

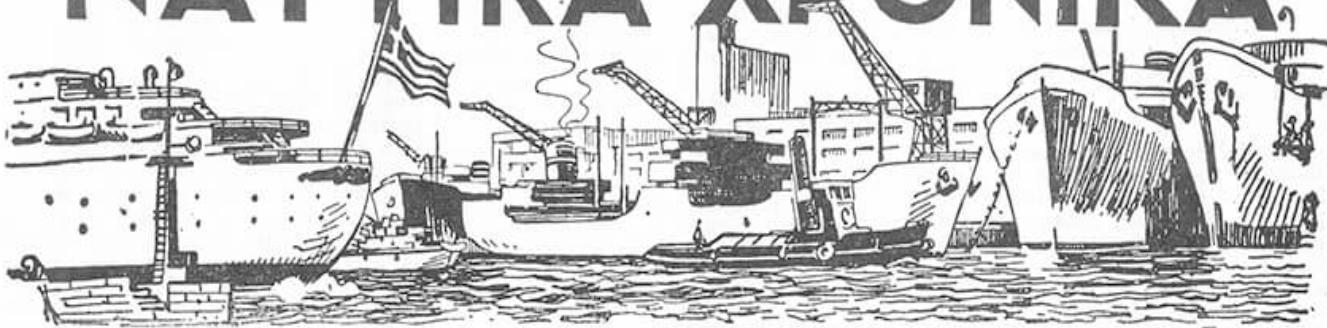
# NAYTIKA XRONIKA



15η Μαΐου 1965

Αρ. Φύλλου 719/478

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,



ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΕ (Περιόδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 719(478)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΜΑΐΟΥ 1965

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΚΑΤΑΔΗΜΑΓΩΓΗΣΙΣ

## ΤΟ "ΦΙΑΣΚΟ,, ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

ΑΙ "ΛΥΣΙΣ,, ΤΟΥ Κ. ΜΠΙΡΗ

Συνέδριον ήθελε και πάλιν νά συγκαλέση ό κ. Μπίρης. Την φοράν αύτην με τήν συμμετοχήν όχι μόνον δώων τών έδω εύρισκομένων, λόγω και του Πάσχα, έφοπλιστών, άλλα και τών ναυτεργατικών οργανώσεων — Π.Ν.Ο. και Ένωσεως Μηχανικών Ε.Ν. (Διατί όχι και της Ο.Ε.Ν.Ο.);).

Τα ζητήματα του έμφυχου υλικού, κατά την άπειρυθμίσεων πρός την "Ένωσιν τών Εφοπλιστών πρόσκλησιν, έπρόκειτο νά συζητηθούν. Ή εντονος, δεβαίως, δημοσιότης, προϋπετίθετο. Ήτο, άλλως τε, ή κυρία έπιδιωσίς της εύρυτατής αυτής συστάσης.

"Η "Ένωσις τών Εφοπλιστών κατέληφθη έξι άπηνης. Την τελευταίαν στιγμήν διετάχθη άπό τον κ. "Υπουργόν συναγερμός. Εύνοητος ή κατάπληξης, διότι έν τώ μεταξύ άλλα τά θέματα, τά άναπτυχθέντα είς τὸ Συνέδριον τοῦ Αύγουστου, συνεζητούντο είς ειδικάς διμερεῖς έπιτροπάς έκ μελῶν τῆς "Ένωσεως και τών προϊσταμένων τών υπηρεσιών τοῦ "Υπουργείου, έπιλεκτών λιμενικών άξιωματικών, κατόχων τών σχετικών ζητημάτων. Τὰ πορίσματα τῆς έμπειρασταμένης αυτῆς μελέτης και αἱ ἐπί αύτῶν εἰσιγήσεις τῶν υπηρεσιακῶν παραγόντων ἀνεμένοντο. Μετά διμηνῶν τὸ πολὺ, θά ήσαν ἔτοιμαι. Τότε και μόνον ἔχρειάσθηκε η συσκεψις ἐπὶ ύπουργικού ἐπιπέδου, χωρὶς, δεβαίως, τὴν συμμετοχὴν και τῶν ναυτεργατῶν. Ιδιαίτεραι συσκεψις θά ἐλάμβανον χώραν μὲ αὐτούς, πρὶν ἡ ἀχθῆ τὸ δῶλον ναυτεργατικὸν ζῆτημα πρός οριστικὰς λύσεις.

Αύταί αἱ ἀπόψεις ἐκράτησαν κατὰ τὸ μετὰ τὴν ύπουργικὴν πρόσκλησιν συνελθόντων εἰς ἔκτακτον συνεδρίασιν διοικητικὸν συμβούλιον τῆς "Ένωσεως τῶν Εφοπλιστῶν. Οἱ κ.κ. Ι. Καρράς και Μιχ. Ξυλάς, ἐπιμόνως προσκληθέντες, δὲν ἔστερχαν να παραστούν.

"Υπεδείχθη εἰς τὸν κ. "Υπουργὸν τὸ ἀνώριμον τῆς «εύρυτάτης συσκεψιώς», τῆς μετέπειτα χαρακτηρισθείσης ως «εὐρείας». Παρεκλήθη ούτος νά συγκρατήσῃ τὸ διακατέχον αὐτὸν μένος πρὸς τὴν δημοσιότητα, τὴν ἄκαριον προβολὴν. Πλήν ό κ. Μπίρης ἐπέμεινεν. "Ήθελεν ὅπωδηπότε νά συγκαλέσῃ τὴν συσκεψιν, χωρὶς ἔστω τὴν συμμετοχὴν τῶν ναυτεργατῶν, τὴν ὅποιαν ἀρχικῶς εἶχε προγραμματίσει.

Και συνεκλήθη ἡ συσκεψις, παραστάντων τῶν δύο τοῦ Κομιτήτη γνωστῶν κυρίων, τῶν κ.κ. Α. Χανδρή και Ανδρ. Λαιμού και τεσσάρων άλλων έφοπλιστῶν τῆς Ἀκτοπλοΐας και τῶν πορθμείων. Δὲν ἔλειψεν, δεβαίως, η i-

σχυρὰ πίεσις — ἐπίμονα τηλεφωνήματα, παρακλήσεις, συστάσεις — πρὸς συμμετοχήν. "Ολοι — ἀνεξαιρέτως θολοί — τῆς της ποντοπόρου και τῆς μεσογειακῆς Ναυτιλίας, ως ἄσκοπον ἐθεωρήσαν τὴν σύσκεψιν, δὲν ηθέλησαν νά παραστούνται εἰς αὐτήν. Και δὲν είχον ἀδίκον, ως ἀπεδείχθη. Εἰς «φίασκο» κατέληξεν η εύρεια σύσκεψιν. "Ησχολήθη ἐπὶ διώρον και πλέον — μονολογῶν ό κ. "Υπουργὸς — μὲ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» και τὸν ἐκδότην των. Μεγάλη ή πρὸς ήμάς προσγινομένη τιμὴ, Τοῦ ὁφείλομενον χάριτας. "Ανέπτυξεν η συνεχείας ό κ. Μπίρης τὰ γνωστὰ ἐκ τῶν προγομματων συζητήσεων θέματα, ώς τὸ περὶ ἐπαρκείας — ποσοτικῆς και ποιοτικῆς — τῶν πληρωμάτων, τῶν δραπετεύσεων, τῆς ἐκδόσεως φυλλαδίων. Κατά κόρον και αὐτὰ συνεζητήσθησαν εἰς τὸ παρελθόν. "Αποτελοῦν τὰ κύρια ὑπὸ μελέτην ζητήματα τῶν μικτῶν ἐπιτροπῶν, αἵτινες, πρωτοθουλίᾳ τῆς "Ένωσεως τῶν Εφοπλιστῶν, συνεστήσθησαν και ἀποδοτικῶς λειτουργούν.

Και πρὸς ἀπόδειξιν, παραθέτομεν και σχολιάζομεν δι' ὀλίγων κατωτέρω, δσα ἔξιγγειλεν — διὰ τοῦ δημοσιευθέντος εἰς τὸν Τύπον ἀνακοινωθέντος — ό κ. "Υπουργὸς ώς «έπιτεύγματο» προελθόντα ἐκ τῆς ἐν στενωτάτῳ κύκλῳ συνελθούσης συσκέψεως. Οἱ ἀναγνώσται μας θὰ ἐκτιμήσουν καὶ τὴν ἀξίαν τῶν κατὰ τὸ ἀνακοινωθέν ληφθέντων μέτρων, τὰ ὅποια σμωσί — εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νά δηλώσωμεν — διὰ τὸ πλεῖστον ἐξ αὐτῶν δὲν ἐλή θη σαν.

'Ιδον τί θριαμβολογῶν ἀνεκοίνωσεν ό κ. Μπίρης:

1. "Εξουδετέρωσις τῆς δυσφημήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ ὑδάτου και τῶν ἐπιβαρύνσεων τοῦ πλοίου ἐκ τῶν λιποτάξιων μαθητευομένων ναυτικῶν.

Δὲν είναι, κατ' ἀρχήν, ἀκριβές, ότι λιποτάκτοιν μόνον οἱ μαθητευόμενοι. "Αποκρύπτεται τὸ γεγονός, ότι ἀπό τίνος χρόνου εἰς τοὺς δραπέτας συγκαταλέγονται και πτυχιούχοι ναυτικοί, ἀκόμη και τινες ἀξιωματικοί (στατιστικούς ἀριθμούς ἐδημοσιεύσαμεν). Ούδεν μέχρι τούδε μέτρον ἐλήφθη διὰ τὴν περιστολὴν τοῦ κακοῦ, ὅπερ όχι μόνον δυσφημεῖ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, ἀλλα και μείωνει τὴν δύναμιν τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τρεῖς και πλέον χιλιάδας ναυτικῶν ἐτήσιως.

"Ἐν παρόδῳ, τονίζομεν ότι ούδεν ἐπίσης υπεδείχθη ό και ἔξιγγέλθη θετικὸν μέτρον

διὰ τοὺς υπηρετούντας ἐπὶ ξένων συμφερόντων πλοίων "Ελληνας ναυτικούς.

2. "Αντιμετώπισις τοῦ προβλήματος τῆς μὴ τηρήσεως ύπογραφείσης συμβάσεως ἐργασίας υπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ότι θὰ ἀναγράφωνται σαφῶς εἰς τὴν σύμβασιν τὰ χαρακτηριστικά τοῦ πλοίου.

Μιπετόλδειος ή διατύπωσις. Είμεθα δὲ περίεργοι νά πληροφορηθώμεν ποία είναι τὰ «χαρακτηριστικά» τοῦ πλοίου ποὺ θὰ πρέπει νά ἀναγράφωνται «σαφῶς» εἰς τὴν σύμβασιν. Αἱ ισχύουσαν διατάξεις σαφεῖς και αὐτηράς προβλέπουν κυρώσεις διὰ τοὺς μὴ τηρούντας τοὺς όρους τῆς συμβάσεως ἐργασίας, ουδένας σμωρύμενον. "Αν καὶ κατηγορηματικῶς ἐδηλώθη, ότι ένδημοσιεύνται διὰ τοῦ Τύπου τὰ ὄντατα τῶν τιμωρούμενών, πρὸς παραδειγματισμόν, είναι γνωστὸν εἰς πάντας, πώς γίνεται η ἀνακοίνωσις τῶν ὀλίγων περιπτώσεων, τὰς ὅποιας τὸ "Υπουργείον στέρεγει νά ἀνακοινώσῃ.

3. Συνεννοήσεις μὲ τὰς ύπεραπλαντικὰς χώρας εἰς τὰς όποιας κυρίων πραγματοποιούνται αἱ δραπετεύσεις διὰ τὴν λήψιν ἀποτελεσματικῶν μέτρων ἐκ μέρους τῶν κατὰ τὰς άδικων ἐπιθαρύνσεων εἰς δάρος τοῦ Ἑλληνικού πλοίου.

Δὲν είναι μόνον αἱ «ύπεραπλαντικαὶ» χώραι εἰς τὰς όποιας παρατηρούνται λιποτάξιαι, ἀλλα και εἰς τὴν Αὔστραλιαν — εἰς αὐτὴν κυρίων — εἰς ὅλας δὲ αὐτὰς οἱ μεταναστευτικοί νόμοι προβλέπουν ύψηλὰ πρόστιμα διὰ τὰ πλοία ἐκ τῶν όποιων δραπετεύσαντων ἀνδρες. Εἰς τὴν Αμερικήν και τὸν Καναδάν ἐπιβάλλεται και ἡ πρόσληψις φύλακος πρὸς φρούρισιν τῶν κρινομένων ώς ύπόττων, τόσον δὲ η ἀμοιβὴ τῶν φυλάκων, δσον και τὰ ἐπιβαλλόμενα πρόστιμα, διαρύτατα ἐπιθαρύνσων τὰ πλοία. Οἱ σχετικοί νόμοι ἔχουν γενικὴν ἐφαρμογήν, μὴ ἀναφερόμενοι εἰς τοὺς ναυτικούς ωρίσμενης ἔθνικότητος, ἀδιάφορον ὃν τὸ θιλιερὸν προνόμιον τῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν συνεπειῶν ἀποτελεῖ ἀποκλειστικότητα τῶν Ἑλλήνων. Τούτων οὕτως ἔχοντων, ἀδυνατούμεν νά ἐννοήσωμεν τὰ εἰδίους συνεννοήσεις πρόκειται νά διεξαχθούν πρὸς «ἀληφίνις ἀποτελεσματικῶν μέτρων και ἀρσινών τῶν ἀδικών ἐπιβαρύνσεων εἰς δάρος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου». Αἱ «έπιθαρύνσεις» είναι πρόστιμα ποὺ προβλέπουν οἱ τοπικοί νόμοι διὰ τοὺς πάσης ἔθνικότητος δραπετας, τὰ μόνον δὲ ἀποτελεσματικῶν πρὸς πρόληψιν τῶν δραπετεύσεων μέτρον, είναι η φρούρισις τοῦ ύπόπτου. Θά ζητήσωμεν, λοιπόν, τὴν... ἔξαριστες τῶν Ἑλληνικῆς ἔθνικότητος δραπετῶν ἀπὸ τὰ πρόστιμα η θὰ ἐπιτρέψωμεν εἰς τὸν πλοίαρχον νά περιορίζη εἰς ἀπομονωτήριον ἐπὶ τοῦ πλοίου τοὺς υπόπτους, ώστε νά μη χρειάζεται τοπικὸς ἀστυνομικὸς ως φύλαξ; Ἀφελής, διὰ νὰ μη

είπωμεν άνόητος, διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν προσφέρομενη καὶ ἡ ἐπαγγελία αὐτῆς. Ἐπαγγελία ἀνεκπλήρωτος θὰ παραμείνῃ.

4. Προβολὴ ύπὸ τοῦ Y.E.N. τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος διὰ τοῦ φαρδιούνων, τοῦ κινηματογράφου καὶ τῆς κυκλοφορίας εἰς δῆλην τὴν Ἑλλάδα καταποτιστικοῦ φυλλαδίου.

Ἄποτελεῖ τοῦτο παλαιὰν εἰσήγησιν τῆς Ἔνωσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ μετέπειτα τοῦ Συνεδρίου. Ἡ μικτὴ ἐπὶ τὸν ναυτεργατικῶν ζητημάτων Ἐπιτροπή, ἀπεφασίσθη ἡδη ὥπως, καὶ μετὰ τὸ πέρας τῆς παρουσίας ἀποστολῆς, διατηρηθῆ ὡς μόνιμος ἐπιτροπὴ διὰ τὴν διαφάσισιν τῶν νέων διὰ τῶν ἀνωτέρων ἀκριβῶν ἀναφερομένων μέσων. Δὲν νομίζουν οἱ συσκεφθέντες, διὰ προκαλούν τὰ μειδιάματα τῶν εἰδότων; Γέμουν αἱ Ἀθῆναι ἀπὸ Γλαύκας.

5. Διπλασιασμὸς τῶν λιμενικῶν ὀρχῶν αἱ ὄποιαι θὰ δύνανται νὰ ἔκδιδουν ναυτικὰ φυλλάδια.

Πρόκειται περὶ ἀπλοῦ διοικητικοῦ μέτρου, διὸ οὐ ἐπιτρέπεται εἰς πριστότερα Λιμεναρχεῖα νὰ ἔκδιδουν φυλλάδια. Μέχρι τῆς ἀλήψεως τοῦ μέτρου αὐτοῦ, ἐπὶ παραδείγματι, οἱ ἐκ Κρήτης καταγόμενοι ἐπρεπε νὰ ἀπευθύνωνται μόνον εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον Χανίων, διὰ τὴν ἔκδοσιν φυλλαδίου, ἐνῷ ἀξιωματικοὶ λιμενάρχαι ὑπάρχουν καὶ εἰς Ἡράκλειον καὶ εἰς Ρέθυμνον. Τὸ μέτρον, ἐπομένως, ὑπηρεύετο ἀπλῶς ὑπὸ τῆς λογικῆς. Θὰ ληφθῇ καὶ αὐτὸς κατόπιν σχετικῆς εἰσήγησεως τῆς Ἔνωσεως Ἐφοπλιστῶν, πολὺ πρὸ καὶ αὐτοῦ τοῦ ναυτιλιακοῦ συνεδρίου γενομένης, υἱοθετηθείσης καὶ ἀπὸ τὴν μικτὴν ἐπιτροπήν.

6. Ἐνοποίησις τῶν ψήφισταμένων δύο τύπων ναυτικῶν φυλλαδίων εἰς ἐν.

Καὶ διὰ τὸ μέτρον τοῦτο ισχύουν δσα ἀνωτέρω ἀναφέρονται, δὲν νομίζομεν δὲ ὅτι ἐνισχύει τὸ κύρος τοῦ κ. Μπίρη ἢ τῶν σὺν αὐτῷ ἡ προβολὴ τοῦ ὡς «ἐπιτεύγματος». Ἐχειάζετο ἡ υπερία σύσκεψις διὰ τὴν καθιέρωσίν του;

7. Μείωσις τῶν πιστοποιητικῶν τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἔκδοσιν φυλλαδίου.

Καὶ διὰ τοῦτο ισχύουν δσα ἀνωτέρω ἐλέχθησαν. Ἡ προσπάθεια σφετερισμοῦ σκέψεων ἀνηκουστῶν εἰς ἄλλους, δσον καὶ ἀν αἰσκέψεις αὐτοῖς ἀφοροῦν εἰς θέματα τῆς κονῆς λογικῆς, ἡ λύσις τῶν ὄποιων ἐπιτυχάνεται διὰ μιᾶς ἀπλῆς ὑπηρεσιακῆς ἐνεργείας.

8. Στρατολογικαὶ διευκολύνσεις καὶ ἀπαλλαγαὶ εἰς τοὺς ναυτικούς.

Ἄπὸ μακροῦ ἡ «Ενωσις Ἐφοπλιστῶν ἀσχολεῖται μὲ τὸ θέμα. Ὁ κ. Πρόεδρος αὐτῆς ἐνεργεῖ ἀπὸ μακροῦ καὶ μέσω τοῦ «Υπουργείου» Ἐθνικῆς Ἀμύνης, πρὸς τὸ ὄποιον ὑπεβλήθη συγκεκριμένη πρότασις, ἐφ' ἡς ἀναμένεται ἡδη ἡ ἀπόφασις. Κοινοτοπίαν πλέον ἀπετελεῖ ἡ ἐπανασυζήτησις.

9. Αὔξησις κατὰ τὸ σχολικὸν ἔτος 1965 - 1966 τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσακτῶν εἰς τὰς σχολὰς Y.E.N. κατὰ 40% περίποιο.

Ο ἀριθμὸς τῶν εἰς ἐκάστην σχολὴν εἰσαχθησομένων μαθητῶν, ἀποφασίσθεις καὶ δημοσιεύεις ἡδη πρὸ τῆς «συσκέψεως» τοῦ κ. Μπίρη, δὲν είναι ἀνωτέρος κατὰ 40% τῶν πέρυσι εἰσαχθέντων. Ἀνακριβής, συνεπώς, η

διὰ τοῦ ἀνακοινωθέντος ἐξαγγελία. Ὁρισμένην είναι ἡ δυναμικότης τῆς κάθε σχολῆς. Οἰσοδόποτε καὶ ἀν είναι ὁ συνολικὸς ἀριθμός, καθεώρισθη ἀπὸ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν σχολῶν, ἐκπροσώπων τῆς Ἔνωσεως Ἐφοπλιστῶν, πολὺ πρὶν τὸ ἀναφέρουν καὶ οἱ συσκεφθέντες μετὰ τοῦ κ. Μπίρη. Δὲν συμφωνεῖ πρὸς τὰ πράγματα καὶ ἡ διαβεσιάσις αὐτῆς.

10. Λειτουργία ἀπὸ προσεχοῦς Σεπτεμβρίου 3 νέων σχολῶν E.N., ἦτοι πλοιάρχων εἰς Οίνουσσας, μηχανικῶν εἰς Χίον καὶ θαλαμηπόλων εἰς Πειραιά.

Παλαιῶν προσπαθεῶν καὶ ἀποφάσεων ἀποτέλεσμα, είναι καὶ αἱ ἀνωτέρω σχολαῖ, ξένος τῶν ὄποιων είναι ὁ κ. Ὑπουργός. Μόνον τὴν προϋπάρχουσαν ὡς Ναυτικὸν Γυμνάσιον, σχολὴν τῶν Οίνουσσῶν, ἀνεγνώρισεν τελευταῖς, ὁ κ. Ὑπουργός.

11. Διάθεσις πιστώσεως 2 ἑκ. δρχ. διὰ τὴν ἀγορὰν οἰκοπέδου σχολῆς μετεκπαιδεύσεως.

Ἄπὸ ἔτους, ὡς γνωστόν, συζητεῖται ἡ ἀνάγκη τῆς ἕδρυσεως σχολῆς μετεκπαιδεύσεως. «Ἀφθονοὶ αἱ παρασχεθέσαι ὑποσχέσεις ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Μπίρη. Ἡ διατιθεμένη πιστωσίας, πρὸ τῆς «συσκέψεως» ἀποφασίσθεισα, μόλις ἐπαρκεῖ διὰ μικρὸν τῆμα τοῦ ἀπαιτούμενου οἰκοπέδου, φοδούμεθα δέ, διὰ ἀποτελεῖ καὶ μεθόδον ἀναδολῆς ἐπ' ὀρίστον τῆς συστάσεως τῆς βασικῆς αὐτῆς σχολῆς, μέχρις ἐξευρέσεως καὶ τοῦ ὑπολοίπου τῆς σχολῆς τοῦ οἰκοπέδου. Ὁ κ. Μπίρης, γνωστὸν είναι ὅτι δὲν ἐπιθυμεῖ τὴν ἕδρυσιν τῆς σχολῆς αὐτῆς, φοδούμενος τοὺς φροντιστηριούχους καὶ τὰς ψήφους τῶν. Ἐμπαίζονται, ἀπλῶς, οἱ ἐνδιαφερόμενοι. Αἱ στήλαι τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ἔξαντλητικῶν ἡσοχολήθησαν τελευταῖς ἐπὶ τοῦ θέματος. Τὸν κ. Ὑπουργὸν κατήγγειλαν ἐπὶ ἀσυνεπείᾳ.

12. «Ἐκδοσις τὸ πρῶτον ὑπὸ τοῦ Y.E.N. συγχρόνων ἑκταίδευτικῶν διθλίων, διὰ τοὺς σπουδαστὰς τῶν σχολῶν.

Πολὺ πρὸ τῆς ὑπουργίας τοῦ κ. Μπίρη, ἀπὸ δύο καὶ πλέον ἔτῶν, εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὸν καθηγητὴν κ. Β. Φραγκούλην καὶ τὸν κ. Σιδεράτον, ἀσχολεῖται μὲ τὸ θέμα αὐτό. «Ἀνεμοφρόθησαν κατ' ἀρχὴν τὰ ἑκταίδευτικά προγράμματα τῶν σχολῶν, προσαρμοσθέντα πρὸς τὰ διδάγματα ἐκ τῆς ἀπὸ τῆς ἕδρυσεως τῶν ἀποκτηθεῖσης πειράς, ὡς καὶ πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τῆς συνεχοῦς ἐξελίξεως, μετὰ δὲ τὸ πέρας τῆς ἐργασίας αὐτοῦ, μόλις συμπληρωθεῖσης, ἀνατίθεται ἡ συγγραφὴ τῶν σχετικῶν διδακτικῶν κειμένων, βάσει τοῦ ἀναμορφωθέντος προγράμματος ἔκστοτο μαθήματος. Τὸ πρῶτον τοιούτον ἑκταίδευτικὸν κείμενον, ἡ «Ιστορία τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ», είχεν ἐκδοθῆ ὑπὸ τὸν συγγραφέα τοῦ κ. Κ. Ἀντωνωπούλου, ὅταν οὗτος ἦταν ἀκόμη διευθυντὴς τοῦ N.A.T., πολὺ πρὸ τῆς παρούσης κοσμογονίας. «Ασχετοὶ λοιπὸν καὶ μὲ αὐτὸν τὸ «ἐπίτευγμα είναι οἱ Μεσσίαι, ἔτος ἀν ἐπίτευγμα θεωρεῖται ἡ συνέχισης τῆς ὑπερεσιακῆς ἐν τῷ Y.E.N. ἐργασίας.

13. Ἐφαρμογὴ ἀπὸ προσεχοῦς Σεπτεμβρίου νέων ἑκταίδευτικῶν κανονισμοῦ τῶν σχολῶν E.N.

Συνέπεια τῆς ἀναμορφώσεως τῶν ἑκταίδευτικῶν προγράμματων, είναι καὶ ὁ νέος κανονισμός, τοῦ ὄποιου ἡ σύνταξις χρονολο-

γεῖται ὅπὸ πολλοῦ χρόνου.

14. «Ἐναρξῖς ἐντὸς τῶν δύο προσεχῶν μηνῶν τῶν ἑκταίδευτικῶν πλόων διὰ τοῦ νέου σκάφους, τὸ ὄποιον ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ εἰς Πειραιᾶ τὸν Ἰούνιον.

Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἐπαναλαμβάνεται γνωστή, πασίγνωστος ὑπόθεσις. Ἡ χορήγησις πιστώσεως 5 ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἐκ τοῦ προγράμματος κρατικῶν ἐπενδύσεων διὰ τὴν ἀγορὰν ἑκταίδευτικοῦ σκάφους ἀποτελεῖ, πράγματι, προσωπικὸν τοῦ κ. Μπίρη ἐπίτευγμα, ἀναγνωρισθὲν καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν. Οὐδεμία ὅμως τὸ γεγονός ἔχει σχέση μὲ τὴν «σύνσκεψιν», εὑρεῖαν ἡ μῆτρα, τῆς Μαΐου. Τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1964 ἔχοργήθη ἡ πίστωσις, ἡγοράσθη τὸ πλοίον καὶ φυσικὸν είναι, ὅταν καταπλεύσῃ ἐδῶ, νὰ ἀρχίσῃ χρησιμοποιούμενον.

Αὐτά, λοιπόν, είναι τὰ μέτρα, τὴν λῆψιν τῶν ὄποιων ἀνεκοινωνεῖν εἰς τὴν σύνθετην ὁ κ. Ὑπουργός. «Ἀνακρίβεια, πονηρὰ ἀφέλεια ἡ ἐπίκλησις κοινῶν ὑπηρεσιακῶν ἐνεργειῶν χαρακτηρίζουν καὶ τὰ 14 σημεῖα τοῦ ἀνακοινωθέντος. Καὶ ἡ πρέπει οἱ ἐκδόσαντες αὐτὸν νὰ ὑποτιμοῦν τὴν νομοσύνην τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, πιστεύοντες ὅτι θὰ τὸν ἐντυπωσιάσουν μὲ τὰ τοιούτου εἰδους «ἐπίτευγμα» ἡ ἔχουν τοισάντην τῶν πραγμάτων ἄγνοιαν, ὡστε νὰ αὐτοθυμαζῶνται καταπληκτοὶ διὰ τὰς «ἀλύσεις» τῶν προβλημάτων, τὰς ὄποιας ἀνοήτως πιστεύουν ὅτι ἔπειτα.

Καὶ θὰ διερωτηθοῦν, ἀσφαλῶς, οἱ ἀναγνῶσται τῶν στηλῶν αὐτῶν: Πρὸς τί ἡ «εὐρεῖα» σύνσκεψις καὶ ὁ τόσος περὶ αὐτὴν θόρυβος; Διὰ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα, ἡ πάντησις είναι εὔκολος. Εἰς τὴν δημοσιότητα ἀπέδειπον οἱ συλλαβόντες τὴν ιδέαν τοῦ συνεδρίου. Κανένα πρακτικὸν σκοπὸν ὑπὲρ τοῦ πλοίου δὲν ἔτεινον νὰ ἔχουν πρέπει.

Ο κ. Μπίρης καὶ οἱ σύν αὐτῷ συνεχίζουν, ἀτυχῶς, τὴν ἀδηρή πλέον καταστάσαν καταδημαργώντας τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

## ΤΑ ΟΡΘΑ ΜΕΤΡΑ

«Ιδού ὅμως ἐξ ἀντιθέτου, ποῖα τὰ προταθέντα παρὰ τῆς Ἔνωσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν μέτρα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς εἰσδοχῆς νέων, εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἀνακοινωθέσεως τῶν πλοίων ἀπὸ τὰς ἀνυπερβλήτους δυσχερείας καλύψους τῶν κενῶν εἰς τὴν σύνθεσιν. Είναι ἀποφασιστικά. Στηρίζονται εἰς τὰ πράγματα.

Ἐπὶ τὸ πρότιστον τῶν μέτρων αὐτῶν ἐπιμελῶς ἐστιώποντες ὁ κ. Ὑπουργός, τινὰ ἑκ τούτων οὐδὲ καν τὰ ἀνέφερεν πρὸς τοὺς ὀλίγους, ἔστω, μετασχόντας τῆς συσκέψεως. Τὸ ἡγονόταν καὶ οἱ τελευταῖοι. Τὰ ἀπαριθμούμενα κατωτέρω.

Ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν διὰ τὰς ὑποχρεωθῆ ὁ κ. Ὑπουργός νὰ λάβῃ θέσιν ἐπὶ τῶν προτάσεων τῆς Ἔνωσεως Ἐφοπλιστῶν. Καὶ τότε θὰ καταφανῆ ὑπὸ ποιαν ἀπόσφαιραν φεύδους διαβούμεν:

1. Μεταρρύθμισης τῆς σημερινῆς συνθέσεως πληρωμάτων διὰ τὸν καθορισμὸν «συνθέσεως ἀσφαλείας», η παράτασις τῆς ὄποιας νὰ συνεπάγεται κυρώσεις.

2. Κατάργησης τοῦ διθλιαρίου μαθητευόμενων ναυτικῶν καὶ διατήρησης μόνον τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου.

3. Ἀπλοποίησης καὶ τυποποίησης τῶν δικαιολογητικῶν ἀπογραφῆς τῶν ὑποψηφίων

## 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

ναυτικών.

4. 'Ανάθεσης της άπογραφής των ναυτικών όχι μόνον είς τὰς σημερινὰς πρώτας άπογραφικάς ἀρχάς, ἀλλ' εἰς δόλας τὰς ἐπηδρωμένας διὰ προσωπικού τοῦ Δ.Σ. λιμενικάς ἀρχάς.

5. Αὔξησης τοῦ δρίου ήλικίσ τῶν δυναμένων νά έφοδισθούν διὰ ναυτικῶν φυλλαδίων ἀπὸ 25 ἕτῶν εἰς 35.

6. 'Απογραφή ως ναυτικῶν τῶν ναυτολογιούμενων διὰ διαβατήριων, ἐφ' ὅσον ἔχουν πραγματοποιήσει τούλαχιστον ἑὸς ἔτους ὑπηρεσίαν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων ἐντὸς πενταετίας.

7. Μείωσης τῆς ἀξίας τοῦ ναυτικού φυλλα-

δίου.

8. 'Αναστολὴ προσελεύσεως ἢ μείωσης τῆς στρατιωτικῆς θητείας τῶν ἐξ ἐπαγγέλματος ναυτικῶν, ώς καὶ τῶν ἀποφοίτων τῶν δημοσίων σχολῶν Ε.Ν.

9. Λῆψης μέτρων πρὸς πρόληψιν διαφυγῆς Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς πλοῖα ξένων συμφερόντων.

10. 'Ιδρυσης εἰς τὰς διαφόρους ἐπαρχιακὰς περιοχὰς σχολείων στοιχειώδους ναυτικῆς προπαιδεύσεως.

11. Αύστηρὰ ἐφαρμογὴ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος διὰ τὰ κρούσματα ἀπειθαρχίας καὶ ἀνωμαλιῶν ἐπὶ τῶν πλοίων.

## ΠΡΟΣ ΤΟΝ Κ. ΥΠΟΥΡΓΟΝ

'Αλλ' ἵνα τέλος καταδειχθῇ, μετὰ πόσης προσοχῆς καὶ λεπτότητος διεχειρίσθη ἡ "Ενώσις τῶν Ἐφοπλιστῶν τὸ ὄλον θέμα τοῦ ἐξ ἀπήνης συνεδρίου, δημοσιεύμενον κατωτέρω τὴν τελευταίαν (1η Μαΐου), πρὸ τῆς συγκλήσεώς του ἐπιστολὴν τοῦ κ. 'Ανδρεάδη πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν. Τὸ περιεχόμενόν της ἐξηγεῖ πλήρως τὴν στάσιν τῆς 'Ενώσεως:

Κύριε 'Υπουργέ,

'Αναφερόμενοι εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 31810)29. 4.1965 ἔγγραφον 'Υμῶν, ἔχομεν τὴν τιμὴν νά θέσωμεν ὑπ' ὅψιν 'Υμῶν τὰ ἐπόμενα:

'Ἐν πρώτοις ἐπιθυμούμενον νά σημειώσωμεν ὅτι, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 29821) 17.4.65 ἔγγραφου 'Υμῶν, τοῦτο δὲν ἀπετέλει πρόσκλησην πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον, δημοσιεύσας τῆς ποιοτικῆς καὶ ἀριθμητικῆς διαρκείας τοῦ ἐμφύου τῆς Ναυτιλίας δυναμικοῦ.

Τὸ ἀπαιτητικὸν ἔγγραφον 'Υμῶν ἀναφέρεται καὶ εἰς τὴν τηλεφωνικὴν ἐπικοινωνίαν μας τῆς 17ης Ἀπριλίου ἐξ. Θεωρούμενον ἀναγκαῖον νά διευκρινήσωμεν ὅτι, ὡς ἀνεκοινώσαμεν καὶ εἰς τὸ Δ.Σ. τῆς 'Ενώσεως, ἀπεκομίσαμεν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἐκαλούμεθα εἰς μίαν ἀπὸ τὰς συνήθεις μεταβολὴν 'Υμῶν καὶ τῆς Διοικήσεως τῆς 'Ενώσεως σύνκεψιν. 'Ος δῆμος ἐξάγεται ἀπὸ τὸ ἐπακολουθήσαν ἔγγραφον 'Υμῶν (29821/1965), δὲν ἐπρόκειτο περὶ τῶν συνήθων ἐν περιορισμένῳ κυκλῷ ἐπαφῶν μας, ἀλλὰ περὶ εὐρείας, παρατεταμένης διαρκείας καὶ μὲ γενικὸν θέμα συσκέψεως, εἰς ἥν, κατὰ τὰς πληροφορίας μας καὶ κατὰ τὰ ἐπανειλημένως ἀναγραφέντα εἰς τὸν Τύπον, θὰ μετεῖχον καὶ ἐφοπλισταὶ ἄλλων κλάδων τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀντιπρόσωποι τῶν ναυτικῶν σωματείων.

'Ἄξιότιμε κ. 'Υπουργέ,

'Η "Ενώσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀκολουθεῖ ἀπὸ 50ετίας πιστῶς τὴν παράδοσιν τῆς προθύμου καὶ ἀδιακόπου συνεργασίας μετὰ τῶν ἐκάστοτε ἀρμόδιων ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας 'Υπουργῶν καὶ 'Υπρεστῶν, ώς καὶ μετὰ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων. Θέτει, συζητεῖ καὶ προπαρασκεύαζε τὰ ἀνακύπτοντα εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ζητήσασα, ἀπειδεικνύουσα πνεύματα ἀμοιβαίας κατανοήσεως καὶ ἐκτιμήσεως. 'Η αὐτὴ τακτικὴ ἐπτρήθη ἀντιφύλακτως καὶ ἐπὶ τῆς 'Υμετέρας 'Υπουργίας καὶ ἔχαιρετοισαμεν μὲ ίδιαιτέρων ικανοποίησιν τὴν σύστασιν τῶν μικτῶν ἐπιτροπῶν, εἰς τὰς δημοσίεις ἐπιτελεῖται σοβαρόν, ἐποικοδομητικὸν καὶ παραγωγικὸν ἔργον. Εἰς τὸ πρόσωπον δὲ 'Υμῶν, ἐστριξαμεν βασιμούς ἐπίδιας ὅτι οἱ εἰσηγήσεις τῶν ἐπιτροπῶν τούτων, ἀφοῦ τεθῶσιν ὑπ' ὅψιν 'Υμῶν καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ παράγοντος, θὰ ἀποτελέσουν τὴν τόσον ἐπιθυμητὴν καὶ ὑφ' 'Υμῶν καὶ ὑφ' ἡμῶν θεμελί-

ωσιν μιᾶς διαρκεστέρας ναυτεργατικῆς καὶ γενικότερον, ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

'Ἐπειδίμων, διότι τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν ἐμψυχὸν σύνθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας θέματα, δέν ἔχουν εἰσέτι μελετηθῆ προσεκτικῶς — ώς καὶ 'Υμεῖς ἐπιθυμεῖτε — οὐδὲ δόλοκληρωτικῶς, διότι εἶναι δυσχερῆ καὶ πολύπλευρα, παρακαλοῦμεν νά δεχθῆτε ὡς πλήρωρα δεδικαιολογημένην τὴν ἀπόφασιν τοῦ Δ.Σ. τῆς 'Ενώσεως μας, ὅπως μὴ μετάσχωμεν τῆς συσκέψεως. Θεωρούμεν ταῦτη, ὅχι μόνον πρώσωρον, ἀλλὰ καὶ ἐπιθλαβῆ, διότι μία εὑρεῖται καὶ ἀνευ προπαρασκευῆς συζήτησι τῶν ναυτεργατικῶν θεμάτων, εἶναι λιαν πιθανὸν ὅτι θὰ ἐμπλέξῃ ταῦτα μετ' ὄλλων καὶ δυνατόν, νά δόγμησῃ πρὸς πλήρη ἀποτυχίαν καὶ ἐνδεχομένως ἀδυναμίαν ἔξειρεσεως λύσεων. Διότι εἰς σύσκεψιν μὲ εὐρεῖαν πιθανοχήν προσώπων καὶ χωρὶς ἡμερησίαν διάταξιν ἀναφέρουσαν τὰ συγκεκριμένα συζητηθήσομενα θέματα, ὑπάρχει κίνδυνος νά διατυπωθούν ἀπρόβλεπτα καὶ νέα αἰτήματα καὶ ἀνταίτηματα ἐφ' ὅν καὶ ἡμεῖς καὶ πιθανῶς καὶ αἱ 'Υπηρεσίαι 'Υμῶν νά εἶναι ἀπαράσκευοι.

'Ειμεθα πεπεισμένοι, ώς ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι καὶ ώς ζῶντες τὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα ἐκ τοῦ σύνεγγυς, διότι θὰ ἀπόδημ πρὸς δοφελοὺς τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας, περὶ τῶν ὅποιών οὐδεμίαν ἀμφιδολίαν ἔχομεν, διότι ἐπιδεικνύετε, 'Υμεῖς προσωπικῶς καὶ οἱ συνεργάται 'Υμῶν, ἀδιάλειπτον ἐνδιαφέρον, η σύγκλητης μιᾶς συσκέψεως μετὰ τὴν δοκιλήρωσιν τοῦ ἔργου τῶν μικτῶν ἐπιτροπῶν, αἱ εἰσηγήσεις καὶ αἱ σκέψεις τῶν ὅποιών νά ἀποτελέσουν τὸ ἀντικείμενον μιᾶς περαιτέρω ἐκ μέρους 'Υμῶν πρωσθήσεως τῶν ναυτεργατικῶν μας ζητημάτων.

Μετὰ πάσης τιμῆς

'Ο Πρόεδρος

**ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

Ποίον ἡτο τὸ ἀποτέλεσμα τῆς «συσκέψεως» ἐκείνης, τῆς ὁποίας το σοῦτον ὑπερημένη ὁ κ. Ι. Κ. Καρρᾶς, είναι γνωστόν. Εἰς δέκα τέσσαρα (14) σημεῖα κατέληξεν ἡ μεγαλόπονος προσπάθεια. Εἰς τὴν προηγουμένην σελίδα δημοσιεύομεν τὴν ἀναγκαῖαν κριτικήν. 'Εδω προσθέτομεν μόνον, διότι ἡ ἀπόπειρα νά διασπασθῇ ἡ ἀπὸ δεκατηρίδων ἀρραγῆς ἐνότης τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπέτυχεν οἰκτρῶς. 'Απεδειχθῇ δὲ περιτράνων, χάρις εἰς τὴν καθολικὴν πειθαρχίαν τῶν μελών της ηγεμονίας, διότι ἡ "Ενώσις διαχειρίζεται τὰ συμφέροντα τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν μὲ σύνεσιν, μὲ προσοχὴν καὶ μὲ πλήρη γνῶσην τῆς ἐλληνικῆς πραγματικότητος. 'Οτι οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν συντριπτικήν των πλειστούς πειθαρχίας καὶ τάς ἀποφάσεις τῆς ὄργανωσεώς των καὶ γνωρίζουν νά προσπίζωνται τὴν σοβαρότητα καὶ τὸ κύρος της.

QUALIFIED GREEK PERSONNEL AT OWNERS' DISPOSAL

**SCANDIA SHIPPING AGENCIES LTD.,**

S. C. STAVRINIDIS PRESIDENT

LINER & TRAMP AGENTS — CHARTERING BROKERS  
SALE & PURCHASE

Cable Address :  
"Scanship"

Telex :  
Scanship - Mtl. 01-2795

New Boe Code  
Tel. :849-919

HEAD OFFICE: 410, ST. NICHOLAS STR., MONTREAL, Canada.

BRANCHES: QUEBEC CITY and SOREL

Subagents at: — Three Rivers — Baie Comeau — Halifax, N. S. — St. John, N.B. — Fort William — Port Arthur, Hamilton —  
Toronto — Sarnia — Duluth, Minn. — Toledo, Ohio.

## ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΩΜΕΝ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟΝ ΜΑΣ

Μάς συνιστούν: «Μή γράφετέ τι σχετικόν μὲ τὴν ἀνατοραχὴν εἰς τὰ πλοῖα, μὲ τὴν κίνησιν τῶν συντρόφων τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., μὲ τὴν διάθρωσιν τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων. Τὸ πληροφοροῦνται οἱ ναυλωταὶ καὶ δυσπιστοῦνται εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον».

Ω τῆς ἀφελείας τῶν καλοπίστων καὶ τῆς ὑποκρισίας τῶν ἐπιτηδείων, τῶν ἔχοντων κάθε συμφέροντας ἀπόκρυπτουν τὴν ἀλήθειαν! Κατ' αὐτοὺς ἀπολλάσσεται τις τοῦ πρετοῦ, ὅρκει νὰ μὴ θερμομετρήται. Η σιωπὴ ούδετεν ἄλλον ἔξυπηρτει, παρὰ τοὺς ὑπονομεύοντας τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας. Πιστεύουν, πράγματι, οἱ μὲν καὶ οἱ δέ, διτὶ οἱ ναυλωταὶ θὰ ἐπληροφοροῦντο ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς τὰ διαδραματιζόμενα; Δὲν εἶναι, μῆπως, οἱ φορτωταὶ καὶ οἱ παραλήπται τῶν φορτίων πλήρως ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν πλοίων, ποὺ μεταφέρουν τὸ ἐμπόρευμά των; Μῆπως οἱ πράκτορες τῶν δέν τους ἐνημερώνουν ἐπὶ τῶν ἀναταραχῶν καὶ τῶν καθυστερήσεων; Ή διαταγῇ, λ.χ. ἡ ἀποκείμενος τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον κατὰ τὴν ναυλωσιν τάξιν τσάρτερ πρὸς μεταφορὰν γαιάνθρακος ἐξ Αὔστραλίας διὰ τὴν Ἰαπωνίαν — ἡμεῖς ἡσχολήθημεν ἐπ' αὐτῆς — προήλθε μῆπως ἀπὸ δημοσίευσιν τινὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἢ ἀπὸ τὰς παγκοίνων γνωστὰς ἀδρόας δραπετεύσεις εἰς όλους τους αὐτόρισταν λιμένας «Ἐλλήνων ναυτικῶν — σκάνδαλον πλέον, λόγῳ τὰ πλοῖα ἐφ' ὁν ὑπηρετοῦν; Καὶ πῶς θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ νοηθῇ χρονοναύλωσις πλοίου μὲ πλήρωμα, τελούν ὑπὸ μεταβατικὴν κατάστασιν, ἔτοιμον εἰς πρώτην εὐκαιρίαν νὰ δραπετεύῃ εἰς τὴν Αὔστραλιαν;

Μᾶς ὑποδεικνύουν, δῆμως, τὴν σιωπήν. «Ισως νὰ ἐνέχειν αὐτὴ κάποιαν σκοπιμότητα, ἃν τὸ κράτος τοῦ νόμου ἐντεύθειν ἐπεβάλλετο, ἃν τιμωρὸς ἐκινεῖτο ἡ διοικητικὴ κατὰ παντὸς ταραξίου, ἃν ἡ συνάσθιστις τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑποχρεώσεων τῶν ἐπτράνευνεν εἰς τὰς σκέψεις καὶ τὰς ἐνεργείας τῶν μοιραίων ἀνθρώπων ποὺ διαχειρίζονται τὰ πράγματα τοῦ πλοίου. Τότε δέν θὰ προεβάλλετο κακὸν ἡ ἀνάγκη τῆς σιωπῆς, διότι κρούσματα στασιαστικὰ θὰ ἔπαινον σημειούμενα. 'Ἐφ' σσον, δῆμως, παρὰ τὰς συστάσεις, τὰς διαμαρτυρίας, τὰς ἐπικρίσεις καὶ τὴν δριμείαν, τέλος, ἐπίθεσιν, ὁ 'Πουργός καὶ οἱ σὺν αὐτῷ «οὐκ ἡ δὲ θα σὺν οὐνινοῖς» ἀπό την οὐνινοῖς ἔχουν τὴν οἰκτρὰν τακτικὴν τῆς ἀπίμωρσίας — ὑπογραμμίζομεν τὴν κατηγορίαν αὐτὴν παρὰ τοὺς περὶ τοῦ ἀντίθετου ισχυρισμούς — τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰναι ὑποχρεωμένα, στοιχειώδες καθῆκον ἐπιτελοῦντα, νὰ ἔξακολουθήσουν φέροντα εἰς τὴν δημοσιότητα τὰς ἀνωμαλίας, καταγγέλλοντα τὴν οἰκτρὰν εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας ἀπάτην, μέχρις ὅτου αὐτοὶ οὗτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, σπώας καὶ τὰ συντηρητικὰ ναυτεργατικά στοιχεῖα προσβάλλουν τὴν σώτειραν ἀντίδρασιν τῶν, ὑποχρεώσουν τὸν κ. Μπίρην ἥ νὰ ἐκτελέσῃ τὸ καθῆκον του ἢ νὰ ἀπολλάξῃ τὴν Ναυτιλίαν τῆς παρουσίας του εἰς τὸ 'Πουργεῖον.

Θὰ διαφωνήσουν, βεβαίως, μὲ οιονδήποτε τοιούτονον ἔντονον, ἀποφασιστικὸν διάνοιαν ὁ κ. Καρρᾶς καὶ οἱ ἐλάχιστοι, μετ' αὐτοῦ ἐθελοτυφούοντες. «Ομως, ἃν ὁ ἐφοπλισμός, ὁρθοφρονῶν κατὰ τὴν μεγίστην πλειοφθίαν του, διέδη τὰς ἡδονὰς διαγραφούμενα, καταστάσεις καὶ τοὺς ἀπατειλούντα τὸ πλοίον κινδύνους καὶ προβάλῃ τὴν ἀντίδρασιν κατὰ τὸν ὑπόπτων, ἀπατηλῶν διακειμένων — «ὅλα πάνε καλά» — θὰ προλάβῃ τὴν συμφορὰν τῆς ὀλοκληρωτικῆς διαβράσεως τοῦ ὄργανισμοῦ τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τοὺς γνωστούς μας, τοὺς τόσον ἐπικινδύνους ἔχορους αὐτῆς.

Τότε δῆλοι θὰ ἀντιληφθοῦν, ὅτι καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔξεπλασθωσαν μίαν ὑποχρέωσιν διὰ τῆς σίας ἡκολούθησαν τακτικής. «Ἀπεκάλυψαν τὸ φεύδος, τὴν εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας μας ἀπάτην, κατέστησαν ισχυρότερα τὴν ἀντίδρασιν τῶν ὑγιῶν σκεπτομένων, ἐπέτυχον τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἡσυχίας ἐπὶ τῶν πλοίων, τὴν συνέξιστην τῆς ἀπὸ 15ετίας τόσον καρποφόρου συνεργασίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυτικοῦ.

Καὶ θὰ ἔχῃ τότε παρέλθῃ ὡς ἀνθρωπος τῆς «ἀλλαγῆς», τῶν ὑπόπτων μὲ τὰ ἔξτρεμιστικὰ στοιχεῖα ἐναγκαλισμῶν, τῆς δημαργαγικῆς, ἀνερματίστου προβολῆς καὶ τῆς ἐπικινδύνου σοσιαλιζούσης κεντρο-άριστερᾶς τακτικῆς. «Η Ναυτιλία θὰ ἐπανέργη τὴν ἡσυχίαν της καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» θὰ συνεχίσουν τὸν δρόμον τοῦ καθήκοντός των, μὴ ὀρθωδούντα πρὸ τῶν ἀπειλῶν τοῦ οἰουδήποτε παρεισάκτου καὶ τῶν συκοφαντῶν τῶν μικρανθρώπων καὶ τῶν ἐπιτηδείων τῶν εἰς δάρος τοῦ γενικοῦ καλοῦ τὰ ίδια αὐτῶν συμφέροντα ἔξυπηρτούντων.

## ΚΑΙ Η ΘΛΙΒΕΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

Πρωτήθη ἀπὸ συντάκτην ἀθηναϊκῆς ἐγγραφίδος ὁ λαϊστικός κ. Ι. Κ. Καρρᾶς:

Ἐρώτ.: Τί πάρχουν κρούσματα ἀπειληρχίας σὲ ἐλληνικὰ πλοῖα;

Καὶ ἀπήγνητεν ὁ κ. Πρόεδρος: «Τὸ γένος της Ελληνικῆς έπονος, οἱ πλοίοι της Ελληνικῆς έπονος, οἱ πλοίοι της Ελληνικῆς έπονος — παρὰ τὰς ἀπιμόγονους συστάσεις τῶν συναδέλφων του — γὰρ προβάλλεται ὁ κ. Ι. Κ. Καρρᾶς:

«Εύτυχῶς, δίχι. Ισως νὰ διατυπώνωνται παράπονα ὑπὸ μορφὴν ἐντόνων διαμαρτυριῶν. Αὐτά, δῆμως, δέν προέρχονται ἀπὸ ναυτικούς ποὺ ἔχουν ἀνεπιτυμένη ἐπαγγελματικὴ συνειδήση. Τὸ 'Πουργεῖον Ναυτιλίας παρακολουθεῖ τὴν κατάστασι καὶ κάνει ἐκείνο ποὺ ἐπιβάλλεται γιὰ τὰ προρύπουτα ή τάξις καὶ η πειθαρχία στὰ πλοία».

Καὶ ἐπαγκαλιζόγνηεν: «Ο κ. Καρρᾶς

τελεῖ ἐν ἀγνοίᾳ τῆς θλιβερᾶς πραγματικότητος. Δὲν θέλομεν νὰ εἰπωμεν διετοῖς τὴν γρήγορην αὐτῆς καὶ περιέργως πολιτεύεντας τὴν ἀποκρύπτει, παρακιάζων οὕτω τὴν ἀλήθειαν.

Ο.π.ι. καὶ ἔν συμβιβάντην ἀνατίθεται: καὶ πάλιν εἰς τὰς στήλας αὐτὰς ὁ ἀγχωρικός ρόλος τῆς ἐγγητηρώσεως. Αγησυχούμεν διὰ

## ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΩΤΟΝ S/S "ESPERANZA,,

### "ΑΠΟ ΜΑΣ ΘΑ ΠΑΙΡΝΗΣ ΔΙΑΤΑΓΕΣ,,

Κύριε Διευθυντά,

Είναι ἀλληλῶς πολὺ δύσκολος ἡ θέσις ἐνὸς μέλους μιᾶς οἰκογενείας, διαδιούσης ἐπὶ ἑνὸς πλοίου, στὸν ἐπιχειρὶν νὰ φέρῃ εἰς τὴν δημοσιότητα τὴν θλιβερᾶν κατάστασιν, τὴν κρατούσαν εἰς τὴν οἰκογένειαν αὐτὴν καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας γενικότερον. Καὶ ἐπιχειρῶν διάταγμα

τὴν αὔριον καὶ θέλομεν γὰρ ἐφελκύσωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀμερικανικῶν, ἀφοῦ ὁ ὑπεύθυνος Υπουργός συνεχίζει τὴν καταδημαρχώγησιν τῆς γνωτικῆς.

Καὶ διότι προκαλούμεθα — ἀμφισσητεῖται ἀπὸ τὸν κ. Καρρᾶν ἡ καλὴ μιᾶς πίστις — θὰ δημιουργεύσωμεν κατωτέρω τὰ δύο πρόσφατα θλιβερὰ μηνύματα ἐπὶ τῆς προτεύσης διαδρωσεῶς τοῦ δραγκανισμοῦ τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὴν ἐξτρεμιστικὴν στοιχείαν, τοὺς καθηδηγητὰς τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. καὶ τοὺς ταρκιζίας, οἵτινες ἀπέβαλον πλέον, λόγῳ τῆς κρατούσης ἀσυδοσίας, κάθε ἔγχος σεβασμοῦ τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου οικαρχίας, κάθε ἔνγοιαν καθήκοντος.

Ἐπὶ τετράμηνον συνεκρατήθημεν, μὴ δημιουργεύοντες τὰ μηνύματα αὐτὰ — τὰ S.O.S. διὰ τὴν ὑπόστασιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Επιστεύσαμεν εἰς τὰς παρασκευεῖσας διαθεσιώτεις περὶ ἐπιθολῆς τοῦ κράτους τοῦ γόνου ἀπὸ τὸν περίεργον αὐτὸν τὸν 'Υπουργόν. Δὲν ἐτίμησε τὰς ὑποσχέσεις του. Ή ἀσυδοσία συνεχίζεται.

Ἐγκαλούμεθα δημιως ἀκόμη ἐπὶ δυσφημίσεις τῆς Ναυτιλίας μας — μετὰ 35ετῆ θητείαν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησην της. Κατὰ τὸν κ. Μπίρην καὶ τοὺς σὺν αὐτῷ, ἔπρεπε νὰ ἀποκρύψωμεν ἐπιμελῶς τὴν οἰκτρὰν ἐπὶ τῶν πλοίων μας κατάστασιν, τὴν εἰσβολὴν τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., ἔπρεπε νὰ παύσωμεν ἐπικρίγοντες τοὺς ὑπεύθυνους ἴνα ἀκριβῶς προλάβωμεν τὰ χειρότερα, ἔπρεπε νὰ ἀφήσωμεν ἀνενόχλητον τὸν κ. 'Υπουργὸν εἰς τὰς προσφιλεῖς δημιαρχικά του ἐγκαρχήσεις, εἰς τὰς παύσιμες συνεργασίες του μὲ τοὺς συντρόφους 'Αριποτιέλον, Μπεκάκον καὶ Κλαουδίτον.

Οφειλε, τούγαντίον, ὁ κ. Καρρᾶς, προπαῖξων τὰ ίδια αὐτοῦ συμφέροντα καὶ τὸν δύσιν φέρεται ἐκπροσωπῶν συγκατέλογων του, νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Υπουργοῦ ἐπὶ τῆς κρατούσης εἰς τὰ πλοῖα ἀναταραχῆς καὶ πρὸ παντός, ἐπιβάλλον τὸν ἔλεγχον εἰς τὴν γλωσσαν του, νὰ παύσῃ δικαιολογῶν τὰ ἀδικιαιολόγητα. Ως ἀπορίαν θὰ γίνεται νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν σύνηρευσην πολιτικήν. Διάφορος, δημιως, έδεις νὰ είναι: ή πολιτεία τοῦ ώς Προέδρου. «Λα μή τι ἄλλο, ψφειλεν ούτος νὰ ἀποφύγῃ τὰς συμπληγάδας τῶν ἀνερματίστων ἐπινεύσεων καὶ τῆς ἀκαίρου δημιουργούστητος.

Καὶ ίδού τὰ μηνύματα. Είναι τὰ πλέον πρόσφατα ἀπὸ μιὰν ὁγκώδη ἀλληλογραφίαν. Δέξα τῷ Θεῷ, τὸ βῆμα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐξακολουθεῖ γὰρ ὑφίσταται:

Καὶ ἀπὸ τὰ μηνύματα. Είναι τὰ πλέον πρόσφατα ἀπὸ μιὰν ὁγκώδη ἀλληλογραφίαν. Δέξα τῷ Θεῷ, τὸ βῆμα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐξακολουθεῖ γὰρ ὑφίσταται:

'Αφορμή τῶν τελευταίων ἐπὶ τοῦ πλοίου μας γεγονότων ὑπῆρχεν ἡ ἔλλειψις ταχυδρομίου τοῦ πληρώματος, ὅτε ταξιδεύοντες πρὸς Ἰαπωνίαν μὲ ἐπικείμενον σταθμὸν πετρελαιεύσεως τὴν Σιγκαπούρην, ἐκτάκτως εἰδοποιήθημεν νὰ προσεγγίσωμεν εἰς ἔτερον μικρὸν λιμένα τῆς Ἰνδονησίας. Ἐκ τόπου αὐτῆς ἀλλαγή προσθέντες ἡ ἀνωμαλία. 'Ο πλοίαρχος εὑρέθη ἀντιμέτωπος τοῦ ἔξωργισμένου πληρώματος καὶ αὐτὸς ὑπέστη τὰς ὀλέθριας ἐπιθέσεις τῶν στασιαστῶν.

(Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ἂς μοῦ ἐπιτράπη νὰ προσθέσει ὅτι: Πάντες οἱ ταξιδεύοντες φρονοῦμεν, ὅτι ἡ ἄχαρακτήριστος ἀδιαφορία πολλῶν ναυτιλιακῶν γραφείων, εἰς τὸ θέμα τῆς ἀλληλογραφίας τῶν πληρωμάτων, ὑπῆρξε πλειστάκις ἀφορμὴ δημιουργίας πολλῶν ἐπεισοδίων, τὰ ὅποια ἐστοιχίσαν τὴν καθυστέρησιν καὶ τοῦ πλοίου ἐπὶ πολλάς ὥρας).

'Ἄλλ' ὥπως ἔξειλίχθησαν τὰ γεγονότα, ἀπεδίχθη βραδύτερον, ὅτι ἡ ἔλλειψις ἀλληλογραφίας ἦτο ἡ ἀφορμή. Οἱ πλέον θιγέντες ἐνεύμητος νὰ ἀπαίτησουν «γράμματα ἀπὸ τὰ σπίτια», δύο ὥρας πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου (ὥρα 23.00) καὶ ὅτε ἐπέστρεψαν ἐν κραιπάλῃ ἐξ ἐνὸς πλησίου εἰς τὸν λιμένα καπηλεῖον.

'Ο πλοίαρχος δέχεται σφοδρῶν ἐπίθεσιν ἀπὸ ἕνα ναύτην. Δι' ἀπεριγράπτων ὑβρεῶν καὶ ἀπειλῶν ἀπαιτεῖ «γράμματα ἀπὸ τὸ σπίτι του». 'Ολίγον ἀργότερον, περὶ τὸ μεσονύκτιον, ὁ ἴδιος ναύτης μεθ' ἐνὸς ἄλλου, κατέφυγον εἰς τὴν ἀστυνομίαν ἀλλοδαπῶν, καταθέντοντες τὰ συμβάντα, ἵνα δὲ μεγαλύτερα ἔμφασιν δῶσουν εἰς τὸ γεγονός καὶ συγκίνησιν προκαλέσουν, ἀπέκοψαν τὰς φλέβας των, εἰς ἔνδειξην διαμαρτυρίας.

'Ἀνέφικτος καθίσταται ἡ πλήρης περιγραφὴ τῶν γεγονότων ποὺ ἔλασαν χώραν. Καλεῖται ὁ 55ετῆς πλοίαρχος νὰ ἀπολογηθῇ; καὶ αὐτὸς ὡσπερ ἱκέτης προσεπάθει νὰ ἐπαναφέρῃ τοὺς στασιαστὰς εἰς τὸ πλοίον, ἐνῷ χειμαρρος ὑβρεῶν τὸν περιέλουν.

'Ἀποκατεστάθη τελικῶς ἡ τάξις καὶ τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν, ἐνὼν οἱ στασιάσαντες, μόνον μετὰ 24ωρον ἀνάπτωσιν ἡδυνήθησαν νὰ ἀναλάδουν ὑπηρεσίαν ἐκ περιτροπῆς τῆς ἡ ή, ὡς συνήθως ἐγένετο. Κατὰ τὴν ἀναχωρήσιν ὁ πράκτωρ ἐπὶ λέξει εἶπεν εἰς τὸν ὑποπλοίαρχον: «Τὸ πλοίον σας δὲν πρόκειται νὰ ἐπανέθη ἐν τῷ μέλλοντι εἰς τὸν λιμένα μας διὰ καύσιμα». Τί προσβολὴ δι' Ἑλληνικὸν πλοίον... Πανωλόδητον!

Αἱ ἡμέραι αἱ ὅποιαι ἐπήκολούμθησαν, ἵσαν μαρτυρικαὶ δι' ἄπαντας τοὺς ἐπιβαίνοντας καὶ διδίστερα διὰ τὸν πλοίαρχον. Δὲν ἔλειψαν αἱ ἀπειλαὶ πρὸς πάντα, δότις δὲν ἦτο μέλος τῆς νεοσυσταθείσης ἐπιτροπῆς τῆς πρύμνης, μὲ ἀρχηγούς τοὺς δύο προσανφερθέντας ναύτας καὶ μέλον ἀνύποπτα θύματα ποὺ τοὺς ἡκολούθουν, ἄλλοι μὲν ἔκουσιοι καὶ ἄλλοι ἀκουσίως. 'Ηπειρήθη εἰς ναύτης «ὅτι θὰ τοῦ παραμορφώσουν τὸ πρόσωπο ἀν δὲν συμμορφωθῇ σύμφωνα μὲ τὴν πιάτσα». 'Εγρονθοκόπηθε εἰς λιπαντής, ἀφοῦ διὰ πλάνης τὸν ἀπεμάκρυνον ἐκ τοῦ πλοίου εἰς λιμένα τῆς Ἰαπωνίας, διότι δὲν ἐδέχετο νὰ ἀκολουθήσῃ τοὺς ἀρχηγούς.

'Ομαδικὴν ἐπίθεσιν ἐδέχθη καὶ πάλιν ὁ πλοίαρχος, ὅτε ὁ πράκτωρ καθυστέρησε νὰ ἐμβοστῇ τὰ χρήματα πρὸς τὸ πλοίον. 'Απε-

κάλουν τὸν πλοίαρχον ψεύτην καὶ ὀπατεύοντα, ἐνῷ τηλεγράφημα ἀποσταλέν ἔγκαιρως πρὸς τὸν πράκτορα, ἀπέδειξε τὰς ἐνεργείας τοῦ πλοίαρχου. 'Ακούσατε συμπεριφορὰν ναύτου πρὸς πλοίαρχον: «Ἄπο μᾶς θὰ παίρνης διαταγές τί θὰ κάνῃς ἐδῶ μεσσα. Δὲν θὰ κάνῃς ἐσύ οὐτούς τούς σου καπνίσσας». 'Ο ὑποπλοίαρχος ἔχρισθη νὰ παρακαλέσῃ τὸν ἀρχηγὸν διὰ τὴν ἀνάληψιν παρ' ἐνὸς ἐξ αὐτῶν τῆς φυλακῆς νυκτός.

Τὸ πλοίον ὑφίσταται κινδύνους παντούς κατὰ τὰ ταξιδία του καὶ ὅταν οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ αὐτοῦ παρεκκλίνουν τῆς ὁδοῦ τοῦ καθήκοντος, διὰ τῆς ἐγκληματικῆς των ἀδιαφορίας (καὶ διατί ὅχι ὑποκινούμενοι ἀπὸ τὴν περιβόλητον Ο.Ε.Ν.Ο., τὰ μέλη τῆς ὅποιας δραστηρίας κινοῦνται τελευταίων καὶ ὀλονεύοντας ἔδαφος κατακτοῦν), καταστρεπτικά καὶ ὀλέθρια θὰ είναι τὰ ἀποτέλεσματα. Τὸ διακηρύχσουν τοῦτο ὅλοι οἱ πλοίαρχοι. Τὸ διαλαλούν πάντες οἱ σχέτινοι ἔχοντες μὲ τὴν Ναυτιλίαν. 'Εφυγαδεύθη ἡ πειθαρχία καὶ τὸ σέβας ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, ἐπιβλητικὴ ἔστησε τὸν θρόνο της ἡ Ἔρις καὶ ἡ μιστή ἀνταρσία ὑψώσε τὴν σημαία της. Τὸ λυπηρὸν είναι, ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ πολλαπλασιάζεται τὸ κακόν. Πού θὰ φθάσωμεν; 'Ασφαλῶς ὅχι εἰς καλὸν τέλος.

Κύριε Διευθυντά,  
'Η παρούσα ἀποσκοπεῖ εἰς τὸ νὰ κατα-

στήσῃ γνωστά τὰ διαδραματιζόμενα ἐπὶ τῶν πλοίων εἰς τοὺς ιθύνοντας. Αὔτοί, ἀτυχῶς, διδουντὴν ἐντύπωσιν ὅτι ζούν μακράν καὶ ἐπιτακτικὴ προσβάλλει ή ἀνάγκη λήψεως μέτρων αὐτοτρόπων διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Νόμου καὶ τὴν ἐπιβολὴν κυρώσεων εἰς πάντα, δόσις ἡθελε καταστήσει ἐπαχθῆ τὴν θέσιν τοῦ πλοίου, δυσχεραίνων τὴν ὄμαλην διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν πλοιοκτητρῶν ἐταίρων, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὰς ναυτολογίσεις, ὃς παύσουν ἔχοντες ἡσυχον τὴν συνείδησίν των, διατελοῦντες ὑπὸ τὴν φευδῆ ἐντύπωσιν, ὅτι ἐκπληρούν τὴν ἀποστολὴν των, ἐπονδρώνοντες τὰ πλοία μὲ τὸν πρώτον ὑπόπτον καθοδηγητῆν. Είναι καλύτερον νὰ ταξιδεύῃ τὸ πλοίον μὲ ἐλλιπῆ, ἀλλὰ καλῆς ποιότητος σύνθεσιν. "Ας μὴ φέρουν τὸ πλοίαρχον ἀντιμέτωπον μὲ τὰ πληρώματα. 'Η πειθῶ, τὸ πνεύμα τῆς δικαιοσύνης, ἡ ἀνοχὴ πολλῶν πλοιάρχων, ἀπέβησαν ἀλυσιτελεῖς εἰς πλείστους περιπτώσεις. "Ας γρηγορή τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπὸ τὸ οποῖον πολλὰ ἡκούσαμεν περὶ ἀρίστου ἐμψύχου ύλικου κλπ. Αὐτοπατώνται.

Εύχαριστώ θερμώς διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΕΥΑΓ. ΣΤΑΥΡΟΥ  
Ραδιοτηλεγραφητής

Μοζικό ('Ιαπωνίας), 27 Απριλίου 1965

## ΜΗΝΥΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟΝ S/T "ΠΗΛΙΟΝ,,

### "Η ΣΑΠΙΛΑ ΠΟΥ ΜΑΣ ΔΕΡΝΕΙ,,

Royal Greek Consulate for  
Greek Harbour Master LONDON

Κατὰ τὴν ἀφίξιν μας, 19 Απριλίου 1965, σᾶς παρακαλούμενοι φθάσατε ἐγκαίρως. 'Απαραίτητος η παρουσία σας...

Καφούς τὰ γεγονότα ἀμφὶ τὸ κατάπλω τοῦ σκαφούς, καθ' ὑπέθυνον ἀφήγησιν, ἔξειλίχθησαν ὡς ἔξης: Μέλη τοῦ κατωτέρου πληρώματος ἐπέταξαν τὰ πράγματα τῶν ἔξω. Τοὺς ἐπανέφερε τὸ Ἐμμιγκρέσιον. 'Ο ὑπολιμενάρχης Λαοδίνου τοὺς ὑπέδειξε τὰ καθηκοντά των, μὴ ὑπάρχοντα λόγου ἀναχωρήσεως ἐκ τοῦ πλοίου. 'Ο ἔνας εἶπεν εἰς

τὸν ὑπολιμενάρχην: Θὰ μᾶς ἀπολύσετε ἐδῶ, ὅπως νομίζεται καὶ ἐμεῖς ξέρουμε τοὺς νόμους καὶ δεν είναι ὅπως τοὺς λέτε. 'Επειτα ὑπάρχει καὶ ὁ Παπανδρέας κυβερνήτης, ποὺ δέχεται ἀκροάσεις καὶ θὰ πάμε ἐκεῖ. 'Άλλος: 'Αγνοεῖτε τοὺς νόμους, λιμενάρχα. 'Εχουμε τὸ δικαίωμα νὰ κάνουμε ὅ, τι θέλουμε. 'Εχουμε δική μας κυβερνήσι μας.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: «Αὐτὰ καὶ μόνον τὰ ἀνωτέρω — προσθέτουν οἱ τοῦ πλοίου ἀξιωματικοί — δείχνουν τὴν σαπίλαν ποὺ μᾶς δέρνειν».

## ΜΗΝΥΜΑ ΤΡΙΤΟΝ

### "ΑΣ ΟΦΕΤΑΙ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΕΡΙ ΑΥΤΟΝ,,

Κύριε Διευθυντά,

Κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἡττή, ὅποτε, λόγω τῆς ἐργασίας μου, παραμένω εἰς τὸ Μπουένος "Αὔρες, ὡς διασχειρίστης τῆς Magellan Strait Development Corp.", ἐγνώρισα καὶ παρηκαλούθησα τὴν κρατούσαν οἰκτράν κατάστασιν ἐπὶ τίνων πλοίων. Αἰσθάνομαι βαθεῖαν λόπην διὰ τὸν ἀσχημόν δρόμον, ποὺ ἀκολουθοῦν ἔνια τῶν πληρωμάτων μας. Χρειάζεται μία ἀποτελεσματική καθοδηγήσις των καὶ θὰ ἡττήσει τὴν έρισην τῶν ζώων. Τὴν ἀντιδρασιν ἔχει τὸν Ελλήνων ναυτῶν, ἀπαιτούντες ἀμοιβήν κατ' ἀποκοπήν, πέραν τῶν ὑψηλῶν μισθῶν, τοὺς ὅποιους καταβάλλομεν εἰς τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν τῶν ἀπασχολούμενών εἰς μεταφορὰς ζώων.

'Αρχηγὸς ἦτο διὰ ναυάκληρος, δόσις λαμβάνει μισθὸν 75 λιρῶν. 'Επίσης οἱ δύο γη μηχανικοί ἡρούντο κάθε ἐργασίαν ἐπισκευῆς η συντηρήσεως, μὲ πληρωμὴν ὑπερωριῶν κλπ. Μόνον ἐργολαβικῶς έδέχοντο νὰ ἐργασθοῦν. 'Απὸ ἐδῶ, πρὸ της ἀναχωρήσεώς των μοῦ εἴχον δηλώσει, ὅτι δὲν πρέπει νὰ περιμένουμεν οὐδεμίαν ἐργασίαν, ἐκτὸς ἐπάντιμης ὥρεσιν νὰ πληρώσωμεν. Εἰς ἐρώτησιν μου ἀν ὁ υψηλὸς μισθός των δὲν προϋποθέτει ἔλην τὴν ἐργασίαν, μοῦ ἀπήντησαν ὡς ἔξης: «Ο μισθὸς είναι γιατὶ μᾶς ἔχεις φυλακὴ στὸ κάτεργό σου καὶ εἰμεθεύ ύποχρεωμένοι νὰ πηγαίνωμεν οὕτους ἐσύ μᾶς στέλλης». Δηλαδή: «Εξόδον μὴ μᾶλλον «ἀμοιβή παραστάσεως» ὁ μισθὸς καὶ η «ὑπερωρία» ἀπαράδεκτη. Μόνον αἱ ἐργολαβικαὶ ἐπιχειρήσεις ἔμενον!.. Μὴ χειρότερα...

Τὸ δυστύχημα είναι, ὅτι ἡ τροφοδοτικὴ ἀντλία, ποὺ ἡθελεν ἄνοιγμα, ἐπεσκευάσθη

# 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

Telephones :  
Office hours : 2927  
After : 1268 & 3076

— Τι κάνεις έκει Χότζα; τὸν ρώτησαν, σταν τὸν κατέλαβον λιμάροντα τὸ λουκέτο ξένου καταστήματος.

— Παιχν διολί!

— Μά εμείς δὲν άκουμε τίποτε.

— Αύριο θὰ τὸ άκούσετε, ἀπήγνησεν ὁ πονηρὸς 'Ανατολίτης.

"Αμφὶ τῷ κατάπλω πλοίου εἰς ξένον λιμένα — ἀφγεῖται ἐπανελθὼν ναυτικὸς — πρῶτος πάσης ἄλλης ὑπηρεσίας ἐλέγχου, τελωνειακῆς κλπ., δίδει παρὸν ὁ καθοδηγητής, 'Ελληνόγλωσσος συνηθέστατα. Δὲν ἀποκλείεται, οὖμας, καὶ η διεθνής, ἐν προκειμένῳ συνεργασία. Κοινοί, γάρ, οἱ ἀγώνες καὶ κοινὰ τὰ ιδιαίτερα ἐν τῇ νέᾳ θρησκείᾳ. 'Ἐπιστημονικὰ καὶ μὲν ἔπιτελικὰ πλάνα διεξάγεται τώρα ή διαβρωτική, ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ μας ἐργασία. 'Η πείρα τοῦ παρελθόντος πολλὰ διδάσκει.

"Οχι θύριδοι ἐν τῷ πλοίῳ παρουσίᾳ τρίτων. Αύτοι θὰ ἐπακολουθήσουν ἐν πλῷ καὶ Ἑ... οἰκογενειακῷ κύκλῳ.

"Η νέα αὐτὴ ὑπηρεσία λιμένων, ἔχει ἐκ τῶν προτέρων ἔξασφαλίσει κατάλληλον κέντρον ἔγγυς τῆς προκυμαίας, ὅπου εὐχερώς παρασύρεται τὸ πλήρωμα. Μεταξὺ θερμῆς ὑποδοχῆς ἔκει καὶ δροσερῶν ἀναψυκτικῶν, ἀναπτυσσονται τὰ παράπονα καὶ μελετᾶται ἡ «ἄμυνα». Ἀφιλοκερδῶς, προσφέρονται ἀδελφικαὶ ὀδηγίαι, ἀκόμη δὲ καὶ νομικαὶ συμβουλαὶ. 'Η ἐργασία διεξάγεται διὰ τοῦ μικροτέρου θυρίου, ἀλλὰ καὶ περισσῆς κάποτε σεμνότητος. Τὸ καλεῖ ἡ... «φάστη τοῦ ἀγώνα».

"Αν τυχὸν διαπιστωθῇ ἀποκάλυψις καὶ σχετικὴ ἀντίδρασις ἀπὸ τὸν πλοίαρχον, τὸν ἀξιωματικὸν ἢ ἄλλους ναυτικούς, τότε ἐπιστρατεύονται τοπικοὶ μικροπλάται ἢ καὶ ἐργάται λιμένος, οἵτινες εὐχερῶς ἀνερχόμενοι τῶν πλοίων ἐπιμελοῦνται καταλλήλως τῶν ἐπαφῶν.

Tὰ Προξενεῖα τοῦ ἔωτερικοῦ δὲν βλέπουν καὶ συνεπῶς δὲν καταγγέλλουν τὸν ἐπερχόμενον φοβερὸν κίνδυνον εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. 'Αλλὰ καὶ πότε, ἀλλὰ καὶ ποία Προξενικὴ 'Αρχὴ κατεδέχθη ποτὲ νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τοιούτου εἰδους ἀπασχόλησιν; 'Εδώ δὲν ἐκτιμῶνται κίνδυνοι διαπιστούμενοι πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν μας καὶ πρὸ τῶν θυρῶν μας καὶ θὰ μας ἀνησυχήσουν τὰ διαδραματιζόμενα ἀνὰ τὴν Οἰκουμένην;

Tὸ διολί τοῦ Χόντζα θὰ τὸ άκούσωμεν αὔριον, σσοι δὲν τὸ άκούομεν ἢ κάμνομεν ὅτι δὲν τὸ άκούομεν ηδη.

### ΚΙΝΔΥΝΟΣ Ο. Κ. ΜΠΙΡΗΣ

'Ο κ. 'Υπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας συζητῶν τὸ νομοσχέδιον περὶ 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, εἰς τὴν Βουλήν, ἐπανέλαβε τὴν γνωστήν του ἀποφίνη, ὅτι πέπλος σιγῆς πρέπει νὰ καλύπτῃ τὰ συμβαίνοντα εἰς τὰ ἐμπορικὰ μας πλοῖα, διὰ νὰ μη τὸ πληροφοροῦται οἱ ἀνταγωνισταί μας.

Αὐτὸς εἶπε εἰς ἀπάντησιν τῶν κ. κ. Γ. 'Ανδριανοπούλου, Λ. Μπουρνιά, Σ. Κωτιάδη καὶ Γ. Βογιατζῆ, οἱ ὅποιοι ἀνεφέρθησαν εἰς τὸ θέμα καὶ ἔγγητοι παρακολούθησιν καὶ ἐξουδετέρωσιν τοῦ κινδύνου καὶ προσθέσεων, ὅτι δὲν βλέπει κανένα κίνδυνον, ἔως ὅτου ἐλασθε τὸν λόγον ὁ δουλευτὴς τῆς Ε.Δ.Α. κ. Νεφελούδης, γνωστός ἀπὸ τὸ σύμφωνον Σοφούλη - Σκλάβαινα καὶ κομμουνιστής μὲ παλαιὰν δρᾶσιν. Οὗτος ἀπαντῶν εἰς τὸν κ. Λ. Μπουρνιάν παρεδέχθη, ὅτι γίνεται πολιτικὴ δρᾶσις εἰς τὰ πλοῖα καὶ ὅτι εἶναι νόμιμος ἢ σύστασις ἐπιτροπῶν εἰς αὐτά (τὰ σχετικὰ πρακτικὰ τῆς συζητήσεως εἰς τὴν Βουλήν, δημοσιεύομεν εἰς ἄλλην σελίδα).

'Ομολογούμεν, ὅτι τοιούτην κυνικήν δήλωσιν, δὲν ἀνεμέναμεν, οὔτε ἀπὸ κομμουνιστὴν δουλευτήν. 'Εντὸς δευτερολέπτων κατέρρευσαν ὅλα τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ κ. Μπίρη καὶ ἀπεκαλύφθη τὸ σχέδιον τῆς Ε.Δ.Α. πρὸς ἐπικράτησιν εἰς τὰ πλοῖα.

Θέλετε τώρα τὴν ἀντίδρασιν τοῦ κ. Μπί-

ἀπὸ ἐργοστάσιον, μολονότι ἡ ζημία της ὠφείλετο ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀδαμαντούνην, τὴν ἀμάθειαν καὶ τὴν ἀσυνειδήσιαν τῶν «ἐργολάθων» αὐτῶν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ πλοίον, ὃντι τῷ 16 - 17 μιλίων ποὺ ἀποδίδει τὸ ὀδεσφόν αὐτού τοῦ σκάφους «Σάλαμπρατ» μὲ κατανάλωσιν 46 τόν. πετρελαίου, ἔφθασεν εἰς τὸ Καλλάς μὲ τεχνήτα 12 μόνον μιλίων καὶ μὲ κατανάλωσιν 46 τόνων. 'Οφείλετο τούτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οἱ λέθητες, συνεπείᾳ τῆς βλάστησης τῆς τροφοδοτικῆς ἀντλίας, ἐτροφοδοτούμενο μὲ κρύο νερό καὶ είχον κατανάλωσιν 60 τόν. Ὅδοτος ἡμερήσιας!

Ἐπύχως, λόγω τῶν ζώων, εἴχομεν ἐπὶ τοῦ πλοίου 2.200 τ. Ὅδοτος καὶ οὕτω «κόδοντας νερὸς ἀπὸ τὰ ζώα, ἐσώσαμε τὰ καζάνια». Εἰς τὸ πέλαγος ἡ ἀντλία δὲν ἦνοιχθη, μολονότι ἡ ἐργασία αὕτη ἀπήτει χρόνον ὀλιγώτερον τῶν δύο ὥρων. 'Ίδού, ποία εἶναι ἡ κατάπτωσις!

Είμαι δέδοιος, ὅτι εἰσθε ἐνήμερος τῶν σημειουμένων ἀνωμαλιῶν. Παρακολουθῶ, ἄλ-

## ΤΕΤΑΡΤΟΝ ΜΗΝΥΜΑ M/V "ΧΑΡΗΤΕΜΠΟΥΡΓΚ"

### "ΝΑ ΑΠΟΛΥΘΟΥΝ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ Ο ΜΑΓΕΙΡΟΣ,,

Περίληψιν ἀπὸ τὴν πολυσελίδον ἀναφορὰν τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἀνωτέρω ἀλληλικῆς ιδιοκτησίας σκάφους (Γραφείον ΜΑΝΛΕΜΟΣ) κ. 'Αθ. Κασημέρη, παραβέτομεν κατωτέρω. Περιγράφονται αἱ λεπτομέρειαι τοῦ ἔκρυγον εἰς Τρίνινταντ στασιαστικού κινήματος.

Ἀναφέρει ὁ πλοίαρχος:

«Γνωστότατον ναυτικὸν γραφείον τοῦ Πειραιῶς, ἐσχημάτισε τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον εἰς Πειραιά πλήρωμα, διὰ νὰ παραλάβῃ νεαρογραφούσθεν ὄλλανδικον φορτηγὸν γραμμῆς. 'Ἐπρόκειτο περὶ θαυμασίου μετρίας χωρητικότητος σκάφους, ἀριστής, ἐνισχυμένης διὰ πολικὰ ταξίδια κατασκευῆς, ναυπηγήσεως 1948, ἐφοδιασμένου μὲ ὅλα τὰ σύγχρονα μέσα ναυσιπλοίας. 'Υπὸ τὴν ὄλλανδικὴν πλοιοκτησίαν καὶ ὄλλανδικὸν πλήρωμα, τὸ σκάφος εἶχε ἐκτελέσει κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη 20 συνεχὴ ταξίδια εἰς τὴν γραμμὴν Λίβερπουλ - Δουβλίνου - Βερμούδων - Πουερτορίκο - Τρίνινταντ - Μπάρμπαντος, ἃνευ οὐδεμίας καθυστερήσεως, ὅπως ἐμφαίνεται ἀπὸ τὰ ἡμερολόγια τοῦ.

»Τὸ ἀλληλικὸν πλήρωμα ἔφθασε τὴν 13ην Μαρτίου εἰς Λίβερπουλ. Τὸ σκάφος παρελήφθη καθ' ὅλα ἔτοιμον ἀπὸ τοὺς 'Ολλανδούς ναυτικούς καὶ ἀπέπλευσε τὴν 16ην Μαρτίου διὰ τὸ αὐτὸν πόρο τὴν Καραϊβικὴν ταξίδιον, τὸ 21ον ποὺ θὰ ἔξετέλει τὸ πλοίον. Μὲ τὴν ἐπιδίβασιν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἥρχισαν οἱ πρῶτοι φίμωροι, ὅτι τὸ σκάφος εἶναι μικρὸν διούτιον δρομολόγιον, ὅτι τὸ ταξίδιον εἰς τὸν Ατλαντικὸν θὰ ἤτοι ἐπικίνδυνον. Κατὰ τὴν εἰς Λίβερπουλ παραμονὴν τοῦ σκάφους, ἥρνουντο οἱ τοῦ καταστρώματος νὰ προσδέσουν 4 αὐτοκίνητα τοῦ φορτίου, ὡστε διὰ τοιούτου δρομολόγιου, ὅτι τὸ ταξίδιον εἰς τὸν Ατλαντικὸν ἡ θάλασσα τοῦ Αρκτικοῦ νὰ προσεγγίσει τὸ πλοίον. Προσγεύμένως ὅρκουντο νὰ παρακολουθοῦν... καθήμενοι εἰς τίνας γωνίαν ἐκάστου κύτους τοὺς ἐργάτας πρὸς ἀποφυγὴν κλοπῶν ἐκ τοῦ γενικοῦ φορτίου τοῦ πλοίου. 'Εδημοιουργήθησαν οὕτω αἱ πρῶται εἰς τὸν Αρκτικόν, ἀπό τὸν πλοιάρχον, τὸν ὑποπλοίαρχον καὶ τὸν ἔπειρον τῶν ἀνθυποπλοίαρχων.

»Παρὰ τὰς παρακλήσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ αὐτῶν τῶν πρακτόρων, τὸ πλήρωμα παρεμένειν ἐπὶ τὴν προβλήτη, εἰσερχόμενον εἰς τὸ πλοίον μόνον κατὰ τὰς ὥρας τοῦ φαγητοῦ, τὴν 15ην 'Απριλίου δὲ ἐξήγαγον καὶ τὰς ἀποσκευάς των, ἀξιοῦντες τὴν προσθήσην τοῦ σκάφους καὶ τὸ πλοίον τοῦ Αρκτικοῦ νὰ προσεγγίσει τὸ πλοίον. Εντὸς τοῦ πλοιάρχου καὶ τὸ πλοίον τοῦ Αρκτικοῦ νὰ προσεγγίσει τὸ πλοίον τοῦ σκάφους, μὲ τοὺς στασιαστὰς πανηγυρίζοντας διὰ τὴν λόγον ὁ δουλευτὴς τῆς Ε.Δ.Α. κ. Νεφελούδης, γνωστός ἀπὸ τὸ σύμφωνον Σοφούλη - Σκλάβαινα καὶ κομμουνιστής μὲ παλαιὰν δρᾶσιν. Οὗτος ἀπαντῶν εἰς τὸν κ. Λ. Μπουρνιάν παρεδέχθη, ὅτι γίνεται πολιτικὴ δρᾶσις εἰς τὰ πλοῖα καὶ ὅτι εἶναι νόμιμος ἢ σύστασις ἐπιτροπῶν εἰς αὐτά (τὰ σχετικὰ πρακτικὰ τῆς συζητήσεως εἰς τὴν Βουλήν, δημοσιεύομεν εἰς ἄλλην σελίδα).

»Μετὰ τὴν ἔκ Δουβλίνου ἀναχώρησιν, τὴν 19ην Μαρτίου, τὸ σκάφος συνήντησεν ισχυράν κακοκαιρίαν, μὲ ἀποτελεσματικούς οἱ πλοιοκτήταις τοῦ πλοιάρχου, ὅχι μόνον νὰ ἀπέχουν τῶν καθηκόντων τῶν, ἀλλὰ καὶ νὰ καταστούν θρασύτεροι. 'Οταν κατὰ τὸν πλοῦν ἐκάρησαν αἱ λυχνίαι τῶν ἐφιστίων φανῶν, οὐδεὶς ἐδέχθητο τὸν ἀνακινδυνεύση διὰ τὴν ἀντικαταστάσιν αὐτῶν, εἰς δὲ τὸν πρώτον λιμένα τῶν Βερμούδων, ὁ ἐκτελών καθηκόντα ἀνθυποπλοιάρχου, δόκιμος (μισθός £ 66.14), ἐζήτησε νὰ ὑποδηλωθῇ εἰς ἐγχειρήσιν, διότι ἐπασχεῖν ἐκ... φιμώσεως τοῦ πέονος καὶ θηλεί, κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ εἰς Ἐλλάδα νὰ εἶναι ἔτοιμος, προκειμένου νὰ νυμφευθῇ.

