	7139	άνεκ. Λά Νουέλλα 22 Μαρτ. διά Μονοπόλι
ΑΓΓΗΝΗΡ	όδ. Σάρδην	43	1813	έφθ. Χιουστόν 25 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	έτ. «Ντιοτρίχτη»	43	7228	άνεκ. Μπαχάμας 22 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεκ. Μη. Αύρες 22 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαριτάμη»	55	8450	διπλής Τζιμπούτι 25 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έφθ. Α' βίλες 14 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρβιέντο»	37	5574	διπλής Παναμά 14 Μαρτ. διά Βίσμαρ
ΑΓΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	έτ. «Αντρεβιρζιν»	51	7066	ανεκ. Ραβέννα 15 Μαρτ. δι' Αλ) δρειαν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Ι. Κατοπίης	37	1272	εις Πύλον άπο 9 Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεκ. Χονολουλού 12 Μαρτ. διά Μανίλαν (ΕΠΟΛΗΝΗ)
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	άνεκ. Σιγκαπούρουν ρόδος άπο 25 Φεβρ. διά Τοιμπά
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	έφθ. Λαττάκια 14 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	Ρω. Μελοχοροινός & Υιοι	35	1217	οιπλής Κων) πολιν άπο 7 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούζος - Μπαλόπποτς	29	2569	διπλής Κων) πολιν άπο 15 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. Αποστολόπουλος	17	1860	έφθ. Λιδερπούλι 24 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Σάν Θεράπων	46	5617	διπλής Κων) πολιν άπο 28 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2286	έφθ. Ντώρμπον 11 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Ράγκουν 15 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλαδικήν»	29	3963	έφθ. Βιλμιγκτών (Ν.Κ.) 17 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 17 Μαρτ. διά Ρεντί
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μοριάντε»	55	5967	διπλής Κων) πολιν άπο 15 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Λιδερπούλι 24 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Ε. Πούθος κ.λ.π.	38	1848	εις Ολλανδίαν, ύπο παραλαβήν
AZIAN	Γ. Τουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	εις θέσην 35.43 Β. - 31.30 Α. Μαρτ. 18
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ	έτ. «Πιουνιθέρραολ»	46	1892	έφθ. Ρότερνταμ 24 Μαρτ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	εις θύμον 14 Γεωργίου 14 Μαρτ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Άργυρο - Ελλάς»	46	5383	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Άγλης»	35	3724	άνεκ. Δουγκέρκην 26 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Μπλεδιέντο»	43	7259	άνεκ. Ν. Ύρκην 6 Μαρτ. διά Δουγκέρκην
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Πιανοσεάνικα»	42	7255	άνεκ. Μορπίλ 26 Μαρτ. διά Ν. Οδεάνην
ΑΙΑΚΟΣ	Ζαχόπος - Βασιληπάς	44	1650	άνεκ. Αμβέρσαν 26 Μαρτ. διά Μπιλμπάσ
ΑΙΓΑΙΟΝ	Σιγάλας - Πλατής	41	2992	έφθ. Λαττάκια 13 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαρμίρα»	43	7216	άνεκ. Λάς Πάλμας 24 Μαρτ. διά Χάθρων
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	διπλής Παναμά 2 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΘΩΝ	έτ. «Τρανσόπαοίφικ»	56	2863	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΑΙΘΩΝΑΙ	Έλλ. Γραμπ. Ν. Αισ.ρ.	53	3575	διπλής Κων) πολιν 15 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΙΘΩΝ	έτ. «Αθλος»	45	13570	άνεκ. Γκρόλγκος άπο 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΙΤΑΚΟΣ	έτ. «Λαιμόπτηριαν»	44	7271	έφθ. Μπατόν Ρούζ άπο 25 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαργκουάρντια»	46	7329	έφθ. Σιγκαπούρουν ρόδος 28 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφήροι»	44	7239	έφθ. Τεογέστην 19 Μαρτ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αιτζιάνοι»	44	8481	έφθ. Χάθρων 20 Μαρτ.
ΑΙΘΩΝ	έτ. «Ελληνικήν» Α.Ε.	45	3805	άνεκ. Γένοβαν 26 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Μαράλμα»	43	7131	άνεκ. Βενετίαν 24 Μαρτ. δι' Αύγούστον
ΑΙΟΛΙΑΝ	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	έφθ. Βικτωρίαν 6 Μαρτ.
ΑΙΣΘΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Τρενοσφρούτη»	39	6429	έφθ. Χούλλ 21 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Μαργοκούσβρντια»	52	11292	διπλής Κων) πολιν 23 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ακουίλα»	57	8427	άνεκ. Αιμέρσαν 27 Μαρτ. διά Πουνταρένας
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Μόζι 27 Μαρτ.
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Φρεύντερ Τρανσόν.»	56	9090	έφθ. Πόρτ. Ελίζαμπεθ 26 Μαρτ. (διά Βοστώνην)
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Σάρονική»	61	14431	άνεκ. Γιαδάτο 20 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	έτ. «Απόλλω»	46	7331	έφθ. Κολόμπα 29 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	N. Βερνίκος - Εύγενιδης	51	2745	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	Σόλων Κοντός	31	1533	διπλής Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλενάτη»	59	9735	άνεκ. Τζιμπούτι 11 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Α' Ανδρεάδης	44	7207	άνεκ. Τζιμπούτι 15 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Σανθόπουλος κ.λ.π.	46	2103	άνεκ. Αντεν 15 Μαρτ. διά Ράγκουν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	όδ. Τσουρινάκη	29	2352	έφθ. Πόρτ. Σαΐδ 11 Μαρτ.
ΑΛΕΞΙΑ	'Α. Μ. Ναυκόδης κ.λ.π.	51	994	έφθ. Πόρτ. Ελίζαμπεθ 26 Μαρτ.
ΑΛΙΣ	έτ. Στάμπελε	44	7189	άνεκ. Χιουάντον 4 Μαρτ. διά Γκάλεστον
ΑΛΚΑΝΑ	έτ. «Ραιμπέου»	60	9959	άνεκ. Τζιμπούτι 11 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΛΚΥΩΝΗ	έτ. «Άλκυόνη»	53	9149	άνεκ. Τζιμπούτι 15 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολίδινα»	44	7365	άνεκ. Τζιμπούτι 15 Μαρτ. διά Ράγκουν
ΑΛΚΩΝ	έτ. «Μαρδαλίεντο»	43	7150	έφθ. Πόρτ. Σαΐδ 11 Μαρτ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαστια»	42	7272	έφθ. Πόρτ. Ελίζαμπεθ 26 Μαρτ.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρθέρος»	47	5441	άνεκ. Χιουάντον 16 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ δασιλίτις»	53	12897	έφθ. Γένοβαν 16 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΤΑΙΓΡ (δ.)	έτ. «Κόνονουσι»	50	10426	έφθ. Γένοβαν 18 Μαρτ.
ΑΛΟΑ	έτ. «Βέτυσα»	42	7286	διπλής Παναμά 13 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτσάς και Γονορέου	46	2062	έφθ. Κουέλιμαν 22 Μαρτ.
ΑΜΕΝΤΕΟ	έτ. «Μαρφροντέρα»	43	7215	έφθ. Τζέδαν 11 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτες»	44	7104	έφθ. Σάντος 22 Μαρτ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	13780	διπλής Παναμά 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σπουνάίνη»	48	1514	έφθ. Πόρτο Εμπεδόκλε 14 Μαρτ.
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	Κ. Σ. Ποταμιάνος	46	2814	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 13 Μαρτ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδομαρ»	44	7359	άνεκ. Φλώσιγκ 25 Μαρτ. διά Καναδά
ΑΝΑΞ	έτ. «Αναζ»	55	8519	άνεκ. Ρότερνταμ 13 Μαρτ. διά Μεσικόν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Μαριπτένευς»	42	7177	άνεκ. Μουρόραν άπο 26 Φεβρ. διά Τζάκονβιλλ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12187	έφθ. Βανκούμπερ 10 Μαρτ.
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάρμδα»	43	7187	ιδε: «ΣΑΝΠΑΙΖ» σημαία Κύπρου
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. Ταιμέντων	19	1320	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Πλανκριότο»	37	5683	άργει Αμπελάκι άπο 14 Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	Δ. Φραγκίκος	45	6712	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 7 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	άνεκ. Δάντζελες 22 Μαρτ. διά Περού
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	έτ. «Ζέφυρος»	63	34114	έφθ. Κοπεγχάγην 25 Μαρτ.
ΑΝΕΣΣΙΣ	έτ. «Πλάκιον»	36	2128	άνεκ. Ειδονόμαθο 19 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΑΝΙΤΑ	όδ. Καλαφάτη	35	1865	εις διοριον 'Αγ. Γεωργίοι άπο 24 Νοεμ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	Άννα Μαλεύρη	38	1489	άνεκ. Μούτεδιδεο 21 Μαρτ. διά Βρέμην
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 25 Μαρτ. δι' Ιρλανδίαν
ΑΝΝΟΥΔΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	άνεκ. Ντουνεντίν 9 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεκ. Ταιπά 10 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαρτ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιατόρο»	53	13694	έφθ. Α' δρειαν 24 Μαρτ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεκ. Κόμπε 17 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαυδά»	36	2175	άνεκ. Μπαχαλίας 19 Μαρτ. δι' Αβίλες
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Λάνθιδα»	39	5171	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 17 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	άνεκ. Μπαχαλίας 16 Μαρτ. διά Βρέμην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	43	2937	άνεκ. Σαιν Τζών 20 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΑΞΙΟΣ	Δ. Δημόδης - Δ. Γκιούλη	43	7195	άνεκ. Ονδονίδην 16 Μαρτ. διά Βρέμην
ΑΟΥΡΩΡΑ	έτ. «Ηνκλ»	47	7249	άνεκ. Ράτσα 11 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9744	άνεκ. Ράτσα 12 Μαρτ. διά Μπέλφαστ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σπουναίνης»	49	1351	άνεκ. Κόμπε 12 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαονκόρηντε»	61	11122	άνεκ. Σαιν Τζών 11 Μαρτ. δι' Οδησσόν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Κατερίνη»	37	5404	άνεκ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ. διά Ρίβερ Πλέιτ
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ	Ίω. Λάτσης	23	3628	εις διοριον 'Αγ. Γεωργίοι άπο 30 Σεπτ. 1964
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	«Δή. Όσεανφρέιγκ»	61	13553	άνεκ. Μόζι 10 Μαρτ. διά Σίδνευ

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Εμπόρος»	46	5382	διπλήθε Σουέζ 17 Μαρτ. δι' 'Αμπού Ζενίμα
ΑΡΓΟΔΑΙΣ		έτ. «Ετοιλικό»	56	8823	εις Σαιν Τζών (Ν.Φ.) 27 Μαρτ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ		έτ. «Σίππη Ντεβελόπουληντ»	58	10392	έφθ. Εισινούδαυ 21 Μαρτ.
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)		έτ. «Μέλασσα»	51	9488	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 22 Μαρτ.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Σίπη Ντεβελόπουληντ»	57	10376	άνεχ. Βιλλελμούταντ 25 Μαρτ. δι' 'Ιονανίαν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ		έτ. «Σίπη Ντεβελόπουληντ»	58	10391	έφθ. Χάβρην 19 Μαρτ.
ΑΡΗΣ		έτ. «Αρπος»	47	5059	έφθ. Καλλάδ 17 Μαρτ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	57	11897	έφθ. Βομβάνη 25 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Αγκρα»	43	8462	άνεχ. Σιγκαπούρην ράδης 20 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΜΑΣΙΑΣ		Κ. Χαλκιά	45	3861	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 17 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ		έτ. «Μερκάντε»	38	5030	άνεχ. Βρέμην 13 Μαρτ. διά Ν. 'Υρκην
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)		έτ. «Μήνως»	45	8422	έφθ. Τουάφ 27 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ		έτ. «Αστερίων»	44	7273	άνεχ. Μουρύρην 24 Μαρτ. διά Βανκούβερ
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	άνεχ. Βομβάνη 26 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΣΤΟΣ		έτ. «Άρρω»	39	5196	έφθ. Ιτέαν 18 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		Φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4856	έφθ. Σεμπού 18 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Μαρθουσέλο»	37	6704	διπλήθε Παναμά 11 Μαρτ. διά Γουέλλιγκτων
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Αριαντόρα»	43	7254	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 4 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	άργει Σύρον από 29 Μαρτ. 1964 (ἀπόθικη)
ΑΡΙΩΝ		έτ. «Άρινη»	38	3570	άνεχ. Αμποντάν 19 Μαρτ. διά Κορραμαχρ
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Αρκοδία»	31	20648	έφθ. Μαδέρας 26 Μαρτ.
ΑΡΚΑΣ		έτ. «Ερμῆς»	44	7138	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. δι' 'Ατλαντικόν
ΑΡΜΑΘΙΑ		έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	έφθ. Κωνσταντζαν 12 Μαρτ. (μετων. «ΚΑΛΛΙΜΑΝ»)
ΑΡΜΑΡ		έτ. «Αρμαρ»	46	5089	άνεχ. Ματαράνι 16 Μαρτ. διά Πίσκο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		Δρακόπουλος	43	2905	έφθ. Αμέρεραν 25 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Αρμονία»	61	9443	άνεχ. Αλμπανι (Δ.Α.) 13 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΑΡΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	48	3783	ύπό παραλαβήν
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Τρόπις»	44	7083	έφθ. Κομπε 21 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΩΝ		έτ. «Σηγουαΐνης»	49	1358	διπλήθε Κωνιά πολιν 19 Μαρτ. διά Βάρναν
ΑΡΤΕΜΩΝ		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	42	7266	διπλήθε Κωνιά πολιν 15 Μαρτ. δι' 'Οδησόν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Ασώματοι»	60	10142	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτ. διά Μεξικόν
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	διπλήθε Κωνιά πολιν 12 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Αντζεμιχαλή»	51	6171	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Λεικ Τσάρλς
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	άνεχ. Μπεντι 20 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΑΣΗΜΙΝΑ		Έση. Γκούνα	39	1007	άνεχ. Σύρον από 13 Δεκ. 1964
ΑΣΠΑΣΙΑ		Ραφ. Δ. Μελαχροίνδς & Υιοι	47	246F	άνεχ. 'Αλιδρειαν 16 Μαρτ. διά Κοπέρ
ΑΣΠΑΣΙΑ		«Οχέα»	43	2878	έφθ. Λαττάκια 17 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ		«Εκτρω Δρακούλης	43	717F	άργει Γενόβαν από 4 'Οκτ. 1962
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)		«Ζεφύρος»	63	34114	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		«Σηγουαΐνης»	48	1348	άνεχ. Πειραιά 26 Μαρτ. διά Τρίπολιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)		«Οσεαν Τάνκεος»	57	25156	άνεχ. Ημέρεσαν 27 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕΥΛΩΡ		«Αταλάντικ Φράγτερς»	45	7091	διπλήθε Σουέζ 24 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΣ		«Αναξ»	58	9724	έφθ. Σαγκάνη 5 Μαρτ.
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ		«Αύλις»	44	7190	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ από 18 Φεβρ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		«Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Ρότερνταν 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		«Λάιμι Τρανσαστλ.»	60	29741	έφθ. Ρότερνταν 27 Μαρτ.
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)		έλληνικά συμφέροντα	30	1172	άργει Πειραιά από 28 Φεβρ. 1964
ΑΥΛΙΣ		έλληνικά συμφέροντα	48	1345	έφθ. Λιοσσανά 24 Μαρτ.
ΑΥΡΑ		«Τρόπις»	44	7176	διπλήθε Ντόθερ 7 Μαρτ. διά Τάμπα
ΑΥΡΑ		«Μαρσανούρετος»	43	7235	έφθ. Λιβόρον 17 Μαρτ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		Ζαχάρης - Βασιληάς	43	988	διπλήθε Κωνιά πολιν 8 Μαρτ. διά Νοβορωσίοκν
		παναμαϊκή έταιρια	45	7240	άνεχ. Αύγουσταν 19 Μαρτ. διά Μη. Αύρες
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 9 Μαρτ. διά Νάντην
ΒΑΡΗ		έτ. «Βάρη»	43	8394	εις Νιούρον 9 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκόλφο 'Αζουλ»	62	10741	έφθ. Ναγκόρια 24 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μάγια»	47	5340	έφθ. Σέταν 25 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Νουέβα Βιστα»	55	10507	διπλήθε Σουέζ 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Γκρίκη Λάιν»	56	25516	διπλήθε Σουέζ 28 Μαρτ. διά Ν. 'Υρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		Χόμι Λάινς	27	21329	άνεχ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Ν. 'Υρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)		Γουόρλην Μπρίλιαντς	59	43373	έφθ. Ράς Τανόρα 23 Μαρτ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)		«Ελληνική» Α.Ε.	58	20958	έφθ. Σαγκάνη 5 Μαρτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Λονδίνον 28 Μαρτ.
ΒΕΛΟΣ		έτ. «Ηγκλ Τράνονπορτ»	61	14218	έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 27 Μαρτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)		έτ. «Βένους»	53	12897	διπλήθε Παναμά 17 Μαρτ. διά Σαιγκόν
ΒΕΝΤ. ΚΙΜΠΟΛΟΣ		δδ. Βεντουρη	43	2792	υπό παραλαβήν
ΒΕΡΟΙΝΟΝ		Γιουνιθέρσαλ Κάρυκο	45	1892	άνεχ. Λίθ 19 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ		έτ. «Βέτα»	44	7140	εις Κολόμπο από 11 'Ιαν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ		έτ. «Πράντο»	64	15200	έφθ. Βικτωρίαν 13 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ		Μουνδρέας	38	3090	έφθ. Είλατ 11 Μαρτ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	άνεχ. Ταιμπά 25 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)		έτ. «Βιονίνια»	57	11623	διπλήθε Σουέζ 11 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλήθε Κωνιά πολιν 19 Μαρτ. διά Τεκίρταγκ
ΒΟΡΙ		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080	άνεχ. Φαγιάλ 17 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίκο
ΒΟΣΠΟΡΟΣ		έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πέραμα από 31 Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)		έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Ασπασία»	44	7266	έφθ. Γένοβαν 13 Μαρτ.
ΓΑΡΑΕΝΙΑ		έτ. «Γαρδενία»	47	3607	υπό παραλαβήν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)		έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.)		έτ. «Αντριάτικα»	64	36284	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Βρέμην 27 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Β. Λιθανός	51	7564	έφθ. Τόκιο 26 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		Χρ. Σαρλίνς	48	1529	εις μεταφορές 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ		δδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 20 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)		δδ. Κοντού	46	943	άνεχ. 'Αλιδρειαν 26 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		Α.Ε. Μεταφορών	48	10928	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Ενεοενάτη»	56	8818	διπλήθε Παναμά 14 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΑΓΚΟΣ		Στρ. «Ανδρεάδην	43	7176	διπλήθε Παναμά 27 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ντέλ Πατούφικο»	42	7142	άνεχ. Μπωάντ 24 Μαρτ. διά Κιέλον
ΓΙΟΣΟΝΑΣ		έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεχ. Καράτοι 21 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Κορονάτο»	43	7190	άνεχ. Κολόμπο 10 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΑΝΝΕΤ		έτ. «Αστούριας»	52	8129	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 16 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΓΚΙΚΑΣ		έτ. «Μπλόχι Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαρτ. διά Τουρκού
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)		έτ. «Πινδός»	48	2358	άνεχ. Ν. 'Υρκην 26 Μαρτ. διά Ν. Σκωτίαν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	έφθ. Περο. Κόλπον 27 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΣ		έτ. «Μιντατάλαντικ»	43	7229	έφθ. Μορμουγκάς 8 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΩΡ		έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	άνεχ. Νιούστατ (Ν.Σ.) 29 Μαρτ. διά Σιδηνεύ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ		έτ. «Ολινάρες»	57	8884	εις Τζακάρταν από 25 'Ιαν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Τ		έτ. «Λάιττα Μπηάρη»	63	15389	άνεχ. Τζιμπούτι 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Μεντρ»	45	3826	άνεχ. Τσιτσαγκάτο 19 Μαρτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ		έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	63	15381	άνεχ. Κύπρον 18 Μαρτ. διά Δουγκέρκην
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)		Ίω. Λάτος	52	11580	άνεχ. Φρούμπατ 29 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΚΡΕΤΑ		Ω. Κατσούλης	47	2533	έφθ. Λιθερουόλ 30 Μαρτ.
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ		έτ. «Γουέστ Πόρτ»	45	2933	άνεχ. Λιθερουόλ 19 Μαρτ. διά Μπιλιμπάο
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Γουέστερν Τράνονπορτ»	59	9268	έφθ. Λουδίνον από 21 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΕΙΝΤ		έτ. «Γ. Γκαλείντ»	52	15675	έφθ. Μονρόδια 17 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Εντερπράτζ»	53	21064	άνεχ. Τσιτσαγκάτο 24 Μαρτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		έτ. «Μπέλμοντ»	58	24883	διπλήθε Σουέζ 23 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)		έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Ράς Τανόρα 21 Μαρτ. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΑ		έτ. «Γουόρλαντ Ντέλι»	52	15729	άνεχ. Βαλτιμόρων 19 Μαρτ. διά Παλούνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Τέμπεστ»	45	10470	έφθ. Κόλπον Μεγάρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΜΟ (δ.)		έτ. «Πλαν. Οσεάνικ»	44	10172	άργει Κόλπον Μεγάρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΑΡΙΤΥ		έτ. «Αχιλλές»	43	12846	άνεχ. 'Αιμούργον 28 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΑΡΜ		έτ. «Κάιλορ»	43	12846	διπλήθε Παναμά 10 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεχ. Περο. Κόλπον 13 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	7227	έφθ. Βομβάνη 11 Μαρτ.
ΔΑ					

ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	Δ. Π. Μαργαρώνη .....	40	5006	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Ιονίκη» .....	44	7265	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαρτ.
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπουλεντ» .....	62	16417	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Βομβάν
ΔΗΑΙΑΝ ΑΝΤΩ (δ.)	«Σιπίνικ Ντεβελόπουλεντ» .....	63	16277	διπλήθε «Άντεν 25 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Κρίνα» .....	61	16417	άνεχ. Λά Πάτα 13 Μαρτ. διά N. Υόρκην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	έτ. «Φιλιόρι» .....	61	9327	έφθ. N. Όρλεάνην 14 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Δημι. Κυριακού .....	37	3184	έφθ. Μάζι 28 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ Κ.	έτ. «Μαρμαράς» .....	44	9589	άνεχ. Λονδίνον 29 Μαρτ. διά Μπαγ.όν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Φιλική» .....	29	4524	εις 'Αλ) δρειαν ἀπό 25 Ιουλ. 1964
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ .....	Δημάσης - Γκιεύλη .....	44	7243	άνεχ. Θρέπορτ (Μπαχ.) 15 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΔΗΜΟΣ .....	έτ. «Βεργυτή» .....	44	7207	άνεχ. Βοστώνην ἀπό 24 Φεβρ. διά N. Αμερικήν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	I. & B. Σανταλέων .....	43	7260	διπλήθε Θεούτον 22 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Α. Χαλκούσης κλπ. .....	42	6904	έφθ. 'Αμπιτζαν 21 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	έτ. «Φουρκέρο» .....	58	9087	άνεχ. Σεμπού 18 Μαρτ. διά Καγκαΐαν ντέ "Ορο
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έλληνικη έταιρια .....	22	1754	άνεχ. Θρέπορτ (Μπαχ.) 15 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	Π. Πανταζής κλπ. .....	45	2302	άνεχ. Βοστώνην ἀπό 24 Φεβρ. διά N. Αμερικήν
ΔΙΟΝΥΣΟΣ .....	έτ. «Κάνοντους» .....	60	13335	διπλήθε Θεούτον 22 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.) .....	'Αδελφοί Λύρα .....	43	7280	έφθ. Αμπιτζαν 21 Μαρτ.
ΔΙΡΦΥΣ .....	έτ. «Παρίντα» .....	57	9722	άνεχ. Σεμπού 18 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΔΩΝΗ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) .....	έτ. «Μαρβάλορ» .....	52	12132	διπλήθε Παναμά ἀπό 24 Φεβρ. διά Σιμίζου
ΔΟΞΑ .....	έτ. «Σπαρταν» .....	43	7176	άνεχ. Τέμα 13 Μαρτ. διά Τακοράντι
ΔΡΟΜΩΝ .....	έτ. «Μαραύων» .....	43	8588	έφθ. Κόρκ 17 Μαρτ.
ΔΥΝΑΜΙΣ .....	έτ. «Ζωαδόχος» .....	44	7249	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 6 Μαρτ. διά Ταρραγκόνα
ΔΥΡΘΕΑ .....	έτ. «Πάν - Οσεαν» .....	25	3297	έφθ. Κολόμπι 5 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΒΕΡΕΣΤ .....	έτ. «Γουορλόντουάντι» .....	43	7131	διπλήθε Θέούτον 17 Μαρτ. διά Αεονίκην
ΕΙΡΗΝΗ .....	Άν. Τούντας & Σιά .....	32	1484	έφθ. Αττάκια 8 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφας κλπ. .....	21	2325	έφθ. Μπαχρέιν 26 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελτρανόντορτ» .....	56	10530	έφθ. Τοάναραλ 21 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίντης .....	48	1958	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον» .....	63	14164	έφθ. Βανκούμπερ 21 Μαρτ.
ΕΚΑΛΗ .....	έτ. «Μερχαντόρια» .....	43	7239	άνεχ. Μορμουγκάο 29 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργυκο» .....	44	7210	έφθ. Σάντα Μάρτα 8 Μαρτ.
ΕΛΕΝ	έτ. «Ολίστιμ» .....	43	7128	άνεχ. Κολόμπι 9 Μαρτ. διά Σουέζ
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ελθαι» .....	43	8371	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Ανδρια» .....	48	8430	έφθ. Στεττίνον 16 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Τασμανίο» .....	44	7213	έφθ. Νεκοτάε 14 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Ελένη» .....	43	7245	έφθ. Γκράτον 9 Μαρτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Έλενη Κυριακού .....	39	3023	εις Πειραιά από 8 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	έτ. «Μάρφελιζ» .....	48	3829	άνεχ. Μπελίζ 21 Μαρτ. διά Ταμπικό
ΕΛΛΑΣ .....	Πρίντεζης .....	21	1549	άνεχ. Μπουργκάς 29 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ .....	άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άργει 'Αμπελάκη από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΟΣΑ .....	Τρανσποσιφίκ	55	2863	άνεχ. Ν. Υόρκην 20 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΛΑΕΝΤΑΡ	Γ. Χρ. Λαιμός .....	43	7176	άνεχ. Τέμα 13 Μαρτ. δι' 'Αλ) δρειαν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ .....	Τρανσποσιφίκ & Γιουνιβ.	61	7297	έφθ. Ν. Υόρκην 14 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ .....	Τρανσποσιφίκ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαρτ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	Γιουνιβέρσαρ Κάργκο	62	8927	έφθ. Τζέδδαν 26 Μαρτ. (διά Καράτσι)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ .....	«Ελληνική» Α.Ε. .....	59	7293	έφθ. Τζέδδαν 25 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ .....	έτ. «Μαρφομέντο» .....	39	5219	άνεχ. Τζαμπούτι 21 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Σ. Μελέτης κ.λ.π. .....	27	1364	άνεχ. Σαδόνα 18 Μαρτ. δι' 'Ακάμπα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	Γιουνιβέρσαρ Κάργκο .....	57	10280	άνεχ. Βηρυττόν 27 Μαρτ. διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε. .....	39	6281	έφθ. Κόρπους Κριότι 21 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε. .....	44	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ (λάινερ)	Τρανσποσιφίκ .....	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 17 Μαρτ.
ΕΛΠΙΝΙΚΗ .....	«Ελληνική» Α.Ε. .....	43	7176	άνεχ. Καλκούτταν 28 Μαρτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΠΙΣ Π.	«Ελληνική» Α.Ε. .....	43	10279	άνεχ. Κορραμάχερ 6 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ .....	«Επιδαυρούς» Α.Ε. .....	43	7254	άνεχ. Κορραμάχερ από 24 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΕΜΠΟΡΟΣ .....	«Επιδαυρούς» Α.Ε. .....	43	7208	έφθ. Αγκρα 12 Μαρτ. δι' 'Αλ) δρειαν
ΕΠΑΝΟΘΗΣ .....	έτ. «Λουζή» .....	43	7302	έφθ. Σαουμπότον 29 Μαρτ.
ΕΠΑΝΟΘΗΣ ΕΠΑΝΟΘΗΣ	Μαρφουσέρτζα .....	32	18564	εις Κίελον, ύπο παραλαβήν
ΕΠΑΝΟΘΗΣ ΕΠΑΝΟΘΗΣ	έτ. «Ελλην. & Βαλκανική» .....	21	1897	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 18 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΕΠΑΝΟΘΗΣ ΕΠΑΝΟΘΗΣ	έτ. «Καζοτάμιλ» .....	44	8541	άνεχ. Ιτέαν 14 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΕΠΙΣΤΡΕΨΗΣ .....	έτ. Πρίντεζην .....	38	2265	εις Κίελον, ύπο παραλαβήν
ΕΠΙΣΤΡΕΨΗΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ» .....	42	7058	άνεχ. Κόμπε 18 Μαρτ. διά N. Όρλεάνην
ΕΠΙΣΤΡΕΨΗΣ	έτ. «Ρίο Κάριμπ» .....	44	14878	έφθ. Αμβούργον 26 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ .....	έτ. «Μάρφο» .....	56	10529	έφθ. Μπατόν Ρούζ 25 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Εντερπράϊς» .....	45	8404	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Σαρδηνίαν
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Δόγγυος» .....	41	7122	έφθ. Μπάχια Μπλάκα 26 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Επιδαυρούς» Α.Ε. .....	43	7176	έφθ. Νεκοτάε 2 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σφαράρερ» .....	44	7251	άνεχ. Βιλλέλιατον 21 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Μαρεοτέλα» .....	43	7199	διπλήθε Μπρόνομποττελ 16 Μαρτ. διά Δάντοικ
ΕΠΟΝΗΣ	Ιω. Λάτοπς .....	45	8548	έφθ. Σπαλάτον 13 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	Ιω. Λάτοπς .....	37	23732	έφθ. Πόρτ Σαιδ 20 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάμοσοκ» .....	58	9585	άνεχ. Αστόρια 12 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Μάρεσολ» .....	44	2872	άνεχ. Αγύούσταν 22 Μαρτ. δι' 'Αλ) δρειαν
ΕΠΟΝΗΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας .....	21	2369	έφθ. Βανκούμπερ 24 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σφαράρερ» .....	44	7276	εις Πόρτ Σουάν από 20 Ιαν.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Μασπριμέρα» .....	43	7207	άνεχ. Καράκας Μπαίν 7 Μαρτ. διά Κάρδιφ
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Ατλαντίς» .....	57	10689	άνεχ. Τζαμπούτι 11 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΠΟΝΗΣ	άδ. Γ. Δομεστίνη .....	34	1716	άνεχ. Τζάκοσονβιλ άνεχ. Βρέμην 12 Μαρτ. διά Τζάκοσονβιλ
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Ωκεανόπορος» Α.Ε. .....	43	7194	άνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΕΠΟΝΗΣ	Παπά - Ελευθερίδην .....	17	3976	διπλήθε Μπρόνομποττελ 14 Μαρτ. διά Ροοτόκ
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Εναρξί» .....	50	2454	άργει Κυνόσουραν από 7 Φεβρ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Λός Σάντος» .....	57	9061	εις N. Όρλεάνην (έπισκευαι)
ΕΠΟΝΗΣ	Oikos Μαργαρώνη .....	43	7229	έφθ. Μη. Αύρες 13 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Εύδωρα» .....	48	2358	έφθ. Λονδ'νον 13 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Στάκο» .....	43	7244	έφθ. Νανάιμα 22 Μαρτ. (δι' 'Αγγλίαν)
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Αφθονία» .....	43	7176	εις Πειραιά 24 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	57	8903	εις Πόρτ Σουάν από 20 Ιαν.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	61	6373	άνεχ. Τζαμπούτι 11 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	61	9659	άνεχ. Βρέμην 12 Μαρτ. διά Τζάκοσονβιλ
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	56	5895	άνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	60	6288	διπλήθε Πάναμα 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	60	6288	έφθ. Λονδίνον 21 Μαρτ.
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	57	8631	άνεχ. Τζαμπούτι 17 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	56	8965	άνεχ. Κόπεια 27 Μαρτ. διά N. Υόρκην
ΕΠΟΝΗΣ	παναμαϊκή έταιρια .....	49	1987	άνεχ. Πειραιά 18 Μαρτ. δι' 'Αλ) δρειαν
ΕΠΟΝΗΣ	Δημ. Μαργαρώνη .....	43	7223	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΕΠΟΝΗΣ	έτ. Μαργαρώνη .....	43	7249	άνεχ. Γιαβάτα 3 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΕΦΟΗ	A. M. Νοικόδες .....	35	1512	έφθ. Βενετίαν 28 Μαρτ.
ΖΑΦΕΙΡΗΣ .....	παναμαϊκή έταιρια .....	45	1675	άνεχ. Γλασκώθην 28 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ .....	έτ. «Ωκλαντ» .....	61	10965	έφθ. Ναγκόγια 25 Μαρτ.
ΖΩΗ .....	έτ. «Ιβακαμάρ» .....	43	7214	διπλήθε θέουταν 9 Μαρτ. διά N. Όρλεάνην
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος .....	45	2125	άνεχ. Πάτρας 16 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ .....	έτ. «Ελίρε» .....	57	9060	άνεχ. Ντώρωπον 25 Μαρτ. διά Μοιτάσσα
ΗΤΕΙΡΟΣ .....	έτ. «Κηφισιάδη» .....	43	8758	άνεχ. Ν. Υόρκην 13 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ .....	έτ. «Σκαραμαγκάς» .....	47	5120	άνεχ. Μπαχάμας 25 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΗΡΩΝ II .....	Δ. Ν. Κουφόδες .....	44	1815	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδη 27 Μαρτ. διά Σιχανούκβιλλα
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ .....	έτ. «Ναυαρίνον» .....	61	14518	άνεχ. Σιδνεύ ἀπό 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΘΑΛΕΙΑ .....	έτ. «Μηλού Χάντρα» .....	44	1662	έφθ. Α'βίλες 15 Μαρτ.
ΘΑΡΡΟΣ .....	έτ. «Ορίζων» .....	57	10316	έφθ. Βανκούμπερ 19 Μαρτ.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ .....	έτ. «Σουρένα» .....	44	7286	έφθ. Μορμουγκά 23 Μαρτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «Ιόνιον» .....	44	7189	άνεχ. Καμαίσι 22 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΘΕΟΔΩΡΑ .....	έτ. «Μαριθίδα» .....	43	7236	άνεχ. Ναγκόγια 17 Μαρτ. διά Βακαγιάμα

ΘΕΟΜΗΤΩΡ	παναμαϊκή έταιρια	24	1324	εις Πέραμα ἀπό 16 Φεβρ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάδα Πέρλας»	43	7167	ἀνεχ. Σπαλάτο 19 Μαρτ. διὰ Μπάρ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρήν Τάνκερ»	49	8311	εφθ. Σουραμπάγια 11 Μαρτ.
ΘΕΩΡΙΣ	·Αγγελάκης	38	3685	εφθ. Βορδώ 24 Μαρτ.
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντα Έλλε»	43	7259	διπλής θέσουταν 15 Μαρτ. διὰ Τρίπολιν
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	εφθ. Βαλτιμόρων 19 Μαρτ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουναμέρικα»	46	1988	εφθ. Αμερέρσον 27 Μαρτ.
ΘΥΡΛΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	εφθ. Πόρτ Εθεργκλαντ 22 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραίτοια»	64	39800	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 Μαρτ. διὰ Θάσουλυ
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	9746	ἀνεχ. Βανκούμπερ 4 Μαρτ. διὰ Σαγκάπον
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	ἀνεχ. Καρπίτο 19 Μαρτ. διὰ Σάλεμ
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	διπλής Αγ. Βικέντιον 14 Μαρτ. διὰ Κωνσταντζάν
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολισπού»	43	7232	ἀνεχ. Κολόμπο 16 Μαρτ. διὰ Κουνταλόρε
ΙΡΙΔΑ	Α. Ερμογένης κλπ.	43	1760	ἰδε: «ΚΑΛΟΣ ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ», ὡς μετωνυμάσθιν
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βερίτας»	43	7275	διπλής Γιοραλάταρ 25 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννων»	26	2873	εφθ. Πειραιάς ἀπό 22 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ναυτίλ. Έκμετ(ο)εις»	45	9918	εφθ. Πειραιᾶς 25 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	·Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	εφθ. Εἴλατ 28 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλαυκήν»	48	1845	ἀνεχ. Χόγκ Κόγκ 12 Μαρτ. διὰ Σαγκάπον
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Φρίντον»	42	7035	εφθ. Μουρόραν 24 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαίντ Ιωάννης»	44	7248	εφθ. Ν. Όρλεάνην 13 Μαρτ. διὰ Μπ. «Αὔρες
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	44	7277	εφθ. Καντλά 17 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10909	εφθ. Ταμπικό 25 Μαρτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	·Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	ἀνεχ. Σεμπού 28 Μαρτ. διὰ Ζαμποάγκα
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρο Τάνκερς»	60	14076	ανεχ. Ήιο Ιανέριο 24 Μαρτ. διὰ Φορταλέζα
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντίλανα»	32	4633	εις 'Αλ' δρειαν ἀπό 10 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Λαιμός Άδελφοι»	38	2368	εφθ. Μερσίνα 16 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7249	ἀνεχ. Μαλάγα 24 Μαρτ. διὰ Ρεσίφ
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χρήπατ»	37	2348	ἀνεχ. Μπάρα 17 Μαρτ. δ.ά Μπουσάρι
ΚΑΛΟΣ ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	1760	εφθ. Πειραιᾶς 18 Μαρτ.
ΚΑΛΥΨΟ	Α. Μ. Νομίκος	50	1517	εφθ. Τεργεστίν 23 Μαρτ.
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	ἀνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 23 Μαρτ. διὰ Καλκούτταν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνουπους»	61	10494	ἀνεχ. Φριμάντλ 19 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΚΑΠΑ	·Ιω. Καπράλος	44	2704	εφθ. Λαύριον 18 Μαρτ.
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	·Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις ἀπό 29 Δεκ. διὰ Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απηγανός»	43	7279	εφθ. Μπάχια Μπλάγκα 28 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	ἀνεχ. Μπάχαμας 21 Μαρτ. δι' 'Ινδιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πάλλω»	40	5032	διπλής Παναμά 25 Μαρτ. δι' Ειρηνικὸν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Ελπίς»	44	8453	διπλής Πόρτ Σαιδ 27 Μαρτ. διὰ Κωνσταντζάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	έτ. «Λιμπανό»	43	7281	ἀνεχ. Σαδύνα 22 Μαρτ. διὰ Ν. 'Υόρκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Ιρίς»	46	4576	διπλής Γκριλόρα 24 Μαρτ. δ.ά Μελδούρην
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αγία Καικιλία»	60	8717	ἀνεχ. Βαλτιμόρων 21 Μαρτ. διὰ Χαργκοαράμας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	ἀνεχ. Λιθρόπουλ 25 Μαρτ. διὰ Τενερίφης
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	διπλής Αγ. Βικέντιον 14 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Πιουρόπα Κομέρο»	44	7123	εις 'Αγ. Γκάλεσθων 19 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	7227	εις Νεκοτέρα ρόδις 23 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	ἀνεχ. Ν. Όρλεάνην 23 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ελνάσολ»	61	13408	εφθ. Κοκούρα 27 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 Μαρτ. διὰ Κωνσταντζάν
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Ιντερόπι»	44	1920	εις Κίναν 15 Μαρτ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	διπλής Αγ. Βικέντιον 15 Μαρτ. διὰ Γλασκώνην
ΚΑΣΟΣ	όδ. Βασιλιά	22	1584	ἀνεχ. Σεμπού 26 Μαρτ. διὰ Λιθύνην
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλιμύρα»	43	7312	ἀνεχ. Βούρδαν 13 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	εφθ. Βέρα Κρουζ 27 Μαρτ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	παναμαϊκή έταιρια	58	14606	ἀνεχ. Γκάλεσθων 17 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΑΣΤΩΡ	όδ. Γράτου	44	7198	ἀνεχ. Βαρκελώνην 15 Μαρτ. διὰ Χάμπτον
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	διπλής Σαδύνα 21 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΤΕ Α.	Γ. Αφεντάκης	50	5627	εις 'Αλ' δρειαν ἀπό 22 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρεγκούρο»	44	7155	εις Τάιν ἀπό 17 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΚΟ (δ.)	παναμαϊκή έταιρια	36	1413	ὑπὸ παραλαβὴν
KATINA T. H.	άδ. Κολοκοτρώνη	55	11100	
ΚΕΑ	έτ. «Χρυσάνθεμον»	43	7176	εφθ. Κόρη 22 Μαρτ.
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	εφθ. Κοκούμπο 22 Μαρτ.
ΚΕΙΠ ΒΑΒΜΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	ἀνεχ. Χιούστον 26 Μαρτ. διὰ Κάντλα
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	ἀνεχ. Σειν Τζών 17 Μαρτ. διὰ Γλασκώνην
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	εφθ. Βάνκουμπερ 14 Μαρτ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κάνουπους»	62	10494	ἀνεχ. Πούλο Μπούκου 3 Μαρτ. διὰ Σαγκάπον
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	διπλής Θέσουταν 22 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	ἀνεχ. Κολόμπο 13 Μαρτ. διὰ Ζάφνα
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	εφθ. Σεμπού 28 Μαρτ. διὰ Κοκούρα
ΚΙΓΚ ΘΗΣΥΣ	Μ. Νομίκος	56	8429	ἀνεχ. Στοκάλα Ρόηπιν 28 Μαρτ. διὰ Κοκούρα
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Περούες»	57	9153	εφθ. Στάβοτ 23 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Βολκάνη»	63	15740	ἀνεχ. Αμερούταν 15 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Ελλον. Άστηρ»	58	11156	εφθ. Γδύναι 12 Μαρτ.
ΚΙΝΙ	έτ. «Πιλός»	63	15378	ἀνεχ. Σιδένευ 14 Μαρτ. διὰ Τοιμπά
ΚΙΝΙΝ	έτ. «Κίνι»	43	8432	ἀνεχ. Αρχούς 19 Μαρτ. διὰ Ροετόκ
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Κόλμαρ»	56	9403	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έτ. «Μπλεμάρη»	44	7190	
ΚΛΕΙΟ	M. Μαρκοντωνάκης & Υιοί	35	946	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΝΩΣΣΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	47	9395	ἀνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διὰ Πόρτ Σαιδ
ΚΝΩΣΣΟΣ (δ.)	K. Εύθυμιάδης	49	2146	εφθ. Μόσσ 21 Μαρτ.
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	έλληνική Δεξαμενονήσιο	53	2173	εις Πειραιά ἀπό 5 'Ιουλ. 1964
ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Σόλλα»	30	1988	ὅργεις 'Αμπλεάκι ἀπό 17 'Ιουλ. 1964
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Κόνφιντανς»	50	9959	ἀνεχ. Πούντα Καρντόν 7 Μαρτ. διὰ Ν. 'Υόρκην
ΚΟΡΑΛΙΑ III	έτ. «Πρωτεύες»	43	7207	εφθ. Σερβένα 26 Φεβρ.
ΚΟΡΘΙ	όδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	εφθ. Ραβέννα 6 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Γκόδαμ»	43	7242	εφθ. Νιγκάτα 23 Μαρτ. διὰ ΕΠΟΛΗΘΗ
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Πόρτλοντ»	59	10914	ἀνεχ. Καζαμπλάνκον 14 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Διαμάντι»	46	2361	εφθ. Εἴλατ 20 Μαρτ.
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10135	ἀνεχ. Πειραιά 22 Μαρτ. διὰ Βαρκελώνην
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	Έμπειρος Κ. Γ.	44	7207	ἀνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 10 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	ἀνεχ. Στοκχόλμην 18 Μαρτ. διὰ Ν. 'Υόρκην
ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Διάμι. Πατέρας»	59	9360	εις 'Αγ. Γκάλεσθων 18 'Ιαν. (δι' 'Αλβανίαν)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13755	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Φεβρ. διὰ Μεζικόν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Ζαφίρ»	46	3648	ἀνεχ. Μη. Αύρες 26 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
ΚΥΜΑ	έτ. «Κάνοπους»	54	10860	εφθ. Αλ' δρειαν 20 Μαρτ.
ΚΥΜΟ	έτ. «Μαρσουέρτε»	42	7248	ἀνεχ. Πόσογκρουν 18 Μαρτ. διὰ Ταρραγκόνα
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκριάλι»	44	7292	διπλής Αγ. Βικέντιον 25 Μαρτ. διὰ Λιθόρνο
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	εφθ. Λονδίνον 19 Μαρτ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Κυρά»	49	2032	εφθ. Ταμπικό 12 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Άρρα»	56	9086	εφθ. Αμερέρσον 29 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΗ Ν.	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	διπλής Γιοραλάταρ 4 Μαρτ. διὰ Χαθάναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Άργυ»	61	9378	ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	όδ. Κ. Πατέρα	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Μαρτ. διὰ Γένοθαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	έτ. «Καραβένα»	44	7274	εφθ. Σεμπένικον 12 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Μπουσές & Σια	41	979	ἀνεχ. 'Άλ' δρειαν ἀπό 26 'Ιαν. (διαταγάς)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Κονκιστάντρο»	45	7157	εφθ. Ράγκουν 4 Μαρτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	εφθ. Πάντη Νουάρ 13 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΩΣΤΗΣ	Λιλή Κ. Μιχάλου	54	8063	ἀνεχ. Μπούκηπον 15 Μαρτ. διὰ Μπούμπουρ
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΝΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	εφθ. Μπιλμπάτ 22 Μαρτ.
ΛΑΓΟΝΗΣΙ	όδ. Λώνες	56	8474	διπλής Παναμά 24 Μαρτ. διὰ Σακάιντε
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	έτ. «Κωνεανόπορος»	44	7297	ἀνεχ. Ν. 'Υόρκην 11 Μαρτ. διὰ Γένοθαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	Λ. Χατζηβασιλείου	58	5924	ὑπὸ παραλαβὴν
	·Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	ἀνεχ. Κόρραμσαχ 17 Μαρτ. διὰ Μπουσάρι
	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	ἀνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 26 Μαρτ. διὰ Ρότερνταμ

ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.) . . . . .		έτ. «Αττικα» . . . . .	60	14431	έφθ. Φιλαδέλφειαν 13 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ . . . . .		έτ. «Λορέτο» . . . . .	44	7252	διπλήθε Θεούταν 18 Μαρτ. διά Ταρραγκόνα
ΛΑΜΥΣΙΣ . . . . .		έτ. «Πρωτεύς» . . . . .	43	7229	άνεχ. Χάμπον πρόδης 7 Μαρτ. διά Δουβλίνον
ΛΕΑΝΔΡΟΣ . . . . .		έτ. «Ντιαμάντε» . . . . .	63	10515	έφθ. Κόμπε 22 Μαρτ.
ΛΕΛΕΤΑ . . . . .		έτ. «Ελμό Σιππιγκ» . . . . .	39	10060	άνεχ. Στεττίνον 16 Μαρτ. διά Μεξικόν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .		Θεόδ. Τεργιαζός . . . . .	43	7176	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 10 Μαρτ.
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ . . . . .		έτ. «Σκάραστελ» . . . . .	36	4997	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 24 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΛΕΩΝ . . . . .		Π. Βράγκος . . . . .	36	1131	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .		«Μιχαλινογ» Α.Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Νιού Χάρφεν 7 Μαρτ. διά Δυτ. 'Ιταλίαν
ΛΙΑΗ . . . . .		έτ. «Αργώ» . . . . .	11	1459	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 4 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΛΙΑΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ . . . . .		«Μιχαλινογ» Α.Ε. . . . .	43	7291	έφθ. Σέραμαγκ 10 Μαρτ.
ΛΙΜΝΗ (δεξ.) . . . . .		έλληνικα συμφέροντα . . . . .	44	1149	εις Πειραιά πόλη 4 Αύγ. 1964
ΛΙΝΑ (δ.) . . . . .		έτ. «Πόρτολουν» . . . . .	44	1339	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΝΤΑ . . . . .		έτ. «Μαρβιέντα» . . . . .	60	14302	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.
ΛΟΝΤΟΝ . . . . .		έτ. «Μαρβλόκρο» . . . . .	38	2588	εις Ρόττερνταμ ἀπό 15 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΛΟΥΚΑΣ Ν. . . . .		έτ. «Ιόνιαν Νουβίγκ» . . . . .	64	9615	άνεχ. Σίδνευ 24 Μαρτ. διά Κίναν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ . . . . .		έτ. «Ελβίρα» . . . . .	44	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) . . . . .		έτ. «Εστρέλλαν» . . . . .	58	27526	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 22 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) . . . . .		έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	58	27462	άνεχ. Πόρτ ντε Μπουκ 14 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΓΚΑΝΑ . . . . .		έτ. 'Ιατροῦ . . . . .	48	1600	έφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ-ΝΙΚ . . . . .		παναμαϊκή έταιρία . . . . .	44	1876	έφθ. Άλ) δρειαν 25 Μαρτ.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ . . . . .		έτ. «Μανδράκι» . . . . .	45	7201	έφθ. Μπαχι Μπλάγκα 26 Μαρτ.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.) . . . . .		έτ. «Ολύμπεντο» . . . . .	53	11276	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Λάδοεντ
ΜΑΝΕΣ . . . . .		έτ. «Μοτοράνδες» . . . . .	55	8526	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΜΑΝΘΟΣ . . . . .		Μαρκαντωνάκης . . . . .	37	1322	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.) . . . . .		έτ. «Γρούπη» . . . . .	45	3766	άνεχ. Σουραμπάνια 11 Μαρτ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΜΑΝΤΟ . . . . .		έτ. «Μάντω» . . . . .	30	1041	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΣΑΝΑΙ . . . . .		παναμαϊκή έταιρία . . . . .	44	2902	έφθ. Πόρτ Σουδάν 5 Μαρτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ . . . . .		έτ. «Γιουρόπα» . . . . .	43	15030	άνεχ. Αστόρια πόλη 27 Φεβρ. διά Πακιστάν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιθ.) . . . . .		'Ιω. Λάτοπς . . . . .	45	9374	άνεχ. Μανιλά 19 Μαρτ. διά Σαρούδ. 'Αραβίαν
ΜΑΡΘΑ (δεξ.) . . . . .		Σπ. «Ελευθερίδης» . . . . .	49	10099	διπλήθε Κων 23 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΑ . . . . .		έτ. «Μπένεκος» . . . . .	50	2668	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 15 Μαρτ. διά Λίθανον
ΜΑΡΙΑ . . . . .		έτ. «Ιόνιαν» . . . . .	62	9455	έφθ. Μπριμπάνιν 17 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ . . . . .		Μπρόπονλος & Σία . . . . .	32	1598	εις δρυμούς 'Αγ. Γεωργίου (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΑ . . . . .		έτ. «Μαρία» . . . . .	39	1421	υπό παραθαλίν
ΜΑΡΙΑ . . . . .		έτ. «Μάρθα» . . . . .	39	1506	εις Σύρον 14 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ . . . . .		έτ. «Μάρεμπρ» . . . . .	56	8799	διπλήθε Σαΐν Μικέλ 23 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΜΑΡΙΑ Κ. . . . .		έτ. «Σάμορος» . . . . .	56	6156	άνεχ. Μόζι 19 Μαρτ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΜΑΡΙΑ Λ. . . . .		έτ. «Κοντάνιαν» . . . . .	57	10311	άνεχ. Μουρόπαν 20 Μαρτ. διά Λάγκουν
ΜΑΡΙΑ Λ. Θ. . . . .		έτ. «Λακωνία» . . . . .	38	4238	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ . . . . .		έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	44	7133	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 14 Μαρτ. διά Μάντζεστερ
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ . . . . .		Π. Μπουρμπούλος . . . . .	40	886	οργει Πέραμα πόλη 26 Νοεμ. 1961
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ . . . . .		έτ. «Μικαήλ» . . . . .	43	7219	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΜΑΡΙΑ Ν. . . . .		έτ. «Πλατασάνι» . . . . .	41	5294	έφθ. Μασσαλίαν 23 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ . . . . .		έτ. «Πάρπαντα» . . . . .	44	7176	έφθ. Κολόμπο 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ . . . . .		έτ. «Μικαήλ» . . . . .	43	7217	έφθ. 'Αμβέρσαν 19 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .		Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	έφθ. Λός "Αντζελες 21 Μαρτ. (δι' 'Αγγλίαν)
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ . . . . .		έτ. «Βέγας» . . . . .	43	7245	έφθ. Μπιλμπάν 12 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ . . . . .		έτ. «Πλανθίστα» . . . . .	57	10314	έφθ. Γκριλόγκ 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ . . . . .		έτ. «Μαριάννα» . . . . .	39	4998	άνεχ. Τσάρλεστων 19 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.) . . . . .		'Ιω. Λάτοπς . . . . .	29	14216	άνεχ. Κολόμπο 26 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.) . . . . .		έτ. «Λάτοπς» . . . . .	50	16394	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ IV . . . . .		έτ. «Λάτοπς» . . . . .	44	8992	άνεχ. Τζέδδαν 25 Μαρτ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ . . . . .		έτ. «Λάτοπς» . . . . .	35	23580	έφθ. Σουέζ 23 Μαρτ.
ΜΑΡΙΓΩ . . . . .		έτ. «Νεβάδα» . . . . .	42	7147	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) . . . . .		έτ. 'Ελλην. 'Αστήρ	54	11577	άνεχ. Μιτζουσίμα 13 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΜΑΡΙΕΛΑΝΑ Π. . . . .		έτ. «Μαριλένα» . . . . .	52	6068	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Βερακρούζ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ . . . . .		έτ. «Αρντένα» . . . . .	46	9172	άνεχ. Αύγουστον 24 Μαρτ. δι' 'Αλβανίαν
ΜΑΡΙΡΙΤΑ . . . . .		έτ. «Πιουρόπιαν» . . . . .	56	8716	άνεχ. Πουλό Μπουκόμ 16 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΤΑ ΘΩΡΝΤΕΝ . . . . .		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	48	3877	έφθ. Γκρότεμπουργκ 17 Μαρτ.
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Θ. . . . .		έτ. «Λουτρά» . . . . .	39	5047	άνεχ. Ντακάρ 13 Μαρτ.
ΜΑΡΛΙ (δ.) . . . . .		έτ. «Μάρλι» . . . . .	59	20827	άνεχ. Αμβούργον 23 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΡΜΙΝΑ . . . . .		Ν. Γκούμας . . . . .	44	2817	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
ΜΑΡΟΥΔΙΟ . . . . .		έτ. «Άλμαντιν» . . . . .	46	7369	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β. . . . .		έτ. «Βόλκον» . . . . .	50	1665	άνεχ. Μπούροπαν 25 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ . . . . .		έτ. «Ούνιβερσαλ» . . . . .	55	9125	έφθ. Νιού Ούεστμπιντερ 23 Μαρτ.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.) . . . . .		'Ιω. Λάτοπς . . . . .	52	11197	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ . . . . .		έτ. «Μοτόρες» . . . . .	59	9168	άνεχ. Λας Πάλμας 24 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ . . . . .		έτ. «Μονβίας» . . . . .	57	8906	άνεχ. Μονβία 5 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΜΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ II . . . . .		έτ. «Μιραλάγκα» . . . . .	55	7471	άνεχ. Όζάκαν 18 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.) . . . . .		έτ. «Ούλιος Εντερπρ.» . . . . .	43	7282	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΜΑΤΡΟΖΟΣ . . . . .		έτ. «Μυρινέλλα» . . . . .	27	6397	εις Κύθηρα (άποθηκη)
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .		έτ. «Φονάν» . . . . .	57	9168	άνεχ. Σεβίλην 26 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II . . . . .		Νικολέρπος-Παπάζαγλου . . . . .	16	2081	άνεχ. Μπάρι 18 Μαρτ. διά Ραδέννα
ΜΕΓΑΡΑ . . . . .		παναμαϊκή έταιρία . . . . .	65	14264	έφθ. Λός "Αντζελες 10 Μαρτ.
ΜΕΛΕΤΙΟΣ . . . . .		έτ. «Ακρες» . . . . .	46	6907	διπλήθε Παναμά πόλη 22 Φεβρ. διά Καλλάρ
ΜΕΛΙΝΑ . . . . .		έτ. «Μαροκούνερο» . . . . .	44	7277	έφθ. Βανκούμερ 18 Μαρτ.
ΜΕΛΙΝΑ ΜΕΛΕΤΗΜΙ . . . . .		έτ. «Μένταλη» . . . . .	38	5226	έφθ. Ρουέν 11 Μαρτ.
ΜΕΛΕΤΗΜΙ . . . . .		έτ. «Πιουνιβέρσαλ Τράμπι» . . . . .	42	7262	έφθ. Βανκούμερ 24 Μαρτ.
ΜΕΣΙΚΟ . . . . .		παναμαϊκή έταιρία . . . . .	37	2002	έφθ. Μπανιόλι 18 Μαρτ.
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ . . . . .		έτ. «Μαραρπρέοιο» . . . . .	46	3949	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ . . . . .		έτ. «Αίτζιαν Θράιτ» . . . . .	60	14431	διπλήθε Παναμά 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΕΤΑΜΟΡΦΟΣΙΕΣ . . . . .		παναμαϊκή έταιρία . . . . .	44	7282	έφθ. Λιδόρων 25 Μαρτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ . . . . .		έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ» . . . . .	63	10514	άνεχ. Σπάτλ 19 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .		έτ. «Ντελμάρη» . . . . .	43	7180	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Μαρτ. δι' 'Αγ. Βικέντιον
ΜΙΜΙΝΑ . . . . .		έτ. «Μοτοράνδες» . . . . .	57	9200	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 19 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ . . . . .		έτ. «Πιθαγόρας» . . . . .	59	9855	έφθ. Λιθερπούλ 10 Μαρτ.
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ . . . . .		'Ιω. Σαρλής και Σία . . . . .	39	1552	άνεχ. Σαρόνα 12 Μαρτ. διά Μυτιλήνην
ΜΙΧΑΗΛΑ . . . . .		έτ. «Πιούντα Αρένας» . . . . .	56	8873	άνεχ. Λύγουσταν 10 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΜΙΧΑΗΛΑ Ε. . . . .		έτ. «Ταλαβέρα» . . . . .	56	8046	έφθ. Μοριάτι 25 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛΗΣ . . . . .		έτ. «Ιντεγκριτάς» . . . . .	44	7375	έφθ. Λιθανόν 19 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ . . . . .		έτ. «Μαραντίταντο» . . . . .	41	7084	άνεχ. Σεμιού 24 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ . . . . .		έτ. «Σεκούρινταντ» . . . . .	55	10013	έφθ. Τενερίφε 23 Μαρτ.
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ . . . . .		έλληνική έταιρία . . . . .	45	974	άνεχ. Σαρόνα 12 Μαρτ. διά Μυτιλήνην
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ . . . . .		έτ. «Στάμελ» . . . . .	43	7084	άνεχ. Λύγουσταν 10 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΜΠΕΤΑΜΑΡ . . . . .		έτ. «Βετακρούζ» . . . . .	44	7289	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΠΕΛΙΟ Φ. . . . .		έτ. «Βέτακρουζ» . . . . .	44	7159	διπλήθε Κων(η) πολιν 10 Μαρτ. διά Βάρναν
ΜΠΟΣΤΟΝ Α. . . . .		έτ. «Φράνακιλλ» . . . . .	52	6067	έφθ. Αλ) δρειαν 2 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΔΑ ΦΡΑΝΤΖΑΝΗΣ . . . . .		έτ. «Πλαν. - Οσεαν» . . . . .	36	5275	άνεχ. Λα Παλίς 16 Μαρτ. διά Γκόττεμπουργκ
ΜΠΟΥΕΝΔΑ ΦΡΑΝΤΖΑΝΗΣ . . . . .		έτ. «Ποσειδώνια» . . . . .	34	4163	έφθ. Κόμπε 21 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΔΑ ΦΡΑΝΤΖΑΝΗΣ . . . . .		έτ. «Γουεστγουάντη» . . . . .	56	10191	άνεχ. Νάντην 17 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΜΠΟΥΕΝΔΑ ΦΡΑΝΤΖΑΝΗΣ . . . . .		Σιγάλας-'Αφοι Πλατη . . . . .	35	2642	άνεχ. Νάντην 3 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΜΠΡΟΓΟΥ-ΙΝΤ . . . . .		παναμαϊκή έταιρία . . . . .	06	600	άνεχ. Φλώιρις 14 Μαρτ. δι' 'Αλ) δρειαν
ΜΠΡΟΝΣΜΠΟΤΕΛΚΟΥΓΚ . . . . .		έτ. «Γιούνιον Εντερπρότις» . . . . .	39	2829	εις Πειραιά πόλη 5 Ιουλ. 1964
ΜΠΡΟΥΚΙΛΑΝΤ . . . . .		έτ. «Ελλην. Δεξαιενόπλοιο» . . . . .	51	2173	άνεχ. Μη. 'Αί

ΝΑΥΤΙΛΟΣ .....	Μιλτ. Γουλανδρής .....	21	2492	άνεχ. Σπαλάτον 18 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΝΕΠΤΟΥΝ .....	έτ. «Εσπερία» .....	54	7068	διπλής Ποναμά 12 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΝΕΦΟΣ .....	οτ. «Πολύχρι» .....	56	5860	έφθ. Μπ. Αὔρες 23 Μαρτ.
ΝΗΣΙΣ .....	έτ. «Ντέλ Μάρ» .....	44	7158	έφθ. Ν. Όρλεάνην 19 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ .....	Γεωργόπουλος .....	38	1762	διπλής Κωνυπολίν 15 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ .....	'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος .....	48	2000	άνεχ. Χογκ Κογκ 24 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ .....	'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος .....	49	1953	άνεχ. Χογκ Κογκ 3 Μαρτ. διά Πόρτ Κάμφα
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ .....	'Α. 'Αθανασιάδης .....	49	1851	άνεχ. Κύπρον 26 Μαρτ. διά Τέλ Αΐδιον
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ .....	Φ. Γεωργόπουλος .....	47	1953	άνεχ. Λιβόρου 16 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.) .....	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» .....	60	14204	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ .....	έτ. «Μαρασιέντας» .....	53	1503	άνεχ. Μασαλίαν 23 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Στ. Νταφές κλπ.. ....	44	3911	εις Μπαντρά Σαπούρ 26 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ .....	έτ. «Ταιμέντων» .....	53	2174	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙII .....	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε. ....	42	7203	έφθ. Γιαδάτα 26 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. .....	έτ. «Ασπουλί» .....	44	7255	εις Νεκοτσέα 9 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Σάν Βίκτωρες» .....	55	7216	άνεχ. Βαγκούδερ 9 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. «Εφίλον» .....	58	8460	έφθ. Ν. Όρλεάνην 24 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ. .....	Λ. Θραγκίστας .....	44	7179	έφθ. Δάντοιχ 23 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ .....	Μαίρη & Γεώργ. 'Αντωνάτος .....	20	1283	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
ΝΙΝΑ Γ. .....	έτ. «Αστροφέλιζ» .....	49	5684	έφθ. Αιμούργον 2 Μαρτ.
ΝΙΝΗ .....	έτ. «Οακ Σιπίγκι» .....	62	28651	διπλής Παναμά 27 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΙΟΒΗ .....	έτ. «Οσεάνικα» .....	42	7248	άνεχ. Τάχοι πάρα 14 Φεβρ. διά Σιδηνεύ
ΝΟΡΑ .....	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ» .....	44	7290	έφθ. Ναγκασάκι 18 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΕΣ .....	έτ. «Παγκαλάντερ» .....	60	10236	διπλής Παναμά 5 Μαρτ. δι' 'Ατλαντικόν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ .....	έτ. «Παλαμεντερ» .....	57	10904	άνεχ. Ναγκόνια 23 Μαρτ. δι' 'Οξάκαν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ .....	έτ. «Πανκοκούίστα» .....	58	10662	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 20 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ .....	Παν. 'Ατλαντικά .....	60	9341	έφθ. Νεκοτσέα 20 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.) .....	έτ. «Προίαμ» .....	59	12390	έφθ. Αμπαντάν 19 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ .....	έτ. «Πρεφίτζπρετάρ» .....	58	8630	έφθ. Βενετίαν 25 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ .....	έτ. «Πρίντοπε» .....	61	15092	διπλής Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΝΟΡΘ ΠΟΟΥΛ .....	έτ. «Πρίντοπε» .....	62	15110	άνεχ. Ν. Υόρκην 15 Μαρτ. διά Λα Σέιμπα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	έτ. «Σίλετ» .....	42	7251	διπλής Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΝΟΡΘ ΧΑΙΤΙΝΕΣ .....	Συμπλιοϊκόπτα .....	43	1790	έφθ. Αλεξανδρείαν 11 Μαρτ.
ΝΟΥΝΤΣΙΑ .....	παναμαϊκή έταιρία .....	50	2484	άνεχ. Άμπαντάν 13 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΟΥΦΑΡΟ .....	έτ. «Πρόπτο» .....	63	15297	άνεχ. Μέθυλ 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ .....	έτ. «Αρχοντόνησος» .....	62	14150	έφθ. Λονδίνον 11 Μαρτ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ .....	έτ. «Γλυφάδα» .....	36	1988	άνεχ. Πούλο Μπούκου 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΤΙΝΟΣ .....	έτ. «Τζένεραλ Ναΐνγκ» .....	59	9030	έφθ. Αλεξανδρείαν 18 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ .....	έτ. «Πάναμ. - Ευρόπα» .....	57	9953	έφθ. Μπελφασ 18 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσοπορτ» .....	43	7276	άνεχ. Μορμουγκάδο 12 Μαρτ. διά Καμαϊοι
ΝΥΜΟΙΑ .....	έτ. «Νύμφη» .....	54	8251	έφθ. Βενετίαν 25 Μαρτ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	έτ. «Σουνταμέρικα» .....	50	2059	άνεχ. Πειραιά 16 Μαρτ. διά Κωνυπολίν
ΟΘΩΝ .....	έτ. «Αίτζιαν» .....	57	9367	έφθ. Ροζάριο 6 Μαρτ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ .....	έτ. «Οινόνισιαν» .....	56	9217	άνεχ. Λιθέρπουλ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδδα
ΟΛΓΑ .....	Ραφ. Μελαχροίνδς & Υλοι .....	25	995	έφθ. Θεσσαλονίκιν 13 Μαρτ.
ΟΛΓΑ .....	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική .....	44	7284	έφθ. Ν. Υόρκην 18 Μαρτ.
ΟΛΓΑ .....	έτ. «Σηγουάιν» .....	49	4663	έφθ. Κολόμπο πάρα 21 Φεβρ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	έτ. «Ολγα» .....	48	2372	έφθ. Αμβέρσαν 19 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΟΣ .....	έτ. «Ελληνική» .....	56	2862	έφθ. Χάμπτον ρόδδα 27 Μαρτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II .....	έτ. «Ρόντα» .....	43	8593	άνεχ. Άμβούργον 27 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΟΝΗΣΙΛΟΣ .....	έτ. «Κονκόρντια» .....	42	7132	έφθ. Ραγκούν 19 Μαρτ.
ΟΝΤΡΥ .....	έτ. «Σαλαμίς» .....	39	5235	άνεχ. Μομπίλ 16 Μαρτ. διά Χιούστον
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ .....	Κ. Γράτσος .....	45	7258	άνεχ. Μαρακαϊμο 11 Μαρτ. διά Σαβάννα λά Μάρ
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΪΚΣ .....	έτ. «Μήντ. Ήστ» .....	45	7787	έφθ. Γδύνιαν 21 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	έτ. «Κόσμος» .....	43	7211	διπλής θέσταν 15 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....	«Ορίεντ Μήντ. Ήστ» .....	63	8665	έφθ. Χακόδαντον 27 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Ορ. Μήντ. Ήστ» .....	44	9894	εις Τορόντο πάρα 10 Δεκ. 1964
ΟΡΜΟΣ .....	έτ. «Μηντέλαντ» .....	45	7681	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. διά Τακετόγιο
ΟΡΦΕΥΣ .....	έτ. «Καριμπούν 'Ατλάντ.» .....	56	9942	έφθ. Οζάκαν 27 Μαρτ.
ΟΡΦΕΥΣ .....	έτ. «Ούτρασμάρ» .....	61	5972	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Μαρτ. δι' Αιμούργον
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ .....	έτ. «Φουρτούνια» .....	56	9198	διπλής Παναμά 17 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ .....	έτ. «Ούλτρα» .....	56	10120	εις Τσακάρταν πάρα 25 Δεκ. 1964
ΟΣΕΑΝΙΚ .....	έτ. «Οσεάνικ» .....	61	10996	έφθ. Βαγκούδερ 13 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ .....	έτ. «Γιουν. Ούαιτ Σίππι» .....	42	7192	έφθ. Βαγκούδερ 17 Μαρτ.
ΟΥΑΙΣΣΕΣ .....	έτ. «Ούλυουες» .....	42	8570	έφθ. Βαγκούδερ 16 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ. .....	έτ. «Βαλντόρο» .....	63	15370	εις Μορμουγκάδο πάρα 7 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΟΣ .....	έτ. «Ούρανός» .....	42	7150	άνεχ. Βαγκούδερ 6 Μαρτ. διά Κίναν
Π. ΞΥΛΑΣ .....	έτ. «Ρίμνες» .....	47	2889	άνεχ. Μαντράς 17 Μαρτ. δι' Αμαγκασάκι
ΠΑΙΑΝ .....	έτ. «Ρέγιες» .....	60	9317	έφθ. Πόρτ Οκα 9 Μαρτ.
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαροσεάνο» .....	58	23607	έφθ. Αγκόνα 14 Μαρτ.
ΠΑΜΙΤ .....	Άχ. Χαλκούσης .....	45	3929	διπλής Παναμά 27 Μαρτ. διά Λα Σαλίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.) .....	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρε» .....	56	16250	έφθ. Πόνι Νουάρ 17 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ .....	Γ. Φουντουλάκης .....	22	2759	άνεχ. Χόλυρουντ 10 Μαρτ. διά Λα Σαλίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. .....	Κ. Γ. Καραβίδας .....	43	7176	άνεχ. Κόλυρουντ 21 Μαρτ. διά Μπεντύτι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ .....	έτ. «Γουιάντορο» .....	44	7251	άνεχ. Γενόβαν πάρα 24 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ .....	έτ. «Άκμε» .....	57	10720	άνεχ. Τάπο 16 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ Π. .....	έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Έντερορ» .....	47	2576	εις Αννιλιαν, ύπο παραλαθήν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. .....	Τουρινάκης .....	39	2456	έφθ. Κωνσταντζάν 25 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ .....	έτ. «Βαλλιέντε» .....	55	10135	έφθ. Βαγκούδερ 21 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ II .....	Π. Κουλούρης .....	47	969	ύπο παραλαθήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. .....	έτ. «Ελιζίζιαν» .....	57	10747	άνεχ. Λός Αντζελες 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν.Κ. .....	έτ. «Δανάδα» .....	39	3562	διπλής θέσταν 24 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΧΑΤΙΚΟΝ (δ.) .....	έτ. «Ζέφυρος» .....	63	34420	άνεχ. Σπέτζια 18 Μαρτ. (διαταγάς)
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.) .....	έτ. «Μαρπογκρέσο» .....	55	11430	άνεχ. Βομβάν 17 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ .....	έτ. «Ελναδιγκέίτορς» .....	44	7254	έφθ. Ν. Υόρκην 17 Μαρτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ .....	έτ. «Ευτυχία» .....	43	7149	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Λάγκος
ΠΑΝΩΡΑΙΑ .....	έτ. «Πανωραία» .....	39	4550	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΠΑΞΟΙ .....	έτ. «Μαριμπέρια» .....	43	7144	άνεχ. Πούλο Μπούκου 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΑΡΑΛΟΣ .....	έτ. «Αγγελάκης» .....	43	1589	έφθ. Κωνσταντζάν 26 Μαρτ.
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ .....	Ίω. Παράσχος .....	41	2029	έφθ. Ιτέαν 25 Μαρτ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) .....	έτ. «Πανκόρμπο» .....	59	23607	άνεχ. Μπόταν Μπάιν 5 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΠΑΡΝΩΝ .....	έτ. «Άλόρα» .....	61	13903	άνεχ. Αμπερντόν 24 Μαρτ. διά Τάιν
ΠΑΡΟΣ .....	έτ. «Στενακάς» .....	57	12775	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 22 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (δ.) .....	άδ. Χαλκούσην .....	43	7092	άνεχ. Τζιμπούτι 9 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΤ .....	έτ. «Παταγονία» .....	44	7128	άνεχ. Μαγκαλόρε 14 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	47	2754	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ) .....	άδ. Χανδρού .....	50	18400	άνεχ. Αντέν 20 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ .....	έλλ. οσεαν κεριέρος .....	56	9472	έφθ. Καράκας Μπάιν 10 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΠΕΛΑΓΟΣ .....	έτ. «Οδεύρος Φράύτερ» .....	61	11767	έφθ. Λιθέρπουλ 21 Μαρτ.
ΠΕΛΟΨ .....	έτ. «Σαρλής» .....	39	863	άνεχ. Ράς έσ Σιδέο 19 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.) .....	έτ. «Πανκόρμπο» .....	59	23601	άνεχ. Αμβέρσαν 23 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΠΕΡΙΚΑΗΣ .....	έτ. «Ιόνιον» .....	43	7176	διπλής Πόρτ Σαΐδ 24 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.) .....	Χαλκούση και Σία .....	56	20778	άνεχ. Σηνττάλ 13 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ .....	έτ. «Παλίζαντα» .....	44	7050	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Μεσόεγιον
ΠΕΡΛ ΚΛΙΠΠΕΡ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	60	8962	έφθ. Ιτέαν 15 Μαρτ.
ΠΕΡΛ ΜΠΗΤΗΣ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	58	8692	διπλής Σουέζ 13 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	62	10122	διπλής Πόρτ Σαΐδ 24 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) .....	έτ. «Μαρνάτο» .....	63	33462	άνεχ. Σηνττάλ 13 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΠΕΡΣΕΥΣ .....	έτ. «Σουνταμέρικα» .....	48	2086	διπλής Πόρτ Σαΐδ 24 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΕΣ II .....	έτ. «Κάνονους» .....	56	15852	έφθ. Φίνωρτ 24 Μαρτ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ .....	έτ. «Μαροσεάνο» .....	57	11089	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 5 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΠΗΛΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Ταρκουότα» .....	58	23607	έφθ. Φίνωρτ 24 Μαρτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....	έτ. «Ταρκουότα» .....	61	10072	άνεχ. Γλασκώπην 18 Μαρτ. διά Φριμάντλ

ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Σπηνουαίπς»	41	3307	έφθ. Μη. "Άυρες 28 Μαρτ.
ΠΗΤΕΡ Λ.		έτ. «Ελαισφάρερ»	61	13379	άνεχ. Καλντέρα 10 Μαρτ. διὰ Μουρόραν διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 22 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Σιμίζου 16 Μαρτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
ΠΛΕΙΑΣ		Μ. Σκουφαλός	43	1815	έφθ. Μη. "Άυρες 22 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΩΠΤΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	44	7186	άνεχ. Σάντα Φέ 24 Μαρτ. διὰ Ροζάριο
ΠΛΕΙΤ ΚΑΙΠΠΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	54	8155	έφθ. Μη. "Άυρες 25 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. Ποντελή	43	7303	
ΠΛΟΒΕΡ		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7331	άνεχ. 'Αμβούργον 18 Μαρτ. διὰ Καράτοι διπλήθε Κων) πολιν 13 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΠΟΛΑ II		λεβεντάκης	31	967	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Μαρπλίντο»	58	9603	άνεχ. Βίλλελμονταν 20 Μαρτ. διὰ Λουδίνον
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμάξ»	54	8825	έφθ. Πόρλαντ ("Ορ.) Μαρτ.
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Σκιρρών»	43	7258	άνεχ. Βαγκούδερ 10 Μαρτ. διὰ Τσιμαγκάτο
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Κάνονους»	61	9956	έφθ. Σαίν Τζών (Ν.Β.) 20 Μαρτ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ		έτ. «Πολιύδωρα»	49	2755	άνεχ. 'Αμβούργον 24 Μαρτ. (διαταγάς)
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Προσπέριτυ»	43	7122	εἰς Ριο Ιανέιρο ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		έτ. «Γ'κόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Μαντράς 18 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλαντα»	57	9797	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		έτ. «Ανδρεδόνς	43	14425	άνεχ. Ράς Τανούρα 10 Μαρτ. διὰ Τρίνινταν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)		έτ. «Νουέρα Σεβίλλα»	64	38000	άνεχ. Σουάνον 24 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Ανώνυμους»	64	37987	άνεχ. Σύρον 18 Μαρτ. διὰ Βαρκελώνην
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ. «Ποδθιντενάς»	48	11173	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαρτ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 17 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσόσεανικα»	58	10996	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διὰ Φρητάουν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεχ. Γιαβάτα 12 Μαρτ. διὰ Κορίντο
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ		έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	έφθ. Δουνγκέρκην 18 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Αλλαρίς»	55	16718	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 18 Μαρτ.
ΠΡΩΤΟΝ		έτ. «Αστηρ»	60	18889	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 Μαρτ. διὰ Γρύνιαν
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	άνεχ. Βιρτουόζιν 21 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		Ραφ. Μελαχροίνδος & Υιοι	21	1515	εἰς Λός Αντζελες ἀπὸ 22 Φεβρ.
ΠΥΘΕΑΣ		έτ. «Αρμονία»	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαρτ.
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Προτεύης»	44	7252	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 25 Μαρτ.
ΠΥΩ (δ.)		Ίω. Λάτοπης	52	10224	
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαιμία»	38	5910	
PANTIAN MENT		έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	
PANTNOR		παναμαική έταιρια	43	7133	
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	
ΡΕΑ		έτ. «Αλδαρέζ»	44	7176	
ΡΕΓΓΙΝΑ		έλληνικά συμφέροντα	39	10603	
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	
ΡΙΤΑ		Yioi Σιγάδα	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΟΝΣ		έτ. «Μάνλεμεσ»	45	7176	
ΡΟΓΟ		έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	
ΡΟΥ'		έτ. «Σκάρας»	41	6901	
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)		Ε. Κωνσταντάκης κ.λ.π.	50	10608	
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 11 Μαρτ. διὰ Ροστόκ
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κέραμεις»	56	21081	άνεχ. Μπάρερσαν 19 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		όδ. «Αγγελάκη & Σια	47	1575	άνεχ. Μουρόραν 17 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ		έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Μαρτ. διὰ Σαιγκόν
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Φρήντον»	43	7268	άνεχ. 'Αμβέρσαν 4 Μαρτ. διὰ Τζάκονθιλλ
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 10 Ιαν.
ΣΑΝ ΣΤΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόλοκουαριμ»	38	1848	εἰς Μορουνγάκα ἀπὸ 17 Φεβρ.
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Μεραντίλε»	50	11313	άργει Πέρομα ἀπὸ 28 Σεπτ. 1958
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	άνεχ. 'Αμβέρσαν 18 Μαρτ. διὰ Νιού Χάφεν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεχ. 'Αμβέρσαν 26 Μαρτ. διὰ Νηπτρόϊτ
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	64	13830	διπλήθε Σαίν Λαζαρίδην 20 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιών Σιγάλα	43	7176	έφθ. Τρίπολιν (Λίβυς) 20 Μαρτ. διὰ Βρέμην
ΣΑΟΥΠΟΥΣΟΥΛ		έτ. «Ρήφερ»	63	6421	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 11 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεχ. Αύγουστα 22 Μαρτ. διὰ Χίον
ΣΑΣ		Θαφαλοπότης & Σια	40	5360	διπλήθε Παναμά 9 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		A. Πρίντεζης	28	1660	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	55	16241	
ΣΕΛΜΑ ΘΩΡΝΤΕΝ		έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	
ΣΕΡΙΟΣ		έτ. «Σάν Σεαλίδη»	58	13753	
ΣΕΡΙΟΣ		έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	
ΣΙΜΟΣ		έτ. «Αμάντα»	43	7275	
ΣΙΣΙΟΥΛΑ		όρ. Θεοδωρίδης	40	4499	
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Ρήφερ»	62	3097	
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13752	
ΣΚΙΝΟΣ		έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ		έτ. «Κόραλλα»	48	3814	
ΣΟΜΙΑ		έτ. «Σόμια»	53	805	
ΣΟΝΙΚΗ		έτ. «Τάγκερ»	62	28390	
ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Σουλινάν	51	9992	
ΣΟΦΙΑ		Xo. Σαρδίνης & Σια	45	1598	
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Ολιστιμ»	29	7030	
ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ		έτ. «Εξέλεσιορ»	57	10739	
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπαλλατόρι»	44	7310	
ΣΠΕΤΣΑΙ		έτ. «Σπάρτο»	57	9460	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ		έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Ζάφυρ»	43	3327	
ΣΠΥΡΟΣ Λ.		'Ιω. Λάτοπης	26	5648	
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		Σπύρος Λάλης	40	2209	
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	
ΣΤΑΡΛΑΙΤ II		έλληνικά συμφέροντα	44	1723	
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		παναμαική έταιρια	30	4184	
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		έτ. «Κάσος»	44	7223	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.		έτ. «Ελευθεριάδης	49	8630	
ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ		Στ. Μάτασ	45	4014	
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗ		Στ. Μπαζεδάνην	47	2023	
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Στροβίλη»	43	7167	
ΣΥΡΑ		έτ. «Γενική» Α.Ε.	39	4693	
ΣΥΡΟΣ		έτ. Τιουν. Μαρ. 'Εντερπράΐζ	52	2073	
ΤΑΙΓΑΙΚΑΝ		έτ. «Σύρα»	43	8634	
ΤΑΝΑΙΣ		έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Εμπαιοίαντα»	28	8406	
ΤΑΣΙΑ		έτ. «Τριτώνια»	59	2847	
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Γκαράντες»	31	3991	
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		A. Κατογιώρης κλπ.	44	2321	
ΤΑΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		παναμαική έταιρια	53	7564	
ΤΕΛΑΜΩΝ		έτ. «Τρανοκοντίνεντο»	56	20332	
ΤΖΟΥ'		P. Βράγκος	39	1502	
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Τσάταμ»	44	7184	
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)		παναμαική έταιρια	56	7213	
TINA		έτ. «Σεούλαγκ»	37	5556	
		έτ. «Θεος νίκη»	65	39800	
		Ευγενία 1. Χανδρή	43	10448	
		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	
		έτ. «Ολιστιμ»	42	7362	
					άπο παραλαβήν
					έφθ. Σίδνευ 24 Μαρτ.
					έφθ. 'Ανκόνα 16 Μαρτ.
					έφθ. 'Αλεξανδρειαν 25 Μαρτ.
					άνεχ. N. Ύορκην 19 Μαρτ. διὰ Λορ. Μαρκές
					έφθ. Χάμπτον ρόδις 13 Μαρτ.
					εἰς μεσογειακά μεταφοράς
					άνεχ. Ιοκόναμά ἀπὸ 10 Φεβρ. διὰ Συτ. άκτην ΗΠΑ
					Γάνεχ. Πόρτ Λύκον 18 Μαρτ. δι' Ινδίαν
					έφθ. Χάμπτον ρόδις 19 Μαρτ.
					εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ ουμπληρώσιν
					έφθ. Καράκας Μπαίν 19 Μαρτ.
					άνεχ. Χιούστον 18 Μαρτ. διὰ Γκάλβεστων
					διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Μαρτ. διὰ Χάρην

ΤΟΥΡΚΙΑ		''Ελληνική'' Α.Ε.	56	2863	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		Γατζήνης & Μωραΐτης	49	1366	άνεχ. Λιβανόν 12 Μαρτ. διά Λιβύου
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. ''Αίγα Γκράντε''	65	15900	είς Γουγκούλαιν τύπο συμπλήρωσιν
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. ''Φιντέλιτυ''	57	10493	έφθ. Ν. Όρλεάνην 16 Μαρτ.
ΤΡΙΤΟΝ		άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 8 Μαρτ. διά Νικαράγουα
ΣΙΜΕΝΤΟΚΑΗΣ		έτ. ''Ηρακλής''	44	1366	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΥΦΩΝ		έτ. ''Ισοπορημ''	34	1686	έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ ΗΙ		έτ. ''Βέριτας''	38	5239	έφθ. Μπάχια Μηλάγκα 12 Μαρτ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. ''Βικιγκ Τρέιντερ''	59	23678	διπλής Πότ Σαϊδ 13 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ		έτ. ''ΙΛ - Μεντίκο''	37	4298	διπλής "Αγ. Βικέντιον 27 Μαρτ. δι' Ιρλανδίαν
ΟΑΒΙΑ		έτ. ''Ρέα''	43	2878	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΑΕΘΩΝ		έτ. ''Κόμιετ''	43	15005	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Μαρτ. διά Δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΟΑΙΑΣ		έτ. ''Λάνσερ''	45	15574	διπλής Παναμᾶ 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΑΛΚΟΝ		έτ. ''Μπόλτικο''	43	15441	έφθ. Λορ. Μαρκές 17 Μαρτ.
ΟΑΛΚΟΝΕΡΑ		έτ. ''Άλδρα''	60	13997	διπλής Παναμᾶ 9 Μαρτ. δι' Άλασκαν ή Γιοκοχάμαν
ΟΑΝΗ		Τζωρτζής & Συκιάς	22	3117	έφθ. Μογκαντίκο από 18 Φεβρ.
ΟΑΡΟΣ		Δ. Κούντας κλπ.	38	2564	έφθ. Μπαγιόν 21 Μαρτ.
ΟΙΛΙΑ		έτ. ''Μέξ''	44	15579	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΙΛΙΠΠΟΣ		ποναμαϊκή έταιρια	24	1352	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΛΩΡΑ Α.		Αθανασίδης	23	1369	άνεχ. Σεβίλλην 15 Μαρτ. διά "Ελ Ζαντίντα
ΟΛΩΡΑ Μ.		Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	έφθ. Ρόδον από 12 Δεκ. 1964
ΟΙΟΒΟΣ		έτ. ''Αυφιώνη''	57	9950	άνεχ. Αινδούργον 23 Μαρτ. διά Γκέλα
ΟΙΛΕΓΑΝΑΡΟΣ		έτ. ''Άλδρα''	60	13993	έφθ. Ν. Υόρκην 18 Μαρτ.
ΟΡΙΣΟΣ		έτ. ''Σπλέινς''	44	15020	άνεχ. Καράτοι 17 Μαρτ. διά Λορ. Μαρκές
ΟΡΥΔΙΩΤΗΣ		Ζωχάρος - Βασιλίδης	47	1106	έφθ. Λαττάκια 17 Μαρτ.
ΟΩΣ		έτ. ''Λαϊμπτίριαν''	43	7152	έφθ. Ταϊπέ 25 Μαρτ.
ΟΩΤΕΙΝΗ		έτ. ''Φιντέλιτυ''	57	10493	άνεχ. Κόροπους Κριστί 19 Μαρτ. διά Χιούστον
ΟΩΤΗΣ		ΈΛΛΗΝΟΚΟΥΡΙΑΚΗ	35	1253	διπλής Κωνύποι πολιν 14 Μαρτ. δι' Οδησόν
ΟΩΤΗΣ Π.		Φ. Πετροπούληδης	26	1958	διπλής Κωνύποι πολιν 26 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΟΩΩΩ		έτ. ''Κονοτελλέσιον''	54	1961	έφθ. Δάντοιχ 22 Μαρτ.
ΧΑΔΙΕΣ		M. Καπότας κλπ.	27	2448	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		Ποθότος - Κουτσοφίος & Σιά	13	1282	διπλής Κωνύποι πολιν 14 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		Κάσσος'' Α.Ε.	45	7240	Ιδε: "ΑΧΙΛΛΕΥΣ", ώς μετωνυμάσθη
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. ''Άκιες''	60	9319	έφθ. Σαγκάν 3 Μαρτ.
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. ''Χάριετ''	46	6939	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Βίσμαρ
ΧΑΡΙΛΑΟΣ		Παπαδημητρίου	50	9787	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 19 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. ''Αλτζέο''	44	1876	διπλής Γιβραλτάρ 15 Μαρτ. δι' Ατλαντικον
ΧΙΟΣ		Κοντός & Ψαρέλλης	44	1752	έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. ''Ντεβελόδημεντ''	53	8458	άνεχ. Μη. Αύρες 19 Μαρτ. διά Κόμπε
ΧΙΟΝ (δ.)		έτ. ''Μαγιά''	54	16193	είς Γκάλεστον από 24 Φεβρ.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. ''Νότος ''Ερμάνος''	42	2865	άνεχ. Ρέτζιο 15 Μαρτ. διά "Οντα
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		άδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. ''Οσανίκα''	49	7526	έφθ. Λιβερόπουλ 27 Μαρτ.
ΨΑΡΑ		έτ. ''Πάθες''	25	958	διπλής Πόρτ Σαϊδ 18 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΨΑΡΑ		έτ. ''Φαραλίδ. Δ. Ι.''	45	7247	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Κεελόδηκ
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. ''Σαμπινάλα''	42	7175	άνεχ. Μιδδλερεμπρο 23 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον

## ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΑΛΣΟΥΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Κοντινένταλ''	47	9856	έφθ. Νεκοταέα 16 Μαρτ.
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Ματοεντόνιαν''	44	7271	έφθ. Νανάιμο 25 Μαρτ.
ΑΓΑΠΗΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Άκτις''	42	7259	έφθ. Κολόμπο 19 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	Παπαδημητρίου	52	3694	άνεχ. Πενσακόλλα 14 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΑΓΓΕΛΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Άγγελά''	43	7271	άνεχ. Σύρου από 19 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Φασαλιού	53	11365	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο 26 Μαρτ. διά Μπελέμ
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	έτ. ''Μαρβάλια''	45	6877	άνεχ. Σάντος 24 Μαρτ. διά Μη. Αύρες
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Μαριπλάνκα''	56	20153	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαρτ. δι' Άρουμπαν
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. ''Άβλαια''	43	7238	έφθ. Ωδούες 21 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Ακρυπτηρίου''	43	7157	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 18 Μαρτ. δι' Είθονμάουθ
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Ελπίσαγα''	43	3106	έφθ. Σαουθμάπτον 29 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Μαρισέλα''	24	1988	είς Πόρτ Σαϊδ από 11 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	22	1833	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 20 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Μαριπλάγκα''	56	20140	διπλής Παναμᾶ 21 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ A. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Νικολας''	53	11024	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 19 Μαρτ. διά Μπαχρέν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1946	άργει Καζαμπλάνκαν από 24 Ιουλ. 1963
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. ''Γιουνάιτεντ''	43	8434	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 17 Μαρτ. διά Γλασκώβην
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κύπρο)	(N.A.T.)	έτ. ''Εποεράτζα''	43	7265	άνεχ. Νιού Χάφεν 18 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΑΕΔΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7134	έφθ. Γδουνιάν 11 Μαρτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. ''Βότα''	57	20797	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 19 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Αζουέρο''	44	7176	έφθ. Λάς Πάλμας 21 Μαρτ.
ΑΗΣ ΗΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Μεντ. Σηγουάινη''	49	3484	έφθ. Λαττάκια 20 Μαρτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	Τρανομαρίνος ''Άρμαντόρες	42	6997	άνεχ. Αύγουστον 24 Μαρτ. δι' Αλικάντε
ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Αιθαμάς''	41	4729	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Άτλαντικ''	54	18784	διπλής Σουεζ 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΘΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. ''Εύκρειερ''	45	9728	έφθ. Αμπούργον 25 Μαρτ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. ''Σάντα Βιργινία''	43	7280	έφθ. Μπάχια Μηλάγκα 9 Μαρτ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. ''Πατοφίκο''	42	7227	είς Ρόττερνταμ από 31 Δεκ. 1964
ΑΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. ''Πατοφίκο''	43	7267	διπλής Πόρτ Σαϊδ 27 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. ''Λαιμπτίριαν''	58	10018	έφθ. Βανκούμπερ 26 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. ''Λαιμπτίριαν''	58	10018	έφθ. Ναγκόγια 20 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. ''Λαιμπτίριαν''	58	10020	έφθ. Λός Αντιζέλες 22 Μαρτ.
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Ποσείδων''	43	7256	έφθ. Κούθον 27 Μαρτ.
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Σάν Ζόζε''	45	7285	άνεχ. Λάς Πάλμας 25 Μαρτ. διά Μη. Αύρες
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)		έλληνικά συμφέροντα	50	1385	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 19 Μαρτ.
ΑΚΟΥΟΤΙΚ (δ. αγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Άλμπρουκ''	47	7143	έφθ. Κολόμπο 21 Μαρτ.
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. ''Μελέτιον''	43	7281	έφθ. Χακοδάπτον 24 Μαρτ.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Ρόζενταλ''	43	10544	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Άκτινα''	44	7254	διπλής Σιγκαπούρην ρόδος 27 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΤΩΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Βιαγκουάρντια''	43	6943	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαρτ. διά Τζακάρταν
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΑ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. ''Γκαραγουαΐη''	54	29440	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 27 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Άλφαρ''	43	6989	άνεχ. Φρίπτορπ (Μπαχ.) 9 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Ριταλέξ''	25	2323	άνεχ. Δουγκέρκην 19 Μαρτ. διά Γενόβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ B.	(N.A.T.)	έτ. ''Μαρβιδία''	44	1413	άργει Βατιλίδηρον από 18 Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. ''Φιντέλιτον''	56	10480	άνεχ. Παναμᾶ 13 Μαρτ. διά Χιούστον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Ρέξ''	58	10499	άνεχ. Αντεν 22 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	(N.A.T.)	έτ. ''Λαιμπτίριαν''	56	20926	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. ''Σάν Νικόλα''	43	2908	άνεχ. Δάντοιχ 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Φρίπροπ''	44	7115	διπλής Σαϊδ 18 Μαρτ. διά Ειρηνικόν
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. ''Μορφόδια''	64	11200	άνεχ. Τρίνινταντ 14 Μαρτ. διά Ριο 'Ιανέριο
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. ''Σάντα Ρίτα''	44	7063	άνεχ. Σαντούρε 12 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. ''Κόμπος''	41	7401	άνεχ. Πρόδιντενς 15 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. ''Γκροσφορντ''	44	11625	άνεχ. Ντάκαρ 13 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. ''Εκτραμάρ''	44	7280	άνεχ. Ντάκαρ 15 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΑΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Πάδμαρ''	44	7270	έφθ. Πάτρας 14 Μαρτ.
ΑΛΤΙΣ	(N.A.T.)	Σ. Ζερδός	17	965	έφθ. Ράττερνταμ 5 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Άλτις''	41	169	άνεχ. Δάντοιχ 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΧΕΙ Ρ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Σάν Αντώνιο''	43	7171	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Μαρτ. διά Βομβάν
ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. ''Σάν Αντώνιο''	44	7183	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 17 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΑΜΑΡΥΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. ''Μέναν''	38	1748	έφθ. Αμβούργον 19 Μαρτ.
ΑΜΕΝΑΙΤΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. ''Αμαρυλλίς''	45	7201	έφθ. Μπάχια Μηλάγκα 8 Μαρτ.
ΑΜΙΔΑΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έ			

