

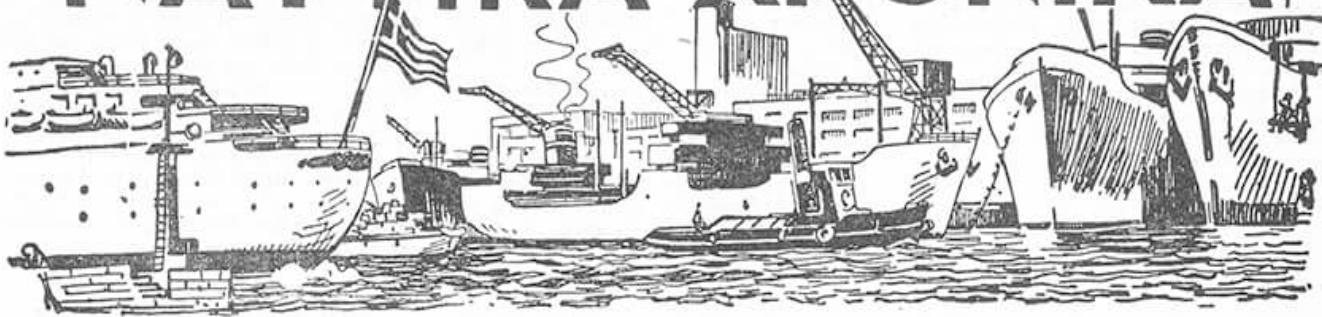
# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1966

Αρ. Φύλλου 742/501

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΣΤ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 742/501

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΜΑΐΟΥ 1966

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Ο ΑΜΕΙΑΙΚΤΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Κατ' έπισημάνθηψιν αἱ στήλαι αὐταὶ εἶπον τὸν ἔπεισμαν τὸν ἀμείλικτον πόλεμον τὸν ὃποιον τὸ δρεπανικὸν ὡργανωμένον συμφέρον, συνεπικυρούμενον καὶ ἀπὸ τοὺς Σκανδιναῦσους, κυρίως, διεβάζει ὑπὸ διαφόρους προφάσεις κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τὸ ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῶν δῆθεν ἀνεπαρκῶς μισθοδοτούμενῶν ναυτικῶν μας, ἡ συμπάθεια διὰ τὴν πλημμελῆ κοινωνικὴν ὑπὲρ αὐτῶν πρόνοιαν, ἡ παρασκηνιακὴ προσπάθεια διὰ τὴν μειώσιν τῶν ὠρῶν ἐργασίας, ἡ ἀποδοχὴ ἐνιαίου Κώδικος Ναυτικῆς Ἐργασίας διὰ τὰς ναυτικᾶς χώρας καὶ ἡ προσπάθεια τῆς διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορῶν διὰ τὴν ἐπιβολὴν του, ἡ κατὰ τῶν «κηματῶν εὐκολίας» ἐκστρατεία καὶ οἱ περὶ «γνησίου δεσμού» σημαῖας καὶ πλοιοκτήσιας θεωρίαι κλπ., κλπ., εἶναι τὰ μέσα ποὺ ἔχρησιμοποιήθησαν μέχρι τούδε διὰ νὰ καταστήσουν ἐμμέσως δυναμερεστέρα τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ παρηλίκου ἐλληνικοῦ πλοίου.

Τὰ ὑψηλὰ ἀσφαλίστρα, τὰ πρόσθετα διὰ τὰ πελαίσια σκάφη ἐπασφαλίστρα ἐπὶ τῶν φορτίων, αἱ μυστικαὶ πόδες τοὺς ἐπιθεωρητὰς τῶν νηογνωμόνων ὅδηγίαις διὰ τὴν ἔναντι τῶν ἐλληνικῶν πλοίων στάσιν των, ἡ αὐτηρότητας τῶν ἐπιθεωρητῶν τῆς Σάλδατς Ἀσσοσέπηστον εἰς τὸ θέμα τῆς ἐκτιμήσεως τῶν ζημιῶν, τοῦ χαρακτηρισμοῦ αὐτῶν ὡς πρὸς τὸ ποιὸν διαρύνον καὶ τὸ τρόπου ἐπισκευῆς των, ἡ καθυστέρησις εἰς τὴν καταδολήν ἀποζημιώσεων εἰς μικροὺς ἐφοπλιστάς, κλπ., κλπ., ἀποτελούν ἀφ' ἑτέρου τὰ ὄπλα, ποὺ ἀμέσως πλέον πλήσσουν τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ παρηλίκου πλοίου.

Ἀναφέρεται τώρα τό, χαριστικὸν πλέον, πλήγμα. Εἶναι ἡ πρότασις τοῦ Προέδρου τῆς Σάλδατς Ἀσσοσέπηστον περὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν πρὸ ἐκάστου ταξιδίου αὐτῶν ὑπὸ ἐπιθεωρητῶν τῆς ἀνωτέρω ὀργανώσεως, δικαιουμένων ὅπως ὑποδεικνύουν ἐπισκευάς, ἡ μὴ ἐκτέλεσις τῶν ὄπιοις θά ματαιώνῃ τὸν πλοῦν. Προφανῆς ὁ σκοπὸς καὶ πλέον ἡ δέοντος τὸ ἀποτέλεσμα, εἰς περίπτωσιν καθ' ἡνὶ ἡ ἀνωτέρω πρότασις ἐφαρμοσθῇ: ὁ παροπλισμὸς τῶν λίμπερτος, ἐκ τῶν ὄπιοιν ὑπερδιακόσια φέρουν τὴν Κυανόλευκον καὶ ὅλα πεντακόσια περίπου ἀνήκουν εἰς Ἑλληνας.

Ἀναγνωρίζει ὁ εἰσηγητὴς τῆς προτάσεως αὐτῆς, ὅτι καὶ μὲ τὴν σημερινὴν καλὴν ναυλαγοράν, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων αὐτῶν ἐλάχιστα ἀφήνει περιθώρια κέρδους, ὥστε νὰ μὴ είναι δυνατή ἡ δημιουργία ἀποθεματικῶν διὰ τὸ σπέσιον σερβεῦ αὐτῶν. "Αν, ἐπομένως, ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι οὐδεὶς δύναται νὰ προβλέψῃ ποὺ διάθετες

τῆς εἰναι ἰκανὸς νὰ φθάσῃ, μὲ τὰς δι' ἐπισκευάς ὑποδείξεις του καθ' ἔκστον ταξίδιον, πρόδηλον είναι, ὅτι οὐδεὶς πλοιοκτήτης θὰ δύναται νὰ ὑποστητῇ τὴν συνεχῆ αὐτῆς αιμορραγίαν πρὸς ἐπισκευὴν ἐπὶ πλοίου, τὸ οποῖον ἐλάχιστα ἀκόμη ἔτη ζωῆς διαθέτει.

Βεβαίως, ἀπὸ τῆς σκέψεως εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ὑπάρχει μεγάλη ἀπόστασις καὶ ὁ ἔρδιος ὁ εἰσηγητὴς τῆς προτάσεως λέγει, ὅτι δὲν είναι εὐχέρης ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀνενέσης συνεργασίας τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν. "Ισως τούτῳ νὰ ἡτο δυνατόν ἀν ἔκατέρας πλευρᾶς ὑπῆρχε εἰδικιρινὲς πρὸς συνεργασίαν πνεύμα, τὸ οποῖον δύσκολον θὰ είναι νὰ ισχυρισθῇ τις ὅτι δέν διασθέτουν οἱ ἐφοπλισταίς. Συνεργασία, ὅμως, ἐφίσιον μὲ τὸν ἔτοιμον νὰ τὸ καταδροῦσθαι λύκον, φαίνεται μᾶλλον δυσχερής καὶ, ημεῖς τούλαχιστον, δὲν ἐπείσθημεν διὰ τὴν καλὴν τοῦ εἰσηγουμένου πρόθεσιν.

### Η ΝΕΑ ΕΠΙΘΕΣΙΣ

Κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς Σάλδατς Ἀσσοσέπηστον ἀνεγνώσθη ἡ ἐτοίσια ἔκθεσις τοῦ Ηροδέου αὐτῆς κ. Πιόλι Ντίξι, κύριον θέμα τῆς δημοσίου δημάρχου τῆς ἀπὸ σκαρφῶν τοῦ πλοίου λίμπερτος ἀντιχύτατα. Συμφώνως πρὸς τὴν ἔκθεσιν αὐτῆς, τὰ πλείστα τῶν λίμπερτος χρηματοποιοῦνται διὰ τὴν μεταχωράν εὐτελῶς φορτίων, ὡς είναι τὰ παλαιοσιδηρά, οἱ γαιάνθρακες, τὰ μεταλλεύματα, τὰ σιτρά κ.λ.π., μὲ ἀποτέλεσμα ἡ ἀκμετάλλευσις των ἀπόδημων δύστοπη, δύστοπη ἐν τῇ πράξει νὰ μὴ καθίσταται δυνατή ἡ προβλέψις δι' ἔξοδα εἰσκευεύδην. Αἱ γενικῶς ὑποκείμεναι εἰς ζημίας περιοχαὶ τῶν σκαρφῶν αὐτῶν είναι κοντῶς γνωσταὶ εἰς τοὺς νηγογνώμονας καὶ εἰς τοὺς πάσχοντας εἰδικότητας ἐπιθεωρήτας πλοίων, πλήρη δύων αὐτῶν αἱ περισσότεραι ζημιές: δρειλούται εἰς παράγοντας μονιμώς σχεδὸν ἐπηρεάζοντας τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων, δεύτερος δὲ προέρχονται εἴς αὐτῆς τῆς φύσεως τῶν ταξιδίων καὶ τῆς ἐκμεταλλήσεως τῶν λίμπερτος, ἢτοι:

α) Εἰς ζημίας τῶν ἀγκώνων τῶν κυτῶν ὑπὸ τῶν ἀρχαγῶν ἐκφράσσονται (graus).

β) Εἰς καταστροφὴν τῆς στεγανῆς τῶν πλοίων ὑποδιαιρέσεως, λόγῳ τῆς προκλήσεως ὅπων εἰς τὰ ἀγκάρων αὐτῶν διαφράγματα ὑπὸ τῶν πλακοσιδηρῶν τῶν φορτίων των.

γ) Ζημιάς εἰς τὴν πλευρικὴν τῶν πλοίων κατασκευὴν ὑπὸ τῶν αὐτῶν ὡς ἄνω φορτίων.

δ) Κακὴν συντήρησιν καὶ πλημμελῆ χρωματισμὸν τῶν κυτῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν μεγάλην ἐπιτάχυνσαν τῆς φθορᾶς ἐκ τῆς διαδρώσεως.

ε) Διὰ τοὺς αὐτοὺς ὡς ἄνω λόγους τῆς κακῆς συντηρήσεως, ἐπιταχύνεται ἡ φθορὰ τῶν περὶ τὴν ἐμφορτὸν Ισκαλον ἐλασμάτων τῆς πλευρᾶς.

οτι) Ἐπιτάχυνονται τῆς φθορᾶς τῶν ἐλασμάτων κατατρόματος καὶ ὑποφράγματος, πάλιν λόγῳ ἐλλείψεως συντηρήσεως.

ζ) Ἐγκαράσια φθορὰ τοῦ πυθμένος τοῦ πλοίου, λόγῳ τοῦ χρόνου καὶ τῶν κοπώσεων ποὺ ὑφίστανται αὐτό.

Ο μόνος τρόπος διὰ νὰ προστατευθοῦμεν οἱ ἀσφαλίστραι ἐπὶ τῶν κινδύνων ποὺ οἱ ἀνωτέρω παράγοντας δημιουργοῦν, λέγει ἡ ἔκθεσις, εἰναι νὰ ἐπιθεωρήσουνται τὰ πλοία αὐτὰ πρὸς ἔκαστης φορτώσεων ὑπὸ εἰδικῶν ἐπιθεωρητῶν, ἔξουσιοδοτουμένων δημοσίευμαν πρὸς προτείνουν τὰς ἔκαστοτες ἐνδεικνυομένας ἐπισκευάς, εἰς τὰς δημοσίευσιν οἱ πλοιοκτήται. "Η ἐπιθεωρησίας ἀμῆτη δὲν θὰ περιορίζεται μόνον εἰς τὰ ἀνωτέρω ἀντεβόντα δέδητα σημεία, οὐτε θ' ἀποδιέπη μόνον εἰς τὴν ἔκαστην τῆς στεγανήτας τῆς κατασκευῆς καὶ τὴν παρεμπόδισην τῆς εἰσόδου διδυτούς εἰς τίνας στεγανῆς κατασκευῆς εἰς ἀλληγορικήν. Θὰ ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰς μηχανάς καὶ τοὺς λέβητας, καθ' ὃν τούλαχιστον διαθέτουν τοῦ ταχύτητος τοῦ πλοίου προθετικήματα δύνανται: νὰ ἐπηρεάσουν τὴν διαφαλή ἐπέλεσιν τοῦ ταξιδίου.

Δὲν είναι δυνατόν, ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις, νὰ ἐμπιστεύῃ τις εἰς τὰς ἀνά τατρακτίαν τακτικὰς ἐπιθεωρήσεις, ἀφ' ἐπόδησης διότι ἡ φθορὰ ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως συντηρήσεως, είναι ταχυτάτη καὶ αφ' ἑτέρου διότι ζημιά: συμβαίνουν ἀνὰ πᾶν σχεδὸν ταξίδιον, ἡ δὲ ἐκκενεύει αὐτῶν δὲν γίνεται: πάντοτε κατὰ τὸν ἐνδεικνυόμενον τρόπον. Πολλάκις παρεπήρημη νὰ ὑποδεικνύουται: ὡρισμέναι ἐπισκευαὶ ὑπὸ τίνας ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Νησογνώμονος καὶ, ἐπειδὴ δὲ πολεκτήτης κρίνει ἀσύμφορον τὸν ἐκτέλεσιν ταύτην, νὰ μεταφέρεται τὸ πλοίον εἰς ἀλλον Νησογνώμονα, πρόθυμον νὰ τηρήσῃ πλέον ἐλαστικήν στάσιν. Δι' αὐτῶν δὲ τὸν λόγον καὶ προτείνει δὲ κ. Ντίξι δημοσίευσην, αἱ πρόσθιες ταξιδίους ἐπιθεωρήσεις διενεργοῦνται ὑπὸ ὑποθεωρητῶν τῆς Σάλδατς Ἀσσοσέπηστον.

### ΤΟ ΕΓΕΡΤΗΡΙΟΝ

Μᾶς εύρισκει ἀπολύτως συμφόνους ἡ δημοσιευμένη κατατέρω ἐπιστολὴ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Ενώσεως τῶν Πλοιάρχων. "Απευθύνεται πρὸς τὸν κ. Γεν. Γραμματέα τῆς Πανελλήνιού Ναυτικῆς Ομοσπονδίας. Δὲν ἀποκαλύπτει, φυσικά, τίποτε τὸ νέον. Γνωστή εἰς πάντας ἡ πολιτεία εἴναι δημόσιον. Γνωστή εἰς πάντας ἡ δημόσια συνεργασία, τῆς Π.Ν.Ο. Τὸ φάρμερα μὲ δύο καλάμια προσφίλες «κόδρπι» των. Καὶ εἰς τὴν τριμερή συνεργασίαν αὐτῶν ἀνέτως τὰς ἔξι αὐτῆς κλαδικάς καὶ ἔθνικάς ἐπιτυχίας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν καπηλείαν τοῦ ἐργατικοῦ κινήματος διὰ πολιτικὰς ἐπιδιώξεις νὰ ἀφίνωμεν θύρας ἀνοικτάς, προσφέροντες ἐνθαρρυντικά μειδιάματα. Τὰ θερμά συνήματα τῆς πατέλης τῶν τάξεων, δὲν τοὺς ἀφίνουν αδιαφόρους.

Καὶ νὰ ἡσσανούμονον αὐτά... Ήρισμέναι ἀτασθαλίαι, αὐθαιρεσίαι καὶ ἀνεξάρτητοι ἐ-

ξορμήσεις αύτών τούτων των παραγόντων της Π.Ν.Ο., μεταβάλλουν τὸν ναυτικὸν συνδικαλισμὸν εἰς ὅμιλον ἀπὸ ἀνεξάρτητα καπετανᾶτα, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ ἐκτίθεται ἡ ἔθνικόφρων ναυτικὴ συνδικαλιστικὴ μας παράταξις, εἰς ἀπώλειαν τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν φίλων της, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν χλεύην τῶν ἔχθρῶν της.

Διαφορετικὸν ρόλον ἐπεβάλλετο νὰ είχον ἐπωμισθῆ ὦν ναυτικοὶ συνδικαλιστικοὶ ἡγέται σήμερον. Εἶναι η ἀνάληψις ἀντιδράσεως κατὰ παντὸς ὑπονομευτοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, εἴτε οὕτος ἐμπινέται ἀπὸ τοὺς ἔνενος ἀνταγωνιστάς μας, εἴτε ὑπηρετεῖ εἰς τὰ στρατόπεδα τῶν ἑσωτερικῶν ἢ ἑξωτερικῶν δυναμιτοῦν τῆς κοινωνίκης μας ἡρεμίας. Ἀντὶ τούτου, προτιμᾶται ἡ ἀσυνεννοσία, αἱ διασπαστικοὶ τάσεις, αἱ αὐθαίρετοι ἐνέργειαι, η βασιλωνία. Ἐπιτακτικὴ καὶ ταχεῖα ἐπιβάλλεται μία ἀνοικτὴ συζήτησις διὰ τὴν κατάστασιν εἰς τὴν Π.Ν.Ο., μία πλήρης ἐκκαθάρισις τῆς θέσεως ἐνὸς ἐκάστου τῶν περὶ τὴν διοίκησιν τῶν κινουμένων. Πρέπει νὰ διαπιστωθῇ εἰλικρινῶς, ὅτι η ναυτικὴ αὐτὴ ὄργανωσις ἑξακολουθεῖ νὰ εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀπὸ εἰκοσαετίας ἐποικοδομητικὴν τῆς γραμμῆς ἢ ἔπαισε νὰ πιστεύῃ, ἀκόμη καὶ εἰς τὸν ἑστόν της, παραπάνουσα ἥδη εἰς ὠκεανὸν ποικίλων ἀναζητήσεων. Πρὸ τῶν θυρῶν ὁ κίνδυνος. Οἱ κάλλιστα ὡργανωμένοι ἔχθροι ἐπεκτείνει συνεχῶς τὸν ἔλεγχόν του καὶ ἀμαρχοῦ ἐπιβάλλεται, ὅπου ἔλλειπον ἢ ἀδρανοῦν τὰ πηδάλια.

Τὸ ἔρετήριον τοῦ κ. Μελέτη ἐπικαίρως ἥχει. Οἱ βαρηκούντες ἔγκληματοῦν κατά τῆς Ναυτιλίας, κατὰ τῶν οἰκογενειῶν των, κατὰ τῆς Πατρίδος μας ἔγεινε.

Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. προέδρου τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων, ἔχει ὡς κάτωθι:

Κύριε Γενικέ,

Εὔρισκομαι εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ γνωρίσω ὑμῖν ἔγγράφως τὰς σκέψεις ὃς ἀπεκόμιστα τελευταίως ἐκ τῆς δλονὸν συνεχιζομένης τάσεως ὡρισμένων ὄργανων, αἱ ὅποιαι διὰ τῶν πάστης φύσεως ἐκδηλώσεων, τῶν, ἐκφεύγουν τελείως τῆς ἀπὸ 20ετίας καὶ πλέον χαραχθεῖσης γραμμῆς τῆς Π.Ν.Ο., γραμμῆς, ἣ τις ἔκυρῳ καὶ ἐνεκρίθη πάρ' ὅλων τῶν μέχρι σήμερον παγκοσμιῶν συνεδρίων καὶ ἀποτελούστης πλέον τῶν καταστατικὸν χάρτην τῆς Π.Ν.Ο.

Πλεῖστα δσα ὄφελοι καὶ πάσης μορφῆς ἐπιτεύγματα καὶ κατακτήσεις ἐπέτυχεν ἡ Π.Ν.Ο. διὰ τὰ ὅποια καὶ δύναται ἔθνικῶς καὶ διεθνῶς νὰ είναι ὑπερήφανος. Ἡ γραμμὴ ἀυτὴ εἶναι ἡ τριμερὴ συνεργασία καὶ ἡ ἀγάστη συμπνοϊκή ἐπίλυσης τῶν πάστης φύσεως διαφορῶν μας μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν κρατικῶν ὄρχων. Διὰ τῆς ἐπὶ μίαν 20ετίαν καὶ πλέον συνεργασίας, ἐπαναλαμβάνων, ἐπετύχομεν κατακτήσεις καὶ ὄφελοι διὰ τοὺς ναυτικοὺς ὅλων τῶν κλάδων, ἀτίνα ἐπέσυρον τὸν θαυμασμὸν καὶ τῶν ἔνενος ἀκόμη. Ἡ τριμερὴ συνεργασία, συνάδελφε κ. γενικέ,

ἥδη κινδυνεύει καὶ ἡ σοδαρότης τοῦ κινδύνου δὲν θὰ μᾶς ἐφόδιξεν οὐδαμῶς, ἀν προήρχετο μόνον ἀπὸ κύκλους ἐπιδιώκοντας τὰς πάσης μορφῆς καὶ φύσεως ἀνωμαλίας. Ἄλλ' ὅταν ὁ κίνδυνος προέρχεται ἀκόμη καὶ ἀπὸ δργανόσεις, ἀνηκούσας εἰς τὴν δύναμιν τῆς Π.Ν.Ο., ἀντιλαμβάνεσθε, νομίζω, τὴν σοδαρότητα καὶ τὴν ἐκτασίν του.

"Αν διαβάσετε τὰς συνεχεῖς ἐκδόσεις τῆς ἐφημερίδος 'Ναυτεργατικὴ 'Ἐνωση' καὶ κυρίων τὴν ἐκδόσειν τελευταίων (18ην 'Απριλίου ἔ.ε.), ἀμέσως θὰ πεισθῆτε πόθεν καὶ ἀπὸ ποιός ὑποκινοῦνται αἱ ἀνωμαλίαι καὶ ποῖοι οἱ ἐπιδιωκόμενοι σκοποί. Ἐπειδὴ, ὡς παλαιὸς συνδικαλιστής, γνωρίζω τὸν ρόλον καὶ τὴν ἀποστολὴν τοῦ ἔργου μου καὶ ἐπειδὴ νομίζω καὶ πιστεύω, ὅτι τυχὸν ἐκτροπὴ οἰστρήποτε ὄφρανώσεως καὶ κυρίως τῆς Π.Ν.Ο. ἀπὸ τὴν χαραχθεῖσαν γραμμὴν τῆς τριμεροῦς συνεργασίας καὶ μετάταξης εἰς τὴν γραμμὴν τῆς επόλης τῶν τάξεων θὰ ἀποδῆ καταστροφικὴ διὰ τοὺς ναυτικοὺς καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, μὲ μοιραίων τανάκλασιν εἰς τὸ 'Ἐθνος ὁλόκληρον, ὑποδάλλω τὴν γνώμην, ὅτι θὰ ἐπερπενεύθησαν καὶ ἐπλήρει συνεδρίασει τῆς Π.Ν.Ο., νὰ συζητηθῇ τὸ ἀνωτέρω θέμα καὶ εἰς ἐκάστος τῶν προσέδρων ἐνυπογράφωσαν καὶ ἐπωνύμως νὰ δηλώσῃ τὰς ἀπόφεις του, διότι δὲν είναι δυνατὸν εἰς περίπτωσιν διαφορών, η ἀντιρήσεων, νὰ υπάρξῃ ἐνότης καὶ συνεργασία, ἔσων καὶ ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν ἐν τῷ Π.Ν.Ο. καὶ θιασῶται τῆς «πάλης τῶν τάξεων».

Μὲ συναδελφικοὺς χαιρετισμοὺς  
ΔΗΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ

Πειραιεύς, 22 'Απριλίου 1966

### ΕΠΙΛΗΣΜΟΝΕΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΟΣ

Παρὰ τὰς δοθείσας πρὸ τινος ἐκ μέρους τοῦ ὑπουργείου δόηγίας πρὸς τοὺς προξενικοὺς λιμενάρχας, φαίνεται ὅτι αὐτοὶ δὲν ἀντεἶηθησαν ἢ δὲν θέλουν νὰ ἀντιληφθοῦν τὴν σημασίαν τῶν ἐπισκέψεων τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημασίαν ἢ καὶ ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, διὰ τὴν ἐπίλυσην ἀφ' ἐνὸς τῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν μεταξὺ τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ναυτικῶν μας ἐπὶ τοῦ ὀλεθρίου ρόλου τῶν ξενοδούλων πρακτόρων τῆς ἀναρχίας.

Οἱ κ.κ. προξενοὶ λιμενάρχαι θὰ ἔδει νὰ γνωρίζουν, ὅτι ὁ ἀνωτέρω τομέὺς τῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν προσεγγιζόντων εἰς τοὺς λιμένας των πλοίων, ἀποτελεῖ μίαν τῶν σπουδαιότερων, αἱ μη τὴν κυρίαν ἀποστολὴν των. Εἶναι λυπήρον, ὅτι ἀνώτατοι ἀξιωματούχοι τοῦ ὑπουργείου, ἀπεστασμένοι εἰς τὸ ἑξωτερικόν, ἔχουν παρανοίσθει τόσον πολὺ τὰς ὑποχρεώσεις των καὶ δὲν ἀντιλαμβάνονται ἐπίσης τὰς κριτίμους περιστάσεις, ἃς διέρχεται η Ναυτιλία μας σήμερον.

Θὰ ἀνέμενεν τις, ὅτι τὴν ἀποστολὴν ταύτην θὰ ἔξετέλουν οἱ κ.κ. προξενοὶ λιμενάρχαι μὲ ἀνθουσιασμὸν καὶ πίστιν. Καὶ ἀντὶ

τούτου, ἐπισημαίνεται ἡ ἐξοργιστικὴ ἀδιαφορία.

Ο κ. ὑπουργὸς Ναυτιλίας καὶ ὁ κ. γενικός διευθυντής, οἵτινες ἀμφότεροι ἔχουν τονίσει τὴν σημασίαν τῆς συχνῆς ἐπαφῆς τῶν στελεχῶν τοῦ ὑπουργείου μὲ τὰ πληρώματα, ὀφείλουν νὰ λάβουν ἀμέσως μέτρα διάτελεσθαι τῶν καθηκόντων τῶν ἐκτέλεσιν τῶν κ.κ. προξενικῶν λιμεναρχῶν.

Ἐάν τινες τῶν ὑπηρετούντων σήμερον εἰς τὸ ἑξωτερικὸν λιμενικῶν, ἡ καὶ δολο, δὲν ἀντιλαμβάνονται καλῶς τὴν ἀποστολὴν των καὶ δὲν ἀντεῖλον, ὡς θὰ ὠφειλον, τὰς διατάξεις τοῦ ὑπουργείου, νὰ ἀντικατασταθοῦν πάραυτα καὶ νὰ κριθοῦν ἀναλόγως τῆς ὑπηρεσιακῆς των ἀποδόσεως.

### ΤΗΝ ΑΜΕΣΩΝ ΠΡΟΩΘΗΣΙΝ

Εἰς περίοδον καθ' ἥν τὰ πολιτικά μας πράγματα ἐπιτρέπουν πλέον τὴν ἰκανοποίησιν ἀπάντων σχεδὸν τῶν αἰτημάτων ὅλων τῶν παραγωγικῶν τάξεων, ἐνῶ ἡ ἡγεσία τοῦ Υ.Ε.Ν. — 'Υπουργός, Γενικὸς Γραμματεὺς, Γενικὸς Διευθυντής — διαθέτει τὴν ἀπαρκεστήραν δυνατήν συγκρότησιν καὶ ικανότητα νὰ διαπιστώνῃ καὶ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ πολύπλευρα ναυτιλιακὰ θέματα, ἀπορούμεν πώς είναι δυνατὸν μέτρα, τὰ ὅποια θὰ είχον εύμενότατον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ καὶ ἐπὶ τῆς οικονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου, νὰ μη τυγχάνουν πρωθιμήσεως καὶ ἀμέσου ἐφαρμογῆς.

Τὸ θέμα τῶν ἐπισκευαστικῶν βάσεων, ἡ ἐν πολέμῳ ἀφαίρεσις τῶν πλοίων μας αἱ στρατολογικαὶ διευκολύνσεις τῶν ναυτικῶν, ἡ ἐνιαία ἐποπτεία τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν., ἡ ψηφιστικὴ σημασία τῶν δύο νομοσχεδίων ποὺ ἔκκρεμοῦν ἀπὸ μηρῶν ἥδη, είναι τὰ κύρια ζητήματα ποὺ ἐπιβάλλεται νὰ τεθοῦν ὑπὸ ὅψιν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, τὸ συντομώτερον δυνατόν.

Ἄς ἐπιζητήσῃ ὁ κ. Μαυριδόγλου, διὰ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, τὴν ἀμεσον πρωθιμήσιν των. Ἀπεφασίσῃ ὅδη νὰ γίνη μία συνάντησις τῶν ἐφοπλιστῶν μὲ τὸν κ. Πρωθυπουργόν. 'Ανυπερθέτως ἐντὸς τῶν ἡμερῶν πρέπει νὰ πραγματοποιηθῇ αὐτῆς. Τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας είναι σαφῆ, συγκεκριμένα καὶ ξένα πρὸς κάθε ἐπὶ μέρους συμφέρον. 'Αφοροῦν εἰς τὸ καλῶς ἐνοούμενον συμέρον τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του.

### ΕΠΙ ΤΑΠΗΤΟΣ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Ἐσημειώθη τὰς τελευταίας αὐτάς ἡμέρας δραστηρίας ἀποδοτικὴ περὶ τὴν συζήτησιν τῶν ἀπασχολούντων τὴν Ναυτιλίαν θεμάτων. Συναπταὶ συσκέψεις ἐλάσθον χώρων εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας καὶ τὴν 'Ενωσιν τῶν 'Εφοπλιστῶν. Μετέσχεν αὐτῶν ὁ Πρόεδρος τοῦ 'Κομμίτη' κ. 'Ιωάννης Κουλουκουντῆς.

Γνωστὰ τὰ ζητήματα. Τὸ μᾶλλον ἐπείγον καὶ παροχὴ τῆς κρατικῆς ἔγγυησεως διὰ τὴν ναυπηγησίν τῶν νέων freedom ships εἰς ἀντικατάστασιν τῶν λίμπερτους. Δὲν ἔλειψαν δομῶν καὶ κατηγορηματικῶν διαθέσεων. Παρ' ὅλων ἀνεγνωρίσθη ἡ πρόθυμος διάθεσις τοῦ κ. Υπουργού, ἡ ἀνεπιφύλακτος συμπαράστασίς του. Διὰ τὴν ἐπίλυσην τῶν παρεσχέθων ἀπὸ τὸν κ. Μαυριδόγλου σαφεῖς δοσοὶ καὶ κατηγορηματικοὶ διαθέσεωις. Παρ' ὅλων ἀνεγνωρίσθη ἡ πρόθυμος διάθεσις τοῦ κ. Υπουργού, ἡ ἀνεπιφύλακτος συμπαράστασίς του. Διὰ τίνα τῶν ζητημάτων θετικαὶ ἔξευρεθησαν λύσεις, αἵτινες καὶ θὰ τύχουν τῆς δεύοντος ἐπεξεργασίας ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν. Διὰ τὸ αἰτηματικὴ τῆς κρατικῆς ἔγγυησεως δὲ κ. 'Υπουργός ἐπέδειξεν, ὡς ὅλως τὰς ἀνεμένετο, ζωῆ-

**MONSTAD AND COMPANY LIMITED**  
SHIP CHANDLERS  
FOR ALL YOUR SUPPLIES IN  
EASTERN CANADA

NORSHIP  
(ALL PORTS)  
GABLE ADDRESS :



REPRESENTATIVE:  
Capt. E. ZIZOS

HEAD OFFICE: 224 YOUVILLE SQ., MONTREAL, QUE.  
24 HOUR SERVICE

BRANCHES AT : PORT ALFRED, QUE. — SAINT JOHN N.B. — HALIFAX N.S.

ρότατον ένδιασφέρον. Κατανοεί πλήρως την άναγκην, όπως τὸ Κράτος προέλθη ἀρώγον εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀνανεώσεως τοῦ παρηλίκου ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τοννάζ.

Ο κ. Ζαννάρας διὰ μακρῶν εἰσηγήθη τὰς ἀπόψεις τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἀνέλυσε τὸ αἴτημα ἀπὸ τῆς πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς. Ἐπεφασίσθη ἡ ὀλοκλήρωσις τῆς μελέτης μὲ συμμετοχὴν τοῦ Διευθυντοῦ Μελετῶν τοῦ 'Υπουργείου κ. Χανίδη καὶ ἡ ὑποδολὴ αὐτῆς τὸ ταχύτερον ὅνταν τὸν Κυνέρνησιν διὰ τοῦ κ. Μαυριδόγλου.

Ἐν συνεχείᾳ ἐπιτροπὴ ἔκ τῶν κ.κ. 'Ανδρεάδη, Μανώλη καὶ 'Ιωάννου Κουλουκούντη καὶ Κ. Λύρα ἐπεσκέψθη τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, παρισταμένου καὶ τοῦ κ. Μαυριδόγλου. Τὸ αὐτὸν ζήτημα τῆς κρατικῆς ἔγγησης συνεζητήθη κατ' ἄρχιον. Ο κ. Στεφανόπουλος, ἀφοῦ καὶ πάλιν ἀνεφέρθη εἰς τὴν παραγωγικὴν συμβολὴν τῆς Ναυτιλίας, ὑπεσχέθη, μετὰ τὴν ὑποδολὴν τῆς σχετικῆς εἰσηγήσεως, τὴν ἀμεσῶν μελέτην τοῦ αἰτήματος, ἀναγνωρίσας πλήρως τὴν ἀνάγκην τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως.

Τὴν παρεμβασίαν τοῦ κ. Στεφανοπούλου ἐπεκάλεσθησαν ἐπίσης οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων μας κατὰ τὰν πολεμικῶν κινδύνων καὶ διὰ τὴν ἄρσιν τῶν παρεμβαλλομένων δυσχερειῶν πρὸς ταχυτέραν σύστασιν ἐπισκευαστικῶν βάσεων ἐπαρκῶν διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας. 'Ο κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἀνεκοίνωσεν, ὅτι προέδη ηδη διὰ τὸ ζήτημα τῶν δάσεων εἰς ἐπιμόνους σχετικὰς συστάσεις πρὸς τοὺς ἀρμόδιους τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος. Κάθε διευκόλυνσις θέλει παρασχεθῆ τόσον διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς δάσεως τοῦ Περάματος, σύσσον καὶ τὴν σύστασιν τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος. Δέν παρέλειψεν ὁ κ. Στεφανόπουλος νὰ ὑποδειξῇ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν ἀνάγκην, ὅπως καὶ εἰς ἄλλα ἐπίκαια σημεῖα — Κρήτην καὶ Πύλον — ἐγκατασταθοῦν ἐπισκευαστικαὶ δάσεις.

\*\*\*

'Ο κ. I. Κουλουκούντης, ὡς Πρόεδρος τοῦ Κομμίτη, προσεκάλεσε τὸν κ. Μαυριδόγλου ὅπως ἐπισκέψθη μετὰ τοῦ κ. Σταύρουπολη τὸ Λονδίνον, ἵνα μετὰ τὸν ἕκεī ναυτιλιακῶν παραγόντων συζητηθοῦν τὰ καίρια τῆς Ναυτιλίας μας ζητήματα. 'Ημέρα ἐπισκέψεως ὠρίσθη ἀπὸ τὸν κ. 'Υπουργὸν, κατόπιν συνεννοήσεως μὲ τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, ἡ 15η Μαΐου. Θὰ μετάσχῃ τῶν συσκεψών τοῦ Λονδίνου καὶ ὁ κ. 'Ανδρεάδης μετὰ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς 'Ενώσεως 'Ἐφοπλιστῶν κ. Κατσαμπῆ.

### ΣΥΝΔΕΛΦΙΚΗ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ

Αἱ συζητήσεις περὶ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν διήγειρον ζηντρότατον ἐνδιαφέρον μεταξύ, ιδίᾳ, τῶν ἐφοπλιστῶν περιωρισμένης ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας. 'Εξηγούμεν πλήρως τὸ ἐνδιαφέρον καὶ δικαιολογούμεν ἀπολύτως τὴν ἐπιθυμίαν τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν, ὅπτες ἴδουν πραγματοποιούμενον τὸ σχετικὸν σχέδιον. Θὰ συστήσωμεν ὑπομονήν, διότι πρὶν φύσωμεν εἰς τὴν ὑλοποίησιν οἰουδήποτε μέτρου, ἡ δῆλη ἐργασία θὰ διεξέλθῃ πολλὰ στάδια. Καὶ δὲν εἰναι μόνον αὐτό. Πρέπει νὰ παραμερισθοῦν ἐμπόδια, τὰ ὅποια παρεμβάλλονται «έκ τῶν ἔσων» ἀπὸ μεμονωμένους —εὔτυχως— φωστήρας τῆς Ναυτιλίας.

Διαπιστοῦται, πάντως, ἡ ίκανοποίησις τῶν μικρῶν —ἄς τοὺς ἀποκαλέσωμεν οὕτω — ἐφοπλιστῶν, διὰ τὴν στάσιν καὶ τὰς πρόθεσεις τῶν οἰκονομικῶν ισχυροτέρων συναδέλφων των. Οἱ τελευταῖοι, ὡς γνωστοί, προτείνονται καὶ ὑποστηρίζουν τὸ σχέδιον τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν λίμπετρυς —διὰ τοῦ ισπανικοῦ τύπου ή ἄλλου παρεμφεροῦς νεοτεύκτου— πλοίου, πρὸς τὸν σκοπόν, ὅπως ἔξιστος οἰκονομική ἡ συνέχεια τῆς ἐπαγγελματικῆς παραδόσεως τῶν «μικρῶν» συναδέλφων των. 'Υπῆρχε, πρόγυματι, ὄμφωνος ἡ γνώμη τόσον τῆς 'Ενώσεως 'Ἐφοπλιστῶν, σύσσον καὶ τοῦ Committee, ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ὅπως τὸ σχέδιον ἀποβλέψῃ ἀκριδῶς εἰς τὴν προ-

τίμησιν τῶν περιωρισμένης οἰκονομικῆς ἰσχύος πλοιοκτητῶν. Εἶναι τούτο μια ἀξιοπρόσεκτος ἐνθάρρυνσις συναδέλφικῆς ἀλληλεγγύης.

### ΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΥΝΕΞΙΖΟΝΤΑΙ

"Αλυτὸν τὸ θέμα τῆς εἰσδοχῆς τῶν ἐλληνικῶν τοκτικῶν γραμμῶν εἰς τὰς Κόνφερανς. 'Απὸ τοῦ 1963, κατὰ τὰς συσκέψεις τῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν τῶν ἐύρωπων κρατών χωρῶν (μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἡ 'Ελλάς), ἐθέθη ὑπὸ ὅψιν τῆς CENSA (τῆς 'Ἐπιπροπῆς τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν ὄργανισμῶν) σύντασις, ὅπως ἔξευρεθῇ μηχανισμὸς ἐπιλύσεως τῶν διαφόρων μεταξὺ τῶν Κόνφερανς καὶ τῶν ἀνεξαρτήτων τοκτικῶν γραμμῶν, προκειμένου νὰ ἀρθούν τὰ παρεμβαλλόμενα ἐμπόδια διὰ τὴν εἰσδοχὴν νέων γραμμῶν εἰς τὰς Διασκέψεις.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν (μέλους τῆς CENSA) κ.κ. Π. Καλλιμανόπουλος, Π. Μαρκεσίνης καὶ Α. Χανδρῆς κατ' ἐπανάληψην ἔφερον τὸ θέμα ἐνώπιον τῆς ὄργανωσεως αὐτῆς κατὰ τὰς πολλὰς συσκέψεις τῆς. Πάντοτε συνήντησαν τὴν ἀντίδρασιν τῶν ἄλλων μελῶν ὑπὸ δισφόρους προφάσεις: "Ἄλλοτε μὲν ὅτι τὸ θέμα ήτο καθαρῶς ἐσωτερικὸν καὶ ὁ μόνος τρόπος ρυθμίσεως του ήτο ζήτημα ἀπολύτου ἀρμοδιότητος τῶν Κόνφερανς, ἄλλοτε δὲ ὅτι οἱ Κόνφερανς ήσαν ήδη κεκορεσμέναι καὶ δὲν ὑπῆρχε θέσις δι' ἄλλα πλοῖα καὶ τὰ τοιαῦτα.

Καὶ εἰς τὴν μικτὴν 'Ομάδα 'Ἐργασίας, εἰς τὴν ὅποιαν συμμετέχουν καὶ κυβερνητικοὶ ἐκπρόσωποι, ή ιδίᾳ τοκτικὴ ἐπρόθη ἐναντίον τῶν ἀλλων ἐλληνικῶν πρωτάσων, τὰς ὅποιας ἐντόνως καὶ ἐπιμόνως ὑπεστήριξαν οἱ 'Ελλήνες ἀντιπρόσωποι.

Ἡ σημερινὴ θέσις τοῦ ζητήματος ἐμφανίζεται ὡς ἔχει: Τὴν 1ην καὶ 2αν 'Ιουνίου θὰ συνέλθουν εἰς 'Οσλο τὸν ὑπουργὸν Μεταφόρων τῶν δέκα εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, μεταξὺ δὲ τῶν θεμάτων, τὰ ὅποια θὰ συζητηθούν, θὰ είναι καὶ τὸ περὶ οὓ πρόκειται.

"Ηδη κατὰ τὴν σύστασιν τῆς CENSA τῆς 29ης Μαρτίου ἐθέθη καὶ πάλιν τὸ ζήτημα ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων ἐκπροσώπων κ.κ. Καλλιμανόπουλος καὶ Μαρκεσίνη, οἱ ὅποιοι συνεχίζουν ἐπιμόνως τὸν σκληρὸν ἀγώνα.

Εἰδί-

κώτερον ἔχητηθη ὅπως, προκειμένου περὶ εἰσδοχῆς νέων γραμμῶν εἰς τὰς Κόνφερανς, μὴ ἀπαιτήται ἡ παμφηφία τῶν μελῶν αὐτῶν, ἀλλὰ νὰ θεωρήται ἀρκετή ἡ γνώμη τῆς πλειοψηφίας. Τούτο ἐνέχει μεγάλην σημασίαν, διότι, μὲ τὸ σημερινὸν καθεστώς, ἡ σημαντική πέμπτη μέλος τῶν Κόνφερανς, εἶναι ἀρκετή διὰ νὰ ἀπορριφθῇ ἡ αἵτησις εἰσδοχῆς μιᾶς νέας γραμμῆς.

Καὶ πάλιν εἰς τὴν ἐλληνικὴν αὐτὴν πρότασιν ἐνεφανίσθη ἀντίδρασις ἐκ μέρους ἄλλων ἀντιπροσώπων καὶ δὴ τοῦ 'Αγγλου, τοῦ 'Ολλανδοῦ καὶ τοῦ Νορβηγοῦ, οἱ ὅποιοι ἔχητοσαν τὴν ἀναδολὴν συζητήσεως τοῦ θέματος. Κατόπιν ὅμως σθεναρᾶς ἐπιμονῆς τῶν 'Ελλήνων ἀντιπροσώπων, ἀπεφασίσθη ἐν τέλει, ὅπως σταλὴ ὑπὸ τῆς CENSA ἐγκύλιος πρὸς τὰς δόρευσύτας ἐν Εὐρώπῃ Κόνφερανς, διὰ τῆς ὅποιας ζητεῖται ἀπὸ αὐτάς νὰ γνωρίσουν κατὰ πόσον θὰ ἥτο δυνατή ἡ τροποποίησις τῶν κανονισμῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ψηφοφορίαν διὰ τὴν εἰσδοχὴν νέων γραμμῶν εἰς τὰς Διασκέψεις.

Βεβαίως καὶ ἡ ἀπόφασις αὕτη δὲν ἔχει μεγάλην πρακτικὴν σημασίαν, ἐφ' ὃσον ἀπλῶς ἐρωτῶνται αἱ Κόνφερανς, χωρὶς νὰ ἐπιβάλλεται εἰς ταύτας ἡ ἀλλαγὴ τῶν κανονισμῶν των καὶ, ὡς φαίνεται, μὲ διαφόρους προφάσεις δὲν θὰ είναι πρόθυμοι νὰ ἀλλάξουν τούτους.

Πάντως, πρόκειται περὶ ἐνὸς ἐνθαρρυντικοῦ δήματος διὰ τὴν ἐπικράτησιν τῶν ἐλληνικῶν ἀπόφεων, ἀφοῦ μετὰ τὰς τόσας παρεκκύεις καὶ ἀναδολῶς κατέστη δυνατή ἡ ληφθεὶς μιᾶς ἀπόφασεως ἐπὶ τοῦ ἐπιμάχου θέματος, λαμβανομένου μάλιστα ὑπὸ ὅψιν, ὅτι οἱ ἀντιπροσωπεύοντες εἰς τὴν CENSA τὰς ἐφοπλιστικὰς ὄργανωσεις κατέχουν ἐξεχουστικής θέσεις εἰς τὰς Κόνφερανς.