λως τε, τὴν ἀνοικθεῖσαν «στήλην παραπόνων» εἰς τὰς σελίδας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Εύχαριστουμεν ὑμᾶς, κ. Διευθυντά, διὰ τὸ πνεύμα τῆς καθοδηγήσεως, τὸ ὄποιον προσπαθεῖ νὰ δώσῃ ἡ στήλη σας εἰς τοὺς ναυτεργάτας, ἀμφιβάλλομεν, οὖμας, ἀνθέτης ἐπηρεασθεῖν τὰ λεβεντόπαιδα ὅποια τὰς ὄρθας γνώμας σας. "Ἄς ὄψεται ὁ 'Υπουργός μας καὶ οἱ οἰκεῖοι αὐτῶν.

Μετά τιμῆς  
ΚΩΝΣΤ Σ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Υ.Γ. 'Απλὴ συνωνυμία μᾶς συνδέει μὲ τροφοδοτήσθεν τοῦ Μπουένος "Αὔρες, ὄνυμαζόμενον Γ. Χαλκιάν καὶ καταγόμενον ἐξ Οίνουσσων. 'Ο γράφων κατάγεται ἐκ Καρδαμόλων καὶ οὐδεμίαν ἔχει σχέσιν μὲ τροφοδοσίας κλπ.

# ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

## ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Εισπράττονται από της 15ης Φεβρουαρίου τα έπασφαλιστρα έπι των φορτίων, των μεταφερομένων διά πλοίων 6.000 - 9.000 τόν. γκρός, πολεμικής κατασκευής, 20 έτών και ανω (τών λίμπερτυς και των όμοιοτύπων καναδικών).

ρεως. Δι' αυτά ύφιστατο έπασφαλίστρον 0,27½ σεντόν κατά 100 δολαρία σάξις φορτίου διὰ πλοϊα ήλικίας ανώ τών 20 έτών. Υπὸ τάς ανώ συνθήκας, ή περὶ έπασφαλίστρων ρήτρα τῶν ναυλούσυμφώνων, χρήζει τροποποίησεως, ἵνα περιορίζεται ἡ εύθυνη καταβολῆς τῶν ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἰς ὅσας περιπτώσεις δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ ἀσφαλίσις τῶν φορτίων, χωρὶς τὸ πρόσθετον ἀσφαλίστρον.

»Οἱ ναυλωταὶ, ἀτυχῶς, δὲν δέχονται τὴν αὐτὴν τροποποίησιν. «Εχομεν ὑπὸ ὄψιν μας περιπτώσεις, καδ' ἀς δὲν ἐναὐλάθησαν πλοῖα, λόγῳ τῶν ὅτι οἱ ιδιοκτῆται αὐτῶν δὲν ἔδεχοντο νὰ παράσχουν ἐν λευκῷ τὴν συγκατάθεσιν καταβολῆς τῶν ἔπασφαλίστρων.

»Δυνατὸν νὰ δεχθῇ τις, ὅτι ἡ θέσις τῶν πλοιοκτητῶν σκαφῶν ναυπηγήθεντων κατὰ τὸν πόλεμον, δὲν είναι δημοφιλῆς εἰς τὴν ἀσφαλίσικην ἀγοράν κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον τῆς ἐπικρατήσεως τοννᾶς συγχρονίσμενου. Φρονούμενοι οὐχ ἡττον ὅμως, ὅτι ἡ στάσις τῶν ναυλωτῶν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ ἔσχάτωνς υἱοθετήθεντα παρὸ τῶν ἐν Λογδίνῳ ἀσφαλίστρων ἀποτελεῖ κατάφωρον διάκρισιν κατὰ τῶν ιδιοκτητῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν. Δὲν παρέχεται εἰς αὐτοὺς ἡ δυνατότης νὰ ὑποδείξουν εἰς τοὺς ναυλωτᾶς ἀλλούς ἀσφαλιστᾶς ἀπὸ ἐκείνους ποὺ αὐτοὶ ἐπιλέγουν.

»Σημαντικά είναι τὰ ποσὰ τῶν ἔπασφαλίστρων καὶ ἔξαιτούμεθα τὴν συμπαράστασιν τῆς «Κόνφερανς» διὰ τὴν τροποποίησιν τῆς ρήτρας περὶ καταβολῆς τῶν ἔπασφαλίστρων.

Πρέπει ἡ ἀνωτέρω πρωτόδουλος ὄρθοτάτη ἔνέργεια τοῦ ἔφοπλιστοῦ τῆς Νέας Ὑόρκης, νὰ τύχῃ τῆς συμπαραστάσεως καὶ τοῦ συνόλου τῶν συναδέλφων του, πρώτης τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, ἥτις ὄφειλει νὰ ἀναλάβῃ τὴν προσπάθειαν τῆς ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ ἀπαλλαγῆς τοῦ ἐλληνικοῦ λιμπερτοῦ ἀπὸ τὴν ἐπιβληθεῖσαν ἐπιβάρυνσιν. Σχετικαὶ τινες ἔνέργειαι κατεβλήθησαν κῆδη ἀπὸ τὴν ἐν Λογδίνῳ Ἐλληνικὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας (κ. Μιχ. Λεντόκης), ἐπιδιάλλεται ὅπως καὶ ἡ ἐδῶ «Ἐνώσις τῶν Ἐφοπλιστῶν, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ συνόλου, ἐνισχύσῃ τὰς ὄντωτέρω ἔνέργειας. Δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, ὅτι ὁ ἐλληνικὸς ἔφοπλισμός κατέχει ἥδη τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πολεμικῆς κατασκευῆς φορτηγῶν — λίμπερτος καὶ κανονδίκον — αὐτῶν ἀκριβῶς ποὺ καλούνται νὰ πληρώσουν τὰ ἔπασφαλίστρα.

### ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ

Νεότεραι πληροφορίαι ἐπὶ τοῦ χρονίζοντος ζητήματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου: Φαίνεται νὰ εἰσέρχεται τούτο εἰς τὴν πλέον κρίσιμον καὶ ἀπόφασιστικὴν φάσιν. Κατὰ τὴν τελευταίαν σύνοδον τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ ὄργανου τοῦ N.A.T.O. ἐν Λογδίνῳ, ἀπόφασίσθη ὁμοφώνως παρὸ τῶν τῶν συμμάχων χωρῶν, ὅπως ἀνατεθῇ εἰς τὴν Ἐλλάδα ἡ προεδρία καὶ ἡ ὄργανωσις τῆς Γραμματείας, τῆς ὁμάδος ἐργασίας διὰ τὴν

τελικὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ INSURANCE SCHEME καὶ ἡ εἰσήγησις τῆς υἱοθετήσεως αὐτοῦ ἐν καιρῷ εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ N.A.T.O.

Τὸ θέμα, ὡς γνωστόν, ἔχει διέλθει διὰ πολλῶν φάσεων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, λόγω τῶν πολλῶν καὶ ποικίλων ἀντιδράσεων ἐκ μέρους διαφόρων ισχυρῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, μετεχουσῶν εἰς τὴν Ἀτλαντικὴν Συμμαχίαν. Εἰς τὰ δικαιολογημένα αἰτήματα τῆς Ἐλλάδος, ὅπως ληφθῇ μέριμνα ἀσφαλίσεως τῶν σκαφῶν κατὰ τῶν κινδύνων ἐκ μιᾶς παγκοσμίου συρράξεως, προσβάλλοντο μέχρι τοῦδε διαφόροι ἐπιφυλάξεις καὶ ἀντιρρήσεις. Προεδάλλετο ἡ δικαιολογία, ὅτι ἐν τοιούτου σύστημα ἀσφαλίσεως, είναι πρακτικῶς ἀδύνατον ἐπὶ μᾶς βάσεως διακρατικῆς ἀναλημματικής εύθυνων. Ιδιαιτέρως ἡ ἔκτασις τῶν ζημιῶν τῶν καθ' ἔκστασις ἐμπορικῶν στόλων ἐκ τῆς πιθανότητος ἐνὸς πυρηνικοῦ πολέμου, καθίσταται πολλούς ἐκ τῶν συμμάχων, λίαν ἐπιφυλακτικούς. Αὐτοὶ είναι οἱ λόγοι, διὰ τοὺς ὅποιους αἱ μέχρι τοῦδε λειτουργήσασις ὀμάδες ἐργασίας ὑπὸ ἀγγλικῆν ἀρχικῶν προεδρίων καὶ γραμματείων καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑπὸ γαλλικῶν τοιαύτων, δὲν ἀπέδωσαν τὸ ἀναμενόμενον ἀποτέλεσμα τῆς ἐκ μέρους τοῦ N.A.T.O. υἱοθετήσεως τοῦ παρὸ τῆς προτεινομένου ἀσφαλιστικοῦ συστήματος.

Κατὰ τὴν τελευταίαν σύνοδον ἐν Λογδίνῳ τοῦ Διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Ὁργάνου (P.B.O.S.), ἐκινδύνευσε τὸ δόλον θέμα νὰ διαγραφῇ ἐκ τῆς ἡμεράιας διατάξεως, λόγῳ τῶν ὑφιστάμενων διαφωνιών τῶν διαφόρων συμμάχων χωρῶν ἐπὶ λεπτομερειακῶν, τεχνικῶν κυρίως, σημείων.

Η ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἔχειρισθη τὸ δόλον θέμα μετὰ τῆς ἀπαίτουμένης λεπτότητος καὶ ἀφοῦ ἐπέτυχε τὴν παρὸ δόλων τῶν ἀντιπροσωπειῶν ἀναγνώρισιν τῆς ὁμάδος ἐργασίας κατὰ τὸ προσεχεῖς ἔτος πρὸς ἄρσιν τῶν ὑφιστάμενων διαφωνιών καὶ ἐπίτευξιν ὁμοφωνίας ἐπὶ τῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος, ἐν τέλει ἀπέδεκτῃ τὴν προταθεῖσαν προεδρίαν καὶ γραμματείων διὰ τὴν Ἐλλάδα, κατόπιν τῆς ἐκδηλωθεῖσας ἀπροθυμίας τῶν μεγάλων χωρῶν, ὅπως ἀναλάβουν τὸ δάρος τοῦτο.

Εἶναι ἀναμφισβότητον, ὅτι ἡ ἀνάθεσις εἰς τὴν Ἐλλάδα τῆς ἀνωτέρω εὐθύνης, ἀποτελεῖ ἐκδήλωσιν τιμητικῆς διακρίσεως εἰς τοὺς κόλπους τῆς Συμμαχίας, ἀλλὰ καὶ ἀναγνώρισιν τῆς ιδιαιτέρως σπουδαίατος τὴν δοπίαιν ἐνέχει διὰ τὴν χώραν εἰδικῶς τὸ θέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, βάσει ἐνὸς διακρατικοῦ συμμαχικοῦ συστήματος ὁμοιδίαις ἀναλήψεως τῶν ἑξ ἐνὸς παγκοσμίου πολέμου ζημιῶν.

Ἡ τοιαύτη ὅμως εὐθύνη, τὴν ὅποιαν ἀναλογείνατε, πρέπει νὰ μᾶς καταστήσῃ καὶ λίαν προσεκτικούς εἰς τὸν περαιτέρω χειρισμὸν τοῦ θέματος.

Οἱ ναρκιστισμοὶ τῶν καλῶν μας θρυβαποίων ἀρμοδίων, καλῶν είναι νὰ λείπειον. Ἀντὶ τούτων ἄς καταβληθῇ πᾶσα προσπάθεια, ὥστε ἐπιλεγομένων τῶν καταλλήλων προσώπων διὰ τὴν προεδρίαν καὶ τὴν γραμματείαν, νὰ προχωρήσωμεν μετὰ μεγιστῆς

προσοχῆς εἰς τὴν διαφώτισιν τῶν λοιπῶν ἀντιπροσωπειῶν, τὴν δέρσιν τῶν ὑφιστάμενῶν διαφορῶν ἀπόφευκεν, καὶ τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς ὁμοφώνου ἢ, τούλαχιστον, μιᾶς κατὰ πλειοφειαίαν ἀπόφευκεν, καὶ εὐνοικῆς εἰσηγήσεως τοῦ θέματος πρὸς τὸ ὄρμόδιον Συμβούλιον τοῦ N.A.T.O.

Τὸ θέμα δὲν ἔτελείσαν, ως κακῶς ἀνεκούνθη ἀπὸ τὸν κ. Μιτίρην. Τούλαντιόν, εισῆλθε τοῦτο εἰς τὴν πλέον κρίσιμον καμπῆν καὶ ἦδη ἀπαίτεται ἡ συναίσθησις τῆς τεραστίας εὐθύνης καὶ ἡ καταβολὴ δόλων τῶν δυνάμεων μας, τόσον ἐκ μέρους τοῦ κρατικοῦ παράγοντος, ὃσον καὶ ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ, διὰ τὴν εὐνοϊκήν τροπήν τοῦ δόλου ζητήματος. Είναι ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα τῆς Ναυτιλίας μας.

### Ο ΓΕΓΟΝΕΝ, ΓΕΓΟΝΕΝ

Τὸ πρῶτον τῶν τριῶν νεοτεύκτων όχηματα γαγγών - ἐπιβατηγών, τὸ «Ἀφροδίτη», κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. Αναμένεται ὁ σονόνωπός ὡς κατάπλους τοῦ δευτέρου καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦ τρίτου. Τὰ σκάφη αὐτά, παραγγελθέντα εἰς μίαν ἐποχήν, καθ' ἥν ἡ δύνατον κάπως νὰ δικαιολογηθῇ ἡ ἀποδοτικὴ παρουσία τῶν εἰς τὴν Ἀκτοπλοικῶν ἐπιβατηγών — πολλὰ ἐν τῷ μεταξὺ ἡγοράσθησαν — τῶν ὁποιων προβληματική είναι ἡ ἀπασχόλησις.

Δὲν προτίθεμεν διὰ σφάλματος, οὐδὲ νὰ ἐνδιοτρίψωμεν εἰς τὰ μειονεκτήματα καὶ τὰς ἐλλείψεις τῶν νεοτεύκτων αὐτῶν πλοίων. «Ο γέγονεν, γέγονεν. Εκείνο τὸ ὄποιον μᾶς ἐνδιαφέρει σήμερον, είναι πώς τὰ σκάφη ταῦτα, καλῶς ἡ κακῶς παραγγελθέντα καὶ ναυπηγήθεντα, θό χρησιμοποιηθοῦν κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον διὸ τὴν ἔξυπηρέτσιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν καὶ τοῦ Τουρισμοῦ μας καὶ πώς ἡ διαχείρισις αὐτῶν νὰ μὴ ἀποδῆ παθητική, ὅπως δυστυχῶς φαίνεται νὰ διαγράφεται. Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ E.O.T. καὶ τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, πρέπει σοβαρῶς νὰ μελετήσουν τὸ δόλον θέματος τῆς καταλλήλου ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῆς ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως τῆς χρησιμοποίησεως τῶν σκαφῶν τούτων.

Κατ' ἄρχην πρέπει νὰ ἀποκλεισθῇ οἰαδῆ ποτε τάσις ἡ διαθεσις κρατικῆς ἡ ἡμικρατικῆς διαχείρισεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως. Τὸ ταχύτερον πρέπει νὰ δημοσιευθῇ ἡ διακήρυξις ἐκποιήσεως διὰ πλειστηριασμοῦ, λαμβανομένης ὑπὸ ὄψιν τῆς πραγματικότητος ἐν τῇ διατυπώσει τῶν σχετικῶν ὅρων.

Ἡ ἀξία κτήσεως τῶν πλοίων τούτων είναι ἀναμφισθήτως λίαν ὑψηλή καὶ, ἐπομένως, δὲν πρέπει νὰ διστίζωται ἐλπίδες ἐπὶ τῆς ἐπιτεύξεως μιᾶς τοιαύτης τιμῆς ἐν δημοσίῳ πλοίῳ.

Ἐπιδιάλλεται νὰ ἀφεθῇ ἐλεύθερος νὰ λειτουργήσῃ ὁ νόμος προσφορᾶς καὶ ζητήσεως καὶ νὰ παρασχέθωσαν κατὰ τὴν ἐκποιήσιν τῶν πρώτων τεσσάρων πλοίων τύπου «ΜΙΑΟΥΛΗΣ», ὡς καὶ τοῦ ὀχηματαγωγοῦ «ΕΓΝΑΤΙΑ». Μακροπρόθεσμος νὰ είναι ἡ προθεσμία ἔξοφλησεως, προσιτός ὁ τόκος καὶ δυ-

## A D E N

### THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B. 33 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS"

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

Affiliated with:

### RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

νατή ή καταβολή τής καθορισθησομένης προκαταβολής. Διάκρισις νά γίνη ἐπ' ὠφελεία τῶν υφισταμένων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, σι οἱ ὄποιαι νὰ προτιμῶνται εἰς τὴν ἀπόκτησιν τῶν σκαφῶν μὲ δρουσα εὐνοϊκώτερους. Τούτο δὲν εἶναι μόνον δίκαιον ἔναντι ἑκείνων οἱ ὄποιοι ἡναλώθησαν εἰς τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ἀλλὰ καὶ σκόπιμον, διότι οὕτω μόνον θὰ καταστῆ δύναται ἡ καλύτερα χρησιμοποίησις τῶν πλοίων αὐτῶν.

Μέχρις ὅτου, δημος, τὰ σκάφη ἐκποιηθοῦν, θὰ καταστῇ ἀναγκαία ἡ ἀνάθεσις προσωρινῶν τῆς διαχειρίσεως καὶ πρακτορεύσεως αὐτῶν, εἰς ὅργανον τὸ ὄργανον ἀποτάλλουσαν τῆς κοινῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ὁδιαλήτου ἀπὸ γενικωτέρας πλευρᾶς κοινῆς γνώμης. 'Ο. κ. Γ. Γιαννουλάτος ἀνιδιοτελῶς προσεφέρθη νὰ παράσχῃ τὴν συμπαράστασιν τῷ εἰς τὴν διατοπειστισίας ἔκμεταλλευσιν τῶν πλοίων.

Τὸ ἐπερχόμενον θέρος, θὰ εἶναι μία περίοδος δοκιμαστικῆς λειτουργίας ἐνὸς σχῆματος ἔκμεταλλεύσεως καὶ ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς περιόδου ταύτης θὰ κριθῇ καὶ τὸ μέλλον τῶν σκαφῶν τούτων εἰς τὴν 'Ἀκτοπλοΐαν'. Εἶναι ἀναμφισθῆτον, ὅτι τὰ σκάφη ταύτα παρ' ὅλα τὰ πιθανὰ ἐλαττώματά των, ἀποτελοῦν μίσια πρόσδοση διὰ τὴν 'Ἀκτοπλοΐαν' μας, ὑπὸ τὴν προϋποθεσιν, ὅτι θὰ γίνη καλὴ ἔκμεταλλευσις αὐτῶν καὶ ὅτι θὰ ληφθοῦν ἄπασαι αἱ ἔγγυησις διὰ τὴν καλὴν χρησιμοποίησιν αὐτῶν παρὰ τῶν ἀναδόχων.

\*\*\*

Σχετικῶς μὲ τὰ τρία νεότευκτα ἐπιβατηγά ἀπεστάλη πρὸς τὴν ἐφημερίδα «Μεσημβρινή» ἀπὸ τὸν κ. Τάσον Ποταμιάνον, η κάτωθι ἐπιστολή:

Κύριε Διευθυντά,

Φέρομαι διὰ τῆς χρεισιμῆς «Μεσημβρινῆς» σχολιάσσας, ὑπὸ τύπου μάλιστα καταγγελιῶν, τὰ τῆς ναυπηγήσεως τῶν τριῶν νεότευκτῶν πλοίων τῶν Ιταλικῶν ἐπανορθώσεων.

'Ἐπειδὴ τὰ διαστάσεις τῆς πρωτοβούλιαν τοῦ Οἴκου Νικ. Γουλανδρῆ, θὰ καταστῇ ἐντὸς διλίγου πραγματικότης ἡ ἀπὸ ἐτῶ πολλῶν διακαῆς ἐπιθυμία τῶν 'Ανδρίων διὰ τὴν σύστασιν εἰς τὴν πρώτην ναυτικὴν περιοχὴν τῆς 'Ελλάδος, δημοσίας σχολῆς ναυτίλων ἀξιωματικῶν. 'Ἐκεῖ οἱ νέοι τῆς 'Ανδροῦ ἀρτιῶς θὰ ἐκπαιδεύονται, ἵνα ἀκολουθήσουν, ὅπως οἱ γονεῖς καὶ οἱ πρόγονοί των, τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

'Ἐπληξεται ἡ σχολὴ νὰ λειτουργήσῃ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

#### KAI EIS THN SYRON

'Απεφασίσθη ἡ σύστασις τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Ε.Ν. εἰς τὴν Σύρον. 'Η ἔκει ἀπὸ μακροῦ λειτουργοῦσα νυκτερινή, μετατρέπεται εἰς ἡμέρησίαν, ἐνσωματουμένη εἰς τὸ ἔκπαιδευτικὸν πρόγραμμα τοῦ 'Υ-

## 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

πουργείου Ναυτιλίας, ὥπερ καὶ ἀναλαμβάνει ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τὰς δαπάνας λειτουργίας της.

Τὸ νεότευκτον ἄνετον κτίριον, τὸ δαπάνη τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων ἀνεγερθέν, παραχωρεῖται εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, ὥπερ καὶ θὰ ἀναλάβῃ τὰ ἐπ' αὐτὸν υφιστάμενα ἐνυπόθηκα δάρη (300 χιλ. δραχ. δάνειον πρὸς τὸ Δημόσιον).

Καὶ καθίσταται ἡ Σύρος κύριον ναυτικὸν ἔκπαιδευτικὸν κέντρον. Χάρις εἰς τὸ Νεώριον θὰ λειτουργήσῃ ἡ νέα σύτη σχολή, κατὰ τὸ πρότυπον τῆς συσταθείσης, χαρηγίᾳ τοῦ κ. Νιάρχου, εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία».

Οι μαθηταὶ θὰ διακούσουν τὸ πρῶτα τὰ μήματά των εἰς τὴν σχολήν. Μετὰ μεσημβρίαν ἐπὶ τετράωρον θὰ ἀσκοῦνται πρακτικῶν εἰς τὸ Νεώριον, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν καὶ καθηγησιν τῶν ἐργοδηγῶν, οἵτινες καὶ θὰ δασμολογοῦν τὴν ἐπιδοσίν των.

Καὶ μετὰ τὴν Σύρον, ἔρχεται ἡ Χίος. Τρεῖς δημόσιαι ἡμερήσιαι σχολαὶ μηχανικῶν, πλὴν τῆς τοῦ 'Αστροπύρου, θὰ λειτουργοῦν ἀπὸ τοῦ 'Οκτωβρίου κατὰ τὸ σύστημα, τὸ τόσον ἀποδοτικῶν ἐφαρμοζόμενον ἦδη εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία». Περὶ τοὺς διακοσίους θὰ ἀνέρχωνται οἱ κατ' ἔτος εἰς τὸ μηχανοστάσιον εἰσερχόμενοι ἀπόφοιτοι τῶν ἀνωτέρων σχολῶν σχολῶν, ἀριστα κατηρτισμένων Εἰωρητικῶν καὶ πρακτικῶν.

'Η περίφημος «Ἐκθεσις Ρόμπινς», διὰ τὴν ἐν 'Αγγλίᾳ ἀνατάπτην ἔκπαιδευσιν, ἀφιερώνει καὶ σοβαρὸν αὐτῆς τμῆμα εἰς τὴν ἔξετασιν τοῦ θέματος τῆς ἐπιμορφώσεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού, διότι, ὡς ἐπὶ λέξει ἀναφέρει, «ἄν, ὡς πιστεύομεν, ἡ ἀνωτάτη μόρφωσις τοῦ πληθυσμοῦ εἶναι ἀναγκαία πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τοῦ οἰκουμένης προσβούλων τοῦ Νεώρου». Καὶ οἱ νέοι τῆς 'Ανδροῦ ἀρτιῶς θὰ ἐκπαιδεύονται, ἵνα ἀκολουθήσουν, ὅπως οἱ γονεῖς καὶ οἱ πρόγονοί των, τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

«Ἐπαρκεύν, δεδιάσιος — συνεχίζει ἡ ἔκθεσις — διὰ τὴν ἀσκήσιν τῶν καθηκόντων των εἰς τὸ σύγχρονα σκάφη, τὰ στελέχη τοῦ ναυτικοῦ μας, διαθέτουν αὐτὰ ἀνεγνωρισμένας ικανότητας, πρέπει δημος αἱ ικανότητες αὐταὶ νὰ ἐνθαρρυνθῶν, νὰ ἀναγνωρισθῶν καὶ νὰ ἀμειθοῦν, οὐχὶ ὄλικῶς μόνον. Οἱ ἔκ τῶν στελεχῶν δραστήριοι καὶ φιλόδοξοι, οἱ ἐπι-

Χρησιμοποιούντες δὲ τὸ δελτιωμένον πλέον ὄδικον μας δίκτυον δι' ἀφετηρίας εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν γραμμῶν ἀπὸ λιμένας πλησιεύοντας πρὸς τὰ νησιά μας, ἀντὶ τοῦ Πειραιῶς, θὰ ἐνισχύσουν πολλαπλῶς τὴν διακίνησιν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὸν Τουρισμόν, πρὸς ἐπιτεύγματα, εὐεργετικά τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας μας. Θὰ ἀνεκουφίζετο διὰ πειραϊκὸς λιμὴν ἀπὸ τὸν φόρτον τῶν τόσων καὶ τόσων πλοίων, τὰ ὄποια ἀπὸ τινος ἀδύνατεῖ ἐπαρκῶς νὰ ἐξυπηρετήσῃ.

Πάντα ταύτα δὲν σημαίνουν, διότι τὰ ναυπη-



χείρισιν της λιμενικής ύποθέσεως. Θά πήτο άδικον νότιοδόσωμεν τάξις ευθύνας εις την παρουσίαν διοικητών, τὸν ναυάρχον κ. Γεωργούλοπουλον ιδιαιτέρως. Σφάλμα, θεοίσιος, υπῆρξεν ή αντικατάστασις τοῦ κ. Κελαϊδή εις την γενική διεύθυνσιν τοῦ 'Οργανισμού. Σφάλμα καὶ ή αποχώρησις τοῦ κ. Μίληση.

Εἰς τὴν ἀνίκανότητα, σῶμα, τῆς προκατόχου διοικήσεως, ὀφείλεται η διείσδυσις εις τὸ λιμενεργατικὰ συνδικάτα τῶν γνωστῶν ἀριστερῶν στοιχείων, ἔργον τῶν ὄποιων εἶναι, ὅχι μόνον αἱ τωριναὶ, ἀλλὰ καὶ αἱ ἀπὸ διετίας ἀναταραχαὶ (ἀπεργίαι πεντὶς κλπ.). "Έχουν ἐπίσης θαυμάτας εὐθύνας οἱ διοικήσαντες εις τὸ παρελθόν τὸν λιμένα, διότι δὲν προεθεψαν τὴν διεύρυνσιν τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων, διότι δὲν ἐμέλετησαν καὶ δὲν ἐσχεδίασαν τὸν μείζονα λιμένα, διότι δὲν ἐξησφάλισαν ἑπαρκεῖς ἐλευθέριας παραλιμενίους περιοχάς, διότι ἐσπατάλησαν ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων εἰς ἔργα ἀνέψησεως, μὴ ἐξυπηρετοῦντα τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον, διότι δὲν ἐξώπλισαν τὸν λιμένα μὲ ἐπαρκῆ μηχανικά μέσα, διότι, τέλος, ἡγνόσαν τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα, ἀφοῦ δὲν ἐφρόντισαν διὰ τὴν παραγωγικότητα τοῦ λιμένος, τὴν ὅρθολογικὴν ὁργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., διὸ τὴν διεξαγωγὴν τῶν φορτεκφορτώσεων μὲ ἀπόδοσιν καλύτεραν. Μόνη τῶν φροντὶς ἡ εἰσπραξὶς περισσοτέρων τελῶν καὶ δικαιωμάτων διὰ νὰ καλύπτουν τὰ σταθερῶς αὐξανόμενα ἐλλείμματα τῆς ἐργολαβίας τῶν φορτεκφορτώσεων, διὰ νὰ διατρούν μίαν νόδον κατάστασιν εἰς τὸ λιμενεργατικὸν καὶ νὰ διασθέτουν, ἐλαφρῷ τῇ καρδίᾳ, ἑκατομμυρία ἐπὶ ἑκατομμυρίων εἰς ἔργα ἀμφιβόλου σκοπιμότητος (ἰλὺς τοῦ λιμένος, «μαρίνα» Φρεαττύδος, «νάϊτ κλάπιτ» τοῦ Δέλτα τοῦ Φαλήρου, Προφήτης Ἡλίας κλπ.).

Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα αὐτῆς τῆς οἰκτρᾶς ἀπρονοησίας, τῆς ἐλλείψεως κάθε προγραμματισμού, κάθε γνώσεως τῶν ἀναγκῶν τοῦ λιμένος, εἶναι η σημερινὴ κατάστασις. "Ἐπρεπε νὰ τὴν περιμένομεν.

Τώρα οἱ διμοίλοι — ὁ τὸ πρώτον ἀντικρύσας παραθαλάσσιον λιμένα κ. 'Υπουργὸς τῶν Δημοσίων "Ἐργων — περὶ κανονισμοῦ ἐργασίας καὶ ἀναμορφώσεως τῶν λιμενικῶν πραγμάτων. Τίποτε ἀπό δόλας αὐτὰς τὰς ἐπαγγελίας δὲν πρόκειται νὰ ἰδωμεν ἐκτελούμενον. Ληγαναφήματα είναι, διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν προορίζονται.

'Ο λιμὴν περιῆλθεν ηδη εἰς χείρας τῶν διοικούντων τὰ λιμενεργατικὰ συνδικάτα. Αἱ ἐξελίξεις διαγράφονται δραματικά. 'Απαγορευτικὸν θὰ ἀπόβῃ τὸ κόστος αὐτοῦ, ἐνῷ τὰ οἰκονομικὰ τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ δαινούν ἐπὶ τὰ χειρό. 'Ο λογαριασμὸς τῶν φορτεκφορτώσεων θὰ καταστῇ παθητικότερος καὶ τὸ ἐμπόρευμα πρὸς ἄλλους λιμένας — τὴν 'Ελευσίνα κυρίως — θὰ καταφύγῃ.

Λείπει, ἀτυχῶς, ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν η ἀπόφασις τῆς ριζικῆς ἐπιλύσεως τοῦ λιμενικοῦ προβλήματος, λείπει καὶ η γνώσις τῶν πραγμάτων. Επὶ τὰ χείρας δαινούμενον ὑπὸ τὸ κομματικὸν καθεστώς, δόπερ ἐπεβλήθη ἀπὸ δόλας τὰς κυβερνήσεις εἰς τὰ διοικήσεως τοῦ πρώτου ἀλληλικοῦ λιμένος. Πόθεν η ἀντίδρασις;

#### ΤΟΥ ΚΑΦΕΝΕΙΟΥ

Σοθαρά, σοθαρωτάτη η περίπτωσις. "Ωστε ἄν καὶ ὁ πληροφοριδότης μας χαίρει ἀμερίστου τῆς ἐμπιστοσύνης μας, δεχόμεθα, πάντως, τὸ ιστόρημά τοῦ μὲ πάσαν ἐπιφύλαξιν. Πρόκειται περὶ τῶν ἔξης:

Δύο ναυτικοὶ συζητοῦν εἰς τὸ καφενεῖον. 'Ο ἔνας, προφανῶς ἀνήκει εἰς πλήρωμα ἀλιευτικοῦ, ἀτυχήσαντος ἐσχάτως ἐπιχειρηματίου. 'Εξιστορεὶ οὐτος εἰς τὸν συνομιλητὴν τοῦ, ὅτι ἔφθασεν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον μαζὶ μὲ ἄλλους ναυτικοὺς τοῦ ίδιου ἀλιευτικοῦ, ἀναζητοῦντες τὴν ὑπουργικὴν προστάσιαν πρὸς ἀνάληψιν τῶν ἐπὶ τὸ πλοῖον μισθῶν των. 'Ο 'Υπουργὸς δὲν ἡρήνθη τὴν ἐπέμβασιν του, ἀναγνωρίζων πλήρως τὸ δίκαιον καὶ ἐπεφύλαχθη νὰ ρυθμίσῃ τὸ θέμα μὲ κάθε δυνατὸν τρόπον.

"Οταν εὐχαριστήσαντες τὸν 'Υπουργὸν ἔξη- ήσαν ἀπὸ τὸ γραφεῖον τοῦ, εἰς ἐτῶ παρακαθημένων εἰς τὸν προθάλαμον τοὺς ἔκαλεσε νὰ μεταδούν εἰς τὸ γραφεῖον Τύπου τοῦ 'Υπουργείου, ὅπου, κατ' αὐτὸν, ἐπρεπε νὰ ἐπαναληφθοῦν τὰ παράπονά των. Πράγματι, μετένθησαν καὶ ἔξιστρησαν καὶ ἐκεὶ τὸ ὅπι μὲ τὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου, δὲν ἀναγνωρίζονται τὰ ἐργατικὰ τῶν δικαιωμάτων κατά προτίμησιν τῶν ἄλλων ἀπαιτητῶν. Τοὺς ἐδόθη τότε η ὑπόσχεσις, ὅτι τὸ Γραφεῖον Τύπου τοῦ 'Υπουργείου, θὰ ἐνισχύσῃ τὴν δικαίωσιν τῶν ὑπόθεσιν διὰ τῶν ἐφημερίδων.

Πράγματι, τὴν ἐπομένην μία καὶ μόνη ἐφημερίδα διέθεσε στὸν πληρίτη τῆς ἐπὶ τὸ προκειμένου. "Ητο η 'ΑΥΓΗ'. Καμία ἄλλη ἐφημερίδα οὔτε τότε οὔτε ἔως τώρα, ἔγραψε τίποτε σχετικόν.

Τί συμβαίνει ἀρά γε; Εύρισκόμεθα πρὸ συνεργασίας Γραφείου Τύπου τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ τῆς 'ΑΥΓΗΣ' η τὰ προϊόντα ἐρεύνων τοῦ ἐν λόγῳ γραφείου διαρρέουν εὐκόλως πρὸς τὰ τυπογραφεῖα τῆς ἐφημερίδος τῆς ΕΔΑ;

"Η ἐσακρίσις τῆς ιστορίας καὶ η λύσις τοῦ γρίφου, εἶναι ὑπόθεσις ἀπλῆ διὰ τὸν κ. 'Υπουργὸν. Εὔκολος η ἀπόδειξης τῆς ἀληθείας καὶ ἐπιβεβλημένη η ἀπομάκρυνσις τῶν παγίδων ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον.

#### ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

"Ο ἐλέω κ. Μπίρη ἐπανελθὼν εἰς δραγμικὴν θέσιν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ὑποναύαρχος - λιμενικὸς κ. Παπανικολάου, γαμβρὸς ἐπ' ἀδελφῆ τοῦ κ. γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ Υ.Ε.Ν., παρὰ τὸν θόρυβον ὃ ὅποιος τελευταίως ἐδημιουργήθη ἐκ τῆς μὴ δικαιολογουμένης, παραπόντου ἐπαναφορᾶς του, ἐξερράμεν εἰς περιοδείαν πρός... ἐπιθεώρησιν τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν.

"Ἀπὸ τοὺς ἀνθρώπους τοῦ 'Υπουργείου ἐξείπεν, ως φάνετοι, η εὐαισθησία καὶ η ἀντίληψις τοῦ ὅρθου. Καὶ διερωτώμεθα: Κανεὶς πλέον δὲν ἀντιλαμβάνεται, ὅτι τοιαῦται ἐνέργειας ἀποτελοῦν πρόκλησιν, ὅτι καταρράκωνται τὴν ἔννοιαν τοῦ Κράτους τοῦ δικαίου, ὅπερ η παρούσα Κυβέρνησις ἐπηγέλθη;

#### ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Τὸ οἵτινα κάποια ἀκαταστασία εἰς τὰ ἀρχεῖα τῶν Μητρώων 'Εργατῶν Θαλάσσης οὔτε παραληφθεὶς ἀπὸ τὸ Τελωνεῖον τοῦ ἀεροδρομίου τοῦ 'Ελληνικοῦ ἔνα ἐξάρτημα η ἀνταλλακτικὸν — τὸ ἐλάχιστον εἰς δύκον — ὅπερ θὰ ἔχειασθετο εἰς ἐπισκευαζόμενον ἐδῶ τλοίον. 'Αναλώσις χρόνου καὶ χρήματος, διὰ μίαν ὑπόθεσιν, τῆς ὅποιας η τακτοποίησις εἰς ἄλλον ξένον τινὰ λιμένα, εἶναι ζητημα ὀλίγων λεπτῶν.

"Ἐδῶ, μετά τὴν ἔκδοσιν — κατόπιν αἰτήσεων — τῶν σχετικῶν ἀδειῶν εἰσαγωγῆς συνολλαγμάτων, θὰ χρειάζεται διὰ νὰ παραληφθεὶς ἀπὸ τὸ Τελωνεῖον τοῦ ἀεροδρομίου τοῦ 'Ελληνικοῦ ἔνα ἐξάρτημα η ἀνταλλακτικὸν — τὸ ἐλάχιστον εἰς δύκον — ὅπερ θὰ ἔχειασθετο εἰς ἐπισκευαζόμενον ἐδῶ τλοίον. 'Αναλώσις χρόνου καὶ χρήματος, διὰ μίαν ὑπόθεσιν, τῆς ὅποιας η τακτοποίησις εἰς ἄλλον ξένον τινὰ λιμένα, εἶναι ζητημα ὀλίγων λεπτῶν.

"Ἐδῶ, μετά τὴν ἔκδοσιν — κατόπιν αἰτήσεων — τῶν σχετικῶν ἀδειῶν εἰσαγωγῆς συνολλαγμάτων, θὰ χρειάσθη νὰ συνοδεύσῃ τὸ παραληφθεὶμον ἀνταλλακτικὸν τέλωνοφύλακας ἀπὸ τὸ ἀεροδρόμιον μέχρι τοῦ πλοίου, νὰ κατατεθοῦν διασφαλήσεις, ἐγγυητικαὶ ἐπιστολαὶ κλπ. καὶ νὰ στασαχοληθῇ ἐπὶ ημίσειν ημέραν ἐκτελωνιστής. Καταντᾶ, δηλαδή ειδικός τις λ.χ. λαμπτήρ ηλεκτρικός, ἀξίας δόλιγων στελλινίων, μὴ ἐξευριστόμενος εἰς τὴν ἐδῶ ἀγοράν, νὰ στοιχίσῃ 1.500 καὶ πλέον δραχμάς.

"Αρμόδιοι καὶ ἀναρμόδιοι φυλαροῦν ἀπὸ τίνος καὶ περὶ τὸ ζητημα τῆς ἐδῶ συστάσεως ἐπισκευαστικῶν κέντρων. Τὰ πολλά, σῶμα, ἐμπόδια, πού παρεμβάλλει η γραφειοκρατία εἰς τὴν διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν — η τελωνειακὴ κυρίως τροχοπέδη — κανεὶς δὲν προσείλκυσαν τὴν προσοχήν. Είναι μία πλευρά τῆς ὅλης ὑπόθεσεως — οἵτις χρήζει ιδιαιτέρως μελέτης. 'Η τροποποίησις κειμένων διατάξεων τοῦ τελωνειακοῦ κώδικος, αἴτινες εἰς ἄλλην ἐποχὴν ἐθεσπίσθησαν, ἐπιβάλλεται. Οἱ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενοι, οἱ σιδηροδιοιμήχανοι καὶ οἱ ἐφοπλισταί, ἔχουν τὸν λόγον.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΟΧΙΚΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

Εἰς τὸ νομοσχέδιον τροποποιήσεως τοῦ Νόμου 3170)1955 "περὶ Ναυτικοῦ 'Απομακρικοῦ Ταμείου", τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ εἰσαχθῇ πρὸς ψήφισμαν εἰς τὴν Βουλήν, περιλαμβάνεται καὶ τὸ δικαίωμα ἐξαγορᾶς ὑπὸ τῶν ἐνεργείας ναυτικῶν τριακονταμήνου κατοχικῆς ὑπηρεσίας, ἵνα αὕτη καταστῇ συντάξιος. Διατί, σῶμα, μόνον οἱ ἐνεργείαι καὶ οἱ ηδη συνταξιούχοι; "Έχομεν τὴν γνώμην, ὅτι οἱ συνταξιούχοι ἔχουν περισσότερα δικαιώματα τῶν ἐργαζόμενον διὰ τὴν ἐξαγορὰν αὐτῶν, δεδομένου ὅτι αὐτοί, κυρίως, ἐξημιώθησαν τότε καὶ οἱ οὐν ἐργαζόμενοι, πλὴν ἐλαχίστων παρηγίκων. 'Εφ' οὖσον τὸ τημῆμα τούτο θὰ ἐξαγορασθῇ, δὲν προβλέπεται διὰ τὸ N.A.T. οὐσιόδης ἐπιβάρυνσις. "Ωστε, ἂς δόλοκληρωθῇ η δικαιοστάτη ἀπτή ἐπιθυμία τῶν πληγέντων ἐκ τῆς κατοχικῆς περιόδου ναυτικῶν μας, εἴτε οὐτοὶ ἐξακολουθοῦν ἐργαζόμενοι εἴτε ἐξηλθον εἰς ἀπομαχίαν.

**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

ΚΑΠΝΙΖΕΤΕ  
**WINSTON**



ΤΟ ΠΙΟ ΔΗΜΟΦΙΛΕΣ ΤΣΙΓΑΡΟ  
ΜΕ ΦΙΛΤΡΟ ΣΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗ.

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Είς τὸ ύπ' ἀριθ. 717 τῆς 15.4.1965 τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιεύεται σχόλιον ὑπὸ τὸν τίτλον «Ο ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟΣ ΠΡΑΜΑΤΕΥΤΗΣ», εἰς τὸ ὅποιον ἔξι ἀφοροῦται τῆς ἀρνήσεως τῆς Ἐνώσεως Ναυτῶν νὰ ὑπογράψῃ τὴν κέαν συλλογικὴν σύμβασιν τῶν ὑπερωκεῖνών, κατηγορεῖται ἡ νέα Διοικησίς τῆς Ἐνώσεως Ναυτῶν ὡς «καθοδηγουμένη» ἐκ τῶν δρώντων ἐκ τῶν παρασκηνίων ἑτερμιστικῶν στοιχείων καὶ ὡς μὴ ἔχουσα ἄλλον σκοπὸν παρὰ τὴν ἀρνήσιν καὶ τὴν ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ἄλλα σωματεῖα τῆς Π.Ν.Ο. Ταυτοχρόνως ἐπιχερεῖται ἡ μείωσις τοῦ κύρους τῆς Διοικήσεως, ὡς μὴ ἀντιπροσωπεύουσθαι τὸν ὅγκον τῶν ναυτῶν.

Πρόδης ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας καὶ ἵνα μὴ θεωρήσωμεν τὸ δημοσίευμα ὡς κακόπιστον καὶ δυσφημιστικόν, παρακαλοῦμεν ὅπως δημοσιεύσῃτε τὴν παρακάτω ἀπάντησίν μας:

Πρώτων: Δέν εὐδύνεται ἡ νέα Διοικησίς τῆς Ἐνώσεως Ναυτῶν ἐὰν εἰς τὰς ἀρχαιρεσίας ἔλασθον μέρος μόνον 457 μέλη τῆς Ἐνώσεως. Τούτο ὄφειλεται εἰς τὸ ἀντιδημοκρατικὸν καταστατικὸν τοῦ Σωματείου μας, τὸ συνταχθὲν ὑπὸ τῆς προηγουμένης Διοικήσεως, τῆς προστατευομένης ὑπὸ τοῦ ἀρθρογράφου σας, κατὰ τὸ ὅποιον ἀπέκειται τὸ δικαίωμα φῆμος εἰς τὰ μέλη τῆς Ἐνώσεως τὰ μὴ παρευρισκόμενα εἰς Πειραιά κατὰ τὴν περίδον τῶν ἀρχαιρεσιῶν, ἐστων καὶ ἐὰν ἡσαν ταμειακῶν ἐν τάξει. «Οταν παλαιότερον, μὲ τὶς ἴδιες διατάξεις τοῦ καταστατικοῦ, ἔξελέγετο ἡ προσφιλῆς σας Διοικησίς, αὐδέποτε ἔγραφη εἰς τὸ περιοδικόν σας, διτὶ δὲν ἀντιπροσωπεύει τὸ σύνθολον τῶν ναυτῶν, παρὰ τὸ δργον τῆς νοθείας κλπ. Τώρα ποὺ δὲν ἔξελέγη ἡ παλαιὰ Διοικησίς, «ἀνεκαλύφθη» διτὶ ψηφίζουν λίγοι ναῦται κλπ. Διὰ νὰ μὴ στενοχωρήσῃ ὅμως ὁ συντάκτης σας, τὸν πληροφορούμενον, διτὶ ἡ νέα Διοικησίς, ἡ ὅποια κατέλαβε, διπὼς γράφει αὐτὸς, τὴν συνδικαλιστικὴν ἡγεσίαν μὲ τοὺς «περὶ τὴν Τρούμπαν καὶ τὸν Τζελέπη ναῦτας ἔτοιμάζει καὶ βάζοπαλῇ συντόμως εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως μας πρὸς ψήφισιν τροποποίησιν τοῦ καταστατικοῦ, ὥστε νὰ ψηφίζουν ὅλα

τὰ ταμειακῶν ἐν τάξει μέλη ὅπουδήποτε καὶ ἔαν εὑρίσκωνται, ὥστε ἡ νέα Διοικησίς στὸ μέλλον νὰ ἀντιπροσωπεύῃ τὸ σύνθολον τῶν μελῶν τοῦ σωματείου μας. Καὶ τότε ὁ ἀρθρογράφος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θὰ ἀντιληφθῇ, διτὶ εἴμαστε οἱ ἐκλεκτοὶ ὅχι μόνον τῶν ὀλίγων, ἀλλὰ τοῦ συνόλου τῶν ναυτῶν, τῶν ὀπίστων μέχρι τῷρα ἐπινέγοτο ἡ φωνή.

Δεύτερον: «Ἡ νέα Διοικησίς τῆς Ἐνώσεως Ναυτῶν ἀπὸ σύδενα «καθαδηγεῖται οὔτε ἀναγνωρίζει αὐτὸ τὸ δικαίωμα σὲ κανένα. Τὴν καθαδηγεύσιν μόνον αἱ ἀποφάσεις τῶν Γενικῶν Συνελεύσεων καὶ τὸ δίκαιον τοῦ κλάδου τῶν ναυτῶν, τοῦ κλάδου ὃ ὑποίσεις ἐργάζεται σκληρότερα ἀπὸ κάθε ἄλλον ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἀμείβεται λιγότερα ἀπὸ δύλους. Φυσικὸν λοιπὸν ἡτο, νὰ ἐπιζητήσουμε τὴν μερικὴν ἔστω ικανοποίησιν τῶν δικαίων τῶν ναυτῶν, μὲ τὴν συμπαράστασιν μάλιστα τῆς Π.Ν.Ο., εἰς τὴν ὅποιαν ἡ «Ἐνώσις Ναυτῶν ἀνήκει καὶ θά ἀνήκει, πρὸς θλιψιῶν ὠρισμένων «έξι τῶν παρασκηνίων δρῶντων», διὰ τὴν συνοχὴν τῶν σωματείων τῆς Π.Ν.Ο., ἀλλὰ καὶ τὴν ἀγωνιστικότητα τῆς νέας Διοικήσεως τῆς Πανελλήνιου Ε.Ν. Ενώσεως Ναυτῶν.

Μετὰ τιμῆς

Ἐντολὴ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

«Ο Πρόεδρος

ΡΑ·Υ·ΜΟΝΔΟΣ ΤΟΥΜΑΖΑΤΟΣ

«Ο Γεν. Γραμματεὺς

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ

Πειραιεύς, 27 Ἀπριλίου 1965

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Βεβαίως, δὲν εἶναι ὑπεύθυνος ἡ σημερινὴ Διοικησίς τῆς Ἐνώσεως Ναυτῶν διὰ τὸ νομοθετικὸν καθεστώς, τὸ ισχύσαντα κατὰ τὰς τελευταίας ἀρχαιρεσίας. «Ἐθεσπίσθη, πάντως, ἀπὸ τὴν παρουσίαν Κυβέρνησιν, μὴ λαδούσαν ὑπὸ ὄψιν τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν τῶν ναυτικῶν. «Ο κ. Τουμαζάτος μᾶς διαβεβαίοι, διτὶ δὲν «καθαδηγεῖται». Δεχόμεθα τὴν δήλωσιν τοῦ μέχρις ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου.

ΜΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ως ἀντιπρόσωπος τῆς Ocean Shipping & Trade Corporation σας γνωρίζω, διτὶ ἀπεστάλη πρὸ δύλων μηνῶν μετ' ἄλλων μελῶν τοῦ πληρώματος πλοίου τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας καὶ εἰς δονήδος μαγείρου. «Ἄγνωστον εἰς ἔμε διὰ ποίσις λόγους, μετεπέθη ὑπὸ τοῦ πλοίορ-

χου ὁ δονήδος αὐτὸς μαγείρου, εἰς τὴν θέσιν ναυτόπαιδος (ἀπόδοχαι αἱ αὐταῖ).

Ο ἐν λόγῳ δονήδος μαγείρου καὶ μετέπειτα ναυτόπαιδος, διτὶς, εἶμαι δέδαιος, πῶς δὲν εἶναι ἔξαμηνήτης εἰς τὴν θάλασσαν, ἀνέθεσεν δι' ἐπιστολῆς του εἰς τὸν ἐδῶ δικηγόρον του νὰ ἔξακριβωσῃ ὃν δὲ πλοίαρχος εἶχε τὸ δικαίωμα εἰς τὴν ὡς ἄνω μετάθεσιν καὶ, διπὼς ἀντιλαμβάνομαι, νὰ δῇ κατὰ πόσον εἶναι δυνατὸν νὰ μηνύσῃ τὸν πλοίαρχον δι' ὑπέρθεσιν τῶν καθηκόντων του.

Προσπατικῶς, παρ' ὅδον διτὶ τυγχάνω πλοίαρχος ἀπὸ τοῦ 1942, διὰ πρώτην φοράν, διπὼς μόνον δὲν ἀντεμετώπισα τοιούτον θέμα, ἀλλὰ καὶ οὔτε ἐτυχεὶς νὰ ἀκούσω κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτικῆς μου σταδιοδρομίας ὅμοιαν περίπτωσιν. Μὴ χειρότερα.

Μετὰ τιμῆς

OCEAN SHIPPING & TRADE CORP.

Πειραιεύς, 10 Μαΐου 1965

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

«Ἀνέγνωσα στὸ ύπ' ἀριθ. 717)476 ἔγκριτον φύλον τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» καὶ ἐντὸν τετράγωνον περιθωρίου σημείωμα ὑπὸ τίτλον «Η ΔΙΑΒΡΩΣΙΣ», ἀναφερόμενον εἰς δηλώσεις τοῦ κ. Β. ΖΙΕΡΗ, Γενικοῦ Γραμματέως τῆς ΠΕΜΕΝ.

Παρακαλῶ ὅπως ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας δημοσιεύσῃτε τὰ κάτωθι:

Συνδεόμενος ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν μετὰ τοῦ κ. Β. ΖΙΕΡΗ καὶ ἔχω σπειρασθῆ μετ' αὐτοῦ, ἔχω σχηματίσει τὴν ἀκράδαντον πεποιθησιν, διτὶ πρόκειται περὶ ἀτόμου ἀκεραίου χαρακτήρος καὶ ηθους, διαπνεομένου ἀπὸ θυνικά ίδεώδη, ἀναλώσαντος τὴν ζωὴν του μέχρι τοῦδε διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν καὶ ἐν γένει διοτικὴν ἀνύψωσιν τοῦ κλάδου τῶν μηχανικῶν, ὅπου καὶ ἀνήκει.

Ἐπὶ πλέον δὲ τοῦ Τζιέρης εἰογάσθη κατὰ τὴν Κατοχῆν εἰς τὸ ἐργοστάσιον Γ. ΜΗΛΙΩΝΗ (ἀδελφοῦ μου) καὶ οὐδέποτε ἀνεμίχθη εἰς ἀντεθνικὴν δρᾶσιν.

Ταῦτα πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας. Εὔχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν,

Μετὰ τιμῆς

Δ. ΜΗΛΙΩΝΗΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τὰ δοσα φέρεται δηλώσας αὐτὸς οὗτος ὁ κ. Τζιέρης, εἶναι ἄκρως ἀντίθετα τῶν ὑποστηριζομένων ἀπὸ τὸν ἀξιότιμον ἐπιστολογράφον μας.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022124	Telex	BRAKE	Tel. 510	Telex
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007	Norderdeich 4-5	Priv. 510 via	4151
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex	NORDENHAM	Tel. 2651	Telex
Schlachte 15/18	Priv. 446176	0244151	P.O.B. 98	Priv. 2651 via	0244151
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex	EMDEN	Tel. 2391	Telex
Kaiserhafen	Priv. 45841	023876	Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027827
			Wilhelmshaven	Tel. 26235137	Telex
			Ebertstrasse 124	Priv. 21365	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS"

Represented also at: LUBECK KIEL

ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ  
ΤΑ  
HEMPELS



# 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.I.

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.

# Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΕΠΕΣΚΕΦΘΗ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,,

**ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ ΣΤΑΘΕΡΑΣ ΑΝΟΔΟΥ.— ΔΙΕΘΝΗΣ Η ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΩΝ.— ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ.— ΚΕΦΑΛΑΙΑ 32 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ.— ΝΕΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ 8 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ.— ΔΞΕΑΜΕΝΗ 160 Χ.Ι. ΤΟΝΝΩΝ.— ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ 4.500 ΑΤΟΜΩΝ.— ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ 10 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ**

Ο Βασιλεύς, συνεχίζων τάς επισκέψεις του εις τάς μεγάλας διομηχανικάς μονάδας τής περιοχής Αθηνών, έπεσκέφθη τήν δην Μαΐου τάς παρά τὸν Σκαραμαγκάν έγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων τῆς Α.Ε. «Ελληνικά Ναυπηγεία». Τὸν Βασιλέα συνόδευον οἱ υπουργοὶ Βιομηχανίας καὶ Έργασίας κ. κ. I. Ζιγδός καὶ Γ. Μπακατσέλος, κατὰ δὲ τὴν ἀφίξιν τοῦ Βασιλέως εἰς τὸν χῶρον τῶν ναυπηγείων προσερχόντες αὐτὸν ὁ πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν Ελληνικῶν Ναυπηγείων κ. κ. Κων. Δρακόπουλος, ὁ ὅποιος ἐτόνισεν διτά τάς κύρια σημεῖα τῆς δραστηριότητος τῶν Ελληνικῶν Ναυπηγείων ἀπὸ τῆς λειτουργίας αὐτῶν μέχρι σήμερον ἔχουν ὡς ἔξῆς:

Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία ιδρύθησαν τὸ έτος 1956, ἥρχισαν δὲ λειτουργοῦντα ἀπὸ τοῦ Οκτωβρίου τοῦ ἔτους 1958, ὅποταν καὶ ἥρχισε λειτουργοῦσα ἡ πρώτη πλωτὴ δεξαμενὴ ἡ ὅποιας ήγοράσθη ἀπὸ τὴν Γερμανίαν, ρυμουλκριθεῖσα εἰς τάς ἐν Σκαραμαγκάν έγκαταστάσεις τῆς ἑταίριας.

Τρεῖς εἶναι αἱ διευθύνσεις παραγωγῆς, εἰς τάς ὅποιας κατανέμεται, ὡς ἔξῆς, ἡ παραγωγικὴ ἐργασία:

α) «Τῶν νέων κατασκευῶν», ὅπου ναυπηγοῦνται ἄπτ' ἀρχῆς σκάφη.

β) «Τῶν ἐπισκευῶν», εἰς τὴν ὅποιαν ἐπισκευάζονται παντὸς τύπου πλοῖα.

γ) «Τῶν βιομηχανικῶν κατασκευῶν», ἡ ὁ-

ποίας ἀσχολεῖται μὲν ἀπάσας τάς ἐργασίας τάς συναφείς μὲν σιδηρᾶς κατασκευάς.

## A) ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΝΕΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Ἀπὸ τὸ τμῆμα τῆς Διεύθυνσεως Νέων Κατασκευῶν ἐναυπηγήθη τὸ πετρελαιοφόρον «Παγκόσμιος Ελπῖς», 25.000 τόνων d.w., τὸ ὅποιον ὑπῆρξε καὶ τὸ πρῶτον σκάφος ἄνω τῶν 700 τόνων τὸ ὅποιον ἐναυπηγήθη ἐν Ελλάδι. Εἰς τὸ τμῆμα αὐτὸν ἐπηκολούθησαν αἱ κάτωθι μετασκευαὶ πλοίων:

1) Οκτὼ μετασκευαὶ πετρελαιοφόρων, τύπου T2 16.000 τόνων d.w. εἰς φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου 22.-24.000 τόνων d.w.

2) Ή μετασκευὴ καὶ ἐπιμήκυνσις 4 πετρελαιοφόρων 32.000 τόνων d.w. εἰς πετρελαιοφόρα 45.000 τόνων d.w.

3) Ή μετασκευὴ ἐνὸς νορβηγικοῦ πετρελαιοφόρου διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως δουλοῦ τοῦ σκάφους πλήν τοῦ μηχανοστασίου.

4) Δύο μετασκευαὶ καὶ ἐπιμηκύνσεις πετρελαιοφόρων ἀπὸ 27.000 τόνων d.w. εἰς 45.000 τόνων d.w. (ὑπὸ ἐκτέλεσιν).

5) Μετασκευὴ φορτηγίδος μεγάλης χωρητικότητος τῆς ἑταίριας Αταμο εἰς ἀπλωτὸν συνεργείον ποντίσεως καὶ ἐναποθέσεως σωλήνων.

6) Κατασκευὴ φορτηγίδος τῆς γνωστῆς ἑταίριας Brown & Roots Inc καὶ μετασκευὴ ἐτέρας τῆς αὐτῆς ἑταίριας.

7) Εἰδικὴ κατασκευὴ σκάφους μεταφορᾶς

μεταλλεύματος διὰ τὴν ἐν Ελλάδι ἔταιριαν Αλούμινιον.

Ἐπίσης ἀπὸ τὴν «Διεύθυνσιν Νέων Κατασκευῶν» κατεσκεύασθησαν αἱ ὑπ' ἀριθ. 2 καὶ 3 πλωταὶ δεξαμεναὶ. Ή ὑπ' ἀριθ. 2 δύναται νὰ δεξαμενίσῃ σκάφη μέχρι 40.000 τόνων, ἡ δὲ ὑπ' ἀριθ. 3 δύναται νὰ δεξαμενίσῃ σκάφη μέχρι 50.000 τόνων.

Δέοντα νὰ σημειωθῇ ὅτι εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 1 πλωτὴ δεξαμενήν, τὴν ἀγορασθεῖσαν ἐν Γερμανίᾳ, προσετέθη νέον τμῆμα κατασκευασθὲν εἰς τὰς ἐν Σκαραμαγκάν έγκαταστάσεις τῶν Ναυπηγείων, ὡστε ἡ δεξαμενὴ αὐτὴ δύναται τώρα νὰ δέχεται σκάφη μέχρι 75.000 τόνων, ἐνῷ ἀρχικῶς ἐδέχετο σκάφη μέχρι 50.000 τόνων.

## B) ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Ἀπὸ τὴν «Διεύθυνσιν Επισκευῶν», ἀπὸ λειτουργίας τῶν Ναυπηγείων παρήλασαν μέχρι σήμερον περὶ τὰ 1.350 περίπου πλοῖα παντὸς τύπου καὶ πολλῶν ἔθνοτήτων, μεταξὺ τῶν ὅποιων συγκαταλέγονται καὶ αἱ μεγάλαι ἑταίρια πετρελαιοειδῶν, δι' ἐπισκευάς. Τὸ σύνολον τοῦ τονώλας τὸ ὅποιον ἀντιπροσωπεύουν τὰ ἀνωτέρω 1.350 πλοῖα, ἀνέρχεται εἰς 25.500.000 τόν. d.w. περίπου.

## C) ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Ἡ Διεύθυνσις αὗτη ἔχει εἰς τὸ ἐνεργητι-



Ἡ Α.Μ. ὁ Βασιλεὺς, συνοδεύμενος ἀπὸ τοὺς ἐπισήμους, ἐπιθεωρεῖ τὰ διάφορα τμῆματα τῶν Ναυπηγείων.

κόν της τάς κάτωθι κατασκευάς:

Την σιδηράν κατασκευήν και άνέγερσιν τῶν δύο Κρατικῶν Διύλιστηρίων Σακχάρεως.

Την κατασκευήν χαλυβδίνων σωλήνων μεγάλης διαμέτρου διά λογαριασμὸν τῆς 'Εταιρίας 'Υδάτων' Αθηνῶν.

Μέρος τῆς σιδηρᾶς κατασκευῆς τοῦ ἔργοστασίου Πειραική - Πατραϊκή ἐν Πάτραις.

Δεξαμενὰς διὰ τὰ 'Ελληνικά Διύλιστηρια Πετρελαίου, διὰ τὴν 'Ελληνικὴν 'Εταιρίαν Μονοπώλιου, διὰ τὴν ΔΕΗ εἰς 'Ασπρόποργον καὶ Μαρκόπουλον, διὰ τὴν έταιρίαν Esso Pappas, ως ἐπίσης καὶ σφαιρικὴν δεξαμενὴν διὰ λογαριασμὸν τῆς 'Εταιρίας Λιπασμάτων.

Μέρος τῆς σιδηρᾶς κατασκευῆς ἔργοστασίου 'Αζώτου.

Τὸ μέγιστον μέρος τῆς σιδηρᾶς κατασκευῆς κεψὼς καὶ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ εἰς Μετόχι ἔργοστασίου 'Αλουμινίου 'Ελλάδος.

Τὸ μέχρι σήμερον διπλανηθὲν κεφάλαιον διὰ τὰς ἐν Σκαραμαγκά ἐγκαταστάσεις τῆς έταιρίας, ἀνέρχεται εἰς περίπου 32.000.000 δολλαρίων. Εἰς τούτο δέον νῦν προστεθοῦν καὶ 8.000.000 δολλάρια τὰ ὅποια θὰ διπλανηθεῖν διὰ τὴν ηδη ἀρχαμένην ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων. Εἰς τὴν νέαν ἐπέκτασιν περιλαμβάνεται καὶ ἡ κατασκευὴ (ἥτις ήρξατο) τῆς μονίμου δεξαμενῆς, ἥτις ἐπρογραμματίσθη νῦν δέχεται πλοιά 110.000 τόνων d.w., πλὴν ὅμως, λόγω τῆς παραπορηθείσης προσφάτως τάσεως ἀνὰ τὸν κόσμον πρὸς ναυπήγησιν μεγαληρίων πλοίων μεγαλυτέρων τῶν μέχρι σήμερον ναυπηγουμένων, μελετᾶται ἡ τροποποίησις τῶν σχεδίων κατασκευῆς τῆς δεξαμενῆς αὐτῆς διότι δύναται νὰ δέχεται σκάφη τῆς τάξεως τῶν 160.000 τόνων d.w..

'Ἐργατούπαλληλικὸν προσωπικόν, τὸ δόποιον ἀπασχολεῖται σήμερον εἰς Σκαραμαγκάν, ἀνέρχεται εἰς 4.500 ἄτομα, μὲ τὴν προγραμματισθεῖσαν δὲ ἐπέκτασιν τούτο θὰ ἀνελθῃ εἰς 6.000.

'Ημερομίσθια τὰ ὅποια κατ' ἔτος καταβόλλονται εἰς τὸ προσωπικὸν ἀνέρχονται εἰς 160.000.000 δρχ. περίπου.

Εἰσέρον κατ' ἔτος συνάλλαγμα ἐκ τῶν ἔργοστασίων τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων ἀνὰ τὸν 10.000.000 δολλαρίων.

## Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ ΤΟΥ Κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Μεγαλειότατε,

'Η παρουσία Σας σήμερον εἰς τὸν χώρον αὐτὸν, διότι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης συλλαμβάνεται εἰς τὴν πηγὴν τῆς, πληροὶ δλοὺς μας μὲ θερηφάνειαν καὶ μὲ εἰλικρινὴ συγκίνησιν. Λέγω συγκίνησιν, διότι ἡ μνήμη μας ἀνατρέχει εἰς τὴν ήμερον καθ' ἥν ὁ ἀειμνῆτος Πατήρ. Σας μᾶς ἐπεσκέφθη κατὰ τὰ ἀρχικά μας δῆματα καὶ πρῶτοι ἦσεν εἰς κίνησην τὸν ρόλον εὐθύνεως ἔλασμάτων τοῦ βαρέως ἔλασματουργείου, δώσας οὕτω τὴν πρώτην πηνὸν μάς νέας προσπαθείσας εἰς δλοὺς μας. Τὴν λύπην μας διὰ τὴν σημερινὴν ἀπουσίαν τοῦ τόσον ἀγαπητοῦ Βασιλέως Παύλου, ἀνάκουσφιέτε 'Υμεῖς. Μεγαλειότατε, μὲ τὸ σθήματα δὲ χαρᾶς παρακαλούσθωμεν τὸ καθημερινῶς ἔκδολούμενον ἐνδιαφέρον Σας δι' δλοὺς τοὺς τομεῖς τῆς Ἑλληνικῆς δραστηριότητος.

Μὲ τὸν δημιουργίαν τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων, ὁ Ἑλληνικὸς λόδος ἀπέδειξεν, διὰ δικὸν εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ναυπηγικὴν δύναται νὰ κατέχῃ τὸ πρωτεῖο.

Μόλις πρὸ δ ἑτῶν ὁ χώρος ὁ ὅποιος ἀπλούτων ἐνώπιον Σας, ἥτο μία δημοθεῖσα καὶ ἔρημος ἔκτασις, Σήμερον ἐπὶ τῆς ἑκτάσεως αὐτῆς τῶν 555.000 τετραγωνικῶν μέτρων, ὑψύεται ἡ πρώτη Ἑλληνικὴ ναυπηγικὴ διομηχανία, ἥ ποια, παρ' δλοὺς τὰς ὑποκειμενικὰς ἀδυναμίας καὶ τὰς ἀντικειμενικὰς δυσχερείας, κατώρθωσε νὰ καταστῇ διειδῶς ἀνταγωνιστική. Διότι ἡ ναυπηγικὴ εἶναι κατ' ἔξοχὴν ἔξαγωγικὴ διομηχανία καὶ πρώτη προϋπόθεσις διὰ τὴν ἐπιβιωτὴν τῆς εἶναι ἡ ἀνταγωνιστικότης ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου.

Μὲ ίδιαιτέρων Ικανοποίησιν ἀνάφερομεν



'Ο κ. Δρακόπουλος προσφωνῶν τὸν Βασιλέα.

πρὸς τὴν 'Υμετέραν Μεγαλειότητα, ὅτι τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία», ἐπιτυγχάνουν ἀπὸ ἀπόφεως ποιότητος καὶ ἀπὸ ἀπόφεως κόστους, ἐπίπεδα ἐπιτυχεῖς ἀνταγωνισμοῦ πρὸς διμοειδῆς διομηχανίας, δχι μόνον εἰς τὴν Μεσόγειον, ἀλλὰ καὶ ἐκτὸς αὐτῆς. "Ἐμπρακτὸς δὲ ἐπιβεδαίωσις αὐτοῦ, εἶναι καὶ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ διεθνοῦς φήμης ἔταιρίσια πετρελαιοειδῶν SHELL, MOBIL, ESSO, BP, GULF, ὡς καὶ πλεῖστοι ἀλλοδαποὶ πλαισικῆται, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ πολλοὶ Νορβηγοί, μᾶς ἐπειστεύθησαν ικανὸν ἀριθμὸν ἐκ τῶν μονάδων τῶν στόλων τῶν δι' ἐπισκευᾶς καὶ μετασκευᾶς, συνεχίζουν δὲ μὲ αὐξούσαν ἐμπιστοσύνην τὴν ἀποστολὴν πλοίων των εἰς Σκαραμαγκάν.

Πέντε χιλιάδες ὄνθρωποι ἀπασχολούνται ἀμέσως εἰς τὰ διάφορα τιμάτα τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων. 'Η ἐπησία ἀμοιδὴ τοῦ προσωπικοῦ ἔγγιζε τὰ 160.000.000 δραχμῶν, ἐνῷ οἱ ἐμμέσως ἀπασχολούμενοι, φυσικὰ πρόσωπα, διοτεχνίαι καὶ συμπληρωματικαὶ διομηχανίαις ἀντιτροσωπεύουν ἀξιόλογον προσστὸν τῆς Ἑλληνικῆς μεταποιητικῆς δραστηριότητος. 'Ἀπὸ τοὺς 5.000 αὐτοῦς ἀνθρώπους οἱ 4.990 εἶναι "Ἐλληνες, οἱ ὅποιοι μὲ τὴν διοίθησην τῆς Διεύθυνσεως τῶν Ναυπηγείων, κατώρθωσαν ἐντὸς τῆς πρώτης πεντετετταῖς τῆς λειτουργίας τῆς διομηχανίας μας, νῦν ἀποκτήσουν τὴν ἀπαιτούμενην κατάρτισην, ὥστε νὰ ἀντικαταστήσουν τὸ ἀλλοδαπὸν κλιμάκιον τὸ ὅποιον κατ' ἀνάγκην ἔχρησιμοποιήσῃ τὸν πρώτον καιρὸν τῆς λειτουργίας τῶν Ναυπηγείων.

Αἱ τρεῖς πλωταὶ δεξαμεναί, ἔχονται διότι δέχεται πλοῖα μέχρι 160.000 τόνων. Οὕτω, ἐάν τελικῶς ἐγκριθῇ τὸ σχέδιον τούτο, θὰ συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν πέντε μεγαλυτέρων εἰς τὸν κόσμον, δεδομένου, ὅτι μόνον τέσσαρες τῶν διαστάσεων αὐτῶν λειτουργούν εἰς Γαλλίαν, Γερμανίαν, Ήνωμένας Πολιτείας καὶ Ιαπωνίαν.

Παραλλήλως, τεχνικαὶ σχολαὶ καὶ ἐπιμορφωτικοὶ κύκλοι μαθημάτων ὄργανονται διὰ τὴν καλυτέραν κατάρτισην τοῦ προσωπικοῦ μας, πέραν τῶν δσῶν μέχρι τούτῳ ἔχονται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἀποστολῆς σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ἐπιστημώνων, τεχνικῶν καὶ ἐργοδηγῶν πρὸς μετεκπαίδευσιν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Εἰς τὸ σημεῖον τούτο ἃς μοὶ ἐπιτραπῇ νὰ ἐπιστημαναὶ τὰς σοθραὶ δυσχερεῖσας τὰς ὅποιας ἔξακολουθούμενων νὰ συναντῶμεν εἰς τὸν τομέα τοῦ προσωπικοῦ, διότι τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» ἔχουν ἀποδῆ τρόπον τινά, ὅ ἐφοδιαστής τῆς ἀναπτυσσομένης Ἑλληνικῆς διομηχανίας εἰς εἰδίκευμά του προσωπικού.

Ἄφοῦ καὶ πάλιν ὑποδάλω τὰ αἰσθητά παρακαλούσθωμεν τὸν Βασιλέα τοῦ ιδρυτοῦ τῶν Ναυπηγείων κ. Σταύρου Νιάρχου, τῆς Διεύθυνσεως καὶ διολοκήρου τοῦ προσωπικοῦ διὰ τὴν μεγίστην τιμὴν τῆς ἐπισκέψεως Σας, παρακαλῶ τὴν 'Υμετέραν Μεγαλειότητα, διότις μού ἐπιτρέψῃ νὰ Τὴν ξεναγήσω εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων.

Μετὰ τὸ τέλος τῆς προσφωνῆσεως τοῦ κ. Κ. Δρακόπουλου ὁ Βασιλεὺς καὶ οἱ συνοδεύοντες αὐτὸν ὑποργοί περιήλθον τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς μεγαλυτέρας ναυπηγικῆς διομηχανίας τῆς χώρας.

# ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

## ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΑΥΞΗΣΕΩΝ

"Η παρούσα έργασία δὲν ἔχει ως σκοπό νὰ «άνακαλύψῃ» τὸ ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν δρᾶ στηριζότα τῶν 'Ελλήνων προσποριζόμενο εἰς τὴν Χώραν μᾶς συνάλλαγμα. Τοῦτο μὲν συνεχῆς δελτιουμένην προσπάθειαν ἐμφανίζει ή ὑπηρεσία τοῦ ἴσοιςγίου πληρωμῶν τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος. Τελευταίως (1964) ὁ καθηγητὴς Σ. 'Αγαπητίδης μὲ τὴν μελέτην του «Οἱ ἀδηλοὶ πορώι, προσέφερε πλούσιο συγκριτικὸν ὀλιγκόν. Τέλος, αἱ παρουσίαι τοῦ λαοῦ ἀνέλλιπτῶς ἐπιδίδονται τόσον εἰς τὴν παρουσίασιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ὡσον καὶ εἰς τὴν ἐπιστήμανσιν τῶν ἀτελειῶν καὶ τὴν ὑπόδειξιν μεδῶν αὐξήσως τῆς τρίτης Ναυτιλίας συναλλαγματικῆς προσδόσεως. Διὰ τῆς σημερινῆς ἀνακεφαλιώτικῆς προσπαθείας, ἐπιχειρεῖται μία ἐπὶ πλέον συμβολὴ εἰς τὴν μείζονα ἀξιοποίησην τῆς Ναυτιλίας ως πλουσίας πηγῆς συναλλάγματος. Η συγκριτικὴ τοποθέτησης τῶν ναυτιλιακῶν συναλλάγματος καὶ ἡ δῆλως ἔξαιρετη σημασία τῶν ὄποιαν τούτῳ ἔχει διὰ τὴν ἰσοσκέλειστην ἴσοιςγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν, εἴλιναι δυνατὸν νὸν ὅδηγησουν πρὸς μείζονα ἐκτίμησιν καὶ ἀξιοποίησην τῆς ναυτιλιακῆς μαρσαντηριότητος. Η ὅρθολογικωτέρα δὲ κατὰ ταξις τῶν ἐπὶ μέρους πηγῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος θὰ ἀποτελέσῃ τὸν δεῖ κατηγορίαν τῶν ἐπὶ μέρους ναυτιλιακῶν μέτρων.

## ΑΔΗΛΟΙ ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

'Ετών των τεσσάρων βασικών πηγών, άπό τάς όποιας ή 'Ελλάς άντλει τά συναλλαγματικά της έσοδα, αι τρεῖς (τὸ μεταναστεύοντον, τὸ ταξιδιωτικὸν καὶ τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματικόν), άποτελούν τάς μεγάλας κατηγορίας τῶν λεγομένων ἀδήλων πόρων. Τὸ έξαγωγικόν τῆς Χώρας ἐμπόριον, εἶναι ή τετάρτη καὶ μεγαλυτέρα, δεβαίως, συναλλαγματική πρόσδοσις. 'Η σαστισία τῶν ἀδήλων τούτων την πηγῶν είναι ζωτικότάτη διὰ τὴν 'Ελλάδα, διότι ἔξ αὐτῶν προέρχονται τὰ 45,19% τοῦ συνόλου τῶν συναλλαγματικῶν μας εἰσπράξεων καὶ διότι τὸ μεταξὺ εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν παθητικὸν τῆς Χώρας, ἀντὶ νόσαιντη πρὸς μείωσιν, συνεχῶς ὑφίσταται καὶ νέαν διεύρυνσιν. Χαρακτηριστικά είναι τά σημειωθέντα κατά τὴν τελευταίαν τριετίαν ἐλλείμματα. Οὕτω, τὸ Ἐλλειμμα τοῦ 1962 ἀνήθεν είλι 418,9 ἑκατομ. δολλάρια διά νὰ αὐξήθη είλι 552,5 τὸ 1963 καὶ είλι 573,7 ἐκατ. δολλάρια τὸ 1964. 'Η ισοσκέλισις τοῦ Ἐλλείμματος τούτου πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὴν δραστηριοποίησιν τῶν συναλλαγῶν, αἱ όποιαι παρέχουν τὸ ἔξ ἀδήλων πόρων συναλλαγματικά. Εἰς τὴν προσπάθειαν, δόμας, αὐτήν δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποδύθημεν παρὰ μὲ κριτήριον τὴν μείζονα ὡφέλειαν μὲ τὴν ἐλάσσονα θυσίαν. 'Υπὸ τὸ πρᾶσμα τούτο ταχέως θὰ γίνη ἀντιληπτόν, οτιδικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης συγκεντρώνει μεγάλα πλεονεκτήματα, διότι ἔχει εύρυτατα περιθώρια ἀφθονωτέρας συναλλαγματικῆς ἀπόδοσεως.

Κατ' αρχήν παρατηρείται, ότι το ναυτιλιακό συναλλαγματικό άντιστοιχεί είς τα 47% της άξεις των έλληνικων έξαγωγών. Ειδικότερον ως πρός τὸν καπνόν, τὸ δασικὸν έξαγωγικὸν προϊόν τῆς Χώρας, ή ἀξία τῶν έξαγωγῶν του (1964), ὑπολείπεται κατά 29,5 ἔκαπον. Δολαρίων τὸ συναλλαγματικὸν ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἔσθουν. Γενικῶς τὸ ἔκ ναυτιλίας συναλλαγματικόν ἔσθον, δηπα τούτῳ ἐμφα-

νίζεται σήμερον, καλύπτει πά 13,87% της είσι συναλλαγμα προσδόου της Χώρας. Μεταξύ των τριών βασικών άδηλων πόρων, τό ναυτιλιακον συναλλαγμα ζέχεται ηδη (1964) πρώτον.

Ιας ΠΙΝΑΞ  
(ΠΟΣΑ ΕΙΣ ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛΛΑΡΙΑ  
ΚΑΙ % ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΔΗΛΩΝ)

	Ναυτιλιακόν		Μεταν/κόν		Τουριστικόν (ταξιδ/κόν)	
Έτη	Ποσά	%	Ποσά	%	Ποσά	%
1959	60,3	25,4	88,6	37,4	41,7	17,6
1960	76,5	28,0	90,4	33,1	49,3	18,0
1961	102,1	31,9	98,3	30,8	62,5	19,6
1962	108,7	28,6	117,1	30,9	76,0	20,0
1963	125,3	27,4	128,5	28,3	95,4	21,0
1964	147,2	30,6	110,8	23,1	90,9	18,9
Σύνολο	620,1		622,7		435,8	

ΣΥΝΟΛ. 620,1 — 633,7 — 435,8 —

Πρὸ πάσης περαιτέρω συγκρίσεως, θὰ πρέπει νὰ υπομνησθῇ, ότι ἡ αὐξήσις τοῦ μεταναστευτικοῦ καὶ τοῦ τουριστικοῦ συναλλάγματος παρεπήθη ἀπό τῆς κατά τὸ 1953 γενομένης ύποτιμήσεως τῆς δραχμῆς. Αὕτη ουδόλως — ἡ ἐλάχιστα — ἐπέδρασεν ἐπὶ τῆς ἀνιούσης ἔξειλεως τοῦ ναυτιλιακοῦ, τοῦ ὁποίου τὸ μεγέθυνό εὑνόηνται μεταπότιστας ἐκ τῆς δραστηριοποίησεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔγασιν. "Οπωδόηποτε εἶναι δέβαιον, ὅτι τὸ πλεόνασμα, τὸ ὁποῖον κατέλιπον τὸ 1964 οἱ ἄδηλοι — γενικῶς — πόροι ἔξικνεῖται μέχρι τοῦ 73% περίπου τοῦ συνόλου τῶν εἰσπράξεων, τὸ δὲ πλεόνασμα τῶν τριών βασικῶν ἀδηλῶν πηγῶν (ναυτιλιακῆς, μεταναστευτικῆς καὶ τουριστικῆς), εἰς 62,2%. "Εναντι τούτων τὸ ναυτιλιακὸν πλεόνασμα μεταναστευτικῆς καὶ τουριστικῆς, ποσοστὸν 89,8% τῶν φερομένων εἰς τὴν κατηγορίαν τοῦ συναλλάγματος ἐτοῦ Ναυτιλίας. "Ας σημειωθῇ δὲ, ἐνῷ διά τὰ προδραμόντα ἔτη οἱ ἔξι ἀδηλῶν πόρων πληρωμαὶ ἔκματινοτο εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα (πλεόνασμα, συνεπῶς, πέρι τοῦ 74%), τὸ καταλειφθὲν ύπό της Ναυτιλίας πλεόνασμα παρέμεινε (ἔξαεται 1959 - 1964) πάλιν κατὰ πολὺ ὑψηλότερον, ἦτοι εἰς τὰ 87,9 τοῦ συνόλου τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγματικῶν ἑσδόμων.

ΣΩΣ ΠΙΝΑΞ  
ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΣΥΝΑΛ)ΤΟΣ «ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»  
(ΕΙΣ ΕΚΑΤ. ΔΩΔ.)

Έτος	Πληρωματική			Πλεόνασμα	
	Εισπράξ.	Ποσά	%	Ποσά	%
1959	60,3	8,0	13,3	52,3	86,7
1960	76,5	9,2	12,0	67,3	88,0
1961	102,1	11,3	11,1	90,8	88,9
1962	108,7	15,3	14,1	93,4	85,9
1963	125,3	15,9	12,7	109,4	87,3
1964	147,2	15,1	10,2	132,1	89,8
Σύνολο	620,1	74,8	12,04	545,3	87,9

— Οπως δέλπομεν εις τὸν 2ον πίνακα — προϊόντων τῶν στοιχείων καὶ τῆς κατανομῆς τὴν δύοπαν δίδει ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος — κατὰ τὴν διαρρεύσασαν ἔξαετιαν ἡ Ἑλλάς ἀπεκόμισεν ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν ἔργασιών της καθαρὸν πλεόνασμα ἑκατὸν 545,3 ἑκατ. δολαρίων. Κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα ἡ Χώρα μας εισέπραξεν ἑκατὸν 435,8 ἑκατομ. δολαρίων.

Καὶ διὰ τὴν σύγκρισιν: "Εἶχει ύπολογισθῆ, ὅτι ἔκαστος ἐκ τῶν ἐρχομένων περιηγητῶν καταναλίσκει κατὰ μέσον ὄρον ποσὸν 141 δολλαρίων. Εἰς τὴν πραγματικότητα τὸ πο-

σὸν τούτο μειούται (κατά 41,2% δύον το ποσοστὸν τῶν πληρωμῶν τοῦ ταξιδιωτικοῦ συναλλάγματος) εἰς 83 δολάρια κατικεφαλήν. "Εχει ἐπίσης ὑπολογισθῆ, διτὶ τὸ κατάκεφαλήν εἰσόδημα ἔκαστου "Ελληνος ναυτικοῦ ἀμειβομένου εἰς ἔνον νόμισμα, ἔξικενται εἰς 1.685 — τούλαχιστον — δολάρια (ἡ 602 λίρας "Αγγλίας") ἐτήσιως. Εἴναι δε χθὲναι, διτὶ ἐκ τοῦ εἰσόδηματος τούτου εἰσάγεται εἰς τὴν Χώραν μας τὸ 55% — κατά τοὺς ἐπιεικεστέρους ὑπολογισμούς — τότε ἀπόδεικνεται, διτὶ ἐκ α στος "Ελλην ναυτικὸς εἰσφέρει (κατὰ τὰ διδόμενα πάντοτε στοιχεῖα) τὸ συνάλλαγμα, τὸ ὅπιον ἡ "Ελλὰς ἀποκομίζει ἀπὸ Ἑνδεκα, τοῦ ὥλαχιστον, ἐρχομένους τουρίστας.

Η σύγκρισις του ναυτιλιακού προς το μεταναστευτικόν άποκαλύπτει την ισχνότητα τού μεταγγιζόμενου εις τήν Χώρων μας αίματος άπό την θλιβεράν αίμωραγίαν τῆς μεταναστεύσεως. Κατά πά τη 1959 - 1964 ή 'Ελλάς άπέστειλε πρός αναζήτησιν τύχης ύπερ τάς 420.000 νέων, εύρωστων, έμψυχων και παραγωγικών νέων. Από τά έκατονμύρια τῶν ἐν μεταναστεύσει 'Ελλήνων εισέπραξι κατά τὴν ἔξαετίαν 1959 - 1964 τὸ ποσὸν τῶν 633,7 έκατομ. δολλαρίων. Θλιβερά «τράπεζα αίματος», διατά άναλογισθῆ τις, διτί 68.000 περίπου «Έλληνης ναυτικοί προσέφερον μόλις 13,6 έκατομ. δολλάρια ολιγώτερα, τῶν δισων ἑνέβασαν τὰ έκατονμύρια τῶν ἐν ἀποδημίᾳ 'Ελλήνων.

ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ  
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Η Τράπεζα της Ελλάδος έμφανιζε ύπό τὸν γενικὸν τίτλον «Μεταφοραὶ» τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, τὸ ὅποιον ὑποδιαιρεῖ εἰς: α) ναύλους, β) ἐμβάσματα ναυτιλομένων, γ) ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν, δ) ἀνεφοδιασμόν - ἐπισκευάς, ε) εισφοράς εἰς ἀσφαλιστικὰ ταμεία, στ) φορολογίαν ἐφοπλισμοῦ καὶ ζ) ἀπό τὸν 1964, εισπίτηρα ἐπιβάτων. Ή σχέσις τοῦ ναυτιλιακοῦ πρὸς τὸ σύνολον τοῦ ἔξι ἀδήλων πόρων συνάλλαγματος, ἔχει ὡς ὁ 3ος πίναξ.

3ος ΠΙΝΑΞ  
ΑΔΗΛΟΙ ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ  
ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ (ΕΙΣ ΕΚΑΤ. ΔΟΛΛ.)

Έτος	Άδηλοι πόροι	Ναυτιλ. συν/γμα	
		Ποσά	% Επιδόμηλων
1959	237,2	60,3	25,4
1960	273,2	76,5	28,0
1961	319,6	102,1	31,9
1962	379,6	108,7	28,6
1963	454,3	125,3	27,4
1964	479,5	147,2	30,6

'Εκ τῶν ύποδιαιρέσεων τούτων σημαντικότεραι είς ἀπόδοσιν είναι αἱ τέσσαρες πρώται. Πλήν δώμας, ἡ πρώτη, ἡ τῶν ναύλων, ἡ ὅποια μέχρι τοῦ 1963 περιελάμβανε καὶ τὰ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν, δὲν είναι ἀμιγῶς ναυτιλιακή. Εἰς αὐτὴν περιλαμβάνονται — δόλιοι γί πολλοί — καὶ οἱ πραγματοιύμενοι διά τῶν χερσαίων καὶ ἀεροπορικῶν μέσων μεταφορᾶς ναύλοι, ἥτοι δι' αύτοκινήτων, σιδηροδρόμων καὶ αεροπλάνων. Συνεπὸν, δὲν είναι εύχερής ἡ παρακολούθησις τῶν θαλασσίων ναύλων κεχωρισμένων. 'Εν πάσῃ περιπτώσει, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἥλθεν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ἀδήλων πόρων μὲ ποσοστὸν 30,6%.

Διά την παρακολούθησιν τῆς ἔξειλίζεως τῶν «έμβασμάτων ἐφοπλιστῶν», ἐλήφθη ὡς μέτρον συγκρίσεως, ἡ υπό ποντίκῳ Έλλήνων ἐλεγχούμενή χωρητικότης. Εἰς τὸν ἀκόλουθον τὰ δέκα πίνακα τὰ ποσοστά τῆς τελευταίας στήλης ἀ-

Ναυτικοί ἐπαναπατρίζεσθε μὲ τὸ Α/Π "ΚΥΠΡΟΣ,,  
ἀπὸ Πρίντεζη κάθε Κυριακὴ στὶς 2 μ. μ.  
κατ' εὐθεῖαν διὰ Πειραιᾶ. 'Ορχήστρα, Πισίνα, Μπάρ.

ναφέρονται ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος:

Αρχ. ΠΙΝΑΞ  
ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛ)ΚΟΝ  
ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ (ΕΙΣ ΕΚΑΤ. ΔΟΛΛ.)

"Έτος	'Εκατομ. κ.ο.χ.	Ποσά	% 'Επι άθηλων
1959	16.021	17,5	29
1960	15.382	29,6	38,7
1961	14.672	45,7	44,7
1962	14.618	51,0	46,9
1963	15.082	63,7	50,8
1964	16.437	82,5	56,0

<sup>3</sup> Από τὸν συνδυασμὸν τῶν πινάκων 3 καὶ 4 ἔξαγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι τόσον τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἐν τῷ συνόλῳ του, δύσον καὶ τὸ ἐφοπλιστικὸν τῆς τελευταίας ἑγεμονίας, παρουσιάζουν σταθεράν μανοδικήν τάσιν, ἐνῷ κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἡ Ἑλληνικὴ πλοιοκτησία ὑπεβλήθη εἰς αὐξομειώσεις καὶ ἀναγκαστικούς παροπλισμούς.<sup>4</sup> Απὸ τὴν συγκρίσιν αὐτὴν προκύπτει ἡ διαπίστωσις, ὅτι τὸ εἰς σαγό μεντον εἰς Ἑλλάδα ἐφοπλιστικὸν συνάλλαγμα δὲν ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὴν διαφοροποίησιν τῆς χωρητικότητος, ἀλλὰ ἀπὸ ἐνδονοκυτιλιακούς λόγους.

Ανάλογοι διαπιστώσεις άνακυπτουν και από την παρεμβολήν εις τάς συγκρίσεις τῆς άριθμητικῆς συνθέσεως τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως. 'Εδω παραπρείται μὲν μία σταθερά αύξησης τοῦ ἐμψύχου τῆς Ναυτιλίας δυναμικοῦ, ἀλλὰ πολὺ ἀπέχει αὐτὴ ἀπό τοῦ νὰ ἀκολουθῇ τὸν ρυθμὸν τῆς αύξησεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος. Ειδικῶς δὲ τὰ «έμβασματα» ναυτιλομένων παρουσιάζουν δόλιας άντιφατικήν πρὸς τὴν ἔξελιξιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν τάσιν. Ή ἀντίφασις δὲ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ διερωτᾶται τις, ὃν τὰ ὑπὸ τοῦ 5ου πίνακος διδόμενα μεγέθη δὲν εἶναι προὶδην συγχύνεσεως πρὸ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς προελεύσεως τοῦ συναλλάγματος. Διότι ὁ ἀριθμός τῶν ἀπασχολουμένων ναυτικῶν ἀκολουθεῖ σταθερῶς αὐξητικήν τάσιν. 'Υπολογίζεται, διτὶ ὁ ἐκ τῆς ἀπογραφῆς ('Ιούνιος 1959) τῶν ναυτικῶν προκύψας ἀριθμός αὐτῶν αὔξενται κατ' ἔτος κατὰ ποσοστὸν 4%. ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.

5ος ΠΙΝΑΞ  
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ  
(ΕΙΣ ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛΛ.)

Έμβασματα	% Έπι άδηλων
24,4	40,5
29,6	38,7
34,6	33,9
35,5	32,6
33,4	27,5
35,7	24,2

Ἡ τετάρτη ἐκ τῶν σημαντικωτέρων κατηγοριῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, «ἀνεφοδιασμὸς - ἐπισκευαί», ἔμφανται κατ' ἐντελῶς ἀσχετον πρὸς τὰς δύο ἄλλας «έφοπλιστικούς» και «εμβάσματα ναυτικῶν», τρόπον ἔξελιξεως. Δὲν παρουσιάζει τὴν γενικήν και σταθεράν αὐξῆσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐν γένει συναλλάγματος οὐδὲ αὐτῆν τοῦ ἑστορικοῦ

στικού καὶ ἐμφανίζεται ἀτάκτως κυμαῖνόμε-  
νον. 'Ο δος πίναξ ἔχει τὸ μειονέκτημα, δι-  
ὰν δὲν περιλαμβάνει τὰς ἐκ τῶν ἐργασιῶν τῶν  
Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων συναλλαγματικὰς  
εἰσπράξεις. Συνεπώς, οἱ διδόμενοι ὑπὸ τῆς  
Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος ἀριθμοί, εἶναι ἐλλή-  
νικοὶ καθ' ὅ — τούλαχιστον — ποσὸν αἱ εἰσ-  
πράξεις τῶν 'Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων δαπα-  
νώνται ἐν 'Ελλάδι, διὰ προμήθειαν υλικῶν,  
καιοιδήν ύπηρειῶν κλπ. Ἐκτὸς τούτου και-  
ρὸς ἔξ 'ἀνεφοδιασμοῦ καὶ ἐπισκευῶνα συναλ-  
λαγματικὸν ἔσοδον δὲν εὑρίσκεται  
εἰς συσχέτισιν μὲν τὴν αὐξομεί-  
σιν τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτη-  
τιας.

δες ΠΙΝΑΞ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝ/ΓΜΑ  
ΕΞ «ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ - ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ»

Έτος	'Εκατομ. κ.ο.χ.	Συνάλλαγμα 'Εφοδ. - 'Επισκευών	
		Ποσό (έκατ. δολ.)	% 'Επί <sup>α</sup> δόηλων
1959	16.025	3,1	5,2
1960	15.382	2,8	3,6
1961	14.672	4,9	4,8
1962	14.618	1,9	1,8
1963	15.082	4,2	3,4
1964	16.437	6,1	4,3

ΕΥΓΧΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ  
ΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥΣ ΣΥΝ)ΓΜΑΤΟΣ

'Από τὰ παρατεθέντα στοιχεῖα νομίζομεν, ότι παρέχεται μία σαφής εἰκόνη τῆς ἔξελίξεως τῶν μεγεθών τοῦ ναυτιλιακού συναλλάγματος. 'Η εἰκόνη, δύσμα, αὐτὴ δὲν φαίνεται ως ἀπόδιδη τὴν πραγματικήν κατάστασιν. Ηδη τοῦτο, ὡς ἐστιμείωση, ἀποδεικνύεται ἀπό τὴν Ἐλλειψιν συσχετισμοῦ μεταξὺ τῶν πολιών τοῦ συναλλάγματος καὶ τῶν ἔξελίξεων ἥση ὑπὸ ἐλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος καὶ τῆς ἀρμότητης ἔξελίξεως τῶν ναυτικῶν. Εξ ἀλλού εἶναι δέδιον, ότι κατὰ τὴν ταξινομίην τῶν ἐκ συναλλάγματος εἰστράξεων μηφιλοχωρεῖ σειρά συγχύσεων, ἐκ τῆς διποίης συνάλλαγμα ἀνήκον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ναυτιλιακού, καταχωρεῖται εἰς ἄλλην πτητὴν ἀδήλων πόρων. Παρομοία σύγχυσις πρέπει νά μεσολαβῇ καὶ εἰς τὰς ὑποδιαιρέσεις οὓς ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Ειδίκως έτι πής συγχώνευσε την απαραίτηση της συνάντησης με τον πατέρα της, οπότε παραπομπής στην Ελλάδα παρέστησε εισαγόμενα είς 'Ελλάδα παρ' έφοδον, δεν περιλαμβάνοντας είς τὸ ναυτιλιαῖῶν συνάλλαγμα. Οὕτως ἐμβάσματα πρός αἷς οἰκογενείας, δοθῆματα, κοινωφελεῖς σκοτοῖ καὶ πρό πάντων κεφάλαια εἰσαγόμενα τρόδος ἀγοράν οἰκιῶν, ἀγροτικῶν περιοχῶν ἢ τρόδος τὴν ἱδρυσιν χερσάιων ἐπιχειρήσουσαν. Τὰ τρόδος τοποθέτησιν κεφάλαια, λόγῳ τῆς εὐνοϊκῆς μεταχειρίσεως αὐτῶν (π.χ. μειώσεως ὁρῶν μεταβιδάσεως ἀκίνητων, προνόμια 1.Δ. 2687/1953 κλπ.) καταχωρούνται εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς «κινήσεως κεφαλαίων». Είς τὴν κατηγορίαν τῶν «εἰσόφορῶν εἰς Ἀφαλιστικὰ Ταμείων καταχωρούνται τὰ διάσοργαρισμὸν τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκταίνευσεως εἰσαγόμενα ποσά, ἐνῷ δὲν εἴαις ἀσφαλιστικαὶ εἰσόφοραι, ἀλλὰ ἐφοπλιστικῶν συνάλλαγμα.

*'Αντιστρόφως, είς τὰ ἐφοπλιστικά ἔμβα-  
ματακ ύπολογίζονται αἱ μέσῳ τῶν ἐν Ἑλ-  
άδι ναυτιλιακῶν γραφείων πραγματοποιού-  
εναι εἰς εὑρεῖαν κλήματα καταβολαὶ διὰ μι-  
νητῶν ναυτικῶν. δι' ἀποκυπρώσεις, νοσθεῖαν.*

— NAYTIKA XRONIKA

μισθούς ἀσθενείας, δαπάνας παλιννοστήσεως κλπ. Ταύτα προσήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τοῦ «ναυτεργατικοῦ» συναλλάγματος. Προφανῶς ἔδω πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ ἡ ἀσυμφωνία μεταξὺ τοῦ αὐξανόμενού ἑτησίου ἀριθμοῦ ἐργαζομένων ναυτικῶν καὶ μειωμένης ἀποδόσεως τῶν «ἐμβασμάτων ναυτεργατικῶν», ἀφοῦ αἱ περιπτώσεις πληρωμῆς ναυτεργατικῶν ἀποδοχῶν ἐν Ἑλλάδι αὐξάνονται. Εἰς τὸ ναυτεργατικὸν συνάλλαγμα δὲν φαίνεται, ἐπίσης, νὰ καταχωρούνται τὰ ὑπὸ τῶν ναυτικῶν, ίδιαι πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν, εἰσαγόμενα ἐκ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καταθέσεών των ποσά, τὰ ὅποια διαθέτουν πρὸς ἀγοράν ἀκινήτων κλπ. Ταύτα, προφανῶς, ἀπορροφῶνται ἡ ἀπὸ τὸ μεταναστευτικὸν ἡ ἀπὸ ἄλλην κατηγορίαν ἀδήλου πόρον. Εἰς τὸ μεταναστευτικόν, ἐπίσης, μεταφέρονται καὶ μειουμένα ἐμβάσματα ναυτικῶν πρὸς τὰς οἰκογενείας των, πρὸς ἔξοφλησιν ὄφειλῶν των πρὸς τρίτους κλπ. Τέλος, ἡ φορολογία τῶν ναυτικῶν, ἥτις εἰσπράττεται μέσω N.A.T. εἰς θεωρεῖται ως «εἰσφορά» εἴτε καταχωρεῖται εἰς ἄλλον ἀδηλού πόρον.

Εις τοὺς ναύλους, ὅπως ἐλέχθη, περιλαμβάνονται καὶ οἱ τῶν χερσαίων καὶ ἀεροπορικῶν μέσων, καθὼς καὶ τὰ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν (μέχρι τοῦ 1963) τῶν θαλασσίων, τῶν διδύκων καὶ τῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν. Εἰς τὰς πληρωμὰς τῶν ἀδήλων πόρων, ἔξ αλλοῦ, δὲν συγκαταριθμοῦνται ταῖς καταβαλλόμενα διὰ ναύλους ποσά, διότι αἱ εἰσαγωγαὶ πραγματοποιοῦνται συνήθως μὲ τὴν ρήτραν C.I.F. Η Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος ὑπολογίζει διὰ ποσοστὸν περίξ τοῦ 15% ἐπὶ τῆς ἄξιας τῶν εἰσαγωγῶν πρέπει νὰ θεωρηθῇ διὰ ἀντιπροσωπεύει τοὺς ναύλους τῶν χρησιμοποιουμένων — θαλασσίων, ὁδικῶν, ἀεροπορικῶν — μέσων. 'Οπωσδήποτε, ὁ διαχωρισμὸς τῶν ναύλων καὶ τῶν εἰσιτήριων κατ' εἶδος μεταφορικού μέσου ἐπιτάχλαται. Εἰς τοὺς ναύλους (εἰσιτήρια) ἐπιβατῶν παρατηρεῖται σύγχυσις καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς μετακινήσεις διὰ ψηλάσσης — ταξιδία εἰς τὸ ἐσωτερικὸν — μετακινήσεις τῶν ἀπό ξηρᾶς ἢ ἀέρος εἰσελθόντων περιηγητῶν. Τὸ ἀντίτιμον τῶν εἰσιτήριών τουών καταβάλλεται εἰς δραχμὰς ἀλλὰ πιστούται τὸ «τουοιστικὸν συνάλλαγμα.

ΛΑΦΥΓΑΙ ΣΥΝΑΔΔΑΓΜΑΤΟΣ

Έκτος της συγχύσεως περί τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος πατητηροῦνται καὶ θετικαὶ ἡ ἀρνητικαὶ διαφυγαὶ σημαντικῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων. Εἰς τὰ στοιχεῖα τῆς Τραπέζης ἡ Λέσβος δὲν ἐμφανίζονται τὰ εἰς ἔνον σύμπισμα μετρητά, τὰ εἰσαγόμενα ὑπὸ τῶν πιστερέφοντων εἰς τὴν πατρίδα των ναυτιλῶν. Εἰς ἑκατομμύρια κατ' ἔτος οὐδέρχονται τὰ ὑπὸ τῶν ναυτικῶν καταβαλλόμενα εἰς Ν.Α.Τ. εἰς δραχμὰς ποσά, πρὸς ἔξαγορὰν πιστείας των ἐπὶ ἔνον πλοίον. Ἐπερον συναλλαγμα εἰσάγεται εἰς διάφορα εἴδη ἐνδύσεως, ἐνδιαιτήσεως, σκεύη κλπ., διά τὰ όποια καὶ παρέχεται εἰς τοὺς ναυτικοὺς ἢ γυνωστὴ δασμολογικὴ ἀτέλεια. Παραθλιώτας πρὸς αὐτὰ σημαντικὸν ποσοστὸν τοῦ ναυεργατικοῦ μόχθου παραμένει μονιμῶς εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Εἶναι γνωστόν, ὅτι πλήθης ναυτικῶν — ίδιος ὄχι μακρικῶν — διατηρεῖ καταθέσεις παρὰ Τραπέζαις τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐνῷ δὲν εἶναι εὐκάταρονητα τὰ ποσά, τὰ όποια διατηροῦν πολλοὶ παρακαταθειμένα εἰς τὰ ναυτιλιακά τραφεῖα, μετά τὰν διποτα μονίμους συνεργάτες. Ἔτοι μὲν τὰν εἰς τρεισμένους ἐν τοῖς



## NEPTUNOS

**AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.**  
**THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING**  
**NAVAL CONTRACTORS**

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- IDA

P. O. BOX No. 610

**Telegram CONFORNA**

**B E I R A**  
SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS  
OWNERS: B. HAZAIS & M. CAMBOS

δι ποσά τών ναυτεργατικών έσδόδων προστεθούν καὶ τὰ δαπανώμενα ύπὸ πῶν ναυτικῶν εἰς τὰν ἀλλοδαπήν, θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῆ, ὅτι ποσοστὸν μεταξὺ 40 - 45% τοῦ ναυτεργατικοῦ εἰσοδήματος δὲν εἰσάγεται τελικῶς εἰς τὴν Χώραν μας. Εάν, τώρα, ἀθροίσωμεν τὰς διαφυγάς ταύτας καὶ τὰ ποσά, τὰ ὄποια λόγῳ ἐσφαλμένου χαρακτηρισμοῦ κατατάσσονται εἰς ἄλλας κατηγορίας ἀδήλων πόρων, τότε θὰ πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ στήλη τῶν ἔκμβασμάτων ναυτικῶν τοῦ 5ου πίνακος θὰ ἡκολούθει, ἀντὶ τῆς πτωτικῆς, σαφῶς καὶ σταθερῶς ἀνοδικήν κατεύθυνσιν.

Τὸ εἰσαγόμενον «έφοπλιστικὸν συνάλλαγμα» εἶναι ἀσφαλῶς μικρὸν ποσοστὸν ἔναντι τοῦ ἔφοπλιστικοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος. Τὸ πλεῖστον τοῦ εἰσοδήματος τούτου δαπανᾶται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, διότι ἡ μὲν ναύλους (φορτίων καὶ ἐπιβατῶν) εἰς συνάλλαγμα ἔργαζομένη Ναυτιλία ναυπηγεῖται, ἐπισκευαζεται, ἀνεφοδιάζεται, ἀσφαλίζεται, ναυλώνεται, χρηματοδοτεῖται εἰς τὰς ἀγορὰς τοῦ ἔξωτερικού. Χαρακτηριστικὸν τούτου εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ἡ κατηγορία «ἀνεφοδιασμὸς - ἐπισκευαί» καὶ τὰ «εἰσιτήρια ἐπιβατῶν ἐμφανίζουν ἀμφότερα παθητικόν». «Ἐναντὶ τῶν 6,6 ἑκατομ., δολαρίων εἰσπράξεων ἔξ ἐπισκευῶν πλοίων (1964), αἱ ἀντίστοιχοι δαπανῶνται ἀνέρχονται εἰς 10,2 ἑκατομ. δολαρία. Ἐνῶ εἰς τὸ ἔνεργητικὸν τῶν εἰσιτηρίων ἀναγράφονται 2 περίπου ἑκατομ. δολαρίων εἰς τὸ παθητικὸν ταύτης ἀναδιβάζονται εἰς 4,9 ἑκατομ. δολαρίων. Εἰς τὰς δαπάνας τῆς ἔφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως πρέπει νὰ προστεθοῦν καὶ τὰ διὰ μισθούς ἀσθενείας καὶ δαπάνας νοσηλείας τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν νοσηλευομένων ναυτικῶν. Εἶναι ποσὰ οὐχί εὔκαταφρόντητα, τὰ ὄποια κατ' ἀνάγκην δαπανῶνται σήμερον ἑκτὸς τῆς Ἑλλάδος. Δὲν εἶναι εὐχέρες νὰ διακριθῇ ποιὸν τὸ συνολικὸν — ἀνεκαθάριστον — τῆς ποντοπόρου, φορτηγοῦ καὶ ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας εἰσόδημα καὶ πολὺ περιστερέρον τὸ καθαρὸν κέρδος, διὰ νὰ δημιουργηθῇ μία σχέσις μεταξὺ τῶν μεγεθῶν τούτων καὶ τοῦ εἰσαγόμενου «έφοπλιστικὸν συναλλάγματος». Τὸ δέσμαιον εἶναι, ὅτι σήμερον οἱ ἔφοπλισται εἰσάγουν τὰς δαπάνας λειτουργίας τῶν γραφείων των, τὰ ἀναγκάτια διὰ τὰς οικογενείας τῶν καὶ τὴν ἔδω διαβίσιων τῶν ίδιων ποσά, κεφάλαια δι᾽ ἐπενδύσεις εἰς διαφόρους ἐπιχειρήσεις ἡ ἀγορὰς ἀκινήτων, τὰ διὰ δωρεάς, τὰ διὰ ναυταποστολῆς, προκαταβολῆς καὶ καταδολῶν μισθῶν καὶ ἄλλων ναυτεργατικῶν ἀπατήσεων ἀναγκαιούντα ποσά, τὰς σποραδικάς ἐπισκευάς πλοίων ἡ προμήθειαν τροφίμων καὶ καυσίμων τῶν διερχομένων πλοίων.

#### ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΙΣ ΤΟΥ NAYTIKI ΣΥΝΤΟΣ

Μετὰ τὰς διαπιστώσεις αὐτάς, φρονοῦμεν ὅτι, ἐπιβάλλεται πρώτον μὲν ἡ ὄρθιολογικωτέρα ἐμφάνισις τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγματικῶν ἔσδόδων καὶ δαπανῶν, ὥστε νὰ ὄφθῃ ἡ σημειρινὴ ἀλατητικὴ ἐπαναστάτικὴ αὐτῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀναζήτησις τῶν μεθόδων καὶ τῶν μέτρων, διὰ τῶν ὄποιων θὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ αὐξηθῇ ἡ εἰσροή πρὸς τὴν Χώραν μας τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος. Θὰ πρέπει δὲ νὰ σημειωθῇ δότι, ἐδὲν ἐκ τῆς διαφόρου ἐμφανίσεως τῶν ἐπὶ μέρους πηγῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος ἐμφανισθοῦ μειωμένα τὰ ποσά, τοῦτο οὐδεμίαν ἔχει ὑποκειμενική σημασίαν, διότι τὸ σύνολον τοῦ

συναλλάγματος ἀντανακλᾷ ἐπὶ τὴν διαφόρητος τῶν ναυτιλιακῶν καὶ τῶν μέτρων καὶ εἶναι προϊόν μιας καὶ τῆς αὐτῆς δραστηριότητος, τῆς ναυτιλιακῆς.

1. Ός ναυτεργατικὸν συνάλλαγμα πρέπει, ἔξακριθουμενον, νὰ χαρακτηρισθοῦν: α) τὰ ἀτομικὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν πρὸς τὰς οικογενείας τῶν ἡ πρίτους (πρὸς ἔξοφλησιν ὑποχρεώσεων των, ὀφειλῶν κλπ.), β) τὰ διὰ τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐφοπλιστικῶν γραφείων καταδαλλόμενα διὰ μισθούς (εἴτε δάσεις ὄνοματικον πρὸς τὰς Τραπέζας καταστάσεων, εἴτε διὰ καταβολῆς μετρητῶν εἴτε δι᾽ ἐμβασμάτων πρὸς τὰς ἑπταρχίας) δι᾽ «ἔξτρα ἀμοιβάς, δι᾽ ἀποζημιώσεις, διὰ μισθούς ἀσθενείας καὶ δαπάνας νοσηλείας, δι᾽ ἔξοδα παλινοποίησεων κλπ., γ) τὰ παρὰ τῶν ναυτικῶν εἰσαγόμενα μετρητὰ εἰς εἰνονός νόμισμα, δ) ἡ ἀξία τῶν εἰδῶν (ιματισμοῦ, ἐνδιαιτήσεως, ἡλεκτρικῶν συσκευῶν κλπ.), τῶν εἰσαγομένων ύπὸ τῶν ναυτικῶν κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν εἰς τὴν γενετείραν, ε) τὰ παρ᾽ αὐτῶν ἀποστελλόμενα ποσά δι᾽ ἀγοράς ἀκινήτων κλπ., στ) ἡ ἀναλογούσα εἰς τούτους φορολογία, χωρίζομένη ἀπὸ τὰς «εἰσφοράς» τῶν Ταμείων, ζ) αἱ πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν. «Ἡ διάκρισις δὲ τῆς προελεύσεως τοῦ ἐξ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν συναλλαγματος κατὰ πλοίον, θὰ ἀποτελέσῃ τὸ γνωμόνα τῆς μείζονος δραστηριοποίησεως ἐκάστου ναυτιλιακοῦ κλάδου.

2. Εἰς τὰ εἰσιτήρια εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα, πρέπει νὰ περιορισθῇ μόνον εἰς τὰ ὑπὸ τῶν ίδρυμάτων τῆς ναυτικῆς Κοινωνίκης Ἀσφαλίσεως εἰσαγόμενα ποσά. Τὰ ἔσοδα Κ.Ε.Ε., οἱ φόροι τῶν ναυτικῶν, τὰ χαρτόσημα Ο.Γ.Α., εἰσφοραὶ ὑπὲρ Π.Ν.Ο. κλπ., δέον νὰ μεταφερθοῦν εἰς τὰς κατηγορίας τοῦ «έφοπλιστικὸν συναλλαγματος» ἢ τοῦ «ναυτεργατικοῦ»

ώφελιμοτικὴν χάριν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου διαφορικότητος τῶν εἰσαγωγῶν. Πάντως, ὁ διαχωρισμὸς τῶν θαλασσίων ναύλων ἀπὸ τὰ κόμιστρα ἀεροπλάνων, σιδηροδρόμων, αὐτοκινήτων, εἶναι ἀπαραίτητος.

4. Εἰς τὰ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν ἐπιβάλλεται ἀνάλογος, κατὰ μεταφορικὸν μέσον, διαχωρισμὸς καὶ ἔτι διαβιτέρα διάκρισις τῶν εἰσιτηρίων κατὰ κατηγορίαν πλοίου, ὑπερωκεανών, μεσογειακών, τουριστικών, ἀκτοπλοϊκών. «Ἐσμειώθη, διό τι πολλὰ ποσὰ ἀντιπροσωπεύοντα ναύλους, ἐπιβατῶν, θαλασσίων μετακινουμένων εἰς τὸ ἐσωτερικόν, πιστάνονται εἰς τὸ «ταξιδιωτικὸν συναλλαγματος». «Ἡ διάκρισις δὲ τῆς προελεύσεως τοῦ ἐξ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν συναλλαγματος κατὰ πλοίον, θὰ ἀποτελέσῃ τὸ γνωμόνα τῆς μείζονος δραστηριοποίησεως ἐκάστου ναυτιλιακοῦ κλάδου.

5. «Ἡ ὑποδιάρεσις «εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα», πρέπει νὰ περιορισθῇ μόνον εἰς τὰ ὑπὸ τῶν ίδρυμάτων τῆς ναυτικῆς Κοινωνίκης Ἀσφαλίσεως εἰσαγόμενα ποσά. Τὰ ἔσοδα Κ.Ε.Ε., οἱ φόροι τῶν ναυτικῶν, τὰ χαρτόσημα Ο.Γ.Α., εἰσφοραὶ ὑπὲρ Π.Ν.Ο. κλπ., δέον νὰ μεταφερθοῦν εἰς τὰς κατηγορίας τοῦ «έφοπλιστικὸν συναλλαγματος» ἢ τοῦ «ναυτεργατικοῦ»

6. «Ἡ ὑπάρχουσα κατηγορία «έφοδισμὸς - ἐπισκευαί», συνενώνει δύο διαφόρους τομείς ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν. Τὸ πρώτον σκέλος τῆς ιδρύσεως τῶν εἰσιτηρίων τοῦ πλοίου καὶ, ὡς ἐποιειώθω, πρέπει νὰ περιληφθῇ εἰς τὸ «έφοπλιστικὸν συναλλαγματος». Τὸ δεύτερον σκέλος ἐπιβάλλεται νὰ λάβῃ εύρυτέραν ἔννοιαν, ἀποκαλούμενον «εν αυτη τη για και εργασία». Εἰς τὴν κατηγορίαν δὲ ταύτην, ἐν δψει τὴν γένησιν τοῦ πλοίου καὶ, ὡς ἐποιειώθω, πρέπει νὰ περιληφθῇ εἰς τὸ «έφοπλιστικὸν συναλλαγματος». Τὸ δεύτερον σκέλος ἐπιβάλλεται κατηγορίας σφελος καὶ θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἔμμερους τοῦ Κράτους ληγείας.

7. «Ἡ ιδιαιτέρα υποδιάρεσις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος πρέπει νὰ προβλεφθῇ ύπὸ τὸν τίτλον «Υπηρεσίαι Λιμένων». Εἰς ταύτην δὲ πρέπει νὰ ἐμφανισθῇ — καὶ εἶναι εύχερες — κεχωρισμένας τὸ συναλλαγματικὸν ἔσοδον τῆς Ἑλλάδος ἐκ τῆς χρήσεως τῶν λιμένων της. Τὰ πλοηγικά, ρυμουλκικά, φορτοεκφορτωτικά, ἀποθηκευτικά, φαρικά, ὑγειονικά κλπ. δικαιώματα, τὰ τέλη παραδολῆς, ἀγκυροδολίας, προσδέσεως, τὰ πρακτοριακά, στροφοδοσίαι (ζένων μόνον πλοίων) κλπ. ἔξοδα, τὰ διάρκειας εἰκόνων της παραγωγικότητος τῆς ἐλληνικῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς βιομηνικίας.

8. «Ἡ ἀλιευτικὴ δραστηριότητος δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ παρὰ ὡς αὐτοτελής κλάδος ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν. «Ἡ ἀλιεία ίχθυών εἰς διεθνεῖς θαλάσσας, καθὼς καὶ ἡ ἐξ ένων χωρικῶν ὑδάτων σπογγαλεία, ἀποτελούν καταστάσεων κύκλων συναλλαγματικῶν, ἀλλὰ πάντως ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν, αἱ πολιτισμένες πλοιαρίεσιν αὐτῶν, διότι εἶναι ναυτιλιακούς τοιούτους πλοίων της Ελλάδος.

9. Τοιούτους πλοιαρίεσιν αὐτῶν, διότι εἶναι ναυτιλιακούς τοιούτους πλοίων της Ελλάδος, καθὼς καὶ ταραχήσις της παραγωγικότητος τῆς ἐλληνικῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς βιομηνικίας.

#### NAYTIKON PRAKTOREION KAI PROMHEUTIKOS OIKOS ΚΑΛΛΙΟΠΗΣ KONTOPOULOY

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

Tel. Address :  
"CLEONEGRIS" Tel. Nos :  
78939, 82340

C. NEGRIS  
(ESTABLISHED 1902)  
SHIP CHANDLER AND IMPORTER  
NEGRIS BUILDING,  
YORK STREET, FORT.

P.O.Box 936

COLOMBO I CEYLON

νά έκφράζωνται εις ιδιαιτέρων ύποδιαίρεσιν, ώς «συνάλλαγμα άλιευτικόν».

#### ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΙΣΡΟΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Η παρατεθείσα νέα διάρθρωσις τών έκ τών ναυτιλιακών έργασιών συναλλαγματικών έσδόδων, έν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἀναλυτικὴν κατονομασίαν τῶν κατὰ ὑποδιαίρεσιν συναλλαγῶν, ἐπιτρέπει μίαν ἀμεσον ἐποπτείαν ἐπὶ τῆς συναλλαγματικῆς ἀποδόσεως ἔκάστης ναυτιλιακῆς πηγῆς. Πλοῦ, διμως, διά νά εἰναι διασχέτε τὸ ἀποτέλεσμα, ἀπαιτεῖται διως ἐκάστη εἴσπραξις ἡ ἀντικρύζεται: διὰ τῶν ἀντιστοιχίων πληρωμῶν (ἔξοικονόμησις συναλλάγματος). 'Ενδεικτικῶς ἀνασφέρονται συναλλαγαί, αἱ δόποιαι μετὰ δεσμοτήτους θά ἀπέφερον αὐξησιν τού ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Ἐκ τῆς συναρτήσεως τοῦ ἔξι «έμβασμάτων ναυτιλλομένων» ἔσδόδῳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτικῶν, συνάγεται ὅτι, ἡ ἀπόδοσις τῆς κατηγορίας ταύτης θά αὐξηθῇ, ἐάν ληφθούν μέτρων, αὐξησις τῆς συναλλαγματικῆς ἀποδόσεως ἡ περιορισμὸν τῶν σχετικῶν πληρωμῶν (ἔξοικονόμησις συναλλάγματος). 'Ενδεικτικῶς ἀνασφέρονται συναλλαγαί, αἱ δόποιαι μετὰ δεσμοτήτους θά ἀπέφερον αὐξησιν τού ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Ἐναὶ γνωστόν, ὅτι οἱ «Ἐλλήνες ναυτικοί, ὅχι μόνον δὲν διατηροῦν καταθέσεις εἰς τὸ ἔσωτερικόν, ἀλλὰ καὶ συχνά, δταν ἀνοίγουν λογαριασμὸν εἰς τὸ ἔσωτερικόν, προτιμοῦν τὰς συναλλαγὰς μὲ τὰς ἔνεας Τραπέζας, ἐστω καὶ παραπλέυρως αὐτῆς ὑφίσταται ὑποκατάστημα ἐλληνικῆς Τραπέζης. 'Η δυσπιστία αὐτῆς δύναται νά καταπολεμηθῇ ἀποτελεσματικῶς διὰ μέτρων ἐμπεδώσεως εἰς τοὺς ναυτικοὺς τοῦ αἰσθήματος τῆς ἀσφα-

λείας τῶν οίκονομιῶν των. 'Η κατασφάλισις δύναται νά λάβῃ τὴν μορφὴν τῶν μέτρων τοῦ N. 2687) 1953 διὰ τῆς δημιουργίας ἐνὸς ίδιο μόρφου εἰδούς καταθέσεων εἰς συναλλαγμα, μὲ ἐπιτόκιον ἵσον πρὸς τὸ παρεχόμενον ὑπὸ τῶν ἔνεας Τραπέζων καὶ μὲ ἀκόλυτον τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθερας ἐπανεξαγωγῆς εἰς οἰονδήποτε χρόνον καὶ ἀνευ οἰσαδήποτε αἰτιολογίας. Αἱ τοιαύται καταθέσεις χρησιμοποιούμεναι πρὸς χρηματοδότησην ἐπιχειρήσεων ἡ ἀγορὰν ἀκινήτων νά χαίρουν τῆς αὐτῆς εύνοιας ἡς μεταχειρίσεις εἰς εως, οἵας τυγχάνουν τὰ εἰσαγόμενα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς κεφάλαια.

Αἱ αὐταὶ παραχωρήσεις δέον νά δοθῶσιν καὶ εἰς τὸ «έφοπλιστικὸν» συναλλαγμα. Είναι γνωστόν, ὅτι πλείστοις τὸν 'Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν κατανέμουν τὸν χρόνον τῆς ἀπασχολήσεως εἰς τὰ διεθνῆ ναυτιλιακὰ καὶ ναυπηγικά κέντρα καὶ εἰς τὸ ἔσωτερικόν. Είναι σύνθετες νά μὴ θεωροῦνται ἐπὶ πενταετίαν κάτοικοι τοῦ ἔσωτερικού διὰ νά ἀπολαμβάνουν τῶν προνομίων τῆς «εἰσαγωγῆς κεφαλαίων». Διότι πολλοὶ είναι ἑκεῖνοι, οἱ δόποιοι εὐχαριστῶσις θά ἥθελον νά κατανείμουν τὸν κίνδυνον τῶν θαλασσῶν ἐπιχειρήσεων εἰς χερσαίας ἐπενδύσεις. 'Ηδη ἐφοπλισταὶ μεγάλης ἐπιφανείας (περίπτωσις «Δεινοσκάρπους», Νεωρίου Σύρου κλπ.), ἔχουν στραφῆ πρὸς ἴδρυσιν χερσαίων διοικητικῶν, τουριστικῶν ἡ κτηματικῶν ἐπιχειρήσεων κλπ.

'Η ἴδρυσις εἰς τὴν 'Ἐλλάδα Ναυτικοῦ Νοσοκομείου πρὸς νοσηλείαν τῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν διατάναις τὸ πλοίον θεραπευμένων ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν, θά ἥδυνται νά ἀποτελέσῃ νέαν πηγὴν συναλλάγματος. 'Η δι' ἡ οὔξηη στὸν ἄσφαλτον ἀσφαλτεῖσις τῶν ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, κατασφάλισις τῶν εἰς τὸ ἔσωτερικὸν πηρουμένων καταθέσεων τοῦ N.A.T. καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας, ἐκτὸς τῆς ἀμέσου καὶ ἀθρόας εἰσαγωγῆς δεκάδων τινῶν ἐκατομυρίων δολα-

ρίων, θά ἀπέφερε ποσχὺλὸν ἔτησίως συναλλαγματικὸν ἔσδον.

'Η δημιουργία σταθμῶν ἀνεφοδιασμοῦ καὶ κέντρων τροφοδοσίας ἐμπορικῶν πλοιών δι' ἔγχωρίων — περιζητήτων ἀπὸ τὰ πληρώματα — προϊόντων, θά είχε διπλοὺν δόμελος. Τὰ κέντρα μάλιστα τροφοδοσίας, θά ἦτο εύχερές νά συσταθῶσι καὶ εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὅπου θά ἐνοπετίθεντο «τράνζιτο» τὰ πρὸς διάθεσιν εἰδῆ τροφίμων, εἰς τιμὰς συναγωνιστικάς. Τὰ παθητικὸν δὲ τοῦ ισοζυγίου τῶν ἐπισκευῶν, σταφῶς ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνθαρρύνσεως καὶ τῶν παραχωρήσεων, αἱ δόποιαι θά διηγοῦν εἰς τὴν ἴδρυσιν ἐπισκευαστικῶν κέντρων. Αἱ μονάδες δὲ αὐταὶ θά ἔξειλισσοντο καὶ εἰς πηγὴν συναλλαγματικοῦ ἔσδουν καὶ εἰς μέσα ἀνασχέσεως τῆς φυγῆς τῶν νέων 'Ἐλλήνων πρὸς τὰς ἐργατικάς, τούλαχιστον, Χώρας.

Μία συστηματικὴ μελέτη τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγματικῶν πηγῶν είναι ἀναγκαῖα, ἐάν θέλωμεν τὸ τόσον πλεονεκτοῦν ναυτιλιακὸν συναλλαγμα νά συντελέσῃ περισσότερον εἰς τὴν ισοσκέλισιν τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν. Είναι δυνατὸν τὸ σημερινὸν ποσὸν τῶν 147,2 ἑκατομ. δολλαρίων νά διευθύνεται πρὸς συνεχῆ καὶ σταθερὰν αὐξησιν καὶ νά υπερβῇ τὴν τάξιν τῶν 200 ἑκατομ. δολλαρίων. Μέτρα ἀποφασιστικὰ χρειάζονται διὰ νά φθάσουμεν — διατὶ δόχι καὶ νά υπερβῶμεν; — τὰ 200 ἑκατομ. δολ., ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, πάντως, ὅτι τὸ δόλον θέμα θὰ μελετηθῇ ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς. Καὶ είναι, πράγματι, πολύπλευρον τὸ ζῆτημα τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος. Πρώτα τὰ ναυτεργατικά ἐμβάσματα, τὰ περισσότερον εἰσφέροντα εἰς τὸ συναλλαγματικόν μας ἀποθέμα, ἐπιβάλλεται νά μάς ἀπασχολήσουν ιδιαιτέρως. 'Ωρισμένας ἐπ' αὐτῶν παραπορίσεις ἔχομεν, ἐν συνεχείᾳ τοῦ παρόντος, νά διατυπώσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος.

ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

# INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP ✓  
QUALITY

TOP ✓  
SERVICE

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

LONDON

**International Paints Ltd.**

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON S.W.1  
Telephone: TATE GALLERY 2070 (15 LINES)  
Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON  
Telex: 2440 A/B CORROFOUL LDN. + Cable: CORROFOUL LDN. SW.1



NEW YORK

**International Paints Co. Inc.**

21 WEST STREET, NEW YORK, 6 - NEW YORK  
Telephone: WHITEHALL 3-1188  
Telex: 212-571-0988 - Telegrams: CORROFOUL NEW YORK

ASSOCIATED FACTORIES IN

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

FRANCE ROUEN  
GERMANY HAMBURG  
HOLLAND ROTTERDAM  
INDIA CALCUTTA

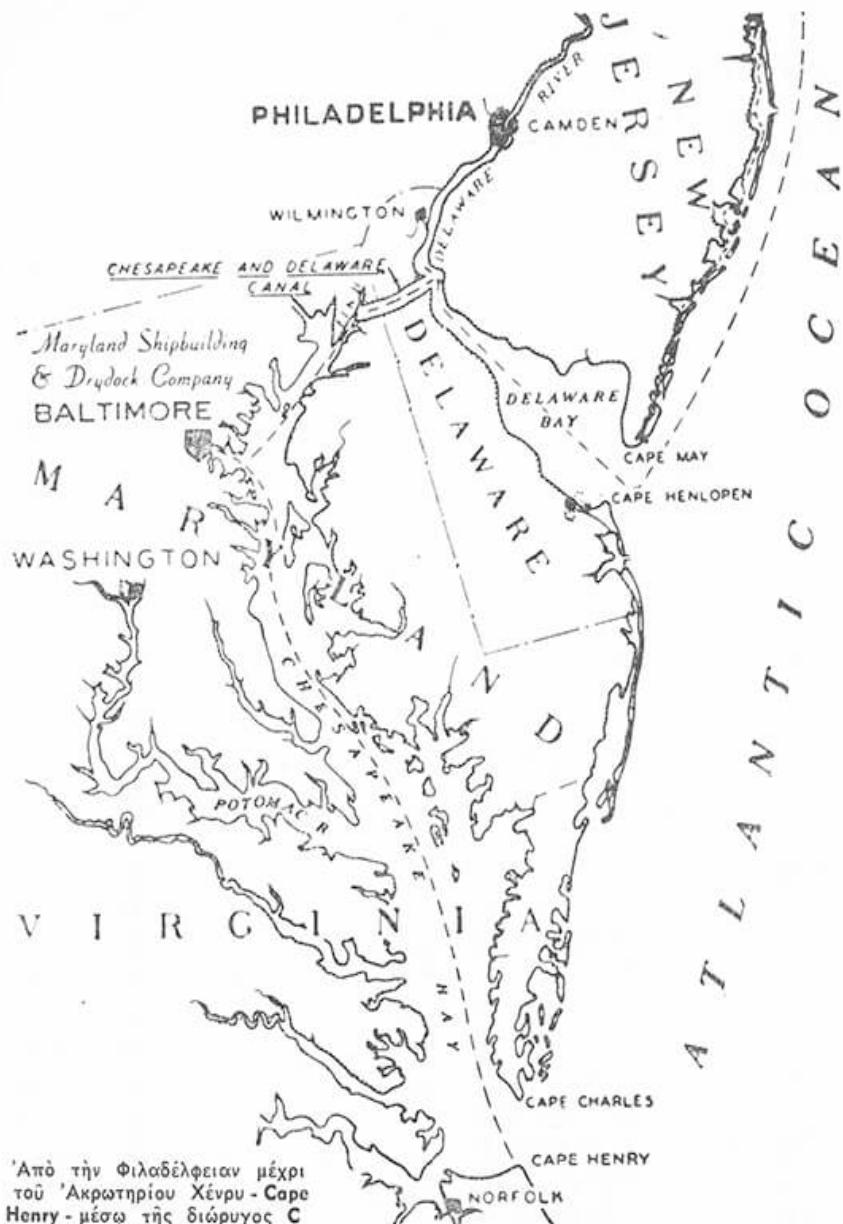
ITALY GENOA  
ITALY TRIESTE  
MEXICO MEXICO CITY  
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN  
NEW ZEALAND AUCKLAND  
NEW ZEALAND WELLINGTON  
SPAIN BILBAO

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

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION





Ο. Χ. ΕΜΜ. Δ. ΧΟΝΔΡΟΥΛΗΣ  
Διευθυντής τοῦ έλληνικοῦ τμήματος,  
σύστις κατό τὰ τελευταῖς δέκα έξ  
ἔτη συνδέεται μὲ τὰ ναυπηγεία Μέρυ-  
λαντ καὶ προσωπικά ἐποπτεύει τὰς  
ἐργοστάσιας τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.

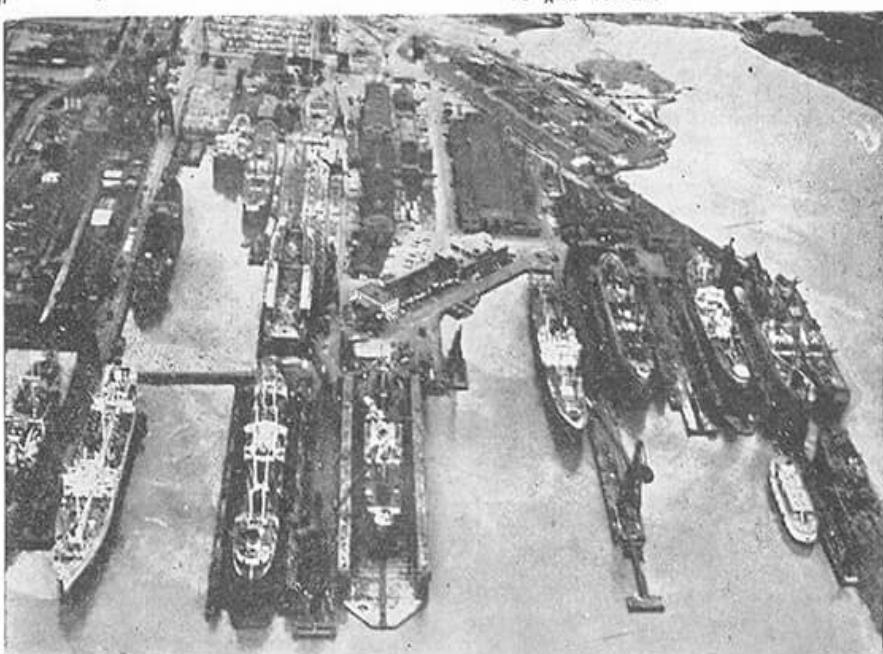


## Accessibility

Η στρατηγική θέσις τῶν Maryland Shipbuilding & Drydock Company ή πρὸς τὰ όποια προσέγγισις ἀπὸ Βορρᾶν καὶ Νότον γίνεται δι' ἀσφαλοῦς ὑδατίνης ὁδοῦ, ἐπιτρέπει ταχείαν τὴν διέξοδον πρὸς τὰ πεδία τοῦ 'Ατλαντικοῦ ὥκεανοῦ. Μία ἀπὸ τὰς καλυτέρας ἔξωπλισμένας ὄργανωσεις τῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ κείται ἐδῶ, προητοιμασμένη νὰ διενεργήσῃ τὰς ἐπισκευάς σας ταχέως, ίκανοποιητικῶς καὶ μὲ οἰκονομίαν κόστους. Ο πλήρης ἔξοπλισμός των περιλαμβάνει τέσσαρας μονίμους δεξαμενάς, ἀνυψωτικῆς ίκανότητος μέχρι 18 χιλ. τόννων καὶ τὰ πλέον σύγχρονα καὶ καλύτερον ἔξωπλισμένα μηχανουργεῖα.

Ἐπιτρέφετε μας νὰ ἔχυπηρετήσωμεν τὰ πλοῖα σας, τὰ καταπλέοντα εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Τέσσαρες μόνιμοι δεξαμεναὶ ἀνυψωτικῆς ίκανότητος μέχρι 18 χιλ. τόννων.



## Maryland Shipbuilding & Drydock Company

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ · ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ

ΤΗΛΕΡΓ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : MARDOCKCO - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ, ELGIN 5-0500

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ DIGBY 4-093



Δὲν είναι δυνατόν νὰ λέγονται τέτοια φανταστικά πράγματα καὶ νὰ στηρίζωνται ἐπ' αὐτῶν τέτοιες συκοφαντίες.

Ε. Ανερούσας. Κύριε Ηρόδερο, η Κυβερνήσης πρέπει να προσέξει τα λεγόμενα και νά λάβῃ όπ' έδυν τάς παρατηρήσεις των κ. κ. Μπουριάν και Βεργίκου, μετά τάς αποκαλύψεις τού κ. Νεαρούδη.

Γ. Ανδρός: ανάποδη λογία. Κύριες Υπουργές, δεν θηλυπορεύεται νά χρηματίζετε διπλά σας παρεδώσαμεν μεγάλην Ναυτιλίαν. Άλλα είμαστε υποχρεωμένος νά σας μεμφτούμε διπλά την στάσιν σας κατά τας άποφάσεις ποδιών λαρυγγάνετε, αλλά δημόσια είναι είς δύρος της άνωπτόθεστης της Εμπορικής μας Ναυτιλίας. Αφ' ήδη ζωλάδειτε την διοικήσαντος Ύπουργεγούς επέδειξατε φιλικάς διαβαθμέσεις πρός άριστερά στοιχεία, λαμβάνετε άποφάσεις είς συναρργασία με άριστερά στελέχη, με άποτέλεσμα νά δημιουργούνται στάσεις είς τα έμπορικά μας πλοία κατά νά κατακυρώφαντούνται: άπο τα άριστερά πληρώματα σι "Ελληνες πλοιοκτήταις" την Ηλείαν.

Αὐτὴ ή πολιτικὴ σας, τὴν δούσαν ἔχετε ἐφαρμόσει μέρι τοιμασίαν, ἔχει δημιουργήσει ἀμφιβολίκη εἰς τὴν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν. Δι' αὐτῶν τὸν λόγον ἐλέξθη ἐκ μέρους νωριανῶν ουανδέλων, ὅτι: «Ἐλλήνες ἐφοπλιστικοὶ ποιοι κυπριοῦν πλοῖα τῶν 100 χιλ. τόννων, διστάζουν νά θέσουν τὰ πλοῖα τὸν ὑπὸ τὸ ἕπικον μας Σύμβολον. Διστάζουν ἐπίσης νά θέσουν τὰ πλοῖα τῷ ὑπὸ τὴν Γαλανόλευκον, διότι δὲν ὑπάρχει πολιτικὴ σταθερότητα εἰς τὴν ζώραν μας καὶ η Οἰκονομική τοῦ τόπου μας ἔχει κλονισθεῖ, ἀφ' ἧς ἄγγιλον εἰς τὴν ἀστράνην ή Κύπρουσσας τῷ τε

Σ. Μπίρης (Γιαν., Εμπορικής Ναυτιλίας). Δέν θέλω νά σακήσω έλεγχον ἐπί τῆς συγκατάσεως, ἀλλά εἰδικά εἰς τό θέμα τῆς ἑξάροτος καὶ τῆς προσβολῆς τῶν ἀνησυχιῶν, διότι νά εἰσποιούνται οἱ ἀνταγωνισταὶ τῆς Ναυτιλίας μαζί ἀπό τοῦ ἐπινόμου τούτου δύνατος τῆς Βουλγαρίας περὶ αὐτῆς τῆς ἀνησυχίας η δύοις γίνεται μέσος εἰς τὰ πλοῖα. Ἐπί μῆνας, ἐπί ἔναμισι χρόνῳ, δὲν γίνεται τίποτα άλλο, παρὰ συνεχῶς, εἰς τὸν ἔντονον, ἐκκινηστικόν, νά πληροφορούνται οἱ ἀνταγωνισταὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὅτι τό θεμάτιόν της — διότι τό θεμάτιον είναι ἡ Ἀνθρωπος — πάσχει ἀπό ἀνικανότητας η ἔχει θεαρωθῆ ἀπό ἀναρχικάς τάσεις. Είναι η μεγάλη μορφή, η μεγάλη προσβολή διά τὸν "Ἑλληνας ναυτικόν, η δύοις μαζὶ μὲ τὸν ἐφοπλιστήν, θεματιλίσσαν αὐτῷ τό θεμάτιον. Τοὺς τό δρεπίσομεν, τοὺς τό δρεπίσεις τό "Εθνος καὶ δρεπίσομεν νά ἀποκαλυπτώμεθα καὶ διχ: νά ἀπευθύνουμεν μορφές χωρὶς νά διοδεικνύεται τίποτα, διότι θὰ μέ αναγκάστε νά ἀναφερθῆ μὲ στοιχεῖα.

Ἐπὶ 1½ ἔτος οιωπὸν ὡς Ὑπουργός, δὲν προσφέρω ἐπιγειρθῆται, διότι ἡ συζήτησις αὐτῇ Ἑγ-  
μίνιον τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, δύνως καὶ ἡ  
συζήτησις ὅτι οἱ Ἑλλήνες πλοιοκτήταις δὲν  
προσέρχονται εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηρολόγιον ἐνόψ  
ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις προσφέρει διπλήδ  
να καὶ προσφέρῃ καὶ θετικά προσφέρει διπλήδ  
περισσότερα, διότι ὑπάρχουν πολλοὶ λόγοι,  
πιστωτικοὶ καὶ άλλοι: σημαντικοί, οἱ οἵτοι: ἀ-  
νταγωγήσουν πολλὰ πλοῖα νάν εἰσικαντανι, ὅπερ  
ην σημαίαν, διότι δὲν ἔχουμεν δημιουργήσεις ἐν  
τῷ μεταξὺ τὰς προσποθέσεις, τὴν υποδομὴν τῆς  
Ναυτιλίας μας, ἡ οἵτοι θα ἐπέτρεψαν εἰς αὐ-  
τὴν — ηγετοί εἶναι: ἡ μεγαλύτερά διοικητικών  
μας — καὶ συνδεθεὶς ὀργανωνός μὲ τὴν θεματικήν  
μας εἰσκονταίνει.

Γ. Ανδρίανθος. Νά μας τὰ εἰ-  
πησες. Έγινε τερατίτικας εὐθύνας, διότι συνεργά-  
ζεσσος μὲ τὸν Ἀμπετέλον, ὁ ἐποίος ἐπέστρεψε  
τερατίτικάς ζημίας εἰς τὴν ἐμπορικὴν μας ναυ-  
τιλίαν.

Σ. Μπέρης (Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας). Δέχομαι μαθήματα περί έμπορικής ναυτιλίας, άλλα μαθήματα πατριωτισμού δὲν δέχομαι: από κανένα.

Γ. Ανδρέαν διπουλός. "Έχουμε υποχρέωσην να έπιστημανούμεν τούς κινδύνους διά την έμπορικήν νυκτίλικαν, οι δποτοι: Οι προέλθουν από τούς άνθρωπους ποιοι συνεργάζονται.

Α. Μ πουρνιάς. Ἐλέγχομεν, κ. Ὑπουργέ,  
φύσισμένα πρόβηματα, τὰ δύοις σᾶς ἡγωνίληξαν.  
Πεις τὰ ἔλληνικα πλοῖα ωπάρισε σύμμετον δρά-  
μα πολιτική τῶν γνωστῶν ἀναρχικῶν στοιχεί-  
ων, τὰ δύοις καὶ κατὰ τὸ παρελθόν παρ' ὅλι-  
γον νὰ διαλέγουν τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν.  
Καὶ εἰμι καὶ δέσποιος δει, ἐάν εἴχατε στοιχεῖα,  
ποιεῖς ὁ ίδιος θὰ ἐπροσθίνετε εἰς τὴν διώξιν καὶ  
ακολυθῶν τῶν πράξεων αὐτῶν.

Τό δέκαφος του πλοίου δὲν είναι κατάλληλον  
ιεών την πολιτειών. Ο πλοιοκτήτης έχει την  
υγχέρειαν να ψύχει νάνι αλλάζει σημαίαν. Δὲν  
είναι: τό ίδιον ονόμα το ο ιδιοκτήτης δασκαλού ακινή-  
τος δ' άποιος, δι τι καὶ οὐ μόστη μὲν νόμους, δια-  
νοτός δ' ούποις διενεμήθη σημειώνον ποὺ δεσμεύει  
άς ελευθέρας μισθώσατς, είναι: υποχρεωμένος  
καὶ παραμεινεῖν. Τά ίδια κίνητρα, τά άποια έφε-  
νην τούς πλοιοκτήτας ποὺ τῷν ἐλληνικὴν ογ-  
κίαν, είναι: ἔσειν, τὰ άποια θὲ τοῦν αναγκά-  
ζον νά αλλάξουν σημαίαν. Εύχομαι νά μήν  
είναι: τόσον σοδαρός δι κίνδυνος, διποις λέγεται:  
καὶ διτοις γράφεται. Εἰς ομάδες πάντων ἐντοπίει-  
κα νά ἐκπιμήσεται την σοδαρότητα καὶ νά λά-  
βεται - καὶ ἀναπομόνωνται μάτε.

Κύριοι συνάδελφοι, έλέχθη ἐκ μέρους κ. κ. υπαδέλφων, ότι νεοσύντακτα πλοιά δὲν ἔγγρα-  
μονται εἰς τὰ Ἑλληνικά υγράφων. Είναι γοῦν

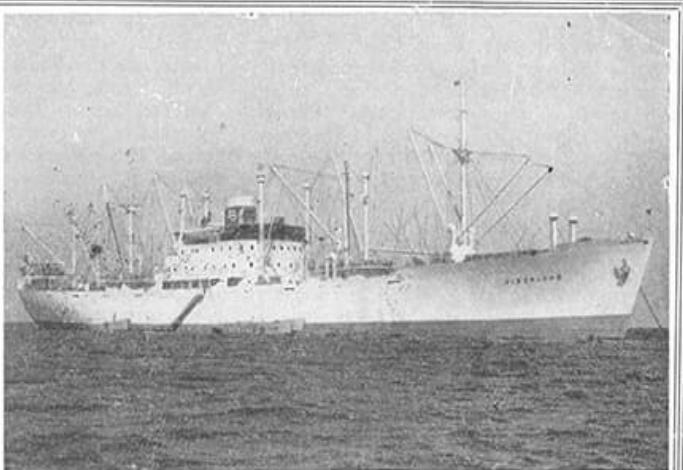
πως τὰ πλοῖα τὰ δύοις συνεχῶς ναυπηγεῖ ἡ ἐλληνικὴ ἔφοδοιςτικὴ οἰκογένεια, ἑγγράφωνται εἰς τὰ ἡ ἐλληνικὰ νηυλόγια. Δυστυχῶς, διωρια, ἔχει: δημιουργήθη δυσμενὲς καλύπτη λόγη διαφράγματος ἔχεγρέσαντας ἀντὸς των πλοίων ἐκ μέρους χριστερῶν στοιχείων καὶ οἱ "Ἐλλήνες ἔφοδοιςτικοὶ διστάξουν νά ἑγγράφουν τὰ πλοῖα των εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηυλόγια, ἀλλοι: δὲ τὸ διαγράψουν. Αὐτὸς δέποιτι εἰς δέρος τῆς Ἐλληνικῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὸ σημεῖον τοῦτο πρέπει: ιδιωτικῶς νά προσέξῃ ἡ Κυβέρνησις. Ήμεις, εἰς ιδιωτικὰς συγκρήσεις ποδ κάμνομεν μὲ τὸν ναυτικὸν κόσμον, ὑποστηρίζουμεν δι: εἴναι: ὑπερβολικοὶ οἱ φόδοι: περὶ νέας περιπτείας εἰς τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικόν. Πρέπει: νά πιστεύσετε, κ.κ. συνάδελφοι τῆς συμπολιτεύουσας, δι: εἰς τὸ ομηρεῖον τοῦτο εὑρισκόμεθα παρὰ τὸ πλευρῶν τῆς Κυβερνήσεως, δὲν στρεψόμεθα κατ' αὐτήν διὰ νά μη δημιουργήσουμεν δυσμενὲς καλύπτη διποίον θά είναι εἰς δέρος τῆς Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Θά φησιν τὸ δότο κρίσιν σχέδιον νόμου διὰ νά δοηθήσω τὴν Ἑμπορικήν μας Ναυτιλίαν διότι: πιστεύω, διτείναι: δι τοιμής ἐκείνους ὁ δόποιος προσφέρει: καὶ θά προσφέρῃ εἰς τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν πολλά. (Κειμενογραφήματα).

Α. Βερνίκος. Ήρετε: νά υπάρχη όρθολογισμός και νά ένεργουμεν, κατά τρόπον προληπτικόν την προπαγανδήν των φίλων της 'Αριστεράς, οι οποίοι εἰς θέματα πού συνέβονται με περιπλάνηση των λαϊκών τάξεων είναι άσοι. Είς άλλα θέματα δὲν είναι: δυνατόν νά διαρρώσουν την 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν. Γνωστὸν είναι, ότι η κοινωνεωρία των τούς άναγκάζεις νά συμπεριφένται μετά τούς άγριούς της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Μάχονται πάλι κοινοῖ με τα συναγωνίζομενα την 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν Κράτη τοῦ έλευθέρου κόσμου και συμπαρίστανται εἰς τὴν πολεμικήν των κατά της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Δὲν σταγάζεται μόνον ὁ Αμπατιέλος εἰς έλευθέρους χώραν, εἰς τὴν 'Αγγλίαν, παρὰ τὸ ζῆι καὶ αὐτὴ ἀμύνεται κατά τοῦ Κομμουνισμοῦ. 'Εκεῖ, εἰς τὰ κράτη ποὺ συναγωνίζονται τὴν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν, εἴσοδον πάντοτε αἱ ἐστίαι τῶν ἀναρχικῶν' εἴπε τὴν 'Αμπατέραν, στὸ Μέττερταχ, στὸ 'Αριστούργον, οἱ ὀργανώσεις, οἱ 'Αρχεῖς συμπαρείσανται μετά τούς Κομμουνιστὰς διὰ νά πλήγουν τὴν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν καὶ διὰ τὸ ἔργον των κατότοι ὁ χριστιανοὶ πληρώνονται. Η 'Ελληνική Ναυτιλία παρὰ ταῦτα καταρρέουνται πάντοτε νά ἀμύνεται, νά ἀντιμετωπίζῃ καὶ τούς δύο άγριούς της, εὐτοχῶς ή συντριπτική πλειοψηφία τοῦ ἀμφίφυου θλικοῦ της, ἀντιδρᾷ αιθορμήτως μετά εἰς τὰς διαρρωτικὰς προσπαθείας τῆς Αγγλίας.

**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



άποδίδουν μετά πάσης εύσυνειδησίας εἰς τὴν προσπάθειαν διεκπεραιώσεως τοῦ δύκου τῶν σωρεύεισθν ὑπόθεσεων. Ἐλλείπει σήμερον ἡ γραμματεία καὶ ἡ πλασιώσις αὐτῆς δι' ἐπαρκούς ἀριθμοῦ κατατέως γραφειακοῦ προσωπικοῦ (τὸ μισθὸν τῆς δακτυλογράφου πληρώνει τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον). Ἡ ἐν τῷ παναρχαίῳ κτιρίῳ τοῦ Ν.Α.Τ., ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Κριεζώτου, ἔγκατάστασις τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Σ.Ε.Ν.Α., ὑπὸ συνθήκας ἥκιστα ἐναρμονιζομένας πρὸς τὸν δύκον τῆς Ναυτιλίας, ἡς κρίνονται ἔκει τὰ ναυτικά ἀτυχήματα, δχι ὅλιγον συντελεῖ εἰς τὴν ἀτέλειαν τῆς διεξαγωγῆς αὐτῆς. Ἡ ἀνέυρεσις φακέλλου καθίσταται συχνὸς ἀδύνατος καὶ ὅταν ἀκόμη ἐπιτευχθῇ ἡ λήψις οἰσαδήποτε πληροφορίας, περὶ τῆς πορείας ὑπόθεσέως τίνος, είναι αὕτη συνηθέστατα ἐσφαλμένη ἢ ἀνακριθήσ, ἀνευ προθέσεως τῶν παρεχόντων ταύτην ναυτῶν νὰ παραπλανήσουν τὸν ἑρωτῶντα, ἀλλὰ διὰ τὸν ἀπλούν λόγον, ὅτι ἀντί ναυτῶν θὰ ἔδει, λόγῳ τῆς καταστάσεως τοῦ «ἀρχέιου», νὰ ἀπασχολήσῃ ἔκει, δὲ Κάλχας ἢ δὲ Τειρεσίας!

Εάν τόρα, αντί της ένεστώσης δυσπεριγράπτου καταστάσεως άταξίας και προχειρότητος, έγκαταστήσωμεν τὸ Σ.Ε.Ν.Α. εἰς οικήματα εύπτερές και ἀνετον, δημιουργήσωμεν Γραμματείαν και Ἀρχεῖον, τηρούμενον υπό ὑπευθύνων ὑπαλλήλων, μεριμνήσωμεν διὰ τὴν διάθεσιν ἐπαρκοῦντα κατωτέρου προσωπικού, γραφείων, ἀρχειοθήκων, γραφομηχανῶν, χαρτῶν, στενογράφων, φωτοτυπικού μηχανήματος κλπ., ταῦτα δὲ παντα (ἐφικτά εἰς δημόσιον προϋπολογισμὸν 27 δισεκατομμύριών), ἀφοῦ συγχρόνως μεριμνήσωμεν, ὥπως τὰ μέλη τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. καὶ τῆς Α.Ε.Ε.Ν.Α. ἀποτελεθῶσιν ἔκ προσώπων ἀπῆλλαγμένων ἄλλων καθήκοντων, τότε ὁ θεσμός και ὁμαλῶς θάλειτουργία της και ἀποτελέσματα ἱκανοποιητικά θά ἀποδώσῃ. Ἀντιθέως, ἐάν ἐπιτραπῇ ἡ συνέχισις τῆς σημερινῆς ἀνόργανου διεισαγωγῆς τοῦ ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, τότε ἡ προτεινομένη κατάργησις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. οὐδὲν θὰ ἀπόδωσῃ, ή δὲ Α.Ε.Ε.Ν.Α. πιφορτιζομένη μὲν ηὔξημένα καθήκοντα, θὰ τεριαχθῇ εἰς ἀδιέξοδον, μεγαλύτερον ἐκείνου, περε σήμερον παραπρετείται.

VII. "Η ἀποδεικτική δύναμις τῆς ἔκθεσεως τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. ἀπετέλεσε, πράγματι, ἀντικείμενον ἐφ' οὐ ἐδίχασθησαν αἱ γνῶμαι. 'Ο νόμος 1915)1939 πρωτὶς δρίζει, δῆτι ἡ ἔκθεσις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. ἔχει ἀποδεικτικὴν δύναμιν δικαιοστικῆς πραγματογνωμοσύνης (Πολ., Δικον., ἀρθρ. 298). Δεδομένου δῆτι κατὰ τὴν Πολ. Δικονομίαν, πραγματογνωμοσύνη διατάσσεται στὸ σάκις διὰ τὴν κρίσιν τῶν πραγματικῶν γεγονότων ἀπαιτεῖται γνῶσις ἰδιαίτερας τινῶν τέχνης ἢ ἐπιστῆμης, εἰναι προφανές, δῆτι ὁ νομοθέτης προσέδησεν εἰς τὴν ἔκθεσιν τοι-αύτην ἀποδεικτικὴν δύναμιν σκεψθείς, δῆτα τὰ γεγονότα τὰ συνδέομενα πρός τι ναυτικὸν ἀτύχημα, ἀπαιτοῦν διὰ τὴν κρίσιν αὐτῶν εἰδίκητης τεχνικάς γνωσεις. Ταύτας ἔχουν τὰ μέλη τοῦ Σ.Ε.Ν.Α.

"Η ίδεα δὲν είναι άτυχής. "Οταν ό τακτικός δικαστής διατάσσει πραγματογνωμοσύνην, καταφεύγει εἰς τὰς γνώσεις τῶν εἰδικῶν. Αὐτὸν τούτον ἀκριβῶς γίνεται ἐνώπιον τοῦ Σ.Ε.Ν.Α., ἔνθα ή οὐδέποτε διερευνᾶται ὑπὸ τεχνικῶν. Συνεπόν, ή πεπάνταλης τῆς πραγματογνωμοσύνης ἐνώπιον τοῦ Πολιτικού Δικαστηρίου ή η διεξαγωγὴ ἀποδείξεως ἄλλης ἐπὶ τεχνικῶν ζητημάτων, οὐδένα σκοπὸν ἔχει πρετεῖ, παρ' ἐκτὸς τῆς ταλαιπωρίας τῶν διοδίκων.

Ἐν τούτοις, ἢδη ἀπὸ τῆς ἐν Ἰσχυὶ θέσεως τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἡ γενικὴ ἀρχὴ ἦν περιέλαβεν ὁ νόμος 1774) 1939 ἐν ἅρθρῳ 5 παρ. 5, ὑπεχώρησεν ἐν μέρει, διότι τὸ ἅρθρ. 243 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., εἰδικῶς διά τὴν περίπτωσιν τῆς συγκρούσεως, ὠρίσειν διτὶ αἱ ἀποφάσεις Διαιτητικῶν Ἐπιτροπῶν ἢ Συμβουλίων Ἐρεύνης ἔχουν Ἰσχὺν ἀπόλον τεκμηρίου, τοῦ δικαστοῦ δυναμένου νῦν μορφώσῃ κρίσιν καὶ ἔξι οἰωνῆπτοε ἄλλων στοιχείων. Τὸ Σχέδιον Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν ἅρθρῳ 236, ὠρίσειν, διτὶ ἡ ἔκθετις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. δὲν δεσμεύει τὸν δικαστὴν καὶ οὕτω ἔκαν τὸ Σχέδιον τοῦτο καταστῆν νόμος τοῦ Κοάτρους ἀπ-

της έναρξεως της ισχύος αυτού, αι ἐκθέσεις του Σ.Ε.Ν.Α. ἐπὶ πάσης περιπτώσεως ναυτικοῦ ἀτυχήματος καὶ οὐχί μόνον ἐπὶ συγκρούσεως, οὐδὲμιν ἐπηγένενται ἀποδεικτικὴν δύναμιν θάλασσαν.

Κατά τὴν γνώμην μου, ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 243 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ 236 τοῦ Σχεδίου Κωδικοῦ Διαμοιρῶν Ναυτικοῦ Δικαίου (τούτο ἡκούσθησε κατά λέξιν καὶ τὸ Σχέδιον τῆς Ε.Ε.Ε., μὴ τροποποιηθὲν ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Λονδίνου), προετοιμάζει δεινούς δικαστικούς ἄγωνας καὶ οὐδαμῶς ἀποκλείεται ὁ κίνδυνος ἀντιφάσεων μεταξὺ τῆς ἔκθεσεως τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. καὶ δικαστικῆς πραγματογνωμοσύνης.

Ὦς μέστη λύσις προετοιμᾷ, ὅπως ἡ ἔκθεσις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. ἔχῃ ισχὺν ἀπόλυτον τεκμηρίου. Κατ' ἄλλην πρότασιν, δέον ὅπως διατασσομένης δικαστικῆς πραγματογνωμοσύνης, ἐν τολιτικῇ δίκῃ διεξάγεται αὕτη ὑποχρεωτικῶς ὑπὸ τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. Τὸ τελευταῖον τούτῳ ἐμφανίζει πρακτικήν τινα ἀξίαν, ἀφοῦ τὸ Σ.Ε.Ν.Α. θὰ ἔχῃ ἦδη γνωμοδοτήσει ἐπὶ τοῦ αυτικοῦ ἀτυχήματος, ἔαν δὲ γίνη δεκτή ἡ γνώμη αὕτη, τότε πρόδηλον είναι, ὅτι τὸ Σ.Ε.Ν.Α. γνωμοδοτούν δυνάμει δικαστικῆς αποφάσεως, δὲν πρόκειται νὰ μεταβάλῃ τὴν προγνωμένων καὶ κατὰ τὴν ἔκδικσιν τοῦ αυτικοῦ ἀτυχήματος, σχηματισθεῖσαν γνώμην του.

Κατ' έμήν γνώμην, ή αποδεικτική ίσχυς  
ής αποφάσεως του Σ.Ε.Ν.Α., δέον νὰ πα-  
μείνη ως έχει ιινόν ἐν τῷ νόμῳ 1774) 1939.

VIII. Ό νόμος 1774) 1939 όριζει, ότι έπι-  
ρέπεται κατά τὴν ἑνέργειαν τῆς προσανακρί-  
εως (ἄρθρον 3 § 3) καὶ τὴν τακτικῆς ἀνα-  
στολῆς (ἄρθρον 4 § 6) νὰ παρίσταται πάς  
χων ἔννομον συμφέρον καὶ νὰ ἀπευθύνῃ ἐρώ-  
θησεις πρὸς τοὺς ἔξεταζομένους, καταχωρι-  
μένους ὑποχρεωτικῶς μετὰ τῶν ἀπαντήσε-  
ων. Προσέτι, ὁ νόμος ἔπιτρέπει τὴν παρά-  
τασιν τῶν ἔχοντων ἔννομον συμφέρον ἐνώπιον  
τοῦ Σ.Ε.Ν.Α., πρὸς προφορικήν ἀνάπτυξιν  
ἢ ἀπόδεσψιν των (ἄρθρον 5 § 2).

Τὸ Σχέδιον Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού καί οἱ μεταβάλλει τὰ πράγματα, διότι ἀπέτισεις τὴν παράστασιν τῶν ἔχοντων ἔννομον υμφέρον κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς προσανακρίσεως, κατὰ δὲ τὴν τακτικὴν ἀνάκρισιν ἐπιτίσσεπει τὴν παράστασιν τῶν ἔχοντων ἔννομον υμφέρον, ἐὰν καλέσῃ τούτους ἡ Ἐπιτροπή, ὅτε δικαιοῦνται οὗτοι νὰ ἀπευθύνουν ἐρωτήσεις καταχωρίζομένας μετὰ τῶν ἀπαντήσεων, ὥσθλεπτει ἐπίστος, ὅτι οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόντοι προσκαλοῦνται νὰ ἀναπτύξωσι τὰς ἀφίσεις τῶν ἔνωπιον τοῦ Σ.Ε.Ν.Α.

Τὸ Σχέδιον τῆς Ἔνωσεως — μὴ ἀπέχον  
οὐλὺ κατὰ τὴν ἀρχικήν διατύπωσίν του εἰς  
σημεῖον τοῦτο — ἐτροποποίησεν ἡ Ἐπι-  
στηματική. Κατὰ τὸ οὕτα τροποποιηθὲν σχέδιον  
ἢ παραστάσεως τῶν ἔχοντας ἔννομον συμ-  
πόνων κατὰ τὴν προανάκρισιν, δὲν γίνεται  
γος, ἀφοῦ ὡς εἱρπται τὸ σχέδιον καταργεῖ  
τὸ προανάκρισιν. Ἡ παράστασις τῶν αὐτῶν  
οσσώπων κατὰ τὴν διενέργειαν τῆς τακτικῆς  
ακρίσεως, συγχωρεῖται ἐὰν ἐπιτρέψῃ τὴν  
κράστασιν αὐτῶν, ἡ Ἀνακριτική Ἐπιτροπή.  
λος, κατὰ τὴν ὑπὸ τῆς Ἀνακριτικῆς Ἐπι-  
στηματικῆς ἐκδίκαιον τὸν ναυτικοῦ ἀτυχματος,  
λύνεται οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, ὅπως  
απτυξύνωσι τὰς ἀπόψεις των.

Ἐπί τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθεισῶν τριῶν μορ-  
φῶν τῆς συμμετοχῆς τῶν ἔχοντων ἔννομον  
μέφερον εἰς τὴν διεξαγωγὴν τοῦ ἐπὶ τοῦ  
υτικοῦ ἀτήμητους ἐλέγχου, ἔχον την γνώ-  
σιν, ὅτι κατ' ἀρχὴν ἐνδείκνυται ὡς ἀποκλει-  
ός τῆς συμμετοχῆς τῶν προσώπων τούτων  
την προσανάκρισιν, ἔαν τελικῶς δέν κα-  
ρυγθῇ αὐτῇ.

Αλλά και κατά τὴν τακτικὴν ἀνάκρισιν μίζω, διτὶ ἀλλως πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ θέμα τῆς παραποτάσεως, τῶν ἔχοντων νόου συμφέροντος. Ἐὰν φρονούμενος διτὶ ἡ ἀνάκρισις προβαίνῃ αὐτεπαγγέλτως, ή ὑποδοθησις αὐτῆς ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων, οὐδένα τι λόγον, δεδομένου διτὶ ἡ ἀνάκρισις ἀποτελεῖ εἰς τὴν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ δημοσίου συμφέροντος, διερεύνησιν τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήτος, ἐνῷ οἱ ἐνδιαφερόμενοι προετοιμάζουν τὰς φυσιοτελεῖς τις εἰς τὴν ἀνάκρισιν.

τάς μελεούσας νὰ κινηθῶσιν ωστέρως ἀπαι-  
τήσεις έινώπιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων.  
Θά ἔπειπε, λοιπόν, ὅπο τῶν ἀντιληφεων τού-  
των ἐκκινοῦντες, νὰ ἀποκλείσωμεν τὴν παρά-  
στασιν τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ κατά τὴν  
διάρκειαν τῆς τακτικῆς ἀνακρίσεων, ἐάν δὲ τυ-  
χὸν ἀντιταχῇ, ὅτι οὐτών ψήσταται ὁ κίνδυ-  
νος ἀτελούς διεξαγωγῆς τῆς ἀνακρίσεως, μή  
ὑποβοηθουμένης ὑπὸ τῶν ἔχοντων ἔννομον  
συμφέρον, οἵτινες γνωρίζουν τὸ πραγματικὸν  
μέρος τῆς ὑπόθεσεως, παρατρέψαντες ἀφ' ἐνὸς  
μὲν ὅτι ἐλάχιστοι θὰ είναι αἱ περιπτώσεις  
τοιαύτης ἐνδεχομένως ἀτελούς ἀνακρίσεως,  
ἀφ' ἔτερου δὲ ὅτι τόσον ὁ νόμος 1774) 1939  
ὅσον καὶ τὸ Σχέδιον Κώδικος Δημοσίου Ναυ-  
τικοῦ Δικαίου, παρέχουν εἰς τὸ Σ.Ε.Ν.Α. τὸ  
δικαίωμα νὰ ἀναπέμψῃ τὴν ὑπόθεσην ἐνώπιον  
τῆς Ἀνακριτικῆς Ἐπιτροπῆς, χάριν κριεσσο-  
νῶν ἀποδείξεων καὶ νὰ καθορίζῃ καὶ τὰ ἐρευ-  
νητά σημεῖα τῆς ὑπόθεσεως.

Ἐάν, ἐξ ἄλλου, κριθῇ τελικῶς ὅτι, ἐνδείκνυται ἡ συμμετοχή τῶν ἐνδιαφερομένων κατά τὴν τακτικὴν ἀνάκρισιν, τότε πρέπει νὰ παραχωμεν εὐθέως καὶ ἀνεπιφύλακτως εἰς τούτους τὸ δικαίωμα αὐτό. Ἐξαρτώντες τούτο ἐκ τῆς ἀνεξέλεγκτου ἀδείας τῆς Ἀνακριτικῆς Ἐπιτροπῆς, δημιουργοῦμεν ἄνευ ἀποχρώντος λόγου τὴν ἐντύπωσιν, διτὶ ἐπιθυμούμενον νὰ στερήσωμεν — κατὰ τὰς περιστάσεις — τοὺς ἐνδιαφερομένους ἀπὸ τοῦ δικαιώματος νὰ ύποβοθησουν τὸ ἔργον τῆς ἀνάκρισεως.

Φρονώ ὅθεν, διτὶ ἐὰν ή τελευταία αὕτη ἀποψίς ἐπικρατήσῃ, πρέπει νὰ ἐπιτραπῇ, ὡς καὶ ιῦν, ή ἀκάλυπτος παράστασις τῶν ἐνδιαφερομένων.

‘Η συμμετοχή τῶν ἔχοντων ἔννομον συμφέροντος κατά τὴν διεξαγωγὴν τῆς τακτικῆς ἀνακρίσεως, κατὰ τρόπον μὴ παρακαλώντα αὐτήν, εἰναι ἀποκλειστικῶν ἔργον τοῦ κατευθύνοντος τὴν ἀνάκρισιν. Δὲν εύδηνται παντάπατα (ό νόμος 1774) 1939, ἐὰν ή συμμετοχὴ τῶν πληρεξουσίων τῶν ἀνδιφέρομένων, προσέδεστρεν εἰς τὴν ἀνάκρισιν μορφῇ κατ’ ἀντιμωλίαν σίκινης μὲ τάς ἀναποθεύκους ἀντεγκλήσεις καὶ διζύγητας. Συνεπὸς, ἐὰν ή διεύθυνσις τοῦ ἥργου τῆς ἀνακρίσεως δέν εἴναι ή προσήκουσα, ή ἐνίστε έμφανιζομένην ἀνάμορστος συμμετοχὴ τῶν ἔχοντων ἔννομον συμφέροντος εἰς τὴν ἀνάκρισιν, οὐδαμῶς ἀποκλείεται νά έμφανισθῇ καὶ δtan ἀκόμη ή ‘Ανακριτική’ Επιτροπή η έχῃ ἐπιτρέψει τὴν παράστασιν τῶν ἀνδιφέρομένων.

ΙΧ. Ως ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης ἔργασίας τοινόθη, περιορίζεται αὐτὴ εἰς τὴν ἔξετασιν δρισμένων μόνον σημείων ἐφ' ὧν ζητεῖται ἡ ρυποποίησις τοῦ ἐν Ισχῇ νόμου. Βεβαίως, πάρχουν πρατηπήσεις καὶ ἐπὶ ἄλλων σημείων (αὐξησίς τῶν μελών τῆς Α.Ε.Ε.Ν.Α., λασπατική ἀπώλεια τοῦ πλοίου, ὑπαγωγὴ ἀνάκριτικῶν ὅργάνων ὑπὸ τῆς διεύθυνσιν οὐ "Υπουργού Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κλπ.), τρόκειται, δημόσια, περὶ διετερευούσης σημαίας σημείων, τινῶν τῶν ὅποιων ἢ προσήκουσα διατύπωσις, ήρθηται ἐκ τῆς τελκῆς διαφράσεως δριστικῶν ἀπόπλους ἐπὶ τῶν ἀνώρεω ἐκτεθέντων δασικῶν σημείων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

**ΣΤΗΝ ΕΚΑΔΗ:** Πωλούνται εις περίοπτον καὶ μοναδική θέσιν τῆς Έκάλης, ἐντὸς σχεδίου πόλεως, δύο συνεχόμενα οἰκόπεδα ἐκ πήγης τετρακοσίων 10.000 καὶ πήγης τετρακοσίων 15.000, μὲν πρόσωφιν ἐπὶ δύο δρόμων.

Θέα ἔξαιρετική, παροχαὶ ὕδατος,  
ἡλεκτρικοῦ, τηλεφώνου. Περιοχὴ πυ-  
κνοφυτευμένη μὲν μεγάλα πεῦκα.

Τιμὴ δραχμai 300 κατὰ τετραγωνικὸν πῆχυ.

Πληροφορία: τηλ. 622.349  
ώραι 10½ - 1½ π.μ. και 6½ - 8½ μ.μ.

# Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

## Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΡΟΦΟΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΤΗΤΟΣ

Συνεχώς δημοσιεύονται εις τάς έφημερίδας παρατηρήσεις, ειδήσεις και σχόλια σχετικά με τὸν ὑπερπληθυσμόν, προερχόμενα δὲ μὲν ἐκ τοῦ Διεισθοῦν Ὀργανισμοῦ Στατιστικῶν Κοπεγχάγης, δὲ ἐκ τῆς ἔδρας τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν Νέας Υόρκης, δὲ δὲ ἐκ τῆς F.A.O. (Ὀργανώσεως Τροφίμων καὶ Γεωργίας) μὲν τὸ στερεότυπον διτοῦ: «Ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνει μὲν ρυθμὸν 1.4% ἔως 2.2% περίπου ἀνά τὰ διαφόρους χώρας, θὰ φθάσῃ δὲ καὶ θὰ ὑπερβῇ τὰ 6.000.000.000 κατοίκων μέχρι τέλους τοῦ αἰώνας. Πλὴν, ἡ παραγωγὴ ἄγαθῶν, δὲν ἀπολουθεῖ τὸν ἴδιον ρυθμὸν αὐξήσεως καὶ ὡς ἐκ τούτου ὑπάρχει κίνδυνος νὰ πεινάσῃ ἡ ἀνθρωπότης! Διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ὁ κίνδυνος λιμοῦ — λέγουν οἱ βιολόγοι — πρέπει νὰ αὐξηθῇ κατὰ 50% ἡ παραγωγὴ δημητριακῶν, κατὰ 90% ἡ παραγωγὴ κρέατος, κατὰ 125% ἡ γαλακτοκομικὴ παραγωγὴ, κατὰ 300% ἡ παραγωγὴ λαχανικῶν καὶ νὰ πολλαπλασιασθῇ ἡ ιχθυοπαραγωγὴ εἰς τὸ ἀνώτατον δυνατὸν δριον.

Ἐσχάτως, ἥρχισαν νὰ δημοσιεύωνται ἐνθερυπνικαὶ μᾶλλον ἀπόψεις, διτοῦ εἶναι δυνατῶν νὰ παρακαμφῇ ὁ ἐκ τοῦ ὑπερπληθυσμοῦ κίνδυνος καὶ διτοῦ ὁ πλανήτης μας εἶναι ίκανὸς νὰ διαθρέψῃ τὸν αὐξανόμενον πληθυσμόν, ἐὰν καταβληθῇ ἡ δουστα προσπάθεια: α) Διὰ τὴν ἐντατικὴν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς, τὴν μέριμναν συντηρήσεως τῶν τροφίμων καὶ τὴν ἀποφυγὴν καταστροφῆς ἡ ἀλλοιώσεως τούτων λόγῳ ἐλλείψεως μεταφορικῶν μέσων. β) Τὴν αὔξιοποίησιν τῶν θεωρουμένων ἀγάνων περιοχῶν, χέρσων, ἔρημών, ζούγκλας, λιμῶν, ποταμῶν κ.λ.π. γ) Τὴν αὔξιοποίησιν τοῦ ἐναλίου πλούτου εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν. Ο Ο.Η.Ε. ἔχει ἐκπονήσει μίαν ἐπὶ τούτῳ μελέτην καὶ ἐρμηνεύει μὲν σαφῆνεις τὴν παγκόσμιον κοινωνικὴν κατάστασιν, τὸ διοικικὸν ἐπίπεδον τῶν διαφόρων λαών καὶ ἐπεξηγεῖ μὲν ἀριθμούς, στατιστικές, παραδείγματα, αὐθεντικὸς τεκμήρια καὶ τεχνικὸν προγραμματισμόν, διτοῦ ὑπάρχουν δυνατότητες δχι μόνον διαθρέψεως δλῶν τῶν κατοίκων τῆς γῆς, ἀλλὰ καὶ πλήρους δελτιώσεως τῆς διαθέσεώς των.

Τὸ σπουδαιότερον σημεῖον τῆς ἐκθέσεως, δῆτε καὶ μᾶς ἐνδιαφέρει, εἶναι ἡ ἐντατικὴ αὔξιοποίησις τοῦ ἐναλίου πλούτου, βάσει νέων ἀντιτίθενται, νέων μεθόδων καὶ τῆς χρησιμοποίησεως συγχρονισμένων ἐργαλείων ἀγνώστων μέχρι σήμερον. Η προσφυγὴ εἰς τὴν ΘΑΛΑΣΣΑΝ ἀποτελεῖ τὸ σπουδαιότερον μέσον ἀντιμετωπίσεως τοῦ κινδύνου καὶ ὡς ἀπεδείχθη μέχρι τῆς στιγμῆς, μόνον ἡ θάλασσα τὴν ἀποδόσθη ἀμέσως ἐν ἀφθονίᾳ τὰ τρόφιμα, ποὺ ἡ κουρασμένη γῆ δυσκολεύεται νὰ μᾶς χαρίσῃ. "Οπως εἰς τὴν ἔπρανταν εἶναι δυνατόν νὰ αὔξιοποιηθοῦν αἱ λεγόμεναι «ἄγονοι ἐκτάσεις», οὕτω πως καὶ εἰς τὴν θάλασσαν εἶναι κάλιστα δυνατόν νὰ καλλιεργηθοῦν πολλαπλαῖ περιοχαί. Η ἀνακάλυψις τοῦ «κρυπτίου», τοῦ διποίου ἥρχισεν ἡ συστηματικὴ καὶ ἐντατικὴ παραγωγὴ, θὰ συντελέσῃ καὶ θὰ ἐπαυξήσῃ τὴν γονιμοποίησιν πλείστων δσῶν ἀγόνων ἔως τὰρ ἀχανῶν ἐκτάσεων. Εύκολωτέρα εἶναι ἡ αὔξιοποίησις τοῦ ἐναλίου πλούτου, παρὰ ἐκείνου ποὺ θά... δημιουργηθῇ εἰς τὴν ξηράν.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ ἀφθονα τρόφιμα ποὺ ἀποδίδει σημερον η θάλασσα, ἐκτὸς ἀπὸ τὰ κήπη, τὰ μαλάκια, τὰ δστρακα, τὴν ὑποβρύχιον βλάστησιν, τὰ πετρέλαιο, τὰς πρώτας ὑλας καὶ τὰ πόλυτιμα μέταλλα, θὰ μᾶς χαρίσῃ προσεχῶς καὶ ἐνεργειακήν δυνατιν, ητις θὰ χρησιμοποιηθῇ ἐπαφελῶς διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν διαφόρων βιομηχανιῶν τῆς ξηρᾶς. Οὕτω

— ὅπως λέγουν οἱ φυσιοδίφαι, οἱ ὑδρολόγοι καὶ διάφοροι ἄλλοι ἐπιστήμονες — νέα περιόδος κατακτήσεων ἀρχίζει διὰ τὴν δραστηριότητα τοῦ ἀνθρώπου, κατακτήσεων ισως ἀνωτέρων ἐκείνων ποὺ ἐπραγματοποιήθησαν ἦδη, αἵτινες θὰ προσδώσουν εἰς τὴν ζωήν του μεγαλυτέραν δυναμιν καὶ θὰ διευκολύνουν τὸν ἀγώναν ἐπιβίωσεως. Μία σύντομος ἀναθεωρησίς τῶν δυνατοτήτων, ποὺ προσφέρει η θάλασσα, ως αὗται ἐμφανίζονται σήμερον, διαφωτίζει, ἐνημερώνει καὶ παρηγορεῖ τοὺς σκαπανεῖς, ἐνισχύει συνάμα τὴν πεποίθησιν τῶν διτοῦ ἡ εύημερία εὑρίσκεται εἰς τὴν διάθεσιν των. Αἱ ἀπηρχαιωμέναι εἴπι τῆς διαστροφῆς θεωρίαι, αἱ προληπτικές λόγω ἀμαθείας καὶ αἱ εἴπι τῆς θρεπτικῆς ἀξίας τῶν διαφόρων προϊόντων τῆς θαλάσσης ἀσυναρτησίαι — ἀγνοίαις ἔνεκεν — αὐτομάτως ἔσφαντιζονται.

\*\*\*

Πρὶν ἀπὸ ὅλιγα χρόνια, τὸ κρέας τῆς φαλαίνης ἐθεωρεῖτο ως μὴ δρώσιμον καὶ μόνον τὸ λίπος - ἔλαιον, οἱ μπαλένες καὶ τὸ δέρμα ἀπὸ δλον τὸ κήποις ἀρχή, νὰ ἀποσμῆθῃ τὸ κρέας, νὰ τεμαχισθῇ ἀνατομικῶς καὶ νὰ παρασκευασθῇ καταλλήλως διὰ νὰ ἀνατραποῦν αἱ ἀνόνται ἐπὶ τῆς θρεπτικῆς δξίας του δοξασίαι. Σήμερον, τὰ μπιφέτικα τῆς φαλαίνας εἶναι περιζήτητα καὶ πωλοῦνται ὅπως καὶ τὰ ἄλλα κρέστα. Τὸ αὐτὸ δυνέσθαινε καὶ συμβαίνει διὰ πολλὰ ψάφια, τὰ δόποια, ἀγνωστὸν διὰ ποιον αἵτιαν, ἡ ἀπορρίπτονται ἡς μὴ δρώσιμη, η περιφρονοῦνται ἐκ συνθείας, ἐπειδὴ ἐτοι δδιδασκεν ἡ ἀμάθεια. Ήρισμένα εἶδη ιχθύων ἐκτιμάνται εἰς τὰς δορείους χώρας, ἐνῷ δὲν συγκινοῦν τοὺς καταναλωτὰς τῶν νοτίων περιοχῶν. Μήπως καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα δὲν συμβαίνουν τὰ τιδια; Ψάφια θαυμάσια καὶ νόστιμα, ὅπως αἱ βατιδεῖς ποὺ προτιμοῦνται εἰς τὴν Εύρωπην καὶ Ἀμερικήν, ἐδῶ περιφρονοῦνται καὶ καταλογίζονται ως μουρντάρικα! Η περιφρήνης πεσκανδίτοστο — «Ελαυδίρια» — η ἀποκαλουμένη «μοσχαράκι τῆς θάλασσας» εἶναι τὰς διαφόρους χώρας, εἰς τὴν Ελλάδα περιφρονεῖται καὶ δὲν ἔχει ἀξίαν, ισως ἐπειδὴ δὲν ἔχει καλήν ἐμφάνισιν!

Ἄς μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ συνεχίσωμεν τὴν ἐπὶ τοῦ διόσι τοῦ θέματος φιλολογίαν, διότι, ἐφ' δσον πρόκειται περὶ αὔξιοποίησεως τοῦ ἐναλίου πλούτου, εἶναι ἀπαραίτητον νὰ δοθοῦν καὶ εύρυτεραι ἐξηγήσεις διὰ τὰ διάφορα ψάφια καὶ ἀποκατασταθῆ ὡτω τὰ πόλης. Οι προσφέρουν τὰ φαγητά την περιφρονοῦνται τεχνηέντως καὶ νὰ τοὺς προσφέρουν εἰς τὴν ἀγοράν ως ψάφι ἀπὸ ψαχνὸ μέρος. Τὸ πειράμα ἐπέτευχε πλήρως καὶ τώρα τὰ φιλέτα ἀπὸ καρχαρίες ἔχουν μεγάλην ζήτησιν. Άλλωστε, οἱ περισσότεροι ἀγορασταὶ, ποὺ εύρισκονται εἰς τὴν ἐνδοχώραν, δὲν γνωρίζουν ἐπακριδῶς τὰ εῖδη τῶν ψαριών καὶ ἀγοράζουν τὰ φιλέτα ἀπὸ ψαχνό, ἀδιαφοροῦντες ἂν εἶναι καρχαρίας ἡ ἄλλο ψάφι, μολονότι ἡ προέλευσις εἶναι ὑποχρεωτικῶν τυπωμένη εἰς τὸ κουτί.

Συνεχίζομεν τὴν ἐπὶ τῶν φιλέτων καὶ τῶν καρχαριῶν ἐνημέρωσιν, διότι ἐμφανής εἶναι ἡ τῶν καταναλωτῶν ἀγορα. Εφ' δσον λοιπὸν διὰ τὰ ψάφια δύνανται νὰ ἀξιοποιηθοῦν μὲ τὸν Α. Η. Β. τρόπον, διευκολύνεται η κατανάλωσις δλων τῶν εἰδῶν, χωρὶς δ πολὺς κόσμος νὰ χάσῃ καὶ τὰ γοῦστα του. Η φιλέτησις τῶν ψαριών μετεδόθη εἰς τὴν Εύρωπην, ἀρχικῶς εἰς τὴν Αγγλίαν, καὶ ἐν συνεχεία εἰς τὴν Γαλλίαν, Γερμανίαν, Ιταλίαν καὶ λοιπάς χώρας. Τὸ παραδίδονται εἶναι ὅτι, ἐνῷ πρότερον ὁ καρχαρίας ἐθεωρεῖτο ἐνα ἀπτακτικό καὶ ἐπικινδυνό ψάφι, τώρα μὲ τὴν φιλέτησιν καὶ τὸ ὄρασιο ψαχνὸ κρέας του, ἀποκατεστάθη τελείως ἡ ὑπόληψί του.

Χελώνη (διάφορα εἶδη) εἶναι περιζήτητη καὶ μαγειρεύεται ποικιλοτρόπως. Εἰς τὴν Ἑλλάδα, μολονότι εύρισκεται εἰς δλας μας τὰς θαλάσσας καὶ ἀλιεύεται συχνά, οι ψαράδες τὴν ξαναπετοῦν στὴν θάλασσα, διότι τὴν θεωρούν ως «γουρουσιού»... Τὰ χριστόφαρα, οἱ περιφροίμοι «Σαινπιέρροι», ποὺ θεωροῦνται ἀπὸ τὰ πιο φίνα ψάφια, ἐδῶ εἶναι περιφρονημένα καὶ θεωροῦνται δεύτερα ψάφια. Εἰς τὴν Γαλλίαν, γιὰ νὰ γίνη καλή η «μπουγιαμπέζα», η ψαρόσουπα, πρέπει ἀπαραίτητως νὰ παρασκευασθῇ μὲ τριστόφαρα. Συχνά τὰ ποντόπόρω μας ψαράδικα κομίζουν καὶ ψάφια θαυμάσια, πλὴν ἀγνωσταὶ εἰς τὴν ἀγοράν μας — ἔκτενής εἶναι ὁ κατάλογος — ἀγορασταὶ δὲν ὑπάρχουν λόγω ἀγνοίας του είδους καὶ τὰ ψάφια χαρακίζονται ως δευτερότριτα. Ο-στις ἀμφιδόλαιοι δὲν ἔχει παρὰ νὰ παρευρεθῇ κατὰ τὸ ξεφόρτωμα ἐνὸς ψαράδικου διὰ τη πεισθη.

Εἰς τὰς προηγμένας χώρας καὶ ίδιαίτερα εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδά, ἐπεδήλητη πλέον ἡ φιλέτησις τῶν Ιχθύων. Τοῦτο δὲ διὰ νὰ ἀποφεύγεται ἀπὸ τοὺς καταναλωτὰς τὸ καθάρισμα, τὰ ἀγκάθια, τὰ κεφάλια καὶ οἱ ούρες. Θέλουν τὸ ψαχνὸ μέρος του φαριού καὶ τὸ πληρώνουν διπλάσια γιὰ νὰ ἀποφύγουν τὰ πελεκούδια. Αὐτὸ δέωσεν ἀφορμὴν εἰς τὸν φαράδες, νὰ προδοῦν καὶ εἰς τὴν φιλέτησις πιστοίσιν διαφόρων ιχθύων μεγάλου δγού, δπως οι καρχαρίαι, νὰ τὸν προσφέρουν εἰς τὴν ἀγοράν ως ψάφι απὸ πασχνό μέρος. Τὸ πειράμα ἐπέτευχε πλήρως καὶ τώρα τὰ φιλέτα ἀπὸ καρχαρίες ἔχουν μεγάλην ζήτησιν. Άλλωστε, οἱ περισσότεροι αἱ γορασταὶ, ποὺ εύρισκονται εἰς τὴν Εύρωπην, δὲν γνωρίζουν ἐπακριδῶς τὰ φιλέτα ἀπὸ ψαχνό, ἀδιαφοροῦντες ἂν εἶναι καρχαρίας ἡ ἄλλο ψάφι, μολονότι ἡ προέλευσις εἶναι ὑποχρεωτικῶν τυπωμένη εἰς τὸ κουτί.

Συνεχίζομεν τὴν ἐπὶ τῶν φιλέτων καὶ τῶν καρχαριῶν ἐνημέρωσιν, διότι ἐμφανής εἶναι ἡ τῶν καταναλωτῶν ἀγορα. Εφ' δσον λοιπὸν διὰ τὰ ψάφια δύνανται νὰ ἀξιοποιηθοῦν μὲ τὸν Α. Η. Β. τρόπον, διευκολύνεται η κατανάλωσις δλων τῶν εἰδῶν, χωρὶς δ πολὺς κόσμος νὰ χάσῃ καὶ τὰ γοῦστα του. Η φιλέτησις τῶν ψαριών μετεδόθη εἰς τὴν Εύρωπην, ἀρχικῶς εἰς τὴν Αγγλίαν καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν Γαλλίαν, Γερμανίαν, Ιταλίαν καὶ λοιπάς χώρας. Τὸ παραδίδονται εἶναι ὅτι, ἐνῷ πρότερον ὁ καρχαρίας ἐθεωρεῖτο ἐνα ἀπτακτικό καὶ ἐπικινδυνό ψάφι, τώρα μὲ τὴν φιλέτησιν καὶ τὸ ὄρασιο ψαχνὸ κρέας του, ἀποκατεστάθη τελείως ἡ ὑπόληψί του.

### HAMBURY - MAVRAKAKY & COMINOS

ORIGINAL FIRM:  
ANTHONY E. HAMBURY  
ESTABLISHED 1880

SHIPBROKERS - SHIP AGENTS  
SALE & PURCHASE - OIL BUNKERING  
PIREA: 41, FILONOS PHONES: 410.976  
410.708

TELEGRAMS: "HAMBURYLINE" - PIREA  
"MACOSHIP" - PIREA  
SALONICA BRANCH: CARASSO BUILDING  
ROOM 62

CABLE: HAMBURSON  
TELEX PIREA No 468 HAMBURMACO

Τά φιλέτα από δόλους σχεδόν τούς καρχαρίας, ιδιαιτέρως δε από την «Λάμψανα» — «Lampra Cornubica» — σκυλόφαρο πού ζυγίζει έως τα 400 κιλά (ύπαρχε ένα βαλσαμωμένο εις το Μουσείον πίσω από την Βιθλιοθήκη), γίνονται άνάρπαστα. Εις την Ιταλίαν μάλιστα, έσμειώθη ιδιαίτερα προτίμησις καὶ τὰ φιλέτα αυτά υπέρετιμηθήσαν.

Μὲ τὴν ἴδιαν σειρὰ καὶ ὑπόλογισμό, δῆλα προϊόντα τῆς θαλάσσης δύνανται νὰ ἀξιοποιηθοῦν καὶ νὰ προστεθοῦν εἰς τὸ διαιτολόγιον τοῦ ἀνθρώπου. Ζήτημα διαιταιδαγωγῆσεας τεῦ καταναλωτῶν εἶναι, διὰ τῆς ἐκλαϊκεύσεως ἔκστος εἴδους, τοῦ θεωρουμένου — καὶ ὑπάρχουν πολλά — ὡς ἀγνώστου. Εἰς τὴν Ιταπωνίαν καὶ Νορδηγίαν, ὡς ἀναφέρομεν παραπλεύρως, τοὺς μεγαλύτερους ἵχθυοφάγους λαοὺς τοῦ κόσμου, δῆλα τὰ φάρια είναι καλὰ καὶ ἀξιοποιούνται. Τὰ μεγάλα πλωτὰ ἔργοστάσια τῶν 10.000 τόνων καὶ ἄνω, ποὺ ἔχομεν πρὸς τὴν Ἀνταρκτίδα, ἀποκομίζουν πολλὰ εἰδῆ ἰχθύων, μεγάλων καὶ μικρῶν, ἀγνώστων ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον εἰς τὰς περισσότερας ἀγοράς. "Ολα τὰ μεγάλα κομμάτια φιλετοποιούνται καὶ προσφέρονται εἰς τὴν κατανάλωσιν ἐντὸς κυτίων τοῦ ἐνδές ή δύο κιλῶν, μὲ ἀρίστην ἐμφά-

νισιν. 'Ο κόσμος ξέφυγε πλέον ἀπὸ τὰς ἀπηρχαιωμένους προλήφεις τῆς ἀμάθειας «δὲν γνωρίζω αὐτὸν τὸ εἰδος καὶ δὲν τὸ ἀγοράζω, διότι φοβεύμαται μήπως μὲ πειράζῃ»...

'Υπολογίζεται διὰ, χάρις εἰς τὰς ὠκεανογραφικὰς ἑρεύνας, τὰς ἐπισημανθείσας νέας περιοχὰς ἀλιείας, τὴν γονιμοποιήσιν νέων ἐκτάσεων, τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν ὀδιέων καὶ τὰ μεγάλα πλωτὰ ἔργοστάσια, ποὺ δύνανται νὰ μετακινθοῦν ὀπούδηποτε ὑπάρχει πλούσιον ἀλιεύμα, ἢ παγκόσμιος ἰχθυοπαραγωγὴ συντόμως θὰ ὑπερβιπλασιασθῇ, τούθ' ὅπερ θὰ διαρροιούν προβλήματος. Δικαίως λοιποὶ ἥρχισαν νὰ δημοσιεύνται ἐνθαρρυντικαὶ σκέψεις καὶ ἀπόψεις, διὰ δὲν ὑπάρχει κίνδυνος νὰ πεινάσῃ ἡ ἀνθρωπότης λόγῳ τοῦ ὑπερπληθυσμοῦ. 'Η παρατήρησις αὐτὴ ισχύει περισσότερον διὰ τὴν ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς δραστηριότητας διότι, ὡς ἔχοντας ναυτικὸς λαός, θὰ ἐπιλύσωμεν εὐχέρεστερον τὸ ἐπιστικόν μας πρόβλημα, καθ' οἰανδήποτε περίπτωσιν καὶ περίστασιν, ἀξιοποιούντες τὸν ἐνδέλιον πλούτον. «Ε ΖΩΗ ΠΡΟΝΑΘΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ», ἔλεγεν δὲ Θαλῆς!

#### ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

## ΠΡΩΤΙΣΤΩΣ ΤΟ ΕΜΨΥΧΟΝ ΥΛΙΚΟΝ

'Ἐπανειλημμένως ἐγράψαμεν καὶ ἐτονίσαμεν διὰ νὰ προσαχθῇ ἡ ἀλιευτικὴ διοικητικὴ εἰς τὴν χώραν μας καὶ νὰ εὐδοκιμήσῃ, δὲν ἀρκεῖ μόνον νὰ ἀποκτήσωμεν πολλὰ καὶ καλὰ φαράδικα, ἀλλὰ πρέπει ἀπαραιτήτως καὶ ἔκ παραπλήσιου νὰ ἐπιμεινώμεν εἰς τὴν ἐπιλογὴν καὶ τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν ἀνδρῶν ποὺ θὰ τὰ χειρίσθων. "Ανευ τελείως ἔχεις κατανέψουν ἀχρηστά τα πού συγχρονισμένα φαράδικα, θὰ κατανέψουν ἀχρηστά τα ἔργα τα οποία εἰς τὰ χέρια τῶν ἀδάνων. Μήπως τὰ ἴδια δὲν συμβαίνουν καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν; Οι "Ελληνες διεκρίθησαν ἔξι ὑπαρχής εἰς τὸν τομέα τούτον οχι, δεδομένως, διὰ τοῦ δύκου ή τῆς ἀνωτερότητος τῶν πλοίων των, ἀλλὰ πρωτίστως χάρις εἰς τὴν ικανότητα, ἐργατικότητα καὶ ἀπαραμίλλον ἀξίαν τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ, τὴν δύναμιν τοῦ "Ελληνος ναυτιλίου.

Διὰ τὴν μόλις πρὸ δύλιγων ἐτῶν δημιουργηθεῖσαν καὶ ἀλματωδῶς προσαγομένην ὑπερπόντιον ἀλιεύμα μας, ὑπάρχουν ὥρισμένα δικαιολογητικά διὰ τὴν μὴ ἔγκαιρον προετοιμασίαν καταλλήλων πληρωμάτων πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν ψυγείων. Οι γενναῖοι παράκτιοι φαράδες μας, μετεπήδησαν ἀποτόμως εἰς τὴν μεγάλην ἀλιεύσιν,

χωρίς νὰ ἔχουν ἐπαρκεῖς γνώσεις καὶ χωρὶς νὰ είναι τεχνικῶς κατηρτισμένοι διὰ τὸ νέον τους ἔργον. 'Εδένεστο νὰ προσληφθοῦν ξένοι φαράδες ("Ισπανοί καὶ Πορτογάλοι") διὰ νὰ τὰς μηδουσὸν εἰς τὴν τεχνικὴν καὶ τὰ μυστήρια τῆς μεγάλης ἀλιείας. 'Η καθυστερησις αὐτὴ διὰ τὴν ἔξασκησιν τῶν ἀνδρῶν καὶ τὴν δειμαίαν κατάρτισιν τῶν τεχνικῶν σύμφωνα μὲ τὴν εἰδικότητα ἐκάστου, μὲ τὸν εἰδικότητα τοῦ, ήτο ἐπόμενον νὰ δημιουργήσῃ

μερικάς ἀνώμαλίας ως πρὸς τὴν ἀποδοτικότητα τῶν ἔχορμησεων. Σήμερον, τὰ περισσότερα ἀπὸ τὰ ποντοπόρα μας φαράδικο, κινούνται χωρὶς ξένους φαράδες καὶ ἐπιστρέφουν μὲ πλήρες φορτίον ἀπὸ ἐκλεκτὰ φάρια. Μιά ματιὰ εἰς τὰ δελτία τῶν ἀφίξεων, τὰς ἡμερομηνίας τῶν ἔχορμησεων καὶ τὴν ποσότητα τῶν ἀλιευμάτων ἐκστοτού ἀλιευτικοῦ - ψυγείου, πειθεῖ καὶ ἐνημερώνει τοὺς πάντας, διὰ την περίοδον τῆς μαθητεύσεως καὶ βαίνομεν, θετικῶς, πρὸς τὴν δόκιμηρωσιν τοῦ διὰ τὴν μεγάλην ἀλιεύσιν προγράμματος.

Θά ἡτο παράλειψις ἐκ μέρους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔαν ἐπὶ τὸ σημείον τούτου ἀκριβῶς, δὲν ἔγινετο μνεία ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων, τῶν ἐπιτυχιῶν τελευταίου φαράδικου, ποὺ δηγκεῖ στὴν περιπέτεια τῆς μεγάλης ἀλιείας. Παρήλιο τὸ σκάφος, νεωτέρα η δηζελομηχανή του, ίκανοι ὅμως καὶ ἀξίοι οἱ ἐπιστικότεροι πρόσωποι, καθ' οἰανδήποτε περίπτωσιν καὶ περίστασιν, ἀξιοποιούντες τὸν ἐνδέλιον πλούτον. «Ε ΖΩΗ ΠΡΟΝΑΘΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ», ἔλεγεν δὲ Θαλῆς!

Αἱ στήλαι αὐταί, τὸ εἶπομεν καὶ ὅλοτε, ἐπιτελεύτη κάποιον σκοπόν. 'Ἐπικρίνουν μὲν τὰ κακῶς πεπραγμένα, ἔξυμνον ὅμως καὶ ἀποδίδουν μὲ ἀκρίβειαν τὰ καλά, τὰ νοικουρεύμενα.

## TIMAI KAI ΒΡΑΒΕΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΛΙΕΙΣ

Εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου, ὅπου ὑπάρχει ἡ ἀλιευτικὴ διοικητικὴ τῆς προκοπῆς, ὑπάρχει ἐκ παραπλήσιου καὶ ἡ συνήθεια νὰ ἀπονέωνται τιμαὶ καὶ δρασεία εἰς τοὺς καθ' ἔκαστον ἔτος ἀριστεύσαντας ἀλιεῖς. Αἱ πανηγύρεις, οἱ διαγωνισμοὶ τὰ ἐπασθλα καὶ ἡ ἐπιστημοσιος ἀπόνομη τιμῶν, ἐδραΐσαντο τὸ αἰσθητικὸν τῆς ὄντοτητος. Οι ἀλιεῖς ἀμιλῶνται, ποιοὶ διὰ ἀπόδωση περισσότερα στὸ τέλος τῆς χρονίας, ποιοὶ διὰ ἐπιστημάνη νέας περιοχῆς ἀλιείας καὶ ποιοὶ διὰ σημειώση τὰς μεγαλυτέρας ἐπιτυχίας, διὰ μόνον διὰ τὴν εἰς χρήμα ἀμοιδήν, ἀλλὰ πρὸ παντὸς διὰ τὰς

# STANDARD & HALL SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS  
MARINE SPECIALTIES

## REPRESENTING

LAVAN COATING FABERTITE HEMPEL'S MARINE PAINTS FEDERAL PAINT Co. CROSBY LAUGHLIN DIVISION  
WALL ROPE WORKS J. H. WILLIAMS Co. JOHNS-MANVILLE PACKINGS BELDAM PACKING BRIGHT STAR INDUSTRIES

CABLE ADDRESS  
'NEST" SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.  
BONDED STORES

TERMINAL 2 - 4554  
TERMINAL 2 - 4229  
SPROUCE 5 - 2066

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS  
SERVICE AROUND THE CLOCK

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO - CALIF

τών τελετών διά τήν επιβράδευσιν τών καλούτερων ψφάρδων. Εις τήν Γαλλίαν π.χ. διπού ή νομοθεσία δί, δι αφόρη την άλιευτικήν διομήχανίαν και τήν προστασίαν τών αλιέων θωρακίται ώς ή καλυτέρα τού κόσμου, οι κατ' έτος όργανούμεναί εόρται — τά ψφάρδικα - πανηγύρια, όπως τά άποκαλούν — δχι μόνον θεωρούνται ώς έκ κληρονομίας έθνους τών ψφάρδων έδηδομάκας κατά τήν όποιαν άναδιον οι θρύλοι, οι παραδόσεις, οι ήρωαίσμοι, ή έποποισίας και τά τραγούδια της παλαιάς έποχης, άλλα και άποτελούν θασικά στοιχεία διά τήν προσαγώγην του τουρισμού. Συνέπετε νά παρευρεθώμενες έπανειλμένων εις τοιαύτας πανηγύρεις και νά παραμείνων μέχρι τέλους τών έστρων. Μάς έδθη ή εύκαιρια νά συνιαλεχθώμεν με τούς παληούς ψφάρδες που έφερον με άπερφάνειαν εις τήν κομβιού

δόχην των τά σήματα τών τιμών και τών δραβείων που έλασσον κατά καιρούς, άλλα και μέ νέους άλιεις που μόλις έχουν δραδευθή. "Ας μάς έπιτραπή νά άναφέρωμεν, ότι παρόμοιαι έορται μεθ' δλων τών συμπατροφάρτουντων πανηγύρων και τελετών διά τήν άπονυμήν τιμών και δρασείων εις τούς άριστεύσαντος άλιεις, θά ήταν κάλιστα δυνατόν νά δραγανωθεύν και εις τήν έξοχως ναυτικήν χώραν μας, διπού ή άλιεια ήρχισε νά προσδεύη άλιματαδών. Θωπεύμεν την σκέψιν, δτι λιστην συντόμως ή άλιευτική μας διομήχανία θά μπαδίζη με τήν ναυτιλίαν και θά ύποδαστάζουν ή μία την άλλην. Οι δύο αύτοι κλάδοι, με τάς παρεμφερείς πρός αυτούς πολλαπλάς διομήχανίας, θά άπασχολούν τάς περισσότερας έργατικάς χειρας και θά άποδιδουν τό μεγαλύτερον είσόδημα.

## ΟΙ ΙΧΘΥΟΦΑΓΟΙ ΛΑΟΙ

Εις τάς έκαστοτε δημοσιευμένας στατιστικάς, τάς άναφερομένας εις τήν έτησιαν ίχθυοπαραγωγήν τών διαφόρων χωρών, άναγραφεται και ή κατά κεφαλήν τακτική κατανάλωσις ίχθύων εις κάθε τομέα, περιοχήν, κέντρον και μεγαλούπολιν άκομη. Οι Ιάπωνες θεωρούνται ώς δι πλέον ίχθυοφάγος λαός τού κόσμου. "Έκαστος Ιάπων, ύπολογιζεται δτι καταναλίσκει άνω τών έκατον χιλιογράμματα ίχθύων και, ώς λέγεται, ή πιο γειτονική μακαρωνάδα είναι ή ιαπωνική, με τριμένο τυρί άπο φάρια! "Άλλωστε, τό τριμένο φάρι, δέν τρώγεται μόνον με τήν μακαρωνάδα που οι Ιάπωνες άγαπούν πολύ, άλλα και με διάφορα άλλα φαγητά άπο πουλερικά, κρέας, ρύζι και δσπρια. Εις τήν δευτέρων σειράν κατατάσσονται οι Νορβηγοί με 70 κιλά έτησιας καταναλώσεως, κατά κεφαλήν, ίσως διότι έχουν μεγαλυτέραν άφθονίαν κρέατων άπο τούς Ιάπωνας. "Έπονται οι Ισλανδοί, οι Δανοί, οι Ισπανοί, οι Πορτογάλοι κ.ο.κ. Οι Ελληνες καταναλίσκουν 10 ίσως 11 κιλά κατ' άτομον έπτησιν, χάρις εις τήν προσαγώγην τής ύπερποντίου άλιειας. Θά ήτο δέ δυνατόν ή κατανάλωσις νά αύξηθη, εις τήν άνωτανον βαθμόν — λόγω τής έλλειψεως άλλων τροφίμων και δη κρεάτων — έαν κατεβάλλετο ή δέουσα προσπάθεια, όπως διπλασιασθή ή ίχθυοπαραγωγή, διά τής ένισχυσεως τής ύπερποντίου άλιειας.

κανείς κάθε μέθοδον. "Ας άναφέρωμεν δτι ύπάρχουν τυριά... έξι ίχθύων και, ώς λέγεται, ή πιο γειτονική μακαρωνάδα είναι ή ιαπωνική, με τριμένο τυρί άπο φάρια! "Άλλωστε, τό τριμένο φάρι, δέν τρώγεται μόνον με τήν μακαρωνάδα που οι Ιάπωνες άγαπούν πολύ, άλλα και με διάφορα άλλα φαγητά άπο πουλερικά, κρέας, ρύζι και δσπρια. Εις τήν δευτέρων σειράν κατατάσσονται οι Νορβηγοί με 70 κιλά έτησιας καταναλώσεως, κατά κεφαλήν, ίσως διότι έχουν μεγαλυτέραν άφθονίαν κρέατων άπο τούς Ιάπωνας. "Έπονται οι Ισλανδοί, οι Δανοί, οι Ισπανοί, οι Πορτογάλοι κ.ο.κ. Οι Ελληνες καταναλίσκουν 10 ίσως 11 κιλά κατ' άτομον έπτησιν, χάρις εις τήν προσαγώγην τής ύπερποντίου άλιειας. Θά ήτο δέ δυνατόν ή κατανάλωσις νά αύξηθη, εις τήν άνωτανον βαθμόν — λόγω τής έλλειψεως άλλων τροφίμων και δη κρεάτων — έαν κατεβάλλετο ή δέουσα προσπάθεια, όπως διπλασιασθή ή ίχθυοπαραγωγή, διά τής ένισχυσεως τής ύπερποντίου άλιειας.

## ΑΓΟΡΑ ΤΡΙΩΝ ΓΑΛΛΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ

"Έφοπλισταί τής Νέας Υόρκης, ιδιοκτήται τού άλιευτικού - ψυγείου «Δελφίν ΙΙ», πρώην «Louis Legasse», ήγγρασαν τό μεγάλο μπακαλιαράδικο «Pingouin» 1.500 τόν. μέ δηλελομηχανήν 1.600 ίππων, τού 1957, ταχύτητος 13½ μιλίων, ώς και δύο μικρότερα ψφάρδικα τού Saint Malo. Τά πλοία θά μεταπευκαθαρίσουν είς Πειραιά και θά έφοδιασθούν μέ άναλογα ψυγεία τό ταχύτερον. Ή ίδια έταιρια ήγγρασεν είς τήν Έλευσίνα έσχάτως έκτασιν 30.000 τετραγ. μέτρων πλησίον τής Θαλάσσης, διπού θά διαρρυθμισθή ιδιόκτητος ίχθυολιμενίσκος με εύρυχωρα κρηπιδώματα, ψυγείας διά τήν έναποθήκευσιν 3.000 τόνων κατεψυγμένων ίχθυων, κονσερβοποιείον, έργοστάσιον διά τήν έπειρεγασίαν ήποπτροίδντων άλιειας (ιχθυάλευρον, ίχθυλαιον, λιπάσματα), ώς έπισης και με αποθήκας, έργαστηρια, γκαράζ διά τά καμιόνια ψυγείας. Τά άλιεύματα και τά διάφορα άλλα προϊόντα θά διανέμωνται όπ' εύθειας εις τήν άγοράν, τά πρατήρια, τήν ένδιοχώραν και θά προστέλλωνται είς τό έξωτερικόν.

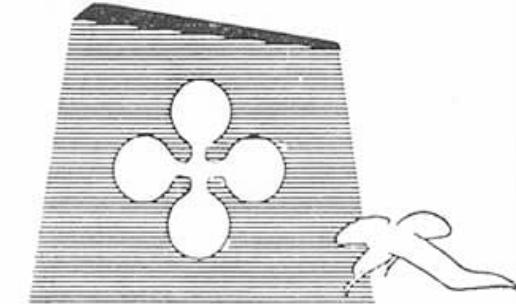
## ΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ "ΕΥΡΥΔΙΚΗ ΙΙ & ΙΙΙ,"

"Υπό τού έφοπλιστού κ. Φρ. Παπαχρηστίδη, ήγοράθησαν τά κατασχέντα ύπο τής Έθνικης Τραπέζης ώς άνα άλιευτικά, άντι 19.000.000 δραχμών τούς μετρητούς. Θά ίδρυθη νέα άλιευτική έταιρια, εις τήν δημόσιαν θά συμμετάσχῃ και θά τέως συνιδιοκτήτης τών πλοίων κ. Ν. Παρασκευαΐδης. Τά σκάφη θά έπισκευασθούν και θά λάσουν νέαν κλάσιν Βέριτας.

## ΚΙΝΗΣΙΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ

Κατά τό τελευταίον δεκαπενθήμερον έκομισθησαν είς Πειραιά τά κάτωθι άλιεύματα: 27)4 «ΦΡΙΓΚΟΜΑΡ» 320 τόννοι 4)5 «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ ΙΙ» 289 » » «ΜΠΑΤΑΒΙΕΡ» 396 » » «ΚΟΤΙΟ ΜΑΡΟΥ» 97 »

**mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ**  
**sts 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



# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΦΙΛΩΝΟΣ 45 - ΤΗΛΕΦΟΝΑ: 411-142, 474-239

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ-ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικῶν Γραφείων  
Έμβασμα  
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενεῖῶν των, καταστήματα εἰς  
ὅλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος καὶ εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς:

ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ  
ΑΙΓΑΙΝΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΠΑΤΡΑΙ, ΚΑΒΑΛΑ

ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ Α.Ε.

## ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΟΥ

## ΤΟ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

## ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ

Τὸ εἰδικὸν διὰ τὰς χῦδην μεταφορᾶς πλοίους τείνει νὰ καταλάβῃ πρωτεύουσαν θέσιν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπικαιρότητα, μολονότι ὁ τύπος τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν τράμπης ἥηροῦ φορτίου, τῶν ὄποιων ὁ περιορισμὸς τῆς δραστηριότητος δραδέως μέν, ἀλλὰ σταθερῶν ἡρχισεν ἐπισημανόμενος ἀπὸ τίνων ἔτῶν, ιδίᾳ δὲ ἀπὸ τῆς περιπετείας τοῦ Σουεζ καὶ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ποὺ ἐπηκολούθησεν. Τὸ μπάλκ κάρριερ ἀκριδώς, εἶναι ἀπότοκον τῶν ἀνωμάλων ἔκεινων περιστάσεων. Τὸ χαμηλότερον κόστος μεταφορᾶς τῶν πρώτων διομηχεινῶν ὑλῶν, τοῦ γειάνθρακος καὶ τῶν μεταλλευμάτων, ἐπεδιώχθη, καθὼς καὶ τῶν σιτηρῶν. Τῶν φορτίων οὐτέν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσην ἐπαρκῶν δινισμάτων εἰς τοὺς λιμένας διὰ τὰ μεγάλα πλοῖα, ἐπετεύχθη, πράγματι, ἡ μεταφορὰ με ναύλους χαμηλοτέρους καὶ εἰς μεγάλας κατὰ πλοίον ποσότητας.

Καὶ οὕτω, τὸ νέου τύπου τράμπης ἥηροῦ φορτίου, ἡρχισεν νὰ διαδραματίζῃ σημαίνοντα ρόλον εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Χρονοναυλώνται διὰ μακρὰς περιόδους ἀπὸ τὰς μεγάλας διομηχαίας ἥ καὶ ἀνήκει εἰς αὐτάς. Σκάφη μέχρις 80.000 τόν. ναυπηγούνται ήδη. 'Ο τρόπος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν τάνκερων, ἀκολουθεῖται καὶ διὰ τὰ μπάλκ κάρριερ. Οἱ Νορβηγοί, κατὰ πρώτον λόγον, ἔχοντες τὸ πρηγούμενον τῆς εύρυτάτης εἰς τὰ δεξαμενόπλοια δραστηριότητός των, ἐστράφησαν καὶ πρὸς τὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερ. Οἱ 'Ισπανοί, ἔχοντες ἀπόλυτον ἀνάγκην μεγάλων φορτηγῶν ἥηροῦ φορτίου διὰ τοὺς γειάνθρακας καὶ τὰ μεταλλεύματα, κυρίως, εἶναι οἱ καλύτεροι πελάται τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερ.

Μετὰ τὸν πρόλογον αὐτὸν, ἐρχόμεθα εἰς τὸ κύριον θέμα τῆς παρούσης ἔρευνης. Τὸ τράμπη, ὑπὸ τὴν ἔξειλγμένην αὐτοῦ μορφήν, παραμένει καὶ ὡς μεταφορικὸν ὑγρῶν καυσίμων καὶ ὡς πλοίουν-ψυγείον καὶ ὡς μεταφορικὸν ἥηροῦ φορτίου εἰς χύμα. Βεβαίως, εἶναι δυνατὸν νὰ διακρίνῃ τις καὶ ἄλλους τύπους, ὡς λ.χ. τοῦ σκάφους τοῦ μεταφέροντος πλαιρίου, ἀλλ' οἱ τύποι οὗτοι εὑρίσκονται ἀδύνητοι εἰς τὸ ἀρχικὸν τῶν στάδιον. 'Ο ὑπὸ ἔξετασιν τύπος ἀναφέρεται εἰς τὸ φορτηγὸν ἥηροῦ φορτίου χύμα, ὅπερ εἶναι γνωστὸν εἰς τοὺς ναυτικούς κύκλους, ὡς «μπάλκ κάρριερ». 'Η παρούσα ἔρευνα βασίζεται ἐπὶ δύο προσφάτων μελετῶν τῆς ὑπηρεσίας Στατιστικῆς καὶ 'Ερευνῶν τοῦ εἰς 'Οσλο ναυλομεστικοῦ Οίκου 'Fearnley & Egers'. 'Η πρώτη μελέτη φέρει τὸν τίτλον: 'Al διὰ μπάλκ κάρριερ παγκόσμιοι μεταφοραὶ κατὰ τὸ 1963' καὶ ἐδημοσιεύθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1964, ἡ δὲ δευτέρα τιτλοφορεῖται: «Παγκόσμια μπάλκ κάρριερ, 'Ιανουάριος 1965».

Οἱ συγγραφεῖς τῶν ἐπιχειροῦν, πρὸ παν-

τός, νὰ ἐμβαθύνουν εἰς τὴν ἔξελιξιν τῶν κυρίων μεταφορῶν, διὰ τὰς ὄποιας τὰ μπάλκ κάρριερ ἀρχίζουν νὰ ὑπολογίζωνται. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα λαμβάνουν ὑπὲρ δύψιν τῶν

μόνον τὴν παγκοσμίως ἐτησίαν μεταφορικήν κίνησιν σιδηρομεταλλεύματος, δημητριακῶν καὶ γειανθράκων, κατὰ τὴν τετραετίαν 1960-1963:

	(Εἰς ἑκατ. μετρικῶν τόνων)	1960	1961	1962	1963	(Εἰς δισεκατομ. τοννομίλιων)	1960	1961	1962	1963
Σιδηρόλευμα ...	101.1	98.2	102.2	106.8	264	298	314	343		
Δημητριακά ...	46.1	57.2	52.6	59.4	248	283	272	304		
Γαιάνθρακες ...	46.2	48.0	52.9	64.0	115	157	170	202		
Σύνολον .....	193.4	203.4	207.7	230.2	627	738	756	849		

Διαπιστούνται γενικῶς μεγάλη αὔξησις τῶν μεταφερόντων φορτίων (+19% μεταξὺ τῶν ἔτῶν 1960 καὶ 1963). 'Ακόμη σημαντικότερα εἶναι ἡ αὔξησης (+35%), σταν ληφθεῖν ὑπὲρ δύψιν αἱ διαυθίσεις ἀποστάσεις. Αὐξάνουν σημαντικῶς ἐντὸς τῆς τετραετίας.

	(Εἰς ἑκατ. μετρικῶν τόνων)	1960	1961	1962	1963	(Εἰς δισεκατομ. τοννομίλιων)	1960	1961	1962	1963
Μεταφοραὶ										
Παγκόσμιοι ...	193	203	208	230	627	738	756	849		
Διὰ μπάλκ κάρριερς	65	81	98	123	221	297	373	490		
Δι᾽ ἄλλων φορτηγῶν	128	122	110	107	406	441	383	359		

'Αποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, ὅτι τὰ μπάλκ κάρριερς ἀπερρόφησαν κατά μέρος τὴν αὔξησην τῶν μεταφερόντων φορτίων κατὰ τὴν ὑπὲρ δύψιν τετραετίαν. 'Επι πλέον, περιήλθεν εἰς αὐτὰ μέρος τῶν ἔργων, αἵτινες προηγουμένως ἀνήκουν εἰς τὰ κλασικὰ φορτηγά. Διαπιστούνται, πράγματι, ὅτι διὰ τὰ κλασικὰ φορτηγά, τόσον ἡ διακινήσεις ποσότητας φορτίων, δύσον καὶ αἱ καλυφθεῖσαι εἰς τοννομίλια ἀποστάσεις,

	(Εἰς ἑκατ. μετρικῶν τόνων)	1960	1961	1962	1963	(Εἰς δισεκατομ. τοννομίλιων)	1960	1961	1962	1963
ΕΙΔΗ										
Σιδηρόλευμα ...	53.2	58.8	64.5	74.7	166	187	203	243		
Δημητριακά ...	4.0	7.8	14.3	21.9	22	44	74	115		
Γαιάνθρακες ...	8.2	14.0	19.5	26.8	33	66	96	128		
Λοιπά εἶδη χύμα	7.5	11.2	17.3	21.8	19	30	42	62		
Σύνολον .....	72.2	91.8	115.6	145.2	240	327	418	552		

Καὶ διαπιστούνται ὁ αὐξανόμενος ρόλος τῶν μπάλκ κάρριερς εἰς τὰς μεταφορὰς ἀπὸ τοὺς κάτωθι ἀριθμούς:

## ΣΤΟΛΟΣ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

	1960	1961	1962	1963
Στόλος μπάλκ κάρριερς εἰς ἑκατ. τ. d.w. κατ' Ιούλιον ...	7.8	10.1	13.3	17.1
Φορτία εἰς τὸν φορτωθέντα ἐτησίως κατὰ τὸν d.w. ....	9.3	9.1	8.7	8.3
Τοννομίλια ἐτησίως κατὰ τὸν d.w. (εἰς χιλιάδας) .....	31	32	31	32

Εἶναι λίαν ἀποκαλυπτικός ὁ ἀνωτέρω πίναξ. 'Εμφανίζεται ἐν πρώτοις ἡ ραγδαία αὔξησης τῆς ἐν ὑπερεσίᾳ χωρητικότητος τῶν μπάλκ κάρριερς. Τούναντίον, ἡ ἐτησίως φορτωνόμενη ποσότητα ἐμπορευμάτων εἰς τὸν πόλεμον, κατὰ τὸν d.w., σημειώνει μείσων, ἐνῷ ὁ ἀριθμὸς τῶν τοννομίλιων ἐτησίων, κατὰ τὸν d.w., παραμένει ἀναλλοίωτος.

## ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ

ΚΑΤΑ ΤΟ 1963

'Η παγκόσμιος παραγωγὴ σιδηρομεταλλεύματος τὸ 1963 ἀνήλθε — κατὰ τοὺς συν-

τάκτας τῆς μελέτης — εἰς 550 ἑκατομμύρια τόνων.

'Έκ τούτων ἔξηκθησαν 162 περίους ἑκατομμύρια τόνων καὶ ἔξ αὐτῶν πάλιν τὰ 107 ἑκατομμύρια τόνων διεκινήθησαν ἀπὸ θαλάσσης.

'Τὸ ποσόν τοῦτο ἀντιπροσωπεύει μείσησην 5%, ἔναντι τοῦ 1962.

'Τὸ ἀφόρων τὴν ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην τῷμα

τῶν ἔργων, σημίτατο εἶναι 21 ἑκατομμύρια τόνων, οἵτινες προήρχοντο ἐκ Γαλλίας, Βελγίου, Λουξεμβούργου καὶ Γερμανίας, 7 ἑκατομμύρια τόνων, οἱ ὄποιοι δύσευσαν μέσω τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τοῦ Καναδᾶ πρὸς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας, 27 ἑκατομμύρια τόνων ἐκ τῆς Σοβιετικῆς 'Ενωσεως πρὸς.

## ATLANTIC BANK OF NEW YORK

WELCOMES SAVINGS ACCOUNTS OF CREW MEMBERS

MAIN OFFICE

DOWNTOWN OFFICE

NEW YORK

960 AVENUE OF THE AMERICAS

123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

τούς γείτονάς της και ἐν ὑπόλοιπον εἰς τὰς  
‘Ην. Πολιτείας και τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

Έπει συνόλου έξαγωγών διά θαλάσσης 107 έκατον μυριών τόνων, περί τα 75 έκατ. τόνων διεκινήθησαν από μπάλκα κάρριερ. Ούτω, είς λογαριασμὸν του μπάλκα κάρριερ αναλογούν τά 14% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς καὶ τά 70% (έναντι 63% του 1962) τῆς από θαλάσσης διακινηθέσης ποσότητος. Μόνον τά

Πίνακα:				
'Εξαγωγικά χώρατα	'Εκατομ. μετρ. τ.	Εις 1000άδας τοννομιλίων	Ποσοστόν τόνων	Ποσοστόν τοννομίλ.
Σκανδινανία .....	22.5	24.4	21.1	7.1
Δ. Αφρική .....	9.9	39.3	9.3	11.5
Ίνδια - Μαλαισία .....	16.3	67.9	15.2	19.8
Καναδάς .....	12.9	30.6	12.1	9.2
Νότ. Αμερική .....	32.1	156.2	30.1	45.1
Λοιπαί χώρατα .....	13.1	23.2	12.2	6.8

Παγκόσμιον σύνολον 106.8

Συνάγεται έκ του άνωτέρω πίνακος, ότι ή Νότιος Αμερική έχηγαγε το 30% του παγκοσμίου συνόλου, καταλαβούσα την πρώτην θέσιν. Προμηθεύει άκομή τα 50% σχεδόν των παγκοσμίων τοννομηλίων, χάρις εις τάς μακράς άποστάσεις προορισμού των φορτίων. Αι σκανδιναϊκαί χώραι αιτίνες προμηθεύουν τα 21% της έξαρχείσης ποσότητος, έχουν χι-

Χώραι έξαγωγής	Σκάφη 10-18χ.τ.	Σκάφη 18-30χ.τ.	Σκάφη άνω 30χ.τ.	Σύνολον μπ. κάρρ.	Δι' έπερων σκαφών	Γενικόν σύνολον
Σκανδιναύα .....	28	19	16	63	37	100
Δυτ. Αφρική .....	31	33	27	91	9	100
Ινδίαι - Μαλαισία ..	9	26	1	36	64	100
Καναδάς .....	14	29	50	93	7	100
Νότ. Αμερική .....	11	26	51	88	12	100
Λοιπαὶ χώραι .....	12	16	13	41	59	100
Παγκοσμίως .....	17	24	29	70	30	100

Ο άνωτέρω πίνακς είναι λίσα ἀποκαλυπτικός. Αι ἀπό θαλάσσης διακινηθεῖσαι ἔξαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματα τοῦ Καναδᾶ διεξήθησαν — οὕτας εἴπειν — διά μεγάλων μεταφορικῶν μέσων. Η αὐτὴ σχεδὸν κατάστασις ισχύει καὶ διὰ τὴν Δυτ. Ἀφρικήν, ἐνώ τοινάντιον εἰς τὴν Σκανδιναվίαν καὶ πρὸ πάντων εἰς τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Μαλαισίαν αἱ φορτώσεις διεισάγονται συχνότερον ἐπὶ μῆι εἰδικεύμενῶν μονάδων η σχετικῶν μικρῶν. Ή ἀφορῶσα εἰς τὰς σκανδιναվικάς ἔξαγωγάς κατάστασις ὀφείλεται εἰς τὰς μεταφοράς ἐπὶ μικρῶν ἀποστάσεων, αἵτινες ἐμποδίζουν τὰ μεγάλα σκάφη ἡ έμφασίστουν τὴν ικανότητά των. Διὰ τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Μαλαισίαν ἡ σπάνιας μεγάλων μεταφορικῶν ἔξηγείται ἐκ τῆς ἐλλείψεως λιμενικῶν δυνατοτήτων.

«Οσον άφορά τα κυριότερα είσαγωγικά κέντρα, οι συντάκται της μελέτης γράφουν: «Αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι ήσαν ή μεγαλύτερα είσαγωγική χώρα σιδηρομεταλλεύματος κατά το 1963, με σύνολον 34 έκατομμυρίων τόνων. Περί τα 22 έκατομ. τόνων είσιχθησαν δι' ωκεανωπόρων σκαφών και απασα σχεδόν ή ποσότης αυτή διεκινήθη άποτο μπάλκ κάρριερος. 'Έρχομε ποιοτίσαν αι 'Ηνωμ. Πολιτείαι μεγάλα ειδικεύμενα μεταλλοφόρα σκάφη, τού μεγέθους τών 40.000 τ.ά.ν. και άνω. Τό σύνολον τών είσαγωγών τού 1963 ηξήθη κατά 1.000.000 τόνων, έναντι τού 1962, αι δε διά θελάσσης μεταφορά είσημείωσαν υποχώριών κατά 4 έκατομμυρία τόνων. Ή έξελιξις αυτή ώρειλετο εις τάς αυξήθείσας μεταφοράς έκ Καναδά, μέσω τών Μεγάλων Λιμνών. Αι διά θελάσσης μεταφορά τών 'Ηνωμ. Πολιτειών έμειώθησαν έξ δόλων τών περιοχών, έξαιρέσει τής Δυτ. 'Αφρικής, αι έκ της όποιας είσαγωγαι είσημείωσαν αυξησιν κατά ημισυ έκατομμυρίων τόνων. Τήν μεγαλύτερων μείωσην ένεψαντο αι Βενεζουέλας είσαγωγαι κατά 1.000.000 τόνων

ζουέσα εισάγωγαι, κατά 1.000.000 τονών.  
»ΑΙ χώραι της Εύρωπαίκης Οίκουνομικής  
Συνεργασίας — έξαιρεσί της Ιταλίας —  
εισήγαγον το 1963 σδημοτελλεύματα 32  
έκατοντμηρίων τόνων, διπλαί και μετεφέρθη-  
σαν δι' ηκανεπόδραν σκαφών, μέ πραγματο-  
ποίησην αύξησεως 3 έκατοντμηρίων τόνων,  
έναντι τού προηγουμένου έτους. «Η Γερμανία  
κατά το 1963 εισήγαγεν 21 έκατον. τόνων,  
μεταφέρθεντας διά θαλάσσης. Περι τὰ 23  
έκατ. τόνων μετεφέρθησαν εἰς τὴν Ηπειρο-

μεταλλοφόρα τῶν 10.000 τόνων δ.ώ. καὶ ἄνω μετέφερον τὰ 50% τῶν ἀπό θαλάσσης διακινήθεντα σιδηρομεταλλεύματά, ἔναντι 20% ἄτινα μετέφερον τὰ μπάλι κάρριερς καὶ 30%, ἄτινα μετέφερον τὰ συνήθῃ φορτηγά του μεγέθους τῶν 10.000 τόνων δ.ώ. καὶ κάτω. Ἡ συμμετοχὴ τῶν διαφόρων χωρῶν εἰς τὰς ἔξαγωγὰς σιδηρομεταλλεύματάν κατά τοῦ 1963 καταφίνεται ἀπό τὸν κάτωθι πίνακα:

μετεφέρθησαν διὰ μπάλκ κάρριερς. Ή δώδεκα τῶν 14 ἔως 18 χιλ. τόννων καὶ ή τῶν 30 ἔως 40 χιλ. τόννων, ἐδέσποζαν ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς ταύτης.

»Τό Ήνωμένον Βασίλειον κατά τό 1963 εισήγαγε 14.5 έκαπτομύρια τόννων σιδηρομεταλλευμάτων. Έξι αύτών τά 66% περίπου μετεφέρθησαν διά μπάλκ κάρριερς τών 10.000 τόννων d.w. και ἄνω, ολιγιώτερα δὲ τῶν 2% διά μπάλκ κάρριερς τών 30.000 τόνων d.w. και ἄνω. Τούτο σημαίνει, ότι αἱ εἰς «Αγγλίαν εισαγωγαὶ διεκινήθησαν διὰ μικροτέρων, ἀπὸ ὅλας εισαγωγικάς χώρας, σκαφῶν.

»Η Ιαπωνία υπήρξεν ή μεγαλύτερά είσαγωγική χώρα διά την άποθετή της Βαθάλασσης, κατά τό 1963, διακίνησην σιδηρομεταλλευμάτων, με σύνολον 16,6 εκατομμυρίων τόνων. Οι εις τοννώμιλια άριθμοι δεικνύουν, ότι τά 38% του συνόλου των διά θαλάσσης είσαχθέντων σιδηρομεταλλευμάτων άνήκουν εις την Ιαπωνίαν. Η μησυ περίπου της ποσότητος ταύτης μετεφέρθη διά μπάλια κάρριερς, ραγδαίως άμως ηλιξηθή ή συμμετοχή μεγάλων μεταλλοφόρων. Τό γεγονός ότι μικρά μπάλια κάρριερς είναι άκομη μεγάλης σημασίας διά τάς Ιαπωνικάς είσαγωγάς, φοβεροί είναι τά μικρά βάθη ίιδαντων τών λιμενών τής Ινδίας, τής Μαλασίας και άλλων περιοχών τής Α-πωνίας, Ανατολής, διόπθεν ένεργούνται αι φορτώσεις.

»Εἰσαγωγαὶ εἰς Πολωνίαν καὶ εἰς Ἀργεντινὴν διεξάγονται ἐπίσης, ἐν τινὶ μέτρῳ, διὰ μπάλκ κάρριερς».

ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ

Οι συντάκται της μελέτης περιλαμβάνουν είτε τα «δημητριακά» τὸν σίτον, τὸν ἀραβόσιτον, τὴν κριθήν, τὴν δρόμην καὶ τὴν σικαλίν. Ὡς παγκόσμιος παραγωγὴ τῶν εἰδών τουτῶν ἀνήλθε κατὰ τὴν ἐποχὴν 1962 - 63 εἰς 669 περίπου ἑκατομμύρια τόννων, ἔναντι 671 ἑκατ. τόννων, τῆς ἐπομένης. Ὡς ἀπό θαλάσσης διακίνησης ἀνήλθε τὸ 1963 εἰς 59 ἑκ. τόν., μὲ αὐξήσιν 6 ἑκ. τόν. ἔναντι τοῦ 1962 καὶ 2 ἑκατ. τόννων, ἔναντι τοῦ 1961. Τὰ μπάλκ κάρριερς μετέφερον 23 ἑκατομ. τόννων, τὸ 1963, ἥτοι τὰ 37% τοῦ συνόλου, ἔναντι 14 ἑκατ. τόννων τοῦ 1962, ἔναντι 8 ἑκατ. τόννων τοῦ 1961 καὶ ἔναντι 4 ἑκατ. τόννων τοῦ 1960. Διαπιστώθαι σύντοιχοι καὶ πάλιν μία ἔξαιρετικὸς ρυγματία πρόσδοσ. Ὡς κατανομὴ εἰς τὰς διαφόρους ζώνας ἔξαγωγῶν ἔχει ὡς ἔξης:

Περιοχή έξαγωγική	Έκατ. με- τρικ. τόννων	Χιλιάδες τοννομίλ.	Τόννων	Ποσοστά Τοννομίλ.
Ήνωμ. Πολιτείαι .....	26,8	173,6	45,2	57,2
Καναδάς .....	11,1	44,3	18,7	14,6
Αργεντινή .....	4,3	23,7	7,2	7,8
Αύστραλια .....	6,6	40,8	11,1	13,4
Λοιπάτι χώρασ .....	14,6	21,9	17,8	7,0

Σύνολον ..... 59,4  
 Κατάδηλον ἐκ τοῦ ἀνωτέρου πίνακος προ-  
 δόλλει τὸ γεγονός, ὅτι αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι  
 ἀποτελοῦν τὴν πρώτην ἔξαγωγικήν περιοχήν,  
 τῆς ὧποιας τὸ μερίδιον ἐπὶ τῆς παγκοσμίου  
 παραγωγῆς ὑπερβαίνει τὰ 57% (τονομασία).  
 Ἡ θέσις των αὐτῶν οὐφείδεται εἰς τὰς φορτω-  
 ρίσεις προστατεῖ τονισμούς ὡντων εἰς τὰς

Η ΜΕΡΙΜΝΑ διὰ τὴν ἐπίβλεψιν τῶν κατασκευῶν, τῶν ἐπιθεωρήσεων, τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν πλοίων, ἡμπορεῖ νὰ μὴ ἀποτελῇ πλέον ἄμεσον ἀπασχόλησιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τὴν ἀναλαμβάνει ἡ «ΜΑΡΤΕ-ΧΝΙΚΑ», ὅργανωσις τεχνικῶν ναυτιλιακῶν συμβούλων, εἰδικῆς καταρτί-σεως καὶ πείρας.

**"MAPTEKNIKA"**

ΝΑΥΠΗΓΟΙ · ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ · ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ · ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΟΙ

Μπουμπουλίνας & Κολοκοτρώνη 100

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφ. 410.662

μεγάλα σκάφη κατηγορίας έχει τινάς έκ τών σημαντικότερων λιμένων της Βορείου Θαλάσσης, έκ τών όποιων τά φορτία απεστέλλοντο διά μικροτέρων μονάδων είς τούς τελικούς προσορισμούς των. Τούναντον, αἱ πρός τήν 'Ινδιαν καὶ τὸ Πακιστάν μεταφοραὶ ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ ποσοστόν 17% μόνον διά μπάλκ κάρριερς, συνεπείᾳ τῶν λίαν ἀνεπαρκῶν μέσων ἐκφορτώσεως εἰς τοὺς ἑκεῖ λιμένας.

Εἰς τὰς ἑκατόντα σκάφη τά μπάλκ κάρριερς ἔκαλυψαν τά 50% καὶ ἄνω τῆς ἑκείθεν ἀπασχοληθείσης χωρητικότητος. Διὰ τὴν Αὐστραλίαν δώμας τὸ ποσοστόν τοῦτο κατέπεσεν εἰς τὰς 30% καὶ διὰ τὰς ἑξ 'Αργεντίνης ἀποστολάς ἐνεφανίσθη ἀσήμαντον. 'Εξ

ἄλλου, ἡ χρησιμοποίησις δεξαμενοπλοίων πρὸς διακίνησιν γεννημάτων ἐνεφάνισε προσδεμτική μειώσιν, κατελθόντα ἀπὸ 8 ἑκατ. τόν., τοῦ ἔτους 1961, εἰς 5 ἑκατ. τόν. τὸ 1962 καὶ εἰς 4.5 ἑκατ. τόν. τὸ 1963.

#### METALLAEYMATA MAGGANIOU

'Η παγκόσμιος παραγωγὴ μαγγανίου ἀνήλθε τὸ 1963 εἰς 15 ἑκατ. τόν. ἐκ τῶν ὅποιων πλέον τοῦ 1)3 πρωρίζετο δι' ὑπερπόντιων μεταφοράν. Σημειούνται ἐνταῦθα τόννοι καθαρῶν κατώτεροι πρὸς τοὺς σχετικούς τοῦ σιδηρομεταλλεύματος, αἱ ἀποστάσεις ὥμων εἰναι, γενικῶς, πολὺ μεγάλοι. Αἱ κατὰ περιοχὰς φορτώσεις δείκνυνται ἀπὸ τὸν κατώθι πίνακα, διὰ τὸ ἔτος 1963:

Περιοχαὶ ἔξαγωγῆς	Ἐκατομμ. μετρ. τόν.	Ἐις χιλιάδες τοννομήλ.	Τόννοι	Ποσοστὰ % Τοννομήλ.
'Ινδια .....	0.67	4.4	12.4	18.1
Βραζιλία .....	0.94	4.4	17.3	18.1
Νότ. Αφρική .....	1.03	7.5	19.0	30.9
Λοιπὴ Αφρική .....	1.57	6.1	29.0	25.1
Λοιπαὶ χώραι .....	1.21	1.9	22.3	7.8
Σύνολον .....	5.42	24.3	100.-	100.-

'Ως προκύπτει ἐκ τοῦ πίνακος, δεσπόζουσαν εἰς τὴν κίνησιν ταύτην κατέχει θέσιν ἡ Αφρική. Μᾶλλον μετρία εἶναι ἡ συμμετοχὴ τῶν μπάλκ κάρριερς εἰς τὰς μεταφοράς μεταλλευμάτων μαγγανίου ἀνέρχομένη εἰς τὸ 1)3, ἡτοι εἰς ποσὸν διλγίωτερον τῶν 2 ἑκατομμυρίων τόννων. Πάντως, οἱ ἀριθμοὶ τοῦ 1963 ὑπερέδησαν τοὺς διάφορούς τοῦ 1962.

#### ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

'Η παγκόσμιος παραγωγὴ τοῦ 1963 ὑπελογίσθη εἰς 2.300 ἑκατομμύρια τόννων, μὲν

Περιοχαὶ ἔξαγωγῆς	Ἐκατομ. μετρ. τόν.	Χιλιάδες τοννομήλ.	Τόννων	Ποσοστὰ % Τοννομήλ.
'Ηνωμ. Βασιλείου .....	8.0	3.9	12.5	1.9
Πολωνία - Ρωσία .....	13.1	9.3	20.9	4.6
'Ηνωμ. Πολιτείαι .....	32.7	160.8	51.1	79.5
Αύστραλία .....	3.2	14.1	5.0	7.1
Νότ. Αφρική .....	1.4	6.8	2.2	3.3
Λοιπαὶ χώραι .....	5.6	7.2	8.7	3.6
Σύνολον .....	64.0	202.4	100.-	100.-

'Έκδήλως καὶ ἔδω προηγούνται αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι.

#### ΕΤΕΡΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

Μεταξὺ τῶν ἄλλων ὑπὸ ἔξετασιν προϊόντων ἀναφέρονται ἐν πρώτοις ὁ βωξίτης καὶ τὸ ἀλουμίνιον, τῶν ὅποιων ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ κατὰ τὸ 1963 ὑπελογίσθη εἰς 33 ἑκατομμύρια τόννων. Τὸ ἥμισυ τῆς ποσότητος ταύτης διεκινήθη ἀπὸ θαλάσσης καὶ τὸ ἥμισυ τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν ἐξυπηρετήθη ἀπὸ μπάλκ κάρριερς. Τὰ φωσφορικά ἀλατά ἀντεπροσώπευον τὸ 1963 παγκόσμιον παραγωγὴν 48 ἑκατομμυρίων τόννων, ἐκ τῶν

αὐτῶν τὰ 22 ἑκατ. τόννων διεκινήθησαν ἀπὸ θαλάσσης, μὲν συμμετοχὴν εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφοράς τῶν μπάλκ κάρριερς κατὰ ποσότητον 9%.

Διὰ τὴν μεταφορὰν ἀκαθαρίστου ζαχάρεως, ἀλεύρων σόγιας, γύψου, παλαιοσιδήρων, κῶκ πετρελαίου, ξυλείας, πυριτικῶν ὄρυκτων, τσιμέντων, ἀργύρου σιδήρου, λιπασμάτων, θειού, αὐτοκίνητων κ.λ.π., χρησιμοποιούνται ἐπίσης μπάλκ κάρριερς. Εἰς δῆλας ἐν γένει τὰς μεταφορὰς τὰ μεγάλα ταύτα φορτηγά σκάφη αὐξάνουν τὰ ποσοστὰ συμμετοχῆς των. 'Εκεῖ ὅπου σημειούται ἀποστάσια τῶν μπάλκ κάρριερς, ἀναφέρεται συχνάκις εἰς τὴν

ἀνεπάρκειαν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων. Διύναται τις δῆμοι μετὰ δεβαιόπτος νά καταλήξῃ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ μπάλκ κάρριερ εἰσέρχεται πάντοι.

'Ενδιαφέρον τὸ δῆμοι είναι νὰ ἔξετασθῇ τὸ θέμα τῆς ἔξελίξεως τῶν μεγάλων φορτηγῶν, τῶν χαρακτηριστικῶν των καὶ τῶν δυνατῶν προβλέψεων ἐπὶ τῶν μελλοντικῶν ναυπηγήσεων.

Εἰς δύο διάδασις χωρίζονται τὰ μπάλκ κάρριερς. Εἰς τὴν μίαν περιλαμβάνονται τὰ μεταλλοφόρα καὶ εἰς τὴν ἔτεραν τὰ ἄλλα μπάλκ κάρριερς. Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μεταλλοφόρων περιλαμβάνονται τὰ καθαρῶν μεταλλοφόρα, τὰ μικτά (μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα), τὰ μεταφορικά θωξίτου καὶ τὰ δεξαμενόπλοια τὰ μετατραπέντα πρὸς μεταφορὰν μεταλλευμάτων. Εἰς τὴν ἄλλην κατηγορίαν καταλέγονται τὰ μπάλκ κάρριερς δι' ὅλους τοὺς ἄλλους μεταφορικούς σκοπούς, τὰ δεξαμενόπλοια τὰ ἀπασχολούμενα εἰς μεταφορὰν γεννημάτων καὶ τινα εἰδικευμένα μὲν κατάστρωμα, φορτηγά σκάφη.

Διαπιστωτάιται πάντως, διὰ τὴν ἱηνούαριον 1965 ἐτέλουν ἐν ὑπερεσίᾳ 1.000 μπάλκ κάρριερς ἐν τῷ κόσμῳ, συνολικῆς χωρητικότητος κατά τι ἀνωτέρας τῶν 22 ἑκατομμυρίων τόννων δ.ω. 'Ἐπι τοῦ συνόλου τούτου τὰ μεταλλοφόρα ἀντεπροσωπεύοντο μὲ 309 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 8 ἑκατομμυρίων τόννων περίπου, ἐνώ τὰ λοιπά μπάλκ κάρριερς ἀνήρχοντο εἰς 691, συνολικῆς χωρητικότητος 14.1 ἑκατομμυρίων τόννων δ.ω. Σημειώτεον, διὰ τὴν ἱηνούαριον 1964 ὑπῆρχον ἐν ὑπερεσίᾳ 920 μπάλκ κάρριερς, χωρητικότητος 19.5 ἑκατομμυρίων τόννων δ.ω. 'Εσημειώθη οὕτω ἐντὸς δωδεκαμήνου αὔξησις ἐπὶ 2.5 ἑκατομ. τόννων δ.ω.

'Αφ' ἔτερου, δὲ δῆλος στόλος, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1964 περιελάμβανε 307 μεταλλοφόρα, χωρητικότητος 7.5 ἑκατ. τόννων δ.ω. Εἰς τὸ τομέα ἀυτὸῦ ἡ πραγματοποιηθεῖσα τὸ 1964 αὔξησις ἀνήλθεν εἰς ἡμίσυ μόνον ἑκατομμυρίων τόννων δ.ω. Τὰ λοιπά φορτηγά ἀνήρχοντο τὴν ἱηνούαριον 1964 εἰς 613 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 12 ἑκατομμυρίων τόννων δ.ω. Εἰς τὸν ἐν λόγῳ τομέα ἡ αὔξησις ὑπερέδησε τὰ 2 ἑκατομ. τόν. δ.ω.

Προκειμένου δῆμοι περὶ τοῦ ὑπὸ παραγγελίαιν ἡ ναυπήγησιν τονάζ, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχ. ἔτους ὑπῆρχον 283 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 9.4 ἑκατομμυρίων τόννων δ.ω., ἐκ τῶν ὅποιων 1.5 ἑκατομ. τόννων είναι μεταλλοφόρα καὶ 8 περίπου ἑκατομ. τόννων ἀναφέρονται εἰς μπάλκ κάρριερς. 'Απιδεικύνεται δῆμοι, διὰ τὸ στόλος τῶν μεταλλοφόρων δαδίζει πρὸς τὸ σημεῖον κορεσμοῦ, γεγονός διπέρ δὲν συμβαίνει διὰ τὰ λοιπά σκάφη. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1964 ὑπῆρχον ὑπὸ παραγγελίαιν ἡ ναυπήγησιν 181 μπάλκ κάρριερς, συνολικῆς χωρητικότητος 5.9 ἑκατομμυρίων τόννων δ.ω., ἡτοι 1.5 ἑκατ. τόν.

## 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

CABLE ADDRESS:  
OKEANIS - NEW YORK

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2. II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

TEL. 421.011  
421.012  
421.013

CABLE ADDRESS:  
ADRIAD - PIRAEUS

εις μεταλλοφόρα και 4.4 έκατ. τόν. εις άλλα μπάλκ κάρριερς.

Οσον άφορε τήν διόγκωσιν τοῦ στόλου τῶν μπάλκ κάρριερς κατά τήν παρελθούσαν δεκαετίαν, διαπιστούται ότι από 1 έκ. τ.δ.ώ., τοῦ 1954, ηγέηθη εἰς 20 έκατομμύρια τόνων δ.ώ., κατά τάς ἀρχὰς τοῦ 1964, μὲ μέσον δρον ἐπηρείας αὐξήσεως 30%. Εξαρεσίν ἀπέτελεσε μόνον τὸ παρελθόν ἔτος, διότε ή αὐξήσις κατῆλθεν εἰς τά 13%. Ή τούτοις κατά τὸ τρέχον ἔτος ἀναμένεται νὰ παραγγελθῇ νέα χωρητικότης 5 έκατομμυρίων τόνων δ.ώ.

Η ἑτησία αὐξήσις τῶν μεταλλοφόρων διεκυμάνθη μεταξὺ 0.5 καὶ 1 έκατομμυρίου τόνων. Μέγα μέρος τῆς από τοῦ 1960 μέχρι τοῦ 1963 παρατηρεῖσθαις αὐξήσεως ἀναφέρεται εἰς τὰ καθαρῶς μεταλλοφόρα, τοῦ μεγέθους τῶν 14.000 τόνων δ.ώ. καὶ ἄνω. Κατὰ τὸ 1964 ὅμως τὰ μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα αντιπροσωπεύουν τὰ 80% τῆς καθαρᾶς αὐξήσεως τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφόρων. Ο στόλος τῶν μετατραπέντων δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητος 10 - 14 χιλ. τόνων δ.ώ. ὑπῆρξε σταθερός κατὰ τὰ παρελθόντα ὀλίγα ἔτη.

Άπο τοῦ 1960 ἡ αὐξήσις τοῦ στόλου τῶν λοιπῶν μπάλκ κάρριερς ὑπῆρξε σημαντική, ἔξαιρεσί μιᾶς προσωρινῆς ὑποχωρήσεως τὸ 1964. Εἰς τήν αὐξήσιν συνέβαλον κατὰ μέγα μέρος αἱ νέαι ναυπηγήσεις. Ἐκτάκτως, ἐν τούτοις, συνέβαλον καὶ εἰς τήν παραγανήσιαν αὐξήσιν τοῦ στόλου. Κατὰ τὰ πρόσφατα ἔτη δὲν ηγέηθη ὁ ἀριθμός τῶν ἄλλων μπάλκ κάρριερς τοῦ μεγέθους τῶν 10.000 ἑως 14.000 τόνων δ.ώ.

### ΣΗΜΑΙΑΙ

Κατὰ τὸ 1964 ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν μπάλκ κάρριερς ηγέηθη κατὰ 2.6 έκατομμύρια τόνων δ.ώ., ἐκ τῶν ὅποιων 2.2 έκατ. τόνων προήρχοντο ἀπό νέας ναυπηγήσεις, ἐνώ τὸ ὑπόλοιπον ἀνεφέρετο ἀπό μετατροπάς δεξαμενοπλοίων. Διαδύσεις δὲν ἐσημειώθησαν.

Η καθαρὰ κατὰ τὸ 1964 αὐξήσις τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφόρων περιωρίσθη εἰς ½ έκατομμύριον τόνων, ὡς ἄνω. Η Λιβερία, ητίς ἔφθασεν εἰς τὰ 2½ έκατομμύρια τόνων, ἐπαγίωσε τὸ 1964 τήν θέσην τῆς διὰ τῆς ἀποκτήσεως 180.000 τόνων δ.ώ. Η Ιαπωνία τείνει πρὸς τὸ 1.4 έκατομ. τόνων, καθὼς ἐπίσης η Σουηδία καὶ η Νορβηγία μὲ +1 ἑκ. τόνων, ἐσημειώσαν σοδαράν αὐξήσιν τῶν στόλων των. Η Μεγάλη Βρετανία, τούναντίον, ητίς εἶχε σταθεροποιήσει τὴν χωρητικότητά της ὀλίγον ἄνω τοῦ ἐνὸς έκατομμύριον τόνων, κατέπεισε ἐκ τῆς τρίτης θέσεως, τὴν ὅποιαν κατείχεν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1964, εἰς τήν πέμπτην θέσιν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1965.

Διὰ τὰ ἄλλα μπάλκ κάρριερς η σημειώθησαν κατὰ τὸ 1964 καθαρὰ αὐξήσις ὑπερέβη τὰ 2.000.000 τόνων δ.ώ. Η Νορβηγία κατέλαβε τὴν πρώτην θέσιν μὲ 3.000.000 τόν. δ.ώ., μολονότι ή κατὰ τὸ 1964 αὐξήσις της περιωρίσθη εἰς 99.000 τ. δ.ώ. μόνον. Η Λιβερία, ητίς ἀριθμεῖ σήμερον στόλον 2.3 έκατ. τόνων δ.ώ., ἐνεφάνισεν αὐξήσιν 441.000 τόνων. Η Ιαπαία, ητίς προσεγγίζει τὸ 1.5 έκατ. τόνων, ἐπλουτίσθη μὲ 302.000 τόν., ή 'Ελλάς οἱ διάσημοι ὑπεχωρήσεις ἀλλὰ διετήρησε τὴν τετάρτην θέσιν τῆς μὲ στόλον ὑπερβαίνοντά πως τὸ 1.000.000 τόνων δ.ώ. Εν τούτοις ἡ 'Ελλάς ἀκολουθήθηται κατὰ πόδας ἀπό τὴν Αγγλίαν (αὐξήσις 214.000 τόν. δ.ώ.).

### ΠΡΟΩΣΙΣ

Τὰ πλεῖστα τῶν μπάλκ κάρριερς, ἀτίνα εἰσήλθην εἰς τήν ὑπηρεσίαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ τὴν πρώσσιν τῶν μὲ μηχανάς Ντζέλελ. Ως ἔκ τούτου τὸ ποσοστὸν τῶν δηγελοκινήτων ἀπό 60% τῶν ἀρχῶν τοῦ 1961, ἔθοστεν εἰς 69% εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1965. Σημειώτεον, διτὶ τὸ ποσοστὸν τῶν δηγελοκινήτων μεταλλοφόρων εἶναι κατωτέρων (55%) τοῦ ποσοστὸν τῶν δηγελοκινήτων μπάλκ κάρριερς (76%). Η διὰ στροβίλων πρόσωσις ἐπικρατεῖ εἰς τὸν στόλον τῶν

μεταλλοφόρων, ιδίως εἰς τὰς μεγάλας μονάδας καὶ τὰ μετατραπέντα δεξαμενόπλοια.

	Έξ ολοκλήρου	Λοιπά
	μπάλκ κάρριερς	μπάλκ κάρριερς
1.1.1961 : Δηζελοκίνητα ...	60%	72%
» : Στροβιλοκίνητα .	40%	28%
	—	—
1.1.1965 : Δηζελοκίνητα ...	100.-	100.-
» : Στροβιλοκίνητα .	69%	76%
	31%	24%
	—	—
	100.-	100.-

### ΗΑΙΚΙΑ

Τὰ 60% περίπου τοῦ στόλου τῶν μπάλκ κάρριερς χρονολογοῦνται ἀπό πενταετίας. Εἰς τήν ναυπηγήσεισαν πρὸ τοῦ 1960 χωρητικότητα τὰ μετατραπέντα ἀπό δεξαμενόπλοιαν ἀντιπροσωπεύουσαν τὸ 1) 3 περίπου. Χάρις εἰς τὸ γεγονός ὃτι κατὰ τὸ 1964 ὀλίγα μόνον μετατραπέντα δεξαμενόπλοια προστέθησαν εἰς τήν ἐν πρεσείᾳ χωρητικότητα, ἡ μέση ἡλικία ὑπεχωρήσεν ἐλαφρῶς καὶ σήμερον κυμαίνεται κάτω τῶν 6 ἑτῶν κατὰ τόνων δ.ώ., διπερ καὶ εἶναι ἀρκετά ἀξιοσημείωτον. Νεωτέρους στόλους συναντώμενον εἰς τήν Γαλλίαν, Νορβηγίαν, Ιταλίαν καὶ Δυτική Γερμανίαν.

**ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ :** Τὰ μέσα μεγέθη τῶν μπάλκ κάρριερς, δηπως καὶ κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη, ἔξηκολούθησαν καὶ κατὰ τὸ 1964 νὰ αὐξάνουν. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1965, τὸ παγκόσμιον μέσον μεγέθος αὐτῶν ἀνήρχετο εἰς 22.100 τ. δ.ώ. Πρόκειται περὶ τάξεως, ἡ ὅποια δὲν φαίνεται ἀκόμη, ὅτι πρόκειται νὰ χαλιναγωγῆθῃ, ὡς μαρτυροῦν οἱ ἀριθμοὶ οἱ σχετικοὶ μὲ τὰς ναυπηγήσεις κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Τὸ 1961 τὸ μέσον μεγέθος εἰς τόνους δ.ώ. τῶν εισελθόντων εἰς τήν ὑπερεσίαν νεοτεύκτων μπάλκ κάρριερς ήτο 21.500 τόνων. Τὸ 1962 ηγέηθη εἰς 24.000 τ., τὸ 1963 εἰς 27.100 τ. καὶ τὸ 1964 εἰς 31.200 τ. δ.ώ.

Τὰ μεταλλοφόρα, γενικῶς, εἶναι μεγαλύτερα τῶν ἄλλων μπάλκ κάρριερς, ήτοι 25.800 τ. δ.ώ. διὰ τὸ παγκόσμιον στόλον, ἔναντι 20.400 τ. Η τάσις δημοσίας πρὸς αὐξήσιν τῶν μεγεθῶν ἀποκαλύπτεται καὶ εἰς τὰς δύο τάυτας κατηγορίας. Οὕτω, τὸ μέσον μεγέθος τῶν μεταφερόντων μεταλλευματοφορῶν, διὰ τὸ περιστοτέρων χωρητικότητα. Τὰ ἔχοντα βύθισμα 32 ἑως 33 ποδῶν, διαφένεται νὰ τάπασισται σκάφη μὲ βύθισμα 31 ποδῶν, ἔξακολουθοῦν νὰ ἀντιπροσωπεύουσαν τήν περιστοτέρων χωρητικότητα. Τὰ ἔχοντα βύθισμα 32 ἑως 33 ποδῶν ηγέηθησαν τὸ 1964 καὶ καταλαμβάνουν ἡδη τὴν δευτέραν θέσιν. Τούτο φαίνεται νὰ διευκολύνῃ τὴν κατάστασιν, δεδομένου ὅτι σκάφη μὲ βύθισμα 36 ἑως 37 ποδῶν είναι πολὺ ὀλίγα. Υπάρχουν δημάρες πλοίων μὲ βύθισματα 34, 35 καὶ 38 ποδῶν, αἵτινες καὶ παρουσιάζουν ἀξιόλογον αὔξησιν. 'Αφ' ἔτέρου, ή δημάρς σκαφῶν μὲ βύθισμα 40 ποδῶν καὶ ἄνω, τείνει νὰ φάσησται εἰς τὰς 750.000 τόνων δ.ώ.

**ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ "Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ:** Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1965 ήσαν ἀναγεγραμμέναι εἰς τὰ διδία τῶν σκαφῶν. Τὰ πλοία, δημαρ, μὲ βύθισμα 30 ἑως 31 ποδῶν, ἔξακολουθοῦν νὰ ἀντιπροσωπεύουσαν τήν περιστοτέρων χωρητικότητα. Τὰ ἔχοντα βύθισμα 32 ἑως 33 ποδῶν καὶ καταλαμβάνουν τὴν δευτέραν θέσιν. Τούτο φαίνεται νὰ διευκολύνῃ τὴν κατάστασιν, δεδομένου ὅτι σκάφη μὲ βύθισμα 36 ἑως 37 ποδῶν είναι πολὺ ὀλίγα. Υπάρχουν δημάρες πλοίων μὲ βύθισματα 34, 35 καὶ 38 ποδῶν, αἵτινες καὶ παρουσιάζουν ἀξιόλογον αὔξησιν. 'Αφ' ἔτέρου, ή δημάρς σκαφῶν μὲ βύθισμα 40 ποδῶν καὶ ἄνω, τείνει νὰ φάσησται εἰς τὰς 750.000 τόνων δ.ώ.

**ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ "Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ:** Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1965 ήσαν ἀναγεγραμμέναι εἰς τὰ διδία τῶν σκαφῶν. Τὰ πλοία, δημαρ, μὲ βύθισμα 30 ἑως 31 ποδῶν, ἔξακολουθοῦν νὰ ἀντιπροσωπεύουσαν τήν περιστοτέρων χωρητικότητα. Τὰ ἔχοντα βύθισμα 32 ἑως 33 ποδῶν καὶ καταλαμβάνουν τὴν δευτέραν θέσιν. Τούτο φαίνεται νὰ διευκολύνῃ τὴν κατάστασιν, δεδομένου ὅτι σκάφη μὲ βύθισμα 36 ἑως 37 ποδῶν είναι πολὺ ὀλίγα. Υπάρχουν δημάρες πλοίων μὲ βύθισματα 34, 35 καὶ 38 ποδῶν, αἵτινες καὶ παρουσιάζουν ἀξιόλογον αὔξησιν. 'Αφ' ἔτέρου, ή δημάρς σκαφῶν μὲ βύθισμα 40 ποδῶν καὶ ἄνω, τείνει νὰ φάσησται εἰς τὰς 750.000 τόνων δ.ώ.

Ἐπὶ κεφαλῆς ἔρχονται ή Λιβερία καὶ δημαράς, μὲ ἔνα σύνολον 2 έκατομμυρίων τόνων δ.ώ., περίπου, ἀκολουθοῦν δὲ κατὰ πόδας η Νορβηγία καὶ η Αγγλία. Οσον άφορε τὰς ναυπηγικὰς χώρας, πρότη ἔρχεται ή Ιαπωνία μὲ παραγγελίας 4½ περίπου ἑκατομμυρίων τόνων δ.ώ., μὲ αὔξησην 3,6 έκατομ. τόνων, ἔναντι τοῦ 1964. Αποδεικνύει τὸ γεγονός τούτο, ὅτι τὰ μπάλκ κάρριερς ἔχουν ἐνώπιόν των λαμπρὸν στάδιον καὶ ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουν δίκαιον προσερχόμενοι ὑπὸ τὴν σημαίαν των.

Ἐπὶ κεφαλῆς ἔρχονται ή Λιβερία καὶ δημαράς, μὲ ἔνα σύνολον 2 έκατομμυρίων τόνων δ.ώ., περίπου, ἀκολουθοῦν δὲ κατὰ πόδας η Νορβηγία καὶ η Αγγλία. Οσον άφορε τὰς ναυπηγικὰς χώρας, πρότη ἔρχεται ή Ιαπωνία μὲ παραγγελίας 4½ περίπου ἑκατομμυρίων τόνων δ.ώ., μὲ μηχανάς ντζέλελ, ἔναντι 63% τῶν υφισταμένων. "Ολα τὰ μεγάλα μεταλλοφόρα θὰ είναι δηγελοκινήτων τῶν 14.9 μιλίων. Σημειώτεον,

Μεγέθη εἰς τ. δ.ώ. Πλοΐα T. d.w.

10 - 13.999 ..... 121 1.395

14 - 17.999 ..... 295 4.680

18 - 24.999 ..... 360 7.717

25 - 29.999 ..... 74 2.005

30 - 39.999 ..... 87 2.963

40 - 49.999 ..... 27 1.266

50 - 59.999 ..... 28 1.497

60 καὶ ἄνω ..... 8 558

Σύνολον ..... 1.000 22.081

**TAXYTHS:** Δύναται νὰ δεχθῇ τις, ὅτι η

τυπική ταχύτης τῶν μπάλκ κάρριερς, εἶναι — περίπου — τὰ 15½ μιλια. Τὰ 40% τῆς παγκόσμιού χωρητικότητος υπάρχουνται εἰς τήν κατηγορίαν τῆς ταχύτητος, ητίς κυμαίνεται μεταξὺ 14 ἑως 14.9 μιλίων. Σημειώτεον,

γελθέντων είναι 33.200 τόννων d.w., έναντι 22.100 τόν. της υφισταμένης χωρητικότητος. Η τάσις δύνεται πρός τα μεγαλύτερα μεγέθυντα παγιούται. Τα περισσότερα συμβόλαια διάταξης μεταλλοφόρα προβλέπουν σκάφη τών 50.000 τόννων d.w. και άνω.

(Η χωρητικότητα είναι 1.000άδας τόν. d.w.)

Μεγέθη είς τ. d.w.	Πλοιά	T. d.w.
10 - 13.999	2	25
14 - 17.999	13	214
18 - 24.999	82	1.764
25 - 29.999	26	699
30 - 39.999	100	3.429
40 - 49.999	20	870
50 - 59.999	22	1.183
60 και άνω	18	1.226
<b>Σύνολον</b>	<b>283</b>	<b>9.410</b>

Είς τὴν μελέτην παρατίθεται καὶ εἰς ἀκόμη

πίνακας, δόστις παρουσιάζει τὴν κατά χώρας κατανομὴν τοῦ ὑπάρχοντος τὴν Ἰηνίαν στοὺς ἔξ. στόλους. Οὕτω, ὁ ὑπάρχων στόλος κατανέμεται εἰς τὰς ἔξης χώρας (ἡ χωρητικότητας νοεῖται εἰς 1.000άδας τόννων d.w.):

ΧΩΡΑΙ	Πλοιά	T. d.w.
Λιβερία .....	160	4.602
Νορβηγία .....	188	4.036
Ἀγγλία .....	112	2.037
Ἰαπωνία .....	82	1.912
Σουηδία .....	68	1.513
Ἴταλία .....	71	1.502
ΕΛΛΑΣ .....	55	1.331
Ἡνωμ. Πολιτείαι ..	62	1.177
Δ. Γερμανία ..	34	807
Γαλλία .....	26	511
Ὀλλανδία .....	24	440
Παναμᾶς .....	20	332
Ἰνδία .....	9	295
Λοιποὶ 19 χώραι ..	89	1.586
<b>Σύνολον</b>	<b>1.000</b>	<b>22.081</b>

Είς τὴν μελέτην παρατίθεται καὶ εἰς ἀκόμη

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

### ΤΟ ΠΡΩΡΑΙΟΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΤΟ ΠΡΥΜΝΑΙΟΝ

Είς τὴν σελίδα 35 τοῦ τεύχους μας τῆς Ιης Μαΐου 1965 καὶ εἰς τὸν ὑπότιτλον τῆς δευτέρας φωτογραφίας τοῦ μεγεθυνθέντος εἰς τὰ ναυπηγεία Κούρε τῆς Ἰαπωνίας δεξαμενοπλοίου, ἔτεθή ὁ ὑπότιτλος ἄλλης, παραληφθείσης τὴν τελευταίαν στιγμὴν λόγῳ Ἑλλειψεών χώρου εἰκόνος. Οὕτω, εἰς τὴν δημοσιεύθεισαν φωτογραφίαν είναι τὸ ἀποκοπὲν καὶ διαλυθὲν πρωράιον τμῆμα καὶ οὐχὶ τὸ πρυμναίον τοιούτον — ὅπου τὸ μηχανοστάσιον — ὥπερ συνεκολλήθη μὲ τὸ νέον πρωράιον τμῆμα τοῦ μεγαλυτέρου σκάφους.

### ΤΟ "ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ.,

Τὸ ἐν μετὰ τὸ ἄλλο παραδίδονται τὰ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Κώστα Μ. Λαιμού εἰς Ἰαπωνίαν ναυπηγούμενα πλοῖα, περὶ τῶν δόπιον ἐν ἑκάσταις ἀνερέμαντες εἰς προηγούμενον τεύχος μας. Παρεδόθη ὡστὸ τὸ παρελθόντα 'Απρίλιον καὶ τὸ εἰκονιζόμενον δεξαμενόπλοιον «Ματζέστικ.», 56.000 τόννων d.w., τὸ δόπιον χαρακτηρίζουν τὰ αὐτά μὲ τὰ προηγούμενα στοιχεῖα, ηποῖ:

1. Η ἐπὶ ἀπλοῦ ἐπιπέδου διάταξις τῶν στροβίλων ὑψηλῆς καὶ χαμηλῆς πιέσεως μετὰ τῶν ἀντιστοίχων μειωτήρων, διευκολυνομένης

οὕτω τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ συντηρήσεως καὶ μειουμένου τοῦ ἀρχικοῦ κόστους. Οἱ ἀτμοστροβίλοι κατεσκευάσθησαν ἀπὸ τὴν Τζένεραλ Ἐλέκτρικ καὶ τὴν Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, ἀναπτύσσονται δὲ ίσχυν 20.250 πτῶν.

2. Η κατασκευὴ ἐνὸς μόνου λέβητος, ἀπλοποιούμενης οὕτω τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας καὶ μειουμένου πάλιν τοῦ κόστους τῆς ἀρχικῆς ἔγκαταστάσεως. Μικρὸς δυοθητικὸς λέβης ἐπιτρέπει τὸν μὲ μειωμένην ταχύτητα πλοίου, ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ κυρίου λέβητος.

3. Η ἔγκατάστασις βαλδοῦ 9% εἰς τὴν στείραν, μειουμένης οὕτω τῆς ἀντιστάσεως κύματος καὶ αὐξανούμενῆς τῆς δι' ὠρισμένην ισχύν ταχύτητος. Υπηρεσιακὴ ταχύτητος τοῦ πλοίου 16 μίλια.

4. Ἡλεκτρούδραυλικὰ δαρυδύλκα ἀγκύρας καὶ προσορμίσεως, σύτοεντεινόμενα.

5. Διπλοῦν, διὰ δύο παραλήλων διαμῆκτων δοκῶν, ἐσωτρόπιον, σχηματίζοντας μικράν στήραγγα καθ' δλον τὸ μήκος τῶν δεξαμενῶν φορτίου, ἡ δόπια καὶ ἀντικαθιστὴ τὴν κυρίαν σωλήνωσιν φορτοεκφορτώσεως, ητὶς ἐπιτυγχάνεται δι' ἐλευθέρας ροής. Η φορτοεκφόρωσις ἐπιτυγχάνεται διὰ τηλεκινήσεως τῶν ἀντιστοίχων βαλδίδων, ἐκ τοῦ κεντρικοῦ θαλάμου ἐλέγχου.

6. Πλευρικὴ κίνησις δι' ἑκτοξεύσεως ὕδατος εἰς τὴν πρώραν, διευκολυνομένων οὕτω τῶν ἐν λιμένι χειρισμῶν.

### Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΣ ΤΟΥ "ΣΑΛΟΜ., ΚΑΟΝΗ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ

Εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιης Φεβρουαρίου, ἀνεγράφομεν τὰ τοῦ πορίσματος τῆς διενεργηθείσης εἰς τὸ Ἰσραὴλ ἀνακρίσεως ἐπὶ τῆς συγκρούσεως τοῦ ὑπερωκεανού «Σαλόμ» μὲ τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Στόλτ Ντάγκαλι». Τὸ ἀπόγημα, ὡς γνωστόν, συνέβη τὴν 26ην Νοεμβρίου 1964 περὶ τὰ 46 μίλια ΝΑ τῆς Ν. Υόρκης καὶ περὶ τὰ 20 μίλια ἀνατολικῶν τοῦ διαύλου Μανάσκουαν, εἰς δύος 240 περίπου ποδῶν, ἐστοίχισε δὲ τὴν ζωὴν 19 ἀνδρῶν τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου. Τὸ πρυμναῖον τοῦ σκάφους ἐδυθίσθη εύθυνος μετὰ τὴν σύγκρουσιν, ἐνῷ τὸ πρωράιον διεσώθη καὶ ἦδη ἐνούται μὲ τὸ πρυμναῖον τμῆμα ἄλλου σκάφους, ὡς γνέγραψαν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος.

Τὸ ἀνωτέρω ἀνάκρισις ἔδαστίσθη, οὐχὶ μόνον ἐπὶ τῶν καταθέσεων τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν τοῦ «Σαλόμ», ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῶν ἡμερολογίων ὡς καὶ τῶν ταινιῶν τῶν αὐτομάτων αὐτογραφικῶν ὄργανων αὐτοῦ, ἐνῷ τὰ στοιχεῖα ποὺ περισχέθησαν ὑπὸ τῶν Νορβηγῶν ἐκριθησαν ὡς «κατακερματισμένα καὶ ἐκ περιστάσεως». Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἀνάκρισιν προέκυψεν διτὸς τὸ «Σαλόμ», διτὸν ἀντελήφθη εἰς τὸ ραντάρ του τὸ ἄλλο πλοῖον εἰς ἀπόστασιν 2 μόλις μιλίων, ἐσύριξε καὶ ἐκράτησε τὰς μηχανάς του, ἐνῷ ἦδη ἐπλεεῖ μὲ τὴν περιωρισμένην ταχύτητα τῶν 15.5 μιλίων. Εἰς τὸ συριγμὸν αὐτὸν ἀπήντησε τὸ νορβηγικὸν πλοῖον καὶ συγχρόνως ἐστρεψεν ἀποτόμως δεξιά, οὕτω δὴ ἡλθεῖ μὲ τὴν πλευράν του πρὸ τῆς πρώρας τοῦ «Σαλόμ», τῆς συγκρούσεως οὕτω καταστάσης ἀναποφεύκουτο, ἐνῷ ἄλλως τὰ πλοῖα θά αντιπαρήρχοντο.

Τὸ Ἰσραὴλινή Κυβέρνησις ἀπήλλαξε τὸν πλοίαρχον τοῦ «Σαλόμ» πάσης εὐθύνης. Τὸ ἀνακριτικὸν δῶμα πόρισμα ἀντεκρούσθη ὑπὸ τῶν Νορβηγῶν, ἐνώπιον τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δικαστηρίου διτοῦ, σὺν τοῖς ἄλλοις, κρίνονται καὶ ἀπατησεῖς ἀποζημιώσεων πρὸ τρίτου υψού 5 περίπου ἐκατομμυρίων δολαρίων. Ἐπειδὴ οἱ Ἰσραὴλινοί, βάσει τῶν ἀδιαφεύστων στοιχείων τῶν αὐτογραφικῶν ὄργανων τοῦ «Σαλόμ», ἐπίστευον, διτὸν τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον ἐπλεεῖ κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς συγκρούσεως μὲ τὴν πλήρη ταχύτητά του τῶν 14 μιλίων καὶ δὲν εἰχε κρατῆσει πρὸ τῆς συγκρούσεως τὰς μηχανάς του, ὡς διετείνοντο οἱ Νορβηγοί, ἐσκέφθησαν διτὸν εἶχον τὰς ἀντιστοίχους ἐνδείξεις τῶν ὄργανών του διυθισθέντος τμῆματος τοῦ σκάφους, θά απεδείκνυντο τὴν ὄρθρητη ταχύτητα τῶν ισχυρισμῶν των.

Ἀπέστειλαν λοιπὸν δύτην, δόστις εἶχεν ἐντολὴν νὰ φέρῃ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τὸν τηλέγραφον, τὸ ταχύμετρον καὶ τὸν ρυθμιστὴν στροφῶν τῆς μηχανῆς του «Στόλτ Ντάγκαλι», ἐὰν δὲ τοῦτο καθίστατο ἀδύνατον, νὰ φωτογραφήσῃ τὰς ἐνδείξεις των διὰ τῆς εἰδικῆς φωτογραφικῆς μηχανῆς, ποὺ ἔφερε μεθ' ἐωτού. Ἐπίστευον οἱ εἰδικοὶ διτὸν, λόγω τῆς ταχύτητος, μεθ' ήτης ἐδυθίσθη τὸ ἀποκοπὲν πρυμναῖον τμῆμα τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου, δὲν εἶχε τὸ πλήρωμα αὐτοῦ καιρόν νὰ θίξῃ τὰ ἐν λόγῳ ὄργανα καὶ ἀπομένως τὸ ταχύμετρον θά ἐδείκνυντε τὴν κατά τὴν στιγμὴν τῆς συγκρούσεως ταχύτητα, δὲ τηλέγραφος θά ἤτοι εἰς τὴν θέσην «πρόσωπος διλοταχών» καὶ δὲ πυθιστής στροφῶν θά εύρισκετο εἰς τὴν ἀντιστοίχην ὑπεδιαίρεσιν τοῦ δόδοντωτού δραχίονος.

Διεπίστωσεν δόμας ὁ δύτης, διτὸν ἀπλοὶ εἶχε προηγήθη τούτῳ, εἶχεν ἀποκόψει εἰς τὴν πλευράν τοῦ μηχανοστάσιου δι' ὑποδρυχίου συσκευῆς φλογός δέιγμούν ὅππν, ἐξ ήτης εἶχεν εἰσέλθει εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἶχεν ἀφαίρεσει ἀκριδῶς τὰ ὄργανα αὐτά. Διατείνονται τώρα οἱ Νορβηγοί, διτὸν τὰ ὄργανα - σκυλεύτας ναυαγίων, οἱ ὄποιοι ἀφήρεσαν τὰ ἐξ ορείχαλκου εἰδῇ διὸς νὰ τὰ πωλήσουν, ἐπωφελούμενοι καὶ τοῦ γεγονότος, διτὸν τὰ ναυαγίγιον εὐρίσκεται ἔκτος τῶν ἀμερικανικῶν χωρικῶν ὑ-



δάκτων καί, ἐπομένως, δὲν ὑπόκεινται εἰς τὰς αὐτήρητοτάτας κυρώσεις, ποὺ προβλέπει διὰ τὴν πρᾶξιν αὐτήν τὸ ἀμερικανικὸν Δίκαιον.

Οἱ Ἰσραηλῖνοι πάλιν λέγουν, ὅτι τὰ ἐλάχιστα εἰς ἀριθμὸν καὶ δάρος πράγματα, ποὺ λείπουν ἀπὸ τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ βυθισθὲν σκάφος ἔν γένει, δὲν δικαιολογοῦν τὸν κόπον, τὸν κίνδυνον καὶ τὴν δαπάνην τῆς μεταφορᾶς ὀλοκλήρου συνεργείου εἰς τὸν τόπον τούτου ναυάγιου πρὸς ἀποκοπὴν τῶν ἐλασμάτων τῆς πλευρᾶς κ.λ.π. καὶ διὰ ἡ ἀφαίρεσις ἀκριβῶν τῶν ὄργανων σύντονον ἀποδεικνεῖ τὴν ἔνοχήν τῶν Νορθηγῶν.

Μυθιστορηματική, πράγματι, ύπόθεσις, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἡ στήλη ἀποφεύγει νὰ ἔκφερῃ γνώμην, ἐν ἀνάμονῃ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου.

### ΟΙ ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ

Τὴν 5ην ἀπογευματινὴν τῆς 18ης Σεπτεμβρίου 1964, τὸ πορτογαλικὸν δεξαμενόπλοιον «Φόγκο», 27.000 τόνων (l.w., συνεκρούσθη εἰς τὴν Μεσόγειον μὲ τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Τρέντμπαν», 12.000 τόνων l.w., μὲ ἀποτέλεσμα τὴν καταδύθισιν τοῦ δευτέρου. Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν τὴν 27ην Ἀπριλίου δίκην εἰς Γλαστρών ἀπεδείχθη, ὅτι οἱ αὐτόματοι μηχανῖσμοι ἔχουν ἔνιοτε καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα, ὅταν τούς χειρίζωνται ἀνθρώποι μὴ ἔντονον ἔχοντες τὸ συναίσθημα τῆς εὐθύνης.

Ἐν περίπου ἔτος πρὸ τοῦ ἀτυχήματος, ἡ γυρωποῦς καὶ ὁ γυροπτηδαλίους τοῦ ἀγγλικοῦ σκάφους παρουσίαζον ἀνωμαλίας, συνεπείᾳ τῶν ὅποιων εἶχον κατ' ἐπανάληψην ἐπισκευασθῆ. Τέσσαρας μόλις ἡμέρας πρὸ τοῦ ἀτυχήματος εἶχεν ἐπανασημειωθῆ ὅλη η προσβούσια τοῦ τοῦ πορτογαλικού, ἐπισκευασθείσα ὑπὸ τοῦ ἀνυπολοιάρχου. Τὴν ἡμέραν τοῦ ἀτυχήματος, ὁ ὑποπλοίαρχος ἀνέλεσε τὴν 4ην ἀπογευματινὴν ὑπηρεσίαν γεφύρας, διεπίστωσε τὴν παρουσίαν τοῦ «Φόγκο» εἰς ἀρκετὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς δεξιᾶς παρειάς του καὶ, ἀφοῦ ἔδειναι ὅτι ἡ γυρωποῦς ἔδεικνε τὴν ὄρθην πλεύσιν, καὶ τὸ πλοῖον ἔπλεε καλῶς, κυριερώμενον ὑπὸ τοῦ αὐτομάτου γυροπτηδαλίους, εἰσῆλθεν εἰς τὴν αἰθουσαν διακυβερνήσεως τῆς γεφύρας, ὅπου τὸ πηδάλιον καὶ τὸ γραφεῖον χαρτῶν, διὰ νὰ γράψῃ τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου. Οὐδεὶς ἄλλος εὐρίσκετο ἐπὶ τῆς γεφύρας. Ὁ πηδαλιούχος φυλακῆς εἰργάζετο μὲ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα εἰς ἐργασίας χρωματισμοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Ἐδήλωσε κατὰ τὴν δίκην ὁ ὑποπλοίαρχος, ὅτι ἀνά διαδείματα δύο ἔως τριῶν λεπτῶν, ἐκύτταζεν ἐκ τῆς θέσεώς του διὰ τῶν παραθύρων τῆς γεφύρας τὴν πέριξ τοῦ πλοίου περιοχήν. Κανένα ἄλλο πλοῖον δὲν εὐρίσκετο ἐν ὅψει, πλὴν τοῦ «Φόγκο», πρὸς τὴν πρωραίαν δεξιῶν παρειάν. Τὸ «Τρέντμπαν» ἦτο ἐλαφρῶς ταχύτερον καὶ ἀντιπαρήρχετο ἀσφαλῶς. Αἴφνιδίως, ὅμως, ὁ «Ἀγγλος ὑποπλοίαρχος» εἶδε τὸ δεξαμενόπλοιον πολὺ πλησιόν, τῆς πλευρᾶς τοῦ σκάφους του, παρὰ τὸ δεξιὸν παράθυρον τῆς γεφύρας. Ὁ γυροπτηδαλίους εἶχε πάλιν ὑποστῆ ὅλην καὶ τὸ «Τρέντμπαν» εἶχε στραφῆ δεξιά, εὐρεθὲν πρὸ τῆς πρώρας τοῦ πορτογαλικοῦ. Ἐπίσεν δὲ ὑπο-

πλοιαρχος τὸν μοχλὸν τῆς σειρῆνος τοῦ πλοίου, χωρὶς ὅμως νὰ ἀκουσθῇ ἥχος τις, ἵσως λόγῳ βλάβης τῆς σειρῆνος ἢ καὶ λόγῳ διακοπῆς τοῦ πρὸς αὐτὴν πεπιεσμένου ἀέρας. Ἀποσυνέδεσεν ἐν τάχει τὸν αὐτόματον πηδαλιούχον καὶ ἔθεσε τὸ πηδάλιον εἰς τὸ χειροκίνητον ὑδραυλικὸν ἔλεγχον, στρέψας αὐτὸν εἰς τὸ ἄκρον ἀριστερὸν, ἀλλ' ἡτο ἥδη ἀργά. Τὸ πορτογαλικὸν σκάφος, πλέον μὲ δῆλην τοῦ τὴν ταχύτητα, εὔρε τὴν δεξιὰν πλευρὰν τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπὸ γωνίαν 90 μοιρῶν περίπου.

Τὸ λιθερισὸν δεξαμενόπλοιον «Χάρολντ Χέλμ», ποὺ ἔφασε μετ' ὀλίγον εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, περισυνέλεξε τὸ πλήρωμα τοῦ «Τρέντμπαν» καὶ προσεπάθησε νὰ τὸ ρυμουλκήσῃ εἰς Πόρτ Σαΐδ, λόγω δύμως τῆς ἐν τῷ μεταξὺ ἐνσκηφάσης κακοκαρίας, τοῦτο ἔδυθισθη.

Διεπιστώθη ἐπίσης κατὰ τὴν δίκην, ὅτι οὕτε τὸ «Φόγκο» ἐσύριξεν, οὕτε προέθη εἰς χειρισμὸν τινὰ πρὸς ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσθεως. «Εκευρεντά, πιθανῶς, καὶ αὐτὸν ἀπὸ τὸν γυροπτηδαλιούχον καὶ οὐδεὶς ἐπύρισκε ἐπὶ τῆς γεφύρας του, ὃς ἐν τῇ πράξει συνέβαινε καὶ μὲ τὸ διυθισθὲν «Τρέντμπαν», ὁ ὑποπλοίαρχος τοῦ ὅποιου ἐτιμωρήθη μὲ διετὴ στέρησιν τοῦ διπλώματος του, διὰ βαρείαν ἀμέλειαν.

### ΤΑ ΝΕΑ ΒΑΡΟΥΛΑΚΑ

Καθιερώθη πλέον ἡ ἐπὶ τῶν νεοναυπηγουμένων πλοίων ἔγκατάστασις αὐτοεντεινομένων διαρύλων διὰ τὰ πρυμῆσια, εἰς τὴν κατασκευὴν δὲ τῶν διοθητικῶν αὐτῶν μηχανῆμάτων ίδιατέρως διακρίνεται ὁ γνωστὸς γαλλικὸς οίκος τῆς Νάντης Μπρισσονώ καὶ Λότζ. Ἐκ τοῦ οίκου αὐτοῦ προέρχονται καὶ τὰ διαρύλα δύο μεγάλων μπάλκων κάρρων, 41.000 τόνων d.w. ἐκάστου, ναυπηγουμένων εἰς Μπέλφαστ, ὡς καὶ τεσσάρων δηζελοπλοίων τακτικῶν γραμμῶν ποὺ ναυπηγούνται εἰς τὰς διαδείξεις:

Τὸ διαρύλικον ἀγκύρας τῶν ἀνωτέρω μπάλκων κάρρων, εἶναι κατάλληλον δι' ἀλισσον 3½'', εἶναι δὲ κατεκευασμένον ἐξ ὀλοκλήρου ἐκ χάλυβος, μὲ πλήνας ἐξ ὀρειχάλκου. Περιέχει τοῦτο ἔνα στρεψιάλκινον ἀτέρμονα κοχλίαν ὡς καὶ διαφορικὸν μειωτῆρα, παρέχοντα δύο μηχανικά ταχύτητας ἐκ τῶν ποιών ἡ μία ἀνιστοιχεῖ εἰς τὴν μεγάλην ταχύτητα διὰ ταχείαν εἰσολκήν σχοινίων. Ὁ στρεψιάλκινος ἀτέρμων ἐνσωματοῦται μὲ διλισθισίνων συμπλέκτην, διὰ τὴν προστασίαν τῶν μηχανικῶν τμημάτων ἐξ ἀποτούλων ὑπερφορτώσεων, τὸ δῶλον δὲ σύστημα ἐργάζεται ἐντὸς λεκάνης πλήρους ἔλασίου.

Ἡ βάσις τοῦ διαρύλου ἀγκύρας εἶναι ἐξ ἡλεκτροσυγκολλημένου χάλυβος, ἀποτελεῖ δὲ σύνωμα μὲ τὸν ἐνισχυτικὸν σκελετὸν καὶ τὸ περιβλήμα τοῦ μηχανικοῦ τμήματος. Διὰ τῆς τοιαύτης κατασκευῆς σχηματίζεται μία ἔξαιρετικῶς ἰσχυρὰ συμπαγής μονάς, ἀπ' εὐθείας στηρίζουσα τὸν διλούς τῶν ἀγκυρῶν, μέσω τῶν τεσσάρων δραχύοντων στρητίσεως, μὲ ἄνεσιν δὲ ἀπό την φορτίον θραύσεως τῶν ἀλύσεων, ἀνερχόμενων, διὰ τὴν συγκεκριμένην αὐτὴν μονάδα, εἰς 236 τόνους.

Πάντα τὰ μηχανικὰ τμῆματα τοῦ διαρύλου εἶναι ἀπολύτως κλειστά, ἔργαζον μὲ τὰ στρο-

τὸς πλήρους λουτροῦ εἰδικοῦ λιπαντικοῦ, ἐξασφαλίζομένης οὕτω συνεχοῦς λιπάνσεως. Ἡ ἀπολύτως στεγανή κατασκευή, προστατεύει ἐπίσης τὸ διαρύλικον ἀπό τὴν θάλασσαν καὶ τὴν υγρασίαν γενικῶς.

Οἱ ἡλεκτροκινητὴροι τοῦ διαρύλου εἶναι ἐπίσης ἀπολύτως κλειστός, τοῦ διυθισθέντος, πάντα συγχρονος, μὲ διπολικὸν στροφεύον μετά διακυτών ὀλισθήσεως, ἐργάζεται δὲ μὲ ἐναλασσόμενον τριφασικὸν ρεύμα καὶ εἶναι ἐφωδιασμένος μὲ ἐνσωματωμένην εἰς τὸ κινητήριον μαγνητικὴν πέδην.

Οἱ μηχανῖσμοι ἐλέγχου εἶναι ἡμιαυτόματος, τοῦ τύπου ἐπαφών τελεμεκανίκ, ἐξασφαλίζων τὰς κάτωθι λειτουργίας:

α) Αύτόματον ἐκκίνησιν καὶ λειτουργίαν εἰς διαφόρους ταχύτητας, περιλαμβανομένης καὶ πολὺ μικρᾶς ταχύτητος μὲ περιωρισμένον διαμήνυτον διέξεις.

β) Αύτόματον κράτησιν, διὰ τὴν περιπτώσιν ὑπερφορτώσεως, δι' ὅλας τὰς ταχύτητας καὶ αὐτόματον ἐπανεκκίνησιν, μόλις ἡ ἔλξης ἐπανέλθῃ εἰς τὰ ἀνεκτὰ δρισια.

γ) Μέσω ἀμετρικοῦ μεταδότου, ἐπιτυγχάνεται ἡ αὐτόματος μετάδεσις εἰς τὴν σύνθετην τοῦ πόλου ψηφηλῆς ταχύτητος, ἐπὶ τῆς τελευταίας δαμίδος τοῦ ρυμιστού.

δ) Τὴν λειτουργίαν εἰς ταχύτητα ἀνεξάρτητον τοῦ φορτίου διέξεις, διὰ τοῦ καθιερώμενον τοῦ φορτίου διέξεις.

ε) Προστασίαν ἐν περιπτώσει πτώσεως τῆς τάσεως ἡ κατασκευή τοῦ ρεύματος, δι' οὐδετέρου στοιχείου, τὸ ὅποιον διακόπτει τὴν παροχήν ρεύματος, εὐδύντως διὰ τοῦ ὑπερβολῆς τὰς διαδείξεις:

στ) Προστασίαν ἐν περιπτώσει ἀνόδου τῆς τάσεως, διὰ στοιχείου ὑπερτροφοδότου, τὸ ὅποιον διακόπτει τὴν παροχήν ρεύματος, εὐδύντως διὰ τοῦ ὑπερβολῆς τὰς διαδείξεις.

α) Εἰς τὸν ἀνόλεα ἀγκυρῶν: «Ελξιν 44 τόνων εἰς ταχύτητα 30 ὄργυιων ἀνὰ λεπτόν, ἢ έλξιν 22 τόνων εἰς ταχύτητα 60 ὄργυιων.

β) Εἰς τὰ τύμπανα ἐντάσεως σχοινίων: «Ελξιν 16 τόνων εἰς ταχύτητα 86 ὄργυιων ἀνὰ λεπτόν, 8 τόνων εἰς 172 ὄργυιάς καὶ 7 τόνων εἰς 186 ὄργυιάς ἀνὰ λεπτόν.

### ΒΑΡΟΥΛΑΚΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Δύο εἰναι οἱ κύριοι τύποι διαρύλων μπάλκων κάρρων, διὰ φορτοεκφόρτωσιν καὶ διὰ προσθόμισιν τοῦ πλοίου, περιγράφομεν δὲ πρῶτον τὸ διαρύλικον φορτοεκφόρτωσεως, τὸ ὅποιον οὐδεμίας φροντίδος συντηρήσεως χρήζει, πλὴν τῆς ἀνάγκης περιοδικῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἐλαίου λιπάνσεως. Πάντες οἱ ἄξονες τοῦ διαρύλου σύνθετοι στριζόνται εἰς ἔδρανα ἐνσφαίρων τριβέων, τὰ διποια λιπαντίνων διαρκῶς ἐκ τοῦ εἰς τὸ κέλυφος εὐρισκομένου ἐλαίου. Αἱ δύο μηχανικαὶ ταχύτητες καθιστοῦν δυνατή τὴν πλήρη ἐκμετάλλευσιν τοῦ ὑγροῦ διαθέτουσαν προσθήσεως καὶ πεδίσεως, τοῦ τύπου της κινητήρος.

Οἱ ἡλεκτροκινητὴροι τοῦ διαρύλου ἀποτελεῖ ἐπινόστιν τῶν κατασκευαστῶν, χρησιμοποιεῖ δὲ ἀπόλουν ἐναλασσόμενον ρεύμα καὶ τὰ στρο-

### Η ΠΡΟΤΙΜΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΓΝΩΣΤΗΝ ΦΙΡΜΑ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

ΠΛΩΤΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ, ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΛΕΒΗΤΩΝ & GAS-FREE

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ, TANKERS 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 εἰς τὸν ἔξοπλισμόν μας μὲ σύγχρονα μηχανικὰ μέσα, εἰς τὸ πεπειραμένον προσωπικόν μας, ἐξυπηρετῶντας τὸν ἔφοπλιστικὸν κόσμον, μὲ τὴν εἰδικὴν κατάρτισιν καὶ πεῖραν μας.

Διὰ πᾶσαν σχετικὴν πληροφορίαν παρακαλούμενον ὅπως ἀπευθύνεσθε πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Έταιρίας.

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

φείον του έχει μονοπολικήν περιέλιξιν. Λόγω της παρεμβολής άντιστάσεων έκκινσης εις τό κύκλωμα τού στροφείου, ή κατά τήν έκκινησην άπότομος αύξησης τής τάσεως πειρούριζεται εις μιαν συντηρητικήν τιμήν, περίπου 250% της συνήθους έντασεως με ύψηλόν συντελεστήν ισχύος. Ή απόρροφησις ισχύος διαρκούσης τής άνευ φορτίου λειτουργίας, έπιτυγχάνεται δι' άντιστάσεων εύρισκομένων έξωσην τού κινητήρος, δησις είναι άπολύτως στεγανός και ούδεποτε θερμαίνεται.

'Η έπιταχνυσις είναι άριστη, φθείλεται δέ εις τάς τρεις βαθμίδας έκκινσης, παρέχουσα ύψηλήν μέσην έλξιν έκκινσης διαρκούσης τής άνευ φορτίου λειτουργίας.

'Η πέδησις, κατά τήν άνυψωσιν ή παρέασιν ένάς βάρους, έπιτυγχάνεται διά της είσαγωγής συνεχούς ρεύματος εις τόν στάτην, τού κινητήρος λειτουργούντος ως γεννητρίας μεταβλητής συνχόντητος τροφοδοτούσης με ρεύμα τάς άντιστάσεις έκκινσης. 'Έξασφαλίζεται ούτω πλήρης σταθερότης και άπολλαγμένη κινδύνων παρέασις τού βάρους, ώς και άξιολόγος οίκονομια εις τήν συντηρησιν τών παρειών τών δισκών τών μαγνητικών φρένων. Είναι περαιτέρω δυνατάν διόπις σταματήση σχεδόν τελείως ή άνυψωσις η παρέασις τού βάρους, πρίν η διακοπή τό ρεύματος και χρησιμοποιηθή η μαγνητική πέδη διαρκούσης τής πεδήσεως, τής ισχύος τής άπορροφουμένων ύπο τού συστήματος ούσης πολὺ χαμηλής, άντιστοιχούσης εις τό 1)30 τής ίπποδυνάμεως τού κινητήρος.

'Ο μηχανισμός έλεγχου είναι άπολύστατος. Είναι άναλογος πρός τόν διά κινητήρας συνεχούς ρεύματος, με τήν προσθήκην συσκευής είσαγωγής συνεχούς ρεύματος, χρησιμοποιούσης μετασχηματιστήν και ξηρόν άνορθωτήν. Είναι καί αύτός τού ήμισιουμάτου τόπου έπαφης και έκτελει τάς άκολουθως λειτουργίας:

α) 'Απαλλαγήν έκ τού κινδύνου πτώσεως ή άνδου τής τάσεως.

6) 'Εκκίνησιν τού κινητήρος κατά τήν άνυψωσις η παρέασις τού βάρους, μέσω αύτομάτου βαθμιαίας έξαλειψίως άντιστάσεων.

γ) 'Έξασφαλίσιν «έρπούσης» ταχύτητος κατά τήν σύσφιγξιν τών ζωνών άρτησεως τού φορτίου και κατά τούς χειρισμούς πρός έναπόθεσην.

δ) Δυναμικήν πέδησιν κατά τήν παρέασιν διά της είσαγωγής συνεχούς ρεύματος εις τόν στάτην.

ε) Προστασίαν άσφαλείας και λειτουργίαν άπλαγμένην άνωμαλών.

Τό άνωτέρω σύστημα έλεγχου είναι ισχύρον και άνθετικόν, έξασφαλίζει άπολυτον άπόδοσιν τού βαρούλκου και ούδεμίαν χρειάζεται συντηρησιν. 'Ο χειρισμός γίνεται διά χειρικούν μοχλού, δησις είναι τελείως στεγανός και δύναται νά τοποθετηθή άφοδως εις έκτειμενόν σημείον τού καταστρώματος.

'Εν παραδολή πρός τήν συνήθη κίνησιν τών ήλεκτροκινήτων βαρούλκων διά τών συστημάτων Γουόρντ - Λέοναρντ συνεχούς ρεύματος, διά της δικήν έναλλασσομένου ρεύματος τών Μιτρισσών και Λότζ παρουσιάζει τά άκολουθα πλεονεκτήματα:

α) 'Υψηλοτέρων ροπήν στρέψεως κατά τήν έκκινησην, παρέχουσαν μεγαλύτερον βαθμὸν έπιταχνυσεως.

6) Σημαντικήν οίκονομίαν εις βάρος και

άρχικὸν κόστος έγκαταστάσεως.  
γ) Καθιστά μή άναγκαίαν τήν συντήρησιν ψητρῶν.

δ) 'Υπάρχει εις μόνον περιστρεφόμενος μηχανισμός κατά βαρούλκου.

'Εν παραδολή έπισης πρός τούς πολυπολικούς κινητήρας, διά λόγω κινητήρη παρουσιάζεται έξης πλεονεκτήματα:

α) 'Υπερβολικῶς χαμηλήν αίχμην ρεύματος κατά τήν έκκινησιν, άνερχομένην εις 250% μόνον τής έντασεως, άντι τού 600% τών άλλων κινητήρων. Οὕτω, εἰς πλοϊσόν έφωδισμένων διά τοιούτων βαρούλκων, αἱ ήλεκτρογεννήτραι είχαν συντελεστήν ύπερφορτάσεως 4,5 διά 10 βαρούλκα, άντι συντελεστού 9, πού άπαιτεται διά βαρούλκα μέ πολυπολικούς κινητήρας.

δ) Δὲν χρειάζεται άερισμός τού κινητήρος καί ιμόμενως, καθιστάται δυνατή ή άπολύτως στεγανή κατασκευή.

γ) 'Έχουν πολὺ χαμηλότεραν άδρανγειαν.

δ) 'Η έπενδυσις τών παρειών τών φρένων άντεχει περισσότερων χρόνου.

ε) 'Υψηλοτέρα άποδοσίας και συντελεστής ισχύος.

Τό βαρούλκον τού άνωτέρω τύπου δύναται νά έφεδιασθῇ και διά τού ειδικού κινητήρος με ήλεκτρονικὸν έλεγχον, κατασκευῆς τού ίδιου έργοστασίου. 'Έξασφαλίζει ο κινητήρος αύτός μεγαλύτεραν ευκαψίαν λειτουργίας και μεγαλύτεραν ταχύτητα, διότι τό ειδικὸν αύτό σύστημα έλεγχου ένεργει διά άνορθωτής διαρκούσης τής κατά τήν φορτεκφρωτώσιν λειτουργίας και παρέχει μίαν κυματοειδή ένέργειαν διαρκούσης τής ύπο πέδησιν λειτουργίας. 'Αποτελεῖται τό σύστημα τούτο κυρίως από έναν έπαγγώγιμον μεταλλακτήρα και από έναν μεταλλακτήρα διεγέσεως. 'Ο κινητήρος συνιδέεται με τό ρεύμα μέσω ένδειν τριφασικού στατικού μεταλλακτήρος, απότελουμένου από έλεγχομένους άνορθωτάς. 'Ο δι' έσχάρας έλεγχος καθιστά δυνατόν τόν μετασχηματισμού τού έναλλασσομένου ρέυματος τού πλοίου εις συνεχές τοιούτον μεταβλητού μεγέθους και έπωνυμίας, άναλόγως τού άνωμαλού βάρους τό διαρούλκον λειτουργή ύπο πέδησιν. Οι έπαγγωγείς έπισης τροφοδοτούνται από μεταλλακτήρα τού τύπου στατικού μονοφασικού έλεγχομένου άνωρθωτού, έπιπερποντος τόν έλεγχον τού εύρους τού ρεύματος διεγέρσεως.

Διά τού νέου αύτού τύπου συστήματος έλεγχου, δησις θὰ διστίθεται εις τούς έπιμυμούντας από τού προσεχούς έτους, έπιτυγχάνοντας τά έξης:

α) 'Υψηστή έπιταχνυσις ή έπιβράδυνσις. Διαπτερεῖται συνεχῶς διπλασία ροπή στρέψεως τής δινομαστικής τοιαύτης κατά τήν έκκινησην και τήν κράτησην.

β) Πολὺ μικρά αίχμαι ρεύματος και κατά τάς δύο φοράς, περιοριζόμενα εις 200% μόνων τής συνήθους έντασεως.

γ) Συνεχής, ανεύ βαθμίδων και ίδιαιτέρως άμαλός έλεγχος.

δ) Δέν υπάρχουν έπαφαι. Ούδεμία άνάγκη συντηρησίας.

ε) Λίσιν άπλη συνδεσμολογία.

στ) Χειρισμός από χειριστήν τηλεκινήσως, άπολύτως στεγανόν.

#### ΒΑΡΟΥΛΚΑ ΠΡΟΣΩΡΗΣΕΩΣ

Τά βαρούλκα αύτά αύτοεντείνονται αύτο-

μάτως, ή τοιαύτη δέ λειτουργία των έπιτυγχάνεται διά τής διατηρήσεως τού κινητήρος εις κατάστασιν ταλαντευομένης λειτουργίας έπι περιοχῆς προκαθωρισμένων έλξεων, όποτε ή έπι τών έξελικτρων έλξις τού σχοινίου προσδέσεως τού πλοίου άντισταθμίζεται αύτομάτως ύπο τής έλξεως τού βαρούλκου, έλεγχομένης μεταξύ 0 και 10 τόνων.

Κατά τήν ύπο άνθρωπινον έλεγχον λειτουργίαν τού βαρούλκου ή έλξις άνέρχεται εις 12 τόνους, με ταχύτητα είσοδοκής 50 όργυιων άνα λεπτόν, ένων ή μέση ταχύτης έλξεως χαλαρών σχοινίου άνέρχεται εις 180 όργυιας άνα λεπτόν.

Τό βαρούλκον έχει έλευθέρως ρυθμιζόμενη χειροκίνητον πλέθην, έπιτρέπουσαν τήν παραμονήν τού σχοινίου, έπι τού έξελικτρου, χωρὶς τήν ανάγκην προσδέσεως αύτού έπι τής δεστρᾶς. 'Έχει έπισης μηχανικὸν περιοριστήρα έλξεως, προστατεύοντα πλήρως τό βαρούλκον, δισον και τό σχοινίον από αποτόμους ύπερφορτάσεις διαρκούσης τής προσδέσεως, άλλα και μετ' αύτήν. 'Ο έν λόγω περιοριστήρα άπορροφά άμείως τήν έπιταχνυσιν πού προκαλείται από τάς στιγματίας αύτάς ύπερφορτώσεις και προστατεύει ούτω τήν έλεγχον.

Τό ήλεκτρικόν μέρος τού βαρούλκου περιλαμβάνει:  
α) Κινητήρα συνεχούς ρεύματος, στεγανόν, χωρὶς έξωτερικὸν άρεισμόν, περιέχοντα και ήλεκτρωμαγνητήν πέδην.  
β) Μηχανισμὸν διακοπῆς τύπου έπαφῆς, τοποθετημένον έπι ειδικής βάσεως.

γ) Στεγανὸν χειριστήριον τηλεκινήσεως.  
δ) Διπλήν ήλεκτρογεννήτριαν Γουόρντ - Λέοναρντ, διά δύο βαρούλκα, περιλαμβάνουσαν κινητήρα σταθεράς ταχύτητος άσύγχρονον, τών δύο γεννητριών συνεχούς ρεύματος εύρισκομένων εις έκαστον άκρον τού κινητήρος. Αἱ γεννητρίαι είναι άκροις τού κινητήρος. Αἱ γεννητρίαι είναι αύτοαιερίζονται.

#### ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΛΟΙΟΝ

**150.000 ΤΟΝΝΩΝ**

Τό μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον πού έναυπηγήθη μέχρι τούδε εις 'Ισπανίαν διά λογαριασμὸν 'Ισπανών έφοπλιστῶν, θὰ είναι τό «Τόκιο Μαρού», χωρητικότητος 150.000 τόνων ί.ω., τού όποιου ή τρόπης έτέθη τήν Πέμπτην δην Μαΐου εις τά έν Γιοκοχάμα ναυπηγεία τής 'Ισικαδατζίμα - Χαρίμα. Τό σκάφος θὰ καθελκυσθῇ τό Αύγουστον και θὰ παραδοθῇ εις τούς πλοιοκτήτας του τόν Δεκέμβριον, ήτοι 7 μόλις μήνας από τής έναρξης τής ναυπηγήσεως του.

Θὰ κινηταὶ τό πλοίον δι' άτμοστροβίλων και ή φορτεκφρώτωσίς του θὰ διεξάγεται διά τηλεκινήσεως. Διά τής αύτής μεθόδου θὰ έλεγχεται και ή λειτουργία τών μηχανῶν, τόσον έκ τού κεντρικού θαλάμου έλεγχου, δισον και έκ τής γερύρας. Τό σύνθετος, πλέον, σύστημα αύτομάτου παρακολουθήσεως, προειδοποίησεως και καταγραφῆς τών στοιχείων λειτουργίας μηχανῶν και μηχανημάτων έφαρμόζεται εις εύρειαν έκτασιν, ώστε τό συνόλον τού πληρώματος τού πλοίου, περιλαμβανομένου τού ίστρου και δύο άσυρματοστῶν, ώς δρίζει ούτων ίστρων κόνοις, νά άνέρχεται εις 30 άνδρας.

Ύπολογίζεται διτι τό πλοίον θὰ στοιχίση ένδεκα περίπου έκατομμύρια δολλάρια.

## 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



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## Ι Σ Ρ Α Η Λ

### ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Η μείωσις του άριθμού των Ιστραπλινών ναυτικών αποτελεί ένα έκ των λόγων, διά τούς όποιους έπιθραδύνεται ή έπιδιακομένη αύξησης του έβραικού έμπορικού στόλου, ή προγραμματισμένη διά τού πραγματεύσαν σχεδίου του ύπουργειού Μεταφορών. Η δύναμις της έβραικής ναυτιλίας είς τό τέλος του 1964 περιελάμβανε σκάφη συνολικής χωρητικότητος 932.000 τόνων d.w., με προσπτικήν νά φθάσῃ τό 1969 είς 1.350.000 τόνων d.w., πραγματοποιούσα αύξησην 44%. Συμφώνως πρός τάς στατιστικάς, 17 μόνον έκ των 89 ναυτικών χωρών του κόσμου, έχουν σημειώσει τοιαύτην αύξησην τής ναυτιλίας των. Έφετος, μεταξύ των σκαφών άτινα θά προστεθούν, περιλαμβάνονται και δύο δεξαμενόλοις, συνολικής χωρητικότητος 120.000 τόνων d.w.

Αι είς πλοΐα έπενδύσεις κεφαλαίων θά έμφαντουν κατά τό τρέχον έτος, όπως και κατά τό 1964, μείωσιν κυματονόμηνη, κατά μέσον δρον, γύρω των 150 έκατομμυρίων έβραικών λιρών και κατά τά προσεχή τέσσαρα έτη έτεραν μείωσιν 25 έκατ. λιρών έτησιών, λόγω του ότι — ίδια — δεν θά προστεθή κανένα έπιβατηγόν σκάφος.

Ένεργεια καταβάλλονται πρός αύξησιν τής άναλογίας των Ιστραπλινών είς τά πληρώματα. Ο άριθμός των άπασχολουμένων ξένων ναυτικών ανήρχετο τό 1962 είς 1.235, με ποσοστό 17%, «άλλ» είς τό τέλος του 1964 είχε φθάσει είς 4.525, με ποσοστό 28%. Πρόγραμμα του ύπουργειού Μεταφορών έχει τεθή, όπως η άναλογία συμμετοχής των ξένων ναυτικών μειωθή τό 1969 είς 12.5%.

Διά νά ένισχυσθη έξ αλλου ή Ναυτική Τράπεζα τήν ναυπηγικήν διομηχανίαν, έμείωσεν έλαφρώς τό 1962 τόν τόκον της (5.64%), μη κινητοποιήσασα άμως πολλά κεφάλαια. Αφ' έτέρου, οι άγοραι και έπισκευαι πλοιών κατά τήν πενταετίαν 1965 - 69 θά άπαιτησαν τήν διάθεσιν 300 έκατομμυρίων λιρών Ισραήλ, τό δέ χρήμα τούτο θά έξηπηρετήση τά έβραικά ναυπηγεία. Η Ναυτική Τράπεζα θά άποδειξη κατά πόσον είναι άφωνης, άν έπιτυχη νά κινητοποίηση κεφάλαια, είτε άπό τήν έγχρωμιον χρηματαγοράν, είτε άπό τήν διεθνή τοιαύτην, υπό δρους καλύτερους έκεινων, τούς όποιους θά ήδυναντο νά έπιτυχουν αύται αύται αι έταιρια. Ετερος τρόπος ένισχυσεως άνοφέρεται είς τήν παραίτησιν των μετόχων άπό τά μερίσματά των έπι τών κερδών.

### ΕΙΣ ΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τό πρώτον ώκεανοτόρον σκάφος, τό «Εθνίκο», χωρητικότητος 3.000 τόνων d.w., διά περι κατεσκευάσθη είς τά ναυπηγεία τού Ισραήλ, παρελήφθη ήδη άπό τήν πλοιοκτήτριαν έταιριαν και έτεθή έν υπηρεσία. Δύο όλοκληρα έτη δήκοσεν ή ναυπηγήσις του, με κόστος 1.000.000 δολαρίων, ήτοι 30% έπι πλέων τού κόστους των άδελφών αύτού σκαφών, άτινα είχον παραγγελθή είς τά άλλανδικά ναυπηγεία. Πιστεύεται, άτι τό δεύτερον έβραικής κατασκευής φορτηγόν γραμμής, λόγω τής κτηθείσης πείρας, θά στοιχιση εύθηνότερον, ένω και ή συμπλήρωσής του θά είναι ταχυτέρα.

### Ι Τ Α Λ Ι Α

### ΤΑ ΔΥΟ ΝΕΑ ΛΑΙΝΕΡΣ

Κατά τούς δύο προσεχείς μήνας θά θέση

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΟΙ ΑΣΙΑΤΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Έτερηματισθησαν τήν 30ήν Απριλίου είς τό Τόκιο αι συνεδριάσεις τής δευτέρας Ασιατικής Διασκέψεως, τού Διεθνούς Όργανου Έργασίας, αίτινες διήρκεσαν έπι δεκαμέρων. Κατά τήν τελευταίαν συνδιάσιν έγένοντο παμψηφεί δεκτά τά συμπεριφυσματά, είς τά όποια κατέληξεν ή διάστημις διά τά συνθήκας έργασίας τών άστιατών ναυτικών. Εις τάς έργασίας τής Διασκέψεως ταύτης μετέσχον άντιπρωσπεια τής Αύστραλιας, έθνικης Κίνας, Γαλλίας, Χόγκ Κόγκ, Ινδίας, Ιαπωνίας, Μαλαισίας, Κάτω Χωρών, Νορβηγίας, Πακιστάν, Φιλιππίνων, Ταϊλάνδης, Σοβιετικής Ένωσεως, Μεγάλης Βρετανίας και Νοτίου Βιετνάμ.

Τά κυριαρχέρα σημεία τού έκδοθέντος άνακοινωθέντος έχουν ώς έξης:

1) Αι άστιατα καράτα όφειλουν νά πληροφορούν τόν Διεθνή Όργανισμόν Έργασίας έπι τών ένεργειών των πρός έκπληρωσιν τών συστάσεων, αναφορικώς με τούς μισθούς, τάς όρας έργασίας και τήν έπανδρωσιν τών πλοίων και νά άναφέρουν περιοδικώς τούς ισχύοντας είς έκαστην χώραν νόμους και τήν στάσιν τών κυβερνήσεων έναντι τών συστάσεων τής Διασκέψεως.

2) Ο Διεθνής Όργανισμός Έργασίας πρέπει νά μελετά τάς κρατούσας είς τά διαφόρους χώρας συνθήκας και νά πληροφορή τήν Ήνωμένην Επιτροπήν τού Διεθνούς Όργανισμού Έργασίας, προκειμένου αύτη νά προσθί εις σχετικάς ένεργειάς.

Άπεδειχθή έπιστης ή Διάσκεψης άποφάσεις άποσκοπούσας είς τήν δελτίωσιν τής κοινωνίκης προνοίας, εύημερίας και νοσοκομειακής περιθλαμών τών ναυτικών, είς τήν Ιατρικήν περιθλαμψιν έν πλώ και είς τήν άνστραγάριστην γησίνων Όργανώσεων ναυτικών. Επί τής έπαγγελματικής έκπταιδεύσεως, διά τήν όποιαν έληφθησαν άποφάσεις κατά τήν τελευταίαν συνεδρίασιν, ή Διάσκεψης παρεκάλεσε τό διοικητικόν Σώμα τού Διεθνούς Όργανισμού Έργασίας, δύπας πληροφορήση άσφαλδος τά στατικά κράτη περί τής έπιδιωξεως διεθνών κεφαλαίων δοθείσας πρόσ άγοράν μέσων έκπταιδεύσεως.

Ο γενικός γραμματεύς τού Διεθνούς Όργανισμού Έργασίας έδήλωσεν, άτι ή Όργανισμός θά ήσθαντο χαράν δοθείσαν τάς άστιατας χώρας νά έφαρμόσουν τάς συστάσεις, άλλα τήν έπικύρωσιν των πρέπει νά άκολουθηση ή πρακτική έφαρμογή. Τά προδήματα μισθών, ώρών έργασίας και έπανδρωσεως — είπεν — άπατούν στενάς διαπραγματεύσεις άμφοτέρων τών μερών τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και έν συνεχείας νά άπασχολήσουν τούς ισχυρούς Όργανισμούς πλοιοκτητών και ναυτικών, δυναμένους νά έπιβάλουν τούς ορους των.

Ο κ. Μακντόναλδ, γραμματεύς τής βρετανικής Έθνικης Ένωσεως Ναυτών, μετασχών τής Διασκέψεως ώς σύμβουλος τής διάμορφων έργασίας, έπεκρινε τάς συνθήκας έργασίας τού πλείστον τών 45.000 Κινέζων ναυτών, τών έργασίμενων είς Χόγκ Κόγκ. «Μολονότι — είπε — πλείστοι άστι Ασιάται έργασίμενοι είς βρετανικά πλοία, άμειθονται και άπασχολούνται υφίσ δρους και οι Βρετανοί, ή πλειονότης έν τούτοις τών άστιατων τελεί είς άλλανδικά πλοία περιπτώσεις τούς έκμεταλλεύσονται οι πλοιοκτήται άρκετών χωρών. Οι έν λόγω πλοιοκτήται ούδολως λαμβάνουν υφίσ δρους ίψην των τάς συστάσεις τού Διεθνούς Όργανισμού Έργασίας, άναφορικώς με τό μισθολόγιον, τάς συνθήκας έργασίας, έπανδρωσεως, ένδιαιτήσεως, κοινωνικήν πρόνοιαν, είδη άναψυχής, άσφαλειαν τής ζωής έν τή θαλάσση κλπ.»

«Ο Διεθνής Όργανισμός Έργασίας και πάντες οι μετασχόντες τής Διασκέψεως — προσέθεσεν ά. κ. Μακντόναλδ — θά αισθανθούν διαπιστώντες, άτι πρόεδη εις σχετικήν πρώτων Διασκέψιν, ήτις προέδη εις σχετικήν σύστασιν, ή κυβερνήσεις τού Χόγκ Κόγκ πρόκειται ήδη νά ιδρύση Μητρώον ναυτικών.

## ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ

## ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

Διαστάσεων κατωτέρω στατιστικούς τις οποίους έπι πήγαν καιώνες κατά το 1964 τον θηλυπερποντίν μεταφορών, τῶν ναυλώσεων τράμπης, έπι πήγαν δυνάμεως τῆς πληγούσιον ναυτιλίας, τῆς συγχρονήσεως της, τοῦ κατά γέρας τοννᾶ καὶ τῆς καθελκούσης κατά μεγάλη γωρητικότητας. Ένδικέρον, πιστεύεται, τοῖς αμεσώτερον πα-

ρακολούθουνται τὰς συγκριουμένας ἀξελίξεις εἰς τὰς ἀπό θαλάσσης μεταφοράς. Οι στατιστικούς πίνακες κατηγράψιμον ἐπιμελεῖς γνωστοῦ "Αγγλού σχολιστοῦ τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, τοῦ κ. C. F. H. Cufley. Περιλαμβάνονται εἰς τὴν σχετικὴν ἑτησίαν ἀνακαθητικὰ τῆς πληγούσιον ναυλαγορᾶς.

## Ο ΓΚΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι κατωτέρω ἀριθμοὶ διέφεύλονται εἰς τὴν στατιστικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ "Οργανισμοῦ τῶν Ήνωμένων Εθνῶν διὰ τὰ μέχρι τοῦ 1962 ἔτη. Διὰ τὰ δύο ἐπόμενα, οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ κατητρισθησαν ἀπό τὸν κ. Cufley, βάσει ὑπευθύνων πληροφοριῶν (εἰς ἑκατομμύρια μετρικοὺς τόννους):

	Έτος	Σύνολον φορτία	Τγρά τάνκερς	Άναλογία
1937	....	480	375	105 22%
1950	....	525	300	225 43%
1955	....	800	450	350 44%
1960	....	1.050	540	510 49%
1961	....	1.130	570	560 50%
1962	....	1.200	560	640 53%
1963	....	1.285	620	665 52%
1964	....	1.360	635	725 53%

	Έτος	Διά θλα	Σημειούμενα
1951	....	+ 22%	+ 13% + 28%
1952	....	+ 3%	+ 12% — 3%
1953	....	+ 3%	+ 3% + 3%
1954	....	+ 7%	+ 8% + 6%
1955	....	+ 14%	+ 13% + 17%
1956	....	+ 9%	+ 11% + 7%
1957	....	+ 6%	+ 8% + 4%
1958	....	— 1%	+ 5% — 6%
1959	....	+ 4%	+ 5% + 4%
1960	....	+ 10%	+ 10% + 10%
1961	....	+ 8%	+ 10% + 5%
1962	....	+ 6%	+ 14% — 2%
1963	....	+ 7%	+ 4% + 10%
1964	....	+ 6%	+ 10% + 2%

ΑΥΞΗΣΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1937 - 1964

	Διά θλα τὰ φορτία	Άδειγματα
1962	Διά θλα τὰ φορτία	Άδειγματα 183.3%
1963	Πετρελαιοειδῆ	Άδειγματα 590.5%
1964	Σημειούμενα	Άδειγματα 69.3%

## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΤΟΝΝΑΖ (έδαστο άριθμον Λέσχης Ρέπτοντερ)

## ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΤΟΥ 1964

(1 τόν. γκρές = 1.5 τόν. d.w.)  
τόν. γκρές 7.136.000 Σύνολον  
> 3.442.000 Τάνκερς  
> 3.694.000 Σημ. φορτ.

## ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΤΟΥ 1963

τόν. γκρές 5.883.650 Σύνολον  
> 1.817.315 Τάνκερς  
> 4.066.335 Σημ. φορτ.

## ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΤΟΥ 1962

Τόν. γκρές 4.063.000 (1.45 έκατ. τάνκερς)

## ΔΙΑ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΤΩΝ

	Έτη	τοννάζ	% φορτίου	% έτησίας
	Σύνολον	τάνκερς	Σημειούμενα	
1958	118.033.731	28.5	71.5	7
1959	124.935.479	30.3	69.7	6
1960	129.769.500	31.9	68.1	4
1961	135.915.958	32.3	67.7	5
1962	139.979.813	32.4	67.6	3
1963	145.863.463	32.4	67.6	4
1964	152.999.621	33.0	67.0	5

## ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΚΑΙ ΑΦΑΙΡΕΣΙΣ (γκρές τόν.)

	Καθελκύσεις	Έτος	Απόλειτα
	9.269.983	1958	1.799.378
	8.745.704	1959	3.406.094
	8.356.444	1960	3.643.279
	7.940.005	1961	4.197.715
	8.374.754	1962	3.517.319
	8.538.513	1963	3.793.538
	10.263.803	1964	3.250.000

## Η ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΣ ΔΥΝΑΜΙΣ

(Κατὰ ειρήνη ποσοστού συμμετοχῆς εἰς πληγόσιμον τοννάζ)

	1901	1939	1963	1964
1. Αγγλία	44.63	Αγγλία	22.12	Αγγλία
2. Βερμανία	9.50	Αμερική	13.19	Αμερική
3. Αμερική	7.29	Ιαπωνία	8.22	Νορβηγία
4. Νορβηγία	5.32	Νορβηγία	7.05	Αιδερία
5. Γαλλία	4.60	Γερμανία	6.54	Ιαπωνία
6. Ιταλία	3.65	Ιταλία	5.00	Ελλάς
7. Ρωσία	2.58	Ολλανδία	4.33	Ιταλία
8. Ιαπωνία	2.57	Γαλλία	4.28	Ρωσία
9. Σουηδία	2.21	Ελλάς	2.60	Ολλανδία
10. Ιαπωνία	2.11	Σουηδία	2.30	Σουηδία

## 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

CABLE: "HELLENICO"  
SINGAPOREU. K. Representative :  
Z. C. HOURMOUZIOS  
LONDON E.C.3  
II, GORING STREET

ΜΕΣΗ ΑΥΞΗΣΙΣ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	(γκρές τόν.)
1958	1963
Διά σύνολον τοννάζ	1964
Τάνκερς	9856
Σημειούμενα	2867

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ ΤΟ 1964  
ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ

(Ἐντὸς παρενθέσεως οἱ ἀριθμοὶ τοῦ 1963)	Γκρές τοννάζ	τάνκερς έγραφος φορτίου
100 —	999	127 (90) 1189 (1218)
1.000 —	3.999	32 (17) 298 (218)
2.000 —	5.999	2 (2) 84 (53)
6.000 —	7.999	4 (—) 49 (48)
8.000 —	9.999	— 53 (51)
10.000 —	14.999	15 (8) 84 (66)
15.000 —	19.999	4 (2) 34 (46)
20.000 —	24.999	7 (10) 22 (23)
25.000 —	29.999	17 (10) 3 (9)
30.000 —	39.999	72 (58) 7 (10)
40.000 κατ. ἄνω	40 (23)	4 (3)

## ΣΥΝΟΛΟΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΩΝ 1964

2.147 σκάφη, 10.263.803 τόν. γκρές

Μέση γωρητικότητας (γκρές τοννάζ) τῶν καθελκυσθέντων τοῦ 1964 τόν. 17.279 διὰ τὰ τάνκερς. Τῶν φορτηγῶν μέσον μέγεθος 2.205.

## ΤΟ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ

2.063 σκάρη θηλεοκινήτα, 7.883.735 τ. γκρές	77	Αιγαίνητα 2.362.108
7 πλανινδρομικά	7	7.960

## Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Οι κατωτέρω ἀριθμοὶ εἶναι ἐνδεικτικοὶ τῆς στροφῆς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη πρὸς τὰ μεγάλα σκάφη (οἱ ἐντὸς παρενθέσεως ἀριθμοὶ εἶναι τάνκερς):

Τόν. γκρές	1958	1962	1963	1964
15.000 κατ. τόν.	574	1083	1478	1702
	(489)	(881)	(1100)	(1217)
20.000	292	751	935	1105
	(252)	(674)	(772)	(894)
30.000	14	123	206	327
	(11)	(113)	(171)	(275)

Καὶ ἐπειδεῖοι θετοῦνται ἡ ζήτησις μεγάλων σκαφῶν (μετάλλια κάρριερ καὶ τάνκερς) ἀπὸ τὰς τελευταῖς ἔτη, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πρότερα. Ιδού οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ (τὰ τάνκερς ἐντὸς παρενθέσεως):

Γκρές τοννάζ	1950	1958	1962	1963	1964
20.000	7	123	111	146	172
	(114)	(89)	(101)	(136)	
30.000 τόν.	—	14	60	94	123
	(11)	(58)	(81)	(112)	
40.000 τόν.	—	5	10	26	44
	(5)	(9)	(23)	(40)	

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΟΥ 1964

'Ενδιαφέροντες, λίαν κατατοπιστικοὶ καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς κινήσεως τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 1964 διὰ τὰ τράμπη. Δὲν ἀναφέρονται, δεσσίως, εἰς τὸ σύνολον τῆς κινήσεως τῶν χύδην μεταφορῶν (ξηρὰ φορτία). Πολλαὶ εἶναι αἱ διενεργούμεναι μεταφοραὶ (μεταλλεύματα καὶ γαιάνθρακες) διὰ

σκαφών ιδιοκτησίας μεγάλων διομηχανικών συγκροτημάτων και χρονοναυλωμένων, τών όποιων αἱ ναυλώσεις δὲν άνακοινώνται οὔτε και συνάπονται εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυλαγοράν. Οἱ κατωτέρω κατὰ μῆνα τοῦ 1964 ἀριθμοὶ δὲν περιλαμβάνουν και τὰς ἐν λόγῳ ναυλώσεις:

	Κατὰ ταξίδιον	Χρονοναυλώσεις (d.w.)
Μήνες		
Ιανουάριος	7.337.000	1.103.315
Φεβρουάριος	7.957.000	1.086.266
Μάρτιος	6.752.000	1.210.952
Απρίλιος	6.520.000	1.045.167
Μάϊος	6.138.000	961.172
Ιούνιος	7.507.000	1.021.532
Ιούλιος	6.792.000	678.345
Αὔγουστος	6.937.000	965.833
Σεπτέμβριος	6.627.000	1.046.410
Οκτώβριος	6.872.000	1.307.584
Νοέμβριος	6.071.000	1.159.336
Δεκέμβριος	5.803.000	1.113.236
Σύνολα	81.313.000	12.699.478

#### ΔΙΑ ΤΟ 1963

Σύνολα: Ταξίδια τὸν 87.915.000 Τάχιμ τούρεργ: 11.127.816 d.w.

Ἀριθμὸς ἀποσχελθέντων πλοίων: 8.007 κάτω τῶν 15.000 τόννων d.w. καὶ 1.643 ἄνω τῶν 15.000 τόννων.

Καὶ ἵνα καταδειχθῇ ἡ συμβολὴ τοῦ ιαπωνικοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ τράμπι ξηροῦ φορτίου, ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι τὰ 20,55% τοῦ συνόλου τῶν ναυλώσεων τράμπις καθ' ὅλην τὸν κύριον, ἀναφέρονται εἰς μεταφοράς (εἰσαγωγάς) πρὸς τὴν Ιαπωνίαν (16.715.000 τόν. ἐπὶ συνόλου 81.313.000 τόννων).

Ἀριθμοὶ τινες καταδεικνύουν ἐπίσης τὴν αὐξομένων συμμετοχὴν τῶν μεγάλων φορτηγῶν εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφοράς.

Ἔχομεν τὸν κάτωθι πίνακα:

#### ΑΙ ΚΑΤ' ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

	Φορτία	Long tons Ποσσατὸν %
Δημητριακά (*)	44.097.000	54.231
Μεταλλεύματα	10.474.000	12.881
Γειώνθρακες	9.385.000	11.542
Πλαταιοσιδήρα	4.747.000	5.838
Ζάχαρις	3.255.000	4.003
Φωσφάτη	2.646.000	3.254
Λιπάνια	1.895.000	2.331
Συλεία	1.437.000	1.767
Θεῖον	1.343.000	1.652
Γενικά φορτία	687.000	0.845
Τομέντα	680.000	0.836
Κόπρα	471.000	0.579
Πηρίται	145.000	0.178
Ἐσπάρτο	51.000	0.063
Σύνολα	81.313.000	100%

(\*) Περιλαμβάνονται τάχιμα 6.941.000 τόν. ναυλωθέντα διὰ αιτοφορτία.

Καὶ ἀπησχολήθησαν εἰς τὰς ἄνωτέρω ναυλώσεις τὰ κάτωθι κατὰ μεγάλη σκάφη τράμπις καὶ τάνκερς (ξηρὰ φορτία καὶ χρυματα) 1.582 κάτω τῶν 9.500 τόν. d.w., 3.899 ἀπὸ 9.500 τόν. μέχρι 14.999 τόννων, 641 σκάφη ἀπὸ 15.000 μέχρι 19.999 τόννων, 669 σκάφη ἀπὸ 20.000 τόν. μέχρι 24.999. Ἀπὸ 25.000 τόν. μέχρι 29.999 σκάφη 122. Ἀπὸ 30.000 τόν. μέχρι 34.999 σκάφη 59. Ἀπὸ 35.000 τόν. μέχρι 40.000 τόν. σκάφη 22 καὶ ἄνω τῶν 40.000 τόν. σκάφη 24.

Διὸ δὲ τὰς χρονοναυλώσεις, 206 σκάφη ἥσσαν κάτω τῶν 9.500 τόν. ἀπὸ 9.500 - 14.999 σκάφη 733. Ἀπὸ 15.000 ἔως 19.999 τόν. σκάφη 115. Ἀπὸ 20.000 καὶ ἄνω 26 ἐν ὅλῳ σκάφη.

Ἴδουν οἱ ἀριθμοὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη:

Έτη	Ἀριθ.	Κάτω τὸν 'Υπέρ τὰς Ηπλαίων	Πλαίων
1962	8.370	7.421	949
1963	8.696	7.175	1.521
1964	7.018	5.481	1.537

#### ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Λίαν περιωρισμέναι αἱ κατὰ ταξίδιον

ναυλώσεις διὰ μεταφοράς γαιανθράκων. Διενεργούνται κυρίως μὲ μεγάλα σκάφη, ναυλωμένα διὰ μακράς χρονικάς περιόδους ἢ διὰ πολλὰ συνεχῆ ταξίδια.

Ἴδουν οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ: Ναυλώσεις διὰ 7.284.000 τόν. γαιανθράκων (τὰ 77,61% ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν) διὰ 417 σκάφη, ἔναντι 10.573.000 τόν. τοῦ 1963. Η Ἰαπωνία, ὡς μεγαλύτερος εἰσαγωγέας, μὲ 2,6 ἑκα-

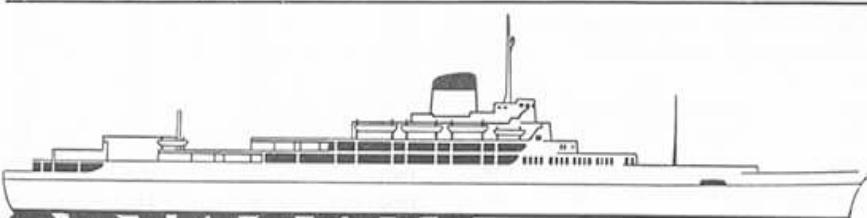
τομ. τόν. ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν καὶ 734.000 ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν.

#### ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Κατὰ τὴν Ιην. Ιανουαρίου ἐκάστου ἔτους ἀπὸ τοῦ 1959 μέχρι τοῦ 1965 ἐτέλει παραπλισμένον τὸ κάτωθι τοννᾶζ (ιδιαιτέρως διὰ φορτηγὰ ξηρού φορτίου καὶ ύγρου τοιούτου), μὲ τὰ ἀναλογούντα ποσοστά ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος (εἰς γκρές τόννους):

Έτη	Σύνολον	Σημερὶ φορτίου	Τάνκερς	% ἐπὶ συνόλου
1959	7.348.000 (*)	4.952.000	2.396.000	6.23
1960	6.262.000	3.090.000	3.172.000	4.83
1961	3.305.000	1.976.000	1.329.000	2.68
1962	2.252.000	680.000	1.572.000	1.75
1963	4.589.000	3.188.000	1.401.000	3.62
1964	1.345.000	846.000	499.000	0.98
1965	779.775	436.964	342.811	0.51

(\*) Κατ' Οκτώβριον 1959 ἐσημειώθη τὸ σύντονον δριόν ἀργούντος τοννᾶζ (8.91 ἑκατ. τόν. γκρές, τὰ 8% τοῦ παγκοσμίου).



# CRUISING OR CABLE LAYING



The  
composite GR.286 Mark 2  
with International and Private Units

...whether crossing the line or laying a line, the GR.286 will line up with all your VHF R/T requirements. Its facilities provide for International port control and ship-to-ship working as well as public correspondence telephone communications with inland systems. It has complete coverage of all 28 f.m. channels in the International Maritime frequency band 156-162 Mc/s with 11 single-frequency and 17 double-frequency channels, and an optional 7-channel f.m./a.m. Private band unit can be incorporated in the same cabinet or added later.

Write for full specification—obtainable from our London Division, or from any of our Marine Agents throughout the world.

**Redifon** GR.286 MK2

REDIFON LIMITED Marine Sales Division  
Broomhill Road, London, S.W.18 Telephone VANdyke 7281  
A Manufacturing Company in the Rediffusion Group

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

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟΥ :  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Διευθυντής Τυπογραφείου : 'Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρούσιον

\*Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

**Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις****ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΔΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ὑπεβδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ ἔλληνικὸν τηνὸν τηρολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξινα κεφαλαῖαν», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Πολύδωρος» φορτηγὸν (ὑποστείλαν τὴν λιβεριανὴν σημαίαν) 8.247 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Στροβίλῳ» (ἀντιπροσωπευσμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸ ναυτικὸν γραφεῖον «Ἄυρα»).

2. «Ἀκτὴ» φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Malmö», νεοαγορασθέν), 1.779 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Αισιμόπος» (ἀντιπροσωπευσμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸν Οἶκον «Γ. Νικολάου - Ἑλλάς, Α.Ε.»).

3. «Τζών Λύμπε» φορτηγὸν (πρώην νορδηγικὸν «Samuel Bakke», νεοαγορασθέν), 4.734 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1929, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Κέιπ Τσίκο» (τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Κ. Λυμπερόπουλου).

4. «Πανδρώ» φορτηγὸν (πρώην δανικὸν «Normandiet», νεοαγορασθέν), 2.811 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1947, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ἀρίδο» (τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἑταῖρίας «Κράτηγος»).

5. «Ἀνδρών» δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Bel Mare», νεοαγορασθέν), 10.431 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαρούτιο» (ἀντιπροσωπευσμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Αλιγίτση»).

6. «Χρήγκαλο» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Cormoat», νεοαγορασθέν), 2.886 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Χρήγκαλο» (τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Γ. Βλάσση).

7. «Σειρήν Μέντα» φορτηγὸν (πρώην «Aulie», νεοαγορασθέν), 3.921 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὴν «Γιουνάιτεν Μαριτάιμ Έντερπράΐζ» (ἀντιπροσωπευσμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸν κ. «Ἀγγελον Μαδιάσσον»).

8. «Νέοτευκτόν» μπάλκ κάρριερ (ναυπηγούμενον εἰς «Αγγλίαν»), 30.000 τόν. d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Πισθαγόρας» (διαχείρισις Οἴκου Χανδρῆ).

9. «Νέοτευκτόν» μπάλκ κάρριερ (ναυπηγούμενον εἰς «Αγγλίαν»), 30.000 τόν. d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Τζένεραλ Κάρριερς» (διαχείρισις Οἴκου Χανδρῆ).

**ΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ**

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Ἀπρίλιον ἐνηλογήθησαν εἰς τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου τὰ κάτωθι νεοαγορασθέντα σκάφη: «Μιχαήλ Α.» (μότορσπιτ) 352 τόν. γκρός, ναυπηγῆσεως 1938 καὶ ἀξίας 11.000 λιρῶν, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Γ. Αμοιραδάκην. «Ταϊκάκη» (μότορσπιτ) 8.406 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1928, ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Ἐμπαγιάντα» (Ρεθύμνη - Κουλουκούνη) ἀντὶ 112.000 λιρῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ πωληθὲν εἰς «Ἀπωλοτήν» πρὸς διάλυσιν. «Χανιά» (δημιαταγωγὸν) 8.917 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1948, τῶν κ.κ. Ἀδελ. Τυπάλδου. «Νήσος Μύκονος» (φορτηγὸν μότορσπιτ) 747 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1947, ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Γεωργοπού-

λού καὶ Ἀθανασιάδη, ἀντὶ τιμῆς 592.500 γκίλιντερ. «Κάπτον Ξυλάς» (δηζελοκίνητον τάνκερ) 11.011 τ. γκρός (τοῦ 1953), ἀξίας 300.000 λιρῶν, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Σάλιξ» (τοῦ κ. Γ. Ξυλά). «Κατίγικα» (δηζελοκίνητον τάνκερ) 11.100 τόν. γκρός (τοῦ 1950), ἀξίας 237.500 λιρῶν, ἀνήκον εἰς τοὺς ἀδελφοὺς Κολοκοτρώνη. Καὶ «Χίος Στάρ» (μότορ τάνκερ) 11.250 τόν. γκρός (τοῦ 1953), ἀξίας 130.000 λιρῶν, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Καρούσην καὶ Πίτταν.

— Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα ἔχορηγήθησαν παρὰ τοῦ ίδιου Προξενικού Λιμεναρχείου πρωσαρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα εἰς τὰ ἔγχη νεοαγορασθέντα σκάφη: «Νίκη» (μότορσπιτ) 169 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1917, ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Εύαγ. Μυλωνᾶ, ἀντὶ τιμῆς 2.500 λιρῶν. «Χρυσόπηγη» (δηζελ. φορτηγὸν) 4.746 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1946, ἀγορασθὲν παρὰ τῶν ἀδελφῶν Βερνίκου, ἀντὶ 1.120.000 γαλλικῶν φράγκων. Καὶ «Πλάτων» (μότορ τάνκερ) 10.775 τ. γκρός, ναυπηγῆσεως 1952 καὶ ἀξίας 130.000 λιρῶν, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Β. Μαυρολέοντα (ἀντικατέστησε τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν διὰ τῆς Κυανολεύου).

**ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ**

Τὴν 19ην Ἀπρίλιου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου καὶ διὰ λογαριασμὸν ἑταῖριας διαχείρισεως τοῦ Οἴκου «Διαμαντῆς Πατέρα», καθειλκύσθη ὑπὸ τὴν Κυανολέυον τὸ μπάλκ κάρριερ «Καλλιόπη Πατέρα»,

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μιτέργκεν καὶ διὰ λογαριασμὸν ἑταῖριας τελούστης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Κουλούθου, καθειλκύσθη τὴν 3ην Μαΐου τὸ δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Αίτιαν Τρίτων» 18.400 τόνων γκρός.

— Ἐπίσης τὴν 3ην Μαΐου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ δελγικά ναυπηγεῖα τοῦ Ταμιέων διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Μαριντήλα» (διαχείρισις κ. Ιωάν. Κ. Χατζηπατέρα) τὸ δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Πρίαμος» 24.000 τόν. γκρός.

**ΔΥΟ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ**

Ἐντὸς τοῦ προσεχεῖς μηνὸς πρόκειται νὰ καθελκυσθῶν ἀπὸ τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα» διὰ λογαριασμὸν τῆς «Οράίον» δύο δεξαμενόπλοια τῆς τάξεως τῶν 72.000 τόνων d.w. ἔκαστον.

**ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΙΣ**

Λάθιος, σχι ίδιον μας, ἀλλὰ τοῦ εἰδικοῦ δελτίου τῶν Ιαπωνίων ναυπηγῶν: Ἀναφέρεται εἰς τὸ ἐν λόγῳ δελτίον τὸ «Ηρώ», τὸ νεότευκτον μπάλκ κάρριερ τοῦ Οἴκου Λώ, μὲ μικροτέραν χωρητικότητα (33.510 τ. d.w.), ἀντὶ τῶν 35.817 τ. d.w., ὅσους καὶ ἀναφέρεται ἡ ἀνακοίνωσις τῶν ναυπηγείων «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα».

Ἐπαναρρόνωμεν τὸ λάθιος, ὅπερ παρεισέφρυσε εἰς τὰς στήλας αὐτάς.

**ΑΓΟΡΑΠΛΩΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ**

Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Leeds», 3.578 τ. γκρός, 4.183 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1947, ἀγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 80.000 λιρῶν,

μὲ παραλαβὴν ἀνέν δεξαμενισμοῦ.

— Τὸ ἐπίσης ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Corinthia», 2.886 τόν. γκρός, 4.335 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1945, μὲ σερδεῦ τοῦ 1961, ἀγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 40.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Elliottspur» (τύπου «Πλάρκο»), 7.051 τ. γκρός, 10.300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Φορμόζης, μὲ παράδοσιν εἰς ισπανικὸν λιμένα. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Florence Hultz», 5.579 τ. γκρός, 8.024 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1953, μὲ σερδεῦ λῆξαν, ἀγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, μὲ παραλαβὴν τέλη Μαΐου εἰς λιμένα τῆς B.A. ἀκτῆς Ἀγγλίας. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ λίμπερτον σημαίαν φορτηγὸν «George A. Ακτῆς» (λίμπερτον), 7.176 τόνων γκρός, 10.667 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1944, μὲ σερδεῦ τοῦ 1964, ἐπωλήθη εἰς ἔτερος «Ελληνας ἀγοραστάς, ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Σεπτεμβρίου.

— Επίσης τὸ λίμπερτον «Ponderosa», 7.280 τ. γκρός, 10.757 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, σερδεῦ τοῦ 1964, ἐπωλήθη εἰς ἔτερος «Ελληνας ἀγοραστάς, ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Σεπτεμβρίου.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Seahreeze», 10.607 τ. γκρός, 16.060 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1952, μὲ σερδεῦ τοῦ 1964, ἀγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 120.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς σκανδιναϊκὸν λιμένα.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Γιούνιτσα», ex «Σέρραι», ex «Νάσιοναλ Γιούνιτσα», ex «Νικοκλῆς», ναυπηγήθη τὸ 1943 εἰς Λόδη Ἀντζελες, ὡς τάκερο, μετατραπεῖ τὸ 1950 εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου καὶ ἐπιμηκυθὲν τὸ 1956, χωρητικότητος 8.501 τ. γκρός ἡ 12.611 τόνων d.w., ἐπωλήθη εἰς ἔτερος «Ελληνας ἀφοπλιστάς. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν πλοίον - ψυγεῖον «Vridi», 2.972 τ. γκρός, 3.778 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, μὲ ἀνακατασκεψὴν 1948 - 49, ἀγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Μασσαλίαν.

— Τὰ διπλέλικα γαλλικὰ δηζελοκίνητα φορτηγά «Amiénois», «Artesien» καὶ «Lillois» 3.000 τόν. γκρός ἔκαστον, 3.662 τόν. d.w. (τοῦ 1947) τὸ πρώτον, 3.583 τόν. d.w. (τοῦ 1948) τὸ δεύτερον καὶ 3.433 τόν. d.w. (τοῦ 1951) τὸ τρίτον, ἀγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων. «Ἔτεραι λεπτομέρειαι καὶ τιμὴ δὲν ἔγνωσθαν.

— Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγόν «Jag Landki» (δηζελοκίνητον) 7.268 τόν. γκρός, 10.200 τόν. d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1942, ἀγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 94.000 λιρῶν.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν «Τίμος Σταυρός» 5.333 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1939, μὲ ισχύουσαν τὴν ἐπιθεωρήσην του, ἀγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Σιτίνια ἀντὶ τιμῆς 90.000 λιρῶν καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Μάλτας.

**ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ**

Παρελήθη εἰς Σάντεφιορδ τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Thorsorni», 11.693 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1954, ὑψώσαν δὲ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν μετωνυμάσθη «Φοίνιξ».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Ν. καὶ Π. Βλαχάκου καὶ Σίας φιλανδικὸν φορτηγὸν «Parma», 1.287 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1944, παραληφθὲν εἰς λιμένα τῆς Βαλτικῆς, ὑψώσας τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη «Ναυσιπόρος».

—'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Σάντη River», 7.232 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Γένοβαν, ἐπέθη ὑπὸ λιθεριανὴ σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Κρόσος».

— Εἰς βρεταννικὸν λιμένα παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Glenowen», 2.066 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1944, ὑψώσαν δὲ τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας μετωνομάσθη «Μπάλμπιον».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων λιθεριανὸν φορτηγὸν «Καρόλινα», 5.605 τόνων γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1947, παραληφθὲν ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν του μετωνομάσθη «Ταρσός».

— Επίσης τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων λιθαναϊκὸν φορτηγὸν «Καρόλινα π. η Δ. Λαιμού», 5.103 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1935, παραληφθὲν πρὸ τοὺς ἀγοραστάς του, διετήρησε τὴν σημαίαν τοῦ Λιθανίου καὶ μετωνομάσθη «Ε. Μυρτιδιώτισσα».

— Τὸ πωληθὲν λιθεριανὸν λίμπερτον «Ἐθνούς μπέλλι», 7.253 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1944, παρεδόθη εἰς τὰ Καλκούπταν εἰς τὴν ἔπαιριαν «Μπόναμπ», ήτις καὶ τὸ μετωνόμαστος «Grethe». Η λιθεριανὴ σημαία διετήρησθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων Ιταλικὸν φορτηγὸν «Monstella», 6.993 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, παραληφθὲν εἰς τὴν Κροτόνε, ἐπέθη ὑπὸ σημαίαν Ἀϊτῆς καὶ μετωνομάσθη «Τύχη».

— Τὸ φορτηγὸν «Καρόλινα III», 1.595 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1928, ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Κ. Ν. Κολαΐτη, παρελήφθη ήδη εἰς Πειραιά καὶ μετωνομάσθη «Ζάκυνθος».

— Εἰς ἀμερικανὸν παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν γερμανικὸν σκάφος «Robert Meysoefer» 386 τόν. γκρός (τοῦ 1944) καὶ τεθὲν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Ολιβια».

#### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν «Τ. 2» δεξαμενόπλοιον «Παλλάς», 10.655 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ισπανὸν διαλυτάς. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

#### ΔΙΓ' ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ

Προερχόμενον ἔξι 'Υμουνίτεν κατέπλευσεν εἰς Πειραιά τὴν 29ην Ἀπριλίου, ρυμουλκούμενον, τὸ νεοσυγρασθὲν «Σύνεσις» (πρώην Ινδονησιακὸν «Tjokroaminoto»), 7.338 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1961. Τὸ σκάφος φέρει ἐκτεταμένα ζημιὰ τοῦ πυρκαϊᾶς, τὰς ὅποιας καὶ θὰ ἐπισκευάσῃ εἰς Πειραιά.

#### ΔΙΑ ΤΟ "ΛΑΚΩΝΙΑ,"

'Ο δουλευτὴς τοῦ συντηρητικοῦ κόμματος κ. Στράουμπενέν ἥρωτησεν εἰς τὴν Βουλήν τῶν Κοινοτήτων τὸν πρόεδρον τοῦ Board of Trade, ἂν οἱ τεχνικοὶ καὶ νομικοὶ ἀντιπρόσωποι τοῖς παρίσταντο εἰς τὴν περατωθέσιν ἐν 'Αθηναῖς τὴν 8ην Μαΐου ἀνακριτικὴν διαδικασίαν ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τῆς καταστροφῆς ἐκ πυρκαϊᾶς τοῦ ὑπερωκεανού «Αλκανία» καὶ ἀνὴ ἡ ἔκθεσίς των εἶναι ήδη ἔτοιμος, ὅπως τεθῇ εἰς τὴν διάθεσιν παντὸς ἐνδιφέρομένου.

'Ο πρόεδρος τοῦ Board of Trade κ. Μέσης ἀπήντησεν, διτὶ οἱ νομικοὶ καὶ τεχνικοὶ ἐμπειρογνόμονες, ὅπως καὶ εἰς προπογυμένας περιπτώσεις, ὑπέβαλον τὴν ἔκθεσίν των περὶ τῆς προδόσης τῶν ἀνακρίσεων. 'Ο κ. Στράουμπενέν ἥρωτησεν, ἐν συνεχείᾳ, περὶ τοῦ πιθανοῦ χρόνου ἀνακοινώσεως ἐν 'Αγγλίᾳ τῆς ἔκθεσεως τῆς ἐπιτροπῆς, «δεδομένου διτὶ μέγας ἀριθμὸς βρετανῶν ἐπιβιτάνων εὐρίσκετο ἐπὶ τοῦ πλοίου, δῶν πρὸ ἑνὸς καὶ ημίσεος ἔτους συνέδη τὸ ἀτύχημα». 'Ο κ. Μέσης στον διηγκρίνησεν, διτὶ ή ἔκθεσις θὰ ἀνακοινωθῇ ἐντὸς τοῦ θέρους.

'Εξ ἄλλου, δέ ἐργαστικὸς δουλευτὴς κ. Σίνγουελ, λαμβάνων ἀφορμὴν ἐκ τῆς ὑπόθεσεως ταύτης, ἥρωτησεν «ἄνη ἡ ἀρμοδία ἀγγλικὴ ὑπηρεσίας κατέχειν εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ πλοίοι ἀπασχολούμενα εἰς τὰ ταξίδια ἀναψυχῆς, πρέπει προηγουμένως νά ἔξετάζωται μετά προσοχῆς, ίνα δεναιούται τὸ ἀξιόπλουν αὐ-

τῶν». 'Ο κ. Μέσης ἀπήντησεν: «'Αναμφιβόλως, τὸ θέμα τοῦτο θὰ ἔξετασθῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἀνακρίσεων».

#### ΤΟ "ΚΑΡΦΙ,"

'Η Πανελλήνιος "Ενωσις Ναυτῶν, διὰ τοῦ προέδρου τῆς κ. Τουμαζάτου, συνεχίζει τὴν ἀντιδραστικὴν πολιτικὴν ὅπερα τοῦ θέματος τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν πληρωμάτων. 'Εγνωσθή διτὶ οὗτος ἀνεκάλεσε τὴν ὑπογραφὴν του, παρὰ τὸ γεγονός διτὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπεδέχθησαν τὸ αἴτημα τῆς 'Ενώσεως περὶ παροχῆς 2,5 λιρῶν 'Αγγλίας δι' ιματισμόν. 'Ηδη προβάλλεται τὸ αἴτημα τῆς ἀμοιδῆς τῶν νυκτοφύλακών, οὕτω δὲ καθυστερεῖ ἐπ' ἀρριστὸν η προσυπογραφὴ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως.

#### ΤΑ ΝΗΛΟΓΗΘΕΝΤΑ

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα 'Απριλίου ἐνηλογήθησαν, ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ ἄρδου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελύσεως ξένων κεφαλαίων», 14 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 111.950 τόν. γκρός. 'Εξ αὐτῶν 8 ήσαν δεξαμενόπλοια, 49.717 τόν. γκρός, 5 φορτηγά 14.063 τόν. γκρός καὶ ἕνα πλοίον ἐργοστάσιον κατεργασίας ἀλιεύματος 3.170 τ. γκρός. 'Ενα ἐκ τῶν νηολογήθησαν σκαφῶν, 3.170 τόν. γκρός, ήτο ήλικίας κατωτέρας τῶν 10 ἑταῖρων, ἔπειτα δέκα σκάφη, 18.096 τόν. γκρός, ήσαν ήλικιάς 10 ἔως 20 ἑταῖρων καὶ 3 ἄλλα πλοῖα 10.684 τόν. γκρός, ήσαν ήλικιάς 20 ἔως 30 ἑταῖρων.

#### ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. ὑπεβλήθη αἴτησις τοῦ κ. Α. Ν. Νομικοῦ, διὰ τὴν χορήγησιν προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων πρὸς παραλαβὴν τοῦ ἀγορασθέντος παρ' αὐτῷ γαλλικοῦ φορτηγοῦ «Peneus», 1.384 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1952.

— Διειδιάσθησαν δόηγια εἰς τὸν προξενικὸν λιμενάρχην Λονδίνου, σπῶς χορήγησαν προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα εἰς τὸ νεο-αγορασθέν μικρὸν φορτηγὸν «Βόλος» (εκ «Λεσσιτύης») 237 τόν. γκρός.

#### ΤΑ ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΕΝΤΑ

Τὸ λίμπερτον «Θεοσκέπαστη» 7.185 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, μετωνομάσθη «Μαριέττα Τ.».

— 'Επίσης τὸ φορτηγὸν «Μαρία», 2.569 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1929, μετωνομάσθη «Αγιος Δημήτριος».

#### ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΣΤΑΦΙΔΟΣ

«Ἐκ τοῦ Σκανδιναϊκοῦ Πράκτορείου Πατρών ἀνεκοινώθη, διτὶ μεταξὺ 1ης Σεπτεμβρίου 1964 καὶ 30ης Ἀπριλίου 1965 ἐφορτώθησαν ἐπὶ Πατρών, Αίγιου, Κατακάλου, Καλαμῶν, Ισθμίας, Ζακύνθου καὶ Κεφαληνίας 43.027 τ. σταφίδος πρὸς ἔξαγωγὴν εἰς διαφόρους χώρας.

#### ΒΟΗΘΕΙΑ ΕΙΣ ΦΥΓΑΔΑΣ

Τὸ ἑλληνικὸν φορτηγόν «Πειραιεύς», πλέον εἰς τὴν Καραϊβικὴν, παρέσχε τὴν 25ην Ἀπριλίου ζητηθεῖσαν δοθήσεις εἰς ἐπτὰ ἀτομα ἐπὶ λέμβου εὐρισκόμενα (τρεῖς ἄνδρας, μίαν γυναῖκα καὶ τρία παιδιά), φυγάδας ἀπό τὴν Κούδαν. 'Ο πλοίαρχος τοῦ «Πειραιεύς», κ. Καστίμης, ἀνέμειν τὴν ἀφίξην ἀμερικανικῆς φυλακίδος, ήτις καὶ παρέλαβεν ἐκ τῆς πλευρισμένης παρὰ τὸ φορτηγὸν λέμβου, τοὺς φυγάδας.

#### ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

«Υπεγράφη σύμβασις μεταξὺ ραδιοτηλεγραφῶν καὶ ἑταῖρις Βερνίκου, διὰ τῆς ὁποίας ρυμιζοῦνται οἱ δροὶ ἐργασίας καὶ αἱ ἀμοιδῆς τῶν ὑπερηφεντῶντων ἐπὶ ναυαγοσωστικῶν καὶ ρυμουλκῶν ἀξιωματικῶν ἀσυρμάτου.

Διὰ τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως, ή όποιας ὑπελήκη πρὸς κύρωσιν εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ ισχύει ἀπό 15ης Ἀπριλίου 1965 ἔως 15ης Ἀπριλίου 1966, προβλέπεται αὔξησις κατὰ 15% ἐπὶ τῶν μισθῶν.

#### ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τοῦ 1964 μέχρι σήμερον, δι' ἀποφάσεων τοῦ ὑπουργοῦ Εμπορίου Ναυτιλίας ἐνεκριθή διάπορα φραγή 85 συνολικῶν ὁμογενῶν ἐκ Κωνσταντινούπολεως, Κύπρου, Αίγυπτου καὶ Βορείου Ήπειρου

ρου, οἱ ὄποιοι ἐφωδιάσθησαν μὲν φυλλάδια, πλείστοι δι' ἔξ αὐτῶν ἐναυτολογήθησαν ὑπηρετοῦντες ήδη.

#### ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

«Εποποθετήθη κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιῶς καὶ ἀνέλαβεν ήδη τὰ καθήκοντά του, διάτιπλοιος αρχος - λιμενικός κ. Ταμπουρόλος.

#### ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α' ΤΑΞΕΩΣ

Κατὰ τὰς διεξαχθεῖσας ἔξετασεις τὸν παρελθόντα 'Απριλίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος 'Ατμομηχανικῶν Α' τάξεως ἐπέτυχον κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειρὰν οἱ ἔχησι:

Βούτης Γεώργιος τοῦ Πολυδίου, Βιορές Εύαγγελος τοῦ Νικολάου, Βάκως Κυριάκος τοῦ Δημητρίου, Δερούτης Πέτρος τοῦ Στεφάνου, Δανατσόπουλος Μιχαήλ τοῦ 'Ιωάννου, Ζαφειρίου Βασίλειος τοῦ Δημητρίου, Θεοδώρος Νικόλαος τοῦ Θωμᾶτος, 'Ιωσήφ Γεράσιμος, Καραβίας Πέτρος τοῦ Ιωάννη, Καρέτσος Ιωάννης τοῦ Σπυρίδωνος, Κοκοτσάκης Κων. νος τοῦ Αντωνίου, Καρίτσης Σάβδας τοῦ Αντωνίου, Λιάρος Γρηγόριος τοῦ Παναγιώτου, Μίσκης Κυριάκος τοῦ 'Εμμανουήλ, Μαρκάτος 'Αθανάσιος τοῦ Εύαγγελου, Παριστάς Αθανάσιος τοῦ Παναγιώτου, Επροπατίδης Ιωάννης τοῦ Βασιλείου, Παναγιώτης τοῦ Παναγιώτου Παναγιώτης τοῦ Αριστείδου, Παπαζαχαρίου Κων. νος τοῦ 'Ηλια, Παπασιάδος 'Αθανάσιος τοῦ Εύαγγελου, Παριστάς Ελεύθεριος τοῦ 'Ιωάννου, Ρεμεδιάκης Γεώργιος τοῦ Νικολάου, Σαλιδερός Βίκτωρος, Σταυράκης Δημοσθένης τοῦ Κων. νος, Σολωμονίδης Παύλος τοῦ Γεωργίου, Φλωρίδης Νικόλαος τοῦ Στυλιανού, Χάλαρης Ιάκωβος τοῦ Γεωργίου, Χασιώτης Εύαγγελος τοῦ Κων. νος, Χαρόπουλος Γεώργιος τοῦ Διονυσίου, Χατζηπολημένος Απόστολος τοῦ Φωτίου καὶ Χρυσός Δημήτριος τοῦ 'Αποτόλου.