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρκάνο»	44	7242	διπλήθε θέσουταν 18 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρίκαν»	56	13262	άνεχ. Σίδνευ 23 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	διπλήθε Σουέζ 10 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνιμονι»	40	3182	άνεχ. Ντακάρ 19 Μαρτ. διά Σέτταν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρ»	53	18713	όνεχ. N. Ύόρκην 18 Μαρτ. δι' Άρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	66	15300	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΟΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	διπλήθε Σουέζ 26 Μαρτ. διά Τζακάρταν
ΑΝΘΕΜ.	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	43	10582	άνεχ. Άλγεριον 18 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	διπλήθε Σουέζ 22 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	45	4229	έφθ. Μασσαλίαν 18 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρίκαν»	54	6112	έφθ. Ναγκόγια 29 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.		έλληνικά ουμέφροντα	64	18200	άνεχ. Περού 15 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνσοτον»	44	10599	έφθ. Καράτοι 19 Μαρτ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ		έτ. «Σαβόνι»	44	7259	άνεχ. Άμμερσον 11 Μαρτ. διά Ν. Ύόρκην
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεχ. Χιουστον 4 Μαρτ. διά Γκάλθεστον
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλλορ»	48	3781	διπλήθε Σουέζ 4 Μαρτ. δι' Ιράν
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Αμδούργον 19 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλ»	43	7244	άρχει. Αμπελάκι από 18 Ιουν. 1964
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΗΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νταφά»	44	1589	άνεχ. Πειραιά 18 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΗΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ήστ Ατλάντικ»	63	15985	διπλήθε Παναμά 12 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρ»	57	11041	διπλήθε Λίζαρντ 13 Μαρτ. διά Κή Γουεστ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ		έτ. «Απατούρια»	43	7154	έφθ. Νεπόλιον 13 Μαρτ.
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Γδύνιαν 22 Μαρτ.
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάλιοθάνη»	44	7284	άνεχ. Μπ. Αύρες 13 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	A. Κατσούεύρηνς	40	1280	άνεχ. Νιούπορτ 11 Μαρτ. διά Λιβύνην
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Τάιν 20 Μαρτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Τράνσοπορτ»	43	8479	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	άνεχ. Μομπάσα 28 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΑΡΓΟΛΙΣ		έτ. «Μαρβέλδη»	64	28313	διπλήθε Σουέζ 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΕΝΤΑΛ		Π. Βαράκος	46	1951	έφθ. Αλ' άρειαν 15 Μαρτ.
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	42	7176	άνεχ. Βερακρούζ 23 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4660	έφθ. Λάγκος 25 Μαρτ.
ΑΡΗΣ		έτ. «Τρανσατλάντικ»	44	7179	έφθ. Γενοβαν 11 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Τάνκερ»	58	23626	έφθ. Ρίο Ιανείρο 24 Μαρτ.
ΑΡΙΚΑ (π.)		έτ. «Φινανσιάρια Ναβικόδη»	19	2395	εις Σπέτζα από 6 Φεβρ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καραγεώργης	45	7540	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καραγεώργης	40	7480	έφθ. Γλασκώβην 26 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Μουρόραν 15 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άριας»	63	27748	έφθ. Αιδί 11 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	άνεχ. Μπάραρον 7 Μαρτ. διά Σουέζ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7247	διπλήθε Τρινιντάντ 15 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέργαμος»	43	6995	έφθ. Γενοβαν 22 Μαρτ. (διά Ήστ Λόντον)
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ		M. Καραγεώργης	44	7589	άνεχ. Τάιν 26 Μαρτ. δι' Αμδούργον
ΑΡΙΣΤΕΠΠΟΣ	(N.A.T.)	M. Καραγεώργης	40	7433	άνεχ. Βίλλελμασταν 23 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΡΙΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος»	56	10093	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτες»	44	7216	έφθ. Μπατόν Ρούζ από 20 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίωνα»	28	1707	έφθ. Αγκόνα 11 Μαρτ.
ΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζέντηλη»	44	10511	άνεχ. Καλλάο 18 Μαρτ. δι' Εκουαδόρ
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιούτης»	53	18743	διπλήθε Σουέζ 17 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο»	43	8666	έφθ. Χούλλα 18 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσσ»	43	7303	οιπλήθε Παναμά 10 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόζενταλ»	32	3848	έφθ. Μπιλμπάο 11 Μαρτ.
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2409	εις Σπέτζα από 9 Φεβρ.
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνσοτον»	48	11319	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργανη Λάιν»	44	7179	έφθ. Λιδερπούλ 17 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)		έτ. «Λάιμπ Στ. Τράνοπ.»	43	7137	άνεχ. Λονδίνον 19 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σειουθατλάντικη»	44	7283	άνεχ. Καλόκαστα 18 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ	(N.A.T.)	έθεροπος Μπάλλ Κάρριερς	64	17976	άνεχ. Λοδς Αντζελες 13 Μαρτ. δι' Αμαρακάιμπο
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	διπλήθε Ουζάν 19 Μαρτ. διά Δάντοιχ
ΑΡΤΣΕΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντόνο»	44	10454	διπλήθε Σουέζ 24 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΡΧΑΤΕΛ		έτ. «Σκάργια»	63	15929	άνεχ. Γδύνιαν 23 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΧΑΝΑΣ		έτ. «Σάντη»	44	13415	έφθ. Νεκοτάσα 18 Μαρτ.
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ		έτ. «Θράγκου	50	14243	άνεχ. Λος Αντζελες 13 Μαρτ. δι' Αμαρακάιμπο
ΑΡΧΟΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρού»	44	7176	διπλήθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Σαγκάπον
ΑΣΗΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδνη Γκαμπριέλλη»	44	7176	άνεχ. Βομπάνι 19 Μαρτ. διά Γκπλόγκ
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασόημη»	40	2667	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα Κ.»	43	7129	διπλήθε Σουέζ 24 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Γδύνιαν 23 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	44	14243	έφθ. Ν. Όρλεάνην 24 Μαρτ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστηρ»	50	5324	διπλήθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Ταμπαγκάο
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρόσι»	58	12624	άνεχ. Βενετίαν 27 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή»	58	20608	άνεχ. Καλούμπια ρίβερ 23 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Τάνκερ»	60	20444	έφθ. Καλούμπια ρίβερ 22 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ		έτ. «Οσαν Κάργκοι»	57	26032	άνεχ. Περα. Κόλπον 22 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΙΣ'	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκοι»	56	10091	άνεχ. Καμαϊο 18 Μαρτ. (δισταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	49	17094	άνεχ. Λορ. Μαρκές 3 Μαρτ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	31800	άνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικη»	63	15977	άνεχ. Καλούμπια ρίβερ 23 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Ατλάντικη»	54	9833	έφθ. Κολούμπια 22 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Τάνκερ»	57	24831	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαρτ. διά Πούντα Πάλμας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	55	12985	άνεχ. Αρούμπαν 23 Μαρτ. διά Πόρτ Εθεργκλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	53	11322	άνεχ. Περα. Κόλπον 27 Μαρτ. διά Γιοκαίσι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	53	12696	διπλήθε Παναμά 14 Μαρτ. (δισταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	51	11524	άνεχ. Κόμπε 22 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστ Ατλάντικη»	62	15921	διπλήθε Ρότερνταμ 22 Μαρτ. διά Περού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑ'Τ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Τάνκερ»	56	14839	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 27 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	52	10930	άνεχ. Βενετίαν 27 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	39000	άνεχ. Κόμπε 22 Μαρτ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	49	10908	διπλήθε Παναμά 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκοι»	57	10189	έφθ. Κόμπε 17 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΙΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκοι»	58	10139	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 24 Μαρτ. διά Καναδᾶ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤ'Ζ	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή»	58	10139	έφθ. Λιδερπούλ 25 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικη»	63	15985	διπλήθε Παναμά 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκοι»	56	10043	έφθ. Κόμπε 17 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθ Ήστ Ατλάντικη	64	15977	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 24 Μαρτ. διά Καναδᾶ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκοι»	59	10823	έφθ. Λιδερπούλ 25 Μαρτ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκάρτια»	44	7257	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 27 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιπέρο»	56	10312	έφθ. Μομπάσα 28 Μαρτ.
ΑΥΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	1028	έφθ. Μομπάσα 28 Μαρτ.
ΑΥΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπουναΐης»	54	1756	έφθ. Μασσαλίαν 19 Μαρτ.
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	διπλήθε Πιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΒΑΡΝΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφίλη»	48	2164	άνεχ. Ντωρμπαν 17 Μαρτ. διά Μοκαμέντες
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	44	7192	έφθ. Τζεδδάν 27 Φεβρ.
ΒΑΣΤΡΙΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	άνεχ. Αντεν 27 Φεβρ.
ΒΕΑΤΡΙΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιόν	44	7203	άνεχ. Τάμπον 9 Μαρτ. διά Σάντος
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Φεβρ. διά Σαουδ.
ΒΕΡΟΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρομάνο»	54	17378	άνεχ

ΓΕΩΡΓΕΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7255	άνεχ. Μόζι 21 Μαρτ. διὰ Τακόμα
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν» .....	45	7256	άνεχ. Ναγκόγια 11 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΓΕΩΡΓΙ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ» .....	54	18790	άνεχ. Μπάρι 22 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεάτ» .....	35	5028	διπλήθ. Σουέζ 17 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αυρόρα» .....	43	8531	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	22	1731	έφθ. Έλευσίνα 27 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο» .....	43	7166	έφθ. Γκαλθέστων 14 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν» .....	41	5270	άνεχ. Σαντιάγκο 20 Μαρτ. διὰ Σιενφουέγκος
ΓΙΑΝΝΙΝΑ .....	(N.A.T.)	Έλληνικ Σιππιγκ & Ίντάστρ.	43	8513	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 15 Μαρτ. διὰ Ραβένναν
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» .....	39	10051	άνεχ. Νότ. Αύστραλιαν 25 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» .....	44	7246	έφθ. Τομρί 16 Μαρτ.
ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Πασιφίκι» .....	43	8501	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Μαρτ. διὰ Κεελόγκ
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΓΛΟΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχιά» .....	45	7240	έφθ. Τρινκομαλί 3 Μαρτ.
ΓΚΙΤΤΙΤΕ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στέλλα» .....	28	5907	διπλήθ. Παναμά 14 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν (πρὸς διάλυσιν)
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	44	11873	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρομάρ» .....	56	20668	άνεχ. Σιδώνα 18 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΓΚΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	39	1626	εἰς Μπαρράγκουλα ἀπὸ 9 Οκτ. 1964
ΓΛΑΥΚΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι» .....	64	15200	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 27 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΑΥΘΑΔΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα» .....	44	7244	έφθ. Ροάριο 22 Μαρτ.
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	45	7648	άνεχ. Χιούστον 15 Μαρτ. διὰ Μπουρουτού
ΓΟΥΟΡΒΙΚ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς» .....	55	10961	άνεχ. Μπαχρέιν 15 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α' ΙΝΤΗΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Τράνσορπτ» .....	57	26032	άνεχ. Ράς Τανόύρα 19 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γιούνιτι» .....	52	20667	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 20 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τουόρλαντ Γκάρντιαν» .....	55	20432	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Μαρτ. διὰ Γιοκαΐσι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκλέν» .....	53	13256	έφθ. Ν. Ύρκην 18 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερ» .....	54	28323	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 Μαρτ. δι' Ούλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαζόύλη» .....	57	13750	έφθ. Ν. Σκωτίαν 27 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουήκης» .....	55	20432	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοεάνικ» .....	55	25317	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκλέιντ» .....	54	20580	άνεχ. Σιμίζου 8 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	54	20431	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σανξίλη» .....	57	13750	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομοίλη» .....	61	11971	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Μαρτ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΙΟΝ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοσούτος Μπαίνη» .....	57	25489	διπλήθ. Σουέζ 16 Μαρτ. διὰ Ράς Τανόύρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαϊφόνιου» .....	57	25490	άνεχ. Μπαχρέιν 20 Μαρτ. διὰ Μπότανον Μπαίνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΣ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκη» .....	57	26031	διπλήθ. Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΕΝ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιούσιλ Μπαίνη» .....	57	26031	έφθ. Βιλατίμόρον 25 Μαρτ. διὰ Χάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλόκαρ» .....	43	12805	έφθ. Βικτωρίαν 16 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΤΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζείσιον» .....	43	12949	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δι' Ατλαντικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΙΚΕΡΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρύων» .....	43	14309	άνεχ. Μπότανον 17 Μαρτ. διὰ Μίλφορντ Χάρεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Κόνκορντ» .....	52	21102	διπλήθ. Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διὰ Δουνκέρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λίμπερτυ» .....	49	18226	άνεχ. Βαλτιμόρον 23 Μαρτ. διὰ Παλούα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων» .....	43	14304	διπλήθ. Σάουθεντ 23 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λύσανδρος» .....	49	17598	έφθ. Κόμπε 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΤΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη» .....	49	17528	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία» .....	50	17598	διπλήθ. Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μήνη» .....	53	13459	άνεχ. Μπάρρο 13 Μαρτ. διὰ Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΛ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα» .....	49	17597	άνεχ. Μπάρρο Μασούρ 19 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	Στ. Νίαρχος .....	49	17598	διπλήθ. Σουέζ 16 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μίαννερ .....	58	20546	διπλήθ. Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπόντ .....	57	27902	άνεχ. Φάσουλα 28 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ·Γ·Σ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Πίσι» .....	57	20533	διπλήθ. Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Σῆ» .....	53	12877	διπλήθ. Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διὰ Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΩΑΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηστον» .....	58	11201	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ .....	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπάννερ .....	43	12793	έφθ. Βαλτιμόρον 20 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΞΠΕΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρον Τάνκερ» .....	55	20165	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΖΙΖΕΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρόσι» .....	44	12805	έφθ. Βαλτιμόρον 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν» .....	58	11200	άνεχ. Ν. Σαίν Αζαρά, υπὸ συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	άνεχ. Ράς Τανόύρα 23 Μαρτ. διὰ Σουέζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΣΤΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20585	έφθ. Ντάς Αιλάντ 18 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ» .....	58	10499	άνεχ. Αμβέρσαν 11 Μαρτ. διὰ Ν. Όρλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεφίκι» .....	43	14313	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ π. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Στείτελλα» .....	44	13005	άνεχ. Αμβούργον 26 Μαρτ. διὰ Μονρόβια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη» .....	43	12846	άνεχ. Νιού Ούεστμπιντερ 21 Μαρτ. διὰ Βερμούδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΟΙ·Γ· .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσια» .....	43	14294	διπλήθ. Σουέζ 20 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιεροδόπην» .....	64	50000	έφθ. Σκαραμαγκά 26 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΣΤΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιόρδα» .....	59	9171	εἰς Σαίν Αζαρά, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΓΑΝΤΙΣΠ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη» .....	65	51000	διπλήθ. Τζιμπούτι 26 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Μαρτ. διὰ Ταμπαγκάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	έφθ. Μάλταν 18 Μαρτ.
ΓΟΥΟΤΟΦΟΡΤ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς» .....	52	10843	άνεχ. Ειδονάραο 26 Μαρτ. διὰ Καναδά
ΓΡΑΝΑΔΑ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος» .....	44	7282	άνεχ. Τζιμπούτι 25 Μαρτ. διὰ Βομβάνη
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.) .....		έτ. «Αστρομέντωρ» .....	18	1545	έφθ. Αλ) δρειαν 21 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Ιωάννης» .....	44	7154	έφθ. Ν. Υόρκην 17 Μαρτ.
ΔΕΣΠΙΩ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7207	άνεχ. Κολόμπο 21 Μαρτ. διὰ Τζιμπούτι
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	Γ. Θ. Σιγάλας .....	29	2935	έφθ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ.
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	8531	άνεχ. Μινέρβα .....
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	13488	έφθ. Ν. Ορλεάνην 13 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (δ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	49	3668	έφθ. Βιζαγακαπατνάμ 11 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον» .....	45	10385	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ .....	(N.A.T.)	Κυπριανός .....	43	7187	έφθ. Σουέζ 24 Μαρτ.
ΔΙΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν» .....	44	7257	έφθ. Ν. Ορλεάνην 17 Μαρτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλαμιότο» .....	40	2819	έφθ. Βενετίαν 17 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα» .....	43	7260	έφθ. Γκαλθέστων 7 Μαρτ.
ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΙΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουνάτεντ Κρός» .....	52	12523	έφθ. Γκριλόγκ 7 Μαρτ.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7184	έφθ. Νιού Ούεστμπιντερ 24 Μαρτ.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόφορ» .....	44	7264	έφθ. Γκέλι 19 Μαρτ.
ΔΡΟΜΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα» .....	45	12813	έφθ. Ν. Ορλεάνην 12 Μαρτ.
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος» .....	64	17500	έφθ. Κόμπε 26 Μαρτ.
ΔΩΡΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρυγορούσσα» .....	42	2757	άνεχ. Ντακάρ 23 Μαρτ. διὰ Μπράκε
ΔΩΡΙΕΥΣ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	49	11771	εἰς Στάδιον 16 Μαρτ.
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Διωρίεν» .....	58	6331	άνεχ. Ειδονάραο 26 Μαρτ. διὰ Καναδά
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	57	13711	άνεχ. Πούντα Καρντόν 20 Μαρτ. διὰ Ποιγιάκ
ΕΒΜΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γαυντήσιον Αρμαντόρες» .....	43	8184	άνεχ. Λάς Πάλιας 17 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΒΡΟΣ .....	(N.A.T.)	Νόρθ Ατλάντικ .....	63	15983	έφθ. Λός Αντζελες 14 Μαρτ.
ΕΖΕ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελεοφοντ» .....	39	6697	έφθ. Βερακρού, 18 Μαρτ.
ΕΦΟΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε» .....	56	10329	διπλήθ. Παναμά 19 Μαρτ. διὰ Νιγκάτα
ΕΙΡΗΝΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα Αρένας» .....	29	6941	

ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6223	άνεκ. 'Αμβέρσαν 5 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 23 Ιαν. 1964
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντεντζι	43	7231	εἰς Κολόμπο ἀπό 11 Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	έφθ. Πόρτ Σουδάν 15 Μαρτ.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	άνεκ. Χούλι 25 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σίτιπιγκ & Ιντάστρι	43	8393	άνεκ. Κακινάντα 28 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΥΔΩΡΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	διπλήθει Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΕΥΤΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεκ. Περο. Κόλπον 24 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	άνεκ. Μίλφορντ Χάφεν 24 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΕΥΤΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οφειεύς»	64	35200	διπλήθει Παναμά 11 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΤΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεκ. Μπαντρ Μασάρ 18 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΕΥΤΕΝΙΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οιλ»	54	18730	διπλήθει Σουέζ 27 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΤΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	έφθ. Ραβέννα 19 Μαρτ.
ΕΥΠΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ευκριοία»	59	9003	άνεκ. Βαλτιμόρων 16 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμπαρ»	49	17613	έφθ. Βαλτιμόρων 16 Μαρτ.
ΖΑΝΕΤΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7176	άνεκ. Βεζλε 17 Μαρτ. διά Βρέμην
ΖΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμολοκ»	44	10393	εἰς Κριόπιμπολ ἀπό 21 Οκτ. 1964
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ.
ΖΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	έφθ. Σάντος 13 Μαρτ.
ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός»	55	7696	διπλήθει Πόρτ Σαιδ 20 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινούσαι»	37	1917	έφθ. Κόμπε 22 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΗΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαρέγιες»	30	1569	άνεκ. Χιούστον 18 Μαρτ. διά Σάντος
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Παλμέα»	45	14418	έφθ. Βεζλε 17 Μαρτ.
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλαι»	57	10173	άνεκ. Ρουέν 19 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Κωνσταντίνου	48	4697	έφθ. Σάντος 13 Μαρτ.
ΗΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλιμπέρτα»	43	7180	έφθ. Μπρεμερχάφεν 17 Μαρτ.
ΗΣΤΠΟΡΙ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισλα Φραγκάντοια»	65	24600	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάκης»	37	1166	άνεκ. Κάδις ἀπό 12 Φεβρ. διά Σάντα Μαρία
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	άνεκ. Χιούστον 18 Μαρτ. διά Σάντος
ΘΑΡΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεαναμάρις»	49	5685	άνεκ. Ρουέν 19 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΘΕΝΚΕΓΚΙΒΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	50	1845	εἰς Ν. Υόρκην ἀπό 11 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ»	44	7260	άνεκ. Μορπίλ ἀπό 27 Φεβρ. (διαταγάς)
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπούνια»	65	27960	άνεκ. Γιοκοχάμαν ἀπό 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάριο»	44	7194	άνεκ. Μπ. 'Αύρες 16 Μαρτ. διά 'Αγγλιαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	38	7246	άνεκ. Βικέντιον 16 Μαρτ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Βαλτιμόρων 23 Μαρτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστλαντικά»	43	7188	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 26 Μαρτ. διά Μαδαγασκάρην
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	έφθ. Χιούσαν 22 Μαρτ.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κάρογκο»	63	15923	άνεκ. Γιαβάτα 28 Μαρτ. διά Η.Π.Α.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	55	2858	έφθ. Χάμπτον ρόδες 23 Μαρτ.
ΘΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	άνεκ. Λειψίδες 23 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	44	7257	άνεκ. Αμύθεσσαν 8 Μαρτ. διά 'ΑΛ) δρειαν
ΘΩΜΑΣ Α. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	έφθ. Βαλτιμόρων 15 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Π. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεκ. Κοατζακοάλκος 26 Μαρτ. διά Ταμπίκο
ΙΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	57	11005	διπλήθει Παναμά 18 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΙΘΑΚΑ ΑΓΓΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	έφθ. Σπέτζια 25 Μαρτ.
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	47	7426	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 18 Μαρτ.
ΙΜΜΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	έφθ. Μπάραν 16 Μαρτ.
ΙΜΠΑΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασσούνιον»	20	2253	άνεκ. Παλέρμο 10 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενεδίαν»	41	6451	άνεκ. Μοντεδίδεο 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούκιο»	44	12646	άνεκ. Μόζι 11 Μαρτ. διά Νιούκαστλ (Ν.Σ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	21	1173	άνεκ. Βιρτούτον 16 Μαρτ. διά Πειραιάδ
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10414	άνεκ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόσμικη»	65	30516	άνεκ. Γένοβαν 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7176	άνεκ. Βρετ. Κολομβίαν 26 Μαρτ. διά 'Αγγλιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϊ»	63	13516	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 13 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαίρη»	53	13555	έφθ. Φιλαδέλφειον 26 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντροφορντ»	56	10422	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 16 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΑΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	13517	άνεκ. Κόμπε 19 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΓΙΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ»	44	15826	άνεκ. Γένοβαν 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικο»	53	13485	άνεκ. Βρετ. Κολομβίαν 26 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΙΡΙΣ ΙΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρισμαρο»	33	3946	έφθ. Βιρτούτον 22 Μαρτ.
ΙΣΜΗΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	άνεκ. Κόμπε 19 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλιάντζα»	29	1126	άνεκ. Γένοβαν 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΙΩΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανουένδα»	17	1295	άνεκ. Λονδίνον 16 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	30	9001	άνεκ. Οζάκαν 6 Μαρτ. διά Χιούστον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσουρο»	58	10077	διπλήθει Θεότην 11 Μαρτ. διά Χαδάναν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμδρά»	43	7297	έφθ. Πόρτ Σαιδ 27 Μαρτ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σκιοδάνι»	42	7020	άνεκ. Βούρβαν 25 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σίτι. Ιντάστρι	43	8428	άνεκ. Λάγκος 11 Μαρτ. διά Λίθερπούλ
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεκ. Μπωάντ 7 Μαρτ. διά Σάντος
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	49	10027	διπλήθει Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά 'Ατλαντικόν
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	46	3821	άνεκ. Χιούστον 10 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθ 'Ατλαντική»	57	10122	άνεκ. Λιόρδον 23 Μαρτ. διά 'Ιλιτσεφόκ
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόδια»	64	11200	άνεκ. Παναμά 5 Μαρτ. διά Κόμπε
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά μικραρά»	46	1921	έφθ. Ρινιέκαν 19 Μαρτ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4766	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ. διά 'Αμβούργον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ»	57	8774	άνεκ. Τζιμπούτι 20 Μαρτ. διά Κόμπε
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελικών»	43	8465	έφθ. Ορλέανην 13 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποτέντε»	44	7192	άνεκ. Βέροια Κρούζ 11 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σικίδων»	29	2666	έφθ. Αμύθεσσαν 28 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΤΤΕΛΕΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	21	1498	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 26 Οκτ. 1964
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιάλτια»	43	1790	άνεκ. Τζιμπούτι 20 Μαρτ. διά Σουέζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17057	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 15 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλαντζα»	56	10015	έφθ. Αν. Βικέντιον 15 Μαρτ. διά Βρέμην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιοι Ανάργυροι»	41	2866	έφθ. Αλ. δρειαν 26 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπανοντη»	43	2874	άνεκ. Ματαξίδη 16 Μαρτ. διά Μπιζέρταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόφαντς»	24	2060	έφθ. Κόπερ 27 Μαρτ.
ΚΑΠΙΣΤΡΑΝΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπιστράνο»	45	10608	άνεκ. Σουέζ 20 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βαλιδζό»	64	21000	εἰς Εμπορ. υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	έφθ. Αγ. Φραγκούκον 27 Μαρτ.
ΚΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανκοντίνενταλ»	44	4296	έφθ. Βέροια Κρούζ 17 Μαρτ.
ΚΑΡΝΕΙΣ ΙΣΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροπέλλε»	29	4884	διπλήθει Παναμά ἀπό 23 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσαια»	43	7033	άνεκ. Τεργέστην 16 Μαρτ. διά Κατάνην
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεκ. Χόρ άλ. Αμάγια 17 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτου»	43	7144	άνεκ. Φλώμουσ 20 Μαρτ. διά Γάνδην
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	56	16226	άνεκ. Φιλαδέλφειον 18 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΚΑΤΕΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεκ. Ταμπίκο 9 Μαρτ. διά Λορίεντ
ΚΕΤΓΙ ΤΡΕΓΓΙΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνκετη»	41	6799	έφθ. Νάντην 10 Μαρτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αλγυκομπέντας»	57	25183	άνεκ. Ντουμάι 7 Μαρτ. διά Λόδς "Αντζελες
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διπλήθει Σουέζ 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	έφθ. Ντάς "Αιλαντ 16 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	διπλήθει Σαουθεντ 17 Μαρτ. διά Λίθανον
Κ					

ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλια»	43	7176	Έφθ. Τακόμα 23 Μαρτ.
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	Έφθ. Λιθερπουλ 15 Μαρτ.
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνο»	53	12284	διπλήθε Παναμά 23 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΚΟΜΕΤ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρρου»	53	11270	διπλήθε Κεελόγκ 16 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουιλλα»	19	2949	διπλήθε Θεούταν 12 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΚΟΝΣΟΝΕΤΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονονείνχ»	53	12062	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	52	12132	άνεχ. Αστορία 9 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΝΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαράθενς»	45	8492	άνεχ. Βιζαγκαπτάμ 18 Μαρτ. διά Γιβάταν
ΚΟΝΤΕΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς»	55	12500	έφθ. Χούλλ 18 Μαρτ.
ΚΟΡΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτ Μάνφολντ»	45	7261	άνεχ. Πόρτ Εκουνιδελ 9 Μαρτ. δι' Αμουαίν Μπαιν
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαράθενς»	44	12500	διπλήθε Άγ. Βικέντιον 23 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδίλιαρο»	41	5173	άνεχ. Αντεν 16 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννούλα»	40	3496	άνεχ. Ζαρπάλ Νταννά 18 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούέδα»	63	30705	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 16 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πεντρα»	45	7247	άνεχ. Μορυουάκο 16 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΣΑΪΤ	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας	56	10567	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΣΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Σπή Τράνσοπορτ»	62	14963	άνεχ. Λιθερπουλ 19 Μαρτ. δι' Αμδέρσαν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδρος»	49	7478	άνεχ. Τενερίφοβ 3 Μαρτ. διά Λόουερ Μπουκάνων
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χόδη»	57	17827	άνεχ. Γιαδάτα 12 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαθιβίζα»	44	7135	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΚΡΙΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε Σουέζ 14 Μαρτ. δι' Ερυθράν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	άνεχ. Ν. Υόρκην 13 Μαρτ. διά Μπελίζ
ΚΥΚΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν»	56	4031	διπλήθε Γκόπτερνουρκ 13 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	48	1534	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 27 Μαρτ. διά Λάδεστην
ΚΥΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΚΥΡΙΑΚΑΤΕΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορρίκο»	43	7239	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐάρα»	44	2896	έφθ. Κονακρί 9 Μαρτ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	έφθ. Γένοβαν 27 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκραντέρος»	45	6172	έφθ. Περο. Κόλπον 19 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτέος»	64	34600	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 19 Μαρτ. διά Τανγιούγκ Ούμαν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλικήν»	53	11047	άνεχ. Ανγκούσταν 13 Μαρτ. δι' Αμδούργον
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικούς»	39	2993	
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)	(N.A.T.)				έφθ. Σάντος 27 Μαρτ.
ΛΑΚΟΝΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)				άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 27 Μαρτ. διά Καράτοι
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)				άνεχ. Μιζουούμα 24 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)				διπλήθε Παναμά ἀπό 25 Φεβρ. διά Τόκιο
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)				διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΛΕΝΑ (λ.)	(N.A.T.)				έφθ. Μπ. "Αύρες 21 Μαρτ.
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)				άνεχ. Αμδέρσαν 18 Μαρτ. διά Πόρτο Τόρρες
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)				έφθ. Ρίο Ιανέριο ἀπό 28 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)				άνεχ. Γιαδάτα 15 Μαρτ. διά Φιλιππίνας
ΛΕΩΝΙΔΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)				άνεχ. Πουέρτο λα Κρούζ 18 Μαρτ. δι' Αγγλιαν
ΛΗΤΟΣ	(N.A.T.)				έφθ. Χούλλ 27 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΟ)
ΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)				άνεχ. Βανκούμερ 23 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)				διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΛΟΥΔΙΑΣ	(N.A.T.)				έφθ. Ειδονμαρούθ 18 Μαρτ.
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)				άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 13 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΟΥΣΥΖ	(N.A.T.)				έφθ. Πόρτ Σουδάν 11 Μαρτ.
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)				άνεχ. Χιουστον 10 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)				διπλήθε Βιλλελμούσταν 14 Μαρτ. δι' Ειδονμαρούθ
ΛΥΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)				έφθ. Ιμπίτουμα 19 Μαρτ.
ΛΥΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)				έφθ. Ν. Ορλεάνην 24 Μαρτ.
ΛΩΖΑΝ (λιβ.)					άργει Οραντζ ἀπό 18 Ιουν. 1961
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)				άνεχ. Φόδεν 12 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειον
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)				έφθ. Αμπερντάν 23 Μαρτ.
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	3500	έφθ. Βιρυττών 24 Μαρτ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόαντ»	44	7060	έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 23 Μαρτ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Άτλαντικ»	63	15983	άνεχ. Λός Αντζελες ἀπό 18 Φεβρ. διά Σάν Ζουάν
ΜΑΙΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μορόδριβα»	49	5685	Ιδε: «ΘΑΝΑΣΗΣ», ώς μετωνυμάσθη
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδριβα»	60	13742	έφθ. Πούλο Μπούκον 14 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΙΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7145	άνεχ. Αγκρα ντος Ρέις 18 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Μίνα»	43	7255	διπλήθε Σεπουμπάλ 16 Μαρτ.
ΜΑΝΤΥ (π.)		έτ. «Άν. Φανούριος»	30	1890	άνεχ. Καλλάο 23 Μαρτ. διά Μπουεναβεντούρα
ΜΑΝΟΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανώλης»	42	7260	έφθ. Μουράνδων 25 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Ματσείο 13 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΘΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοτέστο»	44	7190	έφθ. Μπ. "Αύρες 13 Μαρτ.
ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΛΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	Ουάιτλιφ	50	9847	άνεχ. Ηστχαμ 9 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΑΦΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	διπλήθε Κωνιόπολιν 20 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσσου»	27	1554	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας και Πλατής	30	4620	έφθ. Βρέμπον 22 Μαρτ.
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθέρε»	62	8951	έφθ. Αμδέργον 21 Μαρτ.
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	43	2841	έφθ. Λάγκος 11 Μαρτ.
ΜΑΡΗΔΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	48	2009	εις Πειραιά ἀπό 10 Ιουλ. 1964
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	άνεχ. Μπριούμπαιν 20 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νάδος»	56	5490	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννιτσα»	43	7273	έφθ. Βανκούμερ 24 Μαρτ. δι' Ελλάδα
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιοσάπα»	44	7254	έφθ. Βενετίαν 10 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΕΣΑΒΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ληντέρ»	64	34664	άνεχ. Περο. Κόλπον 15 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΜΑΡΙΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Μαρίτ.»	42	7203	άνεχ. Φλωρίηκ 28 Φεβρ. διά Ρίο Ιανέριο
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνη»	43	.8518	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 12 Μαρτ. διά Λιθόρνο
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φρύστερ	43	6994	άνεχ. Μπ. Αύρες 26 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλλα»	51	16060	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκουλά»	35	5548	έφθ. Εμέρην 16 Μαρτ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτουνα»	43	7202	έφθ. Ραγκούν 8 Μαρτ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10892	άνεχ. Φορταλέζα 8 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΙΒΙΚΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριβικ»	52	11169	άνεχ. Πούλο Σάμπου 19 Μαρτ. διά Σιδηνεύ
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μασιφόρτουνα»	40	5110	έφθ. Ραγκούν 13 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΛΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φέλιδ»	44	7212	άνεχ. Σεμαινόντας 15 Μαρτ. δι' Αγγλιαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	44	7206	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	56	20207	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιρομάρ»	61	8951	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΜΑΡΙΛΟΥ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ψηφέρε»	43	7253	άνεχ. Μορμούγκα 14 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	έφθ. Κολόμπο 15 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	51	10451	έφθ. Σεπταν 18 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριουσένο»	63	15364	έφθ. Μελδούρνην 18 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστρέλλα»	44	7150	έφθ. Κολόμπο 27 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μαμιδάκη	45	10448	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΝΟΥΤΣΙ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7215	άνεχ. Τιμπά 3 Μαρτ. διά Μεξικό
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	2772	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	άδ. Φαραολού	58	12676	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	50	16027	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριβίκ»	51	11901	άνεχ. Κολούμπια πίθερ 14 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10467	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	έφθ. Βάρναν 14 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλίντα»	29	4537	διπλήθε Παναμά 20 Μαρτ. διά Κάρδιφ
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτουνα»	43	7232	άνεχ. Ντουρδόν 17 Μαρτ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Ντουμάι 27 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	άνεχ. Αγ. Φραγκισκον 4 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσι»	42	7244	έφθ. Γκάλθεστων ἀπό 27 Φεβρ.
ΜΑΡΑΕΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωρίεντ Εξπρές»	50	15929	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαρτ.
ΜΑΡΑΙΝ		έτ. «Σάουθερν Στάρ»	44	2547	άνεχ. Αμδέραν 25 Μαρτ. διά Βιρυττών
ΜΑΡΙΝΤΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροβίτσιο»	46		

ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλη» . . . . .	43	7263	έφθ. Τεργέστην 16 Μαρτ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τράπονπόρτη» . . . . .	44	7251	ανεχ. Μορμουγκάδο 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φράγκου» . . . . .	43	7160	ανεχ. Μανιάδα 21 Μαρτ. διά Μάδισελ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κούσουμικ» . . . . .	56	23871	ανεχ. Περά, Κόλπον 21 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθίου . . . . .	64	9100	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (π.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλιμπάο» . . . . .	54	19190	ανεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 15 Μαρτ. διά Ράς ές Σιδέρη διπλής Κώνων πολιν 22 Μαρτ. διά Βιρυττών
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σπηλιγκ» . . . . .	48	2346	έφθ. Αλ' δρειαν 19 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡΟΜΗΤΣΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	Τράνσοπορτ Ναδιγκ. . . . .	40	7121	ανεχ. Ταρακόν από 7 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γελαδίας» . . . . .	65	36400	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόρβε Πασιφίκ» . . . . .	43	7176	έφθ. Μορμουγκάδο 7 Μαρτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβίλλ Μότορσπιτ» . . . . .	57	8855	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. δι' Ην. Πολιτείας
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	28	2288	ανεχ. Μπάρα 16 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΜΕΛΙΝΤΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαίκα» . . . . .	45	7264	έφθ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 18 Μαρτ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας» . . . . .	57	11691	ανεχ. Λορ. Μαρκές 21 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	27	2766	ανεχ. Πειραιά 1 Μαρτ. διά Μπουργκάδες
ΜΕΡΑΚΟΛΟΥΖΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αφριάνα» . . . . .	42	9894	εις Όζακαν 7 Μαρτ.
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΛΕ ΠΑΤΩΝΙΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φαιράιλ» . . . . .	54	12552	διπλής Ούζαν 14 Μαρτ. διά Πριόλο
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» . . . . .	58	20894	διπλής Πόρτλαντ 17 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΕΡΑΙΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πεντρ» . . . . .	45	7190	ανεχ. Τρινιτάντ 19 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόρβε Γιουρόπα» . . . . .	41	6782	έφθ. Αμπέραν 1 Μαρτ.
ΜΕΣΟΔΟΙΓΓΙ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σπηλιγκ & Ιντάστρ.	43	8537	ανεχ. Σίδνευ από 10 Φεβρ. διά Κεϋλάνην
ΜΗΤΕΡΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ, Μ.Σ.» . . . . .	43	7263	έφθ. Βρέμην 13 Μαρτ.
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο» . . . . .	49	17905	έφθ. Αλ' δρειαν 19 Μαρτ.
ΜΙΜΗ . . . . .		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	36	1965	ανεχ. Μπάρα 24 Μαρτ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΜΙΜΟΖΑ (Λιθάνου)		M. «Αρακτίνες» . . . . .	43	7314	έφθ. Αλ' δρειαν από 12 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΙΝΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλαι» . . . . .	56	21090	διπλής Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Μπέλφαστ
ΜΙΝΟΑΝ (π.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ» . . . . .	49	12803	έφθ. Χιούστον 14 Μαρτ.
ΜΙΣΕΛΙΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ» . . . . .	44	7249	έφθ. Πόρτ Σουητεγκαμ 19 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούμεντο» . . . . .	65	31000	εις Γιοκοσούκα, υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» . . . . .	58	22129	ανεχ. N. Υόρκην 6 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ» . . . . .	56	8390	διπλής Παναμά 15 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ» . . . . .	53	11289	έφθ. N. Υόρκην 26 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛΙΟΣ Ξ. (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐρη» . . . . .	44	7543	ανεχ. Μπάρμπαντος 21 Μαρτ. διά θόρη ντε Φράνς
ΜΟΥΣΕΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μουσεά» . . . . .	29	6984	εις Μπάκια Μπλάγκο από 16 Φεβρ.
ΜΠΑΖΙΛ (λ.) . . . . .		έτ. «Σάντη Μπαζίλιο» . . . . .	48	3574	διπλής Θέουταν 15 Μαρτ. διά Μπαγιόν
ΜΠΑΖΙΛ ΙII (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο Γκουάκα» . . . . .	65	18400	εις Μπέργκεν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσι» . . . . .	43	7139	διπλής Αγ. Βικέντιουν 22 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	44	7190	ανεχ. N. Υόρκην 17 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ση» . . . . .	48	3351	διπλής Θέουταν 19 Μαρτ. διά Πόιντ Νούάρ
ΜΠΛΟΥ - ΣΚΑΥ . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	41	3146	ανεχ. Κοσιν 18 Μαρτ. διά Ραγκούν
ΜΠΟΡΝΙΚΛΑΟΓΓΕΡ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρ» . . . . .	40	5355	έφθ. Αμπιτζάν 9 Μαρτ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλη» . . . . .	50	9864	έφθ. Πουέρτο λά Κοούζ 10 Μαρτ.
ΜΠΡΙΖ . . . . .	(N.A.T.)	«Ατλάντικ θράυτερς» . . . . .	40	5134	έφθ. Μπορντώ 14 Μαρτ.
ΜΥΡΩΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	63	17500	ανεχ. Λορ. Μαρκές 24 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΝΑΒΙΑ . . . . .		έτ. «Άργους» . . . . .	43	8394	εις Φιλιππίνα 1 Μαρτ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ» . . . . .	53	3094	ανεχ. Βέρα Κρούζ 17 Μαρτ. διά N. Όρλεάνην
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ . . . . .		έτ. «Σάν Ρόκο» . . . . .	25	4949	εις Ρόττερνταν από 19 Δεκ. 1964
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι» . . . . .	45	3486	έφθ. Σεβίλη 5 Μαρτ.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ορίεντ» . . . . .	43	7092	εις Πειραιά από 27 Φεβρ.
ΝΑΠΠΙΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ναγός» . . . . .	37	7699	ανεχ. Ρόττερνταν από 26 Φεβρ. διά Πασκαγκούλα
ΝΑΤΑ . . . . .		έτ. «Πανοσεάνικ» . . . . .	57	23690	εις θεσιν 44.43B.-2.41B. Μαρτ. 19 διά Μάρρα ελ Μπρέγκα
ΝΑΥΑΡΙΝΟ . . . . .		έτ. «Ιντάλγκο» . . . . .	43	7228	έφθ. Φλαδέλφειαν 19 Μαρτ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς» . . . . .	57	9990	έφθ. Βρετ. Κολομβίαν 26 Μαρτ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυρκραντ» . . . . .	58	12624	ανεχ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ. διά Σάν Νικολας
ΝΕΔΑΙ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίσι» . . . . .	42	7227	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 21 Μαρτ. διά Λόδη Αντζελες
ΝΕΛΛΑ (π.) . . . . .		έτ. «Νέλλα» . . . . .	38	4996	διπλής Νόρτεγκαμ 10 Μαρτ.
ΝΕΜΕΑ . . . . .		έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη» . . . . .	42	9730	ανεχ. Χάμπτον ρόδα 12 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΕΡΒΙΟΝ . . . . .		έτ. «Άστρα» . . . . .	44	8536	ανεχ. Ντακάρ 17 Μαρτ. διά Μη. Αύρες
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» . . . . .	63	15006	διπλής Παναμά 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» . . . . .	58	24256	ανεχ. Πόρτλαντ (Με) 27 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα» . . . . .	52	11267	ανεχ. Λοντόντερουρο 16 Μαρτ. διά Μεροίνα
Ν. Α. ΜΑΣΤΕΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» . . . . .	18	2447	ανεχ. Αντέν 3 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .		έτ. «Λειβάδια» . . . . .	43	7121	ανεχ. Μη. Αύρες 17 Μαρτ. διά Γενόδαν
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» . . . . .	64	38600	διπλής Σιουέζ 18 Μαρτ. διά Ράς Τανόύρα
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» . . . . .	53	12396	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μασχερέντον» . . . . .	43	7228	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόδλας» . . . . .	43	7294	διπλής Μπρόνομποττελ 12 Μαρτ. διά Ρεσιφ
ΝΙΚΟΣ . . . . .		έτ. «Πίταλεξ» . . . . .	46	2927	έφθ. Μασσαλίαν 11 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες» . . . . .	45	7003	ανεχ. Μη. Αύρες 13 Μαρτ. διά Ραθένναν
ΝΙΚΟΣ Σ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος» . . . . .	42	2856	έφθ. Φρειδρίκοχαφεν 22 Μαρτ.
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τοικονίνενταλ» . . . . .	44	7180	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 26 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΟΒΗ . . . . .		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» . . . . .	44	7294	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 12 Μαρτ. διά Ναγκασάκι
		έτ. «Τρανσόπορτε» . . . . .	44	7063	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. δι' Αργεντινήν

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

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51<sup>ο</sup> ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

•

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ  
 ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,  
 ΉΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,  
 ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,  
 NOT. & BOP. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΝΟΕΛ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σκιαθος» .....	41	7251	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσι» .....	42	7070	έφθ. Πόρτα Σουδάν 13 Μαρτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	58	20451	άνεχ. Βοστώνη 25 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Φράιτερ» .....	44	14800	έφθ. N. 'Ορλέανην 11 Μαρτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΩΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	58	18183	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Λάδοσεντ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	59	18180	διπλήθε Σουέζ 19 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρίσιμο» .....	64	38600	άνεχ. Ριο 'Ιανέιρα από 26 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα» .....	56	12402	έφθ. Νύνασκαμ 22 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα» .....	56	18210	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 24 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπαταρος» .....	52	12029	άνεχ. Λας Πάλμας 8 Μαρτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΝΟΡΘΦΙΛΙΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά» .....	52	3964	άνεχ. Χιούστον 17 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΝΟΣΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράύτερ» .....	52	12557	έφθ. Κωνσταντζάν 27 Μαρτ.
ΝΟΥΤΣΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κινοντάνς» .....	44	7061	έφθ. Σεβίλλην 17 Μαρτ.
ΝΤΑΝΥ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουίνγκουορφ» .....	25	1473	άνεχ. Λουσερ Μπουκάνων 12 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕΡ. Εντερπράΐ» .....	58	17743	άνεχ. Γένοβαν 17 Μαρτ. διά Βικτωρίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕΡ. Εντερπράΐ» .....	58	13545	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕΡ. Εντερπράΐ» .....	61	13198	διπλήθε Παναμά από 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ.Υ .....	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕΡ. Εντερπράΐ» .....	63	13751	άνεχ. Μελδέρυρνην 18 Μαρτ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕΡ. Εντερπράΐ» .....	59	13545	έφθ. Ωλαδέλφειαν 20 Μαρτ.
ΝΤΕΡΜΠΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουάιν» .....	58	10396	έφθ. Ωλαδέλφειαν 20 Μαρτ.
ΝΤΗΦΙΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς» .....	60	13847	έφθ. Όλακαν 10 Μαρτ.
ΝΤΙΝΟΣ .....		έλληνικό συμφέροντα .....	13	1216	έφθ. Ραβένναν 11 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΔΩ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» .....	50	8956	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 24 Μαρτ. διά Χουέλθαν
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή .....	43	11040	εις Σάουθ Γουέστ Πάρες 19 Μαρτ. (διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ)
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εθμύρανία» .....	58	10483	έφθ. Βαλτιμόρων 19 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ (δεξ.) .....		έτ. «Μίνιλαντ» .....	51	16405	έφθ. Τσιμπά 10 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμεν-'Εουρόπα» .....	55	11209	έφθ. N. 'Ορλέανην 19 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμεν-'Εουρόπα» .....	56	8716	άνεχ. Γιοκαίσι 26 Μαρτ. διά Κινούρα
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης» .....	46	10116	έφθ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτ» .....	56	10486	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 17 Μαρτ.
ΝΤΟΡΣΕΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» .....	58	10396	έφθ. Σκαραμαγκάν 28 Μαρτ.
ΟΛΓΑ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν» .....	43	7199	έφθ. Κωνσταντζάν 20 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (οπερώκ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά» .....	53	17362	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 27 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξτέρ Μαριτάιμ» .....	54	13665	άνεχ. Ντύρμπαν 20 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένεα Σιππιγκ» .....	54	13652	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πριμόρδουζ» .....	54	20453	άνεχ. Σιδώνα 25 Μαρτ. διά Ντελάγουαρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρυνασός» .....	65	38600	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ Ι-ΜΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντμπανκ» .....	64	32380	άνεχ. Περο. Κόλπον 25 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ» .....	64	38684	διπλήθε Σουέζ 14 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ .....	(δ.)	έτ. «Πόρτμαρα» .....	65	41200	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ ΓΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόσου Σιππιγκ» .....	54	14047	άνεχ. Χάρβιν 23 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤ'Σ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άνασσας» .....	65	32407	έφθ. Μανιλάν 29 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κρυπουνίτς» .....	58	27602	άνεχ. Τόνεμπεργκ 8 Μαρτ. διά Ρουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν» .....	50	24741	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 27 Μαρτ. διά Καρπίτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τσέτερερ» .....	53	14221	άνεχ. Ούμπιαν 16 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαρμπαντός» .....	53	14009	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 14 Μαρτ. διά Καρπίτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΡΕΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μηλουφίλντη» .....	49	24682	άνεχ. Ούμπιαν 23 Μαρτ. διά Μεροίναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα» .....	54	13678	άνεχ. Μπατάρ Μασούρ 24 Μαρτ. διά Λάδοσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ» .....	53	13660	άνεχ. Λιμανόν 26 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουανόνη» .....	54	13934	άνεχ. Χιούστον 20 Μαρτ. διά Τρινιταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλ» .....	55	13709	άνεχ. Βίλλελμοταντ 24 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκούντινενταλ» .....	54	18011	άνεχ. Περο. Κόλπον 9 Μαρτ. διά Λά Πλάταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ (λ.) .....		έτ. «Άρ. Όνασσης» .....	64	15000	άνεχ. Βρετ. Κολμπίδιαν 23 Μαρτ. δι' Ατλαντικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ (λ.) .....		έτ. «Άρ. Όνασσης» .....	65	17000	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερύλαντ» .....	55	13934	άνεχ. Σιδώνα 26 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευ» .....	60	23290	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρ» .....	59	23280	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Συμπρουκ» .....	54	13665	διπλήθε Σουέζ 24 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ» .....	55	18790	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτερ Τράνσοπορτ» .....	55	13934	άνεχ. Αμπαντάν 12 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντα» .....	54	20595	άνεχ. Καρδαγένην 16 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάντα» .....	54	13665	έφθ. N. 'Ορκην 26 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρέρλαντ» .....	49	17792	διπλήθε Παναμά 26 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε» .....	54	14047	άνεχ. Μιδλελεοπρο 16 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .....	49	17792	άνεχ. Μπόννα 19 Μαρτ. διά Βιλλελμούχαφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσοπορτ» .....	59	37958	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Μαρτ. διά Πέμπροκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σιππιγκ» .....	60	37744	άνεχ. Λάς Πάλμας 15 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» .....	63	30320	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» .....	64	30320	άνεχ. Λά Σικιρά 23 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσιοντένταλ» .....	58	27602	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Τρινιταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤ' (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον» .....	65	37000	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 23 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΜ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπηφορτ» .....	50	17791	άνεχ. Τρινιταντ 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολύροβια Τράνσοπορτ» .....	59	37958	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναδιβ» .....	54	13580	έφθ. N. 'Υόρκην 27 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριθαντάθια» .....	54	20611	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 24 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ .....		έτ. «Σαμάνα» .....	43	8195	έφθ. Βικτωρίας ώπο 21 Φεβρ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουδονία» .....	44	7297	όγκοι. Βούδαντον 27 Μαρτ.
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνομαρ» .....	56	21090	άνεχ. Γκλόκη 22 Μαρτ. διά Πούλο Μπούκομ
ΟΡΕΙΑΝΑ (π.) .....		έτ. «Ορίδανα» .....	34	8378	άνεχ. Σαν Νικολας ('Αργ.) 17 Μαρτ. διά Ριο 'Ιανέιρο
ΟΡΙΚΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολλο» .....	44	7165	άνεχ. Κολάρο 18 Μαρτ. διά Νιού Ούεστμιντερ
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς» .....	53	12667	άνεχ. Λίμανον 26 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ» .....	49	12065	άνεχ. Καρδάκας Μπαι 18 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ» .....	43	15773	έφθ. N. 'Ορλέανην 13 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούν Θράύτερ» .....	44	8615	έφθ. Αμβέρσαν 15 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίνγκκθίλλ» .....	43	7253	διπλήθε Παναμά 14 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΣΕΑΝ ΡΦΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίφερ» .....	43	7210	άνεχ. Χιούστον ώπο 21 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΓΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουσπιάν» .....	43	3891	έφθ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαρτ.
ΟΣΣΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο» .....	56	23234	διπλήθε Σουέζ 19 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιουν. Ούάιτ» .....	43	7176	άνεχ. Τακόμα 27 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΜΑΥΟΝΤΑΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιουν. Ούάιτ» .....	43	7176	διπλήθε Παναμά 14 Μαρτ. διά Βρέμην
ΟΥΑΙΤ ΣΗΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιουν. Ούάιτ» .....	43	7125	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπτάιν» .....	43	7261	έφθ. Γένοβαν 5 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	29	2692	διπλήθε Παναμά 20 Μαρτ. διά Μπουεναθεντούρα
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάγκετ» .....	41	10429	έφθ. N. 'Ορλέανην 16 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλανικ Σιππιγκ» .....	43	8657	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού

**ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ**  
**ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.**  
**ΣΥΡΟΣ**  
**ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ**  
**ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ**

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 617 ΚΑΙ 616

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 224-329  
 ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ

ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια» .....	58	10659	εις Βακαγιάμα ἀπό 17 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάρντο» .....	43	2742	ἀνεχ. Βάλλατς Μπαιν 13 Μαρτ. διὰ Σαγκάνων
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Φίνανσοιέρα»	44	7308	ἔφθ. Στεττίνον 18 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ» .....	45	7133	ἀνεχ. Χόγκ Κόγκ ἀπό 27 'Ιαν. διὰ Χαϊφόγκ
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ» .....	54	15481	ἀνεχ. Ν. 'Υόρκην 8 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	2867	εἰς Τάιν ἀπό 15 Φεβρ.
ΠΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.» .....	58	12700	ἔφθ. Νεκοτεσα 18 Μαρτ.
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανδόσεαν» .....	53	3753	ἄργει Ν. 'Ορλεάνην ἀπό 23 Σεπτ. 1964
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπα» .....	37	1575	ἀνεχ. Πειραιά 4 Μαρτ. (διαταγάς)
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Έπος» .....	30	2807	ίδε: «ΠΕΛΑΓΟΣ», ὡς μετωνυμάσθη
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστβιου» .....	44	14250	ἀνεχ. Μπαχάμας 25 Μαρτ. δι' 'Αλλ' δρειαν
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλματα» .....	36	1974	ἄργει Πέραμον ἀπό 11 'Ιουλ. 1964
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινοσάνα» .....	27	2457	ἀνεχ. Αρμέρσαν 5 Μαρτ. διὰ Βοστώνην
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα» .....	43	6721	ἀνεχ. Λίθερπουλ 15 Μαρτ. διὰ Κῆ Γουέστ
ΠΑΣΙΦΙΟΥ ΔΗΜΗΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Πιούνιον» .....	44	14238	ἀνεχ. Ηλιούλο 20 Μαρτ. δι' Η.Π.Α.
ΠΑΤΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούρα» .....	57	10048	ἀνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 25 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια» .....	43	5308	ἔφθ. Αρμέρσαν 5 Μαρτ. διὰ Βοστώνην
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτήρια» .....	44	10702	ἔφθ. Ν. 'Ορλεάνην 17 Μαρτ.
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» .....	43	2881	ἔφθ. Σπαλάτων 20 Μαρτ.
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	30	2861	ἔφθ. Μοντεΐδιο 23 Μαρτ.
ΠΕΛΛΗΝΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανα» .....	58	24520	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 12 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΠΕΝΤΕΑΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο» .....	56	24502	ἀνεχ. Μποντάμασ Μασούρ 18 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΠΕΡΔΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρδικα» .....	44	7228	διπλός Παναμά 25 Μαρτ. (διαταγάς)
ΠΕΡΛΑ ΑΓΓΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	64	11200	ἔφθ. Χιούστον 17 Μαρτ.
ΠΕΡΛΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	8692	ἀνεχ. Τζιμπούτι 5 Μαρτ. διὰ Τόκιο
ΠΕΡΛΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	63	10867	ἀνεχ. Πόρτ Σαΐδ 23 Μαρτ. δι' 'Αλλ' δρειαν
ΠΕΡΛΑ ΡΙΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	13581	ἀνεχ. Ν. 'Υόρκην 27 Μαρτ. διὰ Κιουράσο
ΠΕΡΛΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	57	8119	ἔφθ. Γκάλεστων 9 Μαρτ.
ΠΕΡΛΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	56	8001	ἀνεχ. Ντόρμπιαν 25 Μαρτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΠΕΡΛΑ ΧΑΦΕΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	60	8693	ἀνεχ. Μπαχάμας 22 Μαρτ. δι' Αίγυπτου
ΠΕΣΚΑΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουκᾶς» .....	44	10172	ἀνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 14 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΠΕΤΑΛΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέτα» .....	43	7070	ἔφθ. Αμβρούργον 22 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ 'Οίλη» .....	65	43000	εἰς Γιοκάχαμην, υπὸ συμπλήρωσιν
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	50	2028	ἀνεχ. Σαιντ Μικέλες ἀπό 20 Φεβρ. διὰ Σάντυ Πόιντ
ΠΗΝΕΑΟΠΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πηνέλοπη» .....	42	7140	ἔφθ. Βικτωρίαν 14 Μαρτ.
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	21	2294	ἔφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΠΙΛΑΝΕΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Όρενς» .....	43	7204	διπλός Παναμά 15 Μαρτ. διὰ Χούλλα
ΠΙΛΕΙΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10149	διπλός Χιούστον 13 Μαρτ.
ΠΙΛΕΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούναίτεντ Κρόζα» .....	53	12513	ἔφθ. Βανκούμερ 19 Μαρτ.
ΠΟΑΥΔΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στροβίλη» .....	62	11500	διπλός Παναμά 24 Μαρτ. δι' Ειρηνικὸν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Θάλη ντι Κομπάρε» .....	57	8549	διπλός Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. δι' Ατλαντικὸν
ΠΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνη» .....	38	2561	διπλός Σάφφι 17 Μαρτ. (διαταγάς)
ΠΟΠΗ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκι» .....	42	2808	διπλός Θεούταν 22 Μαρτ. διὰ Βαρκελώνην
ΠΟΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάνκα» .....	43	7257	ἔφθ. Ρόζάριο 23 Μαρτ.
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσάντε» .....	52	11391	διπλός Σουέζ 25 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλαντικ» .....	43	7231	διπλός Σιόνεζ 9 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποο» .....	48	7715	διπλός Πόρτ Σαΐδ 25 Μαρτ. διὰ Μεσογείου
ΠΡΟΔΟΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο» .....	59	13116	ἔφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγελεφ» .....	42	7106	ἔφθ. Χιούστον 17 Μαρτ.
ΡΑΝΝΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέτρο» .....	44	7192	διπλός Σουέζ 11 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε» .....	57	23693	διπλός Σιόνεζ 11 Μαρτ. διὰ Τζιμπούτι
ΡΕΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα» .....	59	13918	εἰς Μανιλάν ἀπό 6 Φεβρ.
ΡΕΝΕΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάροντιναλ» .....	43	7265	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 9 Μαρτ. διὰ Τζιμπούτι
ΡΙΒΕΡΧΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρρος» .....	44	7260	ἀνεχ. Χαβάνα 16 Μαρτ. διὰ Μανάτι
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιασέρτο» .....	45	7252	διπλός Παναμά 10 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλο Βαλιόζο» .....	63	12273	ἀνεχ. Κοιστομάλ 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθδούλη» .....	17	1293	διπλός Σουέζ 16 Μαρτ. δι' Ερυθρὰν
ΡΙΟ ΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρναν» .....	43	7194	ἔφθ. Αμέρεσαν 21 Μαρτ.
ΡΙΟΔΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καρέλια» .....	44	7229	ἔφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ» .....	43	7244	διπλός Πόρτ Σαΐδ 17 Μαρτ. δι' Ελλάδα
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σπī» .....	56	21028	ἀνεχ. Αγ. Βικέντιον 24 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΡΟΚΠΟΡΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτεμα» .....	45	7204	εἰς Μανιλάν ἀπό 6 Φεβρ.
ΡΟΜΕΟ .....		Κουμέριο Ναβιγκ.	56	5288	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 9 Μαρτ. διὰ Τζιμπούτι
ΡΟΣΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7258	ἀνεχ. Χαβάνα 16 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	33	6850	ἀνεχ. Βανκούμερ 25 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικ» .....	44	7176	ἀνεχ. Τρίνινταν 19 Μαρτ. διὰ Βραζιλίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσσα» .....	40	5349	ἀνεχ. Λάς Πόλμας 12 Μαρτ. διὰ Λά Πλάταν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	26 «Οκτώβριο» .....	45	7091	ἀνεχ. Αν. Ντάζαρ 17 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα» .....	42	7165	ἔφθ. Ρόττερνταν 13 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΙΜΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζέιμ» .....	42	7243	ἀνεχ. Χάιφαν 18 Μαρτ. διὰ Πολωνίαν
ΣΑΙΝΤ ΖΤΟΡΤΖΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Καρριέρες» .....	47	3775	διπλός Κωνίδιον 10 Μαρτ. διὰ Βραΐλαν
ΣΑΛΑΜΑΤ .....	(N.A.T.)	έγκελαντ Στρέιτ	45	7656	ἔφθ. Καρτακένε (Κολ.) 16 Μαρτ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (Κυπριακόν)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	51	8698	ἀνεχ. Μηζούσια 19 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΣΑΜΠΡΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωλέττη» .....	50	17902	ἀνεχ. Αμέρεσαν 28 Φεβρ. διὰ Τσάρλεστων
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνα» .....	43	7257	ἀνεχ. Χαβάνα 16 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσοντ» .....	50	2736	ἔφθ. Ρόττερνταν 13 Μαρτ.
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν» .....	43	7239	ἀνεχ. Χάιφαν 18 Μαρτ. διὰ Πολωνίαν
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν» .....	43	7224	διπλός Κωνίδιον 10 Μαρτ. διὰ Βραΐλαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7273	ἔφθ. Λισσαβώνα 7 Μαρτ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν» .....	43	7197	ἔφθ. Μομπίλα 14 Μαρτ.
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ουρόλυτ Γουάιντ» .....	45	3161	διπλός Θόρονταις 'Αιλαντ ἀπό 11 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αύρες
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν» .....	43	7206	ἀνεχ. Μόζι 28 Φεβρ. διὰ Βανκούμερ
ΣΑΝ ΣΤΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάδσα» .....	42	2825	αργεῖ Χαρτερόπουλ ἀπό 7 'Ιαν.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαπποτής» .....	43	7267	εἰς Αγ. Σαράντα 27 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα» .....	40	5192	ἔφθ. Τοιταγκόνικ 18 Μαρτ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μασκορόνα» .....	43	2824	ἔφθ. Νάντνη 1 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σπουναίνη» .....	55	11922	ἀνεχ. Πόρτ Πιρί ἀπό 22 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη» .....	43	7187	ἔφθ. Μορμούγκα 6 Μαρτ.
ΣΑΝΡΑΙΖ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλιμπέρτα» .....	44	7252	ἔφθ. Μπιλμπάν 7 Μαρτ.
ΣΑΝΣΕΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα» .....	46	2849	ἀνεχ. Βρέμην 20 Μαρτ. διὰ Λισσαβώνα
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....		έτ. «Νηρέντη» .....	45	2802	ἔφθ. Γδύνιαν 25 Μαρτ.

Πρὸς τοὺς κ.κ. Εφοπλιστὰς καὶ Πρόκτορας

## ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΦΝΑΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### ΣΥΡΟΣ

Υφαλοχρωματισμοί, καθαρισμοί πλοίων. - Εργασία πείρας. - Τιμαὶ λογικαὶ.  
Τηλεφωνήσατε: 2.58 Σύρον, νὰ σᾶς δώσωμεν προσφορὰν

Τηλεγραφήματα: ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΦΝΑΝ - ΣΥΡΟΝ

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντούρερό»	65	31779	διπλής Πόρτ Σαιδ 16 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΙΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	«Οδεροπής Μίννεραλς	63	31061	άνεκ. Κοκούμπο 3 Μαρτ. διά Μόζι
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓΩΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	«Οδεροπής Μίννεραλς	64	30682	διπλής Παναμά 27 Φεβρ. διά Κουνίντερο
ΣΑΙΑΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	44	13966	έφθ. Είδονμάδαυθ 15 Μαρτ.
ΣΑΠΩΦ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 19 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΣΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	«Κάρυκο Ιντερνάσιονα»	44	7177	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 12 Μαρτ.
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σουφ»	31	4704	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 21 Μαρτ. διά Μάντζεστερ
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βράγκος	43	7275	έφθ. Λάς Πόλμας 6 Μαρτ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	46	1059	άνεκ. Χαλκίδα 19 Μαρτ.
ΣΚΙΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιουνό»	44	7252	έφθ. Γκάρατων 16 Μαρτ.
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισσον»	63	17500	διπλής Παναμάν 11 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόσα»	45	14132	άνεκ. Πόρτ Αρθούρ 23 Μαρτ. δι' Αλ' δρειαν
ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Γουεστγουώντερς»	50	5304	άνεκ. Καλλάδα 16 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΟΜΕΡΣΕΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλλα»	53	12681	άνεκ. Λάς Πόλμας 21 Μαρτ. διά Τενερίφφε
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	52	16127	εἰς Χιούστον από 9 Φεβρ.
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσόδη	57	10661	άνεκ. Πειραιά 28 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΣΟΥΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουνιόν»	45	12723	άνεκ. Λορ. Μαρκές 12 Μαρτ. διά Σιγκαπούρου
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σορία»	56	10693	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 23 Μαρτ.
ΣΟΦΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό ουμφέροντα	54	13800	άνεκ. Ζάκαρ 20 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΣΟΦΙΑ Π. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ικόδα Σπέτσαι»	27	4966	έφθ. Μολέντο 26 Μαρτ.
ΣΠΙΤΕΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Τζόθικ»	57	20683	έφθ. Ν. Υόρκην 19 Μαρτ.
ΣΠΗΝΤΖΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιασσες»	64	34664	άνεκ. Αύγουστον 21 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτου Τάνκερς»	56	30150	διπλής Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Σκαραμαγκάν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίπτης»	43	7230	άνεκ. Πούλο Μπουκού 11 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΣΤΑΛΑΙ (λιθάνου)		έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άνεκ. Ν. Υόρκην 13 Μαρτ. διά Τόκιο
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	άδ. Κολλάκη	51	1685	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 19 Μαρτ. διά Καέν
ΣΤΑΣΣΑ (λ.)		έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38000	άνεκ. Φάσουλη 21 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμι»	44	7066	διπλής Σουέζ 16 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΣΤΕΒΟ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	43	2836	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΣΤΕΦΑΝΗΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαύδουρ»	56	10360	διπλής Κων 20 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΣΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	43	7151	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 8 Μαρτ.
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	Οίκος Ιγγλέσον	56	10096	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	5244	έφθ. Σουραμπάγια 25 Μαρτ.
ΤΑΣΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Είρηνη»	30	5316	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ.
ΤΕΓΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλίπονη»	43	7314	έφθ. Βομβάνη 7 Μαρτ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ.
ΤΕΤΗ Ν. (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμένι»	49	2420	διπλής Πόρτ Σαιδ 25 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΤΕΥΚΡΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίξ Ναβιγκ.»	38	1465	άργει. Πέραμα από 13 Νοεμ. 1964
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	έφθ. Ν. Όρλεάνην από 24 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7026	διπλής Παναμά 13 Μαρτ. διά Τσαμπέρικο
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (λ.δ.)		έτ. «Πάνθεον»	53	10873	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ.
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	άδ. Ημιούδη Ίνκροπ	39	1714	άνεκ. Βίνκο 8 Μαρτ. δι' Αμπιτζάν
ΤΖΩΝ Β. (λιθάν.)	(N.A.T.)	Ευγ. I. Σαρίδην	22	2201	έφθ. Αλεξανδρέτταν 18 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7532	έφθ. Βενετίαν 21 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπιτη	53	5479	άνεκ. Βαλτιμόρην 12 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλιάπο»	54	19129	άνεκ. Αμβέρσαν 28 Μαρτ. διά Πρεσ. Κόλπον
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμας»	53	27853	εἰς Ιννούσια
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ		Οίκος Νιάρχου	64	15800	διπλής Σουέζ 17 Μαρτ. διά Μορμουγκάρο
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	49	6922	έφθ. Μουρόραν 16 Μαρτ.
ΤΟΥΛΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστρη»	37	4561	έφθ. Τζέδαν από 25 Φεβρ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	έφθ. Κωνσταντζαν 23 Μαρτ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμη Τάνκερς»	43	7238	διπλής Παναμά 6 Μαρτ. διά Τογιάμα
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8636	έφθ. Μπιζέρτα 1 Μαρτ.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάσια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Μορμουγκάρο 12 Μαρτ.
ΤΡΙΚΙΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7247	έφθ. Βεσαρκούζ 5 Μαρτ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόνγκρο»	64	31000	άνεκ. Αμβέρσαν 20 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεκ. Φιλαδέλφειον 3 Μαρτ. διά Σάν Νικολας
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	έφθ. Αμβέρσαν 16 Μαρτ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7177	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 Μαρτ.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	διπλής Σουέζ 24 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 21 Μαρτ. δι' Η.Π.Α.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)		Κατσουλάκος Κ.λ.π.	42	2831	διπλής Ουζαν 19 Μαρτ. διά Σπετζάια
ΦΑΒΟΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριδικη»	50	5180	άνεκ. Άμπελάκι από 3 Σεπτ. 1964
ΦΑΙΑΣΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενκούνι»	47	15543	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΙΓΡΟΥΙΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθγουίντη»	45	7696	έφθ. Ν. Όρλεάνην από 26 Φεβρ.
ΦΑΙΓΡΟΥΙΝΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντόλτον»	43	7176	άνεκ. Βικτωρίαν 6 Μαρτ. διά Λισαβόνα
ΦΑΙΡΠΟΡΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρπόρτη»	35	1652	έφθ. Ντόρερ από 24 Φεβρ.
ΦΑΝΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπίλος»	42	7259	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐνη»	57	21910	διπλής Σεούτεν 25 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΦΑΡΑΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	άργει. Κυνόδουρων από 10 Δεκ. 1962
ΦΑΡΟ		έτ. «Παναμ. Μαρίν Ενερπράτη»	42	7231	έφθ. Γιαβάτων 28 Μαρτ.
ΦΙΑΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρόμεδα»	63	50622	άνεκ. Περα. Κόλπον 27 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΦΙΑΤΡΙΚ (Χαϊτής)		έλληνικά ουμφέροντα	56	5471	διπλής Ήθουσαν 28 Μαρτ. διά Λιθόρνο
ΦΙΛΩΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουρανία»	36	2642	έφθ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ.
ΦΙΛΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	45	10547	άνεκ. Χαδρόν 22 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ (Χαϊτής)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	5327	έφθ. Βουμάνη 15 Μαρτ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΦΟΥΑΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άνεκ. Αντεν 9 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσάνα»	48	3668	άνεκ. Αντεν 9 Μαρτ. διά Μπάνγακαν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτην»	63	10382	άνεκ. Χιούστον 10 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	Άλ. Τσαδίλρος	44	7067	έφθ. Μπιάρα 17 Μαρτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	διπλής Σεούτεν 15 Μαρτ. δι' Ερυθράν
ΦΩΦ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	44	7132	έφθ. Νεκοτούσα 25 Μαρτ.
ΧΑΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	διπλής Θεούτον 19 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΧΑΡΤΕΝΤΕΝΠΕΡΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	48	1231	άνεκ. Αγγλίαν, υπό παραλαβήν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	διπλής Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΧΕΑΜΟΣ (λιθάνου)		έτ. «Χελιός»	41	5236	άνεκ. Χογκ Κούγ από 6 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΧΕΡΜΟΝ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεραλ»	19	2559	έφθ. Βενετίαν 11 Μαρτ.
ΧΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10597	άνεκ. Καλλάς 8 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΗΡΗΣΤΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκιας Σαλίνας»	43	7127	έφθ. Οζάκην 16 Μαρτ.
ΧΡΥΣΗ		έτ. «Σολμάρες»	42	2873	άνεκ. Ρέτζιο 16 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τοάντρος Γουόρλντη»	43	7258	άνεκ. Αγ. Φραγκίκον 23 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντρο»	43	7140	άνεκ. Φλωρίγκ 19 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζι»	41	2934	άνεκ. Μαδέρα από 26 Φεβρ. δι' Ανατ. Καναδᾶ
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούναγιαλ»	55	23930	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 Μαρτ. δι' Αύγουστον
ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	έφθ. Ν. Όρλεάνην 15 Μαρτ.
ΧΡΥΣΟΠΟΛΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7256	διπλής Πόρτ Σαιδ 17 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΧΡΥΣΟΠΟΛΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδοσύρτε»	45	7292	έφθ. Κολόμπο 25 Μαρτ.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

(Συνέχεια έκ της σελ. 48)

'Αγγλίαν - Κόντινεντ ή 'Ιαπωνίαν 52½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαρτίου 30.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ» (λιθ.) Καραϊβικήν 31.000 τ. Νόρδερν πεντζ 30% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαρτίου 20.

«ΧΡΥΣΑΝΘΗ Α.» (λιθ.) 'Ανατ. Μεσόγειον 36.000 τ. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (borειώς Χάττερας) 70% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαρτίου 30.

«ΦΟΙΝΙΣ Ι.» (λιθ.) Περισκόν Κόλπον 15.000 τ. Σιγκαπούρην - Χόγκ Κούγ 47½% έλαττον Ιντασκέιλ, 5-8 Απρίλιου.

«ΜΕΡΑΚΟΥΛΟΖΑ» (λιθ.) 15.812 τόν. d.w. (14

μιλ., 48 τ. φιόνελ), ταῦριν τοστέρη 6 μήναις όφιον έτέρους 2,5 μεταφορών υγρών καυτούρων μεταξύ Ινδονησίας δολ. 2,50, έναρξη μέσα 'Απρίλιου 1.

«ΟΛΥΜΠΙ

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 108

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st APRIL 1965

### OUR PRESENT STRENGTH

2,334 ships — 17,191,028 gross tons

There was an unprecedented volume of buying and selling by Greek shipowners during the first quarter of 1965. New dry cargo ships and tankers were taken delivery of and a great number of second-hand ships were bought from foreign sellers.