Δέονταί τους νὰ σημειωθῇ, ὅτι παραλλήλως πρὸς τὸν ἐπικράτησιν τῶν ἐλληνικῶν ἀπόφεων, ἀφοῦ μετὰ τὰς τόσας παρεκκύεις καὶ ἀναδολῶς κατέστη δυνατή ἡ ληφθεὶς μιᾶς ἀπόφασεως ἐπὶ τοῦ ἐπιμάχου θέματος, λαμβανομένου μάλιστα ὑπὸ ὅψιν, ὅτι οἱ ἀντιπροσωπεύοντες εἰς τὴν CENSA τὰς ἐφοπλιστικὰς ὄργανωσεις κατέχουν ἐξεχουστικής θέσεις εἰς τὰς Κόνφερανς.

Δέονταί τους νὰ σημειωθῇ, ὅτι παραλλήλως πρὸς τὸν ἐπικράτησιν τῶν ἐλληνικῶν ἀπόφεων, ἀφοῦ μετὰ τὸν ζητήματος τῶν δέκα εὐρωπαϊκῶν πρωτάσων καὶ σκληρὸν ἀγώνα πρὸς τὸν ἐπιδίωτην ἀποδοχὴν ἐνὸς δικαίου αἰτήματος, τὸ ὅποιον ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία προβάλλει μὲ πίστιν, εἰς τὸ δικαίωμα δηλαδή



Marine Diesel Engines from 40 – 34 000 HP

Auxiliary Diesel Sets

Propellers and Propeller Shafts

Steam Boilers and Turbines for ship propulsion

Deck Cranes

Ventilation and Airconditioning Equipment for ships

Complete Electrical Equipment for all kinds of ships

### IPTC INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

OTTHMARSTRASSE 8 8024 ZURICH / SWITZERLAND P.O.B. 188  
TELEPHONE (051) 34 52 34 TELEGRAMS: INDUPROHAN ZURICH

Branch Offices in: Greece, Portugal, France, England, Egypt, Sudan, Nigeria, Congo, South Africa

συμμετοχής της είς τὸν διαφράγματος σύρυνόμενον κύκλον τῆς δραστηριότητος τῶν Κόνφεραν.

Ἡ ἀνένδοτος ἀντίδρασις ἐκ μέρους τῶν συγκροτημάτων, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τὰς Κόνφεραν, πρέπει νὰ ὑπερνικήῃ πάσῃ θυσίᾳ. Δὲν εἶναι νοητὸν ἀπὸ τῆς μιᾶς πλευρᾶς νὰ διατυπωνίζεται ἡ πιστις εἰς τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν, ἐνώ ἀπὸ τὴν ἄλλην κρατῶνται ἔρμητικῶς κλεισταὶ αἱ θύραι εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι κατ' οὐδὲν ὑστεροῦν ἀπὸ ἀπόφεως καὶ πλωτοῦ ὑλικοῦ καὶ ὄργανωσεως τῶν ἀποτελουσῶν τὰς Κόνφεραν παρομίων ἐπιχειρήσεων.

Ἡ προσεχῆς διάσκεψις τῶν ὑπουργῶν εἰς "Οσλο τὸν Ἰούνιον, θὰ ἔχῃ ἀποφασιστικήν σημασίαν διὰ τὸ ἐπίμαχον θέμα. Ἡ Ἑλλὰς καὶ ὁ Ἐφοπλισμὸς καὶ Κάροτος, πρέπει νὰ ἐμφανισθῇ εἰς αὐτὴν ἰσχυρά καὶ μαχητικὴ διὰ νὰ διεκδικήσῃ τὴν θέσιν, τὴν ὅποιαν δικαιούνται καὶ λόγῳ τῶν τίτλων τῆς ὡς τῆς ἀρχαιοτέρας ἐκ παραδόσεως ναυτικῆς χώρας καὶ ὡς διαβέτουσαν μίαν μεγάλην Ναυτιλίαν διεθνῶς προσδολῆς, τῆς ὅποιας τὰς ὑπηρεσίας εἰς τὴν παγκόσμιον κοινότητα οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ. Ὁ ὑπουργός κ. Μαυριδόγλου μετὰ τοῦ διευθυντοῦ Μελετῶν τοῦ ὑπουργείου κ. Χανίδη, θὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν ἐν λόγῳ Διάσκεψιν.

### ΕΔΙΚΑΙΩΣΗΜΕΝ

Μετὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἀπολιστὰς καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου —διὰ τοῦ Πρεδέρου τοῦ— παρενέβη καὶ τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον κατὰ τῆς ἐπιδολῆς τῶν ἐπασφαλίστρων φορτίων εἰς τὰ ἄνω τῶν 20 ἑταῖς φορτηγὰ σκάφη. Ἄδικος καὶ παράλογος ἔχορακτηρίσθη ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τῶν "Ἄγγλων ἀσφαλιστῶν.

Κατὰ τὴν ἐπησίαν συνέλευσιν (14 Ἀπριλίου), καθ' ἣν ἔξεπρωσαπήθησαν τὰ 70% τοῦ παγκοσμίου τοννά, ἐπεσημάνθησαν αἱ ἑκ τῶν ἐπασφαλίστρων δυναταὶ ἐπιπτώσεις. Ἐτοίσθη, ὅτι τίθεται ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἡ ἰσχὺς τῶν ἀνεδιδομένων ὑπὸ τῶν Νησιωτῶν πιστοποιητικῶν καταστάσεως, ὡς καὶ τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας δάσαι τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1960 «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ».

Ἐγένετο δεκτὸν τὸ κάτωθι φήμισμα: «Τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον:

1) Ἐκφράζει τὴν σοδαράν ἀνησυχίαν τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον πλοιοκτητῶν, διὰ τὴν γε-

νομένην εἰς τὴν διεθνῆ ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τροποποίησιν τοῦ ὄρου καταστάσεως τῶν μεταφερομένων φορτίων ἐπὶ πλοίων ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἑταῖς. Ἡ τροποποίησις αὕτη ἀποτελεῖ διασκιὴν ἀλλοιωσιν τακτικῆς ὑφισταμένης ἀπὸ πολλῶν ἑταῖς, χωρὶς νὰ ζητηθῇ ἡ γνώμη τῶν ἐνδιαφερομένων ἡ νὰ γίνη σχετικὴ τις προειδοποίησις, μὲ εὑρὺν τὸν ἀντίκτυπον εἰς τὰ τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας.

2) Τονίζει τὰς ἐν τῆς ἀλλαγῆς συνεπείσες. Τίθεται, πράγματι, ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἡ ἰσχὺς τῶν ἀνεδιδομένων ὑπὸ τῶν Νησιωτῶν πιστοποιητικῶν καταστάσεως καὶ πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας δάσαι τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1960 «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ».

3) Ἐκφράζει τὴν ἐλπίδα, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ γενικῶς, θὰ προδούν εἰς τὴν δέουσαν ἐνέργειαν ἀρτεως τῶν διστηρείων, αἱ ὅποιαι ἐδημιουργήθησαν τόσον διὰ τὸν πλοιοκτήτας ὅσον καὶ διὰ τοὺς φορτωτάς.

4) Ὅποδεικνύεται, ὅπως εἰς τὸ μέλλον ζητήται ἡ γνώμη τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς ἀποφυγὴν δημιουργίας παρομοίων διστηρείων, αἱ ὅποιαι ἀποτελοῦν ἐμπόδιον διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ τὰς μεταφορὰς καὶ ἀντιστρατεύονται τὴν ἀποδοτικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν συνέλευσιν παρέστησαν ἑκπρόσωποι 19 ναυτικῶν χωρῶν. Τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἔξεπρωσώησεν ὁ κ. I. M. Χατζῆπατέρας.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ ἀπὸ μέρους σύμπαντος τοῦ ἀπολιστικοῦ κόσμου —ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου— ἐκδηλωθεῖσα ἀντίδρασις κατὰ τὸν ἐπασφαλίστρων, θὰ ἔχῃ τὴν ἀπίχησίν της καὶ μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστῶν. Θὰ στέρξουν, πιστεύομεν, νὰ ἀνακρύσουσιν πρόμναν.

Δὲν ἔχουν οὗτοι κανένα συμφέρον νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν διαρεῖν ἐπίκρισιν, ὅτι κερδοσκοποῦν, αὐθαιρέως ἐπιβάλλοντες ὑπέρμετρα ἀσφαλίστρα ἐπὶ τὸν πλοίον, παραμερίζοντες τὴν διασκιὴν προϋπόθεσιν τῆς πιστοκτῆς καταστάσεως τοῦ κάθε πλοίου, ὑποδεικνυμένης ἀπὸ τὰ πιστοποιητικὰ ἐπιθεωρήσεως τῶν Νησιωτῶν, ἀγνοοῦντες καὶ τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῆς παγγελματικῆς σταδιοδρομίας ἐνὸς ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ.

Τὰ ἐπασφαλίστρα κατεδιάσθησαν πλέον εἰς τὴν κοινὴν συνείδησιν. Θὰ ὑποχρεωθοῦν οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ τὰ ἐγκαταλείψουν. "Ἐπιμένοντες, ζωηροτέραν θὰ ἐγείρουν τὴν κατ'

αὐτῶν ἀντίδρασιν.

Παρήγορον, πάντως, ὅτι ἡ ἀπὸ μέρους τῶν Ἑλλήνων ἀφοπλιστῶν ἐγερθείσα ἀντίδρασις εὔρε τὴν δικαιώσιν τῆς ἀπὸ τοὺς ξένους συναδέλφους των. "Ισως ἡ ἀσκηθεῖσα διὰ τοῦ «Κομμίτη» τοῦ Λονδίνου πίστης, νὰ ἀποφέρει τὰ καλά της ἀποτελέσματα. Θὰ διαφύγωμεν διὰ δευτέρων φοράν ἔνα κίνημαν ἀπειλούντα τὴν ὑπόστασιν τοῦ ἐλληνικού, κυρίως, παρηλίκου πλοίου. Καὶ ἔχομεν τόσα παρηλίκα!

### ΚΑΛΗ ΠΡΟΟΔΟΣ

Δὲν χρείαζονται σχόλια. Τὸ κάτωθι τηλεγράφημα είναι ἀρκετὰ εὐγλωττον. Ἡ προσπάθεια διὰ τὴν κατά τινας κινδύνων πολέμου ἀσφαλίσιν τῆς Ναυτιλίας μας, σταθεροποιεῖται. Δὲν θέλομεν νὰ εἴπωμεν, ὅτι εύδουται. Πολλὰ τὰ στάδια ποὺ ἔχομεν ἀκόμη νὰ διανύσωμεν.

Ἐδικαίωσαν, πάντως, αἱ ἀπόφεις τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λεμού. Ὅπο τὴν προεδρίαν του ἡ Ἑλληνικὴ Γραμματεία τῆς "Ομάδος Ἐργασίας, δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι θὰ χωρῆσῃ ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν μελέτην καὶ τὴν ἐν καιρῷ κατάλληλον εἰσήγησιν τοῦ δόλου θέματος.

Τὸ τηλεγράφημα ἀπευθύνεται πρὸς τὸν κ. ὑπουργὸν Ναυτιλίας καὶ ἔχει ὡς κάτωθι:

«Ἐύχαριστας ἀναφέρω ὅτι τὸ ἀρμόδιον ὅργανον τοῦ ΝΑΤΟ διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀπεδέχθη ἐλληνικὴν ἀποφιν, ὅπως ἔξακλουθησῃ τὴν μελέτην ἀσφαλίσεως κινδύνων πολέμου. Ἐτύχαμε εξαιρετικὴν ὑποστηρίξεων παρ' Ἀμερικανῶν καὶ ἄλλων μελών ΝΑΤΟ. Ἀγγλικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπερσχέθη δοθῆσῃ ἔργον εἰδίκης ὅμαδος διὰ τὴν μελέτην τῆς ἀσφαλίσεως κινδύνων πολέμου, ὑπὸ τὴν προεδρίαν μου εἰς Λονδίνον. Παρακαλῶ εἰδοποιησάτε "Ενωσι" Ἐφοπλιστῶν.

### Κ. ΛΕΜΟΣ

Διασκεδάζονται, πιστεύομεν, καὶ αἱ διατυπωθεῖσαι ἀνησυχίαι ὡρισμένων κύκλων, διὰ τὴν καλὴν ἔκβασιν τῆς ἀναληφθείσης ὑποχρεώσεως καὶ διὰ τὴν παρ' ἡμῶν ὄργανωσιν τῆς Γραμματείας.

### ΤΙΜΩΡΟΝ ΤΟΝ ΝΟΜΟΝ

Νὰ σταμάτησουν πλέον αἱ ἐκκλήσεις πρὸς τοὺς ἔχοντας τὰ πληρώματα τῶν πλοίων των ἀνασφαλίσατο. Ο Νόμος τιμωρὸς πρέπει νὰ κινηθῇ. Αὐτὸν ἀς φροντίσῃ ὁ κ. Μαυριδόγλου τὸ ταχύτερον νὰ ἀποκτήσῃ. Ο Νόμος θὰ ἀποδώσῃ καὶ ὅχι αἱ συστάσεις. Θὰ τιμωρήται ὁ πλοίασχος —ἀφοῦ ὁ πλοιοκτήτης εἰναι καμουφλαρισμένος κάτω ἀπὸ τὴν οἰανδήποτε «κομπανίαν» — διότι ἐδέχθη νὰ προϊστάσται πληρώματος ἀνασφαλίστου. Αὐτὸς, ἀλλως τε, συμβάλλεται μὲ τοὺς ναυτολογούμενους.

### ΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΘΟΥΝ

"Ἀπεφάνθη τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις τῶν πλοίων πρὸς τὸ Βόρειον Βιετνάμ ἀναφέρεται εἰς μόνα τὰ ὑπὸ τὴν Κινανόλευκον σκάφη. Τύποις ὁρθὴ ἡ ἀποφιν. Δὲν νομίζουν, δύμως, οἱ τοῦ 'Υπουργείου ἀρμόδιοι, ὅτι πρέπει νὰ ἐνδιαφέρωνται καὶ διὰ τὴν ζωὴν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν πού πρητερούν ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων υπὸ ξένας σημασίας;

Οι λιμένες τοῦ Βορ. Βιετνάμ βάλλονται ἡδη ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ἀεροπορίαν. Δὲν ἀποκλείονται αἱ καταβυθίσεις πλοίων ἐκεὶ ἐλλιμενισμένων. "Ὑποχρέωσις τῆς ἐλληνικῆς Πολιτείας είναι, νομίζουμεν, νὰ προστατεύσῃ τὴν ζωὴν ἀνυπόπτων Ἑλλήνων ναυτικῶν πού εύρισκοντα εἰς τὴν ζωὴν τοῦ περός, διότι ὁ πλοιοκτήτης θέλει νὰ κερδίσῃ τὸν μεγάλον ναύλον.

"Οφείλει, κατὰ συνέπειαν, τὸ 'Υπουργείον νὰ γνωστοποιήσῃ εὐρύτατα τὴν ἀπαγόρευσιν καὶ νὰ ὑποδείξῃ εἰς τοὺς "Ἑλλήνας ναυτικούς τῶν ἄμεσον κινδύνων, ποὺ διατρέχουν, δεχόμενοι νὰ ἐπιβαίνουν πλοίων, ἀτινα-

## 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

πρόκειται νά ἐπιχειρήσουν ταξίδια πρὸς τὸ Βόρ. Βιεννάμ. Καὶ αὐτὸ κυρίως θὰ ἀναφέρεται εἰς τὰ ὑπὸ τὴν Κυπριακὴν σημαίαν πλοῖα. Αὐτή τώρα εἶναι ἡ πλέον ἀσύδοτος.

### SHIP AMERICAN

Ειδικὸν πολυσέλιδον πολυτελές τὴν ἔμφαντιν τεῦχος, ἔξεδόθη ἀπὸ τὴν «Μεριτάμ' Ἀντιμινιστρέσιον», εἰς τὸ ὄπιον ἀναπτύσσονται τὰ πλεονεκτήματα διὰ τοὺς ἔξαγωγεῖς καὶ εἰσαγωγεῖς τῆς προτιμήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου διὰ τὰς μεταφοράς των. Ἀντίτυπα ἀπεστάλησαν τὸ πρῶτον ἀπὸ τὸν Κ. Τζόνσον, πρόεδρον τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς, εἰς τοὺς προϊσταμένους τριάκοντα ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ἔν συνεχείᾳ, ὑπερδιακόσιοι γενικοὶ διευθυνταὶ τῶν μεγαλύτερων διοικησιανικῶν ἐπιχειρήσεων ἔλαβον, διοικησιακῶν ἀφερωμένων εἰς αὐτούς, ἀνά ἓν ἀντίτυπον.

Τιτλοφορεῖται τὸ τεῦχος: «Τὸ συμφέρον σας ἔγκειται εἰς τὴν ὑποστήριξιν τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου». Ὑποδεικνύεται, ὅτι ὑπερτερακόσια ὑπὸ τὴν ἀστερέσσαν σκάφη, ἔκτελοντα τακτικάς γραμμάς, ἔξυπηρτον τὸ ἐμπόριον ἀπὸ καὶ δι' ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου, μὲν ναύλους συναγωνιστικούς. Εἰς τοὺς ἔξαγωγεῖς συνιστᾶται νά πωλοῦν τοῖ φόρο (κόστος, ἀσφαλίεις καὶ ναύλος), εἰς τρόπον ὥστε, νά είναι εἰς θέσιν νά ἐλέγχουν τὴν μεταφοράν τοῦ φορτίου δι' ἀμερικανικοῦ σκάφους. Εἰς τοὺς εἰσαγωγεῖς ὑποδεικνύεται, ἐπίσης, νά πορέχουν τὰς δόηγίας των κατὰ τὰς ἐντολὰς φορτώσεων, ὅπως προτιμάται τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον. Γενικῶς, οἱ συναλλασσόμενοι μὲ τὸ ἔξωτερικόν, ὁφείλουν νά καθιερώνουν τὴν πολιτικὴν τῆς ἀπασχολήσεως κατὰ τὰς μεταφοράς των τοῦ πρῶτον διαθέσιμον ἀμερικανικοῦ πλοίου, νά ἐπιζητοῦν τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν οἰκιῶν καὶ νά ἐπωφελοῦνται τῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορίου.

«Διὰ τῶν ἀνωτέρω ἐνέργειῶν —τοινίζει ὁ Κ. Τζόνσον— οἱ Ἀμερικανοὶ ἐπιχειρηματίαι ὑποστηρίζουν αὐτὰς τὰς ἐπιχειρήσεις των, ὅπως καὶ τὴν χώραν των. Θὰ συνεισφέρουν εἰς τὴν προστάθειν ισόσκελίσεως τοῦ ισοδυγίου ἔξωτερικῶν πληρωμῶν καὶ θὰ βοηθήσουν τὴν διατήρησιν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τοῦ ὄπιον κυρία ἀποστολή εἶναι, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορίου.

Καθιερούται, δηλαδή, τὸ «Ship American», ἡ ἀπροκάλυπτος διάκρισις σημαίας. Καὶ διερωτώμεθα, ποίος ή τακτικὴ ποί θὰ ἀκολουθήσουν πρὸ τῶν διακριτικῶν αὐτῶν μέτρων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, αἱ ὄλαις ναυτικαὶ χώραι, διὰ τὴν προστασίαν τῶν ιδίων τῶν πλοίων.

Ἀσφαλῶς ὁ φαύλος κύκλος τῆς διακρίσεως θέλει διευρυθῆ. Καὶ δι' ὅσα κράτη διαθέτουν ἐπαρκῆ μεταφορικὴν κίνησιν, ίκανην νά συντηρήσῃ τὴν Ναυτιλίαν των, ἡ διάκρισις τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου πειρωρισμένον θὰ ἔχῃ τὸν ἀντίτυπον. Διὰ τὰς χώρας, ὅμως, ἔκεινας —τὰς κατ' ἔχοντην ναυσιδίους— μὲ τὸ μικρὸν ἔξωτερικὸν ἐμπόριον καὶ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν, τὸ πρόβλημα τῆς ἐπιβιώσεως ἀπειλητικὸν ἀνακύπτει.

Νὰ συστήσωμεν, τούλαχιστον, ἐφ' ὅσον, πρὸς τὸ παρόν πάντως, πειρορίζεται ἡ διάκρισις εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, νὰ ἔφαρμοσουν καὶ οἱ ιδιοί μας φορτωταὶ τὴν τακτικὴν τοῦ «τσιφ» διὰ τὰς ἔξαγωγάς καὶ τοῦ «φόμπο» διὰ τὰς εἰσαγωγάς, πιστεύομεν νὰ παρέλκῃ. Τὴν σύστασιν αὐτῆν, δὲν παύουμεν ἀπὸ μακροῦ ἐπαναλαμβάνοντες, εἰς ὡτα, ἀτυχῶς, μὴ ἀκουόντων. «Αν, ὅμως, ποτὲ καὶ αἱ δίλιγεις ἔθνικαι μας τακτικαὶ γραμμαί, αἱ ἔξυπηρτούσαι τὸ ἔξωτερικὸν μας ἐμπόριον καὶ δὴ ἡ «Ἐλληνικὴ» τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ἐκλείψουν ὑπὸ τὸ δύρσος τοῦ ἔσινον προστατευτισμοῦ, πολλὰ θὰ χάσῃ ὁ «Ἐλλην ἐπιχειρηματίας, ὁ συναλλασσόμενος μὲ τὸ ἔξωτερικόν, ὅχι δ' ὅλιγότερα ἡ Οἰκονομία τοῦ τόπου μας.

### ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Εἰς εἰδικὴν ἔρευναν ἐπὶ τοῦ μέλλοντος τοῦ ὑπερωκεανίου ἐπιβατηγοῦ προέδη ἡ «Κόνφερανς» τῆς ὑπεραπλανικῆς γραμμῆς. Αἱ συναχθεῖσαι διαπιστώσεις ὀμεσώτατα μᾶς ἐνδιαφέρουν. Αναφέρονται, ἀλλως τε, καὶ εἰς τὴν ἐλληνικὴν περίπτωσιν ιδιαιτέρως.

Καὶ πρῶτον: «Ἡ τακτικὴ κίνησις τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀτλαντικοῦ, προβλέπεται νὰ σταθεροποιηθῇ εἰς ἐπίπεδον κατωτέρον τοῦ περόνος, ἐφ' ὅσον δὲν ἥθελον ληφθῆ μέτρα ἀποφασιστικά διὰ νὰ σταματήσῃ ἡ πρὸς τὴν κατιούσαν στροφὴ τῆς κινήσεως.

Ἐν τῷ μεταξύ, εύρυτερος διανοίγεται ὁ δρόζων περιηγητικῶν ταξίδιων. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, μεγαλοπρεπῆς τουριστικός σταθμός ὀνεγείρεται, πρὸς ἔξυπηρτέστην τῶν κρουαζιεροπλοίων. Τὰ δύο νεότευκτα σκανδινανικά ὑπερωκεάνια είναι περιστότερον τουριστικά, πορὰ πλοῖα γραμμῆς. Πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν προσανατολίζεται καὶ ἡ Κιούναρ Λαΐν.

Ἐξ ἄλλου, τὸ ἀμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον, σπῶς καὶ τὸ ιστραπλινόν, πειρορίζουν τὴν δραστηριότητὰ τῶν ὀφελείας, δεδαίως, τῶν ἐπωπατικῶν σκαφῶν.

Δευτέρουν: Τὰ πειρηγητικά ταξίδια τελοῦν ἐν πλήρῃ ἀναπτύξει, ὅχι μόνον εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας —ὅπου τίθεται πρόβλημα διὰ λόγους ἀσφαλειας ἀντικαταστάσεως τῶν περιηγητικῶν σκαφῶν καὶ ἀφεμογῆς αὐτητοτέρων κανονισμῶν— ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Εὐρώπην, λόγω τῆς ὑψηλοτέρας στάθμης διαβιώσεως τῶν λαῶν.

Τρίτον: «Ο στόλος τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπερωκεανίαν τελεῖ ὑπὸ μίαν θαυμαστήν ἀνάπτυξιν καὶ ὑπεισέρχεται εἰς ὅλας τὰς ἔξαγωγάς, τὰς δύοις δύναται νὰ ἔχουν πρετήστησης εἰς τὴν Εύρωπην, λόγω τῆς ὑψηλοτέρας στάθμης διαβιώσεως τῶν λαῶν.

Τέταρτον. Διευρύνονται αἱ τοποθετήσεις σημαντικῶν κεφαλαίων εἰς τὴν ιταλικὴν ναυτιλίαν ἐπιχειρήσιν, τόσον εἰς νεότευκτα, ὅσον καὶ εἰς μεταχειρισμένα σκάφη διὰ τακτικάς, κυριώς, γραμμάς, ἔκτεινομένας καὶ εἰς τὴν μεταναστευτικὴν κίνησιν τῆς Αὐστραλίας ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν. Τὰ ιστανικά καὶ τὰ δραζιλιανά πλοῖα, ἀκολουθῶν τὴν αὐτὴν τακτικήν.

Πέμπτον. Τὰ τελευταῖα μικτὰ σκάφη, ὅπως τῆς «Ζίμ» εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, τῆς Νοτίου Αφρικῆς, ἀντικαθίστανται ἀπὸ τα-

χέα φορτηγὰ γραμμῆς. Εἰς τὰς μικρὰς, τούναντίον, ἀποστάσεως γραμμάς, τὴν Μάγχην καὶ τὴν Βόρ. Θάλασσαν λ.χ., τὸ ὄχηματαγωγὸν κερδίζει ἔδαφος, μέχρι τοῦ σημείου νὰ συναγωνίζεται τὸ ἀεροπλάνον καὶ ἡ ηρχίσειν ἐφανίζομενον τὸ μικτὸν ὄχηματαγωγόν, μεταφέρον αύτοκίνητα, ἐπιβάτες καὶ ἐμπορεύματα, ὑπὸ μορφὴν κοντέινερς καὶ φορτηγῶν ἐμφόρων αύτοκινήτων.

Καὶ ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων, αἱ ἔξι λίστες δὲν εἶναι ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεάνιον. Αἱ ναυπηγήσεις τῶν δαπανήρων αὐτῶν σκαφῶν, προβλέπεται νὰ στοματιστοῦν πρὸ της πρότασης, ἐφ' ὅσον δὲν τοῦ κράτος δὲν θὰ προήρχετο εἰς ἔκστην περίπτωσιν ἀράγον, διὰ πλοία κυρίως γραμμῶν.

Δὲν θὰ πάνουσιν ὅμως ἐξυπηρετούμεναι αἱ γραμμαὶ μὲ τὰ ὑφιστάμενα σκάφη, ἀποσχολούμενα κατὰ περιόδους καὶ εἰς κρουαζέρας.

### ΟΙ ΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Εἰς ὅλα τὰ ἐπίκαια σημεία τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου ἐγκαθίδρυνται ἐπισκευαστικοὶ βάσεις, ἔξαιρουμενον, δεδαίως, τὸν ἐλληνικῶν λιμένων.

Ἀμερικανικὸς ναυπηγικὸς Οίκος διαπραγματεύεται τὴν μετατροπὴν τοῦ ἀλλού γαλλικού ναυστάθμου τῆς Μπιζέρτας εἰς βάσιν ἐπισκευῶν. Ή Κυδένησις τῆς Τυνησίας ἀπεδέχθη τὴν πρότασιν καὶ ἐντός τοῦ Ιουλίου αἱ ἔργασίαι αἱ ὄχιζουν διὰ τὸν ἐκουγχρονισμὸν τῶν ἐγκαταστάσεων. Εἰς τὴν ἐπισκευὴν καὶ τὸν δεξαμενισμὸν τῶν διαπλεόντων τὴν Μεσογείον τάνκερς ἀποδέπτουν οἱ Ἀμερικανοί. (Tampa Ship Repair & Dry Dock Co., Inc.). Πρόθυμον καὶ εὐθηνὸν ἐργατικὸν δυναμικὸν προσφέρεται. Απομένει τὸ ζήτημα τοῦ εἰσπόδου εἰς τὸν ἐσωτερικὸν λιμένα τῆς Μπιζέρτας τῶν μεγάλων, ὑπὲρ τὰς 100 κιλ. τόν., δεξαμενοπλοίων. Περιωρισμένον είναι τὸ δύνισμα τῆς διώρυγος τοῦ προλιμένος.

Καὶ εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς: «Ἐλέχθησαν πολλὰ καὶ ἐγράφοντας πειραστέρων διὰ τὰς σχεδιαζομένας βάσεις τῆς Σουδάς καὶ τῆς Πύλου. Ἐπίκαια τὰ σημεία. Πλὴν λείπουν τὰ ἔργα ὑποδομῆς, ἵνα οἱ ἐπιχειρηματίαι τολμήσουν. Δρόμοι, φώς, νερὸς καὶ ἐπαρκὴ βυθίσματα προϋποτίθενται.

«Ἀλλὰ συζητοῦμεν περὶ Σουδᾶς καὶ Πύλου, ὅταν τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ ἡ δυνατότης τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν Ναυτηγείων Ἐλευσίνος, λόγω τῶν παρεμβαλλομένων ἀντιδράσεων τῶν κρατικῶν καὶ δὴ τῶν νομισματικῶν ἀρχῶν!...

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

### ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

### ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΖΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

### ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24 Stubbenhuk 10	Telex 353505 367894	0211007 0215671	BRAKE	Tel. 510 Norderdeich 4-5	Telex Priv. 510 via 0244151
BREMEN 1	Tel. 310424 Wegesende 3-4	Telex Priv. 446176	0244151	NORDENHAM	Tel. 811 P.O.Box 98	Telex Priv. 811 via 0244151
BREMERHAVEN	Tel. 42597 Kaiserauhafen	Telex Priv. 45841	0238876	EMDEN	Tel. 2391)93	Telex Nesserlanderstr. 1 Priv. 2392 via 027823
	Ebertstr. 124	Wilhelmshaven	Tel. 26235137 Priv. 21365			0253375

TELEGRAMS "ERMIS"  
Represented also at LUBECK & KIEL

## Η ΠΟΛΥΘΡΥΛΗΤΟΣ ΒΑΣΙΣ

'Εκκρεμής παραμένει είσετι ή υπόθεσις της έπισκευαστικής βάσεως του Περάματος. 'Εκλήθησαν μεν από τὸν Ο.Α.Π. πρό μηνός καὶ πλέον οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδηροδρομήχανοι (11 συγνοικώς ἔξ ὄν 10 ἐκ Πειραιῶς), νὰ υπογράψουν τὰ σχετικὰ συμβόλαια, ἔκτοτε ὅμως ἐσημειώθῃ ἀδικαιολόγητος ἀδράνεια. Καθυστερούν αἱ σχετικαὶ ἑγκρίσεις εἰς τὸ ὑπουργεῖον Δημοσίων "Ἐργων". Ή υπόθεσις ἐνεπλάκη εἰς τὴν γνωστὴν μηχανὴν τῆς γραφειοκρατίας.

Καὶ συνεπάγεται, ωἱ εἶναι φυσικόν, ἡ καθυστέρησις τὴν εἰς τὸ ἀπότελον μέλλον ἔναρξιν τῆς λειτουργίας τῆς βάσεως, ἔναρξιν ἡτοις σαφῶς ὥριζετο μετὰ διετίαν εἰς τὴν σχετικὴν διοκήσιν μισθώσεως τῶν χώρων ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π., ἀφ' ἣς ἡμέρας αἱ μισθώσεις κατεκυροῦντο.

'Ο Ο.Α.Π. δὲν ἥρχισεν ἀκόμη τὴν κατασκευὴν τῶν ὑποστέγων, διότι πρέπει νὰ ἔχῃ προγραμμέως τὰς ἐγγυήσεις, τὰς ὁποῖας δρίζει ἡ διοκήσις, διὰ νὰ εἶναι ἑξαφαλισμένος, ὅτι τὰ μέλλοντα νὰ κατασκευασθοῦν ὑπότεγα, θὰ παραληφθοῦν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων. 'Ἐγγυήσεις, ὅμως, οἱ μισθώσαι δὲν δύνανται νὰ καταθέσουν, ὅν προγραμμέως δὲν υπογραφοῦν τὰ συμβόλαια. Φαῦλος κύκλος.

## ΔΙΑΤΙ ΟΧΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ;

"Ἐλλην ἔφοπλιστής, παραλαμβάνων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόπτερον τὸ παρ' οὐτοῦ ἀγορασθὲν νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον, κατεπλάγη διὰ τὰς παρεχομένας εἰς τὸ πλήρωμά του ἀνέσεις. Μᾶς γράφει:

«Θαῦμα πλοίον. Μονόκινες καμπίνες ἀπὸ μαόνι. Κλιματισμὸς καὶ κολυμβητικὴ δεξαμενή. Μοιάζει πολὺ μὲ τὸ "Χριστίνα" τοῦ κ. 'Ωνάστη!».

Καὶ διερωτώμεθα: Διατί τὰ ἴδικά μας νεότευκτα τάνκερς νὰ μὴ παρέχουν τὰς αὐτὰς ἀνέσεις; 'Ἐλάχιστα στοιχίζουν πρὸ τοῦ ὕγκου τῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων, που διατίθενται εἰς ἔνα σούπερ-τάνκερ, ἐνῷ πολλὰ ἀποδίδουν εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ἐπιχείρησιν. Τὸ πλήρωμα μὲ περισσοτέρων προθυμίων προσφέρει τὰς ὑπηρεσίας του. Δὲν ἀναλίσκεται εἰς τὴν λαύρων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ Κρήτης 'Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης.

"Ολα τὰ ἀπὸ τριετίας ναυπηγούμενα διὰ λ)σμὸν τοῦ Οἴκου N. Γουλανδρῆ δεξαμενόπλοιο προσφέρουν τὴν πιστίναν καὶ τὰ κλιματισμένα διαμερίσματα εἰς τὰ πληρώματα. 'Απεδείχθη καλυτέρα ἡ ἀπόδοσίς των. 'Αξιομίμητον, συνεπῶς, τὸ παραδόσιγμα. Τὸ συμφέρον τῆς πλοιοκτησίας τὸ ὑποδεικνύει.

## ΝΑ ΑΡΘΗ Η ΔΙΑΤΑΓΗ

'Υφίσταται παρὰ τῇ Στατιστικῇ 'Υπηρεσίᾳ τοῦ Y.E.N. μία σαφῶς «ἀντίστατιστική» διαταγὴ. Συμφώνως πρὸς αὐτὴν, οὐδὲν στοιχεῖον ἀφορῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν δέον νὰ δίδεται εἰς τὴν δημοσιότητα, ἐὰν προγραμμέων τοῦτο δὲν ἔχει καταχωριθῇ εἰς τὸ εἰδικὸν δελτίον τῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ 'Εθνικὸν Τυπογραφεῖον καθυστερεῖ ἐπὶ μῆνας τὴν ἐκτύπωσιν τοῦ ἐλόγου δελτίου, μὲ ἀποτέλεσμα ἡ κοινὴ γνώμη νὰ μὴ ἔνημερούτων ἐπὶ τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἔξελίξεων. "Οταν τὸ στοιχεῖο αὐτὸν παρέχωνται εἰς τὴν δημοσιότητα εἶναι ἐντελῶς ἀχρηστα, διότι ἐν τῷ μεταξὺ ἔχει παρέθει ἔξαμηνον καὶ πλέον ἀφ' ἣς αἱ ἔξελίξεις διεπιστήθησαν. Αἱ ἐν τῷ μεταξὺ μεταδοῦνται καταστάσεων δὲν ἀποκλείονται. Οὕτω ἡ ὑπηρεσία τοῦ Y.E.N. μόλις τώρα ἐκυκλοφόρησε τὸ Δελτίον μὲ τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τοῦ τριμήνου 'Ιούλιου - Σεπτεμβρίου 1965. Τὰ τοῦ τελευταίου τριμήνου τὶς οὖθε πότε θὰ γνωσθοῦν. 'Η ἐκτύπωσις καθυστερεῖ.

Πρέπει, λοιπόν, ἡ «ἀντίστατιστική» αὐτὴ διαταγὴ νὰ ἀφῇ, ὃν πράγματι ἐνδιαφέρεται ἡ ἀρμοδιαὶ ὑπηρεσία διὰ τὴν Ἑγκαὶρον ἐν ἐνημέρωσιν τῆς κοινῆς γνώμης ἐπὶ θέ-

ματος προσφιλούς δι' αὐτήν, ὅπως εἶναι τὸ ναυτιλιακόν.

\* \* \*

Συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ Y.E.N., ἡ συνολικὴ ἐμπορευματικὴ καὶ ἐπιβατικὴ κίνησις εἰς δῆλους τούς λιμένας τῆς χώρας κατὰ τὸ 1965 ἐμφανίζεται ὡς ἀκολούθως:

1) Κόροι καθαρᾶς χωρητικότητος καταπλευσάντων πλοίων 58.167.006, ἔναντι 48.236.929 τοῦ 1964.

2) 'Ἐπιβατηγὸς κίνησις ἔξωτερικοῦ, ἀποδισθέντες ἐπιβάται 203.304 (ἔναντι 180.272), ἐπιδισθέντες ἐπιβάται 225.487 (ἔναντι 208.115). Δὲν περιλαμβάνονται οἱ τουρισταί.

3) 'Εμπορευματικὴ κίνησις ἔξωτερικοῦ, ἐκφρασθέντα ἐμπορεύματα 8.885.355 τόνοι (ἔναντι 8.433.241), φορτωθέντα ἐμπορεύματα 2.726.513 τόνοι (ἔναντι 2.315.862).

4) 'Ἐπιβατηγὸς κίνησις ἀκτοπλοίας, ἀποδισθέντες ἐπιβάται 4.787.038 (ἔναντι 4.117.759), ἐπιδισθέντες ἐπιβάται 4.739.046 (ἔναντι 4.069.437). 'Ἐνταῦθα δὲν περιλαμβάνονται οἱ διὰ πορθμέων διακινηθέντες, περιλαμβάνονται οἱ διὰ πορθμέων -ἀκτοπλοίας διακινηθέντες τῶν γραμμῶν Πειραιῶν - Κρήτης, 'Αργοσαρωνικοῦ, Ραφήνας, Εύδοσίας καὶ Ανδρου.

5) 'Εμπορεύματα ἀκτοπλοίας, ἐκφρασθέντα 4.240.023 τόνοι (ἔναντι 3.746.023), φορτωθέντα ἐμπορεύματα 4.317.996 (ἔναντι 3.767.127).

Οὕτω παρατηρεῖται ὅτι ἐσημειώθη γενικῶς αὐθηγῆσις τόσον εἰς τὴν ἐμπορευματικὴν ὅσον καὶ ἐπιβατικὴν κίνησιν κατὰ τὸ 1965 ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους.

## NAVY SURPLUS

### FOR SALE

#### PROPELLION ENGINES

British Polar 700 h.p.

#### DIESEL GENERATORS 220 Volt D.C.

Nº	Engine	R.P.M.	H.P.	Kw.	Condition
1	M.A.N.	535	330	220	Used
1	Paxman	900	303	150	Overhauled
1	Paxman	1000	120	60	Overhauled
1	Gardner	1600	100	54	Used
2	Crossley	1000	84	50	Overhauled
1	Paxman	1100	44	27	Used
2	Gardner	1000	45	22	Used
27	Perkins	1500	28	15	New
9	Lister	1100	27	15	Unused
23	Perkins	1000	15	7½	New

#### DIESEL GENERATORS 110 Volt D.C.

7	Lister	1000	38	22	Used
2	Perkins	1500	28	15	New

#### EVAPORATOR PLANT

2 100 tons per day, by G. & J. Weir

1 40 tons per day, by G. & J. Weir

#### DIESEL ALTERNATORS

4 187 K.V.A. 460 volts 3 phase 60 cycle  
600 R.P.M. Made by Hawker Siddeley Canada (Vivian) complete with switchboard and approx. 3 tons of spares.  
Condition hardly used.

#### ELECTRIC WINCHES 220 Volt D.C.

8 6 ton Clarke Chapman  
4 3 ton Clarke Chapman

#### STEAM WINCHES

6 5 ton Canadian 7 x 10

8 7 ton Canadian 10½ x 12

#### WELDING SETS

110 volt D.C. input and 220 volt D.C. input available.

#### ALSO AVAILABLE

Refrigeration equipment, ventilating fans, turbo generators, steam generators, steel wire rope, pumps, electric motors, switchboards, etc.

## PARK - STANTON

21, THAMES ROAD, BARKING, ESSEX

RIPPLEWAY 3644

(8 miles from Central London)

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

### ΠΑΛΑΙΟΝ ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ

'Υπογραμμίζομεν μὲ ίδιαιτέραν Ικανοποίησιν τὴν ἀπόφασιν τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Στ. Στεφανοπούλου, ὅπως ἀποδεχθῇ τὴν εἰσήγησιν τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Μαυριδόγλου, διὰ τὴν ἀπαναφορὰν τῆς 'Ιδιωτικῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως ὑπὸ τὴν εὐθύνην καὶ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Y.E.N.

'Απετέλεσεν ἡ ἀπαναφορὰ αὐτῆς πάγιον καὶ πολαιόν αὐτῆμα τῆς 'Ενωσεως 'Εφοπλιστῶν, εἰχε δε τεθῆ τούτο ὑπὸ ὅψιν τοῦ κ. Μπίρη κατὰ τὴν Σεπτεμβρίου 1964 καὶ κατόπιν ὑποδειξεῖσας αὐτοῦ —ἐπειδὴ τοῦ ὑπουργείου Παιδείας προϊστάτο ὁ τότε πρωθυπουργός κ. Γ. Παπανδρέου— ὑπὸ ὅψιν τοῦ Πατριαρχείου Παιδείας, χωρὶς νὰ δοθῇ οὐδεμία συνέχεια.

"Ἡδη ἡρθη ἔνα ἀπὸ τὰ σημαντικότερα ἐμπόδια καὶ τὸ Y.E.N. δύναται νὰ κινηθῇ καὶ νὰ προγραμματίσῃ κατὰ τρόπον ἐνιστόν, συντονισμένον καὶ γενικὸν τὰ θέματα τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως. Είναι ἐλεύθεραι τώρα αἱ χειρεῖς του νὰ ἀναθεωρήσῃ τὰ προγράμματα ἐκπαίδευσεως, τὰς αἱ τούτοις σταδιοδρομίας τῶν ἀποφοιτούντων τὰς σχολαῖς ταύτας, τὰ τῆς ὁμοιεμβρόφου ἡθικῆς διαπαίδαγματος γενικῶς διατάξεις, διατάξεις ἑρεύσεως τῶν μαθητῶν καὶ γενικῶς, νὰ ἐπιχειρήσῃ καὶ νὰ ἀποτύχῃ τὴν ἀνύψωσιν τῆς ἡπαγωγῆς της Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως.

'Ο κ. Μαυριδόγλου δὲν ἔχει παρὰ νὰ ὀλοκληρώσῃ καὶ τυπικῶς τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν, προσθέτων σχετικὴν διάταξιν εἰς τὸ πρωθυπουργόν, ὑπουργὸς Προεδρίας τῆς Κυβερνήσεως κ. Εύργγη. Σαββάπουλος, συνηγόρησε προθύμως ὑπὲρ τῆς ἐνιστάσας ὑπὸ τὸ Y.E.N. ὑπαγωγῆς τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως.

### ΛΝΑΣΦΑΛΗΣ Ο ΛΙΜΝΗ

'Απέδειξαν αἱ δύο πρόσφατοι —τοῦ φορτηγοῦ «Σοφία» καὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Σοφοκλῆς Βενιζέλος»— ὅτι ὁ λιμὴν Πειραιῶς καὶ ὅλη ἡ γύρω του περιοχὴ είναι ἀνασφαλής κατὰ τοῦ πυρός. Τὰ προσθετικά μέστα είναι ἀνεταρκή, ἀνύπαρκτα διὰ ἡδύτατο τις ἀκριβολογίων νὰ εἰπῃ. 'Ἐπι πλέον, ἐπισημαίνεται πληθὺς ἀρμοδίων καὶ ἀναφροδίων, οἵτινες τὴν σύγχυσιν προκαλοῦν καὶ καθυστέρησιν τῶν ἐνδειδειγμένων μέτρων κατὰ τοῦ πυρός. 'Απὸ τὰ μικρὰ ἀκροσωλήνια τῶν ρυμουλκῶν, τὸ ὄνδωρ ἔρρεεν ὡς ἄντεποκειτο περὶ ποτιστηρίου. 'Ελασίστη ἡ πίεσις, ἔδεικνε πλήρη ἀνεπάρκειαν ἀντλητικῶν μέσων, ἐνῷ οἱ χειριζόμενοι τὰ ἀκροσωλήνια ησαν καταφανῶς ἀνίδεοι τοῦ ἔργου, ὅπερ ὑποτίθεται ὅτι ἐκλήθησαν νὰ ἐκτελέσουν.

'Ακριβές ἀντίγραφο ἡ καὶ χειρότερον τῶν ανωτέρω ρυμουλκῶν, ἥτο καὶ τὸ πυρσοθεστικόν σκάφος τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος, ἐνῷ καὶ τὸ προσωπικὸν τῆς ἀπειδείκυνεν, ὅτι δὲν ἐγνώριζε περισσότερα διὰ τὴν καταπολέμησιν πυρακών ἐπὶ πλοίου. Τὸ ὄνδωρ ἔρρεε πανταχόθεν, ἀσκόπως ὅμως. Ούδεν πυρσοθεστικὸν μέσον ἀφού ἡ κόνεως ἐνεφανίσθη, οὐδεὶς ἡσχολήθη μὲ τὴν σφράγισιν τῶν καιομένων χώρων, ὡστε νὰ περιορισθῇ ἡ εἰς αὐτοὺς παροχὴ τοῦ ἀναγκαίου διὰ τὴν συν-

τήρησιν της πυρκαϊάς όχυρον, ούδείς συντομότερα τών έστω και άσθενών πυροσβεστικών μέσων ύπηρχε καί, φυσικά, ύπο τάς συνθήκας αυτάς, το όποτε λέσμα ήτο άναπτφευκτόν: Τά πλοία κατεστράφησαν, ένω καί διελήφθη.

Τό μόνον που άπειμεν πρό της άνεπαρκείας τών πυροσβεστικών μέσων, ήτο διαμόλιθησης τών σκαφών πρός την Κυνόσουραν, ίνα τουλάχιστον προλόγηθή ή έπειτα σις της πυρκαϊάς είς παρακείμενα πλοία. 'Άλλα καί αυτή άκομη καθιστορημένη ύπηρξε διά το «Σοφοκλῆς Βενιζέλος». Επεκράτησεν εύθυνοφορία κατά την κρίσιμην έκεινην στιγμήν.

Καὶ διὰ νὰ τονισθῇ έπι πεισσότερον ή ἀδελτηρία τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος, ἀρκεῖ νὰ διαφέρωμεν τὸ γεγονός, διὰ αὐτοὺς αἱ λήψεις ὅδοτος εἰς τὰς προβλήτας δὲν ἔχουν τὰς διαστάσεις, τὰς διεθνῶς καθοριζόμενας διὰ τῆς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1960. Δὲν ἡδύνωντο, συνεπέν, νὰ χρησιμοποιηθῶν ἀπό θαλάσσης, ἐφ' ὅσον οἱ σύνθεσμοι τῶν σωλήνων τῶν πλοίων ήσαν διάφοροι τῶν λήψεων τοῦ λιμένος.

Συνεκινήθησαν οἱ ἀρμόδιοι —ύπουργεια καὶ Ο.Λ.Π.— ἀπὸ τὴν διαπιστωθεῖσαν ἀνεπάρκειαν. "Ιδωμεν δώμας καὶ τὸ ἀποτέλεσμα, εὐθὺς ὡς παρέλθουν εἰ πρώτα ἐντυπώσεις. Πολὺ φοδούμεθα, διὰ δὲν θὰ ἀλλάξῃ η κατάστασις. 'Η μακαριότης μετ' ὅλιγον θὰ καλύψῃ τὰς ἀνησυχίας. 'Ο λιμήν, πάντως, εἶναι ἀνασφαλής. Εἰς τὴν Θείαν Πρόνοιαν ἐνστόθεμεν τὴν προστασίαν τῶν ἐν αὐτῷ πλοίων καὶ φορτίων.

### ΑΔΙΚΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Δυνάμει τῆς διατάξεως τοῦ ἑδαφ. ε' τῆς παραγρ. 5 τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ Νόμου 3170/1955 «περὶ Ν.Α.Τ.» διὰ τὰ ἐκ τοῦ ναυτολογίου δεβαίουμενα ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. δικαιώματα ἐν γένει, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν συνεισπραττομένων δικαιωμάτων τῶν Ταμείων Προνοίας, εὐθύνονται ἀλληλεγγύως, μὴ χωρούσης τῆς ἐνστάσεως διζήσεως η διαιρέσεως... α).. β).. γ).. δ), καὶ ε) οἱ ἐκάστοτε πλοίαρχοι τῶν πλοίων δι' ἀπαντὰ τὸν μέχρι τῆς ἀπολύσεως αὐτῶν ἐκ τοῦ πλοίου χρόνον».

Ὑπὸ τὰς σημεινάς συνθήκας τῆς Ναυτιλίας, ὅτε κυρίως τὰ Ναυτικὰ Γραφεία προδίνουν εἰς τὴν καταβολὴν τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν καὶ αἱ ἔξουσίαι τῶν πλοιάρχων ἔχουν μὲ τὰ σύγχρονα μέσα ἐπικοινωνίας

νίας περιορισθῆ εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἐπιβάλλεται, φρονούμεν, η κατάργησις ή ἔστω η τροποποίησις τῆς ἀνωτέρω διατάξεως, εὐθέως πληττούσης ἀνυπόπτους βιοπαλαιστάς, οἵτινες ἐνδεχομένως θὰ κληθούν νὰ πληρώσουν τὰς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ἐξ εἰσφορῶν ὁφειλάτας τῶν ἐργοδοτῶν των πλαισιτήτων.

Εἶναι, ἀτυχῶς, ἀρκεταὶ αἱ πειριώσεις, καὶ ἄλλοι, συνταξιούχοι πλοίαρχοι εἰδον παρακρατουμένας η πειρικοπομένας τὰς συντάξεις τῶν, διότι οἱ ἐργοδόται αὐτῶν πλοιοκτῆται, πτωχεύσαντες η ἀποβιώσαντες, ἀνευ κληρονομικῆς τίνος πειριώσεις, ήσαν ὁφειλέται πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. Καὶ τὸ Ταμεῖον ἐφαρμόδιον τὴν ἀνωτέρω διατάξιν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν τοισάντην τοῦ ἄρθρου 57 καθ' ήν «καὶ ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. χορηγούμεναι παροχαὶ οὕτε κατάσχονται οὕτε ἐκκωροῦνται εἰμὶ μόνον δι' ὄφειλάς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. η τὸ Δημόσιον... κ.λ.π.», προέδη εἰς χρέωσιν τῶν ὑπευθύνων πλοιάρχων, οἵτινες καταβάλλουν εἰς πολλὰς δόσεις τὰς ὁφειλάς, ἐκ τῆς μηνιαίας τῶν συντάξεως. 'Η ὑπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ. ὥφειλε, δεβαίως, νὰ ἐφαρμόσῃ τὸν Νόμον, ἔχητλησεν δύμως ὅλην τοῦ τὴν ἐπίεικειαν καὶ τὸ Διοικητ. Συμβούλιον τοῦ 'Ιδρυματος διὰ τοῦ καθορισμοῦ καταβολῆς τοῦ ποσοῦ τῆς ὁφειλῆς εἰς πολλὰς μηνιαίας δόσεις.

Εἶναι δύμας σκληρὸν τὸ μέτρον καὶ τὰ πρέπει η νέα Διοικητικής τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων νὰ κινηθῇ πρὸς τροποποίησιν τῆς διατάξεως αὐτῆς τοῦ Νόμου. Εἶναι ἄδικος, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας. Τὸ ἀνομολογοῦν αὐτοὶ οὗτοι οἱ καλούμενοι νὰ τὴν ἐφαρμόσουν. Εἰς τὸν νέον περὶ Ν.Α.Τ. Νόμον ἐπεκράτησεν ἀτυχῶς τὸ ἀντιπλοιαρχικὸν μένος.

### ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΙΣ

'Εκτὸς τῆς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Νόμου 3170/1955 «περὶ Ν.Α.Τ.» προβλεπομένης ἔξαγορᾶς τῆς ὑπηρεσίας τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν τῶν ναυτιλιακῶν 'Επιχειρήσεων, ὁ συντάκτης τοῦ Νόμου 4502/1966 προέδεψε καὶ τὴν κατὰ τὰ 2/3 μόνον ἔξαγοράν τῆς ὑπηρεσίας τῶν κεκτήμενων διπλωματικῶν πλοιάρχων η μηχανικοῦ Α' τάξεως, τῶν ἀνηκόντων εἰς Ναυτιλιακάς 'Επιχειρήσεις καὶ ἀποδειγμένως μὴ ἀσκούντων ἔτερον ἐπάγγελμα.

Αἱ σύγχρονοι ἀνάγκαι τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ἐπέβαλον τὴν τακτοποίησιν μιᾶς κατηγορίας ναυτίλουμένων, οἵτινες εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὴν ξηράν (ναυπήγησις πλοίων, παρακολούθησις αὐτῶν, κα-

τάρτισις πληρωμάτων κ.λ.π. κ.λ.π.) παρὰ τὴν ὑπαρξίαν τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν.

'Ο σχολιαστής τῶν τροποποιήσεων τοῦ περὶ Ν.Α.Τ. νόμου εἰς τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν τῆς 1 Απριλίου ἔ.ξ. προφανῶς ἐκ παραδρομῆς καὶ ἵσως διότι εἰδει μεμονώμενας τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Νόμου 4502/1966, ἐσφαλμένως προμήνευσε ταύτην, δεχεῖται ὅτι ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ ἔξαγοραζούντος χρόνου ὑπηρεσίας θὰ λαμβάνωνται ὑπὸ ὅφιν μόνον τὰ 2/3 αὐτῆς. 'Άλλα δεδαίως «οὐδὲ δικάζειν ἀπὸ προκομιδῆς νόμου μόνον, ἀλλ' ὀδόκληρον τὸν νόμον σκοπεῖν». Καὶ ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 2 πρὸς τὴν τοισάντην τοῦ ἄρθρου 22 ἐξάγεται ὅτι ὁ συντάκτης τοῦ Νόμου 4502/66 ηθέλησε νὰ ἔξαγοράζῃ ὁ δικαιούχος, ἐπὶ μείζονος χρόνου ποσοστὸν εἴτε 60% τούτου εἴτε τὰ 2/3 ὡς ἐν προκειμένῳ. Συνεπώς ὁ πραγματοποιήσας 9 μηνὸν ὑπηρεσίαν εἰς Ναυτιλιακὸν Γραφείον πλοιαρχος Α' η μηχανικός Α' θὰ πληρώσῃ μόνον τὰ 2/3 ταύτης, στίνα καὶ θὰ καταστούν «πραγματικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία».

Ἐπιδάλλεται η ἐπινόρθωσις μιᾶς, πράγματι, ἀβλεψίας, ἥτις θὰ προεκάλει ἀσφαλῶς παρεμηνείας τοῦ Νόμου.

### Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

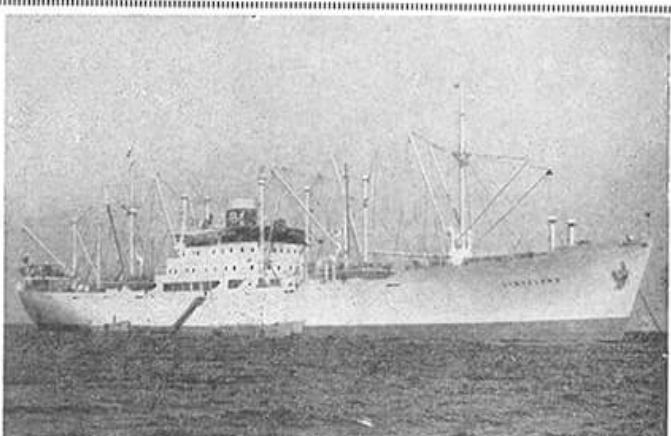
Μετὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ὑπουργικῆς ἐντολῆς, δάσει τῆς ὁποίας ἔξειδικάσθησαν πάσαι αἱ ἀπὸ μακροῦ ἐκκρεμούσαι πειθαρχικαὶ παραδόσεις ναυτιλιακῶν, μία ἀλλη ἐκκαθαρίσις πρέπει νὰ ἀκολουθήσῃ. Πρόκειται διὰ τὰς ἀπὸ διετίας ἐκκρεμούσαις ἐνστάσεις καὶ προσφυγὰς εἰς τὴν ἀναθεωρητικὴν ἐπιτροπὴν τῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ. 'Εκατοντάδες ὑπότερεων ἀναμένουν ματαίως ἐκεῖ τὴν συζήτησιν καὶ τὴν ἀπάντησιν. 'Άλλοτε ἔλειψης ἐπιτροπῆς καὶ ἀλλοτε ὁ θραδός ρυθμὸς τῆς λειτουργίας τῆς ἐπιφέρει τὴν συσσώρευσιν ἐργασίας μέχρις ἀποτελματώσεως.

'Η ἐπιτάχυνσις τῆς συντάξεως περὶ Ν.Α.Τ. ἐπιτάχυνεται νὰ ἐπεκταθῇ καὶ ἐκεῖ, ώστε αὐτὴ τὴν πειριστικήν εἰς τὸ φυσιολογικά τῆς δρίας. 'Ακατανόητος, ἀλλὰ καὶ ἀπαράδεκτος, εἶναι η καθιστέρησις ἐπὶ ὑποθέσεων αὐτοῦ τοῦ εἰδούς. Μία νέα ὑπουργικὴ σύστασις ἀξίζει τώρα νὰ ἀπευθυνθῇ καὶ πρὸς τὴν ἀναθεωρητικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ Ν.Α.Τ., ὁ δὲ Γεν. Γραμματεύς, ὡς Προέδρος τῆς, παρακαλεῖται νὰ πυκνώσῃ τὰς συνεδριάσεις τῆς ἀντὶ τῆς μιᾶς κατὰ μῆνα εἰς μίαν καθ' ἔδρον.

**SOL**  
*Always at  
your service*

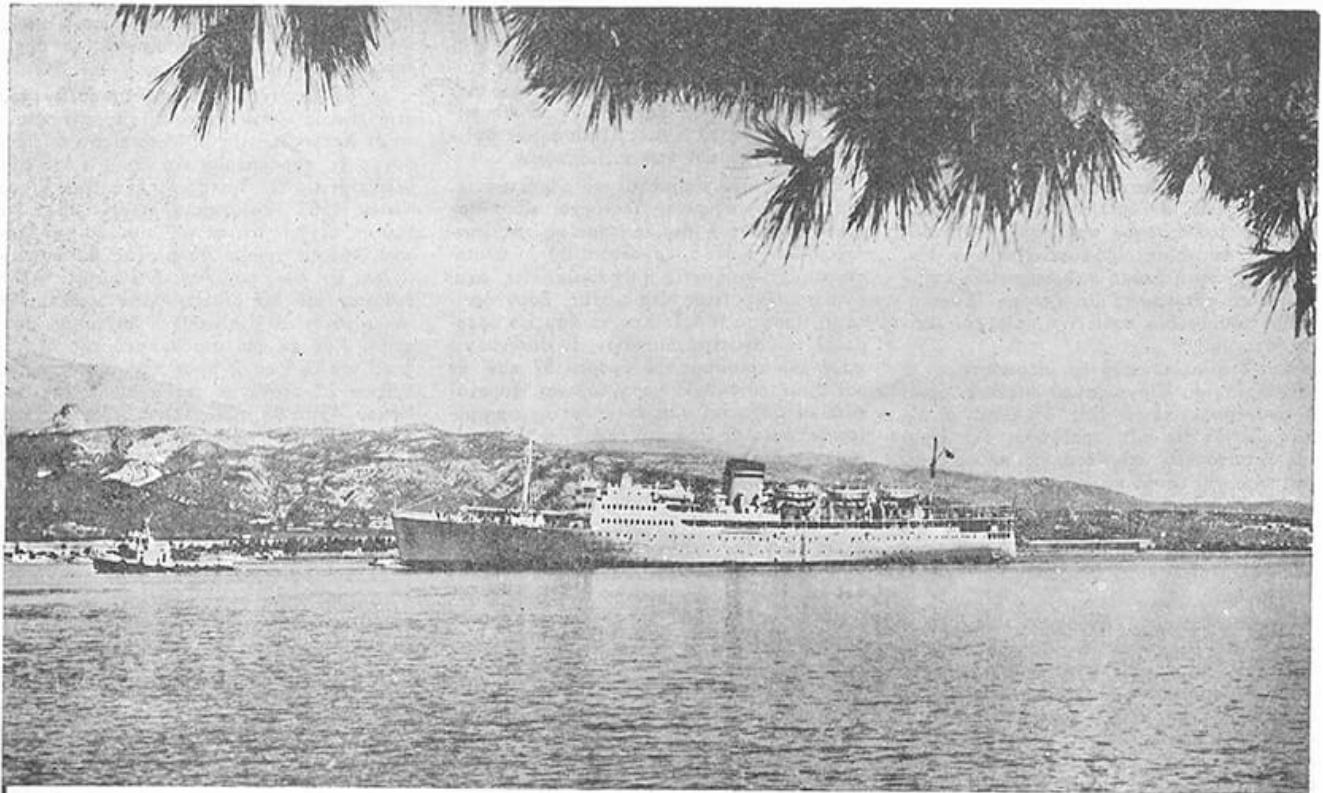
TELEGRAMS: "ESOEL,"  
GOTHENBURG

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



TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"  
GOTHENBURG  
WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN



# *Ταυτικαὶ Γραμμαὶ*

ΔΙΑ ΓΑΛΛΙΑΝ  
ΙΤΑΛΙΑΝ  
ΚΥΠΡΟΝ  
ΑΙΓΑΥΠΤΟΝ  
ΛΙΒΑΝΟΝ  
ΙΣΡΑΗΛ

Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ  
ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ

**ΕΛΜΕΣ**

**ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ: 474.341-ΤΕΛΕΞ: 125-ΤΗΛΕΓΡ: ΕΛΜΕΣ  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΜΑΛΙΑΣ 28-ΤΗΛΕΦ: 236.333

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

'Αγαπητέ μου κ. Διευθυντά,

Είχα και άλλοτε την εύκαιριάν, έξι άφορμης τών άρδρων τού κ. Τζεμιτζή να σᾶς γράψω διά τό πόσην πραγματικήν χωράν αισθάνομαι, όταν βλέπω είς τάς στήλας τών «Ναυτικών Χρονικών» δημοσιεύματα άναγόμενα είς την έρευναν τών άρχαιών κειμένων, σχετικών μὴ τών μεγάλην ιστορίαν και τὴν ἔξελιξιν τοῦ Ναυτικοῦ μας. Είναι τούτο μία παράδοσις, που ήρχισεν από τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, κατὰ τὴν ὁποίαν ἀνδρες διασκερίμενοι δὲν περιορίζονται εἰς τὰ καθαρῶς ἐπαγγελματικά των ἔνδιαφέροντα, ἀλλὰ ἔχουν καὶ τὸν πνευματικὸν ζῆλον τῆς ιστορικῆς ἀναδιφήσεως.

Τὸν ἔνθουσιασμόν μου αὐτὴν τὴν φοράν θέλω νὰ ἐκφράσω διὰ τὴν τόσον πολύτιμον καὶ πραγματικά ἐμβριθι μελέτην τοῦ κ. Κ. 'Αντωνοπούλου, ποὺ δημοσιεύεται εἰς συνεχείας μὲ τὸν τίτλον «Ἡ θάλασσα μὲ τὶς πίκρες καὶ τὶς χαρές της». Βέβαια, μικρο-αντιρρήσεις —εἰς ὡρισμένα σημεῖα, κυρίως τὰ τῆς συγκρίσεως μὲ τὰς συγχρόνους συνθῆκας— ἥ τὴν ἀπόδοσιν ὡρισμένων δρων θὰ ἡμπορούσε νὰ διατυπώσῃ κανείς, χωρὶς τούτο νὰ μειώνη, οὔτε κατ' Ἐλάχιστον, τὴν ἀξίαν τῆς δῆλης ἐργασίας.

Φίλος είναι ὁ κ. 'Αντωνόπούλος καὶ τούτο μοὺ ἐπιτρέπει νὰ διατυπώσω δημοσίᾳ—δύνο θασικὰς παραπτήρησις: 'Η πρώτη ἀφορᾶ εἰς τὸν τίτλον. Είναι, κατὰ τὴν γνώμην μου, ἀρκετὰ κατώτερος τῆς ἀξίας καὶ τῆς σοδαρότητος τοῦ κειμένου. Είναι περισσότερον φιλολογικός, ἀλλὰ ὅχι τοῦ πρέποντος εἰς τοιαύτην ἐργασίαν δύρους. 'Η δευτέρα παραπτήρησις ἀφορᾶ εἰς τὴν γλώσσαν. Νομίζω, ὅτι θὰ ἐκέρδιζεν ἡ δῆλη μελέτη ἐὰν ἐγράφετο εἰς μίαν ἀπλοτοιμηνήν καθαρευουσαν, τὴν δόποιαν, ἀλλώστε, ἄριστα χειρίζεται ὁ συγγραφεὺς. 'Η ἔκφρασις, π.χ., «ἡ πόλη τῆς 'Αθήνας», ξενίζει τὸν ἀναγνώστην. Είναι σύμφωνος μὲ τὸν εἰς τὴν δημοτικὴν χαρακτηρισμὸν ἐνὸς συγχρόνου πολεοδομικοῦ συγκροτήματος, ὅχι ὅμως καὶ ἡ ἀρμόδιος διὰ τὴν «πόλιν τῶν 'Αθηνῶν» ἥ τὴν «πόλιν» τῶν κειμένων, ἡ δόποια, ὡς γνωστόν, ἡτο περισσότερον μία αὐθύπαρκτος πολιτικὴ καὶ οἰκονομικὴ ὄντότης.

Ἄλλα σκοπος τῆς ἐπιστολῆς μου δὲν εἶναι ἡ ἀνακίνησης τοῦ γλωσσικοῦ ζητήματος. Είναι, κυρίως, ἡ παράκλησις —καὶ εἰμι διάσιος, ὅτι δὲν εἶναι μόνον ίδικη μου ἡ παράκλησις— νὰ δημοσιευθῇ ἡ ἐν λόγῳ περισπούδαστος μελέτη εἰς ιδιαίτερον τόμον. «Έχω ύπ' ὄψιν μου, ἀγαπητέ μου κ. Διευθυντά, ιδικήν σας παλαιοτέραν φιλοδοξίαν νὰ

δημιουργηθῇ μία διεθνή καθησφῶν ναυτικοῦ ἐνδιαφέροντος. Νομίζω, ὅτι ἡ ἔναρξις μὲ τὰς ἀξιολόγους μελέτας τοῦ κ. 'Αντωνοπούλου —εννοοῦ καὶ τὴν εἰς τὰ πρωτοχρινάτικα τεύχη ιστορίαν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ— θὰ ἡτο μία ἀριστή καὶ εὐόπιστας ἀρχή, ἀλλὰ καὶ μία ὑπηρεσία πρὸς τὴν μεγάλην μας Ναυτιλίαν, εἰς τὴν ὁποίαν τόσα οἱ στῆλαι σας προσέφεραν καὶ προσφέρουν.

Πάντοτε δικός σας  
ΒΑΣ. Ε. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ  
Ναυπηγός - Καθηγητής Ε.Μ.Π.  
'Αθηναί, 22 'Απριλίου 1966

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θά ληφθούν, ἀσφαλώς, ύπ' ὄψιν αἱ ὄρθαι ὑποδείξεις τοῦ φίλου κ. Καθηγητοῦ.

## ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης 'Ιανουαρίου, διπρόεδρος τῆς 'Ειδωσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. ἀσχολεῖται μὲ τὸ τόπο ἀκόμη νομοσχέδιον περὶ Ν.Α.Τ., πρὶν ἡ καταστῆ Νόμος. 'Ορθῶς ὁ κ. Μελέτης κατέκρινεν ὡρισμένας διατάξεις, ὡς ἔκεινας διὰ τῶν δόπιων συμπεριλαμβάνονται καὶ οἱ δύται εἰς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ Ν.Α.Τ., ἐνῷ τὰ πληρώματα μηχανῆς λαμβάνουν ημέμηνη σύνταξιν.

"Ἄς μού ἐπιτραπῆ, κ. Διευθυντά, νὰ τονίσω ὅτι τὸ ἀντικανονικὸν καὶ ἀντιδημοκρατικὸν τούτο σχέδιον ἐπεζήτηται νὰ ἐφαρμόσῃ διπρόεδρην ὑπουργὸδ κ. Μπίρης, ἀποβόλετην εἰς τὴν ἀγράν ψῆφων ἀπὸ τὸν πτωχοὺς ναυτικούς, οἱ δόποιοι μὲ μόχους καὶ στερήσεις προσπαθοῦν νὰ βελτιώσουν τὰς συνθῆκας τῆς ζωῆς των καὶ τὴν πενιχράν σύνταξιν τὴν δόπιαν λαμβάνουν εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν δοσῶν μηνιαίων καταβάλλουν οἱ ίδιοι καὶ οἱ ἐφοπλισταί. 'Ερωτάται λοιπόν: Είναι δίκαιον οἱ δύται, χωρὶς νὰ ἔχουν τις καταβάλει, νὰ ἀπομαζοῦν ἀπὸ τοὺς κόπους τῶν ἄλλων. Καὶ διατί ὁ πρώτης ὑπουργὸς καθώρισεν δῆπος οἱ τοῦ πληρώματος μηχανῆς λαμβάνουν ημέμηνη σύνταξιν; Μήπως καταβάλλουν περισσότερα εἰς τὸ Ν.Α.Τ.; Ασφαλῶς δχι. 'Εάν ἐπιβιμοῦν τὴν ημέμηνη σύνταξιν, ἀς καταβάλλουν περισσότερα τῶν ἄλλων. Τὸ Ν.Α.Τ. δὲν εἶναι "Ιδρυμα Κοινωνικῆς 'Αντιλήψεως, ὡς ὄρθως παραπτῆρη διὰ τὸ Μελέτης, ἀλλὰ 'Ασφαλιστικὸς 'Οργανισμός, ἀπὸ τὸν δόποιον λαμβάνεις καὶ πρέπει νὰ λαμβάνῃς ἀνάλογον τῶν δοσῶν κατέβαλες κατὰ τὴν ὑπηρεσίαν σου σύνταξιν.

Παρειστικῶς θὰ θηλεα νὰ ἀναφέρω, ὅτι θεωρῶ ἐπίσης ἀδικον τὸν ποντοπόρων ναυτικῶν μὲ βάσησεως τῶν ποντοπόρων ναυτικῶν

σιν τὸν μισθὸν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, διότι οἱ ποντοπόροι καταβάλλουν περισσότερα.

'Επανέρχομαι εἰς τὸ θέμα μου: 'Ως δικαιολογία διὰ τὰ πληρώματα μηχανῆς προβλέπεται τὸ ὄντυγειειὸν τοῦ ἐπαγγέλματος.

'Ερωτῶ: Είχε ποτὲ ταξιδεύσει ὁ κ. Μπίρης, καὶ πόθεν συνήγαγε τὸ ὄντυγειειὸν τῆς ἐργασίας τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς; Διατί ἀραγε δὲν είναι ἀνθυγειειὸν τὸ ἐπάγγελμα καταστρώματος; Οἱ ναυτικοὶ αὐτοὶ ὑποκείνται εἰς ὅλας τὰς καιρικὰς κακουχίας καὶ ἐπὶ πλέον ἀσχολοῦνται μὲ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν τῶν φορτηγῶν καὶ τῶν πετρελαιοφόρων, μὲ ὅλους τοὺς ἐντεῦθεν ἀπειλούμενους κινδύνους. Πρέπει νὰ ἀρθοῦν αἱ υφιστάμεναι ἀδικίαι καὶ νὰ καταργηθοῦν αἱ θεοπισθεῖσαι προνομίαι.

Καὶ ἐπὶ ἔνδιαφέροντος.

Κατὰ τὴν γνώμην μου ἡ ἀναρχία ὀφείλεται εἰς τὴν ἀνευ πολὺ κόπου καὶ ἐπιτιμῶν σπουδῶν ἀπόκτησιν ἀνωτέρας θέσεως. 'Οταν ἔνας θερμαστής ἡ ἔνας ναύτης ἀναλαμβάνουν τρίτος μηχανικός καὶ τρίτος πλοίαρχος ἀντιστοίχιος, ὅταν πολλὰ ἐλληνικὰ πλοία κυβερνῶνται ἀπὸ ὑποπλοιάρχους καὶ ἀνθυποπλοιάρχους καὶ τὸ μηχανοστάσιον ἀπὸ β' καὶ γ' μηχανικούς, ἐπόμενον είναι ἡ κατάργησις τῆς ιεραρχίας καὶ ἡ ἀπειθαρχία.

Τὸ αὐτὸ καὶ χειρότερον συμβαίνει εἰς τὰ κατωτέρα πληρώματα. Διὰ τῆς ναυτολογήσεως κατωτέρων εἰς ἀνώτερον ἀξιώματα, ἀνευ τῶν ἀπαραιτήτων προσόντων, δὲ εἰς τὸν ποντοπόρον νὰ θέλωμεν νὰ ἐπικρατῇ τάξις εἰς τὰ πλοῖα, πρέπει νὰ σταματήσουν αἱ ναυτολογήσεις ἀνευ προσόντων, ἀλλως οὐδεὶς λόγος συντρέχει νὰ ὑπάρχουν τρία διπλώματα. 'Ο κ. Μελέτης ἐπρεπε νὰ ἐναντιούται καὶ εἰς τὰς διαφόρους ὡς ἀνω ναυτολογήσεις. Οὐδέποτε δικιγγόρος δασκεῖ τὸ ἐπάγγελμα ἀνεύ ἀδείας, οὔτε φοιτητῆς τῆς ιατρικῆς τὸ Ιατρικόν ἐπάγγελμα ἀνευ κανονικού διπλώματος. Διατί νὰ συμβαίνῃ τούτο εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα; Δεν νομίζω διτὶ ὑπάρχει ἐλλειψις πλοιάρχων Α'.

ΕΝΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Νεκοτσέα, 1 'Απριλίου 1966

## ΟΙ ΤΟΥ "ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ",

Κύριε Διευθυντά,

Είμαι μέλος τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαῖα Δ/Π «ΚΟΡΙΝΘΙΚ» καὶ ὑπηρετῶ εἰς αὐτὸ ἀπὸ τὸν Φεβρουαρίου παρελθόντος ἔτους. Τυγχάνω πατήρ ἐνὸς τέκνου, τὸ ὄποιον πάσχει ἐκ δυστροφίας τῶν μωρῶν. Λόγω τοῦ σοδαροῦ τῆς ἀσθενείας ἐπεσκεψήθην κατ' ἀρχή τοὺς Ιατροὺς κ.κ. Δοξιάδην καὶ Πατρίκιον. Οἱ ἀνωτέρω Ιατροί μού συνέστησαν διδόφορα φάρμακα, τὰ δόποια προσεπάθησα νὰ προμηθευθῶ μέσω τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», διὰ τῆς νομίμου, ἀλλὰ τα-

Η ΜΟΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

**CAPE TOWN**

GREKKA (PTY) LIMITED

INCORPORATING

CHARTER MARINE AGENCIES

SHIPPING · CLEARING · TRAVEL · INSURANCE

Radio City - Tulbagh Square

TELEX : 5-7045

TELEPHONE : 2-7771

POSEIDON SHIPS' AGENCIES (PTY) LTD

SHIPS' & TRAVEL AGENTS - SHIPBROKERS

6, Mercury Lane

P.O.BOX : 475  
CABLE ADDRESS : "POSEIDON"

**DURBAN**

TELEX : 6-7432  
TELEPHONES : 62944, 28690

λαπίστρου όδοι. Ο άρμόδιος Ιατρός ένέκρινε μόνον τὰ εὐτελούς ἀξίας φάρμακα ἀπόρριψας τὰ λοιπά, διότι τὰ ἔθεωρητε περιττά.

Τελευταίως παρηκολούθει τὸν μὲν μου ἡ νευρολόγος κ. Μελλοσίνου τοῦ «Οἴκου Ναύτου» Ἀθηνῶν, ἡ δόποια, κατόπιν ἐντολῆς τοῦ ἀνωτέρου Ιατροῦ, διέκουψε τὴν χορήγησιν ὀρισμένων φαρμάκων.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, σᾶς παρακαλῶ νὰ μὲν πληροφορήσῃτε μέχρι ποίου σημείου φθάνει ἡ Ιατρική περίθαλψις τοῦ «Οἴκου Ναύτου» καὶ τόθεν ἀπόρρεις τὸ δικαιώματα τῶν κ.κ. διευθυντῶν νὰ ἔγκρινουν καὶ νὰ ἀπορρίπτουν τὰ φάρμακα ὡς περιττά, κατὰ τὴν ἴδική τῶν κρίσιν, παρέχοντας τὸ γεγονός διτὶ ἔχουν ἔγκριθη ἀπὸ γνωστούς συναδέλφους τῶν καὶ εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν θεραπείαν τῆς ἀσθενείας; "Ἡ μῆτρας τὸ συγκρότημα αὐτὸς ποὺ λέγεται «Οἴκος Ναύτου» συνεστήθη διὰ νὰ χορηγῇ μόνον ἀσπιρίνες;

Ὅς εἶναι γνωστόν, τὸ κρατούμενον μηνιάσια ποσὸν διὰ τὴν Ιατρικήν μας περίθαλψιν δὲν εἶναι εὐκαταφόρητον. Ἐάν λοιπὸν ὁ «Οἴκος Ναύτου» δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀνταποκριθῇ πλήρως εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς περιθάλψιας μας, εἶναι περιττὸν νὰ πληρώνωμεν τὸ μηνιαῖον χαράτσι καὶ ἐπὶ πλέον νὰ ἔσοδευνωμεν ἰθοκαὶ μας χρήματα διὰ τὰς ἑκάστοτε ἀσθενείας ἡμῶν καὶ τῆς οἰκογενείας μας.

Πρὸς ἐνημέρωσίν σας, εἶμαι κάτοχος τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3361 βιβλιαρίου «Οἴκου Ναύτου» Ἀθηνῶν.

#### ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ἐν πλῷ τῇ 3ῃ Ἀπριλίου 1966

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Χρειάζεται μήπως νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ δίκαιον τοῦ ἐπιστολογράφου μας; Αὐτὸι οἱ κύριοι τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου δὲν συναισθάνονται τὴν προκαλούμενην ἀγανάκτησιν;

#### ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

"Ἄν καὶ γνωρίζω διτὶ προσκρούω εἰς τὴν ἔγωστην μετριοφρούνην σας, θὰ μοῦ ἐπιτρέψθετε νὰ σᾶς ἐκφέρωσα τὰς εὐάρσιτις ἐμοῦ, δὲλων τῶν ἀπομάχων τοῦ κύματος, ὡς καὶ τῶν ἐν ἔνεργεις ναυτικῶν μας, διὰ τὰς συνεχεῖς προσταθείας σας υπὲρ παντὸς ποὺ ἀφορᾷ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, τὸ μόνον στήριγμα τῶν γηραστειῶν τῶν ἀγωνιστῶν τοῦ κύματος.

Εἶναι λυπηρὸν διότι, ἐκτὸς τῆς ἔγκριτου ναυτιλιακῆς ὑμῶν «Ἐπιθεωρήσεως, οὐδέποτε ἀνεγράφη παρ' οὐδενὸς φύλλου τοῦ ἡμεροτίου Τύπου, ἔστω καὶ μία λέξις υπὲρ τῶν ναυτικῶν, οἵτινες, ἀσκοῦντες τὸ δυσχέρες καὶ ἐπικίνδυνον ἐπάγγελμά των, συμβάλλουν εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ μεγαλείου τῆς σημερινῆς Ναυτιλίας μας καὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τόσου συναδλάγματος (165 ἑκατομμύριων

δολλαρίων τὸ 1965 καὶ αὔριον ἵσως 200, δοσα δὲν εἰσάγονται ἀπὸ τὰς ἔξαγωγας καὶ πονοῦ, δάμβακος, σταφίδος κ.λ.π.).

Ἐχω τὴν γνώμην, διτὶ τὰ συνεχῆ δημοσιεύματά σας περὶ Ν.Α.Τ. καὶ αἱ διαπιστώσεις, διὰ τοῦ νέου νόμου βαίνει τοῦτο πρὸς περιορισμὸν τῶν κεφαλαίων του, συνετέλεσαν εἰς τὸ νὰ ἐπιληφθῇ ὁ ἀξιότιμος κ. «Υπουργός τῆς ἔξευρέσεως πόρων κοινωνικῶν. Τὸ εὐχαριστούμενον θερμότατα, καίτοι τοῦτο ἐπρεπε νὰ είχε γίνει πρὸ τῆς ἐπιψήφισεως τοῦ Νόμου, διότι τώρα θὰ χρειασθοῦν μεγαλύτερη προστάθεια καὶ κόποι ἀρκούντως σοβαροί. Διαπιστούμενοι διυτυχῶς διτὶ ψφίζονται νόμοι διὰ πολιτικήν σκοπιμότητα καὶ μόνον, ἀβασιάσιτως. Δὲν ἐπικέφθησαν ποτὲ, διτὶ ἔχουν ιεράν υποχρέωσιν νὰ μεταχειρίζωνται ίδιαιτέρως τοὺς ναυτικούς μὲ τὸ νόμισμα ποὺ τοὺς ἀξίζει, τώρα μάλιστα ποὺ ὑπάρχει ἀλειψικὸς πληρωμάτων. Μέτρα προστατευτικὰ ἐπρεπε νὰ λαμβάνονται υπὲρ αὐτῶν, τοῦτο δὲ θὰ ἡτο καλύτερα προπαγάνδα προσελκυσίων νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Διὰ τῆς ἐπιδεικνυμένης ἀδιαφορίας τοὺς ἀπωθοῦν. Τρέπονται οἱ νέοι εἰς ἄλλας ἔργασίας, αἱ ὄποιαι ἀν δὲν προσφέρουν εἰς αὐτοὺς τὰ περισσότερα, ἔχασαντιζούν δημάρτινα ὅποια θαλπωρήν καὶ τὰς κοινωνικὰς ἀπολαύσεις, εἰς τὰς ὄποιας καὶ ρέπει τὴ σημερινὴ νεολαία.

Ἀποκαρδιωτικὸν εἶναι τὸ γεγονός, διτὶ εἰς τὴν ἀρμόδιαν Κοινωνούλευτικὴν Ἐπιτροπήν ποὺ ἐπεξειράσθη τὸν νόμον, ἐνῷ σχεδὸν δῆτα μέλη αὐτῆς προέρχονται ἀπὸ ναυτικὰς περιοχὰς, πλεῖστοι δὲ διετέλεσαν καὶ «Υπουργοί» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διῆλθον ἐπιτροχάδην τὸν νόμον, χωρὶς νὰ θέσουν πρώτον τὰς ἀνάγκας οἰκονομικὰς βάσεις, διὰ νὰ ἔχῃ τὴν ἀντοχὴν καὶ ἐπιτελέσῃ πλήρως καὶ κατὰ πᾶσαν περιστασιν τὴν ἀποστολήν του.

Παρακαλῶ μὴ παραλείπετε νὰ γράφετε υπὲρ τῶν ἀδικουμένων. Ἐπιτελέστε ἔργον θεάρεστον καὶ σᾶς εὐγνωμονοῦν οἱ ἀνδιαφερόμενοι.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν  
διαστελῶ μετὰ πάσης τιμῆς  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤ. ΦΩΚΙΑΝΟΣ  
Μανούσου Κουνδούρου 33

Πειραιεύς, Ἀπριλίος 1966

#### ΟΙ ΑΔΙΚΟΥΜΕΝΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Φεβρουαρίου διαβάζω τὴν δίκαιαν αἵτησιν συναδέλφου, ὑπογραφούμενόν τοῦ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ ΡΑΔΔ) ΤΗΣ, εἰς τὴν ὄποιαν, μεταξὺ ἄλλων, ἀναφέρονται καὶ τὰ ἔξης:

«Οἱ ἀρμόδιοι, δῆμοι, ἀρνοῦνται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν πραγματικότητα καὶ ἀδικούντες δῆμος μὲ 14ετή υπηρεσίαν (διότι υπερέθησε εἰς τὴν λήψιν τοῦ καταδίλου μέτρου διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν. «Εστω καὶ τώρα, τοὺς παρακαλοῦμεν νὰ πράξουν τοῦ καθῆκον τῶν.

παραλήλως (λόγω τῶν κενῶν τοῦ κλάδου), πλεῖστοι οἱ ὅσοι ἀλλοεθνεῖς εἶναι ἀνεκτοὶ νὰ ὑπηρετοῦν ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ὡς ἀσύμματοστά.

Παραθέτω κατωτέρω μερικὰ τῶν πλοίων, ποὺ ἀπασχολοῦν ΜΗ ΕΛΛΗΝΑΣ (εἶναι μῆτρας τοῦ ἄγγελον ποτὲ εἰς τοὺς ὑπευθύνους);, πράγματα ὅποιαν ἀποκαλύπτει καὶ τὴν συνεργίαν τῶν διὰ τὴν μετανάτευσιν τῶν Ελλήνων:

- 1) «PINDAR<sub>3</sub>/SVEY 31.10.65 'Ιρλανδόν. Σημαία ἐλληνική.
  - 2) «NICOLAOS EMPEIRIKOS»/SVLH 10.12.65 Βρετανών. Σημαία ἐλληνική.
  - 3) «NORTH EMPRESS»/SVTX 31.1.66 Βρετανών. Σημαία ἐλληνική.
  - 4) «NORTH HIGHNESS»/SWXE 30.10.65 'Ιρλανδόν. Σημαία ἐλληνική.
  - 5) «DIOSKOURI»/SXIB 14.4.66 Βρετανών. Σημαία ἐλληνική.
  - 6) «KATERINA»/SYBQ 11.9.65 'Ιρλανδόν. Σημαία ἐλληνική.
- Καὶ δὲν εἶναι τὰ μόνα.

Καταφανῆ, λοιπόν, τὰ κενὰ τοῦ κλάδου μας, ἐτῶν ναυτολογήσεων ἐπὶ τῶν ἀνα ἔξ πλοίων. Θά πρέπει, συνεπῶς, νὰ ληφθῇ κάποια μέριμνα καὶ δι' ἡμᾶς, μέριμνα ὅποια ἀν διὰ τοῦ τί ἀλλό, θὰ μάς ἀμείψῃ διὰ τὰς ἐπὶ 4ετίαν πρὸ τὴν Πατρίδα προσφερθείσας ὑπηρεσίας μας.

Προσωπικῶς, ἐπιληφθείη τὸν εὐεργετικὸν Νόμον τὸν Σεπτέμβριον 1963 (ἀνήκω εἰς τοὺς ἔθελοντας τὴν πλευραφτάς Β.Ν. 1948 - 1952) καὶ ἐπένευσα νὰ ἀπολυθῶ τοῦ πλοίου εἰς Σάν Ζουάν (Πουέρτο Ρίκο), πλήγη παρενέθη ἡ γραφειοκρατία. Ἀπεκλείσθη τὴν παραμονὴν τῶν ἔξετάσεων «ελόγω ἐλλιπῶν πιστοποιητικῶν», δηλαδὴ τῆς μὴ ἐκδόσεως τοῦ ναυτικού φυλλαδίου «ελόγω ἐλλείμεων ἐντύπων ναυτικῶν φυλλαδίων εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον Πατρών» (περιφέρειαν εἰς ἥν ἀντίκω), κατὰ τὴν δήλωσιν τοῦ ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ.

Ἀπεκλείσθη. Αἱ νόμῳ προθεσμίαι ἔξεπιενσαν καὶ ἔγω παραμένων ἄνευ διπλώματος. Ἀναζητήσατε τὸν ὑπευθύνον.

Εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Διαστελῶ μετὰ πάσης τιμῆς  
ΔΗΜ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ  
Ραδ) τῆς s/s «Theonymphos»

Κίελον, 21 Ἀπριλίου 1966

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ἄν οἱ κ.κ. ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου ἀπέδιδον τὴν δέουσαν σημασίαν εἰς τὰς τόσας διαμαρτυρίας τῶν ἀδικουμένων ἀσυρματιστῶν —τυπικῶν στερούνται διπλώματος— θὰ εἰχον προέλθει εἰς τὴν λήψιν τοῦ καταδίλου μέτρου διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν. «Εστω καὶ τώρα, τοὺς παρακαλοῦμεν νὰ πράξουν τοῦ καθῆκον τῶν.

# 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

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO • CALIF

ΣΥΖΗΤΕΙΤΑΙ ΤΟ "ΣΧΕΔΙΟΝ,,

# Ο ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΘΑ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΑΣ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ

## Η ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ κ. I. ZANNAPA

Συνεστήθη, ώς γνωστόν, ειδική έπιτροπή, ύπό τὸν καθηγητὴν κ. Ἀγγελόπουλον, ὅτις θὰ μελετήσῃ τὸ 5ετές σχέδιον προγραμματισμοῦ καὶ θὰ εἰσηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τὰ ληπτέα μέτρα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας μας.

'Απὸ τὴν ἐπιτροπὴν αὐτὴν παρεκλήθη καὶ ἡ "Ἐνωσις τῶν Ἔφοπλιστῶν νὰ διατυπώσῃ τὰς ὅπεις τῆς ἐπὶ τὼν παρεινομένων διὰ τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν.

'Η ὄρμοδις ἐπιτροπὴ τῆς "Ἐνωσεως, μὲ εἰσηγηθῆν τὸν κ. I. Ζαννάραν, ἀνέλαβεν ἥδη τὸ ἔργον τῆς μελέτης τοῦ «σχεδίου», τὰς ἐπ' αὐτοῦ δὲ παρατηρήσεις θέλει ἐν συνεχείᾳ συζητήσῃ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῶν ἐφοπλιστῶν.

"Ηδη ὁ κ. Ζαννάρας κατήρτισε τὴν εἰσηγήσιν του. Εἶναι ἐμπεριστατωμένη, λίαν ἐνδιαφέρουσα. 'Η ναυτιλιακὴ πραγματικότης, αἱ δυνατότητες καὶ αἱ θετικαὶ ἀνάγκαι τοῦ ποντοπόρου ἐλληνικοῦ πλοίου ἐλήφθησαν κυρίως ὑπ' ὄψιν. Τὴν δημοσιεύσουμεν κατέρω, ἵνα ἐνημερωθοῦν ὅλοι οἱ περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐπαγγελματικῶν ἀσχολούμενοι.

### ΤΟ ΘΕΜΑ "ΝΑΥΤΙΛΙΑ,, ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΠΕΝΤΑΕΤΟΥΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

#### ΓΕΝΙΚΑ

Τὸ Κέντρον Προγραμματισμοῦ καὶ Οἰκονομικῶν 'Ερευνῶν ἔξεπόνθησε 5ετές σχέδιον Προγράμματος Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως τῆς Ἑλλάδος διὰ τὰ ἔτη 1966 - 1970. Εἰς τὸ 5ετές αὐτὸν Πρόγραμμα, μὲ τὸ δόπιον περιλαμβάνει δόλους τοὺς τομεῖς τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ προσδένει εἰς διαπιστώσεις μὲ προσπάθειαν προγραμματισμοῦ διὰ τοὺς καθ' ἔκαστον τομεῖς τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας, περιλαμβάνεται καὶ διὰ τοὺς τομεῖς τῆς Ποντοπόρου Ναυτιλίας. 'Απὸ τῆς σκοπιαὶς αὐτῆς θὰ ἐπιχειρηθῇ ἡ παρούσα μελέτη καὶ θὰ καταβληθῇ προσπάθεια ἐξετάσεως τοῦ θέματος «ΝΑΥΤΙΛΙΑ», ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ ἐκπονθέντος αὐτοῦ 5ετοῦ προγράμματος τοῦ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἑλλάδος.

Πρέπει κατ' ἀρχὴν νὰ δομολογηθῇ, ὅτι ἐνέχει σημασίαν τὸ γεγονός, ὅτι εἰς ἓνα πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας περιλαμβάνεται καὶ διὰ τὸν κλάδον τῆς Ναυτιλίας καὶ καταβλέπεται μία προσπάθεια ἐνὸς προγραμματισμοῦ ὃσονδηπότερος ὑποτοπώδης καὶ ἀν εἶναι οὕτως. Καὶ διὰ τὸν λόγον καὶ μόνον τούτον, ὅτι εἰς τὸ πενταετές πρόγραμμα ἀναφέρεται καὶ ἡ Ναυτιλία, εἶναι τοῦτο καὶ μόνον ἀξιοπρόσεκτον καὶ παρήγορον.

Τὴν Ἑλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ἀποτελοῦν ως γνωστό διάφοροι κλάδοι: ἡ Ποντοπόρος Ναυτιλία, φορτηγὴ ἡ δεξαιενόπλοια, ἡ Μεσογειακὴ Ναυτιλία, ἡ Ἐπιβατηγός, ὑπερωκανικὴ ἡ ἀκτοπλοϊκή, τὰ μοτόρσιπς, ἡ ιστιοφόρος Ναυτιλία. Μίαν ειδικοτήτη εἰς τὰς μεταφοράς ἀποτελοῦν τὰ πλοία τακτικῶν γραμμῶν, τὰ δόποις ἔχουν τὸ προνόμιον νὰ συνδέουν τοὺς ἔθνικους λιμένας μὲ τὰς πέραν τῶν θαλασσῶν χώρας ἔξαγον. Εἰδικον τέλος κλάδον ἀποτελοῦν εἰς τὴν σύγχρονόν μας ἐποχήν καὶ τὰ πλοία ἀλίεις ἀνοικτῆς θαλάσσης, ὅπως ἐπίσης ἔτερον εἰδικὸν κλάδον ἔχουν ἀποτελέσθησαν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, ἐπὶ τῆς ἐπιβατηγῆς Ναυτιλίας, τὰ πλοία τουρισμοῦ. 'Η ἀπαριθμησις αὐτῶν τῶν διαφόρων κλάδων τοῦ δρου «Ναυτιλία» ἔγενετο ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ νὰ κατανοηθῇ, ὅτι ἡ Ναυτιλία εἶναι ἑνας τομεὺς, διὰ τὸν λόγον τούτον εἰς πλείστας ὅσας σφαίρας οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ ὅτι ὁ τοιούτος μεμονωμένως ὀφείλει νὰ ἐξετάσεται.

Καὶ ἐπίσης: Εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἐργάζεται μία ὀλόληρης τάξις ἀνθρώπινου δυναμικοῦ, εἰδικευμένου εἰς τὰς ἐργασίας τῆς θαλάσσης. 'Η νησιωτικὴ μορφὴ τῆς χώρας καὶ ἡ ἐκτασίς τῶν ἀκτῶν αὐτῆς συνετέλεσαν ἀνέκαθεν εἰς τὴν ναυτικότητα τῆς φυλῆς καὶ ἐδημοιύργησαν τὸ Ναυτικὸν θαῦμα τῆς Ἑλλάδος. Τὸ ἐργατικὸν αὐτὸν δυναμικὸν ἔχωριζει μέσα εἰς τὸ γενικὸν ἐργατικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας. Εἶναι καὶ αὐτὸν ἀναπόσπαστον μέρος τοῦ δρου «Ναυτιλία» καὶ παρουσιάζει καὶ τοῦτο τὰ δημόσια τούτου, ζητήματα ἐκπαιδεύσεως, ζητήματα προνοίας ἡ κοινωνικὴ ἀσφαλιστική, ζητήματα τέλος ἀναπτύξεως καὶ αἱ ἀξέησεως τούτου παραλλήλω μὲ τὴν αὔξησιν τῆς χωρικότητος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. 'Ομοῦ

ἐκ τῆς Ναυτιλίας ὄφελη ἐπιβάλλουν νὰ σκεφθῇ τὸ Κράτος ὅτι καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν χρειάζεται προγραμματισμὸς καὶ δὴ προγραμματισμὸς εἰς εὑρεῖσαν κλίμακα μὲ μακρόπτονον προσποτικόν, οὕτως ὥστε ἡ Ναυτιλία νὰ συνδεθῇ περισσότερον μὲ τὴν χώραν καὶ νὰ προσφέρῃ καὶ αὐτὴ τὸ μέγιστον δυνατόν εἰς τὴν οἰκονομικήν της ἀνάπτυξιν. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοῦς ἐπαναλαμβάνομεν διὰ εἰναὶ παρήγορον ὅτι εἰς τὸ 5ετές πρόγραμμα περιλαμβήθη καὶ ἡ Ναυτιλία, ἀσχέτως τοῦ γεγονότος ὅτι, ως κατωτέρω θὰ ἀναφέρωμεν, τὸ περὶ Ναυτιλίας Κεφάλαιον καὶ ὁ περὶ τὴν Ναυτιλίαν προγραμματισμὸς εἶναι καθ' ἡμᾶς λίαν περιωρισμένος καὶ ίσως ἐν πολλοῖς ἀτέλης.

#### ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

'Ος πρώτη διαπίστωσις εἶναι, ὅτι ἐνῷ τὸ 5ετές αὐτὸν πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας περιλαμβάνεται εἰς 469 ὄλας σελίδας, τὸ Κεφάλαιον 20, τὸ ἀφορῶν εἰς τὴν ποντοπόρον Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, περιλαμβάνει μόνον σελίδας 8. Καὶ ἀσχέτως τούτου, τὸ Κεφάλαιον αὐτὸν δηλεῖ μόνον διὰ τὸν ποντοπόρον Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἐνῷ τὸ θέμα «ΝΑΥΤΙΛΙΑ» ἡ ναυτικὴ βιομηχανία περιλαμβάνει δόλους τοὺς κλάδους, δοσους ἀνωτέρων αναφέρομεν, καὶ εἶναι σφάλμα διὰ εἰς τὸ Κεφάλαιον περὶ «Ναυτιλίας» δὲν περιελήφθη δόλούρην τὸ θέμα ως ἔνας σύνθετος αὐτοτελής κλάδος τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας τῆς χώρας. 'Ενῷ λοιπὸν τὸ Κεφάλαιον 20 πραγματεύεται περὶ τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας μόνον, υπάρχουν καὶ ἄλλα σθέματα τὰ δόπια τὴν ἀφορῶν καὶ τὰ ὄποια εἶναι διεσπαρμένα εἰς ἄλλα κεφάλαια, μὲ τὴν δικαιολογίαν ἴσως διὰ ἀποτελοῦν μέρος ἄλλων τομέων τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως. Καὶ ίδού ἡ διασπορά:

Εἰς τὸ Κεφάλαιον 14, τιτλοφορούμενον ΓΕΩΡΓΙΑ - ΔΑΣΗ - ΑΛΙΕΙΑ, τὸ δόπιον εἶναι καὶ τὸ ἐκτενέστερον Κεφάλαιον τοῦ προγράμματος, περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἀλιεία. Καὶ ἐνῷ τὸ Κεφάλαιον αὐτὸν ἐξετάζεται ἀπὸ τῆς ἀπόμενας τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς ἀφόβου εἰσαγωγῆς ἀλιεύματος, καὶ ἐνῷ προβλέπεται ὑπὸ τοῦ προγράμματος διάθεσις ποσοῦ 200 ἑκατομ. δραχμῶν διὰ σκοπούς ὑποδομῆς τῆς ἀλιείας, ἐν τούτοις οὐδὲν ἀναφέρεται περὶ τῶν μεσῶν τὰ δόπια τὴν ἀπειρούσαν τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικὰ πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κλάδων», ἀναφέρεται εἰς τὸ τέλος καὶ διὰ τὸν κλάδον κατασκευῆς μεταφορικῶν μέσων, καὶ εἰς τὰ μεταφορικά αὐτῶν μέσα τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν αυξήσιν τῆς παραγωγῆς, καὶ τὰ μέσα αὐτῆς εἶναι ως γνωστόν τὰ ἀλιευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης μὲ ειδικούς χώρους καὶ μηχανήματα ψύξεως, κλάδος, δηλαδή, καθαρῶς τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔτερον Κεφάλαιον, τὸ Κεφάλαιον 16 ὑπὸ τὸν τίτλον ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΙΣ καὶ ἐντὸς τῆς παραγράφου τῶν «Βιομηχανικῶν Κ

σκευαζομένης είς τὰ διάφορα ξένα ναυπηγεῖσα δλου τοῦ κόσμου Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, προγραμματίζεται μὲ τὰς ἀνωτέρας μόνον λέξεις καὶ μάλιστα εἰς τὸ κεφάλαιον δοχι τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς διομήχανικῆς μεταποιήσεως τῆς χώρας. Εύτυχῶς δτι, λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν τοῦ ψιφισταμένου περιορισμοῦ, προβλέπεται ὡς ἀναγκαῖα (σελὶς 351) ἡ διείσγαγωγὴ ἐμπεριστατωμένης μελέτης, ἵνα ἐπί τῇ βάσει ταύτης ληφθοῦν ἀπόφασεις διὰ τὰ κατάλληλα μέτρα ἀναπτύξεως τοῦ κλάδου. Αὐτῆ καὶ μόνη ἡ διαπίστωσις ἔρχεται εἰς ἐπικουρίαν τοῦ Ισχυρισμοῦ μας, ὡς θα ἐκτεθῆ εἰς τὸ τέλος τῆς παρούσης μελέτης, πόσον ἀναγκαῖος είναι δι αὐτοτελῆς δι τὴν Ναυτιλίαν προγραμματισμός.

Εις τὸ Κεφάλαιον<sup>18</sup> ἔξετάζεται τὸ θέμα τοῦ τουρισμοῦ. Τὸ θέμα αὐτό, ἵνα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα ἀπὸ ἀπόφεως εἰσροής συναλλάγματος καὶ καλύψεως μεγάλου ποσοστοῦ διὰ συναλλάγματος τοῦ ἀνοίγματος τοῦ ἐμπορικοῦ Ισοζυγίου τῆς χώρας ἔξετάζεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς εἰσροής εἰς τὴν χώραν μεγάλου ἀριθμοῦ τουριστῶν καὶ τῆς δισθέσεως κατὰ κύριον λόγον κλινῶν διὰ τὴν ἔξυπηρτεσιν τῶν εἰσερχομένων ιδίων κατὰ τὰς περιόδους αἰχμῆς. Προβλέπεται τὸ ἀνοίγμα πυλῶν εἰς τὴν δυτικήν πλευρὰν τῆς χώρας διὰ τὴν προσπέλασιν τῶν τουριστῶν, διάφορα ἄλλα μέτρα τῆς ἀναπτυξεώς τοῦ τουρισμοῦ, ὅπλα μέτρα ὅρθια, καὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ Κεφάλαιον αὐτό καὶ τὰ πλοία κρουαζιέρων, ἄλλα μόνον ἀπὸ ἀπόφεως ἀριθμοῦ κλινῶν καὶ οὐχὶ ἀπὸ ἀπόφεως μεταφορᾶς τουριστῶν. Καὶ προγραμματίζεται διὰ τοῦ Κεφαλίου αὐτὸν αὐξῆσις τῶν εἰς πλοῖα κρουαζιέρων κλινῶν, ἀπὸ τὰς νῦν υφισταμένας 3.000 εἰς 11.000 κλίνας διὰ τὸ έτος 1970 μὲν ἐπενδύσεις πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν 2.600 ἑκατ. δραχμῶν. Οὐδὲν ἀναφέρει τὸ πρόγραμμα πυλῶν θα διατεθῇ τῷ ποσὸν τῶν 2.600 ἑκ. δραχμῶν καὶ κατὰ ποιὸν τρόπον θα αὐξήσθον αἱ κλίναι εἰς τὰ πλοία τῶν κρουαζιέρων, ἐφ' ὅσον μία τοιαύτη αὐξῆσις δέν θὰ ἡτο δυνατὸν ἄλλως γενεύσθαι πλήν διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σκαφῶν. Διαπίστωσις, διτὶ καὶ τὸ Κεφάλαιον τούτῳ τῶν τουριστικῶν πλοίων, ἐνώς κλάδου τῆς Ναυτιλίας ὁ ὄπιος κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ ἔξελισσεται ραγδαίως καὶ ἀποτελεῖ ἕνα εἰδικὸν κλάδον τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας προσδοφόρον καὶ πολύτιμον ἀπὸ ἀπόφεως εἰσαγωγῆς συναλλάγματος, ἔξετάζεται κατὰ τρόπον μονομερῆ καὶ εἰς ἕνα ξένον Κεφάλαιον τοῦ προγράμματος, ἐνώς θὰ ἔσει νότιοπελέσση τμῆμα τοῦ θέματος «ΝΑΥΤΙΛΙΑ» τῆς ἐν λόγῳ μελέτης.

Εις τὸ Κεφάλαιον τέλος ὑπ' ἀριθ. 19 ὑπὸ τὸν γενικὸν τίτλον «Ἐξωτερικὴ Μεταφοραὶ» ἀναφέρονται ὑπὸ στοχεία 4γ αἱ Ἀκτοπλοῖ- και καὶ Μεσογειακαὶ συγκοινωνίαι. «Ορθῶς ἀναφέρονται αἱ ἀκτοπλοῖκαι συγκοινωνίαι, ἃν καὶ θά ἡτο δυνατότον νὰ ἀποτελέσουν καὶ αὐταὶ μέρος τοῦ γενικοῦ θέματος ΝΑΥΤΙΛΙΑ. Προ- βλέπεται ὅρθως ἡ βελτίωσις καὶ ἐπέκτασις τῶν λιμένων. «Η δημιουργία τῶν λιμένων Πα- τρών καὶ Πρεβέζης ὡς πυλῶν τῆς συνέσεως τῆς χώρας μετὰ τῆς Εύρωπης, η δημιουργία μεγάλων λιμένων ἔξυπηρτείσεως τῆς ἐμπο- ρευματικῆς κινήσεως (Θεσσαλονίκης, Βόλου, Καθαλάς, Ἡράκλειον), ή δια πομπείων σύν- δεσις διαφόρων περιοχῶν τῆς χώρας, η δη- μιουργία ἑθνικοῦ ὄργανισμοῦ λιμένων διὰ τὴν ἐνίσαν διοίκησιν καὶ ἀναμόρφωσιν τῶν λιμέ- νων τῆς χώρας. Εἰς εἰδικὴν δὲ παράγραφον τοῦ Κεφαλαίου τούτου προγραμματίζεται η ΕΝΘΑΡΡΥΝΣΙΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΡΩ- ΤΟΒΟΥΛΙΑΣ πρὸς αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν τουριστικῶν σκαφῶν, καὶ η ἀντικατάστασις τῶν μεγάλης ήλικιας ἀκτοπλοϊκῶν καὶ μεσο- γειακῶν σκαφῶν, ίδια τῷ φορτηγῷ. Καὶ συνεχίζει τὸ πρόγραμμα: «Τὸ σημαν- τικῶτερον μέρος τῶν ἀναγκαί- ον πρὸς τοῦτο ἐπενδύσεων προ- βλέπεται οἵτι θὰ καλυφθῇ ἐκ τῶν εἰς τὸ «Ἐξωτερικὸν διαθεσίμων κεφαλαίων τῶν Ἐλλήνων ἐφ ο- πλι- ιστῶν. Τὸ μέρος τῶν ἐπενδύσεων τούτων ἐκτιμᾶται εἰς 4.000 ἑκ. δραχμῶν, ἐκ τῶν ὅποιων 2.600 ἑκ. δρ. ὡς προελέχθη ἀφορούν τὰ τουριστικὰ σκάφη. Δὲν θὰ σχολιάσωμεν

τὸ μέρος αὐτὸ τοῦ προγράμματος, τὸ ὅποιον κατ' οὐσίαν οὐδὲν προσθέτει διὰ τάς τρεῖς αὐτάς κατηγορίας σκαφῶν καὶ διὰ τὴν ἀνανέωσιν τούτους ἐπ λη ἡ τῇ ή εὐθαρρυνσεως τῆς Ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Καὶ έν τούτοις, διὰ τοὺς 3 τούτους οὐσιωδεστάτους κλάδους τῆς Ναυτιλίας, διὰ τοὺς ὅποιους θά ἤδηντο τὸ Κράτος νὰ κάμῃ πολλά, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τουριστικῆς κινησιώσεως, διὰ τὴν δελτίωσιν τῶν εἰς ὑπανάπτυκτον κατάστασιν εύρισκομένων ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ τὴν ἀνανέωσιν ἐνὸς χρηματάτου κλάδου τῆς Ναυτιλίας, τῆς Μεσογειακῆς τοιαύτης, ἡ δύοις τόσον ὅδιν ύφισταται τὸν ξένους συναγωνισμόν, τὸ Κράτος περιορίζεται εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν την τῇ Ιδιωτικής πρωτοβουλίας καὶ τὴν χρηματισμούσιν τοῦ ἔφοπλιστικού κεφαλαίου. Καὶ εἰς τὸ τέλος τῆς παραγράφου τοῦ Κεφαλαίου ἀκτοπλοϊκού καὶ μεσογειακού συγκοινωνίας (σελίς 337) καθορίζεται ποιά ή πηγὴ τῆς διαθέσεως τοῦ ποσαῦ τῶν 4.000 ἑκατ. δραχμῶν ἐκ τῶν ὅποιών 2.600 ἑκατ. δραχ. διὰ τὰς ἐπενδύσεις τῶν τουριστικῶν. Όταν καλυφθῶν τὰ ἄνω ποσά «έκ πόρων τῆς Ελληνικῆς Οικονομίας», δηλαδή ἀπὸ χρήματα τῶν ἔφοπλιστῶν.

Εἰς τὰς διαπιστώσεις ἐκ τῆς μελέτης τοῦ προγράμματος θὰ πρέπει τέλος νὰ ἀναφερθῇ ἡ παντελής ἔλλειψις καὶ μνείας ἐστω δι' ἓνα σπουδαιότατον κλάδου τῆς Ναυτιλίας, ἔκειται τῶν τακτικῶν γραμμῶν. «Η ίδιωτική καὶ μόνον πρωτοβουλία τὸν ἔδημοιούργησε καὶ πασαίει πρὸς συγκροτήματα ξένων Ναυτιλιῶν φορεῦσι ἀνταγωνισμού». «Ἐν τούτοις δὲ κλάδος μόνος τοῦ ἀνταπεξῆλθε καὶ συνθέτει εὐδοκίμως τοὺς Ἐλληνικούς λιμένας μὲ τοὺς ξένους, συμβάλλων εἰς μέγιστον βαθμὸν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ εμπορίου τῆς χώρας.

Παντελής ἔλλειψις προγραμματισμοῦ εἰς ὃν τομέα τῆς ὑγείας, τῆς προνοίας καὶ τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως δύον ἀφορῷ τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας, τὸ ὅποιον Τυνιδιώπολάριθμον καὶ τὸ ὅποιον τόσον συμβάλλει εἰς τὴν ἐν γένει οικονομίαν. Εἰς 90.000 ἀναδιβάζει τὸ πρόγραμμα τούς ἐργασμένους εἰς τὰ πλοῖα. Δηλαδή, μαζὶ μὲ τὰς ικογενείας των θὰ πρέπει νὰ ἀναδιβάσωμεν ὃ ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἀπόδων μέρος τοῦ Ἐλληνικοῦ πληθυσμοῦ εἰς 500.000 κεφαλάς, οστοστόν την σημαντικότατον ἐπὶ τοῦ συνόλου οὐ πληθυσμοῦ τῆς χώρας. «Υπάρχουν δεαίως φορεῖς ειδικοί καὶ διὰ τὴν ὑγείαν καὶ τὰ πρόνοιαν καὶ διὰ τὴν κοινωνικὴν ἀκταίσιν, οἵτινες προέρχονται ἐπ τῶν συνεισφορῶν τοῦ τη πλοίου καὶ τῶν ναυτεργατῶν, αἱ οἵτινες φορεῖς βασίζονται ἀποκλειστικά

λας ἐπιβαρύνοντες τὸν δημόσιον προϋπολογισμόν, ὅχι μόνον ἀμέσως ἀλλὰ οὔτε καὶ ἐμμέσως κακό, οὐδὲ τὸ κοινωνικὸν σύνολον, καθόστον οἱ φορεῖς οὗτοι τῆς προνοίας καὶ τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἔργαζομένων οὐδόλως ἐνισχύονται διὰ κοινωνικῶν πόρων. Κατόμως εἰναι ἀπαραίτητον καὶ διὰ τοὺς φορεῖς αὐτοὺς τῆς κοινωνικῆς προνοίας τῶν ναυτεργατῶν νὰ ἔξασφαλίσῃ τὸ Κράτος ἐπικουρικῶς **KOΙΝΩΝΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ.**

Θά πρέπει έδω νά σημειωθῇ, δτι εἰς τὸν ἐπίκειρηθέντα προγραμματισμὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν δὲν ἐλήφθη ὑπὲρ οὐδὲν τὸ πεῖρα καὶ η εἰσήγησις τῆς ἀρμόδιας κρατικῆς Διοικήσεως, δηλαδὴ αὐτοῦ τούτου τοῦ "Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὸ ὅποιον συγκεντροῦνται δλαι αἱ ὄμροδιότητες αἱ ὅποιαι ἀφοροῦνται τὴν Ναυτιλίαν. Ἀρμόδιότητες αἵτινες δι" δλους τοὺς ἀλλούς τομεῖς τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας καὶ οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰναι κατανεμημέναι εἰς δλαι τὰ ἄλλα "Ὑπουργεία άναλογίας μὲ τὴν μορφὴν ἑκάστου τομέως. Καὶ αὐτὴ ἡ ἀκόμη ή περίπτωσις ἀποδεικνύει πόσον ξεχωριστὸς εἰναι δ τομεῖς «Ναυτιλίας. Θά ἐπρεπε λοιπὸν δ προγραμματισμὸς διὰ τὴν Ναυτιλίαν νά προέρχεται ἀπὸ τὸ "Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ νά περιλαμβάνει δλους ἀνέξαιρέτως τοὺς τομεῖς ήτοι, τὸ πλοίον εἰς δλαις αὐτοῦ τὰς κατηγορίας, τὸ ἔργατικό δυναμικόν, τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν, τοὺς λιμένας, τὴν ναυτικὴν πίστιν, τὴν διοικησίαν καὶ τέλος δ, τιθήποτε ἀφορᾶ τὸ πλοίον καὶ τὴν ἔξελιξιν τούτου, ως ἔνα ἀπὸ τοὺς πλέον πλουτοπαραγωγούς καὶ σημαντικούς τομεῖς τῆς Ἑλληνικῆς δραστηριότητος.

**ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ  
ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥ-  
ΤΙΛΙΑΣ**

Είναι πραγματικώς άξια έπαινου ή μελέτη ή όποια καθύπτει τό Κεφάλαιον 20 υπό τὸν τίτλον «ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ». Παρ' ολούς οτι ή μελέτη αυτή δένθα μάς εύρη εἰς ίδια τὰ σημεῖα συμφώνους, ἐν τούτοις ἀποτελεῖ μίαν μελέτην ἀξίαν προσοχῆς, διότι παρέχει πλείστας ὄρθδας διαπιστώσεις και προβλέπει ἐπίσης εἰς πλείστα σημεῖα ὄρθδας μελλοντικάς κατευθύνσεις. Ἐν τούτοις ή μελέτη αυτή θὰ ἔπειτε νὰ περιλαμβάνη, ὡς και προηγουμένων ἀνεφέρθη, τὸ σύνολον τοῦ θέματος «Ναυτιλία». Τόσον ἀπό ταπόψεως διαφόρων αὐτῆς κλάδων δοσον και ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς ἐπιδιωκομένης ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

Εις τὸ Κεφάλαιον I, εἰς τὸ ὅπιον ἀναφέρονται αἱ πρόσφατοι ἔξελίξεις καὶ τὰ προ-  
βλήματα τῆς Ναυτιλίας, παραπτόμενοι διὰ  
ὅρθως διαπιστώντα ποιά ή σύνθετοι τῆς πον-  
τοπόρου ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ ἀπόψεως  
ἡλικίας πλοίων καὶ ἀπὸ ἀπόψεως εἰσροής εἰς  
τὴν χώραν συναλλάγματος. Αἱ διαπιστώσεις  
ἥντος δασιζόνται ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ὑπὸ<sup>της</sup>  
ἔλληνικήν καὶ ὑπὸ ἔνας σημαίας Ἑλληνικῆς  
πλοιοκτήσιας χωρητικότητος, τὸ σύνολον δὲ  
κατατάσσει τὴν Ἐλλάδα ως τὴν τρίτην ναυ-  
τιλιακήν δύναμιν εἰς τὸν κόσμον.<sup>1</sup> Οσον ἀ-  
ναρροφῇ τὴν συναλλαγματικήν πρόσδοσον, ἀς ἐ-  
πιτραπῇ νάραναφρωμεν οὐδὲ δὲν θὰ πρέπει  
ἀλλὰ γίνεται σύγκρισις μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ  
Νορβηγίας ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ εἰσαγομέ-  
νου εἰς τὴν χώραν συναλλάγματος, διότι τὸ  
ἴσταγμόνεν εἰς τὴν Ἐλλάδα συναλλαγμα ἐκ  
τῆς Ναυτιλίας, τὸ ὅπιον ὄρθως ἀναβιβάζε-  
ται εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν \$ 132.000.000 διὰ  
ὅτι ἔτος 1964, εἶναι καθαρὸν συναλλα-  
γμα ὑπὲρ τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώ-  
ρας. Τούναντίον τὸ εἰσαγόμενον εἰς τὴν Νορ-  
βηγίαν συναλλαγμα εἶναι μὲν πολλαπλάσιον  
τοῦ ἀντέρω ποσοῦ, ἀλλὰ καὶ Νορβηγικὴ Ναυ-  
τιλία διευθύνεται ἐν πολλοῖς ἀπὸ τοῦ ἔθνικοῦ  
ης ἐδάφους καὶ ἔναντι τοῦ σκέλους τῶν εἰσ-  
τράξεων ἐκ τῆς Ναυτιλίας ὑπάρχει καὶ σκέ-  
ψος σημαντικώτατον πληρωμῶν διὰ τὴν Ναυ-  
τιλίαν. Εἰς τὴν μελέτην ἀναφέρεται εἰς δολ.  
7 κατὰ κ.ο.χ. τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα  
ἥς Νορβηγίας, ἔναντι δολ. 9 εἰσόδημα τῆς  
Ἐλλάδος. <sup>2</sup> Οἱ ἀριθμοὶ 27 δὲν εἶναι ἀκριβής.  
ὅτι ἐκ τῆς Ναυτιλίας καὶ οὐ θαρρὸν συναλ-  
λαγματικὸν εἰσόδημα τὸ 1964 ἀντιληφθείει κα-

**At Your  
Service in Italy**

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

Equation 10

**HEAD OFFICE, 30 VIA BALBI,  
GENOA**

Cables: Medov              Telephones: 67-5-41 (4 lines)  
Telex: 27 046 (MEDOV)      62-2-17 (3 lines)

*Branches and Agents  
at all Italian ports*

Member of the Baltic  
and International Maritime Conference

ρώωνας 2.460.000.000 ή £ 123.000.000 ή \$ 344.400.000, ήτοι επί κ.ο.χ. 14,8 έκατομ. \$ 23 περίτου. Τό δ' α καθάριστον είσοδημα το 1964 υπήρξε £ 210 έκατ., ή \$ 588 έκατ., άλλα έπιληρωθέντα τὰ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀγορασθέντα ή ναυπηγθέντα πλοῖα καὶ άλλαι δαπάναι τῆς Ναυτιλίας. 'Άλλα σύγκρισις μεταξὺ 'Ελληνικῆς καὶ Νορβηγικῆς Ναυτιλίας δὲν είναι δυνατή διότι ύπαρχουν σημαντικαὶ δυνατοὶ καὶ δασικοὶ δισφοραί, τὰς δύοτας καὶ ἀπαριθμούμενες:

1) Νέωτερον κατά πολὺ τὸ νορθγικὸν τοννᾶς εἰδίκευμένον εἰς πλοῖα γραμμῶν, ψυγεία καὶ διαφόρων τύπων πλοία, πολὺ ὀλιγώτερα δὲ τὰ τράμπη, κατά συνέπειαν δὲ εἰσ- πραττόμενον ναῦλος μεγαλύτερος. (Μέση ἡ- λικία 7 ἔτῶν).

2) Προσαλογίζουμενά τὰ 75% τῶν τάκερς καὶ τὰ 25% τῶν τράμπς μὲν ναύλους ὑψηλούς. 'Αναπτοτρέπτως τὸ ἐσδόν τῶν νορθιγικῶν πλοίων θὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν Ἑλληνικῶν. Τὰ κέντρα ἔξορμήσεως ἔγινυτερα τῶν ἔθνικῶν λιμένων. Ναυπηγικὴ διομηχανία ἀνεπιγυμένη καὶ ὄργάνωσις τροφοδοσίας, λόγῳ διαίτητικῆς τῶν Νορβηγῶν, πληρεστέρα. 'Υπάρχουν δεδαίως περιθώρια διατὸν ἐλληνικὸν πλοῖον, ἀλλὰ σύγκρισιν δὲν ἐπιδέχονται μὲτούς νορβηγικούς ἀριθμούς.

Δέν είναι ἀπολύτως ὅρθον τὸ ἀναγραφόμενον, ὅτι δύο είναι οἱ βασικοὶ παράγοντες οἱ ὄποιοι παρεμποδίζουν τὴν προσέλευσιν πλοίων ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τοὺς δόποις ἡ μελέτη τοῦ προγραμματισμοῦ καθορίζει ὡς, πρῶτον τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων καὶ δεύτερον τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων. 'Η σύνθεσις νομίζουμεν διτὶ δὲν ἐπιδρᾷ ἀπολύτως ἐφ' δύον ὑπάρχει σήμερον κάπποια ἐλαστικότης, τὴν δόποιαν νομιμοποιοῦν τὰ προβλεπόμενα εἰς τὰς Ἕγκριτικὰς πράξεις. Τὸ θέμα σαφῶς καθορίζεται εἰς τὰς Ἕγκριτικὰς πράξεις καὶ δὲν είναι δυνατὸν νόητηθῆ περιατέρω μείσως. Μόνον λαβήν εἰς ἀντιδράσεις θὰ προεκάλει τὸ μέτρον. Οὔτε τὸ φορολογικὸν ἐπέδρασε τόσον εἰς τὰς δλίγας, μετά τὴν ληξιν τῆς προθεσμίας ἀπαλαγῆς, διαγραφὰς πλοίων ἢ μὴ νηολόγησιν νέων σκαφῶν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Καθ' ἡμᾶς ἄλλοι παράγοντες συντείνουν εἰς τοῦτο, ὡς βασικώτατον δὲ λόγον θεωροῦμεν τὴν χαλάρωσιν τῆς πίστεως τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ ὥστε πρὸς τὴν παταπήρου μενένην ἔλλειψιν πολιτικῆς διοικήσεως εἰς τὰ θέματα τῆς ναυτιλίας καὶ γενικῶς τερον τὴν ἀτάθειαν ἐπὶ τῆς ἀκολουθηθείσης κατὰ καιρούς κυβερνητικῆς πολιτικῆς.

Απορρίπτουμεν έξ αλλου τὸν ισχυρισμὸν τοῦ προγράμματος, διτη ή πολεμική τῆς Δ. Ο.Μ. συνείνειν εἰς τὴν ἀθρόσα μεταφορὰν εἰς τὰ ἑλληνικὰ νηοδόγια μεγάλης χωρητικότητος κατά τὰ ἔτη 1957 - 1964. Εἰς τούτο συνείνειν δύο βασικωτάτης σημασίας μέτρα κυ-  
βερνητικῆς πολιτικῆς:

α) Τὸ Ν.Δ. 2687 (ἄρθρον 13) καὶ  
β) Ἡ φορολογικὴ σταθερότης τοῦ Νόμου  
1880, ἐνισχυθεῖσα μὲ τὴν συνταγματικὴν κα-  
τούγαστην διὰ τῶν ἐγκοριτικῶν ποάξεων.

Συμφωνούν μὲ τὴν διαπίστωσιν τῆς μελέτης, διὶ ή φορολογία τῶν πλοίων εἶναι σημαντικῶς ὑψηλοτέρα τῆς ἀντιστοίχου ἐπιβαρύνσεως τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων, διαφορούμεν όμως ριζικώς διὶ εἶναι ὅρθων νά παραβάλλωμεν τὴν ἐλληνικήν σημαίαν μὲ τὰς σημαίας εὐκολίας διότι εἶναι γνωστόν, διὶ ή ἐλληνική σημαία εἶναι μία σημαία κράτους ναυτικοῦ καὶ ἐφ' ὅσον ἔχεται σθῆτι ἀπὸ φορολογικῆς πλευρᾶς τὸ θέμα, ἐν συγκρίσει μὲ τὰς ἀσύδοτους τοιαύτας, βάσις καταστῆ ἀσφαλῶς καὶ ή ἐλληνική σημαία ἀσύδοτος.

"Αλλωστε τὸ Σετές αὐτὸ πρόγραμμα είναι ἀπλώς «ΣΧΕΔΙΟΝ». Περὶ σχεδίου λοιπὸν πρόκειται, μὴ ἔγκριθέντος εἰσέτι καὶ μετὰ τῆς Κυβερνήσεως. Μελετάται εἰσέτι καὶ μετὰ τετράμηνον, διτε τὸ συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ θὰ πε-

ρατώσῃ τὸν ἔλεγχον, θὰ ἀποφασισθῇ καὶ ἡ μίσθιότης ἡ μὴ τοῦ Σχεδίου. 'Αλλὰ ἐρωτάται: Συμφέρει εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν ἡ ἐπανασύζητησις τοῦ φορολογικού ὑπὸ τὰς παρούσας περιστάσεις τῶν κρατικῶν οἰκονομιῶν; 'Εάν δὲν 'γίνη τοῦτο ἀποδεκτὸν ἐκτιθέμεθα, ἐὰν πάλιν γίνη, ἐρ' ὅσον τίθενται δύο ἢ πιθανά: οἱ προϋποθέσεις ἐπαναπατρισμοῦ τῶν πλοίων μήπως θὰ δυνηθῶμεν νὰ ἀποδεχθῶμεν υπὸ τὴν πλήρωσιν τῶν προϋποθέσεων αὐτῶν τὸν ἐπαναπατρισμόν; Καὶ ἐάν ἀποδεχθῶμεν ὅπως εἰς τὸ σχέδιον τίθεται τὸ ζητημα καὶ δὲν γίνη ἐπαναπατρισμὸς δὲν θὰ εἰμιά ἑκτείμειον εἰς ἐπικρίσεις καὶ εἰς συνέπειαν; Χρείαζεται ἀσφαλῶς μεγάλη περίσκεψις εἰς τάς προβλέψεις καὶ τάς παρεχομένας ὑποσχέσεις.

“Η Ελλειψις ναυτιλιακής πίστεως δχι μόνον είναι ανεπαρκής, άλλα θά έλέγαμεν διτο ούδολος ύστισταται. Είναι το θέμα τούτο κατά την γνώμην μας τό δεύτερον μεταξύ της Ναυπηγικής Βιομηχανίας, βασικόν θέμα της ναυτιλιακής υπόδομής. Άλλα διὰ νὰ υπάρξῃ ναυτιλιακή πίστις πρέπει νὰ προπτέρξουν ΚΕΦΑΛΑΙΑ Επαρκή, ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ συναλλαγών, ΚΟΣΤΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΣ εύθινον.

Καὶ ὡς πρὸς τὰ κεφάλαια, τάπα πρέπει νὰ ἀνέρχωνται εἰς τὸ ὑψός πολλῶν ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ δὲν νομίζομεν δὴ διατίθενται τόσα ἐν Ἑλλάδι, διότε νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Θά δύναντο νὰ ἔξευρεθοῦν εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ νὰ διατίθενται μέσφερ ἐλληνικού τραπεζικού φορέως. Θά πρέπει δημοσίας δὲλληγικός οὗτος τραπεζικός φορεὺς νὰ ἔξευρῃ χρήμα εὐθηνόν, ἵνα, προστιθεμένων εἰς τὸ κόστος του τῶν ἐλληνικῶν διπτανῶν καὶ κέρδους, νὰ διατίθενται μὲν εὐθηνότερον τόκον εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀπὸ δόσον οἱ Ἑλλήνες πλοιοκτήται ἔξασφαλίζουν τὰς πιστωτικάς ἀνάγκας των εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν.

Αλλὰ προσπατεῖται καὶ έλευθερία εἰς τάς συναλλαγάς. Οι «Ελλήνες πλοιοκήται δὲν εἶναι ειθιμένοι εἰς περιορισμόυς, ούτε εἶναι δυνατὸν νὰ ἔξαρτον τάς ἐκάστοτε συναλλαγάς των ἀπό τάς προϋπόθεστοις ἔγκρισεων τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς. 'Ἐφ' δοσοῦ, λοιπόν, δὲν ὑπάρχει ἀκόμη ἐν 'Ελλάδι πλήρης σταθερότης νομισματική καὶ κατ' ἀκούσιον συναλλαγματική ἐπάρκεια, δὲν νομίζομεν διτὶ δυνάμεθα νὰ διμιουργεῖμε περὶ πιστοτικοῦ τραπεζικοῦ φορέως διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ποντοπόρου, τούτῳ ἄρχιστον, Ναυτιλίας. Διὰ τὴν μικράν Ναυτιλίαν, τὴν ἐσωτερικήν, ἔνας τοιούτος τραπεζικός φορεὺς θὰ ἦτο βεβαίως χρησιμώτατος, ὅλα καὶ τώρα μέσω τῶν Ἐμπορικῶν Τραπεζῶν θὰ ἦτο δυνατὴ πλήρης ἔξυπηρέτησις, ἐάν διειθέτο χρῆμα εὐθύνων καὶ χωρὶς τοὺς γνωστοὺς περιορισμοὺς τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς.

Καὶ πρὶν εἰσέλθωμεν εἰς τὴν ἔξετασιν τοῦ

τελευταίου κεφαλαίου, τού προβλέποντος περί τών μέτρων πολιτικής τού «προγράμματος», θά πρέπει νά έξετάσουμε τό θέμα της προβλεπομένης εἰς τούς κεφαλαίου της Ποντοπόρου Ναυτιλίας άναγκαιούστης αδήσεως τού ναυτεργατικού δυναμικού κατά τά έτη έφαρμογής τού προγράμματος. Τό πρόγραμμα προβλέπει, ότι θά πρέπει νά έκπαιδευθούν και νά ένταχθούν εἰς τό ναυτεργατικόν δυναμικόν της χώρας κατά τά έτη 1966 έως 1970 περίπου 10.000 διεθνωτικοί και 35.000 ναυτεργάται. Τό πρόγραμμα προβλέπει

υπό την προστασία της Ελληνικής Δημοκρατίας. Το πρόγραμμα προβλέπει καὶ ὑπόλογοί εἰσι τὸ ἀναγκαιοῦν ναυτεργατικὸν δυναμικὸν ἐν σχέσει πρὸς τὴν αὐξησιν τῆς χωρητικότητος τῆς ὑπὸ Ἐλληνικὸν ἔλεγχον πλοιοκτησίας, ὡς θά εἶναι κατὰ τὸ ἔτος 1970. Ἀλλὰ ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν 90.000 ναυτεργατῶν εἰς τὸν ὅποιον ἀναβίζει τὸ σύνολον τῶν ἀσχολουμένων εἰς τὴν θάλασσαν τὸ πρόγραμμα, μόνον περίπου εἰς 55.000 ὑπολογίζομεν τοὺς ἀσχολουμένους εἰς τὴν Ποντιακὸν Ναυτιλίαν. Οἱ ἄλλοι ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τουτού τοῦ

λούνται εἰς τά ακτοπλοϊκά, τουριστικά, υπερωκέανια, κοστερός, ιστοφόρα κλπ. Αύξανομένης λοιπόν, τής χωρητικότητος άπό τα 17 έκαταν και μέχρι 22 έκαταν, και με κατέλ-

17 έκατον, κ.ο.χ. εἰς 23 έκατον, κ.ο.χ. κατά τὸ 1920 ήτοι πλοία περίπου 300 έως 350 τότε ἡ αὐξησίς του ναυτεργατικού θυναμικού θά πρέπει νὰ άνελθῃ εἰς 12 έως 14.000 Λόγρασα. Συσχετισμός κατ' ἀκολουθίαν ἀπόλυτος μόνον ως πρὸς τὴν χωρητικότητα δὲν νοιμίζομεν, διὶ τοῦτο εἶναι ἀκριβῆς, διότι ναὶ μὲν ἡ χωρητικότης αὐξάνει, ἀλλὰ ἀεράνται εἰς πλοία πολὺν μεγαλύτερον εἰς χωρητικότητα ἀπό τὰ ινών ὑπάρχοντα, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ μήν εἶναι ἀνάλογος καὶ ἡ αὐξησίς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων. Καὶ λόγω ἀκριβῶν τῆς μήτρας αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, δὲν εἶναι ἀνάλογος καὶ ἡ αὐξησίς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὰ πλοῖα.

πληρωμάτων, Άλλαξ ασχετώς τούτου, ο όριθμός των 45.000 ναυτεργατών είναι πάρα πολύ μεγάλος, διότι κατά πρώτον λόγου δεν είναι δυνατόν μέσα εις τὰ πέντε έτη τού προγράμματος ούτε νὰ ἀκταινεθούν καὶ νὲ εἰσόδους εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα 10.000 ἀξιωματικοί, πολὺ δὲ περισσότερον 35.000 ναυτεργάται. Οἰδαπότε καὶ διν είναι ή αὐξησης τῆς δυναμικότητος τῶν ὑπαρχουσῶν σχολῶν καὶ ή ἔδρυσις νέων, τὸ θέμα τῆς προσελεύσεως εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, είναι ἕκεινο ποὺ θὰ καθορίσῃ τὴν αὐξησην τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Άλλα καὶ ἔξι ἄλλου, ο όριθμός των 45.000 ἀνδρών, τοὺς διποίους προβλέπει τὸ πρόγραμμα διὰ τὴν Ναυτιλίαν, είναι δυσανάλογος, μὲ τὴν γενικὴν αὔξησην τοῦ ἀπασχολούμενου ἐργατικοῦ δυναμικοῦ τὴν διποίου προβλέπει τὸ πρόγραμμα εἰς τὸ Κεφάλαιον 6 (Ἐργατικὸν δυναμικὸν καὶ Ναυτεργατικὴ Πολιτικὴ) (σε-

**ORIENT MID-EAST LINES**  
**GENERAL AGENTS**  
**EAGLE OCEAN TRANSPORT INC.**

29, BROADWAY NEW YORK 10006 N. Y.

CABLES FOR ALL OFFICES OREMEAST

TELEX EAGLE 222-335 TEL: WHITEHALL 4-5740

## AGENTS

**ORIENT MID-EAST (U.K.) Ltd.** CREECHURCH HOUSE CREECHURCH LANE **ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.** LEMOS MARITIME BLDG 501-502 AKTI MIAOULI 35-39

LONDON E. C. 3  
TELEX 28956 TEL: AVENUE 1771

**PIRAEUS**  
TELEX 5876 TEL: 472.249 - 472.456

λίσ 61). Τὴν γενικήν αύξησιν τοῦ ἑργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας τὴν προβλέπει τὸ πρόγραμμα ἀπὸ τοῦ 1966 μέχρι τοῦ 1970 εἰς 290.000 περίπου καὶ προβλέπεται μία τοι-αύτη αὔξησις κατόπιν πολλῶν μέτρων, τὰ οποῖα λαμβάνονται διὰ νὰ καταστῇ δὲντρων ἀριθμὸς πραγματοποίησιμος. Προϋπόθεσις, δὲ τὴν μεταπτήσην εἰς τὴν ἑργατικὴν ἀπασχόλησην 100.000 ἀπασχολούμενοι εἰς τὴν γεωργίαν. Ή σχέσις τῶν 45.000 ναυτεργατῶν, τοὺς ὅποιους ζητεῖ τὸ Πρόγραμμα, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν 290.000 ἡ ὄρθρετον τῶν 190.000 περὶ προβλέπει τὴν αύξησιν τὸ πρόγραμμα, νομίζομεν δὲν εἶναι ὄρθη. Οἱ ἀριθμὸι τῶν 45.000 εἰναι πολὺ μεγάλοι, ἀλλὰς τε εἰναι προβληματικὴ ή ἔξαφάλισις ἐνὸς τοιούτου ἀριθμοῦ ἐντὸς τῶν χρονικῶν όριών τοῦ 5ετοῦ προγράμματος. Κατὰ τὴν γνῶμην μας καὶ σύμφωνοι μὲ τὰ σημερινὰ δεδομένα, τὸ μάζευμον τῆς προσελεύσεως ναυτικῶν θὰ εἶναι 7.500 περίπου ἀξιωματικοῖ καὶ 20.000 ναυτεργάται, ἀν μὴ καὶ διλιγόντεροι, λαμβανομένων ὑπὸ δψιν καὶ τῶν ἔξερχομένων τοῦ ἐπαγγέλματος.

Τέλος, ἐσφαλμένη ή διαπίστωσις δὲι αἱ περισσότεραι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἔχουν τὴν ἔδραν τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ δὲι τὸ τοιοῦτον συντελεῖ εἰς τὴν μικρὰν σύνδεσιν τῆς Ναυτιλίας μὲ τὴν χώραν. "Οχι. Αἱ ἔδραι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἶναι ἐκεῖ ὅπου η σημασία τῶν πλοίων ή ἡ ἔδρα τῶν πλοιοκτητρῶν ἔταιριων. "Άλλου εἴδους ναυτιλιακὴν δραστηριότητα ἐπίτελον οἱ "Ελληνες εἰς τὰ ναυτιλιακὰ κέντρα τῆς ἀλλοδαπῆς, χρήσιμον ἀπὸ πάσις πλευρᾶς εἰς τὴν καταπληκτικὸν δινοδον τῆς ἀλληλικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Αὐτὴν τὴν δραστηριότητα εἶναι ἀδύνατον νὰ διαπεράσῃ τὴν ἔντευθεν οἱ ἐφοπλισταὶ μας.

#### ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

"Ἐξετάζοντες τώρα τὰ μέτρα πολιτικῆς τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 3 τῆς μελέτης τῆς Ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἔχομεν νὰ διαπιστώσωμεν τὰ ἔξης:

α) Εἰς τὴν παράγραφον περὶ ἀπασχολήσεως καὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ὑπάρχει τὸ σημαντικότατον διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἐπίτευγμα ἐκ τοῦ σχεδίου τοῦ 5ετοῦ προγράμματος ἀνάπτυξης. Εἶναι ή πρότασις διατάσσεως τοῦ ποσοῦ τῶν 200 ἑκατομ. δρχ. διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. Προβλέπει δέ:

"Ιδρυσιν σχολῶν δασικῆς ἑκ.)σεως	50	ἑκατ.
"Ιδρυσιν σχολῶν 'Ἄξι)' κάν E.N.	50	>
"Ιδρυσιν σχολῶν μαγείρων - θαλαμητρῶν	25	>
"Ιδρυσιν σχολῶν μετεκ.)σεως	40	>
Συμπλήρωσις & θελτίωσις ἔξοπλισμού Δ.Σ.Ε.Ν. ....	35	>
Σύνολον .....	Δρχ. 200	>

Βεβαίως, τὸ προτεινόμενον ποσὸν τῶν 200 ἑκατομ. δραχμῶν διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, τὸ ὅποιον εἶναι καὶ τὸ μοναδικὸν διατίθεμενον ποσὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ τὸ ὑπὸ μελέτην πρόγραμμα ἔναντι συνολικοῦ προβλεπομένου ποσοῦ διὰ τὰς ἐπενδύσεις τῆς 5ετίας ἐκ 200 δισεκατο. δραχμῶν, εἶναι μηδαμινόν, συγκρινόμενον μάλιστα μὲ τοῖον ποσὸν 200 ἑκατομ. διατίθεμενον διὰ τὴν ἀλιείαν, ἐν τούτοις ἀποτελεῖ καὶ αὐτὸ κάτι ἐφ' ὅποιον διαπιστοῦται δὲι ἔχει καὶ ἡ Ναυτιλία τὴν ἀνάγκην κρατήσεως συμπαραστάσεως. Εἶναι τοιαῦται αἱ ἀνάγκαι τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως καὶ τῆς μετεκπαίδευσεως, ἐὰν λόγων ὑπὸ δψιν τὰς τεχνικὰς ἔξελίξεις τῶν τελευταίων ἐτῶν, ὥστε σαφαλῶς τὸ πρόγραμμα διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ Y.E.N. θὰ διοθηθῇ μεγάλως ἀπὸ τὸ διατίθεμενον ποσόν. Εἶναι πραγματικὰ μία συμβολὴ ἀξία πάσσης ἔξαρσεως διὰ τὴν ναυτικὴν ὑποδομήν. "Ἄσ σημειωθῆ, διως, δῷ, δὲι δὲν προστίθεται κάτι τὸ γέον. Τὸ ἐκπαίδευτικὸν πρόγραμμα τοῦ Y.E.N. ἔκτελεται ηδη.

Εἰς τὸ ίδιον κεφάλαιον προβλέπεται ή λη-

ψις μέτρων διὰ τὴν δημιουργίαν συιθηκῶν ἔξασφαλίζουσων τὴν προτίμωσιν τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν ὅπως ἑργάζονται εἰς πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν. Αὐτὸ ἐκτός τοῦ διτεῖ εἶναι ἀντισυνταγματικόν, εἶναι καὶ ἀπαράδεκτον, διότι δὲ "Ελλην ναυτικὸς ὁ ἑργάζομενος εἰς ἄλλα πλοῖα Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ ἡσφαλισμένος εἶναι εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον καὶ συνεισφέρει εἰς τὸ οἰκονομικὸν σύγολον ἔξι ἵσου μὲ τοὺς ἄλλους. 'Αντίκειται τὸ μέτρον αὐτὸ τελείως μὲ τὴν γεωργίαν. Ή σχέσις τῶν 45.000 ναυτεργατῶν, τοὺς ὅποιους ζητεῖ τὸ Πρόγραμμα, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν 290.000 ἡ ὄρθρετον τῶν 190.000 περὶ προβλέπει τὴν αύξησιν τὸ πρόγραμμα, νομίζομεν δὲν εἶναι ὄρθη. Οἱ ἀριθμὸι τῶν 45.000 εἰναι πολὺ μεγάλοι, ἀλλὰς τε εἰναι προβληματικὴ ή ἔξαφάλισις ἐνὸς τοιούτου ἀριθμοῦ ἐντὸς τῶν χρονικῶν όριών τοῦ 5ετοῦ προγράμματος. Κατὰ τὴν γνῶμην μας καὶ σύμφωνοι μὲ τὰ σημερινὰ δεδομένα, τὸ μάζευμον τῆς προσελεύσεως ναυτικῶν θὰ εἶναι 7.500 περίπου ἀξιωματικοῖ καὶ 20.000 ναυτεργάται, ἀν μὴ καὶ διλιγόντεροι, λαμβανομένων ὑπὸ δψιν καὶ τῶν ἔξερχομένων τοῦ ἐπαγγέλματος.

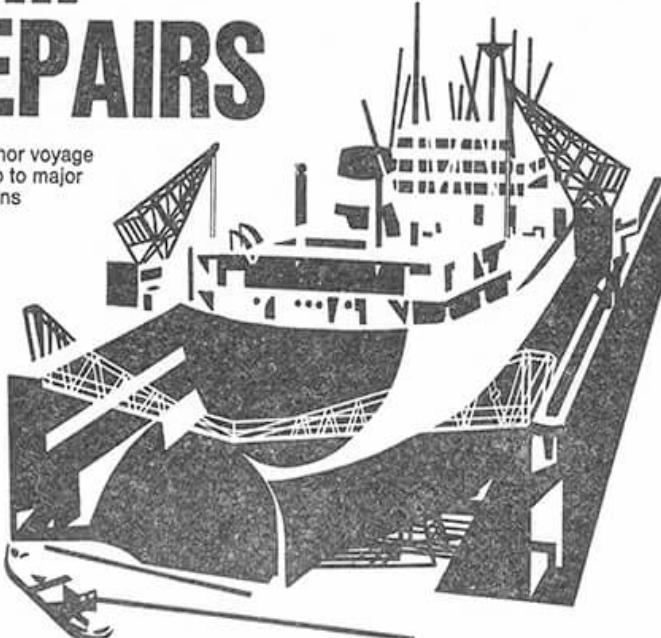
6) "Η προτεινόμενη τροποποίησις τοῦ Νόμου περὶ συνθέσεως πληρωμάτων θὰ ἡτο πράγματι εύκταιί καὶ πολλάκις ἀνεκινήθη τὸ ζήτημα τοῦτο, ἀλλὰ συναντᾷ, ὡς γνωστὸν, τὰς ἀντιδράσεις τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως. Πάντως, ἔχει κατασθῆνας μέρος ρυθμισθῆ μὲ τὰς ἔγκριτικὰς πράξεις.

γ) Τὰ ἐν τῷ παραγράφῳ περὶ φορολογικῆς πολιτικῆς διαλεμβανόμενα μᾶς εὐρίσκουν τελείως ἀντιθέτους. 'Ασχέτως τοῦ διτεῖ μόλις πρὸ ἔνδος ἔτους ἐπετεύχθη μὲ τόσας δυνατοῖς πρὸ τοποποίησις τοῦ Νόμου 1880 καὶ η κλιμάκωσις τῶν φορολογικῶν συντελε-

στῶν, οἵτινες ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ εἶναι διαντὸν νὰ εἶναι ἀνώτεροι τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ Νόμου 1880, ἐν συσχετισμῷ μὲ τὸν ναυλάριθμον τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς, ἢ προτεινόμενη μεταβολὴ συστήματος ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ εἶναι ἔξυπηρετική τῶν συμφερόντων τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως. Μετὰ κόπων πολλῶν καθιερώθη τὸ σύστημα τοῦ Νόμου 1880 καὶ πρέπει νὰ διατηρηθῇ. "Εχει κατασθῆ τοῦτο συμειδῆσις καὶ ἔχει κατοχυρωθῆ δι' ἔγκριτικῶν πράξεων. Τροποποίησις τοῦ ισχύοντος συστήματος θὰ ἐπέφερεν ἀναταραχὴν καὶ θὰ προεκάλει δυσμενεστάτας ἀντιδράσεις. Παρ' ὅλον δὲι δὲν διμεῖλι ἡ ὑπὸ κρίσιν μελέτη ποίον θὰ εἶναι τὸ νέον σύστημα τῆς φορολογίας τῶν πλοίων καὶ εἰς τὶ συνιστάται ἡ ἐπιδιωκομένη τροποποίησις, ἐν τούτοις νομίζομεν, διτεῖ οὐδὲλως θὰ ἔξυπηρέται μία τοιαύτη τροποποίησις τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας καὶ θὰ πρέπει πρὸσδοτήποτε νὰ μποφευχθῇ. 'Η πλειονότης τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εφοπλισμοῦ, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐκπροσωπούσα ταύτην "Ενωτὶς 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, νομίζομεν δὲι οὐδὲλως συμφωνοῦν εἰς τὴν τροποποίησιν τοῦ Νόμου 1880 καὶ η κλιμάκωσις τῶν φορολογικῶν συντελε-

# WILTON-FIJENOORD SHIP- REPAIRS

...from minor voyage  
repairs up to major  
conversions



Repairing ships means keeping in mind two vital factors: quality and quick delivery. Generally, there is very little time to solve the many technical problems with which the ship-repairer is often faced. Reason why only relatively few ship-yards in the world are fully capable to handle all repairs. Wilton-Fijenoord is one of these few.

Why Wilton-Fijenoord for ship-repairs? Because Wilton-Fijenoord takes care of all repairs - from minor voyage repairs up to major conversions. And because Wilton-Fijenoord's reputation is backed by a wealth of experience, craftsmanship and facilities"). Result: top-quality work and quick delivery. These are the factors behind the continuous growth of this dynamic, versatile enterprise.

<sup>1)</sup> 5 floating docks for vessels up to 86.000 tons dw. 2 graving docks for vessels up to 38.000 tons dw. 1 graving dock under construction for tankers up to 150.000 tons dw. Repairs of all types of marine engines.

## WILTON-FIJENOORD - SCHIEDAM - HOLLAND

P.O. Box 22, Schiedam, Holland, telephone (010) 269200,  
telex 21451

SHIPBUILDING / REPAIRS OF SHIPS AND MARINE ENGINES







## ΕΙΣ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ΙΔΡΥΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

## Ο ΠΡΟ·Υ·ΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΟ ΤΡΕΧΟΝ ΕΤΟΣ

## ΑΚΑΘΟΡΙΣΤΟΙ ΕΙΣΤΕΙ ΑΙ ΕΚ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΝΟΜΟΥ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ

Θά παραστή έν καιρῷ ἀνάγκη σοδαράς νὰ υποστῆ τροποποιήσεις ὁ καταρτισθεὶς προϋπολογισμός τοῦ Ν.Α.Τ. διά τὸ 1966, λόγῳ τῶν μεταβολῶν εἰς τὰ τῆς διαφράσεως τοῦ ὄλου σκέλους τῶν δαπανῶν τοῦ Ταμείου. Νέα κατάστασις πραγμάτων ἀναμένεται νὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου Νόμου. 'Ακαθόριστοι εἰναι αἱ ἐπιβαρύνσεις. Πάντως προεβλέφθη καὶ ἐνεγράφη εἰς τὸν νέον προϋπολογισμὸν κονδύλιον 50 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Τὸ ἀντέρω συμπέρασμα συνάγεται ἐκ τῆς ἐκθέσεως ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ 1966 τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ., διότις καὶ τονίζει ὅτι: «διὰ τοῦ νέου νόμου αὐξάνονται δεδαίως αἱ οἰκονομικαὶ υποχρεώσεις τοῦ Ταμείου καὶ δὴ πέραν ἔκεινων πρὸς παραδοχὴν τῶν ὅποιων ἐπεξιργάσθη ἡ υπῆρσια τάξ σχετικάς διατάξεις καὶ δάσεις τῶν ὅποιων συνετάχθησαν ἀναλογιστικαὶ μελέται, ἐγγάμεναι τὴν οἰκονομικὴν καὶ ἀσφαλιστικὴν δομὴν αὐτοῦ καὶ τὴν ἄνευ διαταραχῆς λειτουργίαν τοῦ Ταμείου. Προσδοκᾶται ὅμως ὅτι τὸ σύνολον τῶν υποχρεώσεων, ἀς τελικῶς ἀναλαμβάνει τὸ Ταμείον, θὰ ἀντιμετωπισθεῖ διὰ τῶν ἰκανοποιητικῶν ἐσόδων ἀτινα πραγματοποιούνται ἐκ τῆς δραστηρίας ἐργαζομένης Ναυτιλίας».

## Ο ΠΡΟ·Υ·ΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Τὰ δασκιώτερα συμπεράσματα ἐκ τῆς ἐν λόγῳ ἀντέρω συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξι:

1) Τὸ ὄφος τοῦ προϋπολογισμοῦ Ν.Α.Τ. (συνταχθεὶς, διόπι τοῦτο ἀπότελε, μὲ δάσον τὰ στοιχεῖα τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου 1965) ὑπελογίσθη ἐν συνδρομῇ μετὰ τῶν ἐξ ἐπενδύσεων καὶ ἐξ ἄλλων πηγῶν ἐσόδων, εἰς δον. 649.314.000. Ήπειρων δημος τὸν ἀνηκουστὸν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Σιαγειρίσεων ἔντὸς τοῦ κύκλου τῶν ἐργασιῶν τοῦ Ταμείου, κινοῦνται καὶ αἱ διαχειρίσεις τῶν Τα-

μείων Προνοίας, Κεφαλαίου Ηλογγικῆς 'Υπηρεσίας, Κεφαλαίου Ναυτιλίας 'Εκπαίδευσεως καὶ Κεφαλαίου Δυτικοῦ. Αἱ διαχειρίσεις καταὶ αὐξάνουσαι σημαντικῶς τὸ ὄφος τῶν δεδουλεύσεων ἡ συνεισπραττομένων ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐσόδων, ὡς ταῦτα τὰ ἔξι γιθαὶ κατὰ τὸ ἔτος 1966 εἰς τὴν τάξιν τῶν 768 ἐκπομπών συνολικῶς.

'Αναλυτικῶς, ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ ἔτους 1966 παρουσιάζεται ως ἀκολούθως, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν τοῦ ἔτους 1965, ὡς οὗτος διεμφάνηται ταλακῶς:

1. Πραγματικὰ ἐσόδα καὶ ἐξόδα		1966	1965
α) "Εσόδα" .....	Δρχ.	413.862.000	378.540.000
β) "Εξόδα" .....	"	409.302.000	370.537.500
Πλεόνασμα (+) .....	"	4.560.000	8.002.500
2. Επανδύσεις		=====	=====
α) "Εσόδα" ἐξ ἐπενδύσεων .....	Δρχ.	5.440.000	5.892.000
Χρηματοδότησις πιστώσεων ἐκ τῆς περιουσίας .....	"	—	2.826.500
Διάθεσις πλεόνασμάτος διὰ νέας ἐπενδύσεις .....	"	4.560.000	8.002.500
		10.000.000	16.721.000
β) Δαπάναι: διὰ ἐπενδύσεων .....		10.000.000	16.721.000
3. Διαχειρίσιμες τρίτων (Κεφ. 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας Ναυτικῶν — Κεφ. Προνοίας Φυματικῶν Ναυτικῶν — 'Ελλην. Δημοσίου κ.λ.π.)		=====	=====
α) "Εσόδα" .....	Δρχ.	230.012.000	211.690.000
β) "Εξόδα" (ἀποδόσεις) .....	"	230.012.000	211.690.000

Διὰ τοῦ προϋπολογισμοῦ προβλέπονται προ-  
γραμματικὰ ἐσόδα εἰς ποσοστὸν κατὰ 9,33% ἀν-

τερον τοῦ 1965 καὶ πραγματικὰ ἐξόδα εἰς πο-  
σοστὸν κατὰ 10,46% ἀνώτερον τοῦ 1965.

## ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΚΑΤ' ΕΤΟΣ ΤΑ ΕΞΟΔΑ

2) Ἐνῷ τὰ ἐσόδα τοῦ Ν.Α.Τ. παρακολουθοῦν συμπλέρωσις τὴν μεγάλυνσιν τῆς Ναυτιλίας μας, οὐλά καὶ σημέως ἐπηρεάζονται ἐκ τῆς καταὶ υπηρεσίας ἀργίας τῶν πλοίων, ἀντιθέτως τὰ ἔξοδα τοῦ Ταμείου παρουσιάζουν μίαν, ἐξ οδευμάτων κατίκες ἀναστελλομένην, ἐξέλιξιν, καθ' ὃντος διῆτην ἀντιμετωπίζονται: σταθερή ὑποχρεώσεις δια καὶ νέας αὐξηνόντες τοιωδεῖς, διὰ παραγόντος λοιπῶν ὑπανάστασις. Ἐνδεικτικῶς ἀναφέρεται: εἰς τὴν ἔτης διαθεσιν, διὰ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1958, τὰ διλικά ἐσόδα τηρήθησαν κατὰ 2,6 φοράς καὶ τὰ διλικά ἐσόδα κατὰ 2,9 φοράς, ἥτοι οχεδὸν ἐπιπλασιάσθησαν, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρῳ πίνακος:

	"Εσόδα	"Εξόδα
1966 (πραγματικά)	413.862.000	409.302.000
1958	155.633.000	138.322.000
	258.229.000	270.980.000

## ΗΥΣΗΜΕΝΑΙ ΚΑΙ ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ

3) "Ολα: αἱ κατηγορίαι πλοίων ἐσημαίνονται κατηγορίαι τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Συγκεκριμένως τὰ πλοία ὅπερ ἀλληγορικὴν σημαίαν τηρήθησαν κατὰ 70, τὰ συμβατικέμένα ποντοπόρα ἀλληγορικῶν συμφερόντων τηρήθησαν ὅμοιαν κατὰ 116 καὶ τὰ πλοία ἑωτερικῆς Ναυτιλίας (πλὴν πετρελαιοκινήτων) τηρήθησαν κατὰ 54, ἐνῷ τὰ Π.Κ. μέχρι 500 κάρων παρουσιάζουν κατηγορίαν κατὰ 86. Συνολικῶς δὲ ἀριθμὸς τῶν πλοίων τηρήθη κατὰ 326 καὶ ὑπολογίζονται διὰ διὰ τὴν ἐπάνθρωπον τοῦτον ἐχρειάζεται 6.000 ναυτικοῖς. Γενικῶς τὰ εἰσφέροντα (κινούμενα) καὶ ἀργοῦντα πλοῖα διλογῶν τῶν κατηγορῶν (περιλαμβάνονται καὶ τὰ κάτιον τῶν 25 κάρων χωρητικότητος) διὰ τὸ 1966 ὑπολογίζονται: εἰς 5.615 ἔναντι 5.289 τοῦ 1965. Τὸ σύνολον τῶν εἰσφορῶν ὑπελογίσθη διὰ τὸ 1966 εἰς 541.490.000 δρχ. (ἔναντι 485.809.000 τοῦ 1965, ἥτοι διαφορὰ 12,08%), ἡ ἐπιτωτικὴς ἀργίας πλοίων εἰς 93.253.000 δρχ. (ἔναντι 83.200.000, διαφορὰ 12,08%), αἱ κακούρχι εἰσφοραὶ κινούμενων πλοίων εἰς 451.237.000 δρχ. (ἔναντι 401.609.000, διαφορὰ 11,5%), αἱ εἰσφοραὶ ὑπὲρ Ν.Α.Τ. 71% εἰς 320.670.000 δρχ. (ἔναντι 291.740.000, διαφορὰ 9,91%), αἱ εἰσφοραὶ ὑπὲρ Κεφ. 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας Ναυτικῶν (Κ.Α.Ν.) 24% εἰς 108.298.000 δρχ. (ἔναντι 88.910.000, διαφορὰ 21,80%) καὶ αἱ εἰσφοραὶ ὑπὲρ Κεφαλαίου Προνοίας Φυματικῶν Ναυτικῶν (Κ.Π.Φ.Ν.) 5% εἰς 22.268.000

## G. T. R. CAMPBELL (INTERNATIONAL) LTD.

NAVAL ARCHITECTS, MARINE SURVEYORS AND CONSULTANTS

SURVEYORS TO CLASSIFICATION SOCIETIES, OWNERS ETC.

HEAD OFFICE: 455 CRAIG STREET WEST, MONTREAL, CANADA

TELEX: 01 - 20376

CABLES: "SURVEYORS"

TELEPHONE: 866-5451

BRANCHES: LONDON, NEW YORK, KOBE, HALIFAX N. S., VANCOUVER B. C.

δρχ. (έναντι 23.954.000, διαφορά —7,57%).  
Αναλυτικότερον αι είσφορα συγκεκριτιμένης:

Κατηγορίας	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΛΑΙΩΝ			
	Έσωτερικού Δραχμών	Ποντοπόρα Εις £	Συμβεδλημένα Εις £	Σύνολον Εις Δρχ.
Όλης αι είσφορα (δυνάμεως)	54.965.000	3.109.712	2.723.064	544.490.000
Άργια Είσφορα κινουμένων πλοίων 100%	15.141.000	514.611	412.148	93.253.000
Είσφορα ίππερ Ν.Α.Τ. 71%	39.823.000	2.595.101	2.310.916	451.237.000
Είσφορα ίππερ Κ.Α.Α.Ν. 24%	28.544.000	1.842.496	1.640.751	320.670.000
Είσφ. ίππερ Κ.Π.Φ.Ν. 5%	9.557.000	622.847	554.620	108.298.000
Είσφ. ίππερ Κ.Π.Φ.Ν. 5%	1.721.000	129.758	115.545	22.268.000

\* Η περαιτέρω άνάλυσις των είσφορων κινήσεως κατά κατηγορίας πλοίων παρέχει τά έδησης στοιχεία (εις δραχμάς):

	Έσωτερικού	Ποντοπόρα	Συμβεδλημένα	Σύνολα
Φορτηγά έγρος φορτίου	9.028.719	153.000.790	123.497.419	285.526.928
Δεξαμενόπλοια	1.244.331	32.821.691	67.748.355	101.814.377
Έπιδεινηγά Διάσφορα, π. κ.λ.π.	11.573.100	30.241.799	2.802.550	44.617.449
	17.977.372	1.301.379	—	19.278.751
	39.823.522	217.375.659	194.048.324	451.237.505

### ΕΚΜΗΔΕΝΙΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Δέον νά σημειωθῇ, ότι αι καθαραί είσφοραι εκ συγκεκριτιμένων πληρωμάτων άποτελούν ποσοστό 77,48% ἐπί τοῦ συνόλου τῶν έτησιων έσδων τοῦ Ν.Α.Τ., ἐνῷ τὸ είσκατέον συνάλλαγμα ἐκ τοῦ συνόλου τῶν έσφαλιτικῶν είσφορῶν ἀνέρχεται διὰ τὸ 1966 εἰς 13.791.000 δολάρια, τοῦθ' ὥπερ άποτελεῖ σημαντικῶν συναλλαγματικῶν έσδων τῆς χώρας, ἐνῷ τὰ εἰς συνάλλαγμα έσδωα ἐκ τοῦ συνόλου τῶν διαχειρίσεων Ν.Α.Τ. καὶ τῶν παρ' αὐτῷ διαχειρίσεων ίππολογίζεται διὰ τὸ 1966 εἰς δολ. 19.371.000.

Περαιτέρω, διὰ τὰς λοιπὰς κατηγορίας έσδων, εἰς τὴν έκθεσιν ἀναφέρονται τά έδησης:

— Αἱ κατηγορίαι τῶν έσδων ἐκ τελών, δικαιωμάτων, προσθέτων τελών, κοινωνικῶν πόρων κ.λ.π., ὑπελογίσθησαν συνολικῶς εἰς δρχ. 33.445.000, έναντι δρχ. 32.058.000 τοῦ 1965, ησοι παρουσιάζεται μικρά αὔξησις ἐκ δραχμῶν 1.387.000.

— Οἱ κοινωνικοὶ πόροι παραμένουν στάσιμοι, ὑπολογισθέντες εἰς δρχ. 18.864.000, έναντι δρχ. 18.554.000 τοῦ 1965. Ή ἀναλογία κατέρχεται ἀπό τοῦ 1966 εἰς ἔτος, λόγῳ τοῦ ἐν ἀναλογίᾳ καμηλού ρυθμού συζησεως τῶν έσδων κοινωνικῶν πόρων, έναντι τῶν πόρων ἐκ τῆς Ναυτιλίας. Τὸ ποσοστόν κοινωνικῶν πόρων τοῦ 1966 ὑπελογίσθη εἰς 4,55% ἐπί τοῦ συνόλου τῶν έσδων τοῦ Ταμείου, έναντι 4,90% τοῦ 1965. Τὸ ποσοστόν τούτο, μειούται περαιτέρω ἀν ληφθώσιν ὑπόσχιψιν αἱ εἰς δάρος τοῦ Ν.Α.Τ. φορολογίαι, ὑπολογιζόμεναι εἰς δρχ. 14.399.000, καὶ ὑποβιβάζουσαι τὸ ποσοστόν τῶν κοινωνικῶν πόρων ἀπό 4,55% εἰς 1,07%. Οὕτω οἱ κοινωνικοὶ πόροι ἐκμηδενίζονται, ἀν μάλιστα ληφθῆ ὑπόσχιψιν, ὅτι κατὰ τὸ 1953, στη κατηργήθησαν αἱ ἀτέλειαι ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ., οὗτοι ἀνήρχοντο εἰς 14,71% ἐπί τοῦ συνόλου τῶν έσδων.

— Αἱ πρόσδοσεις ἐκ τῆς ἐπενδύσεως περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ. παρουσιάζουν πρόβλεψιν ἀνωτέρων κατὰ δρχ. 3.028.000 τῆς τοῦ 1965, ησοι κατὰ ποσοστόν 7,07%. Αὕτη δρεῖται 1) εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ἐπιτοκίου καταθέσεων ἐν 'Ηνωμέναις Πολιτείαις, ὡς ἔνεκα ὡς μέσος δρος ἐπιτοκίου τῶν εἰς δολλάρια καταθέσεων ἀπό 4,31% τοῦ προϋπολογισμοῦ 1965 ἀνεβάσθη διὰ τὸ 1966 εἰς 5,11% καὶ 2) εἰς τὴν παράλληλον αὔξησιν τοῦ διφούς τῶν καταθέσεων εἰς δολλάρια. Αντιθέτως, τὸ μέσον ἐπιτόκιον τῶν εἰς λίρας καταθέσεων ὑπεδειχθεὶς ἀπό 6,485% τοῦ 1965 εἰς 6,15% διὰ τὸ 1966, ἐνῷ παραλλήλως ἐμειώθη καὶ τὸ διφός τῶν εἰς λίρας καταθέσεων. Ἐπίσης δὲ καὶ τὰ τοκομερίδια τῶν εἰς δραχμάς 'Εθνικῶν Δανείων ἐμφανίζονται μειώμενα κατὰ δραχμάς 110.000, λόγῳ μειώσεων τῶν τεμαχίων χρεωγράφων ἐκ τῶν κληρώσεων

γων πληρωμάτων ἔτους 1966 ὑπολογίζονται τὰς έδησης:

τῶν ἀπονεμούμενων τακτικῶν συντάξεων (δρ. 290.204.800) τῶν ἀπονεμηθησομένων νέων συντάξεων (πρόβλεψις δραχμαὶ 13.035.000) καὶ τῶν ἀναδρομικῶν (πρόβλεψις δραχμαὶ 7.299.600). Πέραν τούτων, ποσὸν δραχμῶν 10.800.000 προβλέπεται ὅτι θὰ κολύψῃ τὴν χορήγησιν τῆς ήδη ἐγκεκριμένης αὐξήσεως εἰς τὰς ἄνω τῶν δρχ. 1.000 συντάξεις καὶ τέλος ποσὸν δρχ. 50.000.000 πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς προβλεπομένης διὰ τοῦ νέου περὶ Ν.Α.Τ. νόμου ἀναδιαρθρώσεως τῶν συντάξεων. Αἱ τακτικαὶ συντάξεις διάτα τὸ 1966 στηρίζονται ἐπὶ τοῦ ἐν ισχύι ὑπολογισμοῦ ἀπονομῆς συντάξεων καὶ κατωτάτου δρίου, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν ἀναφερθεισῶν προβλέψεων μεταβολῶν κατὰ τὸ 1966 εἰς τὸ ἀριθμὸν τῶν συντάξιούχων ἐκ τῆς ἀπονομῆς νέων συντάξεων ἡ τῆς διασφαρήσεως ἔτερων. Τὸ ἀντίστοιχον ποσὸν διὰ τακτικᾶς νέας καὶ ἀναδρομικᾶς συντάξεις τοῦ ἐτοῦ 1965 εἶχε προβλεφθῆ διὰ δρχ. 288.141.000. Ή ἐπὶ τῷ πλέον διαφορά κατὰ τὸ 1965 ἐκ δρχ. 22.598.000 αἰτιολογεῖται ἐκ τῆς φυσιολογικῆς ἐπησίας αὐξήσεως λόγῳ τῆς ἀπονομῆς νέων συντάξεων (1.100 νέων καὶ 700 διαγραφησομένων — αὐξητικὴ διαφορά 400 συντάξεις). Γνωστὸν τυγχανεῖ ὅτι ὁ μέσος δρος τῶν νέων συντάξεων εἶναι ἀνώτερος (Δρχ. 1.580) τοῦ τῶν διαγραφομένων (Δρχ. 1.220), δέον δὲ νὰ σημειωθῇ ὅτι κατὰ τὴν 31.12.1965 ὁ γενικὸς μέσος δρος μηνιαίων συντάξεων ἀνήλθεν εἰς δρχ. 1.290, έναντι μέσου δροῦ δρχ. 1.280 τῆς 31.12.1964.

— Περαιτέρω, ἐκ τοῦ ἔγγραφέν τος διὰ συντάξεις συνολικοῦ ποσοῦ, δρχ. 50.000.000 ἔτεμοςαν ὡς πρόβλεψις ἐπιθαρύσεως ἐξ ἀναδιαρθρώσεως τῶν συντάξεων βάσει τῶν διατάξεων τοῦ νέου περὶ Ν.Α.Τ. νόμου. Ἔν τη σύστια τούτῳ ἀποτελεῖ εἰδικὸν 'Αποθεματικὸν τοῦ Προϋπολογισμοῦ 1966, ἐγγραφὲν ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου τῶν Παροχῶν. Ἐκ τοῦ 'Αποθεματικοῦ τούτου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς χορήσεως θὰ κολυφώσιν αἱ δαπάναι ἀναδιαρθρώσεως τῶν συντάξεων, αἴτινες ὡς συντάξεις τοῦ ισχύν τοῦ νέου νόμου διακρούονται τοῦ ἐτοῦ 1966, στηρίζομεναι εἰς τὰς νέας ἀσφαλιστικὰς περιπτώσεις, δι' ὧν ἐπέρχονται διὰ τοῦ νέου νόμου βελτιώσεις εἰς τὸ ἐγένει συντάξιοδοτικὸν καθεστώς τῶν ναυτικῶν.

— Τέλος, ἐκ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν δρχ. 371.539.000 ἐκπίπτεται τὸ ἐκ τῆς προβλέψεως δροτακτικῆς διαχραφῆς κατὰ τὸ 1966 700 συντάξιούχων ποσόν, ὑπολογιζόμενον εἰς δρχ. 5.465.600 καὶ σύντο τὸ διφός τῶν διὰ παροχὴς ὑποχρεώ-

### HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED

καλύπτει τὰ ὑπὸ Ἑλληνικήγη σημαίαν καὶ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου

### UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD.

('Η μεγαλυτέρα 'Οργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ 'Αποζημίωσιν πλοιοκτητῶν εἰς δλόκληρον τὸν κόσμον)  
καλύπτει τὰ πλοία δλων τῶν σημαίων διὰ ζημίας πρὸς τρίτους  
Ησφαλισμένον τοννάς 30 ἑκατομμύρια τόνων

### UNITED KINGDOM FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE ASSOCIATION LTD.

παρέχει νομικὴν προστασίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐν περιπτώσει διαφορῶν

All managed by THOS. R. MILLER AND SON  
14/20, ST. MARY AXE, LONDON E.C.3.

σεων παριστάνεται είς δρ. 366.073.400.

Αι λοιποι παροχαι, οιοι αι εψ' απαξ & πο-  
νημιώσεις και η μεταξίθασις ελαφρών εἰς έτερον χώραν: ταύτην φορέα, προεδρέ-  
θηκαν εἰς τὰ αὐτά ἐπίπεδα τοῦ παρεθύντος  
ἔτους.

Αἱ ἀκτάναι: διοικήσεως προβλέπονται εἰς τάχα, ἀμετακίνητα σχεδόν, ἐπίπεδα τῶν τελευταίων ἄπον. Μικρὰ μειωτικὴ διαφορά δργ. 308,500 ὀφείλεται εἰς μείωσιν λόγῳ καταργήσεων ἐπιτρόπουν καὶ μηδὲ ἐμφανίσεων ὑποχρέωσεων διὰ δικούσιος τῶν μηχανῶν τοῦ Μηχανογραφικοῦ συστήματος. Σημειώθεον δητὸν τὸ ἔγκρατὲν εἰς τὸ σκέλος τῶν ἔξδων ποσδύν τῶν

— Αἱ δαπάναι περιουσίας ακόντια στοιχεία είναι τα σύνολα των ημέρημάνων: κατά δργ. 3.911.000 κυρίως ἐκ τῆς αδεξίστως τῶν φύρων ἐπὶ τὸν τόκον κατατίθεσσων ἔκπτωτοι καθ. (Αδεξίσις δργ. 4.403.100 λόγῳ προσβλέψεως μεγαλύτερου εἰσδομήματος κατά τὸ 1966 κατιμφορτέρας αδεξίσις ἢ μειώσεις ἐπέρων κατηγοριών διπλανήν (διποσθέσεων, συντηρήσεως ἀκινήτων).

— Αἱ ἐπιστροφαὶ ἐσόδων κεκλεῖσμενοι γρήγορες παρουσιάζουν μηχρὸν αὐξησιν δέκα. 258.000.

— “Οσον άφορε τάς ἐπανδύσεις, τό διγγραφήν καινούργιων δρυ. 10.000.000 προέρχεται: ἐκ τῶν διακατοτήτων τοῦ Ιδίου τοῦ προϋπολογίου: σημεὶον 1966. Διὰ τὴν χρηματοδότησην δημοσίου τοῦ πέραν τοῦ ποσοῦ τούτου ἀναγκῶν πρὸς ἔναρξιν ἐκτελέσεως τῶν προγραμμάτων μετάνασταν καὶ πρός προγραμμάτων νέων ἐπενδύσεων θά γίνη ἐν κα:ρθῇ ἡ ἀναγκαία τροποποίησης τοῦ προϋπολογίου δι” ἄγγειρας πιστώσεων ἐκ μεταφορῆς

—Τὰ ἀποθεματικά τακτικὸν δὲ ἀνεπαρκεῖσι πιστώσεις καὶ ἐπιτακτον δὲ ἀπροβλέπουσις δικαιίων, ἐνεγράψησαν διὰ θρ. 1.185. αὐτοῦ τοῦ 500.000 στατ.

Τά κονδύλια ταῦτα κρίνονται ίκανα ήπο τὰς περιόδους συνθήκας διεύ τὴν ἀντιμετώπισην ἀνάγκης συμπληρωματικῶν πιστώσεων ἐπὶ τῶν διπλανῶν διοικήσεως καὶ περιουσιακῶν στοιχείων.

## ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατ' ἀρχὰς ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ Ν.Α.Τ., μελονότει ἔπειπε νὰ είναι καταρτισθῇ πολὺ πρὸ

**ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :  
"ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,,**

## **“ΟΛΥΜΠΟΣ,”**

**ΓΡΑΦΕΙΟΝ  
ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ**

J. K. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ

**ΑΘΗΝΑΙ  
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4  
ΤΗΛΕΦ. 237.671/5  
ΤΕΛΕΥ 126**

TELEX 136  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ  
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 477.940  
TELEX 5522

**Έκδόσεις:** Αεροπορικών, Σιδηροδρομικών και Ακτοπλοϊκών  
Είσιτηρίων  
Αποστολαὶ πληρωμάτων  
Ναυτικαὶ Ἔργασίαι

τῆς χρήσεως, κατηρτίσθη τὸ πρῶτον 150θμερον τοῦ Ἰανουαρίου συμφώνως πρὸς τὸν νόμον, μέσαν τὴν διαδικασίαν τῶν θυλεκτημάτων.<sup>1</sup> Επιτέρεται, δηλαδὴ, ὁ νομοθέτης, ὅπως δ προ-  
πολογισμὸς τοῦ Ἰεράματος κατερτίζεται ἐν  
τῷ τῶν χρονικῶν προβεσμῶν τῶν ταξομενών  
διὰ τὸν Δημόσιον Προπολογισμόν, παρὰ τὴν  
κελδευτικὴν διαχρονίαν διαχειρίζεται τον κεφα-  
λικὸν, μὲν ἀποτέλεσμα δ προπολογισμὸς οὐ-  
τοῦ νὰ είναι ἐν πολλοῖς ἄνευ δεῖξε. Ταύτομό  
ἡδη τὸ πρῶτον τρίμηνον τῆς οἰκονομικῆς χρή-  
σεως.

Αρ' έτέρου, έπει λίγων συντηρητικών δάσεων έγένετο ή πρόδηλεψις των δασκανδρών. Σημαντικών πάντως διαχειράθουνται αλι πάσχει φύσεων παρόχι, αι ίδιο τον νέον Νήσου έπιπλαρθύνουνται τα Ταξιδιώτιν. Πρόδηλεψις θετική δι: αθάτας δεν είναι δυνατή. Αι περιλαμβανόμεναι εις τὸν προβοτικούς ισιδιούς παροχής άνεργονται εις 366.900.000 δρχ., έναντι 333.289.000 δρχ. τοι 1965 (διαφορά 33.611.000 δρχ.). Αι δεπάναι διοικήσεων περιέργων των διαπολογισθηκαν διληγαρχία, είναι 15.937.000 δρχ., έναντι 16.245.000 δρχ. το 1965. Ήτοι έμειναν θηγανικά κατά 308.500 δρχ., παρικοπεισιδινών δασικιδών των διπολογισμών συμβιβάστηκαν και έπιπτοριν. Αι δασπάναι, έπει διλογισμού περιουσιακών στοιχείων διπολογισθηκαν εις 12.869.000 δρχ., έναντι 17.957.500 δρχ. τοι 1965. Αι διπιστορφοφιλέσδινον και κελεστιμένων γρήγορων διπολογισθηκαν εις 2.911.000 δρχ. (έναντι 2.653.000 δρχ.), ένηδι μεσοκονομεῖται άποθεματικά κατά 1.685.000 δρχ. (έναντι 392.500 δρχ.). Προστιθεμένων και τῶν δασκανδρών δι: έπεινδεστας (10.000.000 δρχ., έναντι 16.721.000 δρχ. το 1965) και τῆς «άποδεσσως» έσδιδων τείτονα (230.012.000 δρχ., έναντι 211.690.000 δρχ. το 1965), τὸ γενικὸν σύνολον τῶν έσδιδων προσέλεπτον νηδημένων κατά 50.366.000 δρχ., το πολονικούσσην δι: θα άνελθον κατά το 1965 649.314.000 δρχ., έναντι 598.948.500 δρχ. το 1965.

Είτε την ποσοπλάτειαν παισιουλλογής, έν δύο  
της ἐφαρμογής τον νέου νόμου, αποτελούνται την  
πανικόπιν τον διεκτιμένον κονδυλίον διά στα  
γεωτικά δάσειν χωτεύονται, τὸ διποτον ἔμποτοθε  
εἰς 1.773.000 δρυ., ἔκαντος 2.500.000 δρυ. τον  
1965. Ἐπίσην καὶ τὰ νωτιλίτεκά δάσειν ἐπ  
ικοθίνην πλούσιον ποσθέπονται μετανομώνται  
2.000.000 δρυ., διποτον οὐδεμεν εἰς ἐν μόνῳ

Έκπτωσισίσιον δραχμών, έκανε τοις τέλη του 1963.  
"Ανοιχολογείται ότι σήμερα δεί πολλούς έδεινεν: είναι 4,5% την προσδότη τού Τραπέζης, έκπτωσιν ένοπλα, συνεπείς φορολογικών και άλλων έπιπλωσιών. Ο δυνατενής δύνασης αύτού παράγοντας έξαλλεψται πως δεί το νέον πεις; Ν.Α.Τ. νόμοι, διατίς καταχωρί διαμένας φορολογίας. "Ανοιχολογείται έπισημα έμμεσος και διαχειρίται εντατικά πως δεί το πρόσδοτο του Τραπέζης, συνιστάειναι κυρίως ή τών τάκων την είς τὰς δικαφόρους Τραπέζας τού διενταρικού και τού διενταρικού καταθέσεων τού Ιδρύματος. Οι τάκοι δημος αύτοι κάθε άλλη πολλά σταθεροί είναι, έχειται μενούν ή και τού δημοτού προσβολητικού τάκου που δικάζεται καθεδρικού και Κυβερνήσεως Η.Π.Α. και Αγγλίας είς τὰς Τραπέζας τών δημοτών κυρίως εθνικού ταύτισμαν τὰ κεφάλαια τού Τραπέζης. Το αμεινούντον έπιπλοντού είναι: συγκεκριμένη θηλυδώρη Τετράδη δημος δέν σημαίνει: δην δέν πρέπει ν παλαιστής μήτρα πλέον άποδοτική και διατηρεί

συγχρόνως, ἐπένδυσις τῶν διαθεσίμων τοῦ Τα-

Τὰ ἔσοδα διαχειρίζονται φαίνονται σχετικός χαμηλός, ἀνεργούμενος τοῖς 3,14% ἐπὶ τοῦ συνόλου της πάσης φύσεως ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων τοῦ Περιμέτρου, χάρις καὶ εἰς τὸ δὲ αἱ δαπάναι διαχειρίζονται παρουσιασκῶν στοιχείων αὐτὸν κατάταξσονται εἰς χωριστὸν κερδάλιον, ἀν καὶ οὐδὲ ημίπλοτον οὐδὲ αὐτὸν «ἔσοδος διαχειρίζεσσος καὶ διοικήσεως» γενικούς. Συδραφός ηδὲ ἐγκρίνεται παρουσιάζονται αἱ ἐν λόγῳ δαπάναι, ἐναντὶ τοῦ προγνωμένου ἕτους.

Καί, εν συνδυασμῷ με τας προβλεπομένας εκ της έπαχρησιγής τοῦ νέου νόμου έπιβαρύνσεως, φαίνεται: ότι σε δεσμώθη θά καθαρίσουν τὸ ακέλος τῶν ἔξιδων τοῦ προϋπολογισμοῦ αὐτοῦ. Τὸ διάτηρη χρῆσιν 1966 προβλεπόμενον εἰδικὸν ἀποθεματικὸν ἐκ 50 ἑκατομμυρίων δραχμῶν διά τὴν κάλλιψη τῶν νέων αὐτῶν ἐπιβαρύνσεων, καθὼς οὐδὲ η ἀπεκράτει είναι. Η ἡδία ή ἔκθεσις τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. ἄλλως τοις ἀνακρέπει, διτοι: κι ἐπιμεριζεῖς αὐτοὶ αὐθαντικοῖς: «πέραν ἐκείνων πρὸς παραδοχὴν τῷ θεῷ ποιῶν ἐπειδεῖς: ὁ γάρ αὐτὸς η ἀπηργεσία τὰς συγετικὰς διατάξεις καὶ ιδαῖς εἰς τὸν διόποιῶν συνετάγματος ἡγαντικὰς ἀγαλλιγίας ταῖς καὶ μελέταις, ἐγγύθιμες γενικαὶ τὴν οἰκονομικὴν καὶ ἀσφαλίστικὴν αὐτοῦ δομὴν καὶ τὴν δινευρίαν διαταραχής τοις τουργίαις τοῦ Ταμείου οὐ». Διτὸν πάντα λογικὸν ἀνθρώπων, η ἀνωτέρω δήλωσις δὲν ἀποτελεῖ ἀλλο τι, παρότι τὴν δημιουργίαν ἔνδει ἄλλοι: διτὸν καὶ ποὺ πρόκειται: νὰ συμβεῖν καὶ τὰ δποτα σαφῶς προεβλέψῃσεν. Λι τροπολογίαις, πάντως ποὺ προστεθήσουν εἰς τὸν νόμον δὲν ἐπιδικρόνουν σεδάρως τὴν κατάταξιν. Η μεγάλη καὶ κυρια ἐπιδράσουσα δημιουργεῖ εἰς τὸ κατατεθὲν εἰς τὴν Βουλὴν ἀρχικὸν καίμενον. «Ἐπειδὴ δημος αἱ ἀναλογιστικαὶ μελέται προσδικινον εἰς τὴν διαπίστωσιν διτοι: οὐνέχει τὸ «Ιδρυμα εἰς τὰς ἐπιδικρόνεις» γίνεται τῷρις η ἀνωτέρω δήλωσις διτὸν νὰ φορτωθοῦν εἰς τὰς τροπολογίας αἱ εὐθύναι. Διαπονητικὴ η πορθετική,

«Αλλά και τό «ειδικόν» αὐτὸς ἀποθεματικού τῶν 50 ἑκατομμυρίων, ἐπερχεταις η μη, αὐθικάρεταις καθηστρέθη, κακός» ἔμπειροις τρόπον, δοθέντος δια: εἰς οὐδὲν θετικὸν στοιχεῖον θεοῖς ζεταί. «Οπως ἐμπειρικός είναι και ο τρόπος τῆς διάδοσης εκπαίδευσης διαχειρίσεων, ἐψήσον αὐτός ούτος δι καταρτισμού προϊσπολογισμός τόσας παρουσιασθείσει: ἀνομοστήτης με τὸν τοῦ 1965, ἐπιτρέποντας τὴ διδασκαλεμέρια θεοῖς ζεταί:

Διατοπόνομεν τὴν εδυκὴν νὰ κρατήσῃ ἡ σημειώσις  
μερινὴ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς — πολλὰ  
τάνκερς παροπλίζουνται — θατὸν νὰ «ἀντιμετω-  
πισθεῖ» διά τὸν ίκανοποιητικὸν έσθιον ἀπίνα  
πραγματοποιούνται εἰς τῆς δραστηρίων ἐργαζό-  
μένης Ναυτιλίας τὰ ἔσοδα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις  
τοῦ Ν.Α.Τ., ὡς λέγει ἡ ἔκθεσις τοῦ Διευθυ-  
ντοῦ του. Διέτι αὐτὸν καὶ μᾶλλον ἄγνωστα εἰναῖς  
καὶ συνεγράψεις αὐθίκανουν. «Ἐντὶ τὰ ἔσοδα τοῦ Τα-  
μείου προέρχονται εἰς ταρφάν τηρητικῶν πρηγμάτων  
καὶ σοβαρήτατα, δραματικῶν Ἰστών, θὰ μετω-  
θοῦν εἰς περίπτωσιν καρδιώσεως τῶν ἐργαζούν-  
της Ναυτιλίας. Πάντως ἀπουχήθει τὸ ἐνδε-  
γόμενον αὐτὸν. Δὲν πούς θυμος νὰ υφίσταται.  
Καὶ ὑποχρέωμαν είχον καὶ ἔχουν οἱ διοικούντες  
τὸ «Ιδρυμα» νὰ είναι προνοητικοί. Δὲν ὑπολογίζων  
την.

## MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

## BALTIMORE

## Fitting for grain cattle and high explosives

London Agents: JAMES A. MCLAREN & CO., LTD.

JENNIS. JAMES A. MCLEAR



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

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ Α. ΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕϋ-ΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

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

## ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΣΤΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"

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

'Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

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

# ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

(Συνέχεια του προηγουμένου)

## ΤΟΥ ΔΙΟΔΩΡΟΥ ΣΙΚΕΛΙΩΤΗ

Κατά μία γενεά νεώτερος του Πολύδιου είναι διόδωρος, πού ἐπωνυμάστηκε Σικελιώτης γιατί γεννήθηκε στήν Σικελία. Τὸ σύγγραμμά του «Βιβλιοθήκη Ἰστορική» είναι μία παγκόσμια ιστορία τῶν λαῶν, ἀπὸ τὴν μυθικὴ περίοδο μέχρι τῶν χρόνων ποὺ ἔζησε ὁ συγγραφέας. 'Η ἔκτασις τῆς συγγραφῆς — ἄν καὶ δὲν περισώθηκε δόλοκληρη — προεξοφλεῖ τὸν πλοῦτο τῶν πληροφοριῶν, ποὺ ἀναβρέρονται στὴν ναυτικὴ ζωὴ τῶν διαφόρων λαῶν. Τὸ ὑλικό τῆς «Βιβλιοθήκης» του διόδωρος ἐρανίστηκε ἀπὸ τοὺς ιστορικοὺς καὶ τοὺς γεωγράφους, ποὺ προγήθηκαν, ἀλλὰ καὶ ὁ ίδιος ἀνάλως τριάντα χρόνια τῆς ζωῆς του νότιο περιγένεται τὸν κόσμο, νά μελετάει βιδίλια καὶ νά γνωρίζει τοὺς τόπους. Μόνο στήν Αἴγυπτο ἔζησε τρία δόλοκληρα χρόνια.

Θά μπορούσε κανεὶς νά διαλέξει πάρα πολλές περικοπές ἀπὸ τὶς σελίδες τοῦ διόδωρου. Αὐτὸ δὲν εἶναι ὁ σκοπός μας, ποὺ διπλῶς ἀδηλώσαμε, περιορίζεται τὸν παρουσιάσει μία δειγματοληψία ἀπὸ χαρακτηριστικὰ ναυτικὰ ἀποσπάσματα τῶν ἀρχαίων κειμένων. Θά περιορίσουμε, λοιπόν, τὴν ἔκταση τῆς ἐκλογῆς μας καὶ ἀπὸ τὸν διόδωρο, μᾶς καὶ σύτε σ' αὐτὸν δὲν μπορούμε νά δώσουμε ἰδιαίτερη προτίμηση.

Βρισκόμαστε στὴν 'Ερυθρὰ Θάλασσα. Στὶς ἀφρικανικὲς ἀκτὲς τῆς ζούν διάφοροι αἰθιοπικοὶ λαοὶ καὶ ἔνας ἀπὸ αὐτοὺς εἶναι οἱ Χελωνοφάγοι, διπλῶς τοὺς ἀποκαλεῖ διόδωρος. Γιὰ τὴν φυλὴν αὐτῆν, ποὺ κατοικεῖ στὰ γύρω νησάκια, ή θαλασσινὴ χελῶνα εἶναι, διπλῶς θὰ δούμε, τὸ πᾶν. "Ολὴ τὴν νύκτα οἱ χελῶνες δόσκουν καὶ τὴν ἡμέρα ἀνέβανται στὴν ἐπιφάνεια καὶ κοιμούνται. "Οπως τὶς τέλεπει κανεὶς ἔχει τὴν ἐντύπωση διτείνεις τὸν δάρκες ἐγκαταλειμμένες.

"Ἐξεισίοις γάρ τοῖς μεγάθεσιν ὑπάρχουσι καὶ τῶν ἐλαχίστων ἀλλαγῶν σύν ἐλάττους" (III/21).

("Διότι εἶναι πελώριες στὸ μέγεθος καὶ δὲν εἶναι μικρότερες ἀπὸ πολλὲς φυρδόδρακες").

Οι θιαγενεῖς κολυμποῦν μὲ πολλὴ προσοχὴ μήπως τὶς ξυπνήσουν καὶ πολλοὶ μαζὶ πλησιάζουν μία χελώνα. Τότε οἱ μὲν ἀπὸ τὴν μάρειὰ τὴν σπρώχων πρὸς τὰ πάνω καὶ οἱ ἄλλοι ἀπὸ τὴν ἄλλη τὴν τραβοῦν πρὸς τὰ κάτω καὶ τελικὰ τὴν ἀναποδογύριζουν. "Ἐπειτα ἔνας ἀπὸ ὅλους δένει τὴν οὐρά τῆς χελώνας μὲ σπάγγο καὶ κολυμβοῦνται τὴν ρυμουλκεῖ πρὸς τὴν ξηρά, ἐνῷ οἱ ἄλλοι τὴν κρατοῦν γιὰ νὰ μπορέσει νὰ ξαναρθῇ στὴν θέση τῆς:

"...εἰς δὲ ἔγινον μέριμνα μικρῶν καὶ δῆσκς τῆς οὐρᾶς νήγεται πρὸς τὴν γῆν καὶ προσέλκεται μετάγνων τὸ ζήτων ἐπὶ τὴν χέρσον" (III/21).

Είπαμε διτείνεις τὸν γενετικὸν αὐτὴν φυλήν. Τρέμε, φυσικά, τὸ κρέας τῆς, ποὺ τὸ φήνουν στὸν καυτερὸ ἀφρικανικὸ ήλιο καὶ:

"τοῖς κύτεσιν οὖσι σκαψοῦσι δέσις χρόνται πρὸς τὸ τὸν εἰς τὴν ἡμέρας θάπτων, δὲν ποιοῦνται τῆς οὐρᾶς ἔνεκεν, καὶ πρὸς τὰς σκηνώσεις, τὰ θέντες πρηγνεῖς ἐφ' ὑψηλῶν τόπων, ὥστε δοκεῖν τοῦτος τὴν φύσιν δεδιορθωθεῖν μιᾷ χρέωται πολλὰς χρείας. Τὴν γάρ κύτην αὐτοῖς εἶναι τροφὴν, λγγεῖον, οἰκίαν καὶ ναῦν". (III/21).

Καθώς, δηλαδή, τὰ καυκάλα τῶν χελωνῶν είναι σάν σκάρες, τὰ μεταχειρίζονται γιὰ νὰ ταξιδεύουν ἀπὸ τὰ νησιά των στὴν ἀπέναντι ἀφρικανικὴ ξηρά, ποὺ πηγαίνουν γιὰ πά-

ρουν νερό. Τὰ χρησιμοποιοῦν ἀκόμη καὶ γιὰ σκηνὲς - κατοικίες, ὅφος τὰ τοποθετήσουν σὲ ψηλὰ στηργίματα μὲ τὸ κυρτὸ μέρος πρὸς τὰ πάνω. "Ετοι ἡ φύσις μὲ μιὰ χάρη ποὺ τὸν κάνει προσφέρει στοὺς Χελωνοφάγους πολλά δῶρα, δηλαδὴ τροφὴ, δοχεῖον γιὰ νερό, κατοικία καὶ πλοῖο. Καὶ φυσικὰ ιδιαίτερη σημασία γιὰ μᾶς ἔχει ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἐκύπους (καύκαλου) τῆς χελώνας σάν πλοιάριο. Είναι, δῆπος βλέπουμε, καθ' ὅλα ἔτοιμο καὶ μοναδικὸ πλωτὸ μέσο, ποὺ δὲν χρειάστηκε τὰ ἀνθρώπινα χέρια γιὰ νὰ τελειοποιηθῇ.

"Αφού πάρουμε ἀπὸ τὸν διόδωρο τὴν πληροφορία, πῶς οἱ ἀποστάσεις στὴν θάλασσα μετριόνταν μὲ μονάδα τὴν ἀπόσταση, ποὺ ἐκάλυπτε μέσα σὲ μιὰ μέρα ἓνα πολεμικὸ πλοῖο, ποὺ πλέει μὲ τὴν ταχύτητα ποὺ ἀναπτύσσει, διὸν καταδιώκει ἀλλο σκάφος:

"Ἄπο δὲ Περιόρου λιμένος πρὸς τὴν ἀντίπερη ἡπειρον τοὺς μικρὰς νεῶν διωγμὸν ἡρεύονται. (III/38),

έρχομαστε στὰ Βάκτρα, σπουδὴ η Σεμίραμις συγκέντρων τὶς δυνάμεις τῆς γιὰ νὰ ἐκστρατεύεται στὶς Ἰνδίες. Μεταξὺ τῶν ἄλλων πολεμικῶν παρασκευῶν ἡ μυθικὴ ἔκείνη βασιλισσὴς:

"μετεπέμψατο καὶ ναυπηγοὺς ἔνα τε Φοινίκης καὶ Συρίας καὶ Κύπρου καὶ τῆς ἀλλῆς τῆς περιθαλασσίου χώρας, σὶς ἀφθονον ὅλην μεταγγιγόνεσσα, διεισελεύσατο κατακευάζειν ποτάμια πλοῖα διαιρετά...

"...Ναῦς δὲ ποταμίας κατακευάζεις διαιρετὸς δισηγίλιας, αἵς παρεσκευάσατο καρῆλους τὰς πενήνη περικομιζόσας τὰ σκάφη. (III/17).

"Ἐσταιλε καὶ ἀκάλεσε ναυπηγοὺς ἀπὸ τὴν Φοινίκην, τὴν Συρία, τὴν Κύπρο καὶ ἀπὸ τὶς ἀλλῆς περιθαλασσίες χώρας, τὸς ἔσθιος ἀφθονην ναυπηγικὴ ἔνελειν καὶ τὸν εἶδος ἐντολὴ νὰ κατακευάζουν λυδίενα ποταμόποτα.

"...Κατακευάζεις δὲ δύο χιλιάδες λυδίενα ποταμιόπλοια, γιὰ τὰ ὅπεις ἀτομίκας καρῆλες ποὺ θὰ μεταχέρπενται διὰ ἔγκριτα τὰ σκάφη...

"Ἡ Σεμίραμις δὲν εἶναι ὑπαρκτό, διπλῶς λέγεται, πρόσωπο. "Ο Ἡρόδοτος τὴν θεωρεῖ πραγματικὴ βασίλισσα τῶν Ασσυρίων καὶ ὁ Μέγας Ἀλέξανδρος λέγεται διτείνεις ἀδιάβασες ἐπιγραφὴ ποὺ ἀνέγραφε τὰ κατορθώματά της. Πάντως τὰ γεγονότα ποὺ ιστορεῖ ἔδω διόδωρος ἀναφέρονται — ἀν πραγματικὰ ἔγινον — σὲ χρόνους παλαιοτέρους ἀπὸ τὸ 1300 π.Χ. Τὸ γεγονός δὲ διτείνεις στὴν

## ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

"Ἀσσυρία ναυπηγοὶ ἀπὸ τὴν Μεσόγειο, ἀποδεικνύει πῶς ἡ φύμη τῶν εἶχε φθάσει πολὺ μακρά, πράγμα ποὺ σημαίνει διτείνεις ἡ ναυπηγικὴ στὴ Φοινίκη, στὴν Κύπρο κ.λ.π. εἶχε πολὺ προσδεύσει. Αύτὸ εἶχε πράγματι συμβῆ πρὸ τοῦ 1300 π.Χ. 'Εκείνο, δημως, ποὺ εἶναι νέο καὶ πρωτότυπο, εἶναι ἡ ναυπηγητικὴ σκαφῶν διαίρεση ποὺ εἶναι δηλαδὴ πλοίων ποὺ μποροῦν νά διαλυθοῦν καὶ νά ξανασυναρμολογηθοῦν.

"Ἀπὸ τὴν ἄλλη μεριά διότι τοῦ διόδωρο πληροφορία, πῶς οἱ ἀποστάσεις στὴν θάλασσα μετριόνταν μὲ μονάδα τὴν ἀπόσταση, ποὺ ἐκάλυπτε μέσα σὲ μιὰ μέρα ἓνα πολεμικὸ πλοῖο, ποὺ πλέει μὲ τὴν ταχύτητα ποὺ ἀναπτύσσει, διτείνεις καὶ τὸ πάνορμον στὸν Ινδικὸ θάλασσαν εἶπεν τοῦ Ασσυρίου εἶπενεσ κι' αὐτὸς νά προετοιμασθεῖ:

"Καὶ πρότοις μὲν κατακευάζεις πλοίων ποτάμια πετρακισθίαις ἡ τὴν Ινδικὴν πυρά τε τοὺς ποταμοὺς καὶ τοὺς ἀλλιδεῖς τόπους φέρεις καλάμου πλῆθης, οἱ τό πάχος σῶν δὲν ραδίων ἀνθρώπων περιλαβοῦνται λέγεται δὲ καὶ τὰς ἐν τούτων κατακευάζεις νάδεις διαρρόους κατὰ τὴν γρείκην ὑπάρχειν, οὗσης δισήπτων τούτης τῆς ὅλης". (II/17).

"Καὶ πρότοις μὲν κατακευάζεις πλοίων πετρακισθίαις πλοῖα. Διότι ἡ γέρα τὸν Ινδικὸν καὶ κοντά στὰ ποτάμια καὶ στὶς ἀλλιδεῖς μέρη παράγει πληθώρα καλαμιῶν, ποὺ τὸ πάχος τῶν εἶναι τόσο διστάσιος ἡ τὰς ἀγκαλιάσεις. Λέγεται δὲ διτείνεις τὰ πλοῖα ποὺ κατακευάζεις μὲ καλάμια εἶναι κρήσματα γιὰ τὶς διάφορες ἀνάγκες, διότι τὸ καλάμιον δὲν σπάζεις".

"Είπαμε καὶ ἄλλοτε διτείνεις οἱ ἀνθρώποι ἐχρησιμοποιησαν γιὰ τὴν ναυπηγηση τῶν πλωτῶν τῶν μέσων τὴν θαυμαγικὴ ὅλη ποὺ τὸν πρόσφερε τὸ περιβάλλον τους. 'Η ἀφήγησις τοῦ διόδωρος ἐπαληθεύει γιὰ ὅλη μιὰ φορά τὴν διαποτάσση αὐτῆς. Καὶ τώρα δὲν ἀπομένει παρὰ νὰ δούμε τὶς πότιγμαν οἱ στόλοι αὐτοῦ. "Οπως δὲν ποταμό ποταμό. "Οταν ἔφθασεν ἡ Σεμίραμις ἔκει:

"κατέλαβε τὰ τῶν πολεμιών πλοῖα πρὸς μάγγην έτοιμα. Διόπερ καὶ αὐτὴ καταρτίσαται ταχέων τὰς νεῦς καὶ πληρώσασι τῶν κρετίστων ἐπιθέων συνεστήκειτο κατὰ τὸν ποταμὸν ναυπικήν, συμφιλοτικουμένων καὶ τῶν παραμεθαληγότων παρὰ τὸ ρεῖθρον περῆνα. (II/18).

"Εὑρῆκε τὰ ἔγχριανά πλοῖα ταχέων έτοιμα γιὰ μάχην. Γ' αὐτὴν καὶ αὐτὴν ἐξέπλιξε τρήγορας τὰ πλοῖα τῆς καὶ, ἀξοῦ ἐπιβίθηκε σ' αὐτὰ

## ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

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



ζήσεως έφάνη, καίτοι πλέον ἀποσχόντα αὐτής».

Βέβαια, μὲ τὴν σφαιρικότητα τῆς γῆς εἰχαν ἀσύγχρονή πρὶν ἀπὸ τὸν "Ἐλληνα γεωγράφο διάσημοι μαθηματικοὶ καὶ ἀστρονόμοι, δῆτας δὲ Ἀρχιμήδης, δὲ Ἰππαρχος, δὲ Μαρίνος δὲ Τύριος, δὲ Ἀρίσταρχος δὲ Σάμιος.

"Ἔνας ἄλλος συγγράφεας ποὺ παραδέχεται τὴν ἀξία του δὲ Στράβων εἰναι καὶ δὲ ἱστορικὸς Πολύδιος. Τὸν Πολύδιο ἐπίκαλεται γιὰ νὰ ὑποστηρίξει ἄλλη μὰ φορὰ τὸ ἵνδαλμά του, δῆτας δὲ Ὁμηρος, καὶ νὰ ἐπαληθεύσει τὶς περιγραφές, τὶς σχετικές μὲ τὶς περιπλανήσεις τοῦ Ὀδυσσέα. 'Ο περίφημος μαθηματικὸς Ἐρατοσθένης εἰχει πολλές ἀμφιβολίες γιὰ τὴν ἀλήθεια των περιπλανήσεων αὐτῶν καὶ ἔλεγε — δῆτας δὲ ἰδίος δὲ Στράβων ἀναφέρει — πῶς τότε θὰ δρει ποὺ περιπλανήθηκε δὲ βασιλῆς τῆς Ἰθάκης:

"Οταν εὗρη τὸν σκυτέα τὸν συρράψαντα τὸν τὸν ἀνέμων ἀσκόν" (ὅταν ἀνακαλύψει ποιὸς ἡταν δὲ ἡράτης ποὺ ἔρρεψε τὸ δάκον!, δῆτας δὲ Ἀιδολος ἔκλεισε μέσον τοὺς ἀνέμους).

Δηλαδὴ κατὰ τὸν Ἐρατοσθένη ἡ ἀποδείξις τῶν περιπλανήσεων τοῦ Ὀδυσσέα ἡταν ἀδύνατη. 'Ο Στράβων καταφεύγει στὸν Πολύδιο γιὰ ν' ἀποκαταστήσει τὴν φιλολήθεια τοῦ Ὁμηρου. Γιατὶ δὲ μεγάλος Μεγαλοπόλιτης ἴστορικος καὶ τὴν ὑπαρκεία του Αἰδολού παραδέχεται καὶ γιὰ τὴν τρομερὴ Σκύλλα προσφέρει ὅρθες ἀποδείξεις. Γιὰ τὸν Αἰδολο λοιπὸν λέγει δὲ Στράβων (1, 2, 15) δῆτας δὲ Πολύδιος δὲν τὸν θεωρεῖ ὀλωσιδόλου μυθικὸ πρόσωπο:

"Καὶ Πολύδιος δὲ ὁρθῶς ὑπονοεῖ τὰ περὶ τῆς πλάνης τὸν γάρ Αἰδόλον τὸν προσηγμανώντα τοὺς ἔκπλους ἐν τοῖς κατὰ τὸν πορθμὸν τόποις ἀμφιδρόμοις οὓς καὶ δυσέκλους διὰ τὰς παλιρροίας ταμίαν τε εἰρήσθαι τῶν ἀνέμων καὶ ἔσαλέα νενδρισθεῖν; γηρ...".

Ποὺ μὲ δικά μας λόγια σημαίνει δῆτας δὲ Πολύδιος ἔχηγει σωστὰ δσα γράφει δὲ Ὁμηρος γιὰ τὶς περιπλανήσεις («πλάνη») τοῦ Ὀδυσσέα. 'Ο Αἰδολος δὲν ἡταν παρὰ ἕνας ὀνθρώπος ποὺ πληροφορούσε δσους ταῖς διδύμενα μὲ πλοῖα μὲ ποιὸ τρόπο ἐπρέπει νὰ περάσουν τὸ στενὸ τῆς Μεσσήνης. 'Εκεῖ τὸ ρεῦμα ἀκολουθούσε δύο ἀντίθετες πορείες («ἀμφιδρόμον») καὶ ἡταν πολὺ δύσκολο νὰ περάσει κανεὶς ἀπὸ τὸν τόπο αὐτὸν. 'Επειδὴ ἥξερε τὰ ρεύματα καὶ τοὺς ἀνέμους, εἰχει δύναμασθη «ταμίας», δηλαδὴ φύλακας, τῶν ἀνέμων καὶ εἰχει θεωρήθη βασιλῆς, δῆτας πολλοὶ ἀνθρώποι θεωρήθηκαν βασιλῆδες γιὰ τὶς ἔξαιρετικές των γάνθεις.

"Οσο γιὰ τὸ περίφημο καὶ τρομερὴ Σκύλλα, δὲ Στράβων πάλιν ἀστάζεται τὴν γνώμη τοῦ Πολύδιου, ποὺ ὑποστηρίζει δῆτας δὲ Ὁμηρος περιέγραψε τὴν Σκύλλα μὲ τρόπο ποὺ μοιάζει μὲ τὸ πάρεμα τοῦ ξεφία. Πρὶν παραπέσουμε τὴν σχετικὴ περιγραφή, θὰ πρέπει νὰ προτάξουμε ὥρισμένες πληροφορίες τοῦ Στράβωνα. Γράφει (1, 2, 15) δῆτας ἀπὸ τὰ παράλια τῆς Ἰταλίας κατεβαίνουν κοπάδια - κοπάδια τὰ φάρια οἱ τόνοι («θύνοι»). 'Εξ ἀλλου στὴ Σικελία ὑπάρχουν πολλὰ δελφίνια, σκυλόφαρα («κεύνες») καὶ διάφορα ἄλλα κύτη. 'Οταν οἱ τόνοι φθάσουν στὴν Σικελία, ἔκει τοὺς ἐπιτίθενται τὰ σκυλόφαρα καὶ τοὺς κατατρώγουν. 'Αντιπαραθέτει δὲ δὲ Στράβων τὸν Ὁμηρο, ποὺ μιλάει γιὰ δελφίνια καὶ γιὰ σκυλόφαρα καὶ γιὰ ἄλλα κύτη, ποὺ εἰναι ἀμέτρητα στὴν περιοχὴ αὐτῆ.

Καὶ μὲ τὴν εὐκαιρία αὐτῆ δὲ Στράβων περιγράφει (1, 2, 16) πῶς γινόταν τὸ πάρεμα τῶν σκυλόφαρων γύρω ἀπὸ τὸ ἀκρωτήριο Σκύλλαι τῆς Σικελίας. Οἱ ἀναγνωστες δὲ παραδεχθοῦν πῶς θὰ ἀδοκιμάζαμε λιγότερο θαυμασμὸ γιὰ τοὺς φαλαίνθηρες τοῦ περισμένου αἰώνα, ἀν τύχαινε νὰ εἶχαμε διαβάσει τὴν παρακάτω περιγραφή. Τὸ πάρεμα αὐτὸ στὴν ἐποχὴ τοῦ Πολύδιου (Β' π.Χ. αἰώνος) γινόταν συστηματικὰ κατὰ τὸν ἔχης τρόπο:

"Σκοπός γάρ ἐφέστηκε κοινὸς ὑφορμοῦσιν ἐν δικώπαιοις σκαφιδίοις πολλοῖς, δύο καθ' ἔκαστον σκαφιδίον" καὶ δὲ μὲν ἀλαύνει, δὲ ἐπὶ τῆς πρώτης ἔστηκε δύρον ἔχων, σημήναντος τοῦ σκοποῦ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ

γαλεώτου· φέρεται δὲ τὸ τρίτον μέρος ἔξαλον τὸ δύρον.

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ χρηματεύει γιὰ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

Μετάφραστα τὸ «γαλεώτηρ» μὲ τὸ «ξιφίας» γιατὶς ἑδονὴ πρόκειται γιὰ τὸ τελευταῖον είδος τῶν σκυλόφαρων, ποὺ καὶ τώρα συχνάζουν στὰ στενὰ τῆς Μεσσήνης. "Ἀλλωστε καὶ τὸ κείμενο ἀναφέρει δῆτας τοὺς γαλεώτας καὶ ξιφίας λέγεσθαι καὶ κύνας φησίο (τοὺς ἀποκαλούντους καὶ ξιφίας τοὺς λένε καὶ σκυλόφαρα).

Ἡ πρώτη, λοιπόν, φάση τοῦ παρέματος ἀρχίζει μὲ τὴν ἔξορμηση πολλῶν δικώπων λέμβων ποὺ ἔχουν πλήρωμα δύο ἄνθρες καὶ μὲ τὴν ποτοθέτηση τοῦ ὅπτηρα. Αὔτος, (ποὺ μᾶς θυμίζει τοὺς σκοπούς ποὺ κάθονται ἀπάνω σὲ ζύλινες ἔξερδες καὶ παρακολουθοῦν τὰ φάρια ποὺ μπαίνουν μέσα στὰ «ενταλάνια», καθόταν σὲ κάποιο ψηλὸ μέρος τῆς ἀκτῆς καὶ εἰδοποιούσε τὶς δέρκες γιὰ τὴν ἐμφάνιση τοῦ ξιφία. Μόλις δὲ σκοπός ἔκανε σινιάλο (ἡ φώναξε) ἀπὸ ποὺ ἔρχεται τὸ κήτος οἱ δέρκες κινιόντουσαν γιὰ νὰ τὸ πλησιάσουν.

«Συνάψαντος δὲ τοῦ σκαφοῦς, δὲ μὲν ἐπληγέντες ἔχεις χειρός, εἰτὲ ἔξεσκαστος ἐν τοῦ σώματος τὸ δέρον χωρὶς τῆς ἐπιδερκίτιδος» ἀγκιστρώδης γάρ ἔσται καὶ γαλαρώδης ἐνήρμοσται: τὴν δέρκατι ἐπιτηγδες, καλύδιον δὲ ἔχει μαχρόν ἐξημηνόν τοῦτον ἐπιχαλῶσι: τῷ τρωμένῃ τέων ἔσω δὲ κάρη σφαδάζονται ἀπὸ τὸ σενήγον τότε δὲ ἔλλευσιν ἐπὶ τὴν γῆν, ἢ εἰς τὸ σκάφος ἀναλαμβάνουσαν, ἐάν μη μέγιτον ἡ τελέως τὸ σώμα.

(«Οταν δὲ δέρκα πλησιάσει τὸ φάρι, αὐτὸς μὲ τὸ δέρωτα τὸ πετάσει μὲ τὸ χέρι του καὶ κυπάσει τὸ δέρο τοῦ φάρι καὶ δέπειται τὸν τραχέας καὶ ἀποσπάσει: ἀπὸ τὸ δέρωτα τοῦ ζώου τὸ κοντάρι: χωρὶς τῆς αἰχμῆς τοῦ δέρκτος. 'Η αἰχμὴ αὐτῆ εἶναι σάν ἀνίστοι καὶ ἐπιτηγδες εἶναι: χαλαρά ἐνωμένη μὲ τὸ κοντάρι. Είναι δὲ δεμένη ἡ αἰχμὴ μὲ μακρὸν σχοινὶ (ποὺ δὲ ἀλληλ τοῦ ἄκρη εἶναι στὴ δέρκα) ποὺ δὲ φαρδεῖ τὸ ἀφίνει: λίγο - λίγο νὰ τὸ εξερένει: τὸ πληγωμένο φάρι μέχρις δους κουρασθεῖ ἀπὸ τὸ σφαδάζομέν ποὺ κάνει κακώντων προσπάθει νὰ ἐσφύγει μὲ τὴν ἀγκιστρωτὴ αἰχμὴν. Τότε τὸ ρυμουλκὸν στὴν δέρη ἦταν παίρνουν ἀπάνω στὴν δέρκα ἀν δὲν εἶναι πολὺ μεγάλο τὸ σώμα του»).

Ἡ δεύτερη φάση δὲν τὸ κτύπημα τοῦ φαροῦ. Αὔτο γινόταν μὲ ἕδη τρόπο ποὺ τὰ πληρώματα τῶν φαλαίνθηρων σκαφοῦσι κτυποῦσαν τὰ μεγάλα κήτη ἀπὸ τὶς δέρκες (τὶς φαλαίνθες). Βλέπουμε, δηλαδὴ, πόσο τέλεια δὲν τὸν τόπον τοῦ φαροῦ στὸ κοντάρι. Είναι δὲ δεμένη ἡ αἰχμὴ μὲ μακρὸν σχοινὶ (ποὺ δὲ ἀλληλ τοῦ ἄκρη εἶναι στὴ δέρκα) ποὺ δὲ φαρδεῖ τὸ ἀφίνει: λίγο - λίγο νὰ τὸ εξερένει: τὸ πληγωμένο φάρι μέχρις δους κουρασθεῖ ἀπὸ τὸ σφαδάζομέν ποὺ κάνει κακώντων προσπάθει νὰ ἐσφύγει τὸ στόκαρο τοῦ φαροῦ. Τότε δὲ τὸ ρύμουλκὸν στὴν δέρη ἦταν παίρνουν ἀπάνω στὴν δέρκα ἀν δὲν εἶναι πολὺ μεγάλο τὸ σώμα του»).

"Ἡ δεύτερη φάσης δὲν τὸ κτύπημα τοῦ φαροῦ.

Αὔτο γινόταν μὲ ἕδη τρόπο ποὺ τὰ πληρώματα τῶν φαλαίνθηρων σκαφοῦσι κτυποῦσαν τὰ μεγάλα κήτη ἀπὸ τὶς δέρκες (τὶς φαλαίνθες). Βλέπουμε, δηλαδὴ, πόσο τέλεια δὲν τὸν τόπον τοῦ φαροῦ στὸ κοντάρι. Είναι δὲ δεμένη ἡ αἰχμὴ μὲ μακρὸν σχοινὶ (ποὺ δὲ ἀλληλ τοῦ ἄκρη εἶναι στὴ δέρκα) ποὺ δὲ φαρδεῖ τὸ ἀφίνει: λίγο - λίγο νὰ τὸ εξερένει: τὸ πληγωμένο φάρι μέχρις δους κουρασθεῖ ἀπὸ τὸ σφαδάζομέν ποὺ κάνει κακώντων προσπάθει νὰ ἐσφύγει τὸ στόκαρο τοῦ φαροῦ. Μακρὺ σχοινὶ γιὰ νὰ δίνει «τρέπασι» στὸ κήτος νὰ κολυμπάσῃ μακρὰ καὶ νὰ μη κινδυνεύει δὲ δέρκα τῶν φαράδων ἀπὸ τοὺς σφαδάστων του. Καθὼς, δύμως, φαίνεται, οἱ ξι-

γαλεώτους φέρεται δὲ τὸ τρίτον μέρος ἔξαλον τὸ δύρον.

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

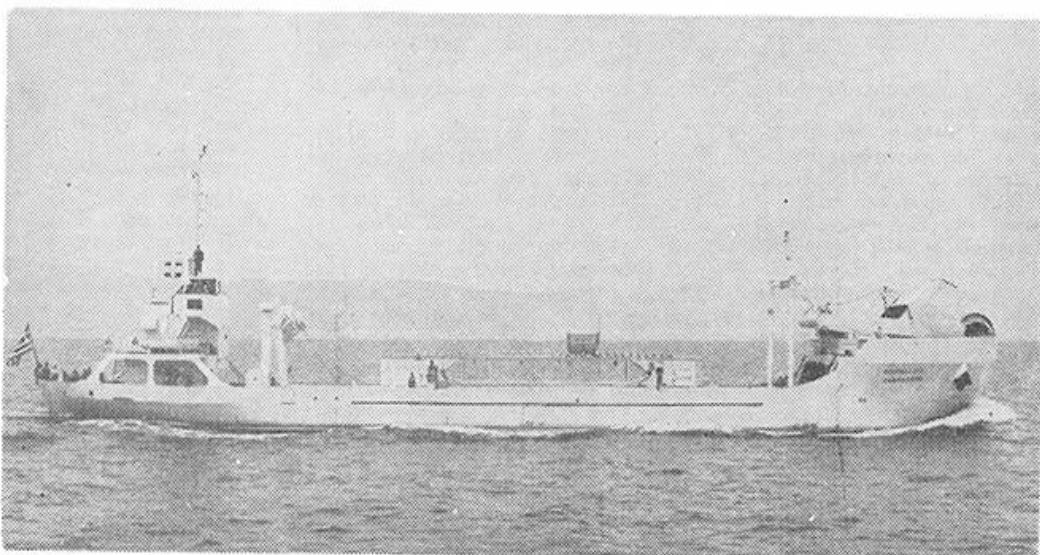
(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴν πλώρη καὶ κρατάει τὸ δέρρον»).

(«Ὕπάρχει ἔγκυτεστημένος σὲ φῆλο μέρος ἔνας ἄνθρωπος ποὺ κάθονται ἀπὸ δηπτήρας δύλων δύοις ἔχουν δηγει γιὰ φάρεια καὶ παρακυλάνει μὲ πολλές δίκιωπες δέρκες. 'Η καλέ δέρκα ἔχει πλήρωμα δύο ἀνθρώπους. 'Οταν δὲ σκοπός (δηπτήρας) κάνει σινιάλο δῆτας ἐφάνηκε δὲ ἔιφιας, ποὺ δταν προχορεύει δῆτας τὸ δέντρο απὸ τὸ σύντα του ἔσω ἀπὸ τὴν θάλασσα, ὃ μὲν ἔνας ἀπὸ τὸ πλήρωμα κωνηλάτει δὲ δὲλλος στέκεται ἀπάνω στὴ

# 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



Hellenic Shipyards Co. specialise in jumboisings, T-type conversions, bulbous bows and special constrictions like the "PARNASSOS", pictured above, a vessel specially designed and built at Skaramanga Yard for "Aluminium de Grèce" S.A.

The ship will operate between Itea and Matohi as a bauxite carrier for the Aluminium plant. Loading and unloading is continuous and automatic while all the ship's gear and machinery is remote controlled.

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 ΟΙΚΟΣ Κ. Μ. ΛΕΜΟΥ ΔΙΑ ΤΑΣ ΙΑΠΩΝΙΚΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

## ΑΣΥΜΦΟΡΑ ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ "ΜΑΜΜΟΥΘ"

**ΑΜΦΙΒΟΛΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ.— ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΟΝΤΑΙ ΜΟΝΟΝ ΔΙΑ "ΛΟΓΟΥΣ ΓΟΝΤΡΟΥ,,— ΠΡΟΣ ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΑΝ ΕΥΝΟΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΟΙ ΙΑΠΩΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ**

'Ο Οικος Κ. Μ. Λεμού δέν έπικροτεί την ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων «μαμμούθ» τών 100.000 τόνων και άνω. Θεωρεί δύσκολον την ναυλώσιν τοιούτων σκαφών. 'Ο κ. Λεμός φέρεται δηλώσας, ότι παρόμοια σκάφη «είναι σήμερον άπλως της μόδας» καὶ ότι οι όμιλοι ουτές περὶ ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων «μαμμούθ» είναι αμφίβολον έαν ενέδειραν θησαυρόνταν ποτὲ μέρους τών ναυλωτών.

Τά άνωτέρω άνεκοινώθησαν από τὸν κ. 'Αρθουρ Φέρρις, πρόεδρον τῆς μεγάλης ναυτιλιακής έταιρίας «Τρίτων», τῆς οποίας κύριοι πελάται είναι τὰ συμφέροντα τοῦ κ. Κ. Μ. Λεμού.

Εἰς συνέντευξιν του πρὸς 'Ιάπωνα δημοσιογράφων εἰς Τόκιο, ὁ κ. Φέρρις ἐδήλωσεν, ότι ή τάσις πρὸς κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων «μαμμούθ» δέν είναι καὶ ἀνάγκην συμφέρουσσα ἡ πρακτικὴ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, ἂν ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν οἱ προσφερόμενοι δι' αὐτὰ ναύλοι. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιδολία, ότι μὲ τοιοῦτα μεγάλα πλοῖα ἐπιτυγχάνεται τὸ χαμηλότερον κόστος κατασκευῆς καὶ διασειρίσεως. 'Υφίσταται, δημος, ἔνα δριον εἰς τὰς ναυλώσεις τοιούτων μεγάλων σκαφῶν. Καὶ ἐν τούτοις, ὥρισμένοι ἐφοπλισταὶ ζωηρῶς ἐπιθυμοῦν τὴν ναυπήγησίν των. Διὸ λόγους ἵσως πρωτίστως γοήτρου. Τὰ τεράστια αὐτὰ σκάφη, πρέπει νὰ προναυλωθῶν καὶ οἱ προσφερόμενοι δι' αὐτὰ ναύλοι εἰναι οἱ χαμηλότεροι, ἐνῷ ἡδη οἱ κρατούντες εἰναι οἱ ἀρκούντων χωμηλοί. 'Ο κ. Φέρρις παρέσθε περαιτέρω τὴν διαδεκάσιων, ότι οἱ πελάται τοῦ «Τρίτωνος» δέν ναυπηγοῦν πλοῖα διὰ λόγους καὶ μόνον γοήτρου. Καὶ ἀνεφέρθη εἰς σχετικὰς δηλώσεις τοῦ κ. Λεμού: «Ποιος πρόκειται νὰ τὰ ναυλώσῃ; Τῆς μόδας είναι ἡ ναυπήγησίς των».

**ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ**

'Αναφερόμενος ὁ κ. Φέρρις εἰς τὰς παραγγελίας τοῦ κ. Λεμού εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία εἶπεν, ότι ἐναυπηγήθησαν ἡ παρηγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐταιρικοῦ του συγκροτήματος σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2.000.000 τόνων, ἔξι ἀνά

Εἶναι γνωστόν, δημος, ότι οἱ πελάται τοῦ «Τρίτωνος» μεταφέρουν σημαντικά φορτία γιανιανθράκων ἀπὸ Χάμπιτον Ρόδες δι' Ιαπωνίαν. 'Επισής πλοῖα τῶν αὐτῶν συμφερόντων διαπλέουν τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ, ἀναφέρομενα μεταξὺ τῶν καλυτέρων πελατῶν ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος.

'Ο πλοίοι αρχος Μπέργκερ τοῦ «Τρίτωνος», εύρισκεται εἰς στενὴν ἐπαφὴν μετά τῶν ἀρχῶν τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, στενῶς συνεργάζομενος μετ' αὐτῶν καὶ εἰσηγούμενος, ὅσακίς είναι δυνατόν, μεταρρυθμίσεις εἰς τὴν διαδικασίαν λειτουργίας τῆς διώρυγος. Αἱ εισηγήσεις αὐταὶ πιστεύεται, ότι συνέβαντον εἰς τὸ νὰ ἔξυπερτηται ίκανοποιητικῶν πλοίων, τὰ ὅποια διαπλέουν τὴν διώρυγα.

Διὰ μακροχρονίων συμβολασίων μετὰ 'Ιαπωνῶν εἰσαγωγέων, τὸ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ «Τρίτωνος» πλοῖα μεταφέρουν γιανιανθράκας εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Τοῦτο ὄφειλεται εἰς τὸ διὰ τὸ «Τρίτων» εἰς τὸ είδος αὐτὸ τῶν ἐργασιῶν, ὑπῆρξεν ὁ σκαπανεὺς μετὰ τοῦ γνωστοτάτου Οίκου «'Ατάκα καὶ Σισ» εἰς τιμάς, τὰς ὅποιας αἱ ιαπωνικαὶ ναυτικαὶ ἐταιρίαι δὲν ἡδηνατο νὰ προσφέρουν. Πλήρης ἐπιτυχίας ἐσημειώθη εἰς τὰς ἐργασίας αὐτάς καὶ διὰ τῆς ἐταιρίας «'Ιτοχ καὶ Σισ» ὁ «Τρίτων» ἐπέτυχε νέας ἐργασίας.

**ΠΡΟΣ ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ**

'Ομιλῶν διὰ τὸ Κ. Φέρρις περὶ τῆς πολιτικῆς ιαπωνικοῦ πλοίους» ἐδήλωσεν, ότι «μολονότι κλίνομεν εἰς τὸ νὰ εύνοήσωμεν τὴν Ιαπωνίαν διὰ ναυπηγήσεις μεγάλων πλοίων, ἡ τάσις εἰς τὴν Ιαπωνίαν ὅπως δίδωνται τὰ 100% σχεδὸν τῶν μακροπροθέσμων μεταφορῶν εἰς ιαπωνικοὺς ἐφοπλιστικοὺς οἰκους, δυνατῶν νὰ ἐπηρεάσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, τὰ ὅποια οἱ προιστάμενοι μας προτίθενται νὰ δώσουν πρὸς ναυπηγήσιν μελλοντικῶς εἰς τὴν Ιαπωνίαν». Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ὑπεργάμμισε τὰς ἔξαιρετους σχέσεις τῆς ἐταιρίας μὲ τοὺς 'Ιάπωνας.

'Αναφερόμενος ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων, ὁ κ. Φέρρις εἶπεν, ότι εἰναι σχεδὸν πασιφανές, ότι ἡ ναυπηγικὴ παραγωγὴ τῶν τελευτῶν ἐτῶν κατέστη μεγαλυτέρα τῆς ίκανότητος τῆς ἀγορᾶς πρὸς ἀπορρόφησιν τῆς ὀλονέντας αὐξανομένης χωρητικότητος.

'Η κατανάλωσις πετρελαίων, εἴπε, σημειώνει διαρκῶς αὐξησιν, σπερ σημαίνει, ότι ὀλονέντα περισσότερος κόσμος ἀναλίσκει περισσότερον πετρελαίων. 'Υπάρχουν ἐπίσης σταθεραὶ μεταβολαὶ εἰς τὰς κατευθύνσεις δι', ών κινεῖται τὸ πετρέλαιον. Αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων προσπαθοῦν πάντοτε νὰ συμπτύξουν τὸ μήκος τῶν διαδρομῶν κατὰ τὴν μεταφοράν. Τοῦτο ἀποτελεῖ, κατὰ τὸν κ. Φέρρις, ἔτερον πρόβλημα».

'Ο πρόεδρος τοῦ «Τρίτωνος» ἐτόνισεν ἐν συνεχείᾳ, ότι αὐξάνει ἡ ἔλλειψις καταλλή-

FRITZEN

Schiffsagentur und Bereederungs - G.m.b.H.  
(Ship Agency and Management Company)

EMDEN, /Germany, Neptunhaus

Fritzen - Halcyon Lijn, Inc.  
New York, N.Y. 10004,  
50, Broadway

FRITZENAGENT - EMDEN

OCEAN BULK TRANSPORTATION  
SHIP OPERATORS & SUPPLIERS - AGENTS - STEVEDORES

## ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,,

## ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ "ΠΛΩΤΗ ΝΗΣΙΣ,,

λου προσωπικού πρός έπανδρωσιν τών πλοίων τού τόσον διογκουμένου παγκοσμίου στόλου. Κατητρισμένοι άξιωματικοί μηχανής και καταστρόματος δέν καταρτίζονται τόσον ταχέως όσον αύξανονται τά πλοία μεγάλης χωρητικότητος.

Ο κ. Φέρρις παρετήρησεν ότι τά πλείστα τών σκαφών τού «Τρίτωνος» ναυπηγήθηνταν είς Ιαπωνίαν, έργαζόνται ύπο χρονοναύλωσιν διά λογαριασμὸν ἀμερικανικῶν καὶ εὐρωπαϊκῶν οἰκων καί, συνεπῶς, σπανίως προσεγγίζουν είς Ιαπωνίαν.

Ἐξ ὅλου ἀνέφερεν, ὅτι γεννᾶται πρόβλημα μὲ τὰ ἀνταλλακτικὰ διὰ τὰ ιαπωνικῆς κατασκευῆς πλοῖα, τὰ ὅποια διασχίζουν τοὺς ὥκεανούς. Θά ἡτο δυνατόν, εἶπε, νὰ γίνουν οὐσιώδεις βελτιώσεις. Ἀκολούθως, ἀφοῦ ἔπλεξε τὸ ἐγκώμιον τού δόκτορος Σίντο, τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, διὰ τὸν ὅποιον καὶ τοὺς συνεταίρους τού «Τρίτων» τρέφει μεγάλην ἑκτίμησιν, ὁ κ. Φέρρις ἔπλεξε καὶ τὸ ἐγκώμιον τού κ. Λεμού, ἡ τεχνικὴ ἰκανότης τού ὅποιον καὶ αἱ γνώσεις του διὰ τὸ πλοῖον, προκαλοῦν εὐχαρίστησιν εἰς τοὺς ἐργαζομένους μετ' αὐτοῦ. Ὁ κ. Λεμός εἶναι πλοιάρχος τῆς ἔκτης γενεᾶς εἰς τὸν οἰκογένειάν του, ἡ ὅποια ἀσκεῖ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀπὸ τὸν πρώτων ἑτάρων τού 1800. Ὁ πατέρος του ἡτο πλοιάρχος, ὁ πάππος του πλοιάρχος καὶ οὕτω καθ' ἔξης, μέχρις ἔκτης γενεᾶς.

Ἐξ ὅλου ὁ κ. Φέρρις διέψευσεν εἰδησιν τού ιαπωνικού Τύπου, ὅτι ὅλος Οἶκος ἐναυπηγήσεται τὸ πρώτον μικτὸν πετρελαιοφόρον καὶ ἔναρην φορτίου, ἀνευ κεντροαξονικῶν διαφραγμάτων. «Τούτο, εἶπε, δὲν εἶναι ἀκριβές. Τὸ πρώτον πλοῖον τού τύπου τούτου ἡτο τὸ ἡμέτερον «Σένικ», πετρελαιοφόρον - ἔναρην εἰς χώμα φορτίου καὶ τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς. Τὸ δεύτερον ἡτο τὸ «Ποέτικ», παραδοθεν τὴν 26ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τού 'Αιδίου».

\*\*\*

Τὰ εἰς Ιαπωνίαν ναυπηγήθεντα ἀπὸ τού 1955 διὰ λογαριασμὸν τού ἑταϊρικού συγκροτήματος Κ. Μ. Λαιμοῦ πλοῖα:

«ΑΥΓΗ», «ΣΑΡΙΟΤ», «ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ.», «ΚΟΣΜΙΚ», «ΝΤΑ·Ι·ΝΑΜΙΚ», «ΕΛΛΗΝ», «ΕΠΙΚ», «ΕΣΠΕΡΟΣ», «ΕΘΝΟΣ», «ΕΡΟ·Ι·Κ», «ΛΑΚΟΝΙΚ», «ΛΑΡΓΚΟ», «ΛΥΡΙΚ», «ΜΑΤΞΕΣΤΙΚ», «ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ», «ΝΑΠΙΕΡ», «ΝΙΝΙ», «ΠΑΣΙΦΙΚ», «ΦΑΝΤΟΜ», «ΠΟΕΤΙΚ», «ΡΑΝΝΕΡ», «ΡΙΩΜ», «ΣΕΝΙΚ», «ΣΩΝΙΚ», «ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ», «ΘΑΡΡΟΣ».

Ὑπὸ παράδοσιν:

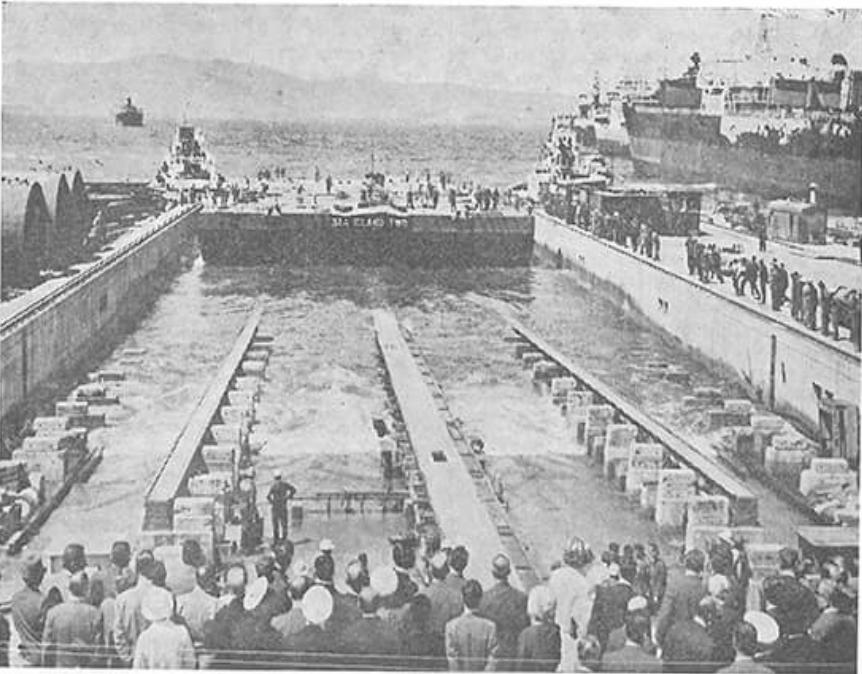
«ΑΡΚΤΙΚ», «ΑΘΕΝΙΚ», «ΑΤΟΜΙΚ», «ΝΤΟΡΙΚ», «ΓΚΛΟΡΙΚ», «ΧΑΡΜΟΝΙΚ», «ΙΟΝΙΚ», «ΜΕΛΟΔΙΚ», «ΜΙΘΙΚ», «ΠΛΑΤΟΝΙΚ», «ΤΡΟΠΙΚ».

ΣΥΝΟΛΟΝ: 37 ΣΚΑΦΗ, 1,9 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝΝΩΝ.

Εἰδικεύονται τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» τού Σκαραμαγκά εἰς κατασκευάς, αἴτινες, πράγματι, προϋποθέτουν ἔξειξιν τεχνικήν καὶ πείραν μακροετῆ. Μετὰ τὸ εἰδικὸν σκάφος διὰ τὸν διαβατή, μίαν ἀκόμη πρωτότυπον κατασκευήν καθείλκυσταν τὴν 18ην Ἀπριλίου. Πρόκειται διὰ μίαν πλωτήν προβλῆτα φορτώσεως ἡ «πλωτή νησίδα», ὡς ἀποκαλεῖται. Ἡ νέα αὐτὴ ἐργασία, ἔχει ιδιαιτέρων σημασίαν, διότι τὸ συμβόλαιον διὰ τού ὅποιον ἀνετέθη ἡ κατασκευή τῆς νησίδος αὐτῆς εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία». προέρχεται ἀπὸ τὴν διεθνῶς γνωστὴν ἑταϊρίαν «Delong - Hersent Wimpey Ltd.» καὶ κατὰ συνέπειαν, ὡς πιστεύεται, θά είναι ἡ ἀπαρχὴ στε-

σεως ὁ τεχνικὸς γεν. διευθυντής τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» κ. Χρ. Καλδῆς, εἶπε μεταξύ ἄλλων τὰ ἔξης:

«Μαντεύω, ὅτι πλείστοι τῶν προσκεκλημένων μας εἰς τὴν μικρὰν αὐτὴν τελετήν, θὰ ἀνέμενον νὰ παραστούν εἰς καθέλκυστιν σκάφους ἢ τούλαχιστον τμήματος σκάφους, ὅπως ἐγένετο εἰς τὰς περισσότερας μέχρι σήμερον καθελκύσεις καὶ πιθανόν, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, δηλαδὴ τῆς περισσότερον θεαματικῆς, νὰ δοκιμάσουν μικράν ἀπογοήτευσιν. Ἐς μοῦ ἐπιτρέψουν λοιπόν νὰ συμφωνήσω μαζί των, ἀλλὰ παραλλήλως, νὰ τοὺς ἔξηγήσω τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὅποιους ἡ σημερινὴ καθελκύστιν ἐνέχει ιδιαιτέρων στη-



Ἐνῷ ἡ «πλωτὴ νησίδα» ἔξερχεται τῇσι ἐσχάρᾳ. Λανάδοχος ἡ κυρία P. E. Zinole

νωτέρας μελλοντικῆς συνεργασίας μετ' αὐτῆς καὶ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων». Ἡ παραγγελία αὐτὴ, ἐξ ὅλου, ἀνεδίωσε καὶ τοὺς παλαιοὺς δεσμοὺς αὐτῶν μετά τῆς παγκοσμίου κύρους ἑταϊρίας Aramco, ἡ ὅποια τελικῶς θὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν πλωτήν αὐτήν προβλήτα διὰ τὴν διευκόλυνσιν φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς.

Εἰς τὴν καθελκύστιν παρέστησαν οἱ ὑπουργοὶ Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ.κ. I. Τούμπας καὶ Μαυριδόγλου, καθὼς καὶ οἱ ἔκπροσωποι τῶν ἑταϊρίων Delong - Hersent Wimpey Ltd. καὶ Aramco ἀφιχθέντες πρὸς τοῦτο μετά τῶν συζύγων των ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Ἡ κυρία P. E. Zinole, σύζυγος τοῦ Προέδρου τῆς ἑταϊρίας Aramco εἰς Χάγην, ὠνόμαστε τὴν καθελκύσθεσαν πλωτήν προβλήτα «Sea Island II». Ἡ πλωτὴ νησίδα κατεσκευάσθη συμφόνως πρὸς τοὺς κανόνας τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος Lloyd's Register of Shipping. Ἰδιοκτήται τῆς: De Long Hersent Wimpey Ltd. - Aramco. Κύρια καὶ διαστάσεις: Μήκος 243'-0''. Πλάτος 80'-0''. Κοίλον 12'-0''. Προορισμός της: Θά χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τῶν ύγρων φορτίων τῶν δεξαμενοπλοίων. Τοποθέτησις τρόπιδος 22 Φεβρουαρίου 1966. Καθελκύστις 18 Ἀπριλίου 1966.

Ομιλῶν κατὰ τὴν τελετὴν τῆς καθελκύ-

μασίν δι' ἡμάς τοὺς ζῶντας τὰς συγκινήσεις τοῦ ναυπηγείου τούτου.

Ἐνέχει, πράγματι, σημασίαν ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς ἀφ' ἐνός, διότι, παρά τὸ γεγονός ὅτι δὲν πρόκειται περὶ μεγάλης κατασκευῆς, ἐν τούτοις αὐτῇ εἶναι ιδιότυπος, εἰλικρινὴς δὲ ἀμέσως τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ τεχνικοῦ μας προσωπικοῦ κατὰ τὰ διάφορα στάδια ἐκτελέσεως καὶ ἐπλούτισε τὰς γνώσεις των.

Ἀπὸ ἀπόφαντος ἀμύλης, ἀφ' ἐτέρου, αἰσθανόμεθα ικανοποίησιν, διότι κατωρθώσαμεν νὰ ἐπικρατήσωμεν μεταξύ ἀνταγωνιστῶν γνωστῶν εἰς τὸν διεθνῆ ναυπηγικὸν στίβον.

Ἄλλα καὶ ἀπὸ τῆς αἰσθηματικῆς πλευρᾶς, ἐδοκιμάσαμεν εἰλικρινὴ εὐχαρίστησιν, διὸ τὴν διεθνῶς γνωστὴν ἑταϊρία De Long Hersent Wimpey Ltd. μᾶς ἐτίμησε διὰ τοῦ συμβολαίου αὐτοῦ, τὸ ὅποιον ἀνεδίωσε τὴν παλαιάν μας συνεργασίαν μὲ τὴν διεθνῶς κύρους ἑταϊρία Aramco ἡ ὅποια τελικῶς θὰ χρησιμοποιήσῃ εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς τὴν κατασκευασθεῖσαν νησίδα. Πράγματι, μὲ τὴν Aramco ἡ συνεργασία μας ἀνάγεται ἀπὸ τοῦ 1963, ὅπόταν διαδοχικῶς κατεσκευάσαμεν διὰ λογαριασμὸν αὐτῆς: πλωτὸν συνεργειον ποντίσεως, συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν ὑποθρύακίων σωληνώσεων πετρελαίου (διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον) καὶ μίαν προβλῆτα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ἡ δημιουργία της Ράζας Τανούρα. Τέλος, ἔν μονικόν τελεῖ ὑπὸ κατασκευῆς.

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

**C. NEGRIS**

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLER AND IMPORTER

NEGRIS BUILDING,  
YORK STREET, FORT.

P.O.Box 936

**COLOMBO I CEYLON**

# Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

## ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η επιτυχία της πρός τον Ινδικόν 'Οκεανόν έξορμήσεως του διειστικού - ΘΕΤΙΣ, έγινε αφορική νά επεκταθῇ ή συζητεῖται και ως πρός τον τομέα της Ερυθράς Θαλάσσας. Αλλωστε, δὲν είναι η πρώτη φορά που το δέκατο απογολεί τούς παρ' οἷς διειστικούς κώλους; εἰς αὐτές περιπτώσιαν πού ἔχεται τοῦ θυματότητος επεκτάσεως τῆς δραστηριότητος τῶν διειστικών παρ' πρός τον Ινδικόν 'Οκεανόν, ή Ερυθρά Θαλάσσας ἔγινετο διπλασιατήτης ἀντικείμενον προσταρκτικής συγκρίσεως. «Ο δρόμος μας αὐτὸς είναι, ξέλογον οι φαράδες, ἀπό τὰ περάσματα, δὲν νομίζετε διτεί είναι σωστό και φρόνιμο νά δοκιμάσουμε τὴν τύχη μας και κατά μήνας τοῦ τομέας τούτου; Μᾶς ἔσθον μάλιστα ή εὐκαρπία μεταπλεύεινδις νά ζεψύγουμε ἀπό τὴν Μεσόγειο και νά πάμε θως ἐκεῖ, διτεί μᾶς ἔσταλησαν ἀπό τὴν Ηνωμ. Πολιτείας 13 φαράδες, μὲ δημόσιοι μηχανήν 200 - 250 Έπιπον, τὰ δηοίας ήσαν κατάλληλα διτεί νά χρησιμοποιηθῶν εἰς τὰ διλίπεδα τόσον τὴν πρός τὴν Αγριπτον πλευράς, διστοί και πρός τὴν τῆς 'Αραδίας, τὸν κόλπον τῆς 'Ακάμιπας και νοτίως κατά μήνας τῆς ιχυοσβρίθους Σκουδικής 'Αραδίας.

Εἰς ἐπίφρωσιν τῶν ὡς ἄνω ἀνταρέχομεν εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν, διστοί ἐν τῷ μεταξὺ έδημουσιργήθη μία νέα κατάστασις πραγμάτων, ήτις δικαιολογεῖ πλήρως τὰς ἐπὶ τοῦ θεμάτως τούτου ἀπόψεις μας. Τὸ νεοσύστατον κράτος Ιεράλη, μολονότι ἀριθμεῖ λιγὸν μᾶς δεκαεπτήριος περίπου, έδημοισιργήσαν διλειτουτικῶν διοικητικῶν παραδίκων, διστοί διέτοι έντονον τῷ μεταξὺ τῆς Ακάμιπας. Δὲν ημίπορον δημοτανά νά τὸν χρησιμοποιήσουν διτεί τὴν ἀλιείαν, διστοί δεξιά και ἀριστερά εὑρίσκονται οι ἔχθρικῶν διακείμενοι: 'Αραδες, 'Ηναγκασθησαν, λοιπόν, νά προχωρήσουν νοτιώτερον εἰς φιλικῶν γύρως, τὴν Αλιστοπαν, δημοτανά διλειτουτικῶν ἀπειρονά εἰς Μασσάδαν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς Αλιστοπαν. Τὰ ιεραγλικάν φαράδεις φαρέσουν εἰς τὰ αιθιοπικά ἀλιεύδα και μεταφέρουν τακτικά τὸ ἀλιεύμα τῶν εἰς τὸ 'Ελλάτ, ἀπό δημοτανά διανέμεται εἰς τὰς πέριξ τῆς 'Ακάμιπας ιεραγλικῶν περιοχῶν. 'Επίσης, ἀπό τὸ 'Ελλάτ ἔξορμον τὰ μεγαλύτερα φαράδεις τῶν 'Εθρωτῶν πρός τὸν Ινδικόν 'Οκεανόν και τὴν Νότιον 'Αφρικήν. Αὗτα τὰ δίλιγα ὡς ἐν προσαντερ, διτεί νά δεδουλωθῇ διτεί τὸ παρ' οἷς διέν την γίνεται: διτεί τὴν Ερυθράν Θαλάσσαν, μετεπέραπην εἰς τὰ θαλάσσας τῆς θαλάσσας τῆς Ερυθράς. Τηλέργεις και συνάργεια, ὡς θα διαμένουν κατωτέρῳ.

Κατά τὰ τελευταῖς δέκα πάντας ἔτην ή ἀλιεία

εἰς τὴν Ερυθράν Θαλάσσαν ἐσημειώθησε σημαντικής προσδόσεις. Η Αγγλίας, ἐνοισχυσθεῖσα οἰκονομικῶς και τεχνικῶς ὑπὸ τῶν Η.Π.Α., κατέρριψες νά δελτιώσῃ τὴν παράκτιον πρός τὴν Ερυθράν ἀλιείαν της, ὡς ἐπίσης και τὴν ἐσωτερικὴν ἀλιείαν τῶν γλυκών ὅδατων, λιμνῶν, ποταμῶν, τειναγῶν και ἴχυστροφειών. Τὸ Σουδάν ἐπίσης ἐπροηγήθη μερικά ἔτην μικρὰ φαράδεις ἀπό τὴν Δακία και 'Αγγλία, ἐπίγνωσης δὲ πρὸ καιροῦ και 'Αγγλους Συλήπτερος διὰ νά διδάσκουν τὴν γρήγοραν τὴν φαράδειαν εἰς τὸν Σουδανέσιον. Εἰς τὴν ἀπέναντι πλευράν τῆς Σκουδικῆς 'Αραδίας, κατεβλήθη ἐπίσης προσπλέια δργανώσας εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἐπρόσκειτο νά ἀνεγερθῇ και ἐργοστάσιον διὰ τὴν παρακεντήν εἰδίσκοι. 'Οταν μάλιστα διερρυθμίσθη ὁ λιμνὸς τῆς Τζέδας, ἐσχεδίασθη προσδόσης διὰ τὰ φαράδεις, μὲ ἀποθήκας - φυγεῖσι ἐπὶ τὸν κρηπιδωμάτων. Τὸ πρόγραμμα τῆς ἑταερίας ἦτο νά καταφύγωνται τὰ φάρια πρὸς τούτον νά ἀποστέλλεται εἰς Βούλγαριαν. Η ὑπόλοιπος ποσότης, ἐφορτώντο εἰς καριδίαν - φυγεῖσι και ἀποστέλλεται εἰς τὴν πρωτεύουσαν 'Αντις 'Αριπέμπτα και τὰς ἐνδικμέσους τῆς διαδρομῆς πόλεις, δημοτὰ τὰ φάρια ἐπωλούντο πρός 1½ δολλάριον ΑΙΘ.οπίας τὸ κιλόν. 'Ιπολογίζεται διτεί αἱ μετακενεῖται τῶν φαράδεικων θα δημοπροήσουν τούλαχιστον τρεῖς μήνας και ή ἀλιεία θα ξεναρχίσῃ τὸν Αγριουστον η Σεπτέμβριον.

Τὸ σημπέρασμα εἰς τὴν διατάξεις τῆς θαλάσσας εἰς τὴν Ερυθράν Θαλάσσαν είναι διατάξισθαι τῆς θαλάσσας προσπλέιας διὰ τὴν δργάνωσιν τῆς ἀλιείας, εἰναι ή Αιθιοπία. Εἰς ἀγγλικὴν ἑταερίαν ἀντασθητή ἡ πραγματή τῆς ἐσωτερικῆς λιμνῆς, τὴν περιοχὴν ταύτην, ἀπό τὴν διώρυγα τοῦ Σουδάν μέχρι τοῦ κόλπου τοῦ 'Ανταν. Κατὰ διὰ νά είμασθαι σφράξεις, πρέπει νά τονισομεν εἶς διά πάραγκας, δητεί συνδυασμὸς ἐνεργειας μεταξὺ τῶν πρός τὸν Ινδικόν 'Οκεανὸν και τῆς ἀλιείας εἰς τὴν Ερυθράν Θαλάσσαν δὲν είναι διὰ τὴν ἀναπτυξιν τῆς ἀλιείας. Οἱ ιεραλικοὶ κατακηγοροὶ φαράδεις διὰ τὰ πλοιάρια τῶν παρεμπαινεῖν ἐπὶ τόπου και στυχον ἀδιατέρας προστασίας. Αἱ ιεραλικοὶ ἀλιευτικοὶ ἑταερίαι συνεχονεύθησαν μὲ ἐγγωρίσουν τοιωτας και σύτο τὸ ἔπειθη δ πυρήν τῆς παραγωγῆς τῆς ἀλιεύσικης διοικητικής. Βραχύτερον κατέτελεν τὰ ιεραγλικάν φαράδεικα και ἐπέτυχον τὴν καρήγησην προσωρινῆς ἀδείας, ἀργότερον δὲ τὴν ὑπογραφήν αυτοδάσμως διὰ τὴν ἀλιείαν εἰς τὰ χωρικά ὅδατα και γύρω τῶν νησίδων, δης προσεπομπεν. 'Εν τῷ μεταξὺ, Βούλγαροι έγκατεστημένοι εἰς τὴν Ερυθράν θαλάσσαν ἀπό καιροῦ, θρυσσαν κατειλασκοῦν ἑταερίαν ὑπὸ τῶν ποντομύρικων 'Red Sea Development Corporation' μὲ ζέρω τὸν Μασσάδαν, ἐγκατέστησαν συγχρονισμένα σφράξεις

Σημειώσαντος διτεί ή διαμόρφωσις τῶν διαθέσεων τῆς Ερυθράς θαλάσσης είναι λίαν ἀνώμαλος, ἀλλοὶ είναι διαρχώδης, ἀλλοὶ καραβλιογενής και ἀλλοὶ πάλι γεμιζότος ἀπὸ διοιδρύσιον διλατησον.

## CULLEN STEVEDORING COMPANY LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

GREAT LAKES - ST. LAWRENCE - MARITIMES

GRAIN LOADING A SPECIALITY

GEN. AGENTS : SIMPSON, SPENCE & YOUNG  
BALTIC EXCHANGE CHAMBERS  
28, ST. MARY AXE  
LONDON, E.C.3.

Πολὺ μικρὰ καὶ διεποχημένη εἶναι ἡ περιοχὴ ή διά τὴν γρίπεισιν περίπου κατάλληλος καὶ τοῦτο διὰ μικρὰ μόνον τρόφων. Ἐπιπροσθέτος, φάρια ὑπάρχουν μόνον εἰς τὰς παρακτίους ζώνας καὶ γύρω ἀπὸ τὰς γηραῖσσας, εἰς δὲ τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν μόνον φάρια ἐπιφυτεῖσις δύνανται; νὰ ἀλιευθοῦν εἰς μεγάλην ποσότητα. Ἐπομένων, τὰ ἔλληνικα φαράδια, ἐὰν μὲν δράσουν εἰς τὰ χωρικὰ θέταν, πρέπει νὰ ἔχουν εἰδικῶν πρὸς τοῦτο ἀξεῖται τῶν ἐνδέκαχεροιμένων υπορῶν, η νὰ προμηθεύωνται; τὰ φάρια ἀπὸ τοὺς ἔγχωρίους ἀλιεῖσι, ὅπότε τὸ ἀλιευματαφερόμενον εἰς Ἑλλάδα ὑπόκειται εἰς διασιμολογίακήν ἐπιβάρυσσαν. Τὰ ἔχον τῶν χωρικῶν θυνάμενα νὰ ἀλιευθοῦν, χωρὶς διατυπώσεις καὶ πειρομετρίους, φάρια, εἶναι: η τῆς ἐπιφανείας, ὅπότε δύνανται: νὰ διοιηγηθοποιηθοῦν ἐπὶ τοῦ πλοίου, η φάρια τῶν θυμῶν (διὰ κυκλικῶν δικτύων η παραγαδιάρικα) ὅπότε πρέπει ἀπαρατήτως νὰ καταψυχθοῦν ἀμέσως ἐπὶ τῶν φαρδίων, νὰ συντηρηθοῦν καὶ νὰ κομισθοῦν εἰς τὸν Νεαρίκιον. Εἰς μὲν τὴν πρότην περίπτωσιν τὰ συνεργεῖα πρέπει νὰ ἔχουν ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν διοιηγηθοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων καὶ γὰ

## ΨΥΚΤΙΚΗ ΑΛΥΣΟΣ

Από τὰς μέχρι τῆς στιγμῆς πληροφορίας ἐν μέρους τοῦ Ἑποργείου Βιομηχανίας αναγέται: έτι, ἡ διεκθήσις καὶ ὁ γενικὸς ἔλεγχος τῶν περιφύλων ίχθυοσκαλῶν, ἀνατέθω ἐις τὴν Ε.Τ. Ε.Α.Π. (Ἐπικρίτη Τεχνικοῦ Ἐπειδούσιου Ἀγροτικῶν Προϊόντων). Ἡ συμφωνηθεῖσα προμήθεια - ἀποδημίωσις διὰ τὰ γενικά της ἔξοδος ἑκανονίσθη εἰς 3% ἐπὶ τῶν διεκκινουμένων μέσον τῶν ίχθυοσκαλῶν διλειμμάτων. Επὶ τοῦ σημείου τούτου ὑπάρχουν διορισμένες ἐρωτήσεις, εἰς τὰ δύο παρά πρέπει νὰ δοθῇ, ἀποσθήποτε, κάποια συγκεκριμένη ἀπάντησις. "Ἄξιος εἴπειτε; γάλ τὰ δικτυωθείμεν;

Πρωτόν : Εἰς ὅλας τὰς προηγμένας εἰς τὴν ἀλευτικὴν διομηχαίνειν χώρας, οἱ ἐκθοιλιμένες ἐν γένει—(κατὰ κακήν ἔρμηνεσιν εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΙ)—ἀποτελοῦν τὴν εἰς τὸν τομέα τῆς Ἑγρᾶς ὁργάνωσιν τῆς ἀλισσῆς καὶ ὡς ἐκ τούτου ἡ διοίκησις καὶ ὁ ἔλεγχος τούτου ἀντιθέται εἰς εἰδικευμένους ἐπὶ τούτῳ παράγοντας. Εἶνα : τόσου πολλαὶ αἱ τεχνικο-οἰκουμενικαὶ καὶ ἐπιστημονικαὶ λεπτομέρειαι, ποὺ ἀνάγονται εἰς τὴν ἀμφιδιήτητα εἰδικῶν μόνον ἐπὶ τοῦ τομέως τούτου, φέστε νὰ δικαιολογήσται τὸ ἔρθτικα, ποτὲ εἴναι οἱ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου εἰδικότερες τῆς Ε.Τ.Ε.Α.Π. καὶ ποτὲ οἱ ἀρμόδιοι ποὺ θὰ ἀναλάθουν ἔνα τόσου πολύπλοκον τεχνικο-ἐπιστημονικὸν ἔργον!

Δεύτερον: Κατά γενικόν κανόνα, η θεραπεία και δημιουργία ιχθυολήμανός είς σίανδηπότε χώραν, στηρίζεται εἰς ωρισμένας θεωρικάς προϋποθέσεις, άνευ των όποιων τὸ δλον ἔργον θεωρεῖται ως ματικοπονία και είναι εἰς τῶν προτέσσον καταδικασμένον. Ρειγική λοιπόν προϋπόθεσις είναι η ἔξαρσης ταῦν μεμβράνων διπλωμάτων

Σια καθέτουν ἐπαρκεῖς γάρων διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν, εἰς δὲ τὴν δευτέραν περίπτωσιν πρέπει: νὰ διαθέτουν φυκτικά ἔγχακτα στάσεις διὰ τὴν κατάψυξην καὶ φυκτικός γάρων διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν τῶν κατεψυγμένων.

Ούτω, δὲν ὑπάρχει διά τούς "Ἐλληνας· ἀλισίτης Κύπριας ἀπόρις, δισταγμοῦ η̄ ἐμπλοκοῦς, ὡς πρὸς τὸν Διαχωρισμὸν τὸν δῆν περιπτώσουν, τοῖς ἀλισίτης εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ τῶν πρὸς τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανὸν μεγάλων ἔξομησον. Τὰ δὲ" ἑκάστην τῶν περιπτώσουν τούτων κατάλληλας φωράδικα εἶναι· ἐνταῦθα διάφορα καὶ εἰς ἐξπλικώμενα καὶ εἰς μέγαθος. Σημειώσοντος δὲ αἱ διά τὸν ἄγκυν Ἰνδικὸν Ὡκεανὸν μελλοντούς ἔξορθονταις, ὅταν ἐπεκταθῇ ἡ ἀλισίτης εἰς ἀπότερα σημεῖα, θὰ ἀπαιτήσουν τὴν χρηματοποίησιν μεγάλων φωράδικων - ἔργοστασίων, ὡς ἐπινειλημμένων ἐγράψαινεν, ἐνθὶ ἡ ἀνὰ τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν ἀλισίταν θὰ περιστρέψῃ, πρὸς τὸ πέρδον τοῦλάχιστον, εἰς μικρὰ συγκρυπτάκτα, πλασιούμενα ἀπὸ κατάλληλας αὐτάρη μὲ ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν διοικητικοποίησιν τῶν ἀλισιμάτων η̄ μὲ φυγεῖν διὰ τὴν κατάψυξιν καὶ συντήρησιν τῶν ἐκλεκτῶν ἰχθύων.

ΩΗ ή τερατοία διομηχανία παρασκευής ίχθυων λείφουν εἰς τὸ Περοῦ, ἡ ὥποις ἔρδην μετέτρεψε τὴν φθίνουσαν οἰκονομικῶς περιοχὴν εἰς εὐημερούσαν τοιάστην. Τὸ τυποποιημένον ἀντὶ ἱχθύων εργούν, ἐντελέχειον, πρεσβρύμενον ἀπὸ φύσια τῆς ἀνθῆς κατηγορίας, καθαρόν καὶ πλεονόσιν εἰς πρωτεῖνα, ἀγριαιμοτοιχή καὶ ὁροφὴ εἰς διαφόρους γέωρκς μὲ μεγάλην ἐπιτυχίαν. Σήμειον ή γῆτης είναι τοιάση, θετεῖ την παραγωγὴν ως μηδὲπαρχῇ διὰ τὴν ικανοποιητικήν την διονέαν αἰλίκομπονάνταρχην. Η Φ.Α.Ο., "Οργάνωσις Τροφίμων κατε Γεωργίας τῶν Ήνωμένων Έθνῶν, εἰς ἓντα ἀπὸ τὰ τελευταῖς δελτίαι της ἀνακρέσται εἰς τὰ ἐν λόγῳ τυποποιημένα αὐτὰ ἱχθύων εργα καὶ δίδει δημογίας, ὡς πρός τὴν χρήσιν των. Τὰ ἔξευγεναιμένα αὐτὰ προσέχεται — ώς γράφουν τὰ δελτία — ἐφ' ὅσον λίκιν ἐπιτυχής δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ ὡς τροφὴ, δὲν πρέπει νὰ διεκθίσεται: εἰς τὸ ἑπτής ὡς τροφὴ διὰ τὰ ζυμα, ἀλλὰ ἐμπλουτιζόμενα καὶ μὲ διλλας ὄλιξ πλουσίας εἰς πρωτεῖνα, θαλασσίαν ἔχοντας τὴν προέλευσιν, ἵντι τὰ λεπτώρα ἀπὸ τὴν ὑπερβούχονταν λάστησιν, νὰ παραμείνουν ἀπολιατικῶν ὡς πολλάτιμος τοῦ ὄνθρωπου τροφὴ. "Οσον ἀφορᾷ διὰ τὴν διεταροφὴν τῶν ζυμών ἱχθύων εργα, αὐτὰ δύνανται νὰ παρασκευασθῶν ἀπὸ μύρισις εἰδὴ μηδεμιών ίχθυών, μικρών καὶ μεγάλων, ὡς καὶ ἀπὸ τὰ ὑπολείμματα διλλων καὶ λευκάτων.

Αἱ δῦηγκίαι τῆς F.A.O., καθ' ὅλα δρῦπαι καὶ ρήμασι, ἔγιναν δεκταὶ μὲ κατανόησιν ἐκ μέσους τῶν παραγγόντων, τῶν ἀσχολουμένων μὲν ὡς ἐμπόρειον καὶ διανομὴν τῶν ἰχθυαλεύδων τῶν κόσμων καὶ ἀπὸ τινος καιροῦ παρεπηθῆνται διαχωρισμὸς τῆς κατανομῆς τῶν ἰχθυαλεύδων. Τὰ μὲν διὰ τὴν κτηνοτροφίαν προορίζουνται προσέρχονται ἀπὸ μηδὲ δρωσίμους ἰχθεῖς ἢ τὰ τέλεια γένεας ἀπομεινάρια τῶν διλειμάτων, οὓς δὲ διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ μονοτείχουμένου ἰχθυούμοιο τῆς γῆς προσέρχονται ἀπὸ των τυπωτηρίων, ὃς προειπούσιν, καὶ ἔξενγενοι μενά θυλλεύρα. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἀμφισβητούσις δὲν χωροῦν, διότι οὐκ ἐπιβληθῇ αἰστηρὸς λεγχὸς ἐκ μέρους τῶν ἐνδικφρεστάμενων χωρῶν οὐδὲ οἱ μηδὲ συμφρούσιμοι πρὸς τὰς διατάξεις τὰς ὑποδεῖξεις ήδη τιμωροῦνται. Μολονότιν είναι πολὺς καιρὸς ποιὸς ἐδημοκρατεύθησαν αἱ γῆγιαι - παρατηρήσατε τῆς F.A.O., ἐν τούτοις διαχωρισμὸς είναι: ἐμφανῆς μεταξὺ τῶν δύο ποιῶν ἰχθυαλεύδων, ἐξ ὑπαρχῆς, ἀπὸ τὰ ἐργοτάξια παραγγόντες. Τὰ μὲν διὰ τὴν κτηνοτροφίαν είναι μελλόντων διατύρωμα καὶ τὰ τυπωτηρίων είναι: ἥμιλευκα, ἡ δὲ τιμὴ τῶν πρότων κυνοίσθη κατὰ 15 ἥιστ. 20% πιπτώτερα.

Είναι εύνόητον, ότι η ἐπεισεργασία και η παραγγή συνάδιας έκαπτον είλους είναι διάφορος, οὐδὲ πέπειρος· τότε διευκολύνεται τὴν διοικητικήν πολιτικήν μὲν τυποποιημένην και ἔξεγνησιμένα ίχθυάρια, τὰ προστίθεμα διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ουρού είναι ἐκλεκτὰ ἀπὸ φύραι τῆς αὐτῆς καταρρίξας, η ἐπεισεργασία και παρασκευή των εἰς πιεσμένην, τὰ δὲ ἄλλα, γνωστά δις fixture, δηλαδὴ ἀνάμικτα, είναι κατάλληλα ου διὰ τὴν πτυχο- κτυντοροφίκην, διατηρούμενά τοι εἰς πρωτείνας πλουσίων περιεκτική των. Νάοις εἰς τὰς ἐπιστημονικὰς Ἑγγῆσεις τῆς F.A.O. αἱ ἀνά τὸν κόσμον νετροφυκικὲ δργκωνεῖς; Διεψφωτίζονται ἐπικαταστάσεις ὡς πρὸς τὴν ποιοτικὴν σύμβασιν και τὴν ἑλεύσιν τῶν διαφόρων ιγνυατελέμων ποιοκαταστάσεις; Υπό την εἰδολοθεραπείαν και τὴν ιατρικήν είναι ειδοκόλος και σταθερά. "Η προστίθεμα διόδος ἐκάπτον είλους καθηρίζει και τὴν ιτητα." Οταν λέγουν ίχθυμαλευρον Περιουσίας, οὐδὲς Νοσθητή, Ιελανδίας, Νοτίου Αγγλίας, Νορθητή, Ιελανδίας, Νοτίου

χάρις εἰς τὰ διατεθέμενα σύγχρονα μέσαν ἀλλαγῆς, συγκεντρώσως εἰς μεγάλας ποσότητας καὶ μεθοδικής ἐπεξεργασίας του.

"Οταν πρό τινων δεκαετηρίδων παρεσκευάζομ<sup>θ</sup>  
διά πρότινον φοράν έχυθαλευρον κάπως τυπο-  
ποιημένον, ἀπὸ Φάριξ τῆς αὐτῆς κατηγορίας  
(ψιλά ἀσφρόφυρα) καὶ δηκ: ἀπὸ ὑπολείμματα  
διαφόρων εἰδῶν, κακεῖς δὲν ἡμιπορθέσα νὰ φυν-  
τακεθή δι: ὃ τύπος αὐτὸς εἶδενον θὰ κατα-  
τισθε σὲ λίγα χρόνια τὴν παγκόσμιο ἀγορά  
καὶ θὰ ἀπέδαινε εἰδὸς πρώτης ἀνάγκης διὰ τὴν  
πτηνο-κτηνοτροφίαν. Είναι ἀληθές, διτὶ καὶ  
πρὸ διηγημούσαντον χρόνων, Φάριξ ἔγραψενά  
στὸν ἥψιο οκτὶ μετέπειτα τριμείνα, ἔχρησιμο-  
ποιοῦστον τὸ δομημένηα καὶ  
οὐσίας ἐμπλουτισμὸν τῆς τροφῆς τῶν ζώων.  
Τοῦτο ἐπράγματοποιεῖτο δηκ: μόνον μὲν φάριξ  
παρερχόμενα ἀπὸ συστηματικῆν ἀλείνων, ἀλλὰ  
καὶ ἀπὸ ποικιλίαν εἰδῶν ποὺ ἐπαγγείεντον εἰς  
τοὺς λάκκους τῶν ἀνθρωπῶν ἀπειδὼν μετὰ ἀπὸ  
πληγματιρίδα εἰς ωρισμένας περιοχάς. Ἐπομέ-  
νως, ἡμιπορθέον καλλιεῖται νὰ ποιήσῃ, διτὶ τὸ ι-  
χυθαλευρο καὶ νὴ κροτίσῃς του δεῦται εἴναι: ἀπολύ-  
τως σημαρινή ἐφέρεσίς του ἀνθρώπου, ἀλλὰ  
μελλον τελεία θεομηχανοποίησις τοῦ εἰδους,

GEORGE L. LOULLOUDIS B. SC.

MARINE CONSULTING ENGINEER & SHIP SURVEYOR

TELEPHONES  
OFFICE: 472.605  
HOME: 719.072

TELEGRAMS  
GEOLOUDIS, PIRAEUS

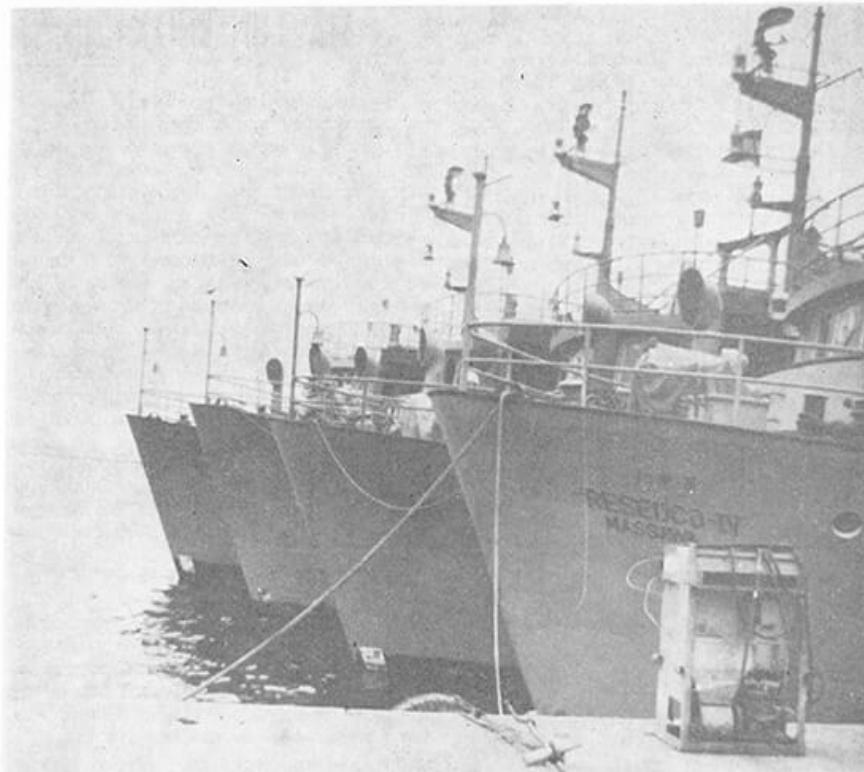
35 - 39 AKTI MIAOULI  
LEMOS MARITIME BUILDING  
PIRAEUS

φρεικής, Καναδά και Αλλων, γνωρίζουν έπαχρηδίς νότια αποχώριζουν αυτό πού θέλουν.

Ἐπειδὴ ή Ἑτησίας ἰχυθάλεύρων συνεχῶς αὐλάνεται καὶ κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἀλιτευκόν κύκλων συντόμως θάνατον προβιβάσασθαι, καὶ ἀνά τοις κύκλοις μεγάλοις ἀλιτευταὶ εἰσιν· ἡράκλειον ὁδὸν νάριψινδην διὰ τὴν ἀπόκτησιν καταλήλων ψχράδικων - ἐργοσταῖσιν διὰ τὴν παρασκευὴν ἰχυθάλεύρων μόνον. Αἱ διάφοροι οἰκεινοργαφικοὶ ἔρευναι ζεισαντοί λίγαιν συγκεκριμένα ἀποτελέσματα, διότι· καθόρισαν, μαζὶ ἀπὸ τέλεσθαι ποὺ ἐπειπλάμθησαν, πρὸς ποια σημεῖα ἀπόθεουσιν τὰ κατάλληλα διὰ τὴν διομηγχινοποίησιν διάφορα φάρια, μικρὰ καὶ μεγάλα, δρώσιμα καὶ μῆ. Ἀπὸ ρωσικῆς πλευρᾶς ἀπεκαλύψθησαν νέα πεδία δράστεων εἰς τὰς Ἀρκτικὰς θάλασσας, τὸν Εἰρηνικὸν Οκεανὸν καὶ τὴν Ἀνταρκτίδα, ὅπου ὑπέρχει μαθόδος καὶ ἀνεξάντλητος πλοῦστος ἰχυθολογικῆς πανίδος, εἰδικῶς διὰ τὴν διοικητικοποίησιν. Πρόδη τὸν οἰκουμένην ἀλλοιώτερον τούτον κυνηγεύοντας καὶ μετραθήσαν πλοτῶν ἐργοστάσια τῶν 45.000 τόννων τύπου «Βόστοκ», δυνάμενα νά ἐπειργασθοῦν 350 έως 400 τόννους ἀλιτευτῶν ἡμερούσιως. Οἱ Ἰάπωνες ἐπεσήμικαν ἀλλὰ σημεῖα πρὸς τὸν ίδιον αἰκόνα, πλλὴ δὲν τὰ γνωστοποιοῦν διὰ νά τὰ ἐμμεταλλεύθων μόνον· τοιν καὶ εἴρευναι συνεχεῖσθαι πρὸς ὅλας τὰς καταστήσεις.

Διὰ τὰς ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς δυνατότητας, θὰ καναφερθῶμεν εἰς τὰς ἔξερευνήσεις τοῦ Ἰνδικοῦ Ὡκεανοῦ, τοῦ μόνου θαλασσιού τομέως, ποιὶ ἀπὸ ἀπόφευκας ἀλίευσις ἐν γένει πράχεινεν πειρατεᾶλλεντος. Ὅς ἀπειδίγην ἀπὸ τὰς τελευταῖς ὀψινογραφικᾶς ἐρεύνας καὶ ἀπὸ τὰς ἐπιτυχεῖς ἔξερημας. Ρώσων καὶ Ἰαπόνων, ὁ Ἰνδικοῦ Ὡκεανὸς εἰναι πλουσιωτάτος εἰς πάνορμος φύσεως ἀλίευμα. Τοῦτο ἴδιατέρων πρέπει ἡ ἀποκύριη ἀμέριστον τὴν προσεκήν μας, διότι ἡ κύρια μας είναι ἡ πληνεπιστέρα πρὸς τὸν ἀγανὴν τοῦτον τομέαν νυκτικὴ δύναμις, δημοι εὐδοκιμίας δύναται: νὴ ἀντιτυχοῦ η̄ ἔκχειλίζουσα νυκτικὴ μις δραστηριότητα. Ἰδιαίτέρων μάλιστα πρέπει ἡ νοιτισμένη, διτὶς αὐτὸς ποδὶ πυρήναις μὲ τὸ ρεῦμα· *Humboldt* εἰς τὸν Ἑργανικὸν Ὡκεανὸν πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς N. Ἀφρικῆς, τὰ ἀνεξιάντηλητα κοπάδια ἀπὸ τὶς ἀγαντοστέτες, αὐτὸς τὸ Ίδιο ποδὶ ομηρίστεις εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς N. Ἀφρικῆς, τὰ ἴδια ἐπακριβῶς ἐπαναλαμβάνονται; Ιωσὶς καὶ μὲ μεγαλυτέρων ἔντασιν, εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανὸν, μὲ τὸ περίφημον ρεύμα ποδὶ περιλαμβάνει τὴν δυτικὴν πλευρὰν τῆς Ἰνδίας, τὰ ἀκάτες τοῦ Πακιστάν καὶ νότιατας ποδὲ τῶν *Asiaticus* Θάλασσαν.

χανεται προς την Αριστοχρήν θαλάσσαν.  
Τάχθηκαν ϕωράκια, που συγκεντρώνει τό-  
ρημα τούτο και προσθετεί πρός τὰς ἀκτὰς εἰς  
ἀνεξάντητα κοπαδία, ενώπιον τῆς αὐτῆς  
κατηγορίας ής τὰ προναυσφρέντα τῶν δύο ἄλ-  
λων ωκεανῶν, μὲ τὴν διαχρονίαν, διτεῖ εἰς αὐτήν  
τὰ ϕωράκια διὰ δύο ἑδηθή η δέουσα σημασία έπως  
εἰς τὰ ἄλλα δικά την ἐκμετάλλευσιν και ὡς ἐκ  
τούτου η περιοχή αὐτή τοῦ Ἰνδικοῦ ἥμεραν<sup>15</sup> ζει-  
μέγα ἔνδιαιχθέρον δικά τὴν ἐν γένει ἀλιείσιν και  
ἴδια τὴν διοικηγηνοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων τού-  
των δικά τὴν παρακανεύην ἰγνωσταίσιν. Τὰ ϕω-  
ράκια αὗταί άντι νὰ περισυλλέγωνται: εἰς τὰς ἀ-  
κτὰς ή ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων, πράγμα ποὺ  
ἄπογορεύεται, δύνανται νὰ ἀλιευθῶν μικράν  
τῶν χωρικῶν ὑδάτων. Είναι: τοιαύτη η ποσότης  
και η πυκνότης τῶν κοπαδίων, φυτεῖ δὲν χρειά-  
ζεται ίδιαν τεράπονη τεχνική δικά νὰ ἀποσυρθοῦν τὰ  
ϕωράκια ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Μὲ τὰς νέες μάλι-  
ττες μεθόδους, δύνανται νὰ ἀπορρευφθῶν ἀπὸ  
τηλικάς πρός τοῦτο ἀντίλεις. Καθὼς ἐπανειλημ-  
μένων ἔγραψαμεν, οἱ προγρηγμένοι εἰς τὴν ἀλι-  
είσιν λαζι ἐπτράφησαν πρός τὰ μεγάλα ϕωρά-  
κια, ἀκριβῶς δικά νὰ ἐναποθηκανούν μεγάλας  
ποστοτής ἀλιευμάτων η τὰ ἐκ τούτων διοικη-  
γηνοποιούμενα ὑποπροΐσταν, ιγνωσταίσιν, ιγνωσ-  
ταίσιν και π



Τὰ τέσσαρα Βουλγάρικα ψαράδικα εἰς Μασάβαν

γούμανον σημειώματά μικρά ή πεπεινήσαμεν δις, τό-  
τηνήτημα της μετακουσίης πλοίων εν γένει, ἀπο-  
ιτεῖ δι' ἡμίς τὴν ἔννοιαν προσφιλοῦς ἀπαυξα-  
λήσεως, διότι δὲ νωτικός μαρτιώμενος μὲν αὐτὰ  
υπατεγίνεται καθ' ὅλον τὸ έτος. Εἰς τὴν προ-  
κατέμενην μάλιστα περίπτωσιν, τῆς μετακουσίης  
πλακαδίῳ ἐμπορευοῦσαν σκαρφῶν εἰς φωράδια - ἑρ-  
γοστάσια, κατηγ. μάρτιος εὑρίσκει εἰς πλεονεκτικήν  
θέσιν, διότι διαβέθομεν πολλά εικάζῃ κατάλλη-  
λα πρὸς μετακουσίην. Δεδομένου διτὸς δὲν είμεθα  
εἰς θέσιν γάρ νωπονηγήσαμεν κακιούργια φωρά-  
δια, που στοιχίζουν πολὺ ἀκριβέα, δὲν ἀπομέ-  
ναι περὶ κατηγ. μετακουσίης διώρισμον σκα-  
ρφῶν, μὲ τὸ ἐλάχιστον τῶν διπλωμάνων. Η δουλειά  
μας θὰ γίνη θυμάσια καὶ μὲ αὐτά, συνάμα δὲ  
θὰ ἔχωμεν καὶ τὸ πλεονεκτήμα τῆς ταχυτάτης  
συγχροτήσεως κρατικού ἀλιευτικοῦ στόλου, ἀ-  
ποτελεύμενού μὲν μεγάλα φωράδια - ἑργοστά-  
σι. Η εἰκὼν ἐμφανίζει: φωράδια - ἑργοστάσια  
εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ωκεανὸν ἐν διάφοροι.

Χράζεται δημόσια προσονή και φρόνησις. Η πρώτη μετακονή πρέπει νά γίνη μέτ το έλλαστον των δυπτηνών, δηλαδή το σάκρος νά χρησιμοποιηθῇ διά τὴν διοικηχανοποίησην ιχθυαλεύσου - ιχθυελάτου μόνον και μετά τὴν ἐκδοσιν τῆς πρότιτης ἐπιτυχοῦς εἰσοροφήσεως νά μεταβολή το έλλαστον των δυπτηνών.

διαδός Θάκενδος προσφέρει έφθιμον πρώτην σημασίαν της ληγυ δι' αὐτής τάχα ψαράδικων - έργοστάσικα, καθ' ού λακα τοῦ ἔπους τάξις ἐποχάρις, μὲ προνομιακήν καὶ θεοῦ προστίσμενος διὰ τοῦτος "Ἐλληνας ἀλιεὺς ἐκ μεταλλεύσιν. Αἱ ἄγνωταστάσιες διὰ τὰ ἴχνη λευκῶν δὲν είναι πολὺ ἀκριβεῖ καὶ οὐ μελετηθεῖσαν σύμφωνα μὲ τὴν γηραιτεύσητα τοῦ σκάφους ἀπὸ ἵκανοτάτης ἐπειδεργασίας 100 μέχρι 200 τόννων ἰχθυολογικῆς μάζης ἡμιεργοσίως. Ταχινάτρια οὐδὲ περιφερούμενον καταλλήλων καὶ τοῦ πλοίου οὐδὲ ἐψάθισθαι μὲ δύο η μὲ τέσσαρες ἀντλίες ἀπορροφήσασαν εἰς τὴν πρόθραν καὶ τὴν πρύμνην. Επίσης, διὰ τὴν πρώτην δοκιμαστικήν ἔργημαριν οὐδὲ φορτωθεύει ἐπὶ τοῦ πλοίου τέσσαρες τοῦλάχιστον συγκροτήματα κυκλικού δικτύου μιερός ζλων τῶν συμπαρθρομαρτύρων των συνέργων τουν. Αὐτός είναι οὐ πλέον διπλούς καὶ μειωμένος ἀλιευτικός ἔξπολισμος διὰ μίαν δοκιμαστικήν ἔργωνταικήν ἔργημαριν. Τὰ δύοτε λέσχατα οὐδὲ καθοδηγήσασαν διὰ τὰ περιστερών

Διά την νέαν ἀπό ἑλληνικῆς πλευρᾶς ταῦτα την διομήχειν, αἱ διὰ τὸ μέλλον προσποτικαὶ ἐμφανίζονται: λίγων εὐθίωνος, διότι ἡ κώφα μαρτισάγει: περίπου 10.000 τόνους ιχθυαλεύρου ἔτηριν, καὶ οὐδὲ ἔγραιτεστο πολὺ περισσοτέρους οὐάς τὰς ἀνάγκας της, ἵνα δὲν ὅπλονται αἱ συν-

Είς τὴν μόλις ἀποπερατωθεῖσαν ἑπταόροφον οἰκοδομὴν

Г. ПАГКАЛОУ

ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 78 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ἐνοικιάζονται ὄροφοι διὰ γραφεῖα Ἐταιρειῶν ὡς καὶ συγκροτήματα ἐκ 3 ἢ περισσοτέρων γραφείων. Ἐπίσης ἐνοικιάζεται ἔνα κατάστημα εἰς τὸ ἴσον.

Πληροφορία: παρά τῷ θυρωῷ 9 π. μ. - 1 π. μ.

ώς καὶ εἰς τὸ τηλέφωνον

413.419, 10  $\pi.\mu.$  - 1  $\mu.\mu.$  και 4-5  $\mu.\mu.$

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ

μας και η Κεντρική Εύρωπη, συλληθέην, έχουν  
διάγκυην άπο 200,000 τόννους και από, τούς  
δύοισιν προμηθεύονται: άπο έπου δύνανται: και  
άπο άπου ή τιμή είναι συμφέρουσα. Υποτίθεται:  
— έχει και μια ουρά οι ξερμέδιοι: και  
ταυτοχθόουν την σερμέδιαν και την  
εκτασιν πού ή λέι: ευτι: κι ή διομηχα-  
νία δύναται: γά προσλάδη εις την  
Ελλάδα — οι ψαράδες μας θα γίνουν οι  
προμηθεύται σημαντικής ποσότητος ιχθυαλεύρων  
εις δλγη αιτήν την περιοχήν και θα δημιουρ-  
γήσουν μίαν ξεκάνων πηγήν πλούτου και εδη-  
μερίζεις των.

Όπωσδήποτε, μόνον διά τὸν ἀναφοράς αιώνιοι τῶν εἰς ἴγυθυλέωρα ἔναγκιμνον μης, θὰ μὲς χρειασθοῦν ἀρχικῶν τρία τὴν τέσσερα φραστίκα - ἄρρον γοστάκια και περισσότερα διά τὸ μέλλον, διά τὴν ἡ πτυχη-κτυχηνορεψί μης προσχώνται. Διὰ τὸ δὴ τὴν ἐμπορίαν τῶν ἴγυθυλέωρων και τὰς ἑξαγοράς πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνουσις — ἐάν και ἐφεύρουν ἡ πρὸς τὴν ἀποστασίαν ταχύτην διοικηγανίαν προσπάθεια μας εἰς τὸ γῆγ — οὐ μὲς χρειασθοῦν πάμπολις πλοῖα, τὰ ὅποια ἔχομεν ἥδη στὰ κέρηα μης και ποιῶντασθον μίαν τεραστίαν δύναμιν δίνουν συναγωγούσιο. Λί περιγράψαντι τοῦ Ἑλλήνος ναυτιλίου είναι: τὸ προσανάρχουσαν τῆς ἑπτανήσις. Τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα είπει Η Θεοτικότερα πηγὴ εὐημερίας διά τὴν χώραν μης. Εἰς τὴν Ναυτιλίαν προσετίθεται κατὰ τὴν τελευτικήν περίοδον και ἡ ὑπερβόντιος ἀλισίδια, τίτις ποιλλὰ ὑπόσχεται διά τὸ λίαν προσεχεῖ μελλον. Η Μεγάλη Ἀλισίδα (διοικηγμένην ὑποπρόσδιον της λισίδιας) ἀποτελεῖ τὴν φυσικὴν συνέχειαν τῆς ἀνά τὰς Οχλάσσες και τοὺς ὄγκεσσον δραστηριότητός μης, τὴν ἑπτάδιτην τὰς ὅποιας οὐδεμίαν δυσχερέστατη δύναται νὰ ἀνακρόψῃ. Αὕτη, ἀλλοιως τε, είναι Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ.

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ

Τὰ καταπλεύσαντα εἰς τὸν λημένα φαράδικα -  
ψυγεῖα κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον, μὲ πλήρες  
φορτίον, εἶναι τὰ κάτωθι:

2.4.66	«Εύχαγειστριά»	245 τόν.
6.4.66	«Banshu Maru»	160 *
9.4.66	«Δελφίν»	300 *
14.4.66	«Θέτις»	550 *
16.4.66	«Xρυσόν Μαρού»	50 *
20.4.66	«Fisco» (πλωτό Κέιπ Τάουν)	513 *
25.4.66	«Χάρο Μαρού»	139 *
26.4.66	«Εύχαγειστριά I» (γκαζ.)	135 *

'Ο ύπουργός Βιομηχανίας κ. I. Τούμπας είς άνακοινώσεις του έν σχέσι με τὴν κατάστασιν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας καὶ τὰ ἄναγκαιούντα μέτρα διὰ τὴν ὑπόδοθησιν τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως τῆς ἀναφέρει, ὅτι ἡ ὑπερποντίος ἀλιεία είναι ὡς τομεὺς τῆς ἐλληνικῆς ἀλιευτικῆς δραστηριότητος ἔξ οὐ ἀναμένεται ἡ κάλυψις τῶν ἀναγκῶν τῆς εἰς ἀλιεύματα καταναλόσεως, ὥς καὶ τοῦ ἐκ 30.000 τόνων ἀλιευτικοῦ ἐλλείμματος τῆς χώρας, τὸ ὅποιον σήμερον καλύπτεται διὰ τῆς εἰσαγωγῆς ἀλιευμάτων ἢ προϊόντων ἔξ αὐτῶν, δαπανωμένου ἐτησίως συναλλάγματος ἀξίας 13 - 15.000.000 δολαρίων. Ή ὑπερποντίος ἀλιεία ἀνεπτύχθη σχετικάς ταχέων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. "Ηδη ἀσχολούνται μὲ αὐτῆς 33 πλοῖα παράγοντα περὶ τούς 30.000 τόνων ἐτησίως, ἀξίας πλέον τῶν 8.000.000 δολαρίων. Κατὰ τὸ ἔτος 1967 θὰ ἀπασχολούνται, ἐάν δὲν ἀνακοπῇ ὁ ρυθμός τῶν κατασκευῶν λόγῳ τῶν δυσχερεῶν αἱ ὅποιαι ἀνέκυψαν τελευταῖς, περὶ τὰ 45 πλοῖα, ἔξ ὧν ἀναμένεται παραγωγὴ 50.000 τόνων τούλαχιστον κατεψυγμένων ἀλιευμάτων, κατὰ δὲ τὸ ἔτος 1970, ἐφ' ὅσον ἐπιτευχθῇ νά διοκληρωθῇ τὸ ἐν ἐφορμογῇ ἀλιευτικοῦ πρόγραμμα, ὑπολογίζεται οτι θά ἐργάζωνται 55 - 60 ἀλιευτικά πλοῖα, μὲ παραγωγὴν 70.000 τόνων κατεψυγμένων ἀλιευμάτων ἐτησίως.

“Η έλληνική ύπερποντιος άλιεία άναπτυχθείσα χάρις, ιδίως, εις τὴν ιδιωτικήν δραστηριότητα, δέν έτυχε, πλήν τῆς περιπτώσεως τῆς χορηγήσεως δανείων μέσω της Ε.Τ.Β.Α., γενικότερα κρατικής μερίμνης. Κατά τὸ ἔτος 1964 ή Οικονομική ἔξι Υπουργῶν Ἐπιτροπή είχεν αποφασίσει τὴν ὑπόδοσίθιστην τῆς ἀναπτύξεως τῆς ύπερποντιού ἀλιείας διὰ τῆς παροχῆς οὐσιωδῶν οἰκονομικῶν διευκολύνσεων, πλὴν ὅμως, τὰ ἀποφασισθέντα δέν κατέστη δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθοῦν μέχρι τοῦδε. Ἡ ἄνευ ἔλεγχου τίνος δράσις ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας κατὰ τὸ παρελθόν, ὡς καὶ η ἔλειψης προκαθεδρισμένων κινήτρων, τὰ δόπια θά διηκούλων τὴν ὄρθολογικήν ἀνάπτυξιν τῆς ύπερποντιού ἀλιείας, ὡδηγήσαν εἰς τὴν δημιουργία πολυαριθμών μικρῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ποικίλων τύπων ἀλιευτικῶν πλοίων κατὰ σύνιστον σπερδήν ἐκ πετσκείν.

Ο προσωπειοθείς τρόπος θρησκευτικής της

ύπερποντίου ἀλιείας ἔφερεν εἰς λίσαν δυσχερῆ θέσιν τάς σχετικάς ἀλιευτικάς ἐπιχειρήσεις, αἱ όποιαι δι' ὑπομνημάτων αἰτοῦνται τὴν ἄμεσον κρατικήν παρέμβασιν διὰ τὴν ἀντιμετώπισθαι τῶν ἀνακυψασῶν σοθαρῶν δυσχερειῶν, αἱ όποιαι ὅφειλονται κυρίως εἰς τὴν ἀπρογραμμάτιστον αὐξησιν τοῦ ὄριθμού τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ τὴν ἔλλειψιν ὀργανώσεως τῆς ἀξιοποίησεως τῆς παραγωγῆς των, τὸν ἴσχυρὸν διεθνῆ ἀνταγωνιστόν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀλιευτικῶν περιοχῶν, τὸν ἐντὸν συναγωνιστὸν μεταξὺ τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς ὑπέρποντίου ἀλιείας καὶ τῶν συναγωνισμὸν τῶν προϊόντων της ἀπὸ τὰ ἄνευ περιορισμού τίνος εἰσαγόμενα κατεψυγμένα ἀλιεύματα.

Αι δυσχέρειαι αύται της ύπερποντίου άλιείας δημιουργούν βασίμους φόδους όχι μόνον διά τήν περαιτέρω άνάπτυξιν της, άλλα και αύτήν την τύχην ἀρκετών άλιευτικών ἐπιχειρήσεων. Διά την ἀντιμετώπισην τῶν δυσχερεών και τήν ἀπρόσκοπτον εἰς τὸ μέλλον ἔξελιξιν τῆς ύπερποντίου άλιείας ἐγένετο εἰσιγησίς εἰς τὸ Κ.Ο.Σ. κατόπιν ἐμπειριστατωμένης μελέτης τοῦ δόλου θέματος διά τὴν ληψήν τῶν κάτωθι μέτρων, τὰ δόπια θὲ ἀπόδουν, ἀποτελεσματικά διά τοὺς ἐπιδιωκομένους σκοπούς:

1) Ρύθμισης τῶν ναυπηγήσεων κατά τρόπον ὃστε χωρὶς νὰ ἀνακόπτεται ἡ ιδιωτικὴ δραστηριότης καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ὑπέρποτου ἀλίευσις, νὰ ἐπιτυχάνεται ἡ κατασκευὴ τῶν ἔνδειγμάνων τύπων ἀλιευτικῶν πλοίων τῶν καὶ καταλλήλων διά τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν προσφόρων διειθών ἀλιευτικῶν περιοχῶν.

2) Κάλυψις τῶν προϋποθέσεων ἀξιοποίησεως τῆς ἀλίευτικῆς παραγωγῆς διὰ τῆς δημιουργίας δῶν τῶν πρὸς τούτο ἀναγκαιουσῶν ἔγκαταστάσεων. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν βασικῆς σημασίας ἔργον εἶναι ἡ δημιουργία ύπό τῆς ΕΤΒΑ ἀλίευτικής περιοχῆς ἀντιστοίχου πρὸς τὰς βιομηχανικὰς περιοχὰς ως καὶ ἡ λῆψις μέτρων ἀπόσκοπούντων εἰς τὴν τυποποίησην τῆς συσκευασίας τῶν ἀλίευμάτων καὶ τῶν ἔξι αὐτῶν προϊόντων.

3) Ρύθμισις τῶν εἰσαγωγῶν ἀναλόγως τῶν τραγουδικῶν ἀναγκῶν τῇ εἰσηγήσει εἰδικῶς τρόπος τούτῳ συσταθησομένου δργάνου, καὶ

4) Ὁργάνωσις τῆς ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς.

# ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΩΓΑ

KPOYAZIEPAI D.E.S. "ΑΗΑΩΣ..

**ΕΛΛΑΣ Ε.Ε.Σ. ΔΙΝΟΣ,**  
**Έκστατη ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ.μ. διά:**  
ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ, ΔΗ-  
ΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ  
**Έκστατην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 π.μ. διά:**  
ΔΗΛΩΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ,  
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ

## ΑΡΟΜΑΤΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

**Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,**  
 Έκστην ΠΕΜΠΤΗΝ ώραν 12 έκ Πειραιώς διά:  
 ΠΑΤΡΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΑΓΚΩΝΑ  
**T.S.S. "ΛΗΤΩ,,**  
 Καθημερινάς, 9 π.μ. διά:  
**THNON - MYKONON - THNON - ΠΕΙΡΑΙΑ**

## ΑΡΟΜΑΤΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, - "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

КАРА·І·ΣΚΑΚΗΣ

**Εκδόσιη ΔΕΥΤΕΡΑΝ**  
Ωρα 11 διά ΚΥΘΗΡΩΝ - ΣΕΡΙΦΩΝ - ΣΙΦΩΝ -  
ΜΗΛΩΝ - ΚΙΜΩΛΩΝ

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ  
ὅρων 13: διὰ ΚΩ – ΡΟΔΟΝ  
» 17: διὰ ΣΥΡΟΝ – ΧΙΟΝ – ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ  
» 13: διὰ ΣΥΡΟΝ – ΠΑΡΟΝ – ΝΑΕΩΝ – ΙΩΝ –  
ΟΙΑΝ – ΘΗΡΑΝ

Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ  
ώραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ – ΛΕΡΟΝ – ΚΑΛΥΜΝΟΝ –  
ΚΩ – ΡΟΔΟΝ  
“Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ώραν 14: διά ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ -  
ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ -  
ΣΑΜΟΝ  
» 18: διά ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ - ΛΗΜΝΟΝ

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΑΡΙΘ. 104/1968  
ΤΜΗΜΑ Β'

Πρόδρομος: 'Ο Αντιπρόδρομος κ. Γ. Βαρασάμου. Εἰσηγητής: 'Ο κ. Ε. Μαλλούχος, ἀρεπαγγίτης, Δικηγόροι: Οι κ.κ. Δ. Μουσάς και Ι. Λυκούρης.

• "Άρθρον 8 Νόμου 4256)1962 περὶ περιορισμοῦ τῶν προνομιούχων πιστωτῶν εἰς τὸ 1/3 τοῦ ἐκπλειστηριάσματος πλοίου.— 'Αναφέρεται εἰς τὰ ἄρθρα 940, 941 καὶ 991 Πολ. Δικ. διαλαμβανόμενα προνόμια καὶ οὐχὶ εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 205 τοῦ ΚΙΝΔΑ θεσπισθέντα ναυτικά προνόμια.— Παραπομπὴ τοῦ θέματος εἰς τὴν ὁλομέλειαν.

'Ἐπειδὴ δὲ διὰ τοῦ Νόμου 3816)1958 κυρωθεῖς Κώδιξ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, συνταχθεῖς ὑπὸ Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς συσταθείστης δυνάμει τοῦ ειδικοῦ Νόμου 755, 1948, δρίζων ἄρθρῳ 205 διὰ αἱ ἀντίθεται προνομιούχοι ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπαιτήσεις, μεταξὺ τῶν ὅποιον καὶ τὰ ἔκ τῆς ναυτολογήσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρόδοτος δικαιώματος τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακού Ταμείου, προηγούμεναι τῆς ὑποθήκης, εἰδικῶς ρυθμίζει τὰ τῶν ναυτικῶν προνομίων καὶ τὰ τῆς κατατάξεως αὐτῶν, κατὰ παρέκκλισιν τῶν ἐπὶ ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ ἐνυποθήκων ἀκινήτων προνομίων κατατάξεως. 'Ο μεταγενέστερος, ἐπομένως, Νόμος 4256)1962, δι' οὐ ἄρθρῳ 8 ὥριζεται διὰ τὴν ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ κινητῶν ἡ ἀκινήτων βαρυνικῶν δινέμενών δι' ἐνέχουν ἡ ὑποθήκης, αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἀπολαύσουσα γενικοῦ ἡ εἰδικοῦ προνομίου κατατάξεως κατατάσσονται πρὸ τῶν ἐμπραγμάτως ἡσφαλισμένων δινειστῶν μόνον μέχρι τοῦ ἐνὸς τρίτου τοῦ διανεμητέου εἰς τοὺς πιστωτάς ποσοῦ, ἐπὶ δὲ τοῦ ὑπολοίπου τοῦ ἐκπλειστηριάσματος κατατάσσονται αἱ ἐμπραγμάτως ἡσφαλισμέναι ἀπαιτήσεις, ως γενικός Νόμος ἀναφέρεται εἰς τὰ ἄρθροις 940, 941 καὶ 991 Πολ. Δικ. διαλαμβανόμενα προνόμια κατατάξεως ἐπὶ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος κινητῶν ἡ ἀκινήτων καὶ οὐχὶ εἰς τὰ εἰδικῶς διὰ τὰ ἀνωτέρω Κώδικος θεσπισθέντα ναυτικά προνόμια. 'Η διάταξις δὲ τῆς § 1 τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ ρηθέντος Νόμου, δι' ής κατηργήθη πᾶσα κειμένη διάταξις ἀντικειμένη εἰς τὰς διατάξεις αὐτοῦ, ἀφορῇ τὰς γενικὰς περὶ προνομίων διατάξεις τὰς τροποποιηθεῖσας ως ἀνά 'ἄρθρον διατάξεις τὰς εἰδικάς ἐπὶ ἐκπλειστηριάσματος πλοίων.

Τοῦ κακὸν τοῦτο πειράμενος νὰ διορθώσῃ ὁ νομοθέτης, εἰσήγαγε τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Ν.Δ. 4256)1962 δι' ής ὡρίσεν, διὰ τὴν ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ κινητῶν ἡ ἀκινήτων βαρυνικῶν δι' ὑποθήκης ἡ ἐνέχουν, αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἀπολαύσουσα γενικοῦ ἡ εἰδικοῦ προνομίου κατατάσσονται πρὸ τῶν ἐμπραγμάτως ἡσφαλισμένων δινειστῶν μόνον μέχρι τοῦ ἐνὸς τρίτου τοῦ διανεμητέου εἰς τοὺς πιστωτάς ποσοῦ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος καὶ οὐχὶ μόνον μέ-

χρὶ τοῦ ἐνὸς τρίτου τοῦ ποσοῦ τούτου, πρὸ τῆς ἐμπραγμάτως ἡσφαλισμένης ἀναιρεσειούσης, ὅρθως τὰς διαληφθεῖσας διατάξεις ἡρμηνεύεις καὶ ἐφήρμοσεις καὶ ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου μοναδικὸς λόγος ἀναιρέσεως εἶναι ἀπορριπτέος ως ἀδύσμος. Τῆς ἀποφάσεως ὅμως ληφθείσης διὰ πλειοψηφίας μιᾶς φήσου, δέοντας κατὰ τὸ ἄρθρον 3 § 3 τοῦ Νόμου 3810)1957 νὰ παραπεμφθῇ ἡ ἐκδίκασις τῆς ὑπόθεσεως εἰς τὴν 'Ολομέλειαν τοῦ Αρείου Πάγου.

### ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Παραπέμπει εἰς τὴν 'Ολομέλειαν τοῦ Αρείου Πάγου τὴν ἀπὸ 28 Αὐγούστου 1965 αἵτησιν τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος περὶ ἀναιρέσεως τῆς ὑπὸ ἄρθρῳ 1344)1965 ἀποφάσεως τοῦ 'Εφετείου Αθηνῶν. Ἐκρίθη καὶ ἀπεφασίσθη ἐν 'Αθήναις τῇ 14ῃ Φεβρουαρίου 1966 καὶ ἐδημοσιεύθη αὐτῷ τῇ 8ῃ Μαρτίου 1966.

Ο 'Αντιπρόδρομος  
Γ. ΒΑΡΣΑΜΟΥ  
Ο Δικ. Γραμματεὺς  
Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ

Π αρ α σ η ρ ή ρ έ σ ε ίς : Οιδένεν διαφένει ἡ σοβαρότης τοῦ θέματος, ὅπερ ἀπτησχόλησε τὸν 'Αρειον Πάγον εἰς τὴν ἀνωτέρω δημοσιευμένην ἀπόφασιν του.

Νόμος εἰδικός, τὸ Ν.Δ. 4256)1962 «περὶ ἴδιωσεως καὶ ἐπεκτάσεως διομήχανῶν, βιοτεχνῶν καὶ ἀλλων τινῶν διατάξεων», εὐρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ τονώσῃ τὴν διομήχανικήν πίστων. Πλήθως ἀπαιτήσεων περιεβλήθησαν προνόμια ἐν τῇ ἀναγκαστικῇ ἐκτελέσεις εἰς δάρας τῶν ἐνυποθήκων ἀπαιτήσεων. Τὰ προνόμια ταῦτα, εἴτε ἐν τῇ Πολιτικῇ Δικονομίᾳ εἴτε εἰς ἀλλούς νόμους — ἀσχέτους μὲ τὸ θέμα τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως — εύρισκομενα, μειοῦντα, ἀν μὴ ἔξαφανίζοντα τὰς δι' ὑποθήκων ἡσφαλισμένας ἀπαιτήσεις, καταλήγουν εἰς τὸ νὰ καταστρέψουν τὴν πίστων ἡς τόσην ἀνάγκην ἔχει ή ἐπικείρησις, διότι ή κεφαλαιουχική ἀγορὰ πρὸ πάσης πιστοδοτήσεως, ἐρευνᾷ μετὰ ἔξιδιασμένης προσοχῆς, τὴν οικονομικήν ἐπιφάνειαν τοῦ ὄφειλέτου ἐπιχειρηματίου καὶ τὰς ὑπὸ τοῦ πάντων παρεχομένας ἐμπραγμάτους ἀσφαλείας. Τὸ πλήθος τῶν προνομιακῶν ἀπαιτήσεων, μειώνει τὴν σημασίαν τῆς ἐμπραγμάτου ἀσφαλείας. Τὸ πρᾶγμα καθίσταται ἐπικίνδυνον, ὅταν πραγματοποιούμενης τῆς ἐκπλειστηριάσματος, ἐμφανίζεται μέγας ἀριθμὸς ἔγκαιρων προπαρακευασθεσίων προνομιακῶν ἀπαιτήσεων, ἔξοχως ὑπόπτων, αἴτινες ἔξιντλουσι τὸ ἐκπλειστηριάσμα, ἔγκαταλείπουν ἀνικανοποίησον τὴν ἐμπραγμάτως ἡσφαλισμένην ἀπαιτήσιν.

Τὸ κακὸν τοῦτο πειράμενος νὰ διορθώσῃ ὁ νομοθέτης, εἰσήγαγε τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Ν.Δ. 4256)1962 δι' ής ὡρίσεν, διὰ τὴν ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ κινητῶν ἡ ἀκινήτων βαρυνικῶν δι' ὑποθήκης ἡ ἐνέχουν, αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἀπολαύσουσα γενικοῦ ἡ εἰδικοῦ προνομίου κατατάσσονται πρὸ τῶν ἐμπραγμάτως ἡσφαλισμένων δινειστῶν μόνον μέχρι τοῦ ἐνὸς τρίτου τοῦ διανεμητέου εἰς τοὺς πιστωτάς ποσοῦ.

Καὶ ταῦτα μὲν ἐπὶ πλειστηριασμοῦ κινητῶν ἡ ἀκινήτων. Ἐπὶ ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ πλοίων ἐγενήθη τὸ ἐρώτημα ἂν ισχύη ἐπίσης καὶ ἐφαρμόζεται ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Ν.Δ. 4256)1962.

Τὸ δεύτερον τμῆμα τοῦ 'Αρείου Πάγου μὲ πλειοψηφίαν μιᾶς φήσου, ἀπήντησεν ἀποφατικῶς. Ἐστηρίχθη ἡ κρατήσασα γνώμη, εἰς τὴν σκέψιν ὅτι ὃ ἐν ἄρθρῳ 8 τοῦ Ν.Δ. 4256)1962 περιορισμός, ὅφορὰ εἰς τὰ ἐν τῇ Πολιτικῇ Δικονομίᾳ διαλαμβανόμενα προνόμια κατατάξεως καὶ οὐχὶ εἰς τὰ εἰδικῶς ὑπὸ τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου θεσπισθέντα ναυτικά προνόμια, κατὰ παρέκκλισιν τῶν ἐπὶ ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ ἐνυποθήκων ἀκινήτων προνομίων κατατάξεως.

Δέν δύνανται νὰ ὑπάρξουν ἐνδοιασμοὶ περὶ τῆς ὄρθοτης τῆς γνώμης ταύτης. Λόγοι πολὺ σοβαρώτεροι τῶν ὑπαγορευσάντων τὰ ἐν τῇ Πολιτικῇ Δικονομίᾳ προνόμια, ὑπήργευσαν τὰ προνόμια τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Αἱ ὑπὲρ τοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφοραί, προφοδοτοῦν τὰ κεφαλαία ἐξ ὧν καταβάλλονται αἱ συντάξεις ἀνικανότητας, γήρατος καὶ θανάτου τῶν ναυτικῶν. Ο τρόπος τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν εἰσφορῶν τούτων, εἶναι ἀδιάλογος.

Ἀνάγκη, συνεπῶς, γενικωτέρας κοινωνικῆς σημασίας ἐπιβάλλει τὴν εἰς ὅλοληρον προνομιακὴν κατάταξιν τῶν ἀπαιτήσεων τούτων τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἀσφαλῶς οὐδὲ ἐπὶ στιγμὴν ἐσκέφθη ὁ νομοθέτης νὰ περιορίσῃ ταῦτας, διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Ν.Δ. 4256)1962. Ἐξ ἀλλου, αἱ ἔξ εἰσφορῶν ἀπαιτήσεις τοῦ Ν.Α.Τ. δυνάμεναι ἐκ τῶν προτέρων νὰ ὑπολογισθοῦν μὲ μεγίστην προσέγγισιν, ἔχουν ἀσφαλῶς ἐγκαίρως ἀντιμετωπισθήση, πρὸ τῆς παροχῆς τοῦ διανεύου, ἀπὸ τὸν ἐνυπόθηκον δανειστήν πλοίου, διὰ τὸν ὑπόποιον οὔτε ἀγνωστοί εἶναι οὔτε ἀποτελοῦν ἀλγεινὴν ἐκτῆξιν, ὅταν ἐμφανισθοῦν, ὅπως συμβαίνει μὲ τὸν ἐνυπόθηκον δανειστήν ἀκινήτου, διότις πληροφορεῖται τὴν τελευταίαν στιγμὴν τὰς εἰς δάρος τῆς ἐνυπόθηκου ἀπαιτήσεως του, τέως ἀγνώστους αὐτῷ, προνομιακάς ἀπαιτήσεις.

Δικαιολογεῖται διθεν πλήρως ἡ ἐν τῇ δημοσιευμένῃ ἀποφάσει τοῦ 'Αρείου Πάγου, κρατήσασα γνώμην. "Ἄς εὐχηθῶμεν, διότι αἱ αὐταὶ ἀντιλήψεις θὰ κρατήσουν ἐνώπιον τῆς 'Ολομελείας, ἐνώπιον τῆς ὅποιας παρεπέμφθη ἡ τελικὴ λύσις τοῦ ζητήματος. Καθ' ἡμάς, ἡ βαρύνουσα σκέψις εἶναι διὰ εἰναι μὲν ἐπικίνδυνος ὁ περιορισμὸς τῶν προνομίων πρὸ τόνων τῆς ναυτικῆς πίστεως, δὲν φαίνεται ὅμως, διότι μέχρι τοῦδε, παρημποδίσθη καθ' οἰονδήποτε τρόπον, ἡ ἀνάπτυξης τῆς ναυτικῆς πίστεως ἀπὸ τὸ υπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. προνόμιον. "Άλλο ναυτικόν προνόμιον, τὸ υπέρ τοῦ παρασχόντος ἀποτελεσματικήν ἐπιθαλάσσιον ἀρωγὴν διὰ τὴν ἀμοιβήν,



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ  
**BERA**  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι :

Γκόστα "Εμπτομ"

Ακτὴ Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεύς  
Τηλ. 410.573, 471.889

**CEUTA**  
"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"  
**AMARANTINIS (CEUTA) LTD**  
GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar  
Telegrams : AMARADINI - CEUTA P.o.b. No 96

Telephones :  
Office hours: 2927  
After: 1268 & 3076

άποτελούν έν ακόμη κίνητρον διὰ τὴν πρόθυμον παροχήν ἀρωγῆς εἰς κινδυνεύοντα πλοῖα, δὲν δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι ἀντιστρέψεται εἰς τὰ συμφέροντα τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ, ἀφοῦ ἀποδέπει εἰς τὴν διατήρησιν καὶ διάσωσιν τοῦ ἐνυποθήκου πλοίου. Συντρέχουν, λοιπόν, εἰδικοὶ ὄλως λόγοι ἐπὶ τῶν ναυτικῶν προνομίων συνηγορούντες ὑπὲρ τῆς ἔξαιρέσεως αὐτῶν ἀπὸ τῆς γενικῆς διατάξεως τοῦ Ν.Δ. 4256/1962 καὶ ἐλπίζεται, ὅτι θὰ ἐκτιμήσῃ τούτους δεόντως ἡ Ὀλομέλεια τοῦ Ἀρείου Πάγου.

ΝΙΚΟΛΑΣ ΧΑΛΚΙΑΣ  
Δικηγόρος

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Μεταφορὰ διὰ θαλάσσης.— Περιορισμὸς εὐθύνης μεταφορέως εἰς 500 δολλάρια κατὰ δέμα.— Ἰσχὺς ἐν παραβάσει τῶν ὄρων τῆς μεταφορᾶς ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως.— Τύχη ἀπαλλακτικῶν ρητρῶν ἐν παραβάσει.

Οἱ Κανόνες τῆς Χάγης, ἐνσωματωθέντες εἰς τὸν ὁμερικανικὸν νόμον περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης, προβλέπουν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ μεταφορέως διὰ ζημίαν ἢ ἀπώλειαν τῶν πραγμάτων, εἰς 500 δολλάρια κατὰ δέμα;

Ἡ ἀπαλλακτικὴ αὕτη ρήτρα ὑπὲρ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, ἰσχύει ἀκόμη καὶ ὅταν οὗτος τελῇ ἐν παραβάσει τῆς συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς;

Αὐτὸς εἶναι τὸ ἔρώτημα, ὅπερ ἐτέθη προσφάτως ἵνα πάρεται τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριο τῆς Φλωρίδος, ἐπρόκειτο περὶ ἔγκιβωτισμένων ύπολοπινάκων. Εἰς τὴν ἔκδοθεσιν φορτωτικὴν δὲν ἀνεγράφετο οὔτε ἢ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος οὔτε ὁ τρόπος φορτωσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἐν τούτοις, ἐφορτώθη ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀντὶ νὰ τεθῇ ἐντὸς τοῦ κύτους, Ὁ κύριος τοῦ φορτίου ἴσχυρίσθη, ὅτι ἡ τοιαύτη φόρτωσις ἀποτελεῖ ἀδικαιολόγητον παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν ὄρων τῆς μεταφορᾶς. Ὁ μεταφορεὺς ἀμυνόμενος ἐξήτησεν — ἔναν εὐθύνεται — νὰ περιορισθῇ ἡ εὐθύνη τοῦ εἰς 500 δολλάρια.

κλίσεως ἀπὸ τῆς τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς. Γενικῶς είπειν, ὅσακις ὁ μεταφορεὺς παρεκκλίνῃ ἀδικαιολογήτως ἀπὸ τῶν ὄρων τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, τεκμαίρεται ὅτι διέλυσε μονομερῶς τὴν σύμβασιν, ὅτι ἀποστερεῖται τῶν ἐπὶ τῷ φορτωτικῷ ἀπαλλακτικῶν ρητρῶν, καθιστάμενος «ἀ σφαλιστής» τοῦ φορτίου, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ζημιὰς τὰς ὁποίας ὑπέστη τοῦτο συνεπείᾳ τῆς μὴ τηρήσεως τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως, ἀρκεῖ αἱ ζημίαι αὐται νὰ τελούν ἐν προσφόρῳ αἴτιοι συνδέσμου πρὸς τὴν παραβάσιν.

Ἐλέχθη ἀνωτέρω, ὅτι ὁ λόγος γίνεται ὁσάκις πρόκειται περὶ ἀδικαιολογήτου παρεκκλίσεως ἀπὸ τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως. Ζήτημα πραγματικὸν εἶναι ἔκαστοτε πότε ἡ παρέκκλισις εἶναι ἀδικαιολόγητος. «Οταν κρίθῃ ὅτι πράγματι εἰναι ἀδικαιολόγητος