#### Μ.Ε.Κ. Α' ΤΑΞΕΩΣ

Κατὰ τοὺς διεξαχθέντας τὸν παρελθόντα 'Απριλίου διαγωνισμούς διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Μ.Ε.Κ. Α' τάξεως ἐπέτυχον κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειρὰν οἱ ἔχησι:

Ανδρέάδης 'Ανεσ. τοῦ 'Αγαθονίκου, Βλάμιος Κων. νος τοῦ Γεωργίου, Γκρινιάτσος 'Ιωάννης τοῦ Δημητρίου, Εμμανουήλιδης 'Αλέξιανδρος τοῦ 'Ιάσονος, Καραβίας Λινάρδος τοῦ 'Ιωάννου, Κοντοπίδης Γεώργιος τοῦ Μαθθαίου, Καραγιανόπουλος 'Ανδρέας τοῦ Παρασκευής, Κεκάτος Παναγιώτης τοῦ Γαληνού, Μαυρογιάνης Γεράσιμος τοῦ 'Αχιλλέως, Περάκης Νικόλαος τοῦ Βασιλείου, Πεφάνης Γεώργιος τοῦ Κων. νος, Σπέρος Σταμάτιος τοῦ Νικολάου καὶ Χρυσολούρης Στυλιανὸς τοῦ 'Εμμανουήλ.

#### Μ.Ε.Κ. Β' ΤΑΞΕΩΣ (ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΝ)

Κατὰ τὴν αὐτὴν ἔξεταστικὴν περίοδον διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Μ.Ε.Κ. Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ ἔχησι:

Βολιώτης Κων. νος τοῦ Δημητρίου, Λιακέας Κων. νος τοῦ Σωκράτους καὶ Πανούτσος Γεώργιος τοῦ Αντωνίου.

#### ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α' ΤΑΞΕΩΣ

Κατὰ τὰς διεξαχθεῖσας τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἔξετασεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κάτωθι κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειρὰν:

Βοριάδης Μάρκος τοῦ Αντωνίου, Βελιώτης Γεώργιος τοῦ 'Ιωάννου, Βεργωτή Νικόλαος τοῦ Στεφάνου, Βόλτης Αντωνίος τοῦ Δημητρίου, Γιαννίσης Λεωνίδας τοῦ Δημοσθένους, Γαλανός Κωνσταντίνος τοῦ 'Ιωάννου, Γλύπητης Ιωάννης τοῦ Στεφάνου, Γιουρούκος Γεώργιος τοῦ Χρήστου, Γλύπητης Κωνσταντίνος τοῦ Μιχαήλ, Δημόπουλος Χρήστος τοῦ Σωτηρίου, Δήμος Γαβριήλ τοῦ 'Αθανασίου, Κανακίδης Δημήτριος τοῦ Πολυχρόνη, Κοντογιώργης 'Ιωάννης τοῦ Εύαγγελου, Καύμενκής 'Ιωάννης τοῦ 'Αθανασίου, Κόπελας Μιχαήλ τοῦ Γεωργίου, Κωστής 'Ιωάννης τοῦ

Γεωργίου, Κλαδιάς Λεόντιος τού Γεωργίου, Καραβόπουλος Παναγιώτης τού 'Ιωάννου, Κοντογούρης Γρηγόριος τού Γεωργίου, Κουμαριάνδης Ανδρέας τού Λορέντζου, Κάδουρας Νικόλαος τού Γκίκα, Κόκκινος Μιχαήλ τού 'Ιωάννου, Καραβάς Μιλτιάδης τού 'Ιωάννου, Λαιμός Γεώργιος τού 'Ιωάννου, Λεκάκης Γεώργιος τού Παναγιώτου, Λαπατάς Δημήτριος τού 'Ιωάννου, Λευκαδίτης Διονύσιος - Μεταξάς τού Παναγή, Λιδιανός Θεόδωρος τού Παναγιώτου, Μπεγιόγλου Δημήτριος τού Κωνσταντίνου, Μπούλντούμης Παναγιώτης τού 'Ιωάννου, Μέντος Δημήτριος τού Σταύρου, Μπαρμπέτας - Μακρής Γεώργιος τού Γερασίμου, Μπούμπας 'Ιωάννης τού 'Ανδρέα, Νταϊφάς Γεώργιος τού Σπυρίδωνος, Νικολαυτής 'Αντώνιος τού Γρηγορίου, Παπαδόπουλος Σπυρίδων τού 'Αλεξίου, Παπαδάς Παναγιώτης τού Κωνσταντίνου, Πυργάκης Μιχαήλ τού Νικολάου, Παπανικολάου Μηνάς τού Νικολάου, Πουλάρας 'Εμμανουήλ τού Μιχαήλ, Ρούσσος 'Ελευθέριος τού Λάμπρου, Ρούσσος 'Ιωάννης τού 'Ιωάννου, Σοφράς Δημήτριος τού Σταματίου, Στραγγουλώντας Μιχαλάκης τού Μιχαήλ, Σιδηριάκης Γεώργιος τού Κυριάκου, Τσαγγάρης 'Ιωάννης τού Νικολάου, Τατάκης Νικόλαος τού 'Αντωνίου, Τσαρούχας Νικόλαος τού Γεωργίου, Φλαμουράκης Κωνσταντίνος τού Γεωργίου, Φερεντίνος 'Αθανάσιος τού Σπυρίδωνος, Χωραΐτης Νικόλαος τού Κωνσταντίνου, Χαδιάρας 'Εμμανουήλ τού Ζανή, Χάρχαλος Νικόλαος τού Λεωνίδα, Χαρίτος Στυλιανός τού Γερασίμου και Χαλκιτός Δημήτριος τού Μιχαήλ.

#### ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β' ΤΑΞΕΩΣ

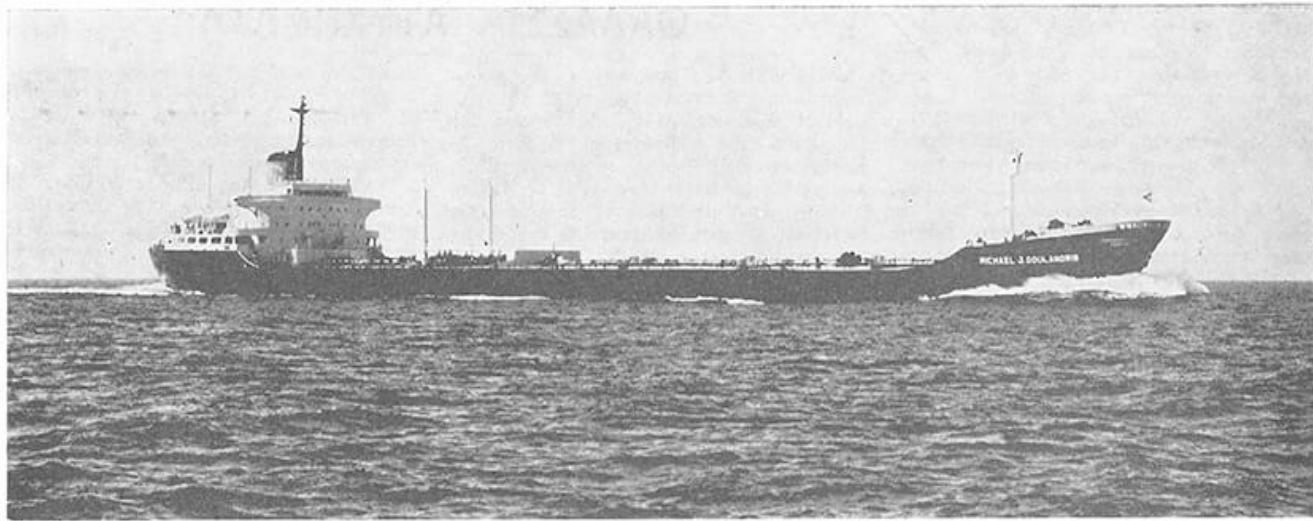
Κατά τάς διεξαχθείσας τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλῶματος β' τάξεως, ἐπέτυχον κατ' ἀλφορθητικὴν σειράν οἱ κατωτέρω:

'Αποστολόπουλος Δημήτριος τού Κωνσταντίνου, 'Ατταλιώτης 'Ιωάννης τού Στυλιανοῦ, 'Αθελέης Πέτρος τού Φωτίου, 'Αθανασάτος

Γεράσιμος τού Νικολ., 'Αθανασιάδης Τριαντάφυλλος τού 'Αθανασίου, 'Αθανασίου Νικόλαος τού Δημητρίου, 'Αράνης Σταύρος τού Γεωργίου, 'Αγασιάν 'Ιωάννης τού Βαχέ, Βασιλείου Δημήτριος τού 'Αναργύρου, Βαλαντάστης Μιχαήλ τού 'Ηλία, Βαφέας Κωνσταντίνος τού Δημητρίου, Βάρκας 'Ιωάννης-Εύαγγελος τού 'Αντωνίου, Βρεττάκος Μιχαήλ τού Πέτρου, Βάγιας Ζαφείρης τού Δημοσθένους, Βάγιας 'Ιωάννης τού Δημητρίου, Βλησμάς Βασιλείου τού Πάνου, Βαπτοράκης Παναγιώτης τού 'Εμμανουήλ, Βορδώνης Κωνσταντίνος τού Νικολάου, Βελκιάδης 'Ηλίας τού Βασιλείου, Γερόλυμος Λουκᾶς τού Γεωργίου, Γλύκας 'Αντώνιος τού 'Ιωάννου, Γιαννακούλιας Δημήτριος τού 'Ιωάννου, Γεωργιάδης Εύαγγελος τού Μιχαήλ, Γολάνης 'Αθανάσιος τού Εύαγγέλου, Γεριμόγλου Γεώργιος - Χαρού τού 'Ιορδάνου, Γλυνός Γεώργιος τού Μιλτιάδους, Γεωργόπουλος Δημήτριος τού Χαραλάμπους, Γουλιάρας Καλλίας τού Κυριάκου, Γεωργίου Γεώργιος τού 'Ιωάννου, Γαγκλίδης Γεώργιος τού Δημητρίου, Γιαννάρας Κωνσταντίνος τού Μικέ, Γκόλιας 'Αντώνιος τού Ευσταθίου, Δεληθεργίας 'Αναστάσιος τού 'Ιωάννου, Δημητρίου 'Αναστάσιος τού Νικολάου, Διαμαντόπουλος Βασιλείου τού 'Αγαμέμνονος, Δεληθεργίας Νικόλαος τού Δημητρίου, Δούναδης Κοσμάς τού Γεωργίου, Δημητριάδης Κυριάκος τού Δημητρίου, Δρακόπουλος 'Ιωάννης τού Δημητρίου, Δήμος Φανούριος τού 'Αντωνίου, Δηλανάς 'Ιωάννης τού Ξενικάτους, Δεμερούτης Γεώργιος τού Κωνσταντίνου, Δελθενακιάτης 'Άλεξανδρος τού Παναγιώτου, 'Επιφανειάδης Νικόλαος τού Δημητρίου, 'Ελευθερίου Νικόλαος τού Δημητρίου, Ζέρδας 'Αντώνιος τού Φιλίππου, Ζαπαντής - Φράγκος Νικόλαος τού Θεμιστοκλέους, Ζερμπινός Δημήτριος τού 'Αθανασίου, Ζώντος Παναγιώτης τού Γεωργίου, Ζαφειρόπουλος Γεώργιος τού 'Ιωάννου, Θεοδώρου Χρήστος τού Δημητρίου, Κονταξής Γεώργιος τού

Σταύρου, Κόκκινος Γεώργιος τού 'Αλέκου, Κοσμᾶς Γεώργιος τού 'Ιωάννου, Κούμπος Στυλιανός τού Βασιλείου, Καρβέλης 'Αθανάσιος τού Παναγιώτου, Κολιτσᾶς 'Ιωάννης τού Κωνταρίου, Κασιμάτης Γεώργιος τού 'Αντωνίου, Κλεονάκος Βασιλείος τού Δικαίου, Κοντζάνης Γεώργιος τού Στεφάνου, Κιούστης Γεώργιος τού 'Αθανασίου, Καψάλης Λουκᾶς τού Σταύρου, Κατσουδᾶς Δημήτριος τού Νικολάου, Κουύσουλος Παναγιώτης τού 'Αριστείδους, Καρδάνης Κωνσταντίνος τού Δημητρίου, Κονδύλης Σωτήριος τού 'Ιωάννου, Κοϊδάκης Κωνσταντίνος τού 'Ιωάννου, Κατάκος Γεώργιος τού Δημητρίου, Καβαλιέρος Θεόδωρος τού 'Ιακώβου, Καφύρως Γεώργιος τού Εύαγγελου, Κοκκίνης Μιχαήλ τού 'Ιωάννου, Κωδύνας Γεώργιος τού 'Αντωνίου, Καλογριδῆς 'Ιωάννης τού 'Αντωνίου, Καλογερόπουλος Γεώργιος τού Φιλίππου, Λυκούργος Νικόλαος τού 'Αποστόλου, Λεκατσᾶς Σπυρίδων τού Παναγιώτου, Λιντοδόζης 'Ιωάννης τού Γεωργίου, Λιοκούρας 'Αντώνιος τού Δημητρίου, Λάμπρου 'Αντώνιος τού Λάμπρου, Λούζης Νικόλαος τού 'Εμμανουήλ, Κωδαίος Κωνσταντίνος τού 'Ιωάννου, Μπάδας 'Ιωάννης τού 'Αντωνίου, Μπάρκας Λάμπρος τού 'Ανδρέα, Μπαΐρακτάρης Μιχαήλ τού Σταύρου, Μερκύρωρς 'Αντώνιος τού 'Ιωάννου, Μάνδας Νικόλαος τού Γεωργίου, Μαρνέζης 'Αναστάσιος τού 'Ιωάννου, Μαυροκέφαλος Παναγῆς τού Μιχαήλ, Μπεκριδάκης 'Ιωάννης τού Γεωργίου, Μαχαιρίτσας Γεώργιος τού 'Αθανασίου, Μπίλης Παύλος τού Νικολάου, Μανδαλίδης Νικόλαος τού Μιχαήλ, Μασχογιάννης Νικόλαος τού Δημητρίου, Μπαΐρες Βασίλειος τού Διονυσίου, Μηλιαρέσης Λύσανδρος τού 'Αγηστιλάου, Μαυρομμάτης Σοφοκλῆς τού 'Ιωάννου, Μεταξάς Μιχαήλ τού Νικολάου, Μήλας Λεωνίδας τού Δημητρίου, Μουταζῆς 'Απόστολος τού Νικολάου, Μπούρας Φώτιος τού

#### ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ "Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ,,



Τὸ δεξαμενόπλοιον «Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς» κατὰ τὰς δοκιμας.

Τὸ ἔν μετὰ τὸ ἄλλο παραδίδονται ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὰ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου «Ν. Ι. Γουλανδρῆς» κατασκευαζόμενα σκάφη φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου καὶ τάνκερς. Οὕτω, τὴν 27ην Ἀπριλίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Οὐράγκα τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Μ ι χ α ē λ Ι. Γ ο u l a n d r e s» εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16,25 μιλιών. Εἰς τὰς δοκιμὰς 17,3. Διαστάσεις: 'Ολικὸν μῆκος 222,50 μέτρα, πλάτος 31,50, βύθισμα 11,40 μέτρα.

Ἐπίσης, τὴν 24ην Μαρτίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Φουζινιγάτα η πρεδόθη τὸ μπάλκαρριερ τῶν 24.384 τόν. δ.ν. «Ανδρός». Μηχαναὶ ἐπτακύλινδροι δῆξελ, τύπου Σούλτζερ, κατασκευῆς Οὐράγκα, δυνάμεως 11.200 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,25 μιλ.



Τὸ μπάλκαρριερ «Ανδρός» κατὰ τὰς δοκιμας.

Βασιλείου, Μουζακιώτης Βασιλείος τού 'Αχιλλέως, Μπικάκης Γεώργιος τού Μιχαήλ, Μπαχαντούρης Γεώργιος τού 'Ιωάννου, Μανιάς Γεωρίηλ τού Νικολάου, Μισής 'Ιωάννης τού Κωνσταντίνου, Μουρκάκος Νικόλαος τού Γεωργίου, Μπίχτας 'Αχιλλεύς τού Παύλου, Ντούλης Κωνσταντίνος τού 'Ιωάννου, Νικολόπουλος Χρήστος τού 'Ιωάννου, Σενάκης Εύαγγελος τού Νικολάου, Παπανδρίκος Μιλτιάδης τού 'Ιωάννου, Παπαντωνίου Δημήτριος τού 'Ιωάννου, Πασσάς Μιλτιάδης τού Σταύρου, Παπαδόπουλος Χαράλαμπος τού 'Ηρακλέους, Παχαυδάκης 'Αγαπητός τού Μάρκου, Πετροπούλεας Γεώργιος τού 'Ανδρέου, Παλαιοκρασσάς Γεώργιος τού Λεωνίδα, Πολυχρονόπουλος Δημήτριος τού Δημοσθένους, Πετράτος Γεώργιος τού 'Αντωνίου, Παππάς 'Ιωάννης τού Γεωργίου, Πρωτόγερος 'Ιωάννης τού 'Ανδριανού, Πλακάς Μάρκος τού 'Ιωάννου, Πάρδος 'Αντώνιος τού Παντελή, Πελεκάνος 'Αντώνιος τού Φραγκούλη, Παπαμιχαήλ Σπυρίδων τού 'Αναστασίου, Πέτσας Γεώργιος τού Μιχαήλ, Ραουζαίος Κωνσταντίνος τού Πέτρου, Ροκόπουλος Σωκράτης τού 'Αθανασίου, Ρούσσος 'Ιωάννης τού Βασιλείου, Ρούσσος Εύαγγελος τού 'Ιωάννου, Ραμπιάς Φραντζέσκος τού Δημητρίου, Ροδίτης 'Αναστάσιος τού Νικολάου, Ρούσσος Πέτρος τού Γεωργίου, Ρασιγάκοπουλος 'Εμμανουήλ τού Νικολάου, Σταυρακάκης Κωνσταντίνος τού Μιχαήλ, Σιόλας 'Ιωάννης τού Γεωργίου, Συρήγες Γεώργιος τού Εύαγγελου, Σιώρας Μάρκος τού Γεωργίου, Συρήγος Βασιλείος τού Εύαγγελου, Σκουρτης 'Ιωάννης τού 'Ηλια, Σαβάκης Εύαγγελος τού Σάβδα, Σαράντος Λάμπρος τού Βασιλείου, Σάντης 'Εμμανουήλ τού Λάσκαρη, Σαλπέας Κυριάκος τού Πέτρου, Σιτές Μιχαήλ τού Κυριάκου, Σταθερός 'Αθανάσιος τού Χρήστου, Σειρήνακης Κωνσταντίνος τού Δημητρίου, Στασαρώνης Μάρκος τού Κωνσταντίνου, Τρέλης Κλεάνθης τού 'Αντωνίου, Τσίχλας Χρήστος τού Σταματίου, Τσιμπουκάκης Μάριος τού Νικολάου, Τριανταφύλλους 'Αναστάσιος τού Νικολάου, Τάσσης Στυλιανός τού Μιχαήλ, Τιμοθέατος Νικόλαος τού Σπυρίδωνος, Τριφίδης Κωνσταντίνος τού 'Αθανάσιου, Τσούτσας Κωνσταντίνος τού Δημητρίου, Τζανέτης Γεώργιος τού 'Ιωάννου, Τουτουδάκης 'Ιωάννης τού Μιχαήλ, Τριανταφύλλους 'Αθανάσιος τού Τριανταφύλλου, Τσουρογιάννης 'Ιωάννης τού Σαράντη, Φετοκάλης 'Ιωάννης τού Νικολάου, Φραγκάκης Θεόδωρος τού Νικολάου, Φουντής 'Ηλίας τού Νικολάου, Φουρνάκης Παναγιώτης τού Χαραλάμπους, Χάρχαρος Μιχαήλ τού Δημητρίου, Χαδιάρας 'Αθανάσιος τού 'Αντωνίου, Χατζηνικήτας Νικήτας τού Παύλου, Χατζηπερής Φίλιππος τού Νικολάου και Χατζηκωνσταντίνου 'Αλέξανδρος.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ α' 150ήμερον τοῦ Ματίου ἔχορηγήθησαν συντάξεις παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Μαρίαν χήραν Κ. Η. Πιτέρα, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτάν, 9 μηνῶν καὶ 24 ήμερών δρχ. 1.557 μηνιαῖς, Εἰρήνην χήραν Παναγιώτου 'Ιω. Σαμωνᾶν μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτάν, 7 μηνῶν καὶ 21 ήμερών δρχ 1.586, 'Ιωάννην Εὐθ. Πετρατζάν μὲ ὑπηρεσίαν 40 ἑτάν, 2 μηνῶν καὶ 20 ήμερών δρχ 5.204 μηνιαῖς.

Εἰς μηχανικούς: Γεώργιον Κ. Κριτίνην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 20 ήμερών δρχ. 2.322, 'Ιωάννην Νικ. Τσακλῆν, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτάν, 7 μηνῶν καὶ 24 ήμερών δρχ. 5.083.

Εἰς ατώτερα πληρώματα: Νικόλαος Γεωργ. Καραδίνον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτάν, 2 μηνῶν καὶ 12 ήμερών δρχ. 1.000, Γεώργιον πατέρα Νικολάου Γιαννοπούλου, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἑτάν, 7 μηνῶν καὶ 15 ήμερών δρχ. 1.000, Δημήτρ. Ν. Σαρρήν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν καὶ 11 ήμερών δρχ. 1.000, Εύαγγελίαν, χήραν Σπυρ. 'Αθ. Βλαχοπούλου, ναυ-

τεργάτου, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτάν, 9 μηνῶν καὶ 8 ήμερών δρχ. 1.276, Γεώργιον Δ. Τραναπάστην Η., Τραναπάστην, θοηθόν πλοηγού, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτάν καὶ 2 μηνῶν δρχ. 1.000, 'Αλέξανδρον Πέτρου Κωστάλαν, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν καὶ 4 ήμερών δρχ. 1.462, Γεώργιον Κ. Φραγκούλην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτάν, 10 μηνῶν καὶ 9 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτάν, 3 μηνῶν καὶ 4 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.725, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 28 ήμερών δρχ. 1.046, Χρήστον Δημ. Κουκουλίδην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν καὶ 1 ἑνὸς μηδός δρχ. 1.000, Παναγιώτην Δημ. Ρουμελιώπην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 10 ήμερών δρχ. 1.046, Χρήστον Δημ. Κουκουλίδην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 9 μηνῶν καὶ 7 ήμερών δρχ. 1.232, Δημήτριον Γεωργατζῆν, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 18 ήμερών δρχ. 1.109, 'Επαμεινώδαν Νικ. 'Αναγνωστόπουλον, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν καὶ 8 μηνῶν δρχ. 1.055, Νικόλαον 'Ιω. Τούρην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 4 μηνῶν καὶ 6 ήμερών δρχ. 1.854, Γεώργιον Μιχ. Καραδίτην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτάν καὶ 26 ήμερών δρχ. 1.114, Βασιλείου Δημ. Κουκουλάκην, ἀλίεα, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 5 μηνῶν καὶ 2 ήμερών δρχ. 1.000, Παναγιώτην Κων. Χασούρην, λιπαντήν, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτάν καὶ 25 ήμερών δρχ. 1.515, Νικόλαον Κων. Κουλουπράκην, μέτρησαν 6.000 τόνων χάρτου, ἀφίκηθε δι' ίδιων μέσουν εἰς Κιελών τὴν ἐπομένην πρὸς ζητήσειν. ἢ δύοις θαλασσινοῖς πρὸς ζητήσειν. Εἰς ιεράτην θαλασσινοῖς πρὸς ζητήσειν.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.»: Απὸ Χαμίνα διὰ Μαζίμη, συνεκρούσθη ὑπὸ πυκνὴν ὥμιλην μὲ τὸ συνδικὸν θηλεόπλοιον «Λέκο», τὸ ἀπόγευμα τῆς 10ης Μαΐου παρὰ τὸ Μπόρχολη. Αἱρέστερα ὑπέστησαν σοβαρὰς ζημίες, τὸ δὲ «Αγγελική Λ.» μὲ φορτίον 6.000 τόνων χάρτου, ἀφίκηθη δι' ίδιων μέσουν εἰς Κιελών τὴν ἐπομένην πρὸς ζητήσειν.

«ΑΓΓΑΛΑ Γ.»: Απὸ Αλγέριον διὰ Ντάντσιγ, γηγεκάσθη τὴν 26ην Απριλίου νὰ προσεγγίσῃ εἰς Λισσαδίνα, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανὴν του. Μετὰ τὴν ἐπισκευὴν αὐτῶν, ἀνεχόρησε διὰ προστροφῆς του πλοίου εἰς Εδρώπην, δούλων του, ὡς διεπιστώθη εἰς Μόντρεαλ, ὁ στάτης τῆς θηλεόπλοιας γεννητοίς γάρησε νέας περιστάξεως.

«ΑΡΜΟΝΙΑ»: Τὸ πόρτων της «Αλγέριον», ὑπέστη πυρκαϊδήν τὸν 27ην Απριλίου, ηγετησαν τηντέρων γεννητῆριά του, συνεπείς τοῦ ὑποίου συνέχισε τὸν πλοῦν μὲ τὴν δεξιὰν μηχανὴν. Τὸ ταξίδιον θαλασσινοῖς σύντομο μέγιστης προστροφῆς του πλοίου εἰς Εδρώπην, δούλων του, ὡς διεπιστώθη εἰς Μόντρεαλ, ὁ στάτης τῆς θηλεόπλοιας γεννητοίς γάρησε νέας περιστάξεως.

«ΑΡΜΟΝΙΑ»: Τὸ πόρτων της «Αλγέριον», ὑπέστη πυρκαϊδήν τὸν 27ην Απριλίου εἰς Νακοντάτας πρὸς ζητήσεις τῆς θηλεόπλοιας του, συνέπεις τοῦ θηλεόπλοιον ὑπὸ τοῦ πλοηγούλια πλοίου μεταπομπῆς τηντέρων γεννητῆριά του, συνέχισε τὴν δεξιὰν μηχανὴν.

«ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ»: Κατὰ τὴν εἰσοδεῖν του εἰς Χάιφαν τὴν 25ην Απριλίου, ηγετησαν τηντέρων γεννητῆριά του, συνέπεις τοῦ θηλεόπλοιον τοῦ πλοηγούλια πλοίου μεταπομπῆς τηντέρων γεννητῆριά του, συνέχισε τὴν δεξιὰν μηχανὴν.

«ΒΕΡΝΙΚΟ ΚΙΤΤΙΓ»: Αγνικθέντες τηντέρων γεννητῆριά του, συνέπεις τοῦ θηλεόπλοιον τοῦ πλοηγούλια πλοίου μεταπομπῆς τηντέρων γεννητῆριά του, συνέχισε τὴν δεξιὰν μηχανὴν.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Ματίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένων σημαίας ἀλληλικῶν συμφερόντων:

«Ναγός», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόννων γκρός 7.092, ἀπὸ 1ης Απριλίου 1965, ἐκπρωσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Α. Χαλκούση, εγουδρόντ Φρέντσπιτσα, λιβεριανόν, τὸν γκρός 4.917 (ἐφ' ἄπαξ ἀποζημίωσις), «Αναστάσιον Γ. Σαρόλην», θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτάν, 9 μηνῶν καὶ 4 ήμερών δρχ. 1.462, Γεώργιον Κ. Φραγκούλην, θερμαστήν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτάν, 10 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτάν, 3 μηνῶν καὶ 4 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν καὶ 4 ήμερών δρχ. 1.462, Γεώργιον Κ. Φραγκούλην, θερμαστήν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεωργάκην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Γεωργ. Σπυριδάκην, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.000, Στυλιανὸν Γ. Σορόλην, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 2.256, 'Αλέξανδρον 'Ιω. Βασιλεγεω

με τὸ λιθοριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Νικόλαος», τὴν 29ην Ἀπρίλιου.

**ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ:** 'Τρέστη τὴν 20ην Ἀπρίλιου σοδαράς ζημίας εἰς τὴν δεξιὰν ὑπὸ ἀρ. 3 δηγελογεννήτριαν αὐτοῦ.

**ΚΥΤΟΝΟΣ:** 'Απὸ Γδυνίαν διὰ Κριστούπαλ, κατὰ τὴν εἰσόδου του εἰς τὴν λεκάνην ἀνυψώσασ· τοῦ Χόλτενκου τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προβλῆτος καὶ τῶν παραβλημάτων, εἰς τὰ ὅποια ἐπράξενης ζημίας. Ἐλλαφρὰς ζημίας ὑπέστη καὶ τὸ πλοῖον, συνέχισεν δῆμος τὸν πλοῦν τοῦ διὰ προσριμούν του.

**ΛΑΚΩΝΙΑ:** 'Αριγχθὲν εἰς Τόκιο, ἀδήλωσε τὴν 4ην Μαΐου διὰ ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκκρίτεων.

**ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ:** 'Απὸ Κούδαν διεῖ οὐχάνη παρέμεινεν ἀκινδύνητον τὴν 6ην Μαΐου περὶ τὰ 250 μίλια ἐκ Ποικοχάρις συνεπείς κακοκκρίτεων, ὑπέστη δὲ καὶ ζημίαν εἰς τὸν λέθητον. Τὴν 7ην Μαΐου τὸ προσέδεσε τὸ ρυμουλκὸν «Χαρικατίο Μερού» καὶ τὸ ἔρρυμούλκησεν εἰς Γιοκοχάριαν, διποὺ ἔφυσε τὴν 10ην Μαΐου.

**ΜΕΡΚΙΟΓΡΙ:** 'Απὸ Νέαν 'Ορλεσάνην, διακούσης τῆς εἰς Ἀμέδοργον ἐκφροτώσεως του, ἀκαύθησεν τὴν 10ην Μαΐου τὰ προμήνια του συνεπείς θυελλῆς καὶ ὑπέστη ζημίας, προκαλέσαν τοιαύτας καὶ εἰς τὰς πασσαλοδέστρας ὡς καὶ τὰ πλωτά σιδερόφρωσε.

**ΜΙΧΑΛΗΣ:** 'Εκ Πειραιῶς διὰ Ρόδον, ὑπέστη τὴν 1ην Μαΐου ζημίας εἰς τὴν μηχανήν του παρὰ τὴν Σύμην καὶ ἐργαστολυκῆν ἔκστοτεν εἰς Ρόδον ἀπὸ τὸ δηγελόπλοιον «Πανορμίτης».

**ΝΑΤΣΙΚΑ:** Εἰσερχόμενον εἰς 'Αγιον Νικόλαον πρὸς παραλαβὴν κκυσίουν τὴν 21ην Ἀπρίλιου, προσέκρουσε διὰ τῆς πρύμνης εἰς τὴν προβλῆτα καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν ἔλικά του, ἡ ἐπισκευὴ τῶν ὅποιων θὰ γίνη εἰς Πειραιᾶ, μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πρὸς Ιταλίαν ταξιδίου του.

**ΝΟΡΘ ΚΑΟΙΝΤΕΣ:** 'Εκφροτῶν τὴν 7ην Μαΐου εἰς Τοιβιταδένια, ὑπέστη ζημίας ἐκ τῶν μηχανημάτων ἐκφροτώσεως.

**ΝΟΡΘ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ:** 'Υπέστη ζημίας ἐκ κακοκκρίτεως κατὰ τὸν ἄπο Μένα ἀλλ 'Αγιαντί εἰς Μπέλφαστ πλοῦν του, δὲ καὶ τοιωτές ἐξ ἀμιλαίσεως τοῦ πληρώματος, τὰς ὅποιας καὶ ἐπεσκεύασεν εἰς Πειραιᾶ, διποὺ ἀριγχθὲν τὴν 2ην Μαΐου.

**ΝΤΑΛΙΑ:** Κατὰ τὴν εἰς Κόμπας ἀφίξην του ἐσῆλμος τὴν 11ην Μαΐου διὰ ὑπέστη ζημίας ἐκ συγκρούσεως του μὲ τὸ δεξαιμενόπλοιον «Ἀστραντ Νέας».

**ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ:** 'Απὸ Σικιγγον διεῖ

'Ιαπωνίαν, προσήρχεται τὴν 27ην Ἀπριλίου παρὰ τὸ Ηράτ Κόλμπορ τῆς λίμνης 'Ηρα, λόγῳ ὄμιλης. Μετ' ἐκφρότωσι τιμῆματος τοῦ φορτίου του ἐπὶ φορτηγίδων, ἀνειλικήθη τὴν 8ην Μαΐου τῇ δομήσις ρυμουλκοῦ καὶ εἰσόλθεν εἰς λιμένα Κόλμπορ πρὸς ἐπιθεώρησιν.

**ΗΑΝΑΓΙΑ ΙΙ:** 'Εντὸς τῆς ἀπὸ Λίθερπουλ πρὸς Μάντσεστερ διώρυγας, συνεκρούσθη τὴν 27ην Ἀπριλίου μὲ τὸ δηγελόπλοιον «Ἐγκρετ», ἀκριστέρων ὑποστάτων ζημίας.

**ΗΑΤΡΙΤΣΙΑ:** 'Απὸ Αμέδεσκον εἰς Μπότον, ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκκρίτεως, ὡς καὶ τοιωτάς ἐκ προσριμούσως τῆς ἔλικος ἐπὶ ἐπιπλέοντος ἡντικειμένου. Μετ' ἐκτέλεσιν ὠρισμένων ἐπισκευών εἰς Νέαν 'Ορκην, ἀνεγέρθησε τὴν 30ην Ἀπριλίου.

**ΗΕΡΑ ΜΗΗΤΣ:** 'Απὸ Λάζ Παλίς προσήρχεται δημοθῇ τοῦ λιμένος 'Αλεξανδρείας τὴν 1ην Μαΐου, μὲ φορτούν 12.000 τόνων σιτηρῶν. 'Υπεγράφη ἡνιοκτόνων συμφωνητικῶν μὲ ρυμουλκῆς τῆς διώρυγος Σουέζ καὶ τῆς ἑταίρεις Βερνίκου, μετὰ δὲ τὴν ἐγκρίσιμον τημήκτος τοῦ φορτίου του ἐπὶ φορτηγίδων, ἀνεμένεται δὲ τὸ ἡρός ἀνέλκουσαν προσπάθειαί τοῦ Ζηράκης τὴν 11ην Μαΐου.

**ΤΑΣΙΑ:** 'Απὸ Αμέδεσκον διὰ Χιούστον, ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὰ ὑπὸ ἀριθ. 1, 2 καὶ 3 κύτη του τὴν μεστιμβρίνην τῆς θυελλῆς Μαΐου. Μετὰ διώρυγον περίσσους ἐγκυταλείψθη ἀπὸ τὸ πλήρωμά του, περὶ τὰ 680 μίλια ΝΑ τοῦ ἀκρωτηρίου Ρέγης. Τὸ πλήρωμα διεσθήθη ἀπὸ τὸ φορτηγόν «Νορλάντια», τὸ δὲ «Τασία» ἔδειθησθη τὸ μεσονύκιον τῆς 9ης Μαΐου.

**ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ:** 'Απὸ Χιούστον διὰ Τουτικορίν μὲ φορτίου σιτηρῶν, προσήρχεται ἐντὸς τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ τὴν νίκητα τὴν 10ης Μαΐου.

**ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ:** Κατὰ τὴν εἰς Οὐζάκα ἀφίξην του, ἀνέψφερε τὴν 27ην Ἀπριλίου διεῖ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ θυελλοῦ, ὑπόστη ζημίας εἰς Πειραιᾶς τοῦ τραπέζης τῆς ζημιώτατης.

**ΤΡΑΝΣΙΟΠΤΕΡ:** Μετ' ἐπισκευὴν ζημιῶν τῆς μηχανῆς του εἰς Συκραμαγκῆ ἀπέπλευσε τὴν 25ην Ἀπριλίου, ἐκπέστρεψεν δημοτικούς μετὰ διώρυγας, λόγῳ διερημάνσεως τοῦ κυριδίου στροφάδου καὶ τοῦ ἔδρανου αὐτοῦ τῆς οὐρηλῆς πιέσεως. 'Επισκευασθείσης τῆς ζημιώτατης, ἀνεγέρθησε τὴν 28ην Ἀπριλίου.

**ΦΛΩΡΑ Μ.:** 'Απὸ Βορδέην διεῖ Στετίν, προσήρχεται τὴν 2ην Μαΐου ἐντὸς τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου, ἀνειλικήθη δημοτικούς μετὰ διώρυγας δὲ ίδιων τοῦ μέσουν καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του. Δὲν διεπιστόμησαν ἐμφανεῖς ζημιές. Κατὰ τὴν εἰς Στετίν ἀφίξην του τὴν 5ην Μαΐου, προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος, ὑπόστη ζημίας.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

νεν ἀμέτοχον τοῦ μεταφορικοῦ ὄργασμοι.

**Η** κατὰ τομεῖς κίνησις εἶχεν ὡς κάτωθι:

**Β**όρειος ο. 'Αμερικής: Πλήρης ἡ ἐπικράτησις τῶν τάνκερ. Ναυλώσεις ἐστμειώθησαν διὰ συνεχῆ ταξίδια μέχοι καὶ τοῦ 1966. Ναῦλοι δελτιώμενοι, ἀναλόγως μεγέθους σκάφους, ἡμερομηνίας φορτώσεως καὶ ἀριθμού ταξίδιων, ἀπὸ 5,400 ἔως 3,871 διλλαρίων. Οὕτω, σκάφος 35.000 τόνων ἐπιληρώθη δολ. 5,40 διὰ τὸ Κόντινεντ (Μάϊον). Δύο συνεχῆ ταξίδια εἰς 29.000 τόν. τάνκερ ('Ιούνιον) δολ. 4,25 καὶ 4,20. Τέσσαρα συνεχῆ δολ. 4,40 καὶ 4,20. Μικρὸν τάνκερ (Μάϊον) 4,70 δολ. διὰ Ρόττερνταμ. Σκάφος 34.000 τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ 4,25 δολ. καὶ μετέπειτα διὰ τὴν Ιαπωνίαν (6' ταξίδιον) δολ. 8,75. Διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον δολ. 15,20 (Μάϊον - 'Ιούν.). Διὰ τὴν Ἀλεξανδρείαν δολ. 7,15 (τάνκερ 25.000 τόν.).

Μπάλκι κάρριερς 20.000 τόν. ἐπιληρώθησαν δολ. 6 (Μάϊον) καὶ 31.500 (3 συνεχῆ) διὰ τὸ Ρόττερνταμ δολ. 5,15 (ἀπὸ Αύγουστου - Σεπτέμβριο.). Στενότης προσφορᾶς μετρίων σκαφῶν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν (Μεσόγειον) ἀπὸ τὸν Κόλπον δολ. 8,30 (Μάϊον) καὶ μέτριον σκάφος διαφοράς ('Ιούνιον - 'Ιούλιον). Απὸ τὸ Κούνηλανδ 100 καὶ 150/- δι' 'Αγγλίαν ('Ιούλιον καὶ 'Ιούνιον - Αύγουστον) καὶ ἀπὸ Λορέντζο Μάρκες 72/6 ('Ιούνιον).

Τὰ ινδικά μεταλλεύματα 55/- ἀπὸ Μαργάκος δι' 'Αμβέρσαν, φίο ἔντ στόουεντ, μὲ 2.000 τόν. φόρτ. καὶ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Μαντράς διὰ Κωνστάντζαν 60/-, μὲ 2.000 τόν. φόρτ. καὶ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάνκαν διὰ Κίναν 73/6, δάσις ἐκφόρτ. Σαγκάπην.

Ζωηροτάτη ἔξικολούμησεν ἡ ζήτησις τῶν τοπάτερες. Ναυλώσεις τάνκερ καὶ συνεχῆ παρέμε-

ναύλου τῶν 94/6. 'Απὸ τὴν ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ δολ. 9,50 διὰ Πολωνίαν (ἀραδόσιτον) εἰς σκάφος 10.500 τόνων. Διὰ γαιάνθρακας δολ. 8,40 εἰς σκάφος 15.500 τόν. δι' 'Ιαπωνίαν ('Ιούν. - 'Ιούλ.) ἀπὸ τὸ Χάμπιπον πρὸς ἐπιθεώρησιν.

**Π**αλαιοὶ σιδηραράς διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 125.000 εἰς λιμπερτούς. Σκάφος 13.350 τόν. δολ. 165.000 φίο, 21 ἡμέρας δι' 'Ιαπωνίαν. 'Ετερον 15.300 τόν. δολ. 12,25 φίο (22 ἡμέρας) δύο ταξίδια ('Ιούλιον - Αύγουστον) καὶ (Νοέμ. καὶ 'Ιαν.).

'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὴν Ιαπωνίαν πολυμένους λιμένας Αγγλίας 62/6 καὶ δύο συνεχῆ δοπτρῶν, 57/6 τὸ δεύτερον. Διὰ τὸ Εἰσιθμάουθ 45/9 3.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. (Μάϊον) καὶ διὰ Λαυδίνον 41/9 (σκάφος 21.000 τόν.). 'Απὸ τὸ Μπαί Κομώ διὰ Βόρειον Ιαπωνίαν δολ. 7,15 καὶ διὰ Χούλ 44/- (Μάϊον) ἐλεύθ. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Μάντσεστερ 61/3 μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. εἰς τὴν τρέχουσαν τιμήν ἐκφορτωτικῶν.

'Απραξία ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. 'Ελάχισται αἱ ναυλώσεις Κριθή (Μάϊον - 'Ιούν.) δολ. 9,50 διὰ τὸ Κόντινεντ. Σίτος ('Ιούνιον - 'Ιούλιον) δολ. 8,25 διὰ τὸν αὐτὸν προορισμού. Διὰ τὴν Γερμανίαν δολ. 8,90, μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον δολ. 4,50 ('Ιούνιον). Τάνκερ 12.150 τόν. διὰ Γερμανίαν δολ. 8, φίο ἔντ στρίμεντ ('Ιούνιον). Διὰ Δανίαν μικρὸν σκάφος δολ. 12 (κριθή), μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Μπέλφαστ τέλος, 71/6 ('Ιούνιον).

Καλοὶ ναῦλοι καὶ ἀπὸ τὸ Πλεῖτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ 75/- εἰς σκάφος 15.500 τόν., μὲ 3.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. 'Ετερον σκάφος, μὲ 58 πόδας, 82/- (πλήρης ὁ δρός 6 καὶ 2.000 τόν. εἰς σάκκους φορτίου καὶ 400 τόν. ἡλιοσπόρου). Διὰ τὸ Λαυδίνον μικρὸν σκάφος 90/-, μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. (Μάϊον - 'Ιούνιον). Τάνκερ 75/- 'Ιταλίαν 75/- καὶ 77/6. Φορτηγὸν 15.000 τόν. διὰ Βενετίαν 92/-. Τάνκερ 32.000 τόν. δολ. 56.000 μηνιαίων δύο κυκλικά ταξίδια Πλεῖτ - 'Ιταλίαν, παράδοσις Μεσόγειον. Διὰ Χαϊφαν 94/- μὲ 3.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. 'Απὸ τὸν Βραζιλίαν διὰ τὸ θυελλοῦ θύελλαν δολ. 10,40 ('Ιούν. - 'Ιούλ.). Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν διὰ τὴν Κωνστάντζαν 67/6 ('Ιούνιον) καὶ διὰ τὸ Ρόττερνταμ 45/6.

'Απὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν σταθεροί οἱ ναῦλοι, παρὰ τὴν ἀντιπαρξίαν φορτίων δι' 'Ινδίαν. Σιτηρά ἀπὸ 'Αγ. Φραγκίσκον διὰ Πουσάν δολ. 9,75 (Μάϊον) καὶ (Μάϊον - 'Ιούνιον). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 8 μὲ προμήθειαν 21%. Αἱ ἀνωτέρω ναυλώσεις εἰς συνήθη φορτηγά μετρίου μεγέθους. Λίμπερτο δι' 'Αγγλίαν δολ. 15,25 ξελεία καὶ γενικά, ἔναντι 16 δολ. προηγουμένως. Μπάλκι κάρριερ διὰ τὴν Βόρ. Κίναν 48/6 φίο, δκτώ ημέραι φορτ. καὶ 1.500 τόν. ἐκφόρτ. 'Οψιόν Αύστραλίαν 50/- μὲ 1.500/1:500 τόν. φόρτ. καὶ ἐλεύθ. ἐκφόρτ. ('Ιούλ.).

Σιτηρά ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν (ἀνατ. λιμενάς) διὰ τὴν Αγγλίαν 95/- καὶ 92/6 (περιλαμβανομένης 'Ιρλανδίας). Διὰ Κίναν 49/6 καὶ δι' 'Αγγλίαν 92/6 ἀπὸ νοτίους λιμένες.

Ζάχαρις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ Κόλπουν ή Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 8,25 καὶ 8,65, μὲ φόρτωσιν διὰ μηχανικῶν μέσων ('Ιούνιον) καὶ δολ. 8,50 μεγαλύτερον σκάφος ('Ιούνιον - 'Ιούλιον). 'Απὸ τὸ Κούνηλανδ 100 καὶ 105/- δι' 'Αγγλίαν ('Ιούλιον καὶ 'Ιούνιον - Αύγουστον) καὶ ἀπὸ Λορέντζο Μάρκες 72/6 ('Ιούνιον).

Τὰ ινδικά μεταλλεύματα 55/- ἀπὸ Μαργάκος δι' 'Αμβέρσαν, φίο ἔντ στόουεντ, μὲ 2.000 τόν. φόρτ. καὶ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Μαντράς διὰ Κωνστάντζαν 60/-, μὲ 2.000 τόν. φόρτ. καὶ 1.000 τόν. ἐκφόρτ. καὶ διὰ Πολωνίαν 65/-. 'Απὸ τὸ Βιζαγκαπτανάμ δι' 'Αμβέρσαν 67/6 ('Ιούνιον) μὲ 1.000 τόν. φόρτ. καὶ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάνκαν διὰ Κίναν 73/6, δάσις ἐκφόρτ. Σαγκάπην.

Ζωηροτάτη ἔξικολούμησεν ἡ ζήτησις τῶν τοπάτερες. Ναυλώσεις τάνκερ καὶ συνεχῆ παρέμε-

τερές έκλεισθησαν από σιτεμπορικούς οίκους. Δι' 24 μήνας σκάφος 15.000 τόν. δολ. 1.85 και έπειτα διά 12/15 μήνας δολ. 2. Ναύλοι ικανοποιητικοί έπιληρώνοντο διά τὰ συνήθη τράμπες. "Απλά ταξιδιά είς δηζελοκίνητα συνήθους μεγέθους 12 - 14 χιλ. τόν. δολ. 3,50 - 3,90, αναλόγως. Εις λίμπερτυ 21/- και 23/6. Νεότευκτον 35.000 μπάλι κάρρερ διά δύο έτη (όψιον τρίτον) δολ. 2,50 μεταφορά μεταλλεύματος ('Αμερικανοί ναυλωταί).

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Οι αύτοί χαμηλοί, έπιζημοι καθαυτό, ναύλοι έκρατησαν είς τὴν ἀγορὰν τῶν τάκερς καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Μαΐου. Εἰς τὰ 65% κάτω τὸ 'Ιντασκέιλ καθηλώθησαν οἱ ναύλοι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ. "Ολαι αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις περὶ τὸν ναύλον αὐτὸν περιεστρέφοντο, ἀκόμη καὶ διὰ μέτρια σκάφη. Φόδοι ἔξεφράζοντο διὰ τὴν περιεπέρα έκπτωσιν τῶν ναυλῶν, ὡς ἀνακούφισις δὲ θεωρεῖται ἡ στροφὴ πολλῶν δεξαμενοπλίων πρὸς τὰ σιτοφορτία. Διὰ τὴν 'Ισπανίαν από 70 - 78% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ('Ιούνιον).

"Οσον ἀφορά τὴν Καραϊβικὴν, ὁ ναύλος τῶν 45% διὰ τοὺς δορείων Χαττέρας λιμένας (μέτρια σκάφη), μέχρι τῶν 55% κάτω διὰ μεγαλύτερα.

## Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καμπία αξιόλογος μεταδολή δὲν ἐσθμειώθη εἰς τὴν ἑδῶ ναυλαγορὰν κατὰ τὸ πρῶτον ἥμισυ τοῦ Μαΐου. Αἱ ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγαί διὰ φορτώσεις ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ήσαν λιόν περιωρισμέναι καὶ ἀνεφέροντο κυρίως εἰς τοιμέντα καὶ μεταλλεύματα. "Απὸ Κωνστάντζαν (τοιμέντα δι') 'Ισπανίαν (δύο λιμένας), ἐπληρώθησαν είς σκάφος τῶν 5.000 τόνων δολ. 5 φίο, τέλη Μαΐου καὶ διὰ Περσικοῦ Κόλπου (σκάφη τῶν 10.000 τόν.) 50/- φίο, διὰ φορτώσεις Μαΐου καὶ 'Ιούνιον. "Απὸ τὴν Κωνστάντζαν ἔζητετο σκάφος 4.000 τόν. διὰ Μπιλμπάο (φορτίον χαλυδίνων δοκῶν) καὶ προσεφέρετο ναύλος δολ. 6,25, μὲν φόρτωσιν 15 - 30 Μαΐου. Ἐργασία τις διὰ φορτία χρωμάτων ὑπῆρχε καὶ ἐκ Νικομηδίας (διὰ σκάφη 5.000 ἔως 10.000 τόν.) δι' ἔνα λιμένα Σουηδίας είς τὰ 32/-, 'Ιούνιον.

Οἱ μεσογειακοὶ τομεῖς μὲν περισσοτέραν ἐργασίαν. "Απὸ Νότ. 'Ισπανίαν δι' Ἀλεξάνδρειαν (10.000 τόν. ἀλεύρων) ἐπληρώνοντο 30/-, τέλη Μαΐου, ἀπὸ Ἀλεξάνδρειαν δι' ἔνα γερμανικὸν λιμένα (5.000 τόν. φασόλια γίγαντες) 31/-, μὲν φόρτωσιν τέλη Μαΐου καὶ ἀπὸ Σαδόναν (4.000 τόν. φωσφάτων χύμα καὶ εἰς σάκκους) δι' Ἀλεξάνδρειαν 25/- φίο, Μάιον. "Απὸ Χάιφαν ὑπῆρχον διαταγαί διὰ Ντέριντζε (4.000 ἔως 5.000 τόν. φωσφάτα χύμα) 20/- φίο, Μάιον καὶ 5.000 τόν. ποτάσσης χύμα δι' ἔνα λιμένα Πολωνίας δολ. 5,50 φίο, Μάιον. Φωσφάτα είς σάκκους ἀπὸ Σφάξ διὰ Τουρκίαν (δύο ή τρία σκάφη ἔως 6.000 τ. ἔκστον) 24/-, Μάιον - 'Ιούνιον καὶ ἀπὸ Γέλα (Σικελίας) 5.000 τ. θεϊκῆς ἀμύνιας χύμα δι' Ἀλεξάνδρειαν 22/- Μάιον.

Τὰ Ἑλληνικὰ μεταλλεύματα μὲν συνήθη ζήτησιν. "Απὸ Ίτεάν (δωδεκαται) δι' ἔνα λιμένα Ολλανδίας ἡ Γερμανίας ἐπιληρώνοντο 25/-, Μάιον, μὲ 2.000 τ. φόρτωσιν 10 πέντας καὶ ἐλεύθερα ἔκφορτοτικών, είς σκάφη τῶν 4.000 ἔως 8.000 τόνων.

## £ 120.000:

"Εκ Λονδίνου μεταδίδεται, διτι "Ελλην ἐφοπλιστής ζήτησε διὰ λίμπερτυ ἀρίστης συντηρήσεως καὶ μὲ πρόσφατον τὴν ἀνανέωσιν τῆς ταξινομήσεως του 120 χιλ. λίρας Ἀγγλίας. Τού προσεφέρθησαν 105 χιλιάδες.

## ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ κ. ΜΑΥΡΟΛΕΟΝΤΟΣ

"Εδήλωσεν ὁ κ. Β. Μαυρολέων, σχετικῶς μὲ τὰ λεχθέντα ἀπὸ τὸν ἀμερικανὸν δουλευτὴν κ. Paul Rogers περὶ συμμετοχῆς πλοίων του εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Βορείου Βιετνάμ καὶ τῆς Κούβας:

"Ἐτήρηστας ἔξ ολοκλήρου τὴν ὑπόσχεσιν μου πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν, διτι θὰ πασούρω δῆλα μου τὰ πλοῖα ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τῆς Κούβας. Κανὲν ίδικον μου σκά-

φος δὲν θὰ πλέυσῃ πλέον πρὸς τὰ ἔκει.

"Η καταγγελία τοῦ 'Αμερικανοῦ δουλευτοῦ ἀνεφέρετο εἰς δύο πλοῖα: τὸ 'Βασιλικὴ' καὶ τὸ 'Τούλα', ἄτινος δῆμως, δὲν ἀνήκουν εἰς τὸν διμίλον τοῦ κ. Μαυρολεόντος.

## ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

"Εκατὸν ἐννέα εἰς δῶμα σκάφη 687.014 τόν. γκρός ἐτέλους ἐν παροπλισμῷ τὴν Μαΐον. 'Εξ σύτων 69 ησαν φορτηγά ἔχοντα φορτίον τόν. γκρός 303.264 καὶ 40 τάκερς, τὸν τοῦ γκρός 383.750.

"Τὴν Ιην 'Απριλίου τὰ ἀργοῦντα ἀνήρχοντο εἰς 81 φορτηγά (361.049 τόν. γκρός) καὶ 41 τάκερς (362.842 τόν. γκρός).

"Τὰ πλείστα τῶν ἀργοῦντων ησαν παρηλικά, πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς. Τὰ προπολεμικά: 31 σκάφη, 102.699 τόν. γκρός.

## Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΑΠΡΙΑΙΟΥ

"Ο παρὰ τοῦ 'Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου' τοῦ Λονδίνου, καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τοῦ φορτηγοῦ ναυτιλίας διὰ τὰς εἰς λίρας Ἀγγλίας συναπτομένας ναυλώσεις — μὲ δάσιον 100, τοῦ ἔτους 1960 — κατῆλθε τὸν μῆνα 'Απριλίου εἰς τὰ 122.3 διὰ τὰ ἀπλᾶ τεξδίδια, μὲ ὑποχώρησιν 1.8 μονάδων, ἔναντι τοῦ Μαρτίου ἐξ. καὶ εἰς τὰ 126.7 διὰ τὰς χρονοναυλώσεις, μὲ ὑποχώρησιν 5.1 μονάδων, ἔναντι τοῦ προηγουμένου μηνός. 'Η πορεία τοῦ ναυλαριθμοῦ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς τοῦ ἀντιστοίχους μῆνας τοῦ 1964, ἔχει ὡς ἔξης:

	1964	1965
'Απλά Τάξιμα τοξ.	Τάξιμα τοσάρτ.	'Απλά Τάξιμα τοξ.
'Ιανουάριος . . .	128.6	138.1
Φεβρουάριος . . .	110.7	119.2
Μάρτιος . . .	107.0	121.3
'Απρίλιος . . .	109.5	114.5

## ΝΕΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

• Αἱ ἔξ χώραι τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος καὶ ἡ 'Ισπανία — θὰ εἰσαγάγουν ἐφέτος 26,8 ἑκατομ. μετρικῶν τόννων ἀμερικανικοῦ γαιανόνθρακος. Καὶ προβλέπεται νὰ φέρουν τὰ 37,1 ἑκατομ. τόν. τὸ 1970. Σκάφη μεγάλα θὰ χρησιμοποιηθῶν κυρίως, διὰ τὴν μείωσιν τοῦ μεταφορικοῦ κόστους.

• 'Η ἐφετεινὴ συνολικὴ παραγωγὴ σιτηρῶν τῆς Ινδίας, ἔφθασε τὰ 88 ἑκατομ. τόν., μὲ αὐξῆσιν κατὰ 10%.

— Παρὰ τούτα, αἱ εἰσαγωγαὶ θὰ διατηροῦνται καὶ ἐφέτος εἰς τὰ αὐτὸ το περιστονὴν ἐπίπεδον τῶν ἔξ ἑκατομ. τόννων. 'Αποθέματα ἔνος μηνὸς προβλέπονται.

• 'Ἐπώλησεν ἡ Αὔστραλία εἰς κομμουνιστικὰ χώρας τὰς κάτωδι ποσότητας σιτηρῶν κατὰ τὴν περίοδον 1964 - 65:

— Κατ' 'Οκτώβριον 1964 1.5 ἑκατομ. τόν. σίτου εἰς τὴν Κίναν. Κατὰ Φεβρουάριον 1965 εἰς τὴν Ρωσίαν 750 χιλ. τ. σίτου. Κατὰ Μαρτίου 1965 εἰς τὴν Κίναν 1 - 2 ἑκατομ. τόννων καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸν αὐτὸν μῆνα 600 χιλ. τόν. εἰς τὴν Ρωσίαν.

Εὔεγχητος ἡ ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς.

• 'Ἐπτὰ ισπανικὰ διοικητικά χάλυβας προτίθενται νὰ ἀγοράσουν 71.4 ἑκατ. τόννων μπριγκέτες (pellets) σιδηρομεταλλεύματος, τὰς όποιας θὰ παρασκευάσουν ὑπὸ ἀμερικανικῶν ἔλεγχον ἐργοστάσια εἰς τὴν

Αὔστραλίαν.

• 'Υπεγράφη ἡ συμφωνία ἀνταλλαγῆς ἐνὸς ἑκατομ. τόν. πετρελαίων ρωσικῶν μὲ ἓν ἑκατομ. τόν. σιτηρῶν ἀργεντινῶν, παραδοτέως φόμπι λιμένας ρωσικούς (700 χιλ. τόν. μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1965 καὶ 300 χιλ. τόν. ταῦτα ἡ πόλη τοῦ τρίμηνον τοῦ 1966).

• 'Ηγόρασεν ἡ Κίνα ἐν ἑκατομ. μετρικῶν τόν. λιπασμάτων ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Δύσεως, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ ἔτους.

— Εἰς δύο ἑκατομ. τόν. ὑπόλογοίζονται αἱ συνολικοὶ ἐφετεινοὶ ἀγοραί, τὸ ἔκτον τῆς παγκοσμίου πετραγωγῆς.

• 'Εξηντατηρίσαν τὰ ἀποθέματα τοῦ σύντομον σίτου. Αἰτησεις ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Κίναν διὰ σίτου ὅσιας 17 ἑκατομ. λιρῶν, ἀπερρίφθησαν. 'Η Ρωσία ἔζηπτε 500 χιλ. τόν. καὶ ἡ Κίνα 300 χιλ. τόννους.

— Καὶ ἐστράφησαν πρὸς τὴν 'Αργεντινήν, διαθέτουσαν πρὸς ἔξαγωγὴν 8 ἑκατομ. τόν. σίτου. 'Εντὸς τοῦ ἔτους ἡ Κίνα καὶ ἡ Ρωσία θὰ παραλάβουν 1,5 ἑκατομ. τόν., ἡ Ινδία 250 χιλ. τόν., ἔναντι γιούτης καὶ ἡ Βραζιλία ἐν ἑκατομ. τόννων.

• 'Η παγκόσμιος κατανάλωσις πετρελαίου κατὰ τὸ 1964 ἔφθασεν εἰς 1.407 ἑκατομμύρια τόννων, ἤτοι κατὰ 88 ἑκατομ. τόννων (ἡ 7%), περισσότερον τοῦ 1963. Τὰ 36% τῆς παγκοσμίου ἐνεργείας, παράγονται διὰ τῶν πετρελαίων, τὰ 42% ἀπὸ τὸν γαιανόνθρακα, τὰ 16% ἀπὸ τὸ φυσικὸν ἀέριον καὶ τὰ ὑπόλοιπα 6% ἀπὸ τὴν ἀτομικὴν ἐνέργειαν καὶ τὰ ὑδατοπτώσεις.

— 'Η Δυτικὴ Εὐρώπη μετέσχε τῆς αὐξήσεως κατὰ 40% καὶ ἡ 'Ισπανία — πέμπτη κατὰ σειράν κατανάλωσεως χώρα, μὲ 64 ἑκατομ. τόννων — κατὰ 29%. Πρῶται κατὰ σειράν εἰς κατανάλωσιν, ἔρχονται αἱ 'Ηνωμ. Πολιτείαι, μὲ 540 ἑκατομμύρια τόννων καὶ ἀκολούθουν ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία, μὲ 164 ἑκατομ. τόννων, ἡ Δυτικὴ Γερμανία καὶ ἡ Αγγλία, μὲ 68 ἑκατομ. τόννων ἔκαστη.

— 'Η παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίων κατὰ τὸ 1964 ἦτο μεγαλύτερα τῆς τοῦ προηγουμένου ἔτους κατὰ 104 ἑκατομ. τόννων. Τὸ 1/3 τῆς παραγωγῆς προϊσχέται ἀπὸ τὴν 'Εγγύς Ανατολὴν καὶ τὸ ¼ ἀπὸ τὴν 'Αφρικήν.

— 'Αρ' ἐτέρου, ἡ χωρητικότης τῶν δεξαμενοπλίων ἡ ίνδηθη τὸ 1964 εἰς 83,2 ἑκατομμύρια τόννων, ἤτοι 11% ἐπὶ πλέον τοῦ προηγουμένου ἔτους, τριπλασιασθεῖσα ἀπὸ τὸν 1950 καὶ ἐντεύθεν. Λαμβανομένου ὑπὸ σφινγίν, ὅτι τὰ σύγχρονα δεξαμενόπλοια εἶναι μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα, ἡ αὐξῆσις τῆς συνολικῆς χωρητικότητος ὑπερβαίνει κατὰ 3½ φοράς τὴν τοῦ 1950.

• Πλήγμα νέον πρόκειται νὰ καταφερθῇ κατὰ τῶν ὑπερωκεανίων σκαφῶν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ.

— Μείωσιν σοβαράν, μέχρι τῶν 30% τοῦ ὑφισταμένου ναυλολογίου, ἔφαρμάζουν αἱ δύο μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἐταιρίεις 'Παναμέρικαν' καὶ T.W.A. εἰς τοὺς ναύλους διὰ ἀεροιωθούμενος διεροπλάνας τῆς γραμμῆς Δυτικής Εὐρώπης - Βορείου 'Αμερικῆς.

• Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1966 ὁ ἴνδικὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ ἀριθμῇ δύναμιν 2 ἑκατ. τόν. γκρός. Περὶ τὸ 1970 θὰ ἀνέλθῃ ἡ χωρητικότης του εἰς τρία ἑκατομ. τόν. γκρός καὶ θὰ μεταφέρῃ τὰ 30% τοῦ τότε ἔξωτερού ἐμπορίου τῆς Ινδίας.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 9.000 τ. ἀλεύρων χύμα (582.000 κ.π.) Δανισιν δολ. 95.000 φίο, Μάιον 5 - 17.

«ΑΖΟΥΕΡΟ» (λιβ.) Νόρφολκ 10.000 τ. γεννημάτων Μάιτζεστερ 72/6, μὲ 1.000 τ. ἀλεύθερον ἐκφορτικῶν.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΑ-ΝΕΡΑ» (λιβ.) "Αγιον Λαυρίνιον 20.500 τ. γεννημάτων (καὶ 1.000 τ. σόγια) Λονδίνον 45/-, μὲ 3.000 τ. ἀλεύθ. ἐκφ.) κάνων, Μάιον 8 - 20.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» Νέας 'Ορλεάνης 13.600 τ. ἀλεύρων (755.000 κ.π.) Βορδώ - Ρότερνταρ πέντε δολ. 130.000 φίο, μὲ 3.500 δολ. ἔξτρα δι' ἔκστον πρόσθετον τοῦ ἔνος λιμένα ἐκφορτώσεως, μέχρι τριών τοιού-

των, 'Απρ. 27 - Μαΐου 3.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Τεργύεστην δολ. 9,25, μὲ 2.000 τ. ἀλεύθ. ἐκφ.) κάνων, Μάιον 12 - 25.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΑΙ-ΛΑΝΤΕΡ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων 'Ισπανίον δολ. 11, δάσιον ἔνα λιμένα, 1.000 τ. ἀλεύθ. Εκφορτωτικόν, Μάιον 15 - 31.

«ΣΗ ΚΑΠΤΑΙΝ» (λιβ.) "Αγιον Λαυρίνιον 10.000 τ. γεννημάτων εκλεκτούς λιμένας 'Αγγλίας 62/6 φόρτωσης Μάιον 7 - 61/6 φόρτωσιν ὄρχας 'Ιουνίου, Μάιον 20 - 'Ιουν. 5.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ» (λιβ. δεξ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου (ἐξαιρουμένης Νέας 'Ορλεάνης) 25.000 τ. γεννημάτων καὶ σόγια, 'Αμβέρσαν - Ρότερνταρ δολ. 4.40 φίο, Μάιον 10 - 25.

**ΕΓΕΡΓΙΟΣ Π.»** (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων δυτ. δάκτηνος 94/6, έλαν άνταστικήν 97/- με 1.000 τ. έλευθ. έκφρωτικών, Ιουν. 1-15.

**ΕΛΕΝΗ** "Αγίον Λαυρέντιον 9.500 τ. γεννημάτων έκλεκτούς λιμένας 'Αγγλίας (δύο συνεχή ταξίδια) 60/- το πρώτον και 57/6 το δεύτερον, 1.000 τ. έκφ.σιν, Έναρξις 26 Μαΐου - 10 Ιουν.

**ΕΔΑΦΗΝΗ** "Αγίον Λαυρέντιον 9.500 τ. γεννημάτων έκλεκτούς λιμένας 'Αγγλίας 62/6 με 1.000 τ. έκφ.σιν, Ιουνίου 1-15.

**ΔΕΣΜΑΝΟΠΟΙΟΝ** (Νιάρχου) Κόλπου 35.000 τ. γεννημάτων Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 4.50, όψιν 'Αμβέρσαν 4.60, έλαν γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 25 σύντονης έξτρα, φιο, Μαΐου 10-20.

**ΕΛΟΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ** (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 10.50, δύοντας ένα λιμένα, έλευθ. έκφ.κών, Μαΐου 10-20.

**ΕΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ-ΙΝΤ** (λιβ. δεξ.) ή έπειτα, άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τ. δημητριακών και σύριγκων Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 4.20 φίο, έλαν 'Αμβέρσαν 4.30, όψιν γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 25 σύντονης έξτρα, 3.000 τ. έκφ.σιν (4 συνεχή ταξίδια), Έναρξις 1-20 Ιουνίου.

**ΕΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ** (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 7.500 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρείας δολ. 7.15, φίο, Μαΐου 15-30.

**ΕΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ**, (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. λιπαρισμάτων Βραζιλίαν δολ. 92.500 φίο, Μαΐου 10-25.

**ΕΝΑΓΟΣ** (Λιβανός) "Αγίον Λαυρέντιον 12.000 τ. γεννημάτων Τεργεστήν δολ. 7 φίο, 1.000 τ. έκφ.τωσιν, Ιουνίου 1-10.

**ΕΞΜΠΟΡΟΣ** (λιβ.) άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείας Χαττερας και έξισορμένους 'Αλμπαν) 9.500 τ. παλαιοσιδηρών (475.000 κ. π.) Γιουγκοσλαβίας δολ. 90.000 φίο, Μαΐου 15-30.

**ΕΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ**, (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. λιπαρισμάτων Βραζιλίαν δολ. 92.500 φίο, Μαΐου 10-25.

**ΕΝΙΚΟΛΑΣ** (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 17.500 τ. Ρόττερνταμ δολ. 4.70, έλαν 'Αμβέρσαν 4.75, σύριγκων φόρτωσιν από Μπατόν Ρούις 25 σύντονης έξτρα, φίο, 3.000 τ. έκφ.σιν, Μαΐου 21-28.

**ΕΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ** (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 34.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν-Ρόττερνταμ - 'Αμστερνταμ δολ. 144.500, ένα λιμένα φορτωτών, ένα ισχιώσας, με 8.500 δολ. έξτρα διά δύο - δύο λιμένες, όψιν διά γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης δολ. 8.500 έπι πλέον, φίο, 3.000 τ. έκφ.σιν, Έναρξης 10-30 Ιουν., με δύοντας διά το δεύτερον ταξίδιον από άμερικ. λιμένας Κόλπου 33.000 τ. γεννημάτων και σύριγκα Τόκιο-Χακάτα ρείντη δολ. 8.75 δύοντας ένα λιμένα, με 20 σύντονης διά δεύτερον πρόσθιτον λιμένα έκφρωτων μεριών τριών ταξιδιών, 1.000 τ. έλευθ. έκφρωτικών.

**ΕΤΖΥΧΑ** (λιβερ., ύπο τάιμ τσόφτερ) άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού 15.300 τ. παλαιοσιδηρών 'Ιαπωνίαν δολ. 12.25 φίο (δύο συνεχ. ταξίδια) 20 Ιουν., 20 Αύγ. τό πρώτον και Νοέμβριον - 'Ιανουάριον τό δεύτερον.

**ΕΛΕΑΝΔΡΟΣ** (λιβερ., ύπο τάιμ τσόφτερ) Τάμπαν 9.500 τ. φωρφότων (τημές φορτίου) δυτικήν άκτην 'Ιαπωνίας δολ. 10.25 φίο, 2.500 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. έκφ.σιν, Ιουν. 13-23.

## Έκ Βορείου Ελρηγικού

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ-Τ** (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 20.000 τ. γεννημάτων Βούδανη ή Κάντλα 61/9, με 1.500 τ. έκφ.σιν γκρόδες ή 54/3 62/3 έλευθ. έκφ.κών, όψιν Μαντράς 60/- ή 51/9 άντιστοιχιών, Ιουν. 1-15.

**ΖΑΡΑΤΟΥΣ ΤΡΑΣ** Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.500-14.900 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρείντη δολ. 8, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Μαΐου 25- Ιουν. 7.

**ΩΦΗΝΑ** (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρείντη δολ. 8, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Μαΐου 28- Ιουν. 8.

**ΖΙΤΑ** (λιβ.) "Αγίον Φραγκίσκον μπαίη (περιλαμβανομένου Στόκτον) 10.000-10.800 τ. γεννημάτων Πουσανίδη δολ. 9.75, με 11.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Μαΐου 20- Ιουν. 10.

**ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ** "Αγίον Φραγκίσκον μπαίη (περιλαμβανομένου Στόκτον) 14.000-14.100 τ. γεννημάτων Πουσανίδη δολ. 10.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Μαΐου 20- Ιουν. 10.

**ΚΑΝΑΠΑΝΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ** Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρείντη δολ. 8, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 1-15.

**ΚΑΡΠΑΤΣΙΑΝ ΛΑΙ-Τ** Βρετ. Κολομβίαν 21.000 τ. γεννημάτων Βόρ. Κίναν 48/6 φίο, όπως ήμέρας φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφ.σιν, όφινον Αύστραλιαν 50/-, 1.500 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουλίου.

**ΛΙΛΑΝ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥΣ** Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ζυγιές και γεννικών είδων 'Αγγλιαν - Κόντινεντ δολ. 15.25 φίο, Ιουν. 5-30.

**ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Σ** (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρείντη δολ. 8, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Μαΐου 12- 24.

**Α-Ι-ΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΗΝΙΕΡ** (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν - άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρείντη δολ. 8, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.σιν, Ιουν. 1-20.

## Έκ Νοτίου Άμερικής

**ΙΩΛΚΟΣ** (δι-δ) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 18.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, έαν Κατάνην-Παλέρμον 78/9, όψιν 'Αδριατικήν (ξιαρισμένης Ραβένας) 82/6, με 1.000 τ. έκφ.σιν γερμανικές τέρμες, 'Άπρ. 19 - Μαΐου 12.

**ΑΦΤΕΙΝΗ Π.»** (λιβ.) Νεκοτσά, συμπλήρωσις Μπαχιάν Μπλάγκων 10.000 τ. γεννημάτων Κολλάσ δολ. 8.50, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.σιν, Ιουλ. 10-31.

**ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΜΗΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, έαν Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 81/3, όψιν όπως Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, 3.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Μαΐου 24 - Ιουν. 15.

**ΠΥΘΕΑΣ** Ρίβρ. Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων Περού δολ. 8.50, δύοντας ένα λιμένα, 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουλιον.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ** (παν.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, έαν Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 81/3, όψιν όπως Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, 3.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιάν Μπλάγκων 14.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, όψιν 'Αρδερσαν- 'Αρδούργον ρείντη 82/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ.κών, Ιουν. 15-23.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (λιβ.) ίνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσις Μπουνίνος "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Μπαχιά

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρυτας»	48	3596	άνεχ. Σιμαραγκόπολη 10 Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σελήνη»	48	5667	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπυγούσιας»	29	1943	διπλήθε Κωνία πολιν 26 Απρ. διά Κωνιτάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εθερμία»	58	8952	έφθ. Κιέλον 10 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σάλια»	40	2912	έφθ. Χουέλδαν 11 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαρλ»	44	1920	άνεχ. Λονδίνον 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΓΗΝΩΡ	έτ. «Μαροφίου»	43	7139	έφθ. Πασάνγιες 29 Απρ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	άδ. Σάρδην	43	1813	άνεχ. Μεροίνα 25 Απρ. διά Νεάπολην
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιστρίκτη»	43	7228	έφθ. Βέροι Κρούς άπο 1 Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Θρι Ρίβερς 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαρτίαμι»	55	8450	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΣΦΟΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	άνεχ. Μόζι 29 Απρ. διά Βανκούμπερ
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	έτ. «Μαρθέντο»	37	5574	άνεχ. Χαμπτον ρόδης 9 Μαΐου διά 'Ισπανίαν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβρίζιν»	51	7066	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Ι. Κατοΐνης	37	1272	έφθ. Πειραιά 24 Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλον άπο 9 Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάλα»	43	7228	άνεχ. Μανιλάν 24 Απρ. διά Κεσελόγκ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρινών & Υιοι	35	1217	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρουσός - Μπαλόππητος	29	2569	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. Αποστολόπουλος	17	1860	διπλήθε Σουέζ 3 Μαΐου διά 'Ερυθραν
ΑΓΙΟΣ ΘΕΦΑΝΩΝ	Σάν Θεράπων	46	5617	άνεχ. Άντεν 4 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2286	διπλήθε Κωνία πολιν 3 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου διά Αύστραλιαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλαδική»	29	3963	άνεχ. Πενάγκ 9 Μαΐου διά Ραγκούν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μικάνται»	44	7150	άνεχ. Τρίνινταντ 27 Απρ. διά Σάντος
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μοριάδεντες»	55	5967	άνεχ. Μουρόρα 2 Μαΐου διά Κουάλα Ρούμπιν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Μόζι 1 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Τουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	εις Πειραιά άπο 21 Μαρτ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	46	1892	έφθ. Πειραιά 28 Απρ.
ΑΓΛΑΙΑ'	έτ. «Φράνκο»	38	1333	έφθ. Δαντούχ 9 Μαΐου
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργυρο - Έλλας»	46	5383	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά 'Υμουνίτεν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άλιξις»	35	3724	έφθ. Καζαμπλάκαν 10 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΖΑΣ	έτ. «Μπελδίεντο»	43	7259	άνεχ. Ιενετίαν 5 Μαΐου διά Σαγκάνη
AZIAN	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	διπλήθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Κάντιλα
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ	Ζαχάρης - Βασιληάς	44	1650	εις Μπιλιμπάο 2 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	41	2992	έφθ. Λονδίνον 5 Μαΐου
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μοριάρα»	43	7216	άνεχ. Ιεράλε 30 Απρ. (διαταγάς)
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρα»	59	8132	άνεχ. Βανκούμπερ 27 Απρ. διά 'Ισπανίαν
ΑΞΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	2863	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμ. Ν. Άνερ	53	3575	έφθ. Μη. Αύρες 8 Μαΐου
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Αθός»	45	13570	άνεχ. Βανκούμπερ 30 Απρ. διά Βοστώνην
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Λαιμοπήριαν»	44	7271	έφθ. Χάμπτον ρόδης 11 Μαΐου
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	46	7329	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφρο»	44	7239	έφθ. Ρόζαριο 25 Απρ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αιτζιάν»	44	4841	άνεχ. Βρέμπν 24 Απρ. διά Σικάγο
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Ν. Ύρκην 8 Μαΐου διά Λιβύρνο
ΑΙΩΝΩΝ	έτ. «Μαράλμα»	43	7131	έφθ. Ρογκούν 1 Μαΐου
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άνεχ. Ρεοφ 2 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μαργοκουάρντια»	52	11292	έφθ. Μη. Αύρες 4 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΛΑΝΤ	έτ. «Άκουιλα»	57	8427	έφθ. Κορίντο 1 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νασιονάλ»	62	11063	άνεχ. Κόμπε 11 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Φρεύτερς Τρανσόν.»	56	9090	διπλήθε Πούλο 8 Μαΐου διά 'Ισπανίαν
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικη»	61	14431	έφθ. Ν. Ύρκην 9 Μαΐου
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Απόλο»	46	7331	εις Κολόμπο άπο 29 Μαρτ.
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης	51	2745	διπλήθε Κωνία πολιν 4 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΚΤΗ	έτ. «Λακούλα»	57	1779	εις Χούλι, υπό παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμάτη»	59	9735	άνεχ. Πούλο 4 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατης Ανδρέαδης	44	7207	Καράκας Μπαιν 6 Μαΐου διά Κάρδιφφ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Σ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	άνεχ. Τζ μπουτι 5 Μαΐου διά Σουέζ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	όδ. Τσουρινάκη	29	2352	άνεχ. Λαυρίον 30 Απρ. διά Λονδίνον
ΑΛΙΣ	έτ. Στάμλες	44	7189	άνεχ. Χαδάν 6 Μαΐου διά Σιενφουέγκος
ΑΛΚΑΜΑΝ	έτ. «Ραιμόφου»	60	9959	έφθ. Μαγιάτλα 1 Μαΐου
ΑΛΚΥΟΝΗ	έτ. «Αλκύονη»	53	9149	άνεχ. Ναγκαάκι 22 Απρ. διά Μελβούρνην
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνο»	44	7365	άνεχ. Ακάνημπ 30 Απρ. διά Κολομπο
ΑΛΚΩΝ	έτ. «Μαρδολιέντο»	43	7150	άνεχ. Τζ μπουτι 23 Απρ. διά 'Ισπανίαν
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδιτα»	42	7272	άνεχ. Λορ. Μαρκές 7 Μαΐου διά Πόρτ Έλιζαμπεθ
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρδέρας»	47	5441	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Βομβάνην
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ Φασιλίτικη»	53	12897	άνεχ. Νοδωραϊκον 3 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΛΤΑΓ'Ρ (δ.)	έτ. «Κόνοπους»	50	10426	διπλήθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Κοοίν
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέτμαρ»	42	7286	έφθ. Αιμέρεσαν 24 Απρ.
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτσάς και Γρηγορίου	46	2062	άνεχ. Τζ μπουτι 5 Μαΐου διά Ντόρμπιν
ΑΜΕΝΤΕΟ	έτ. «Μαρφορντέρα»	43	7215	εις Ζέδδαν άπο 29 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεχ. Μονράδια 3 Μαΐου διά Μπιλιμπάο
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιοντόρο»	61	13780	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Μαΐου διά Μη. Αύρες
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σπυγούσιν»	48	1514	άνεχ. Γενόβαν 6 Μαΐου διά Κωνιτάντζαν
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	Κ. Σ. Ποταμιάνος	46	2814	άνεχ. Κατακάλων 29 Απρ. διά Λιθερόπουλ
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδωμαρ»	44	7359	έφθ. Μη. Αύρες 5 Μαΐου
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναζ.»	55	8519	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 28 Απρ. διά Πολωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Μαριμπένες»	42	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 24 Απρ. διά 'Ισπανίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12187	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	άργει 'Αμπελάκι άπο 14 Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	Λ. Φραγκούκος	45	6712	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Μαΐου διά Κουύδαν
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	άνεχ. Αμποντάν 4 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρούντο»	53	10431	εις Ντουάρθ ούθ υπό παραλαβήν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	έτ. «Ζέρυρος»	63	34114	άνεχ. Μπαντάρ Μασόον 29 Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΕΣΙΟΣ	έτ. «Ρίάκιον»	36	2128	άνεχ. Άλλ. δρείαν 4 Μαΐου διά Κωνιτάντζαν
ΑΝΙΤΑ	όδ. Καλαφάτη	35	1865	διπλήθε Γιβραλτάρ άπο 9 Απρ. διά Δυρράχιον
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	Άννα Μαλεύρη	38	1489	έφθ. Παλέρμιο 30 Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκαση	45	7149	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 24 Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	άνεχ. Λιμερικ 3 Μαΐου διά 'Αρχαγγελον
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	διπλήθε Σιδνέυ (Ν.Σ.) 4 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	έφθ. Ήζάκαν 4 Μαΐου
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιατόρο»	53	13694	διπλήθε Σουέζ 30 Απρ. διά Καράτοι
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόδο»	59	24716	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμδού»	36	2175	εις Πειραιά άπο 8 Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Λάμεδο»	39	5171	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 Μαΐου διά Κουύδαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντούλανα»	61	10952	έφθ. Σαγκάνη 30 Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος»	43	2937	άνεχ. Σιδνέυ (Ν.Σ.) 4 Μαΐου διά Λονδίνον
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημόδην - Δ. Γκιούλη	43	7195	έφθ. Καλκούτταν 8 Μαΐου
ΑΟΥΡΩΡΑ	έτ. «Ηνκλ»	44	7249	έφθ. Τζάκαονδι 4 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9744	έφθ. Βάρναν 1 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σπυγούσιν»	49	1351	διπλήθε Κωνία πολιν 24 Απρ. διά Κωνιτάντζαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	άνεχ. Καμαροί 4 Μαΐου διά Ν. Όρλεανην
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ	έτ. «Σάντο Κατερίνε»	37	5404	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	Ίω. Λότος	23	3628	εις όρμον 'Αγ. Γεωργίου άπο 30 Σεπτ. 1964
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	«Δή Ωσεονφάριγκ»	61	13553	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Απρ. διά Ήζάκαν
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	άνεχ. Αμβέρσαν 4 Μαΐου διά Θεον
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ετόλικον»	56	8823	έφθ. Βάρναν 1 Μαΐου
ΑΡΓΟ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσα»	58	10392	διπλήθε Παναμά 22 Απρ. διά Γουατεμάλαν
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπουλεντ»	51	9488	άνεχ. Μεγ. Λίμνας 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπουλεντ»	57	10376	έφθ. Ν. Όρλεανην 6 Μαΐου

ΑΡΗΣ . . . . .		έτ. «Αρπς»	47	5059	έφθ. Αμβούργον 6 Μαΐου
ΑΡΙΕΣ (δ.) . . . . .		έτ. «Κανόπους»	57	11897	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Μαΐου διά Λάδοσεντ
ΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .		έτ. «Άγκρα»	43	8462	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 10 Μαΐου
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ . . . . .	K. Χαλκιας . . . . .	έτ. «Μερκάντει»	45	3861	άνεχ. Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) 2 Μαΐου διά Μπαρραγκουίλλα
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ . . . . .		έτ. «Μόνων»	38	5030	άνεχ. Ν. Ύόρκην 5 Μαΐου διά Λορ. Μαρκές
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.) . . . . .		έτ. «Μόνων»	45	8422	εις 'Ελευσίνα 21 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ . . . . .		έτ. «Αστεριών»	44	7273	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 7 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΑΡΙΣΤΟΝ (σεξ.) . . . . .		έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	όνεχ. Κολόμπο 22 'Απρ. διά Κάντλα
ΑΡΙΣΤΟΣ . . . . .		έτ. «Άργω»	39	5196	έφθ. Ρότερνταμ 2 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ . . . . .	Φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	έτ. «Μαρδουέλο»	44	4856	άνεχ. Μιγιάκο 30 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ . . . . .		έτ. «Άρμαντόρα»	37	6704	άνεχ. Μπ. Αύρες 6 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗ (δ.) . . . . .		έτ. «Μιραφλόρες»	43	7254	άργει Σύρον από 24 Μαρτ. 1964 (ποθήκη)
ΑΡΙΩΝ . . . . .		έτ. «Άριων»	40	10224	διπλήθ. Μπρόνγκοπτελ 29 'Απρ. διά Ροοτόκ
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.) . . . . .		έτ. «Άρκαδια»	38	20648	άνεχ. Κεπέκ 1 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΑΡΚΑΣ . . . . .		έτ. «Έρμης»	44	7138	έφθ. Βρέμην 9 Μαΐου
ΑΡΜΑΡ . . . . .		έτ. «Άρμαρ»	46	5089	διπλήθ. Γιβραλτάρ 11 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ . . . . .	Δρακόπουλος . . . . .	έτ. «Βαρδούλος»	43	2905	άνεχ. Βιζαγκοπάταμ 5 Μαΐου
ΑΡΜΟΝΙΑ . . . . .		έτ. «Άρμονια»	61	9443	άνεχ. Γδύνιαν 9 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΑΡΟΣ . . . . .	παναμαική έταιρία . . . . .	έτ. «Πρωτεύς»	48	3783	διπλήθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Μπριούμπαιν
ΑΡΤΕΜΙΣ . . . . .		έτ. «Αντζεμιχαπλ»	51	6171	άνεχ. Πιαντάδα από 8 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΡΤΕΜΩΝ . . . . .		έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	άνεχ. Νεάπολην 7 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΤΤΕΜΩΝ . . . . .	Άσπιν. Γκούμα . . . . .	έτ. «Άσπιν»	39	1007	έφθ. Επιζέρπαταν 11 Μαΐου διά Ιαννιναν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. . . . .	Ραφ. Δ. Μελαχρονίδ & Yiol	έτ. «Βασιλιάς»	43	7129	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΧΟΝ . . . . .		έτ. «Οχέα»	47	246F	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Μπριούμπαιν
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	«Έκτω Δρακούλης»	έτ. «Έκτω Δρακούλης»	43	717F	άνεχ. Πειραιά 18 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΡΧΟΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ . . . . .	«Ζεφύρη»	έτ. «Ζεφύρη»	63	34114	διπλήθ. Σάφφη 8 Μαΐου διά Ρουέν
ΑΣΗΜΙΝΑ . . . . .	«Σπηγουαίης»	έτ. «Σπηγουαίης»	48	1348	διπλήθ. Γιβραλτάρ 4 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ . . . . .	«Σάντα Μαρίνα»	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	25156	εις Σύρον από 13 Δεκ. 1964
ΑΣΠΑΣΙΑ . . . . .	«Ασάματοι»	έτ. «Ατλάντικ Φράγτερ»	45	7091	έφθ. Μπ. Αύρες 24 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ . . . . .	«Ανάβη»	έτ. «Ανάβη»	58	9724	άνεχ. 'Αλέριον 7 Μαΐου διά Λαττάκια
ΑΣΤΕΡΙΣ . . . . .	«Αύλιες»	έτ. «Αύλιες»	44	7190	έφθ. 'Αλέριον 26 'Απρ.
ΑΣΤΕΡΑΠΗ (μικτόν) . . . . .	«Λάμι π Τρανσατλ.»	έτ. «Λάμι π Τρανσατλ.»	53	13675	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ . . . . .	«Ελληνικά συμφέροντα	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	30	1172	άνεχ. Χάμιλτων (Όντ.) 7 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.) . . . . .	Χόμ. Λάινς	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	48	1345	άνεχ. Πιαντάρ Μασούρ 13 'Απρ. διά Λόδς "Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕΥΛΟΡ . . . . .	Γουδόλντ Μπρίλιαντς	έτ. «Τρόπις»	57	25156	άνεχ. Λισανδρίνη 7 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΤΑΛΑΣ . . . . .	«Κανόπονος»	έτ. «Μαρσουέρτε»	43	7235	έφθ. Αντεν 9 Μαΐου
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ . . . . .	Ζαχάρης - Βασιληάς	έτ. «Μαρσουέρτε»	43	988	άνεχ. Ορφιπόρ (Μπαχ.) 2 Μαΐου διά Ταρραγκόνα
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.) . . . . .	παναμαική έταιρία . . . . .	έτ. «Ζέφυρος»	45	7240	διπλήθ. Κωνσταντζαν 27 'Απρ. διά Μάντζεστερ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Λανάντο»	έτ. «Λανάντο»	41	5295	εις θέσιν 49.23 Β. - 8.7 Δ. Μαΐου 4 δι' 'Οξέλοσουντ
ΑΤΤΙΚΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Βάρη»	έτ. «Βάρη»	43	8394	διπλήθ. Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. . . . .	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	62	10741	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 2 Μαΐου δι' Ιαννινιαν
ΒΑΣΙΛΗΣ . . . . .	έτ. «Μάγια»	έτ. «Μάγια»	47	5340	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Νουέδα Βίστα»	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Κρήνη 11 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΒΑΣΙΛΗΑΝ. ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.) . . . . .	έτ. «Κρήνη Λάινς»	έτ. «Κρήνη Λάινς»	56	25516	άνεχ. Ν. Υόρκην 11 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΔΕΡΙΚΗ . . . . .	Χόμ. Λάινς	έτ. «Κρήνη Λάινς»	27	21329	άνεχ. Πιαντάρ 13 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗ ΣΩΦΙΑ (δ.) . . . . .	Γουδόλντ Μπρίλιαντς	έτ. «Κανόπονος»	59	43373	διπλήθ. Σουέζ 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΒΕΓΑΣ (δ.) . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε.	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	58	20958	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΒΕΛΓΙΟΝ . . . . .	«Ελληνική» Β.Ε.	έτ. «Ελληνική» Β.Ε.	46	2025	άνεχ. Ρίο Ιανείρο 29 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΒΕΛΟΣ . . . . .	«Ηγκλ Τράνσοπτη»	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπτη»	61	14218	έφθ. Μόζι 4 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (δ.) . . . . .	«Βένους»	έτ. «Βένους»	53	12897	έφθ. Πειραιά 22 'Απρ.
ΒΕΝΤ. ΚΙΜΟΛΟΣ . . . . .	άδ. Βεντούρη	άδ. Βεντούρη	43	2792	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐου διά Βάρναν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ . . . . .	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	εις Κολόμπο από 11 'Ιαν.
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ . . . . .	«Βέτα»	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Χάμπτον 7 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΒΙΚΤΟΡΙΑ . . . . .	«Πράντο»	έτ. «Πράντο»	64	15200	άνεχ. Ν. Ορέλιαν 7 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΕΛΕΝΑ . . . . .	Μουνδρέας	Μουνδρέας	38	3090	άνεχ. Μουνδρέας 7 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) . . . . .	«Σαντιάγκο»	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	έφθ. Κεντρικόγκ 30 'Απρ. δι' 'Οδησόδην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.) . . . . .	«Βιργίνια»	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	διπλήθ. Κολόμπο 7 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε.	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλήθ. Ούζαν 7 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΒΟΡΙ . . . . .	«Πόρτο Άλεγκρε»	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	έφθ. Ντρόμπαν 7 Μαΐου
ΒΟΣΠΟΡΟΣ . . . . .	«Ν. Βερνίκος»	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πέραμα από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) . . . . .	«Ζέφυρος»	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΑΛΗΝΗ . . . . .	έτ. «Ασπασία»	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Μόζι 24 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΓΑΡΑΕΝΙΑ . . . . .	«Γαρδένια»	έτ. «Γαρδένια»	47	3607	άνεχ. Καϊν 2 Μαΐου διά Κλιβελεντ
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Αντριάτικο»	έτ. «Αντριάτικο»	63	34517	έφθ. Σκαραμαγκάν 11 Μαΐου
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Αντριάτικα»	έτ. «Αντριάτικα»	64	36284	άνεχ. Χάντιγκτων Μητής 27 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΕΡΜΑΝΙΑ . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε.	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Πειραιά 30 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΓΕΩΡΓΙΑ . . . . .	Μαρκούνης - Γιαννιώπτης . . . . .	Μαρκούνης - Γιαννιώπτης	20	1112	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	Β. Λιθανός	Β. Λιθανός	51	7564	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 29 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ . . . . .	Χρ. Σαρλής	Χρ. Σαρλής	48	1529	έφθ. Μπιλμάτας 30 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ . . . . .	άδ. Γράτου	άδ. Γράτου	44	7176	άνεχ. Φαραγκούσταν 2 Μαΐου διά Βεγγάζην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.) . . . . .	Α.Ε. Μεταφορών	Α.Ε. Μεταφορών	48	10928	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Βεγγάζην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. «Ενοεντάτη»	έτ. «Ενοεντάτη»	56	8818	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 7 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ . . . . .	Στρ. Ανδρεάδην	Στρ. Ανδρεάδην	43	7176	άνεχ. Χούλι 7 Μαΐου διά Μουρμάνοκ
ΓΙΑΓΚΟΣ . . . . .	«Ντέλ Πατούφικο»	έτ. «Ντέλ Πατούφικο»	42	7142	διπλήθ. Λίζαρτον 30 'Απρ. διά Καναδᾶ
ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ . . . . .	παναμαική έταιρία . . . . .	παναμαική έταιρία	31	2841	ύπο παραλαβήν
ΓΙΑΝΝΕΝΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μάγειρ»	έτ. «Μάγειρ»	52	10081	άνεχ. Βανκούμπερ 7 Μαΐου διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ . . . . .	έτ. «Χουμανίτας»	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 3 Μαΐου δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΓΙΟΣΩΝΑΣ . . . . .	έτ. «Κορονάντο»	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	άνεχ. Νεάπολις 8 Μαΐου διά Χάμπτον
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ . . . . .	έτ. «Αστούριας»	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΓΚΑΝΝΕΤ . . . . .	έτ. «Πλάκια Σαλίνας»	έτ. «Πλάκια Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Λάντοις 7 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΓΚΙΚΑΣ . . . . .	έτ. «Αντριάτικα»	έτ. «Αντριάτικα»	63	2358	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ . . . . .	έτ. «Μιντατάλαντικ»	έτ. «Μιντατάλαντικ»	43	34517	άνεχ. Καϊν 28 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ . . . . .	έτ. «Βίλα Νόδα»	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	άνεχ. Ν. Υόρκην 28 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ . . . . .	έτ. «Ολινάρες»	έτ. «Ολινάρες»	57	8884	άνεχ. Μόζι 8 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ . . . . .	έτ. «Λάιττα Μητάρη»	έτ. «Λάιττα Μητάρη»	63	15389	άνεχ. Βόλον 8 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ . . . . .	έτ. «Μέντη»	έτ. «Μέντη»	45	3826	έφθ. Πόρτ Λίνκολν 9 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΓΜ . . . . .	έτ. «Φρόμπλο ντε 'Ορο»	έτ. «Φρόμπλο ντε 'Ορο»	63	15381	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 9 Μαΐου διά Νοθωροίσκον
ΓΚΡΕΤΑ . . . . .	Θ. Κατσούλης	Θ. Κατσούλης	52	11580	άνεχ. Αμέρεον 7 Μαΐου διά Μπιλμπάο
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ . . . . .	έτ. «Γουεστ Πόρτ»	έτ. «Γουεστ Πόρτ»	47	2533	εις Λονδίνον από 21 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ . . . . .	έτ. «Πουεστερν Τράνσοπτη»	έτ. «Πουεστερν Τράνσοπτη»	59	9268	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ . . . . .	έτ. «Γ. Γκλέιντ»	έτ. «Γ. Γκλέιντ»	53	15675	άνεχ. Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) 2 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.) . . . . .	έτ. «Πουέλαντ 'ΕντερπράΐΖ»	έτ. «Πουέλαντ 'ΕντερπράΐΖ»	53	21064	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μπέλμοντ»	έτ. «Μπέλμοντ»	58	24883	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 9 Μαΐου διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μπράντον»	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 9 Μαΐου διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΐΓΑ . . . . .	έτ. «Πουόρλαντ ΝτέΐΓα»	έτ. «Πουόρλαντ ΝτέΐΓα»	52	15729	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 9 Μαΐου δι

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	K. Βελιοσάριος κ.λ.π.	37	2002	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεχ. Σάντος 7 Μαΐου διά Παρανάγκουα
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπεμπντ»	62	16417	άνεχ. Πουλού Μπούκου 4 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	«Σίνπιγκ Ντεβελόπεμπντ»	63	16277	διπλήθε Παναμά 1 Μαΐου διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Κρίνα»	61	16417	άνεχ. Α' αστράρια 3 Μαΐου διά Πακιστάν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	9327	έφθ. Βενετίαν 22 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Δημ. Κυριακού	37	10523	έφθ. 'Οζάκαν 8 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Χιούστον 10 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	Δημάδης - Γκιεύλη	44	7243	άνεχ. Λόδς Αντζελες 8 Μαΐου διά Σούης
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Βεργαντή»	44	7207	έφθ. Λιμενικούλι 27 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Β. Γιανταλέων	43	7260	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 6 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	A. Χολικούσης κλπ.	42	6904	άνεχ. Σπέτζια 25 'Απρ. διά Χιούστον
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Λιθανόν 9 Μαΐου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έλληνική εταιρία	22	1754	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Γένοβαν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	Π. Παντζάτος κλπ.	45	2302	άνεχ. Σύρον 1 Μαΐου διά Λιθύνη
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	έτ. «Κάνονους»	60	13335	έφθ. Φαμαγκούστον 6 Μαΐου
ΔΙΟΣΚΟΡΟΙ (δ.)	έτ. «Άδελφοι Λύσα	43	7280	άνεχ. Πειραιάς 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Παρίντω»	57	9722	άνεχ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 6 Μαΐου διά 'Αγγλίαν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Μαρβάλορ»	52	12132	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Σπαρταν»	43	7176	έφθ. Αντεν 8 Μαΐου διά Κολόμπο
ΔΩΣΑ	έτ. «Μαραδών»	43	8588	έφθ. Κέππ Τάουν 6 Μαΐου
ΔΡΟΜΩΝ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	διπλήθε Θεούταν 4 Μαΐου διά Γρύνιαν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Πρίνκιπος»	49	11771	άνεχ. Μη. "Αύρες 6 Μαΐου διά Γένοβαν
ΔΩΡΑ	έτ. «Πάν - Όσεαν»	25	3297	διπλήθε Μπρόνομποττελ 4 Μαΐου διά 'Αλ.) δρειαν
ΔΩΡΟΘΕΑ				
ΕΒΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Πουορλητουάντα	43	7131	έφθ. Πειραιάς από 12 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τούντας & Σιά	32	1484	έφθ. Πειραιάς 12 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφάς κλπ.	21	2325	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελτρανοπόρτ»	56	10530	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 18 'Απρ. (διά Περού)
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	1958	εις Πειραιάς από 12 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	άνεχ. Τιβαγκάτο 1 Μαΐου διά Φρημάντλ
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια	43	7239	έφθ. Μουρόρας 1 Μαΐου
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	διπλήθε Παναμά 14 'Απρ. διά Μπουεναθεντούρα
ΕΛΕΝ	έτ. «Ολίστιμη	43	7128	διπλήθε Μπρονομποττελ 24 'Απρ. (διαταγάς)
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ελδα»	43	8371	άνεχ. Λονδίνον 8 Μαΐου διά Γλασκώθν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	έφθ. Πειραιάς 11 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 2 Μαΐου διά Βρέμπν
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Ρέτζιο
ΕΛΕΝΗ Κ.	Έλενη Κυριακού	39	3023	έφθ. Λιθέρπουλι 3 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρφελις»	48	3829	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 8 Μαΐου διά Πουέρτο Μπάρριος
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	'Ηλ. Τομούλης	29	2851	ύπο παραλίθν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Πρίντεζης	21	1549	διπλήθε Κων) πολιν 4 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαρόπη	22	3553	άργει 'Αμπελάκι από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	Τρανσοπασίφικ	55	2863	έφθ. Λιθόρον 5 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Πόρτ Σαιδ από 6 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΤΕΡ	Τρανσοπασίφικ	62	6666	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 9 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσοπασίφικ & Γιουνιδ.	61	7297	άνεχ. Πειραιάς 6 Μαΐου διά Μπάραν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσοπασίφικ & Γιουνιδ.	60	7293	έφθ. 'Αλλ) δρειαν 7 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	Πουνιδέρροςλ Κάρυκο	62	8927	έφθ. Βομβάν 10 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Ν. 'Υρκην 6 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	άνεχ. Ταϊμπάτ 25 'Απρ. διά Βανκούβερ
ΕΛΛΗ	Σ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	διπλήθε Κων) πολιν 7 Μαΐου διά Νοβερωσίκην
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Πιουνιδέρροςλ Κάρυκο	57	10280	έφθ. Τσάλνα 8 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Ν. 'Υρκην 8 Μαΐου διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Πειραιάς 7 Μαΐου διά Βομβάν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανσοπασίφικ	56	7510	άνεχ. Άνεχος 3 Μαΐου διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανσοπασίφικ	56	7510	άνεχ. Καλκούτταν 10 Μαΐου διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου διά Ν. 'Υρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΙΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσοπασίφικ»	57	10279	έφθ. Χάμπον ρόδς 1 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου διά Η.Π.Α.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Γκάλεστων 2 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. «Λουζόνη	43	7302	άνεχ. Μπωμόν 2 Μαΐου διά Μοζαμβίκην
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	Μαρφουέρτζα	32	18564	διπλήθε θόρσταν 'Αιναντ 4 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΕΠΙΠΙΝΙΚΗ	έτ. «Ελλην. & Βαλκανική»	21	1897	εις Κιέλον, ύπο παραλαδήν
ΕΠΙΣ	έτ. «Καζατάμιλη»	44	8541	έφθ. Βενετίαν 30 'Απρ. διά Τάραντα
ΕΠΙΣ Π.	έτ. Πρίντεζην	38	2265	έφθ. Βαρκελώνην 4 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	42	7058	διπλήθε Παναμάν 9 Μαΐου διά Κόρκ
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Ρίο Κάριμη	44	14878	άνεχ. Βικτωρίων 7 Μαΐου διά 'Εμδεν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Κόμπη 9 Μαΐου
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΙ' (δ.)	έτ. «Εντερπράζι»	45	8404	έφθ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγυον»	41	7122	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 30 'Απρ. διά Λισσαβώνα
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Συνφάρερς»	44	7251	άνεχ. Ελλειπες Πόρτ 10 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν
ΕΡΑΤΟ (δεξ.)	έτ. «Μάγνειρο»	52	10081	ύπο παραλίθν
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Σικάγο 9 Μαΐου
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ιω. Λάτοπος	45	8548	εις Σπαλάτον από 13 Μαρτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	Ιω. Λάτοπος	37	23732	άνεχ. Ντακάρ 9 Μαΐου διά Πειραιάδ
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	άνεχ. Βανκούβερ 26 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΡΜΗΣ ΛΗΤΕΡ	έτ. «Μάρσοσολ»	44	2872	άνεχ. Χόκυεσοντ 5 Μαΐου διά 'Αργάγγελον
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράνκας - Κολύμβας	59	9584	έφθ. Χακοδάτον 3 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σηφάρερ»	21	2369	εις Πόρτ Σουδάν από 20 'Ιαν.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μαρτιμέρα»	44	7276	έφθ. Α' Αμπέραν 2 Μαΐου
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Ατλαντίς»	43	7207	άνεχ. Λίθερπουλ 6 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΕΣΠΕΡΟΣ	άδ. Γ. Δουεστίνη	57	10689	έφθ. Μόζι 5 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	έτ. «Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	34	1716	άνεχ. Πειραιάς 23 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Παπά - 'Ελευθεριάδην	43	7194	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. διά Βορ. Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Εναρξης»	50	2454	άργει Κυνόσουραν από 7 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Βερμούδη 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Μοντεδίδεο 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδωρα»	48	2358	άνεχ. Λίθερπουλ 4 Μαΐου διά Κεμπέκ
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	έφθ. Λονδίνον 11 Μαΐου
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Αφθονία»	43	7176	άνεχ. Πειραιάς 23 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	έφθ. Τσάρλεστων 10 Μαΐου
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	διπλήθε Παναμά 1 Μαΐου διά Σαϊγκόν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 5 Μαΐου διά Καλλάδα
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Λόδς 'Αντζελες 2 Μαΐου
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Ν. 'Υρκην 3 Μαΐου
ΕΥΡΩΗ	παναμαϊκή εταιρία	49	1987	έφθ. Πειραιάς 17 'Απρ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνης	43	7249	άνεχ. Βίλελμοσταντ 5 Μαΐου διά 'Ειβονμάουθ
ΕΦΘΗ	A. M. Νομικός	35	1512	έφθ. Χάιφαν 4 Μαΐου
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	N. Π. Κολαϊτης	38	1595	έφθ. Ραθέννα 2 Μαΐου
ΖΑΦΕΙΡΗΣ	παναμαϊκή εταιρία	45	1675	άνεχ. Τάμπα 23 'Απρ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεχ. Χακάρα 10 Μαΐου διά Μαϊζούρου
ZΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	διπλήθε Παναμά 10 Μαΐου (διαταγάς)
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Κατάννην 26 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρες»	57	9060	άνεχ. Μόζι 10 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΗΙΤΕΙΡΟΣ	έτ. «Κηφισοιάδη	43	8758	έφθ. Χιούστον 11 Μαΐου
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	έφθ. Σπέτζια 30 'Απρ.
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 26 'Απρ. διά Σουραμπάγια
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Βανκούβερ 29 'Απρ. διά Κίναν
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 28 'Απρ. διά Ληθ
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεχ. 'Ιλοίλο 6 Μαΐου διά 'Ην. Πολιτείας

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ		έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Χιροκόπια 21 'Απρ. διά Σαχαλίνην
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7189	έφθ. Λός "Αντζέλες 10 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μαριδίβα»	44	7236	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Απρ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ		παναμαική έταιρια	24	1324	έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 Μαΐου
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	ίδε: «ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.», ως μετωνομάσθη
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)		έτ. «Γκρίτι Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Σουραμπάγια 10 Μαΐου
ΘΕΟΡΙΣ		'Αγγελάκης	38	3685	έφθ. 'Αμδέρασον 7 Μαΐου
ΘΗΜΠΑΝ		έτ. «Σάντα Ελλεί»	43	7259	έφθ. Δυρράχιον 16 'Απρ.
ΘΗΡΑ		έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	διπλήθε Παναμά 24 'Απρ. (άπο Περού)
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Σουναμέρικα»	46	1988	έφθ. 'Ιτέαν 8 Μαΐου
ΘΡΥΛΟΣ		έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Βέρα Κρούζ 4 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Γκραίτσια»	64	39800	άνεχ. Σιδώνα 9 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΙΖΩΜΠΕΛ		έτ. «Άρμαντόρες»	57	9746	έφθ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 28 'Απρ.
ΙΩΑΚΗ (δεξ.)		έτ. «Αντίνια»	52	11289	έφθ. Μπορντώ 5 Μαΐου
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Λινάρες»	44	7154	διπλήθε Τζιμπούτι 10 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΡΕΝΑ		έτ. «Ολιοπο»	43	7232	έφθ. Τοιμπά 26 'Απρ.
ΙΣΤΡΟΣ ΙΙ		έτ. «Βέριτας»	43	7275	άνεχ. 'Αμδέρασον 7 Μαΐου διά Κεϋλάνην
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ιωάννα»	26	2873	εις Πειραιά από 22 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Ναυτιλ. 'Εκμετ' σεις»	45	9918	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ		'Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	άνεχ. Σαϊγκόν 7 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Γλαυκό»	48	1845	άνεχ. Λόγκ Κόγκ από 12 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		έτ. «Φρήντονι	42	7035	έφθ. 'Αγ. Φραγκίακον 25 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	44	7248	έφθ. Βίλλα Κονστιτούσον 13 'Απρ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		άδ. Γουλανδρή	44	7277	έφθ. Λίβερπουλ 11 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΘΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)		έτ. «Αθηνάνα κλπ.	44	10909	έφθ. Ταμπικό 7 Μαΐου
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		'Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΑΟΣ (δ.)		έτ. «Χάρη Τάνκερ»	60	14076	άνεχ. Ρεσίφ 11 Μαΐου διά Φορταλέτσα
ΚΑΛΑΜΑΙ		έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	εις 'Αλ' δρειαν από 10 'Ιαν.
ΚΑΛΑΙΑΝΑΣ		έτ. «Λαιμός 'Αδελφοί»	38	2368	έφθ. Μπουφαλό 10 Μαΐου
ΚΑΛΙΜΑΝ		έτ. «Βέλαμαρ»	43	7091	έφθ. Τρινκομαλί 12 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μικαλίνος»	44	7249	άνεχ. Ρεσίφ 25 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15900	εις Ριγιέκαν, υπό συμπληρωσιν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ		έτ. «Χρηπάτη»	37	2348	άνεχ. Άμδούργον 7 Μαΐου (δισταγάς)
ΚΑΛΛΟΣ ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ		παναμαική έταιρια	43	1760	διπλήθε Κώνων) πολιν 17 'Απρ. δι' 'Ελλάδα
ΚΑΛΥΨΟ		Α. Μ. Νομίκος	50	1517	άνεχ. Χάιφαν 30 'Απρ. διά Κοπέρ
ΚΑΝΑΡΗΣ		έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	έφθ. Μαντράς ρόδς 7 Μαΐου
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κάνονους»	61	10494	έφθ. Τοιμπάκτιο 7 Μαΐου
ΚΑΠΙΑ		'Ιω. Καπράλος	44	2704	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 27 'Απρ. διά Κόπιγκ
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ		'Αθανασιόδης-'Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς από 5 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Απλήγανος»	44	7279	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 29 'Απρ. διά Λιβόρνο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Τράμπι	55	8798	άνεχ. Καλκούτταν 8 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Μαρίπα»	43	8003	έφθ. Κόμπε 26 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Ελπίς»	40	5032	διπλήθε Παναμά 6 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I		παναμαική έταιρια	43	8453	άνεχ. Ν. Ύόρκην 5 Μαΐου διά Μιτζουσίμα
ΚΑΠΙΓΑΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Τράλιξ»	46	4576	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 27 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΚΑΠΙΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	έφθ. Τακαράντι 7 Μαΐου
ΚΑΠΙΤΑΝ Γ.		έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	άνεχ. Ρεσίφ 6 Μαΐου διά Τενερίφηφ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρίρο»	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Σάντος
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Πιουρόπα Κουέρος»	44	7123	άνεχ. Αρουράπαν 21 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες
ΚΑΠΙΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		παναμαική έταιρια	43	7227	άνεχ. Μασσαλίαν 5 Μαΐου (δισταγάς)
ΚΑΠΙΤΑΝ ΣΤΥΛΑΣ		έτ. «Σάλιξ»	53	11101	έφθ. Φινάρην 8 Μαΐου
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)		έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Ν. Ύόρκην 7 Μαΐου διά Βέρα Κρούζ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.		έτ. «Ελνάρδαλ»	61	13408	άνεχ. Κοκουνίδη 25 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΑΔΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεχ. Βοστώνην 30 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ		έτ. «Ιντερούπι»	44	1920	έφθ. Ντουλούθ 3 Μαΐου
ΚΑΣΟΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Αύγουστον 30 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΚΑΣΙΣ		άδ. Βασιλίδη	22	1584	έφθ. Αρμόδιαν 20 'Απρ.
ΚΑΣΙΠΙΑΝΝΑ		έτ. «Παλιμύρα»	43	7312	έφθ. Δάντσικ 4 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. Κάντλα 16 'Απρ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)		παναμαική έταιρια	58	14606	άνεχ. Βοστώνην 30 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΩΡ		άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Ιντσάν 2 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ		έτ. «Κάνονους»	60	10494	έφθ. Βενετίαν 9 Μαΐου
ΚΑΤΕ Α.		Γ. 'Αφεντάκης	50	5627	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου δι' 'Ινδίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Μαρεγκούρο»	44	7155	διπλήθε Σάουθεντ 5 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)		παναμαική έταιρια	36	1413	διπλήθε Βιλλελμούσφεν 25 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.		άδ. Κολοκοτρώνη	55	11100	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Μαΐου διά Τζέρδαν
ΚΕΑ		έτ. «Χουσάνθεμον»	43	7176	διπλήθε Παναμά 2 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13752	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Απρ. διά Καντλά
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Βαλνέτρα»	58	12193	έφθ. Καλλάρι 1 Μαΐου
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ		έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	έφθ. Μπάκιαν Μπλάγκα 6 Μαΐου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεχ. Βανκούμερ 4 Μαΐου διά Κίναν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ		έτ. «Κάνονους»	62	10494	διπλήθε Πόρτ Σαι 4 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΕΡΤΗΣ		έτ. «Λουκέρο»	44	5069	άνεχ. Ήοτ Λόντον 9 Μαΐου διά Κέπη Τάουν
ΚΕΧΡΕΑ		έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Μορμούγκαδο 6 Μαΐου διά Σουέζ
ΚΙΚΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ		Θ. 'Επιφανείαδης	44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Μαΐου διά Βομβάνη
ΚΙΚΚ ΘΗΣΕΥΣ		Μ. Νομίκος	56	8429	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΚΙΚΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Περοεύς»	57	9153	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΚΙΚΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Βολκάν»	63	15740	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου δι' 'Ατλαντικόν
ΚΙΚΚ ΝΕΞΤΩΡ		έτ. «Ελλήν»	58	11156	έφθ. Σίδνεϊ 11 Μαΐου
KINI		έτ. «Αστήρη»	63	15378	άνεχ. Σικάγον 10 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
KININ		έτ. «Πύλος»	43	8432	ύπο ταραβιδην
ΚΛΑΣΣΙΚ		έτ. «Κίνη»	56	9403	έφθ. Αμδούργον 18 'Απρ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ		έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	διπλήθε Κώνων) πολιν 2 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΚΛΕΙΩ		M. Μαρκοντινάκης & Yiol	35	946	άργει 'Αμπελάκι από 19 Μαρτ.
ΚΝΩΣΣΟΣ		παναμαική έταιρια	47	935	έφθ. Βρέμην 4 Μαΐου
ΚΝΩΣΣΟΣ (δ.)		K. Εύθυμιδης	49	2146	εις Πειραιά από 5 'Ιουλ. 1964
ΚΟΚΟΝΙΚΑ		έτ. «Ελληνική Δεξαμενοπλότο	53	2173	άργει 'Αμπελάκι από 17 'Ιουλ. 1964
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΕ (δ.)		έτ. «Κόνφιντανς»	30	1988	άνεχ. Σάλερ 25 'Απρ. (δισταγάς)
ΚΟΡΑΗΣ		έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	έφθ. Μόζι 9 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΚΟΡΑΙΑ III		άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	έφθ. Ταματάβην 8 Μαΐου διά Νοβορωσίκων
ΚΟΡΙΝΘΙΚ		έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	έφθ. Νεάπολιν από 13 'Απρ.
ΚΟΡΩΝΙΣ		έτ. «Διομάντι»	46	2361	άνεχ. Γκόττεμπορνγκ 6 Μαΐου διά Κοπεγχάγην
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10135	έφθ. Τζιμπούτι από 8 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΚΡΗΤΗ		έτ. «Εμπειρίκος Σ. Γ.	44	7207	έφθ. Λίζαρντ 30 'Απρ. διά Κριστούμπολ
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ		έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	άνεχ. Σάλερ 25 'Απρ. διά Μάλταν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Διομ. Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Τζιμπούτι από 8 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΚΥΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	57	13755	διπλήθε Λίζαρντ 30 'Απρ. διά Κριστούμπολ
ΚΥΝΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Χάιφαν 5 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ		έτ. «Ζαφίρη»	39	3381	άνεχ. Κότκα 7 Μαΐου διά Σιδηνέϋ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	54	10860	άνεχ. Ρωσίαν 6 Μαΐου διά Ρωσίαν
ΚΥΜΩ		έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	έφθ. Γένοβαν 23 'Απρ.
ΚΥΠΡΟΣ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3794	έφθ. Βαλτιδίνον 26 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Δουλιδίνον 7 Μαΐου
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Άδρα»	56	9086	διπλήθε Σουέζ 10 Μαΐου δι' 'Ερυθράν
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ		παναμαική έταιρια	43	7291	άνεχ. Καρθαγένην 5 Μαΐου δι' 'Αλμέρια
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ		έτ. «Ολισφάνη»	43	6888	άνεχ. Φλώσιγκ 21 'Απρ. διά Κουβάν
ΚΥΡΙΑΚΗ Ν.		έτ. «Άργω»	61	9378	ύπο παραλίν
ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ		άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Λιθόρνο 16 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ. «Καραδένα»	44	7274	έφθ. Βαλτιμόρην 11 Μαΐου
ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΕΣΣ		έτ. «Μπουσές & Σια	41	979	άνεχ. Χάιφαν 4 Μαΐου διά Μερσίνα
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κονκιστάντρο»	45	7157	άνεχ. Καλκούτταν 7 Μαΐου διά Γιοκοκάμαν
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεχ. Εμπέριον 2 Μαΐου διά Βρέμην
ΚΩΣΤΗΣ		λιλά K. Μιχάλου	54	8063	διπλήθε Πιραλτάρ 12 Μαΐου δι' 'Ιμπριγκα
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Κωστής»	44	7263	άνεχ. Μποκάμας 8 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ		άδ. Λώς	56	8474	άνεχ. Γιοκαίσι 30 'Απρ. διά Σακάντιντε
		έτ. «Ωκεανοπόρος»	48	7297	έφθ. Βενετίαν 26 'Απρ.

ΛΑΓΟΝΗΣΙ		λ. Χατζηπασαίειού	58	5924	ύπο παραλαβήν
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ'		'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	άνεχ. Λίθερπούλ 30 Μαρτ. διά Βερμούδα
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Σκαραμαγκάν
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)		έτ. «Αττικά»	60	14431	έφθ. Τόκιο 4 Μαΐου
ΛΑΜΠΥΡΕΥΣ		έτ. «Λορέτο»	44	7252	άνεχ. Μόντρεαλ 27 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΛΑΜΨΙΣ		έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	έφθ. Ταμπικό 29 'Απρ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Νιαμάντε»	63	10515	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 9 Μαΐου διά Γουατεμάλαν
ΛΕΛΕΤΑ		έτ. «Ελέμο Σιπηγκού	39	10060	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 20 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ		έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΛΕΩΝ		Π. Βράγκος	36	1131	άνεχ. Νεκτάρεας 8 Μαΐου διά Τοιχιταβέκια
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Χόκυ Κόκυ 3 Μαΐου
ΛΙΑΝΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ		«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7291	εις Πειραιᾶ ἀπό 4 Αύγ. 1964
ΛΙΜΝΗ (δεξ.)		έλληνικό συμφέροντα	44	1149	εις θέσιαν 28.46 N. - 61.18 E. Μαΐου 3 διά Τομπάτα
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Μαρβίντον»	60	14302	άνεχ. Νασσάου 4 Μαΐου διά Σάντο Ντομίγκο
ΛΟΝΤΟΝ		έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	άνεχ. Σίδεν 7 Μαΐου διά Κίναν
ΛΟΥΚΑΣ Ν.		έτ. «Ιόνιαν Νουθιγκ.»	64	9615	διπλής Γιβραλτάρ 11 Μαΐου διά Μπράκε
ΛΟΥΣΣΙΟΣ		έτ. «Ελδίρια»	44	7244	διπλής Σουέζ 6 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)		έτ. «Εστρέλλαμ»	58	27526	διπλής Σουέζ 26 'Απρ. σια Ρας Τανούρα
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	58	27462	
ΜΑΓΚΑΝΑ		έτ. 'Ιατροῦ	48	1600	
ΜΑΙΡΗ - NIK		παναμαϊκή έταιρια	44	1876	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΝΔΡΑΚΙ		έτ. «Μανδράκι»	45	7201	διπλής 'Αγ. Βικέντιον 7 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)		έτ. «Ολμέντο»	53	11276	εις Αμοτερταμ ἀπό 30 Μαρτ.
ΜΑΝΕΣ		έτ. «Μοτοράνδες»	55	8526	άνεχ. Βαγκούδηρ 30 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΝΟΟΣ		Μαρκαντωνάκης	37	1322	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)		έτ. «Τοκοίκη»	45	3766	έφθ. Σουραμπάγια 6 Μαΐου
ΜΑΝΤΩ		έτ. «Μάντω»	30	1041	διπλής Κνων) πολιν 6 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΟΥΝΤ ΣΑΝΑΙ		παναμαϊκή έταιρια	44	2902	άνεχ. Αμπανάν 9 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΡΑΘΩΝ		έτ. «Πιουρόπα»	43	15030	έφθ. Μορμουκάν 1 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (επιθ.)		'Ιω. Λάτοπς	45	9374	άνεχ. 'Αντεν 26 'Απρ. διά Μανιλαν
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)		Σπ. 'Ελευθερίαδης	49	10099	έφθ. Πειραιᾶ 28 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μπέκος»	50	2668	άνεχ. Πειραιά 4 Μαΐου διά Γαλάται
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ		Μητρόπουλος & Σιά	32	1898	εις δουμον 'Αγ. Γεωργίου ἀπό 31 Δεκ.
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μάρθα»	39	1506	έφθ. Χέρνοναν 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ		έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	άνεχ. Νανάμιο 6 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «Σάμοοκ»	56	6156	άνεχ. Βίλλελμπατόν 9 Μαΐου διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΑ Λ.		έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Τοκουνίμα 8 Μαΐου δι' 'Αγ. Θραγκίκον
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.		έτ. «Λακωνία»	38	4238	εις Πειραιᾶ ἀπό 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	άνεχ. Χάλιφας 5 Μαΐου δι' 'Ινδίαν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΠΟΥΛΗΝ		Π. Μηουρόπουλος	40	886	άροει Πέραμα ἀπό 26 Νοεμ. 1961
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ		έτ. «Μιχαήλ»	43	7219	έφθ. Μπιλιμάριο 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Ν.		έτ. «Πλατανίνι»	41	5294	έφθ. Φόρτ ντε Φράνς 28 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Πάροποντα»	44	7176	άνεχ. Βιζαγκαπανάν 7 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΑ Σ. (δεξ.)		έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	εις Ρόττερνταμ ὑπό παραλαβὴν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ		έτ. «Μιχαήλ»	43	7217	έφθ. Κολόμπο 28 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Γκάρατων 11 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7245	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Πανδιστα»	57	10314	άνεχ. Γκπλούγκ ἀπό 5 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Μαρίάννα»	39	4998	έφθ. Ρουέν 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ὑπερωκ.)		'Ιω. Λάτοπς	29	14216	άνεχ. Τζέδδαν 5 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)		'Ιω. Λάτοπς	50	16394	άνεχ. 'Άλλας 10 Μαΐου διά Νοβορωσίσκην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ IV		'Ιω. Λάτοπς	44	8992	έφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗΝ		'Ιω. Λάτοπς	35	23580	άνεχ. Μοντεβίδεο 26 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΜΑΡΙΓΩ		έτ. «Νεθάδα»	42	7147	άνεχ. Μαντρά Μασούρ 1 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)		Έλλην. 'Αστήρ	54	11577	άνεχ. Μαντρά Μασούρ 1 Μαΐου διά Λάδδοεντ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.		παναμαϊκή έταιρια	43	7185	άνεχ. Αμέρεραν 4 Μαΐου διά Σικάγο
ΜΑΡΙΕΝΑ Π.		έτ. «Μαρίλενα»	52	6068	άνεχ. Στεττίνον 9 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Άρντενα»	46	9172	εις Αλαδάνιαν ἀπό 26 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΙΤΑ		έτ. «Τιουρόπιαν»	56	8716	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαΐου διά Μπορντν
ΜΑΡΙΤΑ ΘΩΡΗΤΕΝ		έλληνικά συμφέροντα	48	3877	άνεχ. Ροζόφιο 8 Μαΐου διά Βίλλα Κονστιτούσον
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Φ.		έτ. «Λουτρά»	39	5047	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ.
ΜΑΡΑΙΝΑ	(δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	διπλής Παναμά 27 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΟΥΔΙΟ		έτ. «Γκούμας	44	2817	έφθ. Πειραιᾶ 28 'Απρ.
ΜΑΡΟΥΛΙ Β.		έτ. «Άλμαντιν»	46	7365	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΗΣΣΑ		έτ. «Βόλκαν»	50	1665	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)		έτ. «Ουνινδέρσολ»	55	9125	διπλής Παναμά 3 Μαΐου διά Λονδίνον
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		'Ιω. Λάτοπς	52	11197	έφθ. 'Αλεξάνδρειον 8 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Ροζόφιο 8 Μαΐου διά Βίλλα Κονστιτούσον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μίραλανκα»	57	8906	έφθ. Κόμπε 9 Μαΐου
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II		έτ. «Ούλισες Έντερπρο.»	43	7282	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 30 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δ.)		έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	άνεχ. Βρέμην 30 'Απρ. διά Μπ. 'Αύρες
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φονάνη»	57	9168	εις Κύθηρα ἀπό 9 Οκτ. 1963 (ἀποθήκην)
ΜΕΙΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρπη-Παπάζογλου	16	2081	διπλής Παναμά 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II		παναμαϊκή έταιρια	65	14264	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Μαΐου διά Βόρ. Ειρηνικὸν
ΜΕΓΑΡΑ		έτ. «Ακρες»	46	6907	διπλής Παναμά ἀπό 31 Μαρτ. διά Ταρραγκόνα
ΜΕΛΕΤΙΟΣ		έτ. «Μαρακουσέρο»	44	7277	άνεχ. Βίλλελμπατον 30 'Απρ. διά Λονδίνον
ΜΕΛΙΝΑ		έτ. «Μέντολφ»	38	5226	διπλής Κνυ πολιν 2 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΜΕΛΤΕΜΙ		έτ. «Πιουνινθέρσολ Τράμπη»	42	7262	άνεχ. Καοάκας Μπαίν 24 'Απρ. διά Λονδίνον
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ		έτ. «Μαραρέρεσιο»	46	3949	έφθ. 'Αιθέρεαν 5 Μαΐου
ΜΕΣΣΗΝΗΑ		έτ. «Αίτζιαν Φράϊτ»	60	14431	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπερίον 6 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΤΑΜΟΡΦΟΣΙΣ		παναμαϊκή έταιρια	44	7282	έφθ. Μπαχίαν Μπλάγκαν 9 Μαΐου
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ		έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Γιοκοχάμα 29 'Απρ.
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ντελμάρ»	43	7180	έφθ. Γένοβαν 28 'Απρ.
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτοράνδες»	57	9200	έφθ. Μόζι 7 Μαΐου
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Πιυθαγόρας	59	9855	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Μαΐου διά Μπρισμπάιν
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙΤΕΡ		'Ιω. Λάτοπς	39	1552	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Μαΐου διά Μπρισμπάιν
ΜΙΧΑΗΛ		Χρ. Σαρλής και Σιά	33	1503	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
ΜΙΧΑΗΛ Ε.		έτ. «Πούντα Αρένας»	56	8873	έφθ. Βομπάν 29 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ Κ.		έτ. «Ταλαθέρων»	56	8046	έφθ. Κονακρύ 23 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛΣ		έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	διπλής Παναμά 9 Μαΐου διά Κίναν
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Μαραντάντο»	41	7084	έφθ. 'Αγ. Θραγκίκον 24 'Απρ.
ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	έφθ. 'Αμβούργον 10 Μαΐου
ΜΙΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ		έλληνική έταιρια	45	974	εις μεταφοράς Μαύρης Θαλάσσης - 'Ελλαδος
ΜΙΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ		έτ. «Στάθλε»	43	7084	άνεχ. Γενόβαν 28 'Απρ. διά Στεττίνον
ΜΙΠΕΤΑΒΙΣΤΑ		έτ. «Βετακρούν»	44	7289	έφθ. Τρινκομαλί 30 'Απρ.
ΜΙΠΕΤΑΜΑΡ		έτ. «Βετάκρουζ»	44	7159	εις Πέραμα 7 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΙΠΕΙΟ Φ.		έτ. «Φράγκακιλλ»	52	6067	έφθ. Μπατόν Ρούζ 23 'Απρ.
ΜΙΠΛΑΙ		έτ. «Παν. Όσεαν»	36	5275	διπλής Παναμά πολιν 26 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΜΙΠΟΣΤΟΝ Α.		έτ. «Ποεσιδίωνια»	34	4163	έφθ. Τζέδδαν 2 Μαΐου
ΜΙΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Γουεστγουάιντη»	56	10191	άνεχ. Πάλιδο 28 'Απρ. δι' ΗΠΑ
ΜΙΠΡΟΓΟΥ-ΙΝΤ		Σινάλας 'Αφοι Πλατή	35	2642	άνεχ. Μαρακάιμπο 30 'Απρ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΜΙΠΡΟΝΣΜΠΟΤΕΛΛΑΚΟΥΓΚ		παναμαϊκή έταιρια	06	600	έφθ. 'Αμβούργον 3 Μαΐου
ΜΙΠΡΟΥΚΙΑΝΤ		έτ. (Πιούνιν 'Εντερπρόδζ)	39	2829	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)		έτ. «Ελλην. Δεξαιωνέπλοια»	51	2173	εις Πειραιᾶ ἀπό 5 'Ιουλ. 1964
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. Ελλην. Γραμμ. Ν. 'Αμερ.	34	2709	έφθ. Πειραιά 12 Μαΐου
ΜΥΡΙΑΜ		έτ. Μοάτσος	45	3805	άνεχ. Νόρτεγκχαρ 9 Μαΐου διά Στέττιν
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)		Παπαδημητρίου	49	9025	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 'Απρ. διά Μπ. 'Αύρες
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Μπιλιμάρι 8 Μαΐου
ΜΥΡΤΙΔΙΑΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 5 Μαΐου
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Σασέμπο 28 'Απρ. διά Βαγκούδηρ
NANTIN		έτ. «Τόρε»	44	2854	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 25 'Απρ. διά Τζόρτζάουν
ΝΑΥΠΛΙΟΝ		Γεωργακόπουλος κλπ.	34	1469	διπλής Σουέζ 5 Μαΐου διά Ερυθράν
ΝΑΥΣΙΚΑ		N. Βλαχάκος	42	708	άνεχ. Ρέθυμνον 28 'Απρ. διά Ραβένναν

ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλαχάκος & Σια	44	1287	εις Φινλανδίαν υπό παραλαβήν
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μίλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Σουέζ 30 'Απρ.
ΝΕΙΤΡΟΥΝ	έτ. «Εσπεριά»	54	7068	άνεκ. Αβελαΐδα 7 Μαΐου διά Θέσεναρντ
ΝΕΦΟΣ	οτ. «Πολύχρι»	56	5860	εις θέσιν 34/48 N. - 39/53 A. 'Απρ. 18 διά Γιοκοχάμαν
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διπλήθε Σουέζ 10 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Γεωργόπουλος	38	1762	άνεκ. Χάιφαν 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	2000	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 Μαΐου
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	'Αθανασιάδης	49	1953	έφθ. Ραγκούν 5 Μαΐου
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	49	1851	άνεκ. Λονδίνον 5 Μαΐου διά Χάιφαν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	47	1953	έφθ. Πειραιά 12 Μαΐου
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαρασέντα»	60	14204	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά N. 'Ορλεάνην
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	Στ. Νταϊάς κλπ.	44	3911	έφθ. Τέλ. 'Αθίθ 2 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	42	7203	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Ασσομπιώ»	44	7255	άνεκ. Νιού Ουεστμίνστερ 10 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Σάν Βίκτωρες»	55	7216	προσπραγμένον 6 μίλ. δυτ. της Νεκοτσέα Μαρτ. 9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	8460	έφθ. Πόρτ. Κέμπτη 2 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Λ. Φραγκίστος	44	7179	άνεκ. Βρέστον 29 'Απρ. διά Τεργέστην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Μαίρη & Γεώργ. «Αντωνάτος	20	1283	έφθ. Χαδάνη 3 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Λατροφέλιξ»	49	5684	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΝΙΝΑ Γ.	έτ. «Οας Σιππιγκ»	62	28651	εις Άιμπούργον ἀπό 2 Μαρτ.
ΝΙΝΗ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	έφθ. Γιασδάτα 9 Μαΐου
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεάνικα Τρέιντερ»	44	7290	έφθ. Νιούκαστλ (N.S.) 4 Μαΐου
ΝΟΡΑ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	άνεκ. 'Αγ. Φραγκίσκον 29 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΦ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	άνεκ. Ροζάριο 8 Μαΐου διά Μη. 'Αύρες
ΝΟΡΦ ΕΜΠΙΡΕΣ	έτ. «Πανκοκούιτα»	58	10662	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 6 Μαΐου
ΝΟΡΦ ΚΑΥΝΤΕΣ	Παν. 'Ατλαντικά	60	9341	έφθ. Ταϊτιταβέκια 7 Μαΐου
ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πρίλαμ»	59	12390	έφθ. Νεάπολιν 9 Μαΐου
ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8630	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 10 Μαΐου
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πίλαντ»	58	8639	άνεκ. Φρπόρτ (Μπαχ.) 28 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΕΣΣΕΣ	έτ. «Ρεφριτζέρεϊτορ»	63	6434	άνεκ. Ντακάρ 5 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΟΡΦ ΠΟΟΥΛ	έτ. «Τρίντοποιε»	61	15092	έφθ. Λ. 'Αντζελες 6 Μαΐου
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πίλοντοπε»	62	15110	άνεκ. Σπέτζια 7 Μαΐου διά N. 'Ορλεάνην
ΝΟΡΦ ΧΑΙΝΕΣ	έτ. «Σίλιτε»	42	7251	άνεκ. Σπέτζια 28 'Απρ. διά Ραδενναν
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	Συμπλοιοκτοίσια	43	1790	680 μίλια N.A. Κέιπ Ρέις 9 Μαΐου διά Βαλτιμόρου
ΝΟΥΝΤΑΡΟ	παναμακήν έταρια	50	2484	άνεκ. 'Αντεν ἀπό 9 'Απρ. διά Σουέζ
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεκ. Αμπιτζάν 29 'Απρ. διά Τέμα
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνιος»	62	14150	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 2 Μαΐου
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφάδα»	36	1988	άνεκ. Βαγκούθερ 27 'Απρ. διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Τζενέραλ Ναβίγκ.»	59	9030	έφθ. Κόναρκ 7 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμ. - Ευρόπα»	57	9953	άνεκ. Μελβούρνην 9 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Ση Τράνσοπτρ»	43	7276	διπλήθε Παναμά 7 Μαΐου διά Φριμάντλ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	άνεκ. Γιοκοχάμα 22 'Απρ. διά Χαϊφόνη
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεκ. Μόντρεαλ 6 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	έφθ. Ταϊτιταβέκια 14 Μαΐου
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Οινούσιαν»	56	9217	άνεκ. Σαντάντερ 14 'Απρ.
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχροίνδς & Υιοι	25	996	διπλήθε Κωνίου πολίν 12 'Απρ. διά M. Θάλασσαν
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7284	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Λιθόρον
ΟΛΓΑ	έτ. «Σπηνούαίνη»	49	4663	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ολγα»	48	2372	έφθ. Λευεσόν 8 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεκ. Νεάπολιν 8 Μαΐου διά N. 'Υόρκην
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ρόντα»	43	8593	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Μεζικόν
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	έτ. «Κονκρόντια»	42	7132	άνεκ. Μουρόπαν 8 Μαΐου διά Ναχότκα
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	άνεκ. Γκάλεσταντον ἀπό 8 'Απρ. διά Γκούλφορπ
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤΙΝΕΡ	Κ. Γράτσος	45	7258	διπλήθε Παναμά 9 Μαΐου (ἀπό Γκουαγιακίλ)
ΟΡΙΕΝΤ ΑΕΙΚΣ	έτ. «Κόδρος»	43	7211	άνεκ. Φριμάντλ 1 Μαΐου διά Κίναν
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ορίεντ Ήστ»	63	8665	έφθ. Ταϊπάκι 6 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μήντ Ήστ»	44	8984	άνεκ. Μιλγουόκου 6 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ Ηστ»	45	7681	άνεκ. Ιντσόν 1 Μαΐου διά Κουνσάν
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλοντ»	43	7229	άνεκ. Πενάγκ 26 'Απρ. διά Χάβρην
ΟΡΟΥΕΣ	έτ. «Καριμπάνιον Ατλάντ.»	56	9942	άνεκ. Χιούστον 6 Μαΐου διά Ντακάρ
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ούτραμάρο»	61	5972	διπλήθε Παναμά 9 Μαΐου (ἀπό Γκουαγιακίλ)
ΟΣΕΑΝ ΡΕΤΤΙΝΑ	έτ. «Φουρτούνια»	56	9198	άνεκ. Φριμάντλ 1 Μαΐου διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλτρα»	56	10120	έφθ. Βαγκούθερ 10 Μαΐου
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10996	έφθ. Κουάλα Ρόμπιν 9 Μαΐου
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ	έτ. «Γιουν. Ούάιτ Σίππ.»	42	7192	άνεκ. Λός 'Αντζελες 13 'Απρ. διά Περού
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Ούλυσες»	42	8570	άνεκ. Μουρόπαν 26 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεκ. Σιδνέϋ 30 'Απρ. διά Κίναν
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανός	42	7150	άνεκ. Καλκούτταν 11 Μαΐου διά Ταιμπά
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμινες»	47	2889	διπλήθε Μπρόνγουιππετλ 27 'Απρ. διά Ροστόκ
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9317	έφθ. Αλεξάνδρειαν 29 'Απρ.
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διπλήθε Σουέζ 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΑΜΙΤ	έτ. «Χαλκούσης	45	3929	άνεκ. Ντακάρ 28 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	έφθ. Σάν Λορέντζο 8 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ	Μ. Μαυριδόγλου	36	1553	άνεκ. Ήστχαμ 9 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	έφθ. Ρινιέκάν 3 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Κ. Γ. Καραδίας	43	7176	άνεκ. Μη. 'Αύρες 28 'Απρ. διά Δουθλίνον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γουιντόρο»	44	7251	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 30 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Ακμέ»	57	10720	άνεκ. Ελλεσμέριος Πόρτ 6 Μαΐου διά Λιθύν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζενέραλ-Μαρ. Έντερπρ	47	2576	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 8 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Τουρινάκης	39	2456	έφθ. Πόρτλαντ (Op.) 3 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	έτ. Παυλούρης	55	10135	ὑπό παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελισάζιν»	47	969	έφθ. Ταϊπάλ 8 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	έτ. «Δαναός»	57	10747	άνεκ. Ταραγόνα 2 Μαΐου διά Φριτάσουν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν.Κ.	έτ. «Ζέψυρος»	39	3562	έφθ. Μιτζουσίμα 30 'Απρ. διά Μπαχρέϊν
ΠΑΝΑΧΑΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Αριρβο»	63	34420	έφθ. Πόρτλαντ (Op.) 3 Μαΐου
ΠΑΝΑΩΡΑ	έτ. «Μαρπρογκρέσο»	47	2811	ὑπό παραλαβήν
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Ελναβιγκέτορς»	55	11430	έφθ. Τζιμπούτι 6 Μαΐου
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Εύτυχια»	44	7254	άνεκ. Σφέλ 2 Μαΐου διά Ραγκούν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Πανωρά»	43	7149	άνεκ. Λάγκος 7 Μαΐου διά Φριτάσουν
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	έτ. «Μαριμπέρια»	39	4550	έφθ. Βενετίαν 4 Μαΐου
ΠΑΣΩΙ	έτ. «Αγγελάκης	43	7144	έφθ. Νταβάρο 20 'Απρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	ίω. Παράσχος	43	1589	έφθ. Ραβέναν 21 'Απρ.
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ	έτ. «Πανκόριπο»	41	2029	άνεκ. Σύντομαλλ 30 'Απρ. διά Πειραιδ
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κανέρο»	44	23607	άνεκ. Ράς Τανούρα 24 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΡΝΟΝ	έτ. «Αλόρα»	61	13903	διπλήθε Παναμά 7 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΟΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκης»	57	12775	διπλήθε Παναμά 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΑΤ	έτ. «Παταγονία»	43	7092	έφθ. Βίλλα Κονοτιτούσον 10 Μαΐου
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7128	έφθ. Σαβάννα 2 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΠΑΤΑΡΑΙ	έτ. «Παταγονία»	44	2754	έφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	έτ. «Χαλκούσης και Σία	50	18400	έφθ. Σαβάννα 2 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Οθέρου Φράύτερ»	56	9972	έφθ. Σιμίζου 29 'Απρ.
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. Σαρλής	39	863	εις μεσαγγειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΟΨ	έτ. «Πανκόριπο»	59	23601	έφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Ιόνιον»	43	7176	άνεκ. Αμέρεοσαν 28 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. Χαλκούσης και Σία	56	20778	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 2 Μαΐου διά Λά Σκίρα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	έφθ. Καλκούτταν 9 Μαΐου
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	60	8962	άνεκ. Πόρτλαντ (Op.) 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόβια»	62	10122	άνεκ. Ρότερνταμ 6 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΠΕΡΑ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Μαράντο»	63	33462	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διά Λά Πλάταν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	εις Φλώσιγκ από 1 'Απρ.
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΕΣ II	έτ. «Μαρχιέρα»	45	7639	άνεκ. Πόρτλαντ (Op.) 22 'Απρ. διά Μανίλαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	άνεκ. Περο. Κόλπον 9 Μαΐου διά Τένερθελ
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	

ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Ταρκουότα»	61	10072	άνεχ. Μελδούρων 4 Μαΐου διά Μπριομπάιν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Σηνγουαίρης»	41	3307	άνεχ. Βαρκελώνην 10 Μαΐου διά Πειραιά
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Ελοφάρερς»	61	13379	άνεχ. Κούς Μπαιν 6 Μαΐου διά Γκουαγιακίλη
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Κομμερσαϊλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Σαντάντερ 9 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Μάγνενιρ»	50	10776	άνεχ. Νεάπολιν 5 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέιτ
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	έφθ. Μόζι 28 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΣ		Μ. Σκουφαλος	43	1815	άνεχ. Ντελφζύλ 7 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Πλειτ»	44	7186	έφθ. Σαπέλε 5 Μαΐου
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΙΕΡ		έτ. «Πλειτ»	54	8155	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Απρ.
ΠΛΕΙΤ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ		έτ. Παντελή	43	7303	άνεχ. Μπάκια Μπλάκα 23 'Απρ. δι' 'Αγγλιαν
ΠΛΟΙΕΡ		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7331	έφθ. Μορμούγκα 28 'Απρ.
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Ντάρειν 10 Μαΐου
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμάς»	54	8825	έφθ. Αμστερνταμ 2 Μαΐου
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Σκιρρωνι	43	7258	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 4 Μαΐου
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Κάνοντους»	61	9956	έφθ. Χοινάκηγ 8 Μαΐου
ΠΟΛΥΔΩΡΑ		έτ. «Πολυδώρα»	49	2755	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Μαΐου διά Λιθερπουλ
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ		έτ. «Στροθίλι»	62	8247	έφθ. Κέπι Τάουν 11 Μαΐου
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Προπερότινο»	43	7122	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Κίναν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		έτ. «Γκόμπαλε»	45	7159	εις Ριό Ιανείρο από 8 Φεβρ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλάντα»	57	9797	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 10 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		Στρ. «Άνδρεάδης	43	14425	άνεχ. Χούλι 4 Μαΐου διά Κομώ Μπαιν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		έτ. «Νουέλα Σεθίλλα»	64	38000	διπλής Σουέζ 21 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Ανώνυμουσα»	64	37987	διπλής Σουέζ 20 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΕ (δ.)		έτ. «Προδίντεναν»	48	11173	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΙΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Νόρδερν»	54	16210	εις Βαλτιμόρων από 1 'Απρ.
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσασεάνικα»	58	10996	έφθ. Λονδίνον 6 Μαΐου
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		έτ. «Προποντίς»	43	7127	έφθ. Αθήνες 24 'Απρ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Γουέτος Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Κορίνθο 14 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	έφθ. Αμστερνταμ 23 'Απρ.
ΠΡΩΤΟΝ		έτ. «Αστήρ»	60	18889	άνεχ. Φλώσιγκ 18 'Απρ. δι' 'Αγκόλα
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		Ραφ. Μελαχρινός & Yiol	21	1515	διπλής Κωνύ πολιν 4 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΠΥΘΕΑΣ		έτ. «Άρουνια»	43	7176	άνεχ. Αθήνες 29 'Απρ. διά Νηπτρότι
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	άνεχ. Βανκούμερ 8 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΠΩΔΑ	(δ.)	'Ιω. Λάτοπος	52	10224	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαμία»	38	5910	διπλής Τζιμπούτι 11 Μαΐου δι' 'Ινδιαν
PANTIAN MENT		έτ. «Μαρεδάκτα»	46	3920	άνεχ. Λιβανόν 6 Μαΐου διά Τομπρούκ
PANTNOR		παναμαϊκή έταιρια	43	7133	άνεχ. Μουρόραν από 17 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	διπλής Τζιμπούτι 10 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΡΕΑ		έτ. «Αλθαρές»	44	7176	έφθ. Μπιλμπόρα 4 Μαΐου
ΡΕΤΤΙΝΑ		έλληνικά συμφέροντα	39	10603	άργει 'Αμπελάκι από 1 'Ιαν.
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΡΙΤΑ		Yiol Σινάλα	25	1412	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΩΝΕ		έτ. «Μάνλεμος»	45	7176	άνεχ. Τρινιντάν 5 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΡΟΓΟ		έτ. «Γκόδαμ»	44	7239	άνεχ. Τολέδο 9 Μαΐου δι' 'Αλ) δρειαν
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου
ΡΟΥ		έτ. «Σκάρος»	41	6901	έφθ. Κόρκ 6 Μαΐου
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)		Ε. Κωνσταντάκης κ.λ.π.	50	10608	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεχ. Λός 'Αντζελες 8 Μαΐου διά Τοιμπά
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Γένοβαν 29 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κεραμίες»	56	21081	διπλής Παναμά 3 Μαΐου δι' 'Ιανωνίαν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		άδ. 'Αγγελάκη & Σιά	47	1575	άνεχ. Πορτ 'Ελιζαμπε 11 Μαΐου διά Κέπη Τάουν
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)		έτ. «Μαγενίρ»	52	10176	ύπο παραλαβήν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ		έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 'Απρ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Φρίντον»	43	7268	έφθ. Βίλλα Κονστιτούσον 5 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ		έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	άνεχ. Βίλλελμονταν 29 'Απρ. διά Λιθερπουλ
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Πλόκουαρημ»	38	1848	έφθ. 'Αλ) δρειαν 18 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ		έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΕΤΑΝΣ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	64	13830	εις Σεβίλλην ύπο συμπληρωσιν
ΣΑΟΥΨΟΥΑ		Υίων Σιγάλα	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 3 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Ρήφερ»	63	6421	διπλής Παναμά 5 Μαΐου διά Γκουαγιακίλλη
ΣΑΣ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεχ. Βαλτιμόρων 1 Μαΐου διά Κοατζακοάλκος
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Θ. Σταψιλοπάτη & Σιά	40	5360	άνεχ. Μπαρόρα 30 'Απρ. διά Σουεζ
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ		A. Πρίντεπς	28	1660	ύπο παραλαβήν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		Γιουν. Μαριτ. 'Εντερπράτις	46	3921	έφθ. Ροάριο 7 Μαΐου
ΣΕΙΛΑΜΑ ΘΩΡΗΤΕΝ		έτ. «Κάνοπους»	55	16241	έφθ. Βαλτιμόρων 8 Μαΐου
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Σέλλα Μαρίνα»	45	3503	διπλής Παναμά 24 'Απρ. διά Μόζι
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13753	άνεχ. Γκέφλε 6 Μαΐου διά Πειραιάδ
ΣΙΜΟΣ		έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Πριόλο Μπούκοι 2 Μαΐου δι' 'Ιανωνίαν
ΣΙΣΟΥΛΑ		έτ. «Αμαντά»	43	7275	άνεχ. Πριόλο Μπούκοι 7 Μαΐου
ΣΙΩΝΟΣ		φ. Θεοδωρίδης	40	4499	έφθ. Σεβίλλην ύπο συμπληρωσιν
ΣΙΩΝΟΣ		έτ. «Ρήφερ»	62	3097	άνεχ. Πριόλο Μπούκοι 3 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΣΚΙΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	διπλής Μπρόνομποττελ 4 Μαΐου διά Βέντοπιλς
ΣΚΟΠΕΛΟΣ		έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	έφθ. Ναγκόγια 22 'Απρ.
ΣΟΜΙΑ		έτ. «Κόραλλ»	48	3814	έφθ. Γκάλεζ 27 'Απρ.
ΣΟΝΙΚ		έτ. «Σόμια»	53	805	έφθ. Πειραιά 30 'Απρ.
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Τάγκερ»	62	28390	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΣΟΦΙΑ		Χρ. Σαρλής & Σιά	45	1598	άνεχ. Τοιμπά από 7 'Απρ. διά Χίλιν
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Ολιότιμη»	29	7030	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ. «Φιντελίτας»	44	7150	έφθ. Ραγκούν 4 Μαΐου
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ		έτ. «Εξελιόιρ»	57	10739	άνεχ. Γενόβαν 5 Μαΐου διά Λιθόρνο
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπαλλάτορι	44	7310	διπλής Παναμά 6 Μαΐου διά Κόρπους Κριότι
ΣΠΕΤΣΑΙ		έτ. «Σπαρτό»	57	9460	άνεχ. Μαντράς 9 Μαΐου διά Καλκούταν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ		έτ. «Σπετσάι»	44	7276	άνεχ. Γενόβαν 5 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Ζάφυρο»	43	3327	έφθ. Οζάκαν 21 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ Λ.		'Ιω. Λάτοπος	26	5648	άνεχ. Σούνταθαλ 4 Μαΐου διά Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗ		Σπύρος Λάτοπος	40	2209	έφθ. Βόλον 17 'Απρ.
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Σουαρές»	59	10801	έφθ. Γκέλε 2 Μαΐου
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Ν. Υόρκην 11 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΣΤΑΡ ΘΦ ΑΘΕΝΕ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Μπαρακούνιλα 26 'Απρ.
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ II		έλληνικά συμφέροντα	44	1723	άνεχ. Πορτ 'Αλμπέρνι 8 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	έφθ. Πούλο Μπούκοι από 26 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΤΑΥΡΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	30	4184	διπλής Ούζαν 29 'Απρ. (διαταγάς)
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		έτ. «Κάσος»	44	7223	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Ρεσιφ
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		Σ. 'Ελευθερίαδης	49	8630	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.		Σ. Μάτασ	45	4014	έφθ. Κολομπο 5 Μαΐου
ΣΤΡΟΒΙΛΙ		Στ. Μπαζεδάνης	47	2023	έφθ. Χούλι 29 'Απρ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ		έτ. «Στρόβιλη	43	7167	διπλής Τζιμπούτι 9 Μαΐου διά Χαϊφόγκ
ΣΥΝΕΣΙΣ		«Γενική» Α.Ε.	39	4693	άνεχ. Βανκούμερ 7 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Σύντοις»	61	7338	εις Πειραιά από 29 'Απρ.
ΣΥΡΟΣ		«Γιουν. Μαρ. 'Εντερπράτις»	52	2073	εις Πειραιά από 9 Μαρτ.
ΤΑΓΙΣΚΑΝ		έτ. «Σύραμπαρ»	42	7146	έφθ. Δάντοικ 29 'Απρ.
ΤΑΝΑΙΣ		έτ. «Εμπαισάντα»	28	8406	διπλής Σουεζ 5 Μαΐου διά Σαγκάν (ΕΠΩΛΗΘ)
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Τριτώνια»	59	2847	άνεχ. Σιγκαπούρην 10 Μαΐου διά Ντρέβιν
ΤΑΣΙΑ		έτ. «Τκαράντες»	31	3991	άνεχ. Πειραιά 1 Μαΐου διά Νορθγιάν
ΤΑΣΙΑ		έλληνικά συμφέροντα	43	7238	άνεχ. Αιμέρασαν 23 Μαΐου διά Χιούστον
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΝ		Α. Κατσογιώργους κλπ.	44	2321	έφθ. Κύπρον 8 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		παναμαϊκή έταιρια	53	7564	έφθ. Ντινέρπον 2 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Τρανσκοντίνενταλ»	56	20332	εις Μεσογειακά μεταφοράς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		Π. Βράγκος	39	1502	διπλής Παναμά 6 Μαΐου δι' απωνίαν
ΤΕΛΑΜΩΝ		έτ. «Τσάταμη	44	7184	άνεχ. Καλκούταν 22 'Απρ. διά Λούμουτ
ΤΖΟΥ		παναμαϊκή έταιρια	56	7213	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 6 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Σουλαγκάκη	37	5556	άνεχ. Περο. Κόλπον 2 Μαΐου διά Μπαταάν
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΕ		έτ. «Θεο» νικη	65	39800	εις Ρόττερνταμ, ύπο παραλαβήν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)		Κ. Λυμπερόπουλος	29	8734	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Μαΐου δι' 'Αμμουδαίν Μπούιν
		Εύγενεια I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Μαΐου δι' 'Αμμουδαίν Μπούιν

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	διπλής Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διά Τουτικόριν
ΤΙΝΑ		έτ. «Ολιστόμη»	42	7362	άνεχ. Χαδάνα 4 Μαΐου διά Σαντιάγκο
ΤΟΥΡΚΙΑ		«Ελληνικήν Α.Ε.	56	2863	έφθ. Ν. Ύδροκην 8 Μαΐου
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		Γατζάνης & Μωραΐτης	49	1366	άνεχ. Τρίπολιν (Λιδάνου) 24 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15900	είς Γιουγκοσλαβιανόν, ύπο συμπλήρωσιν
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Φιντελίτινο»	57	10493	άνεχ. Πότερνταμ 8 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΤΡΙΤΩΝ		άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 25 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΤΥΦΩΝ		έτ. «Ιροπαρμη»	34	1686	έφθ. Μαλαγά 1 Μαΐου
ΥΔΡΑΙΟΣ III		έτ. «Βερίτας»	38	5239	άνεχ. Ντώρμπαν 29 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκικι Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Γουντερφόρδ 17 'Απρ. διά Ρίβερ Πλέιτ
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ		έτ. «ΙΑ. Μέντικο»	37	4298	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΒΙΑ		έτ. «Ρέσι»	43	2878	διπλής Παναμά 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΕΘΩΝ		έτ. «Κόμετ»	43	15005	έφθ. Λορεντζό Μαρκές 5 Μαΐου
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Ιάνονερη»	45	15574	διπλής Παναμά 1 Μαΐου διά Τομπάτα
ΦΑΛΑΚΩΝ		έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	έφθ. Μπάραν 5 Μαΐου
ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Άλορα»	60	13997	διπλής Κωνυχώμαν 22 'Απρ. διά Μεξικόν
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ		Τζωρτζῆς & Συκιάς	22	3117	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου διά Λορ. Μαρκές
ΦΑΝΗ		Δ. Κουστός κλπ.	38	2564	έφθ. Σαντάντερ 28 'Απρ.
ΦΑΡΟΣ		έτ. «Μέξι»	44	15579	διπλής Παναμά 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΙΑΙΑ		έτ. «Πρόγκρες»	44	7244	έφθ. Λορεντζό Μαρκές 5 Μαΐου
ΦΙΛΙΠΠΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	24	1352	διπλής Πόρτ Σαΐδ 1 Μαΐου διά Πειραιά
ΦΛΩΡΑ Μ.		Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	έφθ. Στεπτίνον 5 Μαΐου
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αμπιώνι»	57	9950	άνεχ. Τζιμπούτι 24 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ		έτ. «Άλορα»	60	13993	άνεχ. Ρουέν 1 Μαΐου διά Κριστούπαλ
ΦΡΙΖΟΣ		έτ. «Κοντελέσιον»	44	15020	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ		Ζαχάρης - Βασιλίδης	47	1106	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΦΩΣ		έτ. «Λαϊμπτριάν»	43	7152	άνεχ. Οζάκαν 18 'Απρ. διά Μπαγκόνκ
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντελίτινο»	57	10493	έφθ. Καρταγκένα 8 Μαΐου
ΦΩΤΗΣ		«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	έφθ. Κωνσταντίναν 12 Μαΐου
ΦΩΤΗΣ Π.		Φ. Πετροπούλακος	26	1958	έφθ. Πειραιά 25 'Απρ.
ΦΩΦΟΣ		έτ. «Κοντελέσιον»	54	1961	διπλής Σουέζ 30 'Απρ. διά Περα. Κόλπον
ΦΑΙΑΙΕΣ		Μ. Κοπότας κλπ.	27	2448	διπλής Ελονόρ 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΦΑΙΑΙΩΤΗΣ		Ποθήτος - Κουτσοφίδ. & Σία	13	1282	έφθ. Αγύρωσταν 9 Μαΐου
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακιε»	60	9319	άνεχ. Γλαδότων 5 Μαΐου διά Κίναν
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. «Χάριετ»	46	6939	έφθ. Λάγκος 4 Μαΐου
ΧΑΡΙΛΑΟΣ		Παπαδημητρίου	50	9787	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Μαΐου διά Νότ. Αμερικήν
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Αλάτζε»	44	1876	άνεχ. Πειραιά 21 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΧΙΟΣ		Κοντός & Ψαρέλλης	44	1752	άνεχ. Πειραιά 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Ντεδελόπεντ»	53	8458	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μαριφάντο»	53	11310	ύπο παραλαβήν
ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Μαγιά»	54	16193	έφθ. Κάντλα 7 Μαΐου
ΧΡΗΓΚΑΛΑ		έτ. «Χρηγκάλα»	45	2886	ύπο παραλαβήν
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός Έρμανος»	42	2865	έφθ. Καλαμάταν 23 'Απρ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		άδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	άνεχ. Καζαμπλάκαν 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Μαρεσπούμα»	43	2074	έφθ. Καβάλαν 2 Μαΐου
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ		έτ. «Μπλού Σπή»	45	4746	άνεχ. Λονδίνον 28 'Απρ. διά Φόρανς
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οσεανίκα»	49	7526	διπλής Σουέζ 28 'Απρ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΨΑΡΑ		έτ. «Πάθε»	25	958	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΨΑΡΑ		έτ. «Φαφαλίδς Δ. Ι.»	45	7247	έφθ. Χόγκ Κόγκ 27 'Απρ.
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλα»	42	7175	άνεχ. Ουμύ Σαΐδ 7 Μαΐου διά Μπαντάρ Σαπούρ

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΑΛΣΟΥΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	11600	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά 'Αμερέροαν
ΑΒΑΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	47	9856	μπάκια Μπλάγκα 1 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματοντόνιαν»	44	7271	άνεχ. Βιλλελμούταντ 30 'Απρ. διά 'Ειδονέμασθ
ΑΓΡΑΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	έφθ. Μορμούγκαο 8 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελα»	52	3694	έφθ. Ν. Όρλεάννυ 1 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελά»	43	7271	διπλής Παναμά από 25 Μαρτ. διά Ειρηνικόν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Φαραολιού	53	11365	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 10 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΕΠΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδάλια»	45	6877	έφθ. Πειραιάδ 5 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάνκα»	56	20153	άνεχ. Τενερίφε 3 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238	έφθ. Σαίντ Μικάελ' 5 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήριο»	43	7157	έφθ. Αύρες 26 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγαν»	43	3106	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραέλο»	24	1988	διπλής Σουέζ 28 'Απρ. διά Μάρος 'Οσείφ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	22	1833	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 Μαΐου διά Σουέζ
ΑΓΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7165	διπλής Καζαμπλάκαν 29 'Απρ. διά Χιούστον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	56	20140	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολάς»	53	11024	άνεχ. Περο. Κόλπον 7 Μαΐου διά Μομάσα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1946	άργει Καζαμπλάκαν από 24 'Ιουλ. 1963
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	43	8434	έφθ. Σικάγο 8 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	έφθ. Αμπέραντας 28 'Απρ.
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κύπρο)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7134	έφθ. Πειραιάδ 12 Μαΐου
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Ντώρμπαν 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΡΕΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζουνέρο»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον 5 Μαΐου διά Σουάν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγνούαίνη»	44	3484	διπλής Λαδασσεν 6 Μαΐου διά Λαττάκια
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	Τρανσόμαρινα Αρμαντόρες	42	6997	άνεχ. Τακόραντι 6 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμωρτίπη»	30	4125	έφθ. Βενετίαν 24 'Απρ.
ΑΘΩΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθωαμας»	41	4729	έφθ. Φιλαδέλφειαν 11 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	45	18784	διπλής Παναμά 17 'Απρ. διά Μπιλάφ
ΑΘΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκαρπερ»	45	9728	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργίνια»	43	7280	έφθ. Ταϊβανέδεικα 7 Μαΐου (διά Ντώρμπαν)
ΑΙΓΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ποτοϊφίκα»	43	7267	διπλής Παναμά από 5 'Απρ. διά Βακαματοσού
ΑΙΟΙΔΑΙΑ (λ.)		έτ. «Αιθαλία»	43	7248	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Μαΐου διά Βακαματοσού
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπτριάνη»	58	10018	άνεχ. Γιοκοσούκα 30 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπτριάνη»	58	10018	έφθ. Ναγκόδια 6 Μαΐου
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπτριάνη»	58	10020	διπλής Παναμά 13 'Απρ. διά Μπιλάφ
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	43	7256	διπλής Παναμά 20 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταέρο Κουάκα»	65	18400	είς Μπέργκεν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζεζέ»	45	7285	έφθ. Νεκοτάσα 13 'Απρ.
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	50	1385	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 29 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (σ. άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύντρουκ»	47	7143	έφθ. Πειραιάδ 21 'Απρ.
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7281	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	άνεχ. Αντεν 4 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	άνεχ. Γιαδάτα 7 Μαΐου διά 'Αργεντινήν
ΑΚΤΟΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαγκούάρντια»	43	6943	άνεχ. Τζιμπούτι από 4 Μαρτ. διά Τζακάρταν
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουαίνη»	54	29440	άνεχ. Χάρην 2 Μαΐου διά Ράς Λανούφ
ΑΛΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	διπλής Μπρόναμποττελέ από 11 'Απρ. διά Κούθαν
ΑΛΛΕΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτολέέ»	25	2323	έφθ. Βαλτιμόρων από 10 Μαΐου διά Ταρραγκόνα
ΑΛΛΕΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίδσα»	44	1413	άνεχ. Βαρκελώνην 10 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΑΛΛΕΣΑΝΔΡΑ B.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	11200	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 11 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΑΛΛΕΣΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Μομπίλ 5 Μαΐου
ΑΛΛΕΣΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Ταμπικό 4 Μαΐου διά Μπράουνοβιλλ
ΑΛΛΕΣΑΝΔΡΑ K. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόσφορντ»	44	11625	διπλής Θάρην 2 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην
ΑΛΛΕΣΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Επταρμαρ»	44	7280	έφθ. Καζαμπλάκαν 10 Μαΐου
ΑΛΛΙΚΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνορ»	44	7715	άνεχ. Χάρην 9 Μαΐου διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτινο»	56	10480	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 11 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέ»	58	10499	έφθ. Μομπίλ 5 Μαΐου
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7209	άνεχ. Ταμπικό 4 Μαΐου διά Μπράουνοβιλ
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνορ»	44	7270	διπλ

ΑΜΕΝΑΙΤΥ (παν.) .....	(N.A.T.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	52	4894	έφθ. Γενόβαν 30 'Απρ.
ΑΜΙΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Κόνδωρ» .....	43	7184	έφθ. Γιαδάτα 6 Μαΐου
ΑΜΠΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Λύρα» .....	44	10535	άνεχ. «Άντεν 2 Μαΐου διά Σουέζ
ΑΜΦΙΩΝ (Αγρίς δ.) .....	(N.A.T.) .....	άδ. Λύρα .....	58	12772	έφθ. Ντακάρ 4 Μαΐου
ΑΜΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μαροργκούλλο» .....	44	7229	διπλήθ. Σουέζ 7 Μαΐου δι' 'Ερυθράν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ταρκάνο» .....	44	7242	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 4 Μαΐου
ΑΝΑΡΕΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Γουέατ 'Αφρικαν» .....	56	13262	έφθ. Μίρη 8 Μαΐου
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	55	21075	διπλήθ. Σουέζ 2 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΝΑΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ανιμονί» .....	40	3182	άνεχ. Γανόνην 1 Μαΐου διά Θεού νικην
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ. (π.δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 9 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΑΡΟΣ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μαρλίστα» .....	66	15597	έφθ. Σίδην 7 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αδωνίς» .....	42	7044	άνεχ. Σουρματάγια 29 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΝΕΩΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Κόνδωρ» .....	43	10582	έφθ. 'Αλγερίον 8 Μαΐου
ΑΝΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ελντοράντο» .....	57	25441	διπλήθ. Σουέζ 2 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΑΝΝΑ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αφρόδιτη» .....	45	4229	έφθ. Λιδόρνο 3 Μαΐου
ΑΝΝΑ Κ. .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Γουέατ 'Αφρικαν» .....	54	6112	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 24 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ. .....	(N.A.T.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	64	18200	άνεχ. Ναγκούγια 17 'Απρ. διά Χίλην
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σάντον» .....	44	10599	έφθ. Λιδόρνο 4 Μαΐου
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ» .....	57	15845	διπλήθ. Σουέζ 4 Μαΐου διά Κάντλα
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μαρβάλλορ» .....	48	3781	άνεχ. Ρεντι 25 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αντώνης» .....	48	6259	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Γκρινβίλλ» .....	43	7244	άργει. 'Αμπελάκι από 18 'Ιουν. 1964
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Νταιφά» .....	44	1589	άνεχ. Ραδεννα 22 'Απρ. διά Πόρτο 'Εμπεδόκλε
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σάουθ 'Ηοτ 'Ατλαντική» .....	63	15985	άνεχ. Αστόρια 4 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ (λιθ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μαρντόρο» .....	57	11041	άνεχ. Βαλένθια 5 Μαΐου διά Ταρραχόνα
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Απατούρια» .....	43	7154	διπλήθ. Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Λά Πλάτα
ΑΠΕΞ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Απεξ» .....	42	6706	άνεχ. Βικτωρίων (Βραζ.) 9 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σάντα Τζιοβάνι» .....	44	7284	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Απρ. διά Καναδᾶ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (λιθ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Κατογήσωρης» .....	40	1280	όπως Ρόττερνταμ 8 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΑΡΑΓΚΟΝ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	έφθ. Ωιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Πασιφικ Τράνσοπορτ» .....	43	8479	έφθ. Τακοράντι 7 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Πιούνιτας» .....	35	4965	έφθ. Βρέστον 4 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μαρβελός» .....	64	28313	άνεχ. Βίλλεμαχσάφεν 3 Μαΐου διά Περσ. Κόλπου
ΑΡΕΝΤΑΔ .....	(N.A.T.) .....	Π. Βράγκος .....	46	1951	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ολίσμαν» .....	42	7176	άνεχ. Δάντοιας 9 Μαΐου διά Σουδάν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Βαλέρια» .....	45	4660	διπλήθ. Γιβραλτάρ 9 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΡΗΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Τρανσατλάντικη» .....	44	7179	όφθ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 3 Μαΐου διά Σαντάντερ
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσαεν Τάνκερ» .....	58	23626	άνεχ. Σάντος 27 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ (π.) .....	(N.A.T.) .....	Μ. Καραγεώργης .....	45	7540	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.) .....	(N.A.T.) .....	Μ. Καραγεώργης .....	40	7480	άνεχ. Χάρδρην 26 'Απρ. διά Γκάλθεζ
ΑΡΙΣΤΕΑ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Τρανσαντίνα» .....	45	7210	άνεχ. Καματίσι από 5 'Απρ. διά Βαλτιμόρου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αρίας» .....	63	27748	έφθ. Χιροχάτα 10 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αρίστειδης» .....	37	4635	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Ντπτρόιτ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7247	έφθ. Νεκοτάσια 15 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Πέργαμος» .....	43	6995	έφθ. Ήση Λόντον 7 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ .....	(N.A.T.) .....	Μ. Καραγεώργης .....	44	7589	έφθ. Λα Γκουαίρα 4 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ .....	(N.A.T.) .....	Μ. Καραγεώργης .....	40	7433	έφθ. Λονδίνου 29 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ομπρος» .....	56	10093	έφθ. Λός 'Αντζελες 3 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αριάτε» .....	44	7216	έφθ. Ποιντ ο Πίτρ 29 'Απρ.
ΑΡΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αριών» .....	28	1707	έφθ. Πλότσες 28 'Απρ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ροζντέιλ» .....	44	10511	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 2 Μαΐου
ΑΡΜΑΡ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μπούτη» .....	53	18743	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδς 30 'Απρ. διά Περσ. Κόλπου
ΑΡΜΟΝΙΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αστρα» .....	43	8666	άνεχ. Τρίνινταντ 3 Μαΐου διά Σάντος
ΑΡΜΟΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Πρόδοσος» .....	43	7303	άνεχ. Μουράριαν 6 Μαΐου διά Σάν Νικολας
ΑΡΝΤΕΝ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ρόζενταλ» .....	44	10496	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Βομβάν
ΑΡΡΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σοράγια» .....	37	2409	άνεχ. Πειραιά 9 Μαΐου διά Ρουέν
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ηλία Λάνι» .....	48	11319	διπλήθ. Εσκουμίνς 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΡΤΕΜΙΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ηλία Λάργου» .....	44	7179	διπλήθ. Μπρόνυμποττελ 3 Μαΐου διά Στεττίνον
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οθεροπίς Μπάλκ Κάρριερς» .....	64	17976	άργει. 'Αμπελάκι από 18 Μαρτ. 1964
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ζοράγια» .....	26	2903	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΤΖΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σαντον» .....	44	10454	εις Πειραιά από 13 Μαρτ.
ΑΡΧΑΙΤΕΛ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Κάργκο Λάιν» .....	63	15929	άνεχ. Καλκούπταν 8 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΑΡΧΑΝΑΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Πλάιμ Σ. Επ. Τράνσον» .....	43	7137	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρν 5 Μαΐου διά Τούμπατα
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σαουθατλάντικη» .....	44	7283	διπλήθ. Ουζάκων 19 'Απρ. διά Χιούντον
ΑΡΧΩΝ ΡΑΘΑΗΑ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σάν Σκαμπρίελ» .....	44	7176	άνεχ. Χάρτελουπον ρόδς 30 'Απρ. διά Σάν Νικολας
ΑΣΗΜΗ (λ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ασήμι» .....	40	2667	άνεχ. Αμέρεσαν 2 Μαΐου διά Περσ. Κόλπου
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Θήρα» .....	53	13415	άνεχ. Ούζακων 19 'Απρ. διά Χιούντον
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σουνέριορ» .....	44	14243	έφθ. Μπρισπούλιν 10 Μαΐου
ΑΣΤΗΡ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αστήρ» .....	50	5324	άνεχ. Πούλο Μπούκων 15 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	58	12624	άνεχ. Βούμπαν 4 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ακμή» .....	58	20608	άνεχ. Αγούνταν 4 Μαΐου διά Μάρσα έκ Μπρέγκα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» .....	60	20444	άνεχ. Αμέρεσαν 2 Μαΐου διά Περσ. Κόλπου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΑΝ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	26032	έφθ. Λιδέρουπρο 2 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΓΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10091	έφθ. Ούζακων 27 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντική» .....	49	17094	άνεχ. Λαρ. Μαρκές 29 'Απρ. διά Χόρ άλ 'Αμαγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μπλού Στάρ» .....	64	31800	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Σιδώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Γουέστ 'Ατλαντική» .....	63	15977	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 6 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΟΝΤΕΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντικής» .....	54	9833	άνεχ. Λός 'Αντζελες 16 'Απρ. διά Σάν Νικολας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΣΚ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» .....	57	24831	άνεχ. Αμέρεσαν 2 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤY (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντική» .....	55	12985	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου διά ΈΛ Παλίτο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντική» .....	53	11322	άνεχ. Στανλόνια 26 'Απρ. διά Καριπίτο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντική» .....	53	12696	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 29 'Απρ. διά Μπάνιας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝΕΤ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντική» .....	53	12712	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 6 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ηση Ατλαντική» .....	62	15921	άνεχ. Χάρηκ - Αίλαντ 30 'Απρ. διά Νότ. 'Αφρικήν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑ'ΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» .....	56	14839	έφθ. Μιδδλεσμπρο 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντική» .....	52	10930	διπλήθ. Παναζ 30 'Απρ. διά Πάσουελ Ρίθερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μπλού Στάρ» .....	64	39000	άνεχ. Σεντείαν 4 Μαΐου διά Μπάνιας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντική» .....	49	10908	άνεχ. Αμοτερύταν 1 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	10189	έφθ. Μόζι 24 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ακμή» .....	58	10139	διπλήθ. Μπρόνυμποττελ 3 Μαΐου διά Ροστόκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤ' .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Γουέστ Ατλαντική» .....	63	15985	έφθ. Κολούπταν ρίβερ 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σηγνούατης» .....	54	1028	έφθ. Γιοκοκάμα 4 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΖΕΝΕΡΑΛ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10043	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 2 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.) .....	έτ. Σάουθ 'Ηοτ 'Ατλαντική	64	15977	διπλήθ. Παναζ 26 'Απρ. διά Ντιουνεντίν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	59	10823	άνεχ. Ρεσιφ 1 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Κονκόρντιας» .....	44	7257	άνεχ. Μιγιάκο 9 Μαΐου διά Χαοινός
ΑΥΓΗ (λ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μπηρέρ» .....	56	10312	έφθ. Μέρκα 6 Μαΐου
ΑΥΡΑ (παν.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Δημόσιοθηνίς» .....	53	1028	άνεχ. Κων/πολίν 5 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σηγνούατης» .....	54	1756	άνεχ. Κων/πολίν 4 Μαΐου διά Σουέζ
ΒΑΡΝΤΑ (παν.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αχιλλείτ» .....	41	5281	άνεχ. Μύκονον 24 'Απρ. (διαταγάς)
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Αστροφίλη» .....	48	2164	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Μάλταν
ΒΑΣΤΡΙΚΗ (λιθάνου) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ολισμαν» .....	44	7192	έφθ. Κύπρον 8 Μαΐου
ΒΕΑΤΡΙΚΗ (λ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Γιούνιον» .....	42	5453	άνεχ. Ραγκούν 11 Μαΐου διά Καλκούπταν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (					

ΓΕΩΡΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐπι»	45	7256	άνεχ. Βανκούδερη 7 Μαιου διά "Ιμμιγχαρ
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ "Οίλ»	54	18790	άνεχ. "Αρούμπαν 2 Μαιου διά "Αμμουδιν Μπαιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστο»	35	5028	διπλής Πούλοκυρού 10 Μαιου διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αουρόρα"	43	8531	διπλής Παναμά 2 Μαιου διά Η.Π.Α.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	22	1731	άνεχ. Σύρον 1 Μαιου διά Λιθάνυ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	διπλής Σουέζ 9 Μαιου διά Κορίν
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζαν»	41	5270	διπλής Θεούταν 1 Μαιου διά Βάροναν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Έλληνικ Σιπίνγκ & Ιντάντορ	43	8513	άνεχ. Ραβένναν 5 Μαιου διά Ρίθερ Πλέιτ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 30 'Απρ. διά Χαιρόδηκ
ΓΙΑΝΝΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιβέρσαλ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	44	7246	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 5 'Απρ. διά Μασινήλοκ
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκι	43	8501	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 23 'Απρ. (ΕΠΙΩΛΗΘΗ)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαιου διά Ρουέν
ΓΙΩΡΓ. ΤΖΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	έφθ. Σαδόνα 8 Μαιου
ΓΚΟΛΔΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλέτρομαρ»	56	20668	εις Πειραιά από 8 'Απρ. (επισκευαι)
ΓΚΟΛΔΝΤ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	39	1626	εις Μπαρραγκουίλλα από 9 'Οκτ. 1964
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλδ»	64	15200	άνεχ. Αμμούριον 30 'Απρ. διά Κορώ Μπαιν
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	έφθ. Λισσαβόνα 1 Μαιου
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	45	7648	άνεχ. Χιούστον 6 Μαιου διά Ν. "Ορλεάνην
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πουεγιούσιούτερφ»	55	10961	άνεχ. Σαιγκόν από 10 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΒΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Ατλάντιν Τράνσονπορτ	57	26032	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 Μαιου διά Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Γιουνίτι»	52	20667	διπλής Γιβραλτάρ 11 Μαιου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Γκάρντιαν»	55	20432	άνεχ. Περο. Κόλπον 28 'Απρ. διά Δουγκέρκν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Γκλένι»	53	13256	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Τάνκερε»	54	28323	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαιου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΕΓ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουεζόύλι»	57	13750	έφθ. Βοστώνη 8 Μαιου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ δ	(N.A.T.)	έτ. «Γούνικς»	55	20432	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαιου διά Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	διπλής Σουέζ 9 Μαιου διά Ράς αλ Καφζί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΤ δ	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Γκλένι»	54	20580	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Μαιου διά Μίλφορντ Χάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20431	διπλής Πειραιά 23 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανίλια»	57	13750	έφθ. Φούτων 8 Μαιου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΞΠΛΟΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ομαλία»	61	11971	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαιου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ δ	(N.A.T.)	έτ. «Τεέστος Ήπαιπι»	57	25489	διπλής Σουέζ 29 'Απρ. διά Μπακρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαϊόρου»	57	25490	διπλής Πόρτ Σαιδ 9 Μαιου διά Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ δ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκι»	57	26031	άνεχ. Σπέτζια 5 Μαιου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγι Σουήλ Μπαιν»	57	26031	διπλής Σουέζ 8 Μαιου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	άνεχ. Βικτωρίαν 6 Μαιου διά Μπ. "Άυρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΤ'ΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέσιον»	43	12949	άνεχ. Αμβέρσαν 2 Μαιου διά Κεμπέκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιρώνια»	43	14309	άνεχ. Αμβούργον 6 Μαιου (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέρλαντ Κόνκορντ»	52	21102	διπλής Πόρτ Σαιδ 2 Μαιου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Λίμπερτυ»	49	18226	άνεχ. Ούάιτγκειτ 8 Μαιου διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	43	14304	διπλής Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύσανδρος»	49	17598	διπλής Σουέζ 30 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΤΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	49	17528	έφθ. Πειραιά 16 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	50	17598	άνεχ. Φίνναρτ 8 Μαιου (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Μήντ»	53	13459	άνεχ. Πούντα Καρντόν 1 Μαιου διά Μπρίτζορτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	17597	έφθ. Πειραιά 19 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχος	49	17598	διπλής Γιβραλτάρ 9 Μαιου διά Κόλπον Μεζικού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Σουρδάντ Μπάννερ	58	20546	άνεχ. Σίδων 9 Μαιου διά Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Σουρδάντ Μπιούτυ	57	27902	διπλής Γιβραλτάρ 9 Μαιου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Σουρδάντ Μπόντ	57	20533	έφθ. Σκαραμαγκά 10 Μαιου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Πίγι»	49	13956	άνεχ. Λόουερ Μπουκάναν 4 Μαιου διά Τάραντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουρδάντ Ση»	53	12877	έφθ. Σκαραμαγκά 28 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ησον»	58	11201	άνεχ. Τάμπον 28 'Απρ. διά Αύγούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. Σουρδάντ Μηνάννερ	43	12793	εις Πειραιά από 12 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20165	έφθ. Κριόπολα 3 Μαιου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	άνεχ. Μονρόβια 28 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφένι»	58	11200	άνεχ. Μπωμόντ 25 'Απρ. διά Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλής Γιβραλτάρ 10 Μαιου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνιμάριν»	54	20585	άνεχ. Μπωμόντ 1 Μαΐου διά Λάδεοντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	έφθ. Ρουέν 29 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέουφι»	43	14313	άνεχ. Μονρόβια 3 Μαιου διά Ν. Όρλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ π.	(N.A.T.)	έτ. «Στείτελλη»	44	13005	άνεχ. Τοιμόπι 11 Μαιου διά Ζεμπόλλας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 28 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΟΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίς»	43	14294	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαιου διά Πιούμπινο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περεφρόνι»	64	50000	άνεχ. Περο. Κόλπον 9 Μαιου (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	έφθ. Μασσαλίαν 4 Μαιου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΓΓΙΤΣΙΣΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη»	65	51000	διπλής Σουέζ 12 Μαιου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Αμπαντάν 2 Μαιου διά Κολόπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Μαιου διά Χεউζάμ
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 26 'Απρ. διά Χάρτλεπον
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	άνεχ. Βιζαγκαπανά 28 'Απρ. διά Κουνταλόρε
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)		έτ. «Αστρομέντωρ»	18	1545	έφθ. Αλεξάνδρειαν 7 Μαιου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Ήπαννης»	44	7154	έφθ. Ριγιέκαν 22 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 'Απρ.
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935	εις Πειραιά από 18 Μαρτ. (επισκευαι)
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8531	άνεχ. Ν. Ύρκην 28 'Απρ. διά Κολόμπο
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λινέρβα»	44	13488	έφθ. Γένοβαν 22 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	49	3668	άνεχ. Αντέν 5 Μαιου διά Μαντράς
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	έφθ. Γένοβαν 22 'Απρ.
ΔΗΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. Κυριανού	43	7187	άνεχ. Ν. Ύρκην 5 Μαιου διά Ν. Όρλεάνην
ΔΙΑΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν»	44	7257	έφθ. Τζέδαν 12 Μαιου
ΔΙΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	έφθ. Μπωμόντ 30 'Απρ. διά Στεττίνον
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ		έτ. «Πλασιάτο»	40	2819	διπλής Τζιμπούτι 11 Μαιου διά Καλκούτταν
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνα»	43	7260	έφθ. Βομβάν 28 'Απρ.
ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΪΜΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7184	άνεχ. Καράκας Μπαιν 1 Μαιου διά Λονδίνον
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΪΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόφο»	44	7264	έφθ. Κολόμπο 9 Μαιου
ΔΡΕΙΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Μόλιπτ 11 Μαιου
ΔΡΟΜΩΝ		έτ. «Κύκνος»	64	17500	άνεχ. Γιοκοχάμα 8 Μαιου διά Πόρτ Μούντυ
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γονγορούσα»	42	2757	έφθ. Μπράκε 29 'Απρ.
ΔΩΡΙΕΣ		έτ. «Πριγκπούς»	49	11771	άνεχ. Μη. "Άυρες 6 Μαιου διά Γένοβαν
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωρίς»	58	6331	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 4 Μαιου διά Ρόττερνταμ
Ε. ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	35	5103	άνεχ. Βρέμπν 25 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΒΜΑΡ		έτ. «Μονρόβια»	57	13711	διπλής Μπρόνομποττελ 23 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΕΒΡΟΣ		έτ. Ταυντερίου «Αρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Καράκας Μπαιν 30 'Απρ. διά Σάντος
ΕΖΕ		έτ. Νόρθ Ατλαντικ	53	15983	έφθ. Κόμπρε 3 Μαιου
ΕΝΟΣ		έτ. «Ελεσποντ»	39	6697	έφθ. Κούανμας 29 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ (λ.)		έτ. «Δράκες»	56	10329	άνεχ. Λός "Αντζελες 8 Μαιου διά Σάν Μάρκους "Αϊλαντ
ΕΛΑΙΝ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	56	9975	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 Μαιου διά Ν. Ύρκην
ΕΛΑΝΤ		έτ. «Τένες»	54	17297	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαιου διά Αρούμπαν
ΕΛΕΑΝ Κ.		έτ. «Άλμπατρος»	45	7160	άνεχ. Καλλάσ 3 Μαιου διά Αμδούργον
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)		έτ. «Αράγκουσα»	38	5500	άνεχ. Κούανμα 3 Μαιου διά Ταϊταγκόκη
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	52	12228	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Μαιου διά Σεθέρν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)		έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Πολάκη 27 Φεβρ. (ΕΠΙΩΛΗΘΗ)
ΕΛΙΖΑ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7151	άνεχ. Μπράκε 29 'Απρ. διά Γιαλί
ΕΛΛΗΝ (Λιθάνου)		έτ. «Ανίτα»			

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	έφθ. Θεο) νίκην 28 'Απρ.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφόνετε» .....	29	4248	άνεχ. Σειρένικο 24 'Απρ. δι' 'Αγκόνα
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σίπηπκ & Ιντάστρ.	43	8393	άνεχ. Σασέμπο 10 Μαΐου διά Μουρόραν
ΕΥΔΩΡΗ (Δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα» .....	64	35520	διπλήθ. Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Μάλταν
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανή» .....	42	6975	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 30 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς» .....	54	11208	άνεχ. Άντεν 4 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσφεύς» .....	64	35200	διπλήθ. Σουέζ 30 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικ Όιλλ» .....	54	18730	άνεχ. Σιδώνα 11 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΣΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών» .....	56	30150	άνεχ. Γκριλόγκ 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκριοία» .....	59	9003	άνεχ. Φρίπορτ (Μπα.) 3 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμπαρ» .....	49	17613	έφθ. Μελδούρων 11 Μαΐου
ZANETTA (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαΐου διά Βορμδάν
ZANIA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ» .....	44	10393	άνεχ. Σαβάννα 14 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ZANNΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	έφθ. Οράν 25 'Απρ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βήτα» .....	43	7273	έφθ. Κολόμπο 26 'Απρ.
ZITA	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσόδ» .....	55	7696	άνεχ. Βαγκούβερ 7 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινόνησσι» .....	37	1917	έφθ. Σαβάνη 5 Μαΐου
ΗΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλο Πολμέα» .....	45	14418	διπλήθ. Παναμά 14 'Απρ. διά Καμαϊοι
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρβέλλα» .....	57	10173	άνεχ. Ρότερνταρ 12 Μαΐου διά Βρέμπν
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «ΗΑ. Κυνοταντίου» .....	48	4697	άνεχ. Βρέμπν 4 Μαΐου διά Μπούφαλλο
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμέτρα» .....	43	7180	άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Κίναν
ΗΡΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ισλο Θραγκάντοια"	65	23535	άνεχ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 25 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΗΣΤ ΜΠΑΟΥΝΤ		έτ. «Μαρινέ Δ.Σ.» .....	43	7242	έφθ. Βαγκούβερ 6 Μαΐου
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς» .....	43	7183	έφθ. Ροζάριο 5 Μαΐου
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεαναμάρις» .....	49	5685	άνεχ. Τζιμπούτι 21 'Απρ. διά Κολόμπο
ΘΑΡΡΟΣ (λ.)		έλληνικο συμφέροντα .....	50	1845	εις N. 'Υόρκην ἀπό 11 Φεβρ.
ΘΕΝΚΕΣΚΙΒΙΚΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σήπιπορντ» .....	44	7260	έφθ. Μορμουγκάο 8 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια» .....	65	27960	διπλήθ. Παναμά 26 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάπα» .....	44	7194	έφθ. Λίθερπουλ 24 'Απρ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ατάντικα"	38	7246	έφθ. Καλλάο 30 'Απρ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόσα» .....	45	7255	άνεχ. Χιούστον ἀπό 5 'Απρ. διά Κέππ Τάουν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασταλτίκα» .....	43	7188	έφθ. Μπέρια 10 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέθεζα» .....	42	7205	έφθ. Ταρραγκόνα 30 'Απρ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεν Κάροκο» .....	63	15923	έφθ. Γιοκοχάμα 30 'Απρ.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	55	2858	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 10 Μαΐου
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. "Ιντερμασ"	43	2015	έφθ. Καρράρα 27 'Απρ.
ΘΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ» .....	44	7257	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. διά Τοιτταγκόκ
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ Μαρίν» .....	42	7162	έφθ. Μαντράς 10 Μαΐου
ΘΩΜΑΣ Α. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτεμισιον» .....	42	9853	διπλήθ. Παναμά 18 'Απρ. δι' 'Ακαπούλκο
ΘΩΜΑΣ Π. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	57	11005	άνεχ. 'Αρούμπαν 18 'Απρ. διά Τανγιούνγκ Ούμπαν
IΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια» .....	53	11713	άνεχ. Χάμπλ 11 Μαΐου δι' 'Ειδονυμάσουθ
ΙΘΑΚΑ ΑΓΓΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	47	7426	άνεχ. Καλλάο 29 'Απρ. διά Ταάνκαυ
ΙΛΕΝΑ (Λιβάνου)		έτ. "Ολιστιμ"	37	5925	άνεχ. Καράτια ἀπό 5 'Απρ. διά Σαγκάν
ΙΜΜΥ (Λιβάνου)		έτ. "Ασσούνιον"	20	2253	διπλήθ. Κωνι) πολιν 6 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΙΜΠΙΑΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τενέδιον"	41	6451	άνεχ. Τακοράντι 5 Μαΐου δι' 'Αμπιτζάν
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο» .....	44	12646	έφθ. Νιούκαστ (Ν.Σ.) 3 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ		έλληνικο συμφέροντα .....	21	1173	εις Πειραιά ἀπό 22 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρο» .....	56	10414	έφθ. Πουερτο Καμπέλλο 26 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόσμικη» .....	65	30516	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 Μαΐου δι' 'Αμβέροαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ» .....	44	7176	έφθ. 'Αμβέροαν 8 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέκλευν» .....	63	13516	άνεχ. Τακόμα 7 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	13555	διπλήθ. Παναμά 4 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαφίσιαρ» .....	56	10422	έφθ. Γιοκοχάμα 3 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντφορντ» .....	63	13517	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου διά Βίλμιγκτων (N.K.)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν» .....	53	15826	άνεχ. N. 'Υόρκην 7 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλλ» .....	44	7196	έφθ. Τάιν 7 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη» .....	53	13485	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 4 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΙΟΝΙΚΗ ΚΟΣΤ (λ.)		παναμαϊκή έταιρια .....	47	5188	άνεχ. Πόρτλαντ (Βικ.) 1 Μαΐου διά Σουδά
ΙΟΝΙΚΗ ΚΡΕΣΤ (λ.)		παναμαϊκή έταιρια .....	44	7259	άνεχ. Σαβάννα 8 Μαΐου διά Κεελόγκ
ΙΟΝΙΚΗ ΜΠΑΙΗ (λ.)		παναμαϊκή έταιρια .....	43	7176	έφθ. Καλλάο 9 Μαΐου
ΙΡΙΣ		έτ. "Τριόμαρ"	33	3946	άνεχ. Βενετίαν 6 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν
ΙΡΙΣ ΙΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας» .....	41	7289	άνεχ. Ντόπτεραχτ 30 'Απρ. διά Μπέρια
ΙΣΕΜΗΝΗ (παν.)		έτ. «Μαραλίαντζα» .....	29	1126	άνεχ. Πόρτλαντ (Βικ.) 1 Μαΐου διά Σουδά
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούέβασ» .....	17	1295	διπλήθ. Ηράκλειο ἀπό 1 'Ιαν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (π.)		έλληνικο συμφέροντα .....	30	9001	άνεχ. Καράτια 29 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εύρο» .....	58	10077	άνεχ. N. 'Ορλέανην 6 Μαΐου δι' 'Αμβέροαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λάμδοσα"	43	7297	διπλήθ. Παναμά 2 Μαΐου (διαταγάς)
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κιοιδάνι» .....	42	7020	έφθ. Μπάροραν 6 Μαΐου
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεν Κόδε» .....	57	12618	έφθ. Σάν Νικόλας ('Αργ.) 4 Μαΐου
ΙΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενίς Σίπ. Ιντάστριες	43	8428	έφθ. Λιθέρπουλ 1 Μαΐου
ΙΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» .....	43	7237	άνεχ. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 27 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΙΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	49	10027	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 25 'Απρ.
ΙΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αλφα"	46	3821	άνεχ. Σάντος 26 'Απρ. δι' 'Αμβέροαν
ΙΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσον Ατάλαντικ	57	10122	έφθ. Γιοκοχάμα 3 Μαΐου
ΙΑΒΟΡΙΝ (Λιβάνου)		έτ. "Οθερίστι Τάνκοπι"	30	2377	διπλήθ. Κωνι) πολιν 29 'Απρ. διά Καρράρα
ΙΑΒΟΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	64	11200	άνεχ. Γιοκοχάμα 1 Μαΐου διά Βαγκούβερ
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝ		έτ. "Ουεντ Σουντρετρ"	56	12788	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Μαΐου διά Τόκιο
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Ατάλαντικαρ"	46	1921	διπλήθ. Πουερτο Καμπέλλο 1 Μαΐου
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΑ		έτ. «Μαρφιάντζα» .....	37	4766	άνεχ. Μόζι 2 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. "Γκάμπις"	43	8687	άνεχ. Πιοκοχάμα 15 'Απρ. διά Μεξικόν
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ» .....	57	8774	έφθ. Ρότερνταμ 8 Μαΐου
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. "Ελικώνων"	43	8465	άνεχ. Σ'δενει 6 Μαΐου διά Κολόμπο
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΛΑΙΜΟΥ		έτ. "Μαρποτέντε"	44	7192	Ίδε: «Ε. ΜΥΤΙΔΙΑΙΩΣΣΑ», ώς μετωνομάσθι
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. "Βαλδίζας"	35	5103	διπλήθ. Ούζαν 7 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΛΑΙΜΟΥ		έτ. "Σικόνεν"	29	2666	εις Ρότερνταμ ἀπό 1 'Ιαν. 1964
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. "Σάν Νικόλας"	21	1498	άνεχ. Κομάνη Μπαίν 4 Μαΐου (διαταγάς)
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Βίργκο"	63	17057	έφθ. Μη. "Αύρες" 7 Μαΐου
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. "Φιάντζα"	56	10015	εις Πειραιά ἀπό 2 'Απρ.
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΚΩΣΤΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Αγιοι Ανάργυροι"	41	2866	άνεχ. Αύγουστον 6 Μαΐου διά Χουέλεβαν
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Υπαντόντη"	43	2874	άνεχ. Τζέδαν 8 Μαΐου δι' 'Ακάμπα
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπροφάνης"	24	2060	άνεχ. Κολόμπο 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Καπιστράνο"	45	10608	άνεχ. Κολόμπο 8 Μαΐου διά Σάντος
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		έτ. "Βίρολόζο"	64	21000	διπλήθ. Παναμά 8 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. "Βαλμέντε"	46	8147	έφθ. Οζάκαν 28 'Απρ.
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. "Τρανοκοντίνενταλ"	44	4296	έφθ. Κατζακοάλκος 5 Μαΐου
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Σάν Φελίτσιαν	43	7033	άνεχ. Ροζάριο 6 Μαΐου διά Δουβλίνον
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάργκο"	57	20564	άνεχ. Χόρ αλ 'Αμαγια 21 'Απρ. διά Γκριλόγκ
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. "Προσπέριτου"	43	7144	άνεχ. Αμέροσαν 10 Μαΐου διά Σάντος
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	56	16226	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 22 'Απρ. διά Λάς Μίνας
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΚΕΙΠ' ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Εντίνα"	43	7238	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 Μαΐου (διαταγάς)
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΚΕΡΑΥΝΟΣ (ΜΙΚΤΟΝ)	(N.A.T.)	έτ. "Πάγκετη"	41	6799	έφθ. Ν. 'Ορλέαντον 2 Μαΐου
ΙΑΒΟΥΝΤΑΝΗ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλγκοκιπέντας"	57	25183	άνεχ. Λάς 'Αντζελες 25 'Απρ. διά Καλντέρα
έτ. "Πριμέρα"	.....	έτ. "Πριμέρα"	59	24333	διπλήθ. Σουέζ 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βόλκαν"	56	21131	έφθ. Μασαλίαν 28 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κάδμος"	64	29797	άνεχ. Περο. Κόλπον 6 Μαΐου διά Μιλάζζο
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μύρδαδών"	58	20487	άνεχ. Τεργέστον 8 Μαΐου διά Λιβαν

ΚΟΜΕΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρου» .....	53	11270	άνεκ. Κεσλόγκ 11 'Απρ. δι' 'Άμπαντάν
ΚΟΝΔΩΡ (π.)		έτ. «Άγκουιλλα» .....	19	2949	έφθ. Σαδόνα 27 'Απρ.
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονέιν» .....	53	12062	διπλής Λίζαρτ 1 Μαΐου διά Γκάλθεστων
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους» .....	56	12843	άνεκ. Βούμπαν 29 'Απρ. δι' 'Άντεν
ΚΟΝΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαική έταιρία .....	52	12132	άνεκ. «Άγ. Βικέντιον 1 Μαΐου διά Καριπίτο
ΚΟΝΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτ Μάνφολντ» .....	45	8492	έφθ. Γιασάταν 8 Μαΐου
ΚΟΝΤΣΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαράδενς» .....	44	7261	έφθ. Λεϊκ Τσάρς 2 Μαΐου
ΚΟΡΑΛ ΤΡΕΓΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουώτερς» .....	55	12500	άνεκ. Καμπάνα 23 'Απρ. διά Καριπίτο
ΚΟΡΗ (π.)		έτ. «Οξιλιαρ» .....	41	5173	άνεκ. Σάν Λορέντζο ('Άργ.) 29 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεθά» .....	63	30705	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 11 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πεντρο» .....	45	7247	διπλής Ντόρερ 28 'Απρ. διά Σαίν Τζών
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Χακιούερας» .....	56	10567	άνεκ. Χακόπατν 28 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν Σή Τράνονπορτ» .....	62	14963	διπλής Παναμά από 4 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΣΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρομις» .....	49	7478	άνεκ. Τζιμπούτι 25 'Απρ. διά Κολόμπο
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη» .....	57	17827	άνεκ. Γιοκοκάμα 14 'Απρ. διά Περού
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαδίσζα» .....	44	7135	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Μπορντώ
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα» .....	57	24304	άνεκ. Σιδώνα 8 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΚΡΙΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς» .....	38	6032	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις από 9 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριαν» .....	56	4031	άνεκ. Χιούστον 6 Μαΐου διά Πουέρτο Κορτές
ΚΡΟΝΟΣ (λ.)		έλληνικά ουμφέροντα .....	43	7132	έφθ. Σπέτζια 3 Μαΐου
ΚΥΚΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα .....	48	1534	άνεκ. Ταρρακόνα 3 Μαΐου διά Σάφφι
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» .....	56	24305	διπλής Πόρτ Σαΐδ 9 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΚΥΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο» .....	43	7239	εις Βικτωρίαν από 31 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΕ (Λιθάνου)		έτ. «Ναίαζ» .....	44	2896	άνεκ. Αμβέρσαν 5 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο» .....	36	3149	έφθ. Αλεξάνδρειαν 25 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκραντέρεος» .....	45	6172	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΩΣΤΗΣΗ ΠΡΩΗΝ (λ.)		έτ. «Γρωτεύς» .....	64	34600	διπλής Σουέζ 6 Μαΐου διά Περού. Κόλπον
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν» .....	65	15800	εις Όζάκαν, ύπο ουμπλήρωσιν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Βασιλικήν» .....	53	11047	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 8 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτίκος» .....	39	2993	άνεκ. Βαρκελώνην 29 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα» .....	50	8683	άνεκ. Μοντεβίδεο 2 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΛΑΚΩΝΙΚ	(λ.δ.)	έτ. «Εργάκαπα» .....	53	11262	άνεκ. Σιγκαπούρην 3 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΛΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ξηκούμ» .....	65	34185	άνεκ. Λός Αντελέες 5 Μαΐου διά Καλλάδο
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντούτριελ Μαρίνη» .....	43	8466	έφθ. Λίθερουν 9 Μαΐου διά Περού. Κόλπον
ΛΕΝΑ (λ.)		έτ. «Αποτρόλεα» .....	48	9511	έφθ. Αμβούργον 10 Μαΐου
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λεντσούπιγκ» .....	48	2694	διπλής Ήσουάτον 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Βιασεντούρα» .....	56	10048	διπλής Παναμά 30 'Απρ. διά Όταρού
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέφτρικη» .....	43	7176	διπλής Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΙΑΤΖΙΔΗΣ (λ.δ.)		έτ. «Μιραμόντε» .....	53	13406	εις Τάιν από 1 'Απρ.
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα .....	57	10499	άνεκ. Βαγκούθερ 7 Μαΐου διά Δυτ. 'Ινδιαν
ΛΙΝΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρος» .....	53	12577	διπλής Λίζαρτ 1 Μαΐου διά Μόντρεαλ.
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Τόρρες» .....	62	10836	διπλής Παναμά 3 Μαΐου δι' 'Αγ. Θραγκίσκον
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξανδρά» .....	42	7252	έφθ. Μαρμουράκιο 1 Μαΐου
ΛΟΥΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Τζών» .....	54	1604	έφθ. Αντελένδρειαν 5 Μαΐου
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.)		έτ. «Μάρινερ Τρανσόν» .....	43	8395	διπλής Κωνίαν πολιν 24 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΟΥΣΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ» .....	50	15943	έφθ. Μαντρας ρόδις 27 'Απρ.
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μονρόδια» .....	57	5783	άνεκ. Γκάρωνταν 23 'Απρ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας» .....	43	7228	άνεκ. Λέντεντούρα 3 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΛΥΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεσόν» .....	29	6638	έφθ. Βρέμπν 8 Μαΐου
ΛΩΖΑΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον» .....	64	29396	έφθ. Ταιμπαν ρόδις 4 Μαΐου
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Λωζάν» .....	52	2980	έφθ. Χάμπτον ρόδις 4 Μαΐου
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Λώρης» .....	43	2847	έφθ. Λονδίνον 9 Μαΐου
ΛΩΡΗΣ Δ. (Λιθάνου)		έλληνικά ουμφέροντα .....	47	3500	έφθ. Άλ) δρειον 10 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόαντ» .....	44	7060	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Άτλαντικ» .....	63	15983	έφθ. Ναγκόγια 11 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	60	13742	άνεκ. Πούλο Μπούκον 11 Μαΐου διά Περού. Κόλπον
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεάνικ Π.Κ.» .....	58	24065	έφθ. Ρότερνταμ 27 'Απρ.
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)		Κυπριανού .....	43	7145	άνεκ. Πουλό Μπούκον 2 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Μίνα» .....	43	7255	έφθ. Άκαμπα 4 Μαΐου
ΜΑΝΤΥ (π.)		έτ. «Άγ. Φανούριος» .....	30	1890	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαΐου
ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανώλης» .....	42	7260	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	άνεκ. Πούλο Μπούκον 17 'Απρ. διά Σάν Νικολας ('Άργ.)
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοτασέπτο» .....	44	7190	άνεκ. Λονδίνον 30 'Απρ. διά Πάτη Ρεσιφ
ΜΑΡ ΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (δ.)		Ουάιτλιφ .....	50	9847	άνεκ. Μπάλικ Παπάν 30 'Απρ. διά Αύρες
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	57	20564	άνεκ. Μπάλικ Παπάν 30 'Απρ. διά Πούλο Σαμπού
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ρούσουσ» .....	27	1554	άνεκ. Ρότερνταμ 22 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου)		Σιγάλας και Πλατής .....	30	4620	άνεκ. Κύπρον 4 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΓΚΩ		έτ. «Παναδέρο» .....	62	8951	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 8 Μαΐου
ΜΑΡΗ		έτ. «Παναγία» .....	43	2841	έφθ. Λάγκος 3 Μαΐου
ΜΑΡΗΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα» .....	48	2009	εις Πειραιά από 10 'Ιουλ. 1964
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα» .....	43	8426	άνεκ. Γιοκοκάμαν 24 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.		έτ. «Μισιόσα» .....	44	7273	διπλής Ήσουάτον 12 'Απρ. διά Θεο) νίκην
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίπητερ» .....	64	34664	διπλής Σουέζ 6 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (λ.δ.)		έτ. «Λέβαντ Μαρίτ.» .....	42	7203	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Πατζού
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (Λιθάνου)		έτ. «Λαγκερίν» .....	43	8518	άνεκ. Λάς Πάλμας 21 'Απρ. διά Λαττάκια
ΜΑΡΙΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φρόθερς .....	43	6994	έφθ. Νέαπολιν 28 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)		έτ. «Τοκοπίλλα» .....	51	16060	άνεκ. Μίδδλσελμπρο 29 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοκούλη» .....	35	5548	έφθ. Νεκοτοέα 6 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (λιθ.)		έτ. «Μαριφορτόναντα» .....	43	7202	άνεκ. Κόμπε 9 Μαΐου διά Γιοκοκάμα
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες» .....	51	10892	άνεκ. Ρίο Ιανέιρο 10 Μαΐου διά Καμπεντέλλο
ΜΑΡΙΒΕΝΣΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικικ» .....	52	11169	άνεκ. Πενάκη 9 Μαΐου διά Πλατζού
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριφορτούνα» .....	40	5110	έφθ. Ραγκούν 6 Μαΐου
ΜΑΡΙΒΙΚΙ		έτ. «Φελίξι» .....	44	7212	έφθ. Αμβέρσαν 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	56	20207	άνεκ. Οζάκαν 28 'Απρ. διά Μόζι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πονούλτρα» .....	61	8951	έφθ. Ρότερνταμ 10 Μαΐου
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ακιραμάρ» .....	43	7253	διπλής Ε'εσκουμίν 28 'Απρ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΔΟΥ (λιθ.)		έτ. «Ρίρερ» .....	43	7215	έφθ. Μουρόφαρ 25 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριψιπλάγκα» .....	44	7279	έφθ. Κολδρόμη 16 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (λ.δ.)		Οίκος Χανδρή .....	51	10451	άνεκ. Ν. Υόρκην 3 Μαΐου διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο» .....	63	15364	έφθ. Βιρτότον 6 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστρέλλα» .....	44	7150	έφθ. Ραγκούν 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μαμιδάκη .....	45	10448	έφθ. Βούμπαν 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΝΟΥΤΣΙ (π.)		έλληνικά ουμφέροντα .....	43	7215	έφθ. Μπιλιμάριο 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. Φασαρίου .....	58	2772	διπλής Παναμά 21 'Απρ. δι' 'Εσμπεργκ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (λ.δ.)		έλληνικά ουμφέροντα .....	50	16027	έφθ. Μη. Αύρες 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΕΡΑ	(λ.δ.)	έτ. «Μαριδάκη» .....	51	11901	άνεκ. Νιού Χαρφεν 21 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)		έτ. Οίκος Χανδρή .....	51	10467	έφθ. Βούμπαν 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (λ.δ.)		έτ. «Μαρίτσα» .....	43	7234	άνεκ. Πούλο Μπούκον 6 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρίτσα» .....	29	4537	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα» .....	43	7232	άνεκ. Γκάρωτων 7 Μαΐου δι' 'ΗΠΑ
ΜΑΡΙΤΥΧΗ		έτ. Π. Κυπριανού .....	43	7124	έφθ. Τατεγιάμα 10 Μαΐου διά Ραγκούν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθ.)		έτ. «Μάρικ» .....	40	5147	εις Κασσιούγκ από 4 'Απρ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσδος» .....	42	7244	διπλής Σουέζ 7 Μαΐου διά Μαντράς
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ 'Εξπρές» .....	50	15929	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 4 Μαΐου διά Πόρτ Πρίνς
ΜΑΡΛΕΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Στάρ» .....	44	2547	διπλής Σουέζ 7 Μαΐου δι' 'Ακάμπα
ΜΑΡΑΙΝ		έτ. «Μαρεσεβίτιο» .....	46	2270	άνεκ. Μελδουρόν 5 Μαΐου διά Κολδρόμη
ΜΑΡΛΙΝΤΟ (π.)		έτ. «Συμφωνία» .....	44	7250	έφθ. Χιούστον 25 'Απρ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα .....	54	16567	έφθ. Κορραμάρχ 29 'Απρ.
ΜΑΡΝΑ (λ.δ.)		έτ. «Αρκούλη» .....	43	7263	έφθ. Αγ. Θραγκίσκον 4 Μαΐου
ΜΑΡΣΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσορπτ» .....	44		

ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΕΟΣ .....	(N.A.T.)	Τράνσορπτ Ναβιγκ.	40	7121	διηλθε Παναμά 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας» .....	65	36400	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Μαΐου δι' Αύγουστον
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (ανδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	43	7176	άνεχ. Κόμπε 28 'Απρ. διά Βαγκούσθερ
ΜΑΤΙ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	20	1953	εις Φινλανδίαν υπό παραλαβήν
ΜΑΧΗΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίριθλ Μότοροπ» .....	57	8855	έφθ. Καράκας Μην 29 'Απρ.
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	28	2288	έφθ. Σουέζ 9 Μαΐου
ΜΕΛΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαϊκαν» .....	45	7264	άνεχ. Γιοκοχάμα 25 'Απρ. διά Κεϋλάννη
ΜΕΛΙΤΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας» .....	57	11691	άνεχ. Μόλι 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	27	2766	άνεχ. Πειραιά από 1 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΜΕΡΑΚΟΛΟΥΖΑ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικάνα» .....	42	9894	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 19 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΛΕ ΠΑΤΩΝΙΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαιράϊλ» .....	54	12552	άνεχ. Ήποχην 7 Μαΐου δι' Αύγουστον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αυτούριαζ» .....	58	20894	έφθ. Αμβούργον 30 'Απρ.
ΜΕΡΔΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σόν Πέντρο» .....	45	7190	έφθ. Μοντεβίδεο 11 'Απρ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» .....	41	6782	άνεχ. Φρόποτ (Μπαχ.) 5 Μαΐου διά Γερμανιαν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ .....	(N.A.T.)	Έλλεινική Σίπηνικ & Ιντάστρ.	43	8537	διηλθε Σιγκαπούρην 11 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΜΗΤΕΡΑ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατανάκι, Μ.Σ.» .....	43	7263	διηλθε Παναμά 24 'Απρ. διά Λά Ουνιόν
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο» .....	49	17905	άνεχ. Ν. Ύόρκην 9 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΜΙΜΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εμμανεθ» .....	36	1965	άνεχ. Τακοράντι 1 Μαΐου διά Λάγκος
ΜΙΜΟΖΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Μ. «Αρακτίνζε» .....	43	7314	έφθ. Κολόμπο 14 'Απρ.
ΜΙΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .....	56	21090	άνεχ. Γένοβαν 1 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΙΝΩΑΝ (π.ό.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ» .....	49	12803	διηλθε Παναμά 3 Μαΐου διά Μαντράς
ΜΙΣΕΛΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ» .....	44	7249	έφθ. Κολόμπια ρίθρ 3 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο» .....	65	31000	εις Γιοκοσούκα από 5 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» .....	58	22129	διηλθε Σουεζ 8 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ» .....	56	8390	έφθ. Βανκούσθερ 11 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ» .....	53	11289	άνεχ. Ν. Ύόρκην 9 Μαΐου διά Ταμπικο
ΜΙΧΑΗΙΟΣ Ε. (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαίρη» .....	44	7543	έφθ. Γλασκώθην 11 Μαΐου
ΜΟΥΣΕΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μουσεά» .....	29	6984	άνεχ. Μηρεμερχάφεν 9 Μαΐου διά Περού
ΜΠΑΖΙΑ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	48	3574	έφθ. Θόβεν 6 Μαΐου
ΜΠΑΛΑΜΟΡΑΛ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα» .....	65	18400	διηλθε Σουεζ 3 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	2066	έφθ. Βίγκο 24 'Απρ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ροδοσι» .....	43	7139	έφθ. Πειραιά 29 'Απρ.
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7190	έφθ. Ρουέν 1 Μαΐου
ΜΠΛΟΥ - ΣΚΑΥ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	41	3146	άνεχ. Καράτοι 7 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΜΠΟΡΝΚΛΟΓΓΕΡ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσάρρ» .....	40	5355	έφθ. Αυτιτζάν 2 Μαΐου
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλ» .....	50	9864	άνεχ. Βίλλελμσταντ 25 'Απρ. διά Ρίο Γκράντε
ΜΠΡΙΖ .....	(N.A.T.)	«Άτλαντικ Θράυτερς» .....	40	5134	άνεχ. Βοστόνην 5 Μαΐου διά Περού
ΜΥΡΟΔΕΡΣ Σ. (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κότ» .....	43	7233	εις Όζακαν από 9 'Απρ.
ΜΥΡΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» .....	63	17500	άνεχ. Βανκούμπερ 8 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΝΑΒΙΑ .....					
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άργους» .....	43	8394	έφθ. Λόδις Αντζελες 29 'Απρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ .....		έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ» .....	53	3094	άνεχ. Ν. Ύόρκην 30 'Απρ. διά Χάντοπορ
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο» .....	25	4949	εις Ρόττερνταμ από 19 Δεκ. 1964
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άνεμοι» .....	45	3486	άνεχ. Πόιντ Νουάρ 21 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΝΑΓΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ» .....	43	7092	άνεχ. Ντακάρ 5 Μαΐου δι' Τυπιτζάν
ΝΑΠΙΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναγός» .....	37	7699	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Μαΐου δι' Αμέρεσαν
ΝΑΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρρ» .....	57	23690	έφθ. Γκιζόν 27 'Απρ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» .....	43	7228	άνεχ. Ν. Ύόρκην 7 Μαΐου διά Πόρτ φ Πρίνς
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο» .....	57	9990	διηλθε Παναμά 10 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς» .....	58	12624	άνεχ. Λόδις Αντζελες 13 'Απρ. διά Ντουμάι
ΝΕΔΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάροκραντ» .....	58	24068	άνεχ. Μπ. Αύρες 24 'Απρ. διά Γένοβαν
ΝΕΛΛΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατάις» .....	42	7227	άνεχ. Ντόπτρεχτ από 10 'Απρ. διά Πόιντ Νουάρ
ΝΕΜΕΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα» .....	38	4996	έφθ. Καμάλτι 25 'Απρ.
ΝΕΡΒΙΟΝ .....		έτ. «Αστρα» .....	42	9730	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 3 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» .....	63	15000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ. διά Δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» .....	58	42456	άνεχ. Αμμουάν Μπαί 1 ΟΜαίου διά Ν. Ύόρκην
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προνκά» .....	52	11267	διηλθε Παναμά 2 Μαΐου (διαταγάς)
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	18	2447	άνεχ. Μπάρι 5 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αειθόδια» .....	43	7121	άνεχ. Ν. Ύόρκην 12 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νουέσεαν Σεβίλλα» .....	64	38600	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	12396	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικού
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαοχερέντοιο» .....	43	7228	άνεχ. Ντακάρ 25 'Απρ. διά Ήστ Λόντον
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απονικλάδα» .....	43	7294	διηλθε Σάουθεντ 30 'Απρ. διά Λονδίνον
ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλεζ» .....	46	2927	εις Μασσαλίαν από 11 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άσφρες» .....	45	7003	έφθ. Καστελλαμάρες από 11 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ (Ν.Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος» .....	42	2856	έφθ. Μπόνα 2 Μαΐου
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοικοντίνενταλ» .....	44	7180	έφθ. Κουάλα Ρούμιν 7 Μαΐου
ΝΙΟΒΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» .....	44	7294	διηλθε Πόλιν 11 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΝΟΕΛ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόπορτερ» .....	44	7063	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 27 'Απρ.
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος» .....	41	7251	έφθ. Σαιντ Μικαέλ's 4 Μαΐου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαοκάδα» .....	42	7070	άνεχ. Κολόμπο 24 'Απρ. διά Κουνταλόρε
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	58	20451	άνεχ. Βοστόνην 30 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζέσεαν Θράύτερ» .....	44	14800	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Απρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	58	18183	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Ν. Ορλεάνην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρίσιμ» .....	59	18180	έφθ. Πειραιά 27 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παλύμουρα» .....	56	38600	διηλθε Σουεζ 2 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλερα» .....	56	18210	έφθ. Πόρτ Εδεργκλαντ 2 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλερα 'Άριμ» .....	52	12029	άνεχ. Βενετίαν 11 Μαΐου διά Νέαν Ορλεάνην
ΝΟΣΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλματρος» .....	52	3964	έφθ. Παλέρμο 2 Μαΐου
ΝΟΥΤΣΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Θράύτερ» .....	52	12557	έφθ. Βούρμπαν 21 'Απρ.
ΝΤΑΝΥ (π.) .....		έτ. «Κωνοτάνας» .....	44	7061	έφθ. Κωνοτάνας ρόδς από 28 Μαρτ.
ΝΤΑΥΑΝΙΜΙΚ (Λικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουντντουροντί» .....	58	17743	έφθ. Ραβέννα 26 'Απρ.
ΝΤΕΑΦΙΚ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆ Έντερπράϊζ» .....	58	13545	άνεχ. Σέθεν 4 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆ Έντερπράϊζ» .....	61	13198	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ.Υ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆ Έντερπράϊζ» .....	63	13751	διηλθε Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Ροζάριο
ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆ Έντερπράϊζ» .....	59	13545	άνεχ. Ταύρλεστων 12 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην
ΝΤΕΡΜΠΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόδερν Σπηγουαίν» .....	58	10396	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 26 'Απρ. διά Παραμαρίπο
ΝΤΗΝΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	13	1216	διηλθε Παναμά 1 Μαΐου διά Τομπάτα
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοδένης» .....	50	8956	άνεχ. Φίλιππιλά 27 'Απρ. διά Μανφρεδόνιαν
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Οίκος Χανδρού .....	43	11040	διηλθε Εκσουμίν 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνια» .....	58	10483	άνεχ. Πόρτ Ελίζαπεθ 30 'Απρ. δι' Αμπαντάν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ (δεξ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιντλάντ» .....	51	16405	άνεχ. Γδύνια 3 Μαΐου διά Καναδά
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν- Ευρόποι» .....	55	11209	άνεχ. Μόρμουγκάριο 22 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν- Ευρόποι» .....	56	8716	άνεχ. Σάντα Κρούζ (Καλιφ.)
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρέζουλουτ» .....	46	10116	έφθ. Βομβάνυ 1 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊτερ» .....	56	10486	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά Μανιλάν
ΝΤΟΡΣΕΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» .....	58	10396	άνεχ. Τρινιντάντ 7 Μαΐου διά Τάμπα
ΟΛΓΑ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν» .....	43	7799	διηλθε Φλώσιν 6 Μαΐου διά Κούθαν
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα» .....	53	17362	άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ-Σ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξέρδιο Μαριτάιμ» .....	54	13665	διηλθε Σουεζ 8 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρτογκένα Σιππιγκ» .....	54	13652	άνεχ. Χόρ άλα Μαγία 29 'Απρ. διά Ταβαγκάσ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ποιμόδουζ» .....	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Όνάσος» .....	65	38600	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 Μαΐου διά Λαδεσντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δεξ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ» .....	64	32380	εις Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ (δεξ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Μαριτάιμ» .....	65	32400	άνεχ. Κούρε 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπο

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ» .....	53	13660	άνεκ. Βιλλελμουσάφεν 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσόπη» .....	54	13934	άνεκ. Όσλο 27 'Άπρ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνθιβι» .....	55	13709	άνεκ. Βιλλελμουσάφεν 7 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ» .....	54	18011	άνεκ. Μόντρεαλ 8 Μαΐου διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Ήνασός .....	64	15000	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 10 Μαΐου διά N. 'Ορλέανπν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Ήνασός .....	65	17000	άνεκ. Σιμίζου 9 Μαΐου διά 'Η.Π.Α.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντι» .....	55	13934	άνεκ. Βοστώνην 3 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουτέρευ» .....	60	23290	διπλήθε Σουέζ 28 'Άπρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρ» .....	59	23280	διπλήθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Χάντιγκτον Μπήτς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπυμπρουκι» .....	54	13665	άνεκ. Λά Πλάτα 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάδων «Άτλαντικ» .....	55	18790	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Ρς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτού Τράνσπορτ» .....	55	13934	άνεκ. Αύγουστον 10 Μαΐου διά 'Αμδέροαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοερόντο» .....	54	20595	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 30 'Άπρ. διά Μένα Σασούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσάντα» .....	54	13665	έφθ. Βιλλελμουσάφεν 8 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ» .....	49	17792	άνεκ. Άγ. Φραγκίκον 4 Μαΐου διά Κολομβίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιομόντε» .....	54	14047	άνεκ. Ναγκασάκι 3 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ» .....	49	17792	άνεκ. Περο. Κόλπον 9 Μαΐου διά 'Αντρεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσπορτ» .....	59	37958	άνεκ. Σάντος 1 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Σίππιγκ» .....	60	37744	άνεκ. Ράς Τανούρα 16 'Άπρ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικικ» .....	63	30320	άνεκ. Ράς Τανούρα 16 'Άπρ. διά Μαλαισίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη» .....	64	30320	άνεκ. Περο. Κόλπον 30 'Άπρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωσιονέταλ» .....	58	27602	άνεκ. Ντρόμπαν 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΓ'Μ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον» .....	65	37000	άνεκ. Περο. Κόλπον 10 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σφορτ» .....	50	17791	άνεκ. Τρίνινταν 9 Μαΐου διά 'Αμδέροαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΩΡΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Ήνασός .....	64	47493	άνεκ. Μπανίας 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναβιγ.» .....	54	13580	έφθ. Πόρτομουζ 6 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριβαντάβια» .....	54	20611	άνεκ. Περο. Κόλπον 9 Μαΐου διά Γένοβαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμάνα» .....	43	8195	άνεκ. Ρίο 'Ιανείρο 8 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΟΜΝΟΝΙΑ (Λιβάνου)		έτ. «Οινόνια» .....	44	7297	έφθ. Βιζαγκαπατάνημ 7 Μαΐου
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλα Εμπρέσος» .....	56	21090	άνεκ. Σίδνευ 24 'Άπρ. διά 'Ιντ έλ Σαρτζι
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ» .....	34	8378	άνεκ. Μοντεβίδεο 6 Μαΐου διά Ρίο 'Ιανείρο
ΟΡΙΑΝΑ (π.)		έτ. «Ορίδαν» .....	44	7165	άνεκ. Κολούμπια ριβερ 7 Μαΐου διά Νότ. 'Αμερικήν
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίδαι» .....	58	12667	άνεκ. Όχο 2 Μαΐου διά 'Ιταλίαν
ΟΣΕΑΝ ΉΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεαν Τάνκερς» .....	53	12065	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννόνερ» .....	49	15773	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Χαννόνερ» .....	43	8615	άνεκ. Μπαχάμας 9 Μαΐου διά Λισσαβώνα
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Γκουάνα Φράύτερ» .....	44	7253	έφθ. Γένοβαν 7 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σποινγκβιλλά» .....	43	7210	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 8 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΡΦΕΡ		έτ. «Ρίφερ» .....	36	3891	άργει Μοντεβίδεο από 10 'Οκτ. 1963
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ		έτ. «Μπλουσπάιν» .....	43	7189	έφθ. Βικτωρίαν 30 'Άπρ.
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσάνο» .....	56	23234	άνεκ. Αμδούργον 3 Μαΐου διά Μπόνυ
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....	43	7176	έφθ. Σουραμπάνια 27 'Άπρ.
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ		έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....	43	7176	άνεκ. Μίδδλεξμπρο 2 Μαΐου διά 'Ινδιαν
ΟΥΑΙΤ ΣΗ		έτ. «Γιουν. Ούάιτ» .....	43	7125	έφθ. Κολούμπια ριβερ 9 Μαΐου
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ		έτ. «Σπτάντ» .....	43	7261	έφθ. Μέρ. ντελ Πλάτα 22 'Άπρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	29	2692	άνεκ. Βαλτιμόρην 28 'Άπρ. διά Λοριέντ
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Πάγκετ» .....	41	10429	άνεκ. Σαιντ Μικαέλ'ς 28 'Άπρ. διά Βενετίαν
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ		έτ. «Ελλένικ Σίππιγκ» .....	43	8657	έφθ. Ντουλούθ 4 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Κασάνγια» .....	58	10659	άνεκ. Γδύνια 5 Μαΐου διά Κίελον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Πάρντο» .....	43	2742	άνεκ. Γιοκοχάμα 19 'Άπρ. διά Σαγκάνη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Πασιφίκα Θινανούέρα» .....	44	7308	έφθ. Κολόμπο 9 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Πάτλερ» .....	45	7133	άνεκ. Χόκη Κόκης από 27 'Ιαν. διά Χαϊφόγκ
ΠΑΝΟΗΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπαρτ» .....	54	15481	διπλήθε Παναμά 21 'Άπρ. διά Σαβόνα
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.» .....	58	12700	έφθ. Αμερτράντη 5 Μαΐου
ΠΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανόδεαν» .....	53	3753	άνεκ. Κέντρον 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπα» .....	37	1575	άνεκ. Μεσόπον 4 Μαΐου διά Μπιλμπό
ΠΑΠΑΙΑΙΑΜΑΝΤΗΣ		έτ. «Κρέστοβιου» .....	44	14250	άνεκ. Κίνκοταν (Ζαγ.) 21 'Άπρ. διά Συρίαν
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινόσανά» .....	27	2457	διπλήθε Παναμά 28 'Άπρ. διά Κόμπε
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)		έτ. «Οσεάνικα» .....	43	6721	άνεκ. Χούκ Κόκης 9 Μαΐου διά Σαιγόκ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Πασιφίκ Ζιουνίνον» .....	44	14238	άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην από 23 Σεπτ. 1964
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (π.)		έλληνικα ουμφέροντα .....	38	2275	έφθ. Καέν 3 Μαΐου
ΠΑΤΜΟΣ		έλληνικα ουμφέροντα .....	56	24520	άνεκ. Μεσόπον 4 Μαΐου διά Μπιλμπό
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ		έλληνικα ουμφέροντα .....	56	24502	διπλήθε Παναμά 28 'Άπρ. διά Κόμπε
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια» .....	43	5308	άνεκ. Ταρραγκόνα 7 Μαΐου διά Σέτταν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)		έλληνικα ουμφέροντα .....	44	10702	άνεκ. Καράκα Μπαίν 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)		έλληνικα ουμφέροντα .....	43	2881	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Σπαλάτον
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα .....	30	2861	έφθ. Καμπάνα 3 Μαΐου
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έλληνικα ουμφέροντα .....	56	10867	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑΙΚΑ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο» .....	56	10867	διπλήθε Σουέζ 8 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΑ ΑΓΛΑΝΤ' (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρδικα» .....	44	7228	άνεκ. Ταρραγκόνα 7 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	64	11200	έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 2 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		έτ. «Μονρόδια» .....	58	8692	άνεκ. Τζιμπούτι 28 'Άπρ. διά 'Οζάκαν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (Λιβ.)		έτ. «Μονρόδια» .....	58	8692	εις 'Αλεξανδρειαν 30 'Άπρ.
ΠΕΡΑ ΡΙΕΡΕΒ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	13581	άνεκ. Καράκα Μπαίν 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΕΡΑ ΣΗ		έτ. «Μονρόδια» .....	57	8119	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά 'Ινδιαν
ΠΕΡΑ ΣΤΩΝ		έτ. «Μονρόδια» .....	56	8001	έφθ. Κόμπε 20 'Άπρ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	60	8693	διπλήθε Σουέζ 7 Μαΐου διά 'Ερυθράν
ΠΕΣΚΑΡΑ (λ.δ.)		έτ. «Λουκᾶς» .....	44	10172	έφθ. Γιβραλτάρ 1 Μαΐου (διά ΗΠΑ)
ΠΕΤΑΛΟΝ		έτ. «Μαρέτα» .....	43	7070	άνεκ. Πειραιά 11 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (λ.δ.)		έτ. «Πασιφίκ «Οίλ» .....	65	43000	εις Κίοκοχαμα 28 'Άπρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)		έλληνικα ουμφέροντα .....	50	2028	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Λ.		έτ. «Πινελόπη» .....	42	7140	άνεκ. Ν. Υόρκην 6 Μαΐου διά Κεελόγκ
ΠΙΑΝΕΤ		έτ. «Ορένας» .....	43	7204	διπλήθε Σουέζ 2 Μαΐου διά Κάντλα
ΠΛΕΙΑΣ		έτ. «Οεσαν Κάργκο» .....	56	10149	έφθ. Ναγκόγια 24 'Άπρ.
ΠΛΕΙΟΝΗ Γ.		έτ. «Βάλ ντι Κομπάρες» .....	53	12513	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΠΟΠΗ Π.		έτ. «Οεσαν Γουαίνη» .....	57	8549	διπλήθε Κωνίον 10 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΠΟΡΟΣ		έτ. «Ζανλούκι» .....	42	2561	άνεκ. Μόντρεαλ 7 Μαΐου διά Σικάγο
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)		έτ. «Ζαλάν Μπλάνκα» .....	44	7257	άνεκ. Ντάκαρ 22 'Άπρ. διά Γένοβαν
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ (N.A.T.)		έτ. «Μαρταδάντε» .....	52	11391	έφθ. Μορμουγκάδο 28 'Άπρ.
ΠΡΙΑΜΟΣ (λ.)		έτ. «Μαριντπάλ» .....	43	7231	εις Ταϊμίζ ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ		έτ. «Σάδουπα» .....	65	24000	έφθ. Αθίλεις 1 Μαΐου
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Σάδουπα» .....	48	7715	άνεκ. Ριγιέκαν 10 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)		έτ. «Μαρενκάντο» .....	59	13116	άνεκ. Τζιμπούτι 20 'Άπρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγελέφ» .....	42	7106	διπλήθε Σουέτα 6 Μαΐου διά Μπάθηνακαρ
PANNER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέτρο» .....	44	7192	άνεκ. Βαγκούθερ 7 Μαΐου διά άνατ. ήπτην ΗΠΑ
ΡΕΖΟΛΟΥΙΤ ΙΙ		έτ. «Λίγκου» .....	57	23693	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 3 Μαΐου
ΡΕΝΑ (Λιβ.)		έτ. «Κάρντιναλ» .....	59	13918	έφθ. Ταϊμάρ 5 Μαΐου
ΡΕΝΕΚΑ (λ.)		έτ. «Λίγκου» .....	43	7265	διπλήθε Παναμά 4 Μαΐου (άπο Μανίλαν)
ΡΙΒΙΕΡΑ (λ.)		έτ. «Άρνη» .....	44	7260	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 7 Μαΐου διά Πούρτ Σαϊδ
ΡΙΒΙΕΡΑ		έτ. «Γουεστερν Σῆ» .....	56	21028	έφθ. Καζαμπλάνκαν 7 Μαΐου διά Πούρτ Σαϊδ (διαταγάς)
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)		έτ. «Άλτεάμα» .....	45	7204	άνεκ. Τενερίφε 7 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΡΙΟ (Λιβάνου)		Κομέριο Ναβιγ.	56	5288	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΡΟΣΑΝΝΑ (λ.)		έλληνικά ουμφέροντα .....	44	7258	εις Κόμπε από 8 'Άπρ.
ΡΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα .....	33	6850	έφθ. Λονδίνον 7 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικα» .....	44	7176	εις Βικτωρίαν από 3 'Άπρ.
ΣΑΙΝ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάν.)		έτ. «Μαρκόσα» .....	40	5349	άνεκ. Μοντρέαλ 28 'Άπρ. διά Γένοβ

ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστο» . . . . .	50	2736	άνεχ. Σαβάννα 30 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη» . . . . .	43	7239	άνεχ. Άμδουργον 29 'Απρ. διά Μούμπιλ
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη» . . . . .	43	7224	διπλής Παναμά 14 'Απρ. διά Γεύνιαν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη» . . . . .	43	7197	έφθ. Ν. 'Υρκων 4 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γουάιντ» . . . . .	45	3161	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 6 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΣΑΝ ΡΕΜΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη» . . . . .	43	7206	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 1 Μαΐου διά Καλλάο
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολιοτίμη» . . . . .	43	7265	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Στάσιο» . . . . .	42	2825	έφθ. 'Αμδέρσαν 8 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ζαπτιοτής» . . . . .	43	7267	διπλής Θέσουτα 30 'Απρ. διά Χαδάναν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιβάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα» . . . . .	40	5192	διπλής Πιθραλάτρ 7 Μαΐου διά Στεττίνον
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουαΐτης» . . . . .	55	11922	άνεχ. Ντάρμπλαν 19 'Απρ. διά Τανγκιούγκ Ούμπαν
ΣΑΝΡΑΓ' (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη» . . . . .	43	7187	άνεχ. Κοκούρα 21 'Απρ. δι' 'Ινδονησιαν
ΣΑΝΣΕΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα» . . . . .	44	7252	έφθ. Σαβάννα 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ . . . . .		έτ. «Άγια Βαρβάρα» . . . . .	46	2849	διπλής Ούζαν 7 Μαΐου διά Γένοβαν
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ . . . . .		«Ηπρέντη» . . . . .	45	2802	άνεχ. Μπιλμπάρ 7 Μαΐου διά Πασάζες
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία» . . . . .	56	9966	διπλής Παναμά 20 'Απρ. διά Μιναράτα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο» . . . . .	65	31779	έφθ. Μιλάζο 7 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Θεροπίδης Μίννεραλς	63	31066	άνεχ. Λός 'Αντζελες 17 'Απρ. διά Καλντέρα
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓ' ΟΝΗΡΗ (μ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Θεροπίδης Μίννεραλς	64	30682	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 28 'Απρ.
ΣΑΝΟΥΘΕΡΗ ΗΓΚΛ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν» . . . . .	44	13966	έφθ. Ρίο 'Ιανένη 24 'Απρ.
ΣΑΠΙΩ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τερμάρι» . . . . .	44	7200	έφθ. Λίθερπουλ 28 'Απρ.
ΣΑΡΑ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	«Κάρυκο Ιντερνάσιοναλ» . . . . .	44	7177	έφθ. Κολούπιτσα ρίθερ 8 Μαΐου
ΣΑΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιβ.) . . . . .		έτ. «Ντέλ Σουύρ» . . . . .	31	4704	έφθ. Σπέτζια 16 'Απρ.
ΣΕΒΙΛΛΙΑΝΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπέιμπου» . . . . .	44	7207	έφθ. Μινώμοντ 2 Μαΐου
ΣΙΔΕΡΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινί» . . . . .	43	7275	άνεχ. Ήστχαμ 24 'Απρ. διά Κομώ Μπαιν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιβ.) . . . . .		έτ. Βρύγκος . . . . .	46	1059	έφθ. Ριγάκεν 1 Μαΐου
ΣΙΚΙΑΘΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον» . . . . .	44	7252	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 3 Μαΐου
ΣΙΚΙΡΩΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο» . . . . .	63	17500	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 6 Μαΐου διά Καθασάκι
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαντίσιον» . . . . .	45	14132	έφθ. 'Αλ' δρείον 20 'Απρ. διά Ποκισταν
ΣΙΚΟΡΙ . . . . .		έτ. «Σοκάδα» . . . . .	50	5304	άνεχ. Αυδέρραν 6 Μαΐου διά Γκάλεζ
ΣΙΟΜΕΡΣΕΤ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλλα» . . . . .	52	16127	διπλής Σουέζ 26 'Απρ. διά Κάντλα
ΣΙΟΥΒΡΕΤΤΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα» . . . . .	57	10661	άνεχ. Άμδέρσαν 7 Μαΐου διά Χάπτον ρόδες
ΣΙΟΥΡΤΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός» . . . . .	45	12723	άνεχ. Κολούπιτσα ρίθερ 30 'Απρ. διά Ποκισταν
ΣΙΟΥΛΙ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σουνίον» . . . . .	56	10693	έφθ. Ναγκόγια 8 Μαΐου
ΣΙΟΥΦΙΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία» . . . . .	65	13800	άνεχ. Κόμπε 30 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΣΙΠΑΡΤΑΝ (παν.) . . . . .		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	54	12269	διπλής Παναμά 25 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΙΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΑΝΤ (κορτ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννούλα» . . . . .	41	3496	άνεχ. Πόρτ Οκα 3 Μαΐου δι' 'Αντεν
ΣΙΠΗΝΤΓΟΥΑΙΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κίρδα Σπέτσαι» . . . . .	27	4966	άρνει Πόρτ Χέλι όπο 6 Μαΐου 1959
ΣΙΠΥΡΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη» . . . . .	57	20683	άνεχ. Σιδώνα 9 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΙΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οδύλλοισες» . . . . .	64	34664	διπλής Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου διά Χάλιφαξ
ΣΤΑΛΛΩ (Λιβάνου) . . . . .		έτ. «Νέπουντον Τάνκερς» . . . . .	56	30150	άνεχ. Ραδέννα 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίπτης» . . . . .	43	7230	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 5 Μαΐου διά Κίναν
ΣΤΑΣΣΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα» . . . . .	43	7290	έφθ. Τοκίο 29 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Κολλάπι . . . . .	51	1685	άνεχ. Γκάτιο 6 Μαΐου διά Σάφφι
ΣΤΕΒΟ (Λιδάν.) . . . . .		έτ. «Μπλου Στάρ» . . . . .	64	38000	άνεχ. Φάουλι 12 Μαΐου διά Μπαχρέν
ΣΤΕΦΑΝΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμπι» . . . . .	44	7066	εἰς Κόλδυπο όπο 1 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» . . . . .	43	2836	άνεχ. Πειραιάδ 6 Μαΐου διά Λαττάκια
ΣΥΜΠΛΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο» . . . . .	56	10360	άνεχ. Χιούστον 7 Μαΐου διά Τόκιο
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ» . . . . .	43	7151	έφθ. Κολούπιτσα ρίθερ 5 Μαΐου
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	Οίκος 'Ιγγλεσόν . . . . .	56	10096	έφθ. Τακόμα 6 Μαΐου
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα» . . . . .	52	12064	άνεχ. Αμπαντάν 13 'Απρ. (διαταγάς)
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιδάνου) . . . . .		έτ. «Λιμπανέζα» . . . . .	44	5244	άνεχ. Σιμαραγιά όπο 2 'Απρ. διά Βηρυττόν
ΤΑΣΟΣ (Λιδάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	47	5603	έφθ. Ρότερντραμ 6 Μαΐου
ΤΕΓΕΑΝ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη» . . . . .	30	5316	άνεχ. Νεκοτάς 8 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιδάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καλόπιπη» . . . . .	43	7314	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Απρ. διά Κουάνταν
ΤΕΤΗ Ν. (Λιδάν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο» . . . . .	44	7045	άνεχ. Αύγουστον 9 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιδάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άρμενι» . . . . .	49	2420	έφθ. Κύπρον 11 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναθιγκ.» . . . . .	38	1465	άργει Πέραμα όπο 13 Νοεμ. 1964
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη» . . . . .	43	7040	έφθ. Μπιλμπάν 30 'Απρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Πάνθεον» . . . . .	53	10873	έφθ. Ν. 'Υρκων 4 Μαΐου
ΤΖΙΝΑ Ν. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αμούδι Νικορπ.» . . . . .	39	1714	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 8 Μαΐου δι' 'Αματερνταμ
ΤΖΩΝ Β. (Λιδάν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εύγ. Ι. Σαρίδην	22	2201	έφθ. Πασάγιες 26 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ» . . . . .	42	7532	άνεχ. Νεκοτάς 6 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μέντσπι» . . . . .	53	5479	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Απρ. διά Πέρα. Κόλπον
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλυμπάο» . . . . .	54	19129	άνεχ. Ούμη Σαιδ 28 'Απρ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σημ. Μάλτας) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Σιτίνα . . . . .	39	5333	διπλής Μπραντόποτελ 2 Μαΐου διά Ροστόκ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας» . . . . .	53	27853	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Απρ. διά Πέρα. Κόλπον
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ . . . . .		Οίκος Νιόρχου . . . . .	64	15800	έφθ. Ν. 'Υρκων 6 Μαΐου
ΤΟΛΗΜΗ (Λιδάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	49	6922	άνεχ. Μούροφαν όπο 31 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΤΟΥΛΑ (Λιδάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστημ» . . . . .	37	4561	έφθ. Λά Γκουλέττη 5 Μαΐου
ΤΟΥΡΓΙΑΝ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρυμπαρο» . . . . .	43	2858	διπλής Φλώριας 8 Μαΐου διά Σασούντα
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι Τάνκερ» . . . . .	43	7238	έφθ. Οζάκαν 22 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον» . . . . .	44	8636	διπλής Γιβραλάτρ 4 Μαΐου δι' 'Ατλαντικόν
ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	43	7091	άνεχ. Βακαγιάμα 22 'Απρ. διά Τακόμα
ΤΡΙΑΙΔΑ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	43	7109	άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Απρ. διά Κληθέλαντ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο» . . . . .	64	31000	έφθ. Σουέζ 18 'Απρ.
ΤΡΙΤΩΝΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμι	44	7165	έφθ. Ντιαμάντε 22 'Απρ.
ΤΡΙΤΩΝΙΑΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα» . . . . .	54	12131	διπλής Γιβραλάτρ 3 Μαΐου διά Κάλιαρι
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ» . . . . .	42	7177	άνεχ. Βανκούνερ 4 Μαΐου διά Κεϋλάνην
ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα» . . . . .	57	23664	διπλής Πόρτ Σαιδ 9 Μαΐου δι' 'Αύγουστον
ΤΥΧΗ (σημ. Αϊτής) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	43	5693	εἰς Κροτόνε, ύπο παραλαθήν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα» . . . . .	55	21088	διπλής Γιβραλάτρ 6 Μαΐου διά Πέρα. Κόλπον
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	Κατσουλάκος κ.λ.π. . . . .	42	2831	άνεχ. Φόδευ 5 Μαΐου διά Μονφαλκόνε
ΥΦΑΡΙΤΑ (δεξ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάριοκικ» . . . . .	50	5180	άργει Αμπελάκι από 3 Σεπτ. 1964
ΥΦΑΙΓΡΟΥ ΙΝΤ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πενκούν» . . . . .	47	15543	διπλής Παναμά 3 Μαΐου δι' 'Ειρηνικόν
ΥΦΑΙΡΓΟΥ ΙΝΤΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθγουντ» . . . . .	45	7696	άνεχ. Φροτάουν 1 Μαΐου διά Χιούστον
ΥΦΑΙΡΠΟΡΤ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρπόρτ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Μαδέρα 14 'Απρ. διά Σάντο Ντομιγκό
ΥΑΝΜΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φίλιος» . . . . .	42	1652	εἰς Ντόθερ - από 24 Θερ.
ΥΑΝΤΟΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μήλος» . . . . .	42	7259	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Μαΐου διά Γκουαίρα
ΥΑΡΑΛΙΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μίριμαινη» . . . . .	57	21910	άνεχ. Φινάκιαν 7 Μαΐου
ΥΑΡΟ . . . . .		έτ. «Ινκάκια» . . . . .	45	7181	έφθ. Φλώισγκ 30 'Απρ.
ΥΙΑΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) (N.A.T.)		έτ. «Πανοι. Μαρίν 'Ενερπράϊ» . . . . .	42	7231	άνεχ. Καλκούτταν 6 Μαΐου διά Μόζι,
ΥΙΑΙΤΡΙΚ (Χαιτής) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα» . . . . .	63	50622	έφθ. Τζέδδαν 28 'Απρ.
ΥΩΡΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	56	5471	έφθ. Μορμούγκαο 23 'Απρ.
ΥΩΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνη» . . . . .	36	2642	άνεχ. Πέρα. Κόλπον 2 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΥΩΡΙΣ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Ούρανια» . . . . .	51	8220	έφθ. Χιούστον 7 Μαΐου
ΥΩΡΙΣ ΠΕΡΡΕΠΑΝΕΡ (Χαιτής) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	54	11693	έφθ. Βαγκουνίταν 6 Μαΐου διά Μόζι,
ΥΩΥΛΑΜΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο» . . . . .	44	7022	άνεχ. Καλκούτταν 6 Μαΐου διά Μόζι,
ΥΡΑΓΚΙΕΚΗ ΜΑΡΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαράνα» . . . . .	48	3668	έφθ.

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 111

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MAY 1965

### War risks insurance

The latest on the long-pending problem of wartime insurance for Greek-flag vessels is that a solution appears to be at long-last in sight. During the recent meeting of the N.A.T.O. shipping committee in London it was unanimously decided that the chairmanship and organisation of the secretariat of the working group on the insurance scheme be entrusted to Greece. In due course, Greece will also make the relevant proposals on this scheme to the N.A.T.O. Council.

The matter has gone through several various phases in recent years following the objections set forth by powerful maritime member-countries of the North Atlantic Alliance.

Greece's fair demand that her ships be insured in the event of world conflict had given rise, in the past, to many reservations and objections. The argument was that it would be impracticable for such insurance to be undertaken by the state in view of the considerable losses that might be expected in a nuclear holocaust.

These were the reasons why working committees, under British chairmanship at first and subsequently under French aegis, were unable to give satisfactory reasons why N.A.T.O. should adopt the system proposed by the Greeks. During the last meeting of P.B.O.S. in London, things went as far as a proposal that the whole matter be struck off the agenda on account of the inability of the member-countries to agree on technical details. The Greek delegation handled the whole affair with great delicacy and, after succeeding in persuading all concerned that the work should go on until all disagreements on the working of the insurance scheme had been eliminated, accepted the onerous task of conducting these negotiations after all the others had refused to do so.

The confidence placed in the Greek delegation in this respect is both an honour and a sign of recognition of the importance of war insurance for Greek shipping on the basis of an inter-allied mutual system of insurance. This responsibility, however, should make us exceedingly careful. The persons to whom the job is to be entrusted must be very carefully selected and the final proposals to the N.A.T.O. Council should be drawn up with all due care in order that they may be accepted without further delay.

Mr. Biris, the Minister of Mercantile Marine, is quite wrong in saying the matter has been successfully concluded. On the contrary, it is entering its most critical phase and both he and all concerned should be imbued with a proper understanding of the extreme seriousness and importance of a vital aspect of the future of Greek shipping.

### The port of Piraeus

The port of Piraeus has been handed over lock stock and barrel to the bosses of the dockers' unions. This, in effect, is what the government has done by surrendering unconditionally to their demands after a long and unnecessary period of go-slow tactics.

Fearful of the effects on the national economy of a conference hike of freight rates to Greece (resulting from the perennial congestion of Greece's principal port) the government has merely laid the groundwork for increased costs more strikes and more trouble.

The government, unfortunately, is unable to take decisive action for a radical solution of the port problem. They also seem to be blissfully ignorant of the facts of the case.

As we have pointed out in previous issues, the mistakes made by the previous administrations of the port have been many. It would be unfair to blame the present administration and Admiral Georgoulopoulos, the current Chairman of O.L.P. in particular.

It was a mistake to replace Mr. Kelaidis as Director General and it was another mistake to allow Mr. Milissis to resign. There is no denying, however, that the mistakes of the previous administration are responsible for the infiltration of the dockers' unions by leftists who are not only to blame for the recent trouble but for the hunger strikes, etc. that took place two years ago. The previous administration is also to blame for not taking sufficient measures to ensure sufficient docking facilities, machinery, warehouses etc. to cope with increased requirements. Instead of doing all this, they squandered millions on unproductive works that did nothing to improve port services to commercial shipping. Finally, they completely ignored the human factor by reorganising O.L.P.'s stevedoring systems and increasing efficiency. They were only interested in increasing port and stevedoring dues in an attempt to cover deficits and preserve a system that had long-since proved itself unworkable. Their other interests consisted in squandering more money in works of dubious value such as dredging, a yacht marina, a seaside restaurant, etc. The result of this lack of foresight and unbelievable ignorance of the basic needs of the port is the present mess. It was to have been expected.

### The Perama base

The ironworks industries of Piraeus have been asked to apply for shed space in the new repair base at Perama. There is not enough space to accommodate them and the Piraeus Port Authority (O.L.P.) should be careful in selecting only those which are able to offer the best service.

O.L.P. should make sure that such industries, before transferring to Perama, should be equipped with the very latest tools and machinery and manned by reliable, skilled and experienced personnel.

And a word of warning: O.L.P. should do its utmost to resist political pressures by which party supporters will seek to be chosen over more technically proficient rivals.

### The floating docks

Within the next few days, the Board of Governors of the Piraeus Port Authority is to decide on the order of the two floating docks for the Perama base. The bids of German, Italian and our own Skaramanga shipyards will be weighed. Independently of the fact that the Skaramanga Yard's bid is the lowest one, Professor B. Frangoulis considers their specifications as the most complete. The need for the smaller drydock is urgent. We are informed that the plans for this drydock, as presented by Hellenic Shipyards, are superior to all the others. Experts consider it will turn out to be an up-to-date and ideal drydock for servicing small and medium-sized ships. It is to be noted that Hellenic Shipyards have acquired considerable experience in this type

of work after having built their own floating dock and enlarged another. They should be able to complete the Perama drydock within the shortest possible time limits.

### Red Tape

The red tape involved in clearing a spare part however small through the airport customs to a ship under repair in a Greek port has to be seen to be believed. What in any civilised country is the work of a few minutes and a couple of signatures becomes, here in Greece, a monumental procedure requiring the special services of a customs agent, a fantastic waste of time and vast amounts of money.

Indeed, for something as small as a light bulb that is unavailable on the local market and worth only a few shillings, the procedure for clearing it through airport customs requires import and exchange permits, as well as a duty free licence if the spare part is to be "re-exported" i.e. placed on board a foreign-going vessel.

Then it has to be accompanied by a customs guard from the airport to the ship after enough forms have been filled in to keep half a dozen people busy for a whole morning. After the various fees, stamp duties, portage dues and other levies have been paid, the light bulb's cost can easily rise to \$50 which does not include compensation for delays, frayed nerves and lost tempers.

Fancy speeches about repair bases in Greece have been showered upon us a dime a dozen lately but not a word about the red tape with which government services and the customs in particular can gleefully strangle any enterprise or tie it up into a hopeless tangle of knots. Obsolete laws and customs regulations made to suit the horse and buggy era should be swept away quickly and neatly and replaced by streamlined procedures. Otherwise, this country will never progress beyond the status of a backward Balkan state tucked away in the lower south-east corner of nowhere.

### Extra premiums for Liberty ships

An additional premium has been imposed from February 15, on cargoes carried by war-built vessels from 6,000 to 9,000 grt. of twenty years' vintage or more (U.S. and Canadian-built Liberty ships).

British underwriters were the first to apply this premium regardless of the condition of the ship or the owners' insurance record, their argument being the high incidence of damage to cargoes carried by such ships.

The premium, which charterparties specify as incumbent on the vessel, is 37½ cents per \$100 on the value of the cargo which works out at about 25 cents per ton of cargo where grain cargoes worth about \$65 per ton are involved.

In other words, the burden is a considerable one which may be covered by present freight levels but which can become intolerable if the market dips.

In the United States, however, underwriters continue to apply an additional premium on 25-year-old ships and above only. Liberty ships are therefore exempted with the exception of sugar cargoes on which an additional premium of 27½ cents per \$100 is applied.

It is not yet clear whether the Americans will follow the British example but we understand that if they do, brokers will be allowed to use their discretion, taking into account the condition of the vessel, the owners and previous claims.

A Greek shipowner in New York writes:

"Since there is still a substantial cargo insurance market in which there is no assessment of a penalty against warbuilt tonnage, we are of the opinion that owners are being unnecessarily discriminated against by charterers who control the placing of cargo insurance in markets and with underwriters assessing penalties on the cargo insurance. Since the vessel's owners are in the final analysis responsible for the amount of penalty by reimbursement to charterers, we feel that the penalty insurance clause requires modification to the extent that owners should not be obliged to reimburse charterers if the cargo insurance could have been arranged without penalty or at a lower rate of penalty."

This same shipowner has written to the Baltic & International Maritime Conference in Copenhagen asking it to modify the penalty insurance clause in charterparties.

We quote from this letter:

"We are not questioning the inherent right of underwriters to adjust their rates on a competitive basis, as they see fit, acting upon actuarial information available to them. We also feel that the charterers have a certain justification in insisting that the owners absorb for their account additional insurance expenses which are incurred

solely by reason of vessel characteristics which are unfavourable in the eyes of underwriters in comparison with other tonnage which can be employed in the market. However, we do take exception to the present wording of the penalty insurance clause as generally appearing, whereby the owners are bound to reimburse the charterers (or cargo owners, depending upon who actually places the insurance cover) without any consideration being given to the fact that the cargo insurance might have been arranged at a lower rate of penalty, or even with penalty waived completely.

"For your guidance in this respect, the American ocean cargo underwriting market does not at the present time assess penalties against warbuilt tonnage larger than 1,000 net registered tons, nor does it levy overage penalties until 25 years of age, with the sole exception of sugar, where a \$0.2716 per \$100.00 cargo valuation has been in existence for some time on tonnage 20 years of age or over.

"Under these circumstances, we are of the opinion that the customary penalty insurance clause requires modification which would limit the liability of the owners to reimburse the charterers for penalties only to the extent that such insurance is not arrangeable without penalties. Unfortunately, charterers have not shown any willingness to agree to a modified penalty insurance clause along these lines, and we know of recent instances where fixtures have not been concluded due to the unwillingness of owners on one hand to hand charterers a blank check in respect to cargo penalty insurance, and the refusal of charterers, on the other, to modify the extra insurance clause.

"We can appreciate that the cause of owners of warbuilt tonnage may not be too popular in this age of a preponderance of modern tonnage. Nevertheless, we believe that the attitude of char-

## «NAFTIKA CHRONIKA»

ters in conjunction with the measures recently adopted by London underwriters is highly discriminatory to such owners. The two vessels with which our organization is affiliated that are of World War II vintage have been in the organization for 17 years, have been elongated in the service of the owners for improved efficiency, and are rather well maintained. Yet, by reason of their dates of original build and existing gross tonnages, they are tarred by the same brush as all World War II tonnage built in the U.S. and Canada, without the owners being afforded the opportunity to demonstrate their acceptability to underwriters other than those selected by charterers.

"The amounts involved in this issue are fairly substantial, and we solicit your assistance in whatever can be done through your own well known and proven sources to press for a modification of the penalty insurance clause."

We consider that the initiative of the ship-owner quoted above should receive the full support of all his colleagues and the Greek Shipowners' Association in order that the Liberty ship should be absolved to the greatest extent possible from this extra insurance. The Greek Shipping Committee in London (Mr. M. Lentakis) has already taken action and the Shipowners' Association here should back it up to the fullest extent possible. It should not be forgotten that the greatest volume of Liberty-ship tonnage is today Greek-owned and that Greek shipowners are the ones most affected by these extra premiums.

## ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ (Συνέχεια έκ της σελ. 47)

έως 15 μήνες (παγκόσμιοι μεταφοροί) δολ. 2, παράδοσις άμερικανών τονίσεων 15-15%

«ΔΕΞΣΠΟΙΝΑ» (λιβ.) 9.250 τ. d.w. (510.000 κ.π., 9½ μίλ., 8 τ. ντηζέλ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Ινδίων - Ιαπωνίας 25/-, παράδοσις Ινδίων 1 - 25 Ιουν., έπαναπαράδοσης εἰς Ιαπωνίαν.

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ Ξ» (Λιβάνου) 8.830 τ. d.w. (512.000 κ.π., 12 μίλ., 19 τ. φιούσελ) και ½ τ. ντηζέλ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Εύρωπης - Ινδίας, λίρας 490 ήμερσίων, ένα κυκλικόν ταξίδιον λίρας 460 ήμερσίων, παράδοσης Αμερέσταν 3 - 12 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Ινδίων - Πακιστάν - Κεϋλάνην.

«ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ» (Λιβάνου) 10.740 τ. d.w. (493.485 κ.π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ένα ή δύο ταξίδια Εύρωπης - Μεγάλων Λιμνών 18/-, παράδοσης εἰς Αμερέσταν - Αμερύργον ρείντης 10 - 20 Μαΐου.

«ΠΛΑΞΙΟ» 10.750 τ. d.w. (470.000 κ.π., 10 μίλ., 26 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Εύρωπης ή Ινδίων, μέσω Ινδονησίας 22/6, παράδοσης Νιασίδων 3 - 4 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Αμερέσταν - Αμερύργον ρείντης 10 - 20 Μαΐου.

«ΑΙΓΑΙΟΣ» (Λιβάνου) 10.750 τ. d.w. (470.000 κ.π., 10 μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού - Ιταλίας, μέσω Περού, δολ. 1.500 ήμερσίων, παράδοσης Λαζ. Αντέλεις 1 - 10 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Δυτ. Ινδίων.

«ΑΛΑΚΩΝΙΚΟΣ» 12.495 τ. d.w. (612.000 κ.π., 10 μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού - Ιταλίας, μέσω Περού, δολ. 1.500 ήμερσίων, παράδοσης Λαζ. Αντέλεις 1 - 10 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Δυτ. Ιταλίαν.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ελληνικόν) 14.130 τ. d.w. (634.000 κ.π., 16 μίλ., 26 τ. φιούσελ) και ½ τ. ντηζέλ), τάιμ τσάρτερ ένα κυκλικόν ταξίδιον «Απω Ανατολής ή Ανταρκτικής ή Βρετ. Κολομβίας 26/3, παράδοσης Κίνων, Μαΐου.

«ΚΑΣΤΩΡ» 14.443 τ. d.w. (665.000 κ.π., 15½ μίλ., 24 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον «Απω Ανατολής - Εύρωπης, μέσω Λόγγης Μπτης, δολ. 3.85, παράδοσης άμα απότιλω Ιντσάον, 7 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ - Αμερύργον ρείντης.

«ΣΟΚΟΡΡΙ» (Λιβάνου) 9.220 τ. d.w. (511.120 κ.π., 12 - 12½ μίλ., 8½ τ. ντηζέλ και 3½ τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Παναμά - Εύρωπης, μέσω Περού, δολ. 1.600 ήμερσίων, παράδοσης Κριστοπούλα 4 - 10 Ιουν., έπαναπαράδοσης άνατ. ολόκτην Αγγλίας - Αμερέσταν - Αμερύργον ρείντης.

«ΜΑΝΤΡΙΚ» (Λιβάνου) 10.881 τ. d.w. (419.000 κ.π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Ινδίων - «Απω Ανατολής 23/6, παράδοσης Κοστανί 1 - 26 Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» (λιβ.) 14.414 τ. d.w. (708.000 κ. π. διά δέματα ή 755.000 κ. π. διά γενήματα, 14½ μίλ., 42 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ένα κυκλικόν υπερταλαντικόν ταξίδιον 26/9, παράδοσης Αμερέσταν 1 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΕΡΙΣ ΙΙ» (παν.) 10.800 τ. d.w. (516.000 κ.π., 10 μίλ., 25 - 26 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Δυτ. Αφρικής - Ινδονησίας 22/9, παράδοσης Λορέντζ Μαρκες 12 - 28 Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Αμερέσταν 1 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ» (λιβ.) 9.400 τόν. d.w. (535.000 κ. π., 12 μίλ., 12 τ. ντηζέλ και ½ τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ένα κυκλικόν υπερταλαντικόν ταξίδιον, λίρας 450 ήμερσίων, παράδοσης Αμερέσταν 17 - 25 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Αμερέσταν - Αμερύργον ρείντης.

«ΑΛΑΜΨΙΣ» 10.900 τόν. d.w. (475.000 κ.π., 10 μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Ημών, Πολιτειών - Εύρωπης δολ. 2.000 ήμερσίων, παράδοσης άμερικανών λιμένων Κόλπου, Μαΐου, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

«ΤΑΣΙΑ» (εκ Κύμας) 10.926 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), τάιμ

τσάρτερ ένα κυκλικόν υπερταλαντικόν ταξίδιον δολ. 1.000 ήμερσίων, παράδοσης άμερικανών λιμένων Κόλπου 18 - 25 Μαΐου.

«ΜΑΡΑΘΩΝΑ» (λιβ., δεξ.) 25.073 τόνων d.w. (13½ μίλ., 45 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ 3 έως 4 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) δολ. 2.95, όψιον δι' έτερους 6 μήνας δολ. 2.75, παράδοσης Χάλιφας Ιουν. 10 - 25, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας).

«ΑΡΕΠΑΝΟΝ» (λιβ., δεξ.) 22.750 τόνων d.w. (945.000 κ. π., 14 μίλ., 43 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ 4 έως 6 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) με όψιον παραπάνως δολ. 2.80, έναρξης 24 Ιουνίου.

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιβ.) 14.410 τόνων d.w. (707.903 κ. π., 14 μίλ., 40 - 42 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ, δύο συνεχή κυκλικόν ταξίδιον Δυτ. Ινδίων δολ. 1.800 ήμερσίων, παράδοσης εἰς Ν. Υόρκης 8 Μαΐου.

«ΕΥΡΥΑΛΟΣ» 13.206 τόνων d.w. (586.000 κ. π., 14 - 14½ μίλ., 31 - 32 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού - Αυτοστόλιας δολ. 3.90, παράδοσης Βανκούβερ - Αγίου Φραγκίσκου ρείντης, Ιουν. 15 - Ιουλ. 7, έπαναπαράδοσης Αυτοστόλιον.

«ΕΜΗΤΕΡΑ» (λιβ.) 10981 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 25 - 26 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον προς Εύρωπην, μεσων Περού δολ. 1.650 ήμερσίων, παράδοσης Αγκαϊόποτα, 9 - 11 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» 14.443 τόνων d.w. (669.000 κ. π., 15 - 15½ μίλ., 29 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ κυκλικόν ταξίδιον δύο Απω Ανατολής εἰς Ιαπωνίαν, Ιουν. 15 - Ιουλ. 7, έπαναπαράδοσης Αυτοστόλιον.

«ΕΜΗΤΕΡΑ» (λιβ.) 10981 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 25 - 26 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον προς Εύρωπην, μεσων Περού δολ. 1.650 ήμερσίων, παράδοσης Αγκαϊόποτα, 9 - 11 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΕΚΑΝΟΠΟΥΣ» 13.206 τόνων d.w. (669.000 κ. π., 15 - 15½ μίλ., 29 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον δύο Απω Ανατολής εἰς Ιαπωνίαν, Ιουν. 15 - Ιουλ. 7, έπαναπαράδοσης Αυτοστόλιον.

«ΕΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ» 10.350 τόνων d.w. (460.000 κ. π., 10½ μίλ., 11 τ. ντηζέλ), τάιμ τσάρτερ δύο διεθνής μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) 25/-, παράδοσης έπαναπαράδοσης Δυτ. Ιαπωνίαν, Εναρξης Ιουνίου.

«ΕΜΕΙΛΙΝΤΑ» (παν.) 10.879 τόνων d.w. (475.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ 23/3, παράδοσης Κεϋλανην, έπαναπαράδοσης Νότιου Ιαπωνίαν (περιλαμβανομένου κόλπου Τόκιο), ώψιον διά Βόρ. Ιαπωνίαν 23/6, έναρξης 10 Ιουν. - 25 Ιουλ.

«ΕΤΟΥΕΣΤΕΡ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ» 13.575 τόνων d.w. (638.000 κ. π., 14 μίλ., 19 τ. φιούσελ και ½ τ. ντηζέλ δολ.), τάιμ τσάρτερ ταξίδιον Απω Ανατολής, μεσω Μαλαισίας, 30/6 (δύον δολ. 3.000), παράδοσης Σιγκαπούρων 8 - 12 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Δυτ. Ιαπωνίαν.

«ΠΕΡΑ ΛΑ-Ι·Τ» 10.080 τόνων d.w. (477.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 25 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ δολ. 1.125 ήμερσίων, παράδοσης Μεγάλας Λίμνας 1 - 15 Ιουν., έπαναπαράδοσης Ινδίων - Ιαπωνίαν ρείντης.

«ΕΑΓΙΟ - ΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ» (Λιβάνου, εκ «Υπειλού») 10.874 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), τάιμ τσάρτερ ένα κυκλικόν ταξίδιον Μεγάλων Λιμνών δολ. 1.350 ήμερσίων, δύο μήνες παράδοσης άμερικ. διελεύσεις Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΕΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 28.000 τ. πλήρη όψιον, έπιον δύο κόσμου 65% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 5.

«ΕΑΝΑ ΤΥΧΗ» (6' ταξίδιον) Καραϊβικήν 19.000 τ. Νόρδερ Ρείνης 45% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 24.

«ΕΥΟΠΑΝΤ ΜΠΟΝΤ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπων 32.000 τ. πλήρη όψιον άνα κόσμου 65% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 21.

«ΧΡΥΣΑΝΘΑ ΚΑΡΡΑΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπων 38.000 τ. πλήρη όψιον άνα κόσμου 65% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 15.

«ΕΥΟΠΑΝΤ Α-ΙΝΤΗΑΛ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπων 38.000 τ. πλήρη όψιον άνα κόσμου 65% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 13.

«ΝΙΚΟΛΑ» (λιβ.) Μαύρη Θάλασσαν 17.500 τ. (κεφόνων πετρέλαιον) Αργεντινήν 40% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 10.

«ΟΥΟΠΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ» (6' ταξίδιον) Καραϊβικήν 32.000 τ. Πούριο Ρίκο 60% έλαττον Ιντασκείλ, έποιησης φόρτωσης.

«ΕΧΙΟΣ» Σπαλάτον 3.200 τ. τοιμήντων Τέμα - Ταϊνίων - Ιαπωνίας 25/-, παράδοσης Ινδίων 1 - 25 έποιησης ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (6' ταξίδιον) Καραϊβικήν 32.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Ιαπωνίας, έπαναπαράδοσης εἰς Ιαπωνίαν.

«ΕΜΙΧΑΙΟΣ Ζ» (Λιβάνου) 8.830 τ. d.w. (512.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούσελ), έπιον δύο κόσμου 55% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 12.

«ΕΧΛΩΝ» Περσικόν Κόλπων 24.000 τ. Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίαν - Μεσόγειον ή Ιαπωνίαν 65% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 25 - Ιουν. 10.

«ΕΜΑΡΙΖΟΔΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 16.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού 35% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 11.

«ΕΞΑΙΝ» (λιβ.) 26.000 τ. ταξίδιον μεταξύ λιμένων Καραϊβικής 45% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 12.

«ΕΥΠΕΡΙΩΝ» Καραϊβικήν 24.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού 53% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 5.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (2 έως 3 ταξίδια) 47½% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., δύος έποιησης.

«ΕΚΡΗΝΗΣ» (λιβ.) Σιδώνα 38.000 τ. Αγγλίαν - Κόντινεντ 60% έλαττον Ιντασκείλ, έποιησης φόρτωσης.

«ΕΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.500 τ. άμερικ. λιμένες Ατλαντικού 40% έλαττον Ιντασκείλ, έποιησης φόρτωσης.

«ΕΥΠΕΡΙΩΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 24.000 τ. Παγιάρητον ή Αίλαντ 47½% έλαττον Ιντασκείλ, Μαΐου 18.

«ΚΡΗΝΗΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπων 39.000 τ. Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίαν - Μεσόγειον 65% έλαττον Ιντασκείλ, Ιουν. 2.

«ΚΑΥΤΙΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 39.000 τ. Πουέρτο Ρίκο 57½% έλαττον Ιντασκείλ, έποιησης φόρτωσης.