Greek-flag registries, however, continued to decline while the Liberian flag showed marked gains. The Panamanian flag, which had been declining over the years, has found favour again and Lebanese-flag tonnage continued to shrink slowly but steadily. Two new flags made their appearance: those of Haiti and Malta.

We had said in our New Year's review that the trend away from Greek-flag registries would be reversed as soon as the tax problem and other demands of the shipowners were met. Nevertheless, other factors have interceded to give the lie to our prediction. The confidence of shipowners has again been shaken, this time by incidents of a mutinous nature on our ocean-going freighters, provoked by extremist elements. These were not, as they should have been, nipped smartly in the bud by swift punitive action from the Ministry of Merchant Marine.

Thus, most of the newbuildings hoisted the flags of Liberia and the Lebanon while many Greek-flag ships were transferred to these registries.

The maintenance of freight rates at profitable levels gave a new lease of life to Liberty ships that would otherwise have been scrapped. They were used principally for shipments to shallow-draught ports.

There was a net addition of 62 ships grossing 718,232 tons to the Greek-owned fleet from Dec. 31, 1964 to the end of March 1965 making a grand total of 2,334 ships grossing 17,191,028 tons.

This places us third, as always, in terms of world tonnage after Britain and the United States, with Norway, Liberia, Japan, etc. following behind. If the U.S. "mothball" fleet is not taken into account, then Greek-controlled tonnage is the second largest in the world after the British fleet.

The following table shows the make-up of the Greek-owned fleet from 1949 to the present day without taking into account ships registered in Cyprus, Costa Rica, Honduras, Haiti and Malta which amount to 11 grossing 69,010 tons:

#### F L A G

Year	Greek	Liberian	Panaman.	Leban.
1949	1,301,512	50,016	1,025,726	—
1950	1,264,977	133,655	1,147,680	—
1951	1,238,868	396,116	1,668,025	—
1952	1,175,986	696,212	1,769,687	—
1953	1,139,609	1,309,620	1,847,601	—
1954	1,242,045	2,397,896	1,756,413	—
1955	1,270,221	3,236,550	1,729,236	—
1956	1,444,904	4,678,244	1,722,549	—
1957	1,575,899	6,414,910	1,903,253	—
1958	2,274,925	7,224,562	1,805,054	36,112
1959	3,892,392	6,366,303	1,691,779	202,808
1960	5,574,621	4,773,032	1,247,642	376,068
1961	6,519,185	4,903,567	732,789	720,660
1962	7,008,226	4,753,619	615,552	894,031
1963	7,503,563	6,033,505	661,491	799,905
1964	7,268,113	7,760,705	656,818	743,408
1st qtr. 65	7,241,058	8,368,862	785,073	727,025

The sheer size of the Greek-controlled fleet

should not blind us, however, to the fact that while our competitors are embarking on large-scale shipbuilding programmes, we persist in our time-honoured tradition of buying up second-hand vessels. We cannot say that this is undoubtedly the wisest thing to do in this day and age.

#### THE GREEK FLAG

Although the net gain to the Greek flag during the first quarter of 1965 was in the order of ten vessels, the total tonnage volume dropped by 27,055 grt. to make a total of 1,421 ships grossing 7,241,058 tons.

The breakdown is as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	304	2,440,164
Warbuilt cargo	307	2,004,111
Prewar cargo	129	355,704
Postwar tanker	94	1,652,469
Warbuilt tanker	15	105,361
Prewar tanker	7	38,508
Ocean liner	14	260,143
Passenger ship & ferry	96	239,241
Various	455	145,357
Total	1,421	7,241,058

#### THE LIBERIAN FLAG

The Greek flag's loss was the Liberian flag's gain. The trend away from the Liberian flag that lasted from 1959 to 1962 was reversed in 1963 with an increase of 1,311,896 grt. in Greek-owned Liberian-flag tonnage and a further increase of 1,727,000 in 1964. The first quarter of 1965 followed the same pattern with an increase of 605,157 grt. If this rate is maintained up to the end of the year, the increase in 1965 will larger than it was during the past two years.

The breakdown of Greek-owned Liberian-flag tonnage at the end of March, 1965 is as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	160	1,729,995
Warbuilt cargo	203	1,570,714
Prewar cargo	6	20,640
Postwar tanker	240	4,834,447
Warbuilt tanker	19	188,005
Prewar tanker	1	7,699
Ocean liner	1	17,362
Total	630	8,368,862

#### THE PANAMANIAN FLAG

In 1957, Greek-owned ships flying the Panamanian flag totalled 1,903,253 gross tons — the highest in the postwar period. At the end of 1964, this tonnage had shrunk to 656,818 grt. Now, the Panamanian flag is on the rise again with the net addition of 16 ships grossing 128,255 tons bringing the total at the end of the first quarter of 1965 to 131 ships grossing 785,073 tons. The

breakdown is as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	13	64,216
Warbuilt cargo	59	380,975
Prewar cargo	37	122,383
Postwar tanker	10	170,520
Warbuilt tanker	1	9,958
Ocean liner	1	34,000
Various	10	3,021
Total	131	785,073

#### CYPRUS, HONDURAS, COSTA RICA

There were no changes in Greek-owned ships flying the flags of Cyprus, Honduras and Costa Rica. Registry under the Costa Rican flag is limited to the 4,966-ton prewar dry cargo vessel "Spetsae Island" that has been laid up at Porto Heli for a number of years while registry under the Honduran flag is restricted to the Liberty ship "Matthaios" (7,176 grt.). Cyprus-flag registries consist of 5 ships grossing 31,610 tons broken down into three warbuilt dry cargo ships, one postwar tanker and one passenger ship.

#### THE LEBANESE FLAG

Registries under the Lebanese flag continued to decline with a net loss of 4 ships grossing 16,383 tons to make a total at the end of the first quarter of 141 ships grossing 727,025 tons, all except eight of them being ships of wartime and prewar construction.

#### TWO NEW FLAGS

The Haitian flag has now made its appearance among flags favoured by Greek shipowners. They have followed the example of free Bulgarian shipowners established in New York who bought two ships and registered them with this tiny Caribbean republic. Two Greek-owned ships are registered in Haiti, one of wartime and one of postwar construction grossing 10,798 tons.

Two more ships have been registered in Malta close on the heels of that island's independence. They are both warbuilt, totalling 14,460 grt.

#### SUMMING UP

Our total strength under the nine flags listed above at the end of the first quarter of 1965 was as follows:

Flag	No. of Ships	Gross Tons
Greek	1,421	7,241,058
Liberian	630	8,368,862
Panamanian	131	785,073
Lebanese	141	727,025
Cypriot	5	31,610
Maltese	2	14,460
Haitian	2	10,798
Honduran	1	7,176
Costa Rican	1	4,966
Total	2,334	17,191,028

In terms of type and vintage, the Greek-

owned fleet is now as follows:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	486	4,271,417
Warbuilt cargo	662	4,531,218
Prewar cargo	220	671,999
Postwar tanker	345	6,666,134
Warbuilt tanker	35	303,324
Prewar tanker	8	46,207
Ocean liner	16	311,505
Passenger ships & ferries	97	240,846
Various	465	148,378
Total	2,334	17,191,028

#### CONCLUSIONS

We now have 831 postwar ships totalling 10,937,551 grt. or 68.6% of our total strength. Of these, 486 are dry cargo ships totalling 4,531,218 grt. and 345 are tankers grossing 6,666,134 tons. This represents an increase over the totals for Dec. 31, 1964, of 165,836 grt. in dry cargo ships and 533,243 grt. in tankers, covering in the short space of three months half the increase noted during the whole of 1964.

On the other hand, we still own 925 war-

built and prewar vessels totalling 5,552,748 grt. of which 882 are dry cargo vessels grossing 5,203,217 tons and only 43 are tankers grossing 349,531 tons. There is therefore no serious problem where the tankers are concerned except for the fact that most of the Greek-owned postwar tankers are in the 20,000 dwt. range and below. This type of ship is now being superseded by the supertanker and the future prospects for it are not too bright.

The main problem, however, is the great volume of warbuilt and prewar tonnage. It is extremely unlikely that it can all be replaced by newbuildings and, sooner or later, these ships will have to go.

Fortunately, many of our more prominent shipowners were among the first to order giant bulk carriers and in addition to those in service, many more are on order. It is these vessels which will replace the giant bulk of our obsolete tonnage in due course.

Meanwhile, looking farther ahead — perhaps ten years from now — the first glimmers of feasibility are appearing on the horizon for the nuclear-powered merchant ship. Greek shipowners would do well to face the prospects of this new development.

services and the choice of names for them has given rise to the waggish appellation of "Sex Line" to the company the N.T.O. had intended to set up to run the ships.

As things stand, however, the N.T.O. is now seeking a private operator to run these original, not to say peculiar, vessels.

There will certainly be few comers, considering the operating costs of each ship will run into about 1.3 million drachmas per month without servicing the capital investment. With most of Greece's coast lines already glutted by other vessels, it does not seem likely that these costs can be covered by receipts.

The State must reconcile itself to the fact it will have to bear the sizable deficit involved until such time as it gets around to the idea it will eventually have to sell the ships at world market prices at once and before their value drops further.

#### The Eleusis shipyard

International bids will be invited in April for the construction and equipment of the Eleusis Shipyard. Deutsche Werft A.G. of Hamburg are currently drawing up the study and plans in cooperation with Compagnie de France. They are to be delivered in about ten days' time to Professor Stratis Andreadis whose ideas on the Eleusis Shipyard are finally taking shape and form.

#### Repair yard at Perama

The former Rontiris Repair Yard at Perama, now owned by the Commercial Bank of Greece, is being reorganised from the ground up with new tools and machinery to enable it to undertake all kinds of repair work on ships.

The yard's area has been increased and a drydock for ships up to 5,000 tons will shortly be made available.

#### The end in sight?

The end appears to be in sight at long last for the doughty Liberty ship. The underwriters are signing the death warrant by hiking hull and engine insurance and by imposing extra insurance on cargoes carried

### LAID-UP SHIPPING 42 ships — 169,352 grt.

The small volume of laid-up shipping at the end of the first quarter of 1965 reflects the widespread employment and the maintenance of freight rates at profitable levels, taking into account also the fact that Greek-owned shipping has increased from 16,472,796 grt. at the end of December 1964 to 17,191,028 grt. at the end of March 1965.

Thus, the total laid-up tonnage, although slightly higher than it was at the end of the preceding quarter, is still less than one percent. As a result, crews to take over newly-bought second-hand ships and to man new-buildings are harder than ever to find.

The layup picture at the end of the first quarter of 1965 for Greek-flag and Greek-owned tonnage was as follows:

21 Greek-flag ships grossing 76,526 tons and 21 convenience-flag vessels grossing 92,826 tons. Total: 42 ships grossing 169,352 tons. Of these, 27 Greek-flag ships grossing 95,884 tons were laid up in Greek ports and 15 foreign-flag ships grossing 73,468 tons were laid up in foreign ports.

In terms of type and vintage, the laid-up shipping consisted of:

Type of Ship	No. of Ships	Gross Tons
Postwar cargo	4	13,699
Warbuilt cargo	7	44,982
Prewar cargo	12	40,852
Mediterranean vessel	14	17,802
Postwar tanker	1	12,552
Warbuilt tanker	4	39,465
Total	42	169,352

The following table lists the course of laid-up shipping from December 1949 to the present day:

	Total strength	Laid-up	Percent
Dec. 1949	2,590,906	623,026	24.04
Dec. 1952	4,029,667	632,964	11.45
April 1958	10,929,295	2,772,430	25.36
July 1958	11,304,125	3,740,163	33.19
Sept. 1958	11,683,031	3,785,586	32.40
Dec. 1958	11,899,383	3,344,161	28.94
April 1959	11,841,963	3,232,561	27.29
July 1959	12,036,139	3,491,339	29.00
Sept. 1959	12,146,410	3,522,910	29.04
Dec. 1959	12,456,159	2,271,962	18.24
Dec. 1960	12,200,764	793,814	6.50
Dec. 1961	13,036,640	398,671	3.06

### Sex Line troubles

Within a few weeks, the "Aphrodite", the first of the three passenger and car ferries ordered by the National Tourist Organisation in lieu of war reparations from Italy, is due to arrive in Piraeus.

Two months later, the "Adonis" will be ready for delivery and three months later the "Eros" will also be ready.

All three ships will be used on coastal

## THE WEST OF ENGLAND STEAMSHIP OWNERS, PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LTD.

(Founded 1886)

### CLASS I. PROTECTION AND INDEMNITY

### CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE AND DEFENCE

General Manager: R. S. FORT

1, LLOYD'S AVENUE, LONDON, E.C.3

Telephone: ROYAL 8961

Telex: WESTENG LONDON 262130

Cables: WESTENG

by Liberty ships — as much as a thousand pounds for a cargo of sugar from Peru. The underwriters are doing this to cope with an ever-increasing roster of total losses (of American and Canadian-built Liberties) and a high incidence of damage to cargo.

At the same time, surveyors are becoming stricter than ever with these ships and the cost of maintaining the class of vessels that are in many cases more than twenty years old is simply not worth while.

On top of everything, new U.S. loading regulations require stronger shifting boards on Liberty ships loading grain cargoes, resulting in 30% higher costs for these items. Sometimes, even the ship's steel structure has to be strengthened to comply with these regulations.

In fact, inspectors are no longer content with examining the ship's holds to pass her for loading but subject the entire vessel to a minute inspection — particularly where cargoes of scrap iron are involved.

In addition to the extra costs described above, these inspections are liable to cause delays and even the cancellation of charters if the vessel is not passed.

Although these regulations primarily affect American ships, there is little doubt they will be extended to foreign-flag vessels as well in due course.

Greek shipowners, who operate the largest number of warbuilt vessels will find their difficulties growing daily. The time has come for the inevitable decision on what to do with them, however reluctant they may be to take it.

## Another danger

The difficulties Liberty-ship owners are facing are not limited to higher operating costs, extra insurance and U.S. loading regulations. The recent shipment of 31,800 tons of scrap iron from the U.S. to Japan by the Indian bulk carrier "Hadragupta Zayadi" has given the lie to theorists who claim the Liberty ship is the only suitable vessel for some jobs. This was the largest single cargo of scrap iron to be carried from the U.S. to Japan and the Indian bulk carrier did the job of four Liberty ships if one is to take into account the bulk carrier's superior speed (about 5 knots faster than a Liberty ship).

The theorists claimed that a bulk carrier's 33-ft. draught (a Liberty ship draws 28 ft.)

and the difficulty in loading such a large parcel of cargo in one go, made the bulk carrier unsuitable for this type of transport. Scrap iron, they said, could not be compared to ore, grain, coal, fertiliser and similar types of cargo usually shipped by bulk carrier. Scrap iron requires considerable wharf space and takes a long time to load by magnetic crane. The "Hadragupta Zayadi" was not affected by any of these alleged drawbacks and another argument for keeping the Liberty ship in operation has gone down the drain.

The passage of time and the advent of obsolescence is remorseless — and more so for those who will not admit it.

## The engineers' schools

Shipowners are beginning to insist that the Aspropyrgos School for Merchant Navy deck and engineer officers be used exclusively to train engineers.

The four schools for deck officers that will be functioning as from the next school year and the two foreseen for Ithaca and Andros are considered sufficient to train the number of deck officers required every year.

On the other hand, the engineering schools at Aspropyrgos, Skaramanga, Chios and Syros are expected to produce only 200 apprentice engineers every year after three years of training.

Four times as many are needed to cover the estimated needs of our merchant fleet.

To set up more schools for engineers would be difficult, in view of the limited means of the Training Fund. At Aspropyrgos, on the other hand, the installations for the training of engineers are ready and functioning. If the deck officers were trained elsewhere, more engineers could be handled at Aspropyrgos to reduce the shortage of qualified marine engineers which is currently plaguing our shipping and which will continue to constitute a serious problem unless drastic measures are taken to solve it.

## Bunkering stations

The bunkering station at Augusta in Sicily is doing its utmost to compete with our own bunkering points at Aghios Nicolaos in Crete and at Pylos. The 70/- and 72/- per ton rate is the lowest yet and there are reports that the "Esso" refinery at Augusta is even think-

ing of running a ship between Augusta and a port in the Peloponnese to exchange crews of Greek ships bunkering at Augusta free of charge. The object of this, of course, is to deprive the Greek bunkering stations of the advantage of cost-free crew changes in Greece.

This only goes to prove how much importance is attached to these bunkering points and the Government here should do everything it can to support our own stations and make them more competitive than others in this part of the world.

## Lack of vision

The Inter-governmental Maritime Consultative Organisation's value and usefulness cannot be denied. In the past, we have lauded Greece's regular appearance at all I.M.C.O. meetings and other manifestations and this constancy has not passed unnoticed. Indeed, the Greek representation has on many occasions been asked to undertake the research allotted to working committees. Unfortunately, the Greek delegates have always backed out of such commitments which require a good deal of unpaid work.

Time and again we have suggested that a research department be set up by the Ministry of Mercantile Marine to undertake such tasks in order that Greece might not lag behind other countries in contributing to this kind of study. Needless to say, our advice has fallen on deaf ears. The Chamber of Shipping is not equipped with the means for such research and private individuals cannot devote the considerable time required beyond their normal occupations.

Private enterprise and the genius of our shipowners have built up for Greece one of the largest and finest merchant fleets in the world. The Greek state, however, has been incapable of keeping up with the international prestige reflected by this achievement. It has remained small and not only incapable of administering its shipping but dismally unable to grasp its size and significance in the context of international eminence.

## Western gateway

The prospects for Patras as the western gateway to Greece have become somewhat dim as a result of two recent developments.

The first is the decision by Italian Line to

## N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE  
LONDON WALL  
LONDON E.C. 2

TEL. NATIONAL 8481

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE  
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2. II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

TEL. 421.011  
421.012  
421.013

CABLE ADDRESS:  
ADRIAD - PIRAEUS

call at Piraeus instead of Patras and the second is the announcement by Messrs. Chandris that they will run the Carina II from Brindisi to Corinth and vice versa without calling at Patras.

The demand, by one of the newspapers in Patras, that the Government intervene with the Italian Government to restore Italian Line's calls at Patras doesn't hold water. What the Government could do, however, would be to prevail on Greek Line to run one of its two transatlantic liners to Patras as well as Piraeus. This would be convenient for passengers originating from or going to western Greece and would also do something to make up for the loss to Patras of the Italian liners.

As for Messrs. Chandris, there is nothing to prevent them, of course, from running a ship to Corinth instead of Patras in competition with Hellenic Mediterranean Lines' and Adriatica Line's car ferries "Egnatia" and "Appia" which both call at Patras.

In spite of these setbacks, however, we continue to maintain that Patras is really the western gateway to Greece and that the future prosperity of this port is assured provided the docking facilities are made adequate, costs are kept lower than at Piraeus and that an up-to-date road network links Patras with Athens and the rest of the country.

## The new Secretary-General

We are glad to note that the man elected to the post of Secretary-General of the Panhellenic Seamen's Federation is worthy of the heavy task that faces him. Indeed, Mr. C. Hadjithodorou, President of the Sea-cooks' Union, (he has succeeded Mr. Krokidas, President of the Radio Officers' Union who resigned because of ill health) is eminently suited for the job.

Mr. Hadjithodorou's task is a difficult one because he will have to come to grips with the corrosive influence within the maritime unions of communist agitators, acting on the orders of behind-the-scenes O.E.N.O. agents. He will have to restore the prestige of the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.) so badly undermined by leftist pronouncements and the "breath of change" tactics of our "enlightened" Minister of Mercantile Marine. He has to take decisive action to consolidate the confidence of the shipping world in the leadership of P.N.O. and restore the unity and common cause of all participating unions which left a good deal to be desired in recent months. Finally, Mr. Hadjithodorou will have to lay the groundwork for the Seamen's Congress which will elect the new leaders of P.N.O.

Mr. Hadjithodorou is well-equipped for this task. He is a conscientious union man with a profound knowledge of seamen's problems and a vast fund of personal experience to draw upon. He is universally liked and respected and, above all, he is straightforward, sincere and categorical in his views.

In Mr. Hadjithodorou, the shipowners will have to deal with a tough but honest and visionary representative of the seamen's unions who will always be acting in good faith. He will not be easy to bargain with but he will be fair. He believes in the gradual im-

provement of the seafarer's condition and his cooperation with the shipowners and the state will always be conducted with this object in view.

At a time like the present, when leftists appear to be making hay while the sun of present circumstances continues to shine on the Greek scene, a man of Mr. Hadjithodorou's qualities was vitally necessary in P.N.O.'s top spot.

We can only hope and trust that the shipowners and the Minister of Mercantile Marine, who has so far taken such a peculiar approach to seamen's problems, will facilitate Mr. Hadjithodorou's task. His success will be for the good of all concerned.

## Annual meeting of the American Hull Insurance Syndicate

Losses for the year 1964 reached the highest level for any peace-time year in the history of the American Hull Insurance Syndicate. Clifford G. Cornwell, chairman, announced at the annual meeting held today.

Mr. Cornwell pointed out that 1964 results were not attributable to total losses on high valued tonnage nor to major casualties of extreme size. He said that the largest single loss recorded was \$1,250,000, while the Syndicate share of only two other casualties exceeded \$1,000,000. None of these were total or constructive total losses.

Total losses were three in number but the largest of these involved a Syndicate payment of only \$950,000, he said. Aggregate claims resulting from total losses were less than \$2,000,000 compared with payments of more than \$8,000,000 made during 1961, when each of two individual total losses produced a dollar loss exceeding the sum of all three total losses sustained in 1964.

Mr. Cornwell reported, however, that there had been 76 major claims of more than \$50,000 during the year, averaging \$214,000 per claim, as against 57 such claims averaging \$181,000 per claim in 1963. These figures represented a 33 per cent increase in the number of major losses and a 58 per cent increase in dollar volume of losses incurred in the major claim category. Collision cases accounted for 22 major claims, 47 per cent more cases than in 1963, representing an 81 per cent increase in dollar volume paid or incurred. Major casualties involving fire and explosion were up 140 per cent in number and 336 per cent in dollar volume, Mr. Cornwell said.

The chairman emphasized that the increase in major loss categories had been accompanied by a comparable increase in most other classes of claims. Losses entered for the year had run at a rate some 20 per cent higher in volume and 25 per cent in dollar amount than in 1963.

The Syndicate's total loss exposure at any given time exceeds \$2,600,000,000 Mr. Cornwell said, representing the total loss value insured on almost 3,000 ships of which more than 1,100 are U.S.-owned or chartered.

Mr. Cornwell was re-elected chairman of the board, manager and underwriter of the

## "NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad  
(U.K. - Continent) by

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street  
Mayfair LONDON W. 1

Syndicate, which insures commercially-owned ships trading throughout the world.

## B & W's report for 1964

We have just received Burmeister & Wain's "Report and Accounts for 1964" — a handsomely produced 36-page brochure with colour photographs and a comprehensive outline of the company's activities during the past year.

The report begins by stressing that economic conditions affecting shipping remained unchanged in 1964 and competition was further intensified. Higher productivity and a solution to manpower problems and shortages in technical staff were necessary in order to meet this competition in part — the other requirement being increased credit facilities.

In spite of Denmark's high rate of interest, the B & W report notes the helpful attitudes of commercial banks, the National Bank and the Ship Financing Fund and observes that future orders will become problematical if such facilities are curtailed. Orders in 1964 consisted of two 6,200 dwt. cargo motor vessels for the North America run, seven refrigerated fish carriers for the U.S.S.R., and a bulk carrier of 66,600 tons — the largest order for a dry cargo vessel ever to be placed in Denmark.

Main engines supplied by B & W and Licensees for ships of 2,000 dwt. and over represented a total of 1,430,000 bhp in 1964, an increase of almost 40% over the 1963 figure. If ships below 2,000 dwt. are included, B & W's output exceeds 1,700,000 bhp.

The report also notes that a considerable number of the marine engines delivered in 1964 were extensively automated and arranged for bridge control. Interest has also been shown in the new 4-stroke V-engines.

## Stork-Werkspoor Diesel Boss

Captain W. Beets, Royal Netherlands Navy, who has so far been Managing-Director of Werkspoor-Amslerdam, has been appointed Chairman of the Board of Verenigde Machinefabrieken N.V.'s new Diesel Engine Division which will take over the diesel activities of Stork-Hengelo, Werkspoor-Amsterdam and Stork-Zwolle.

Stork-Werkspoor's Diesel Engine Division will be located at 4, Weesperplein, Amsterdam.



## NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.  
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING  
NAVAL CONTRACTORS  
TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 1647

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

## COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No 610  
Telegram CONFORNA

BEIRA

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS  
OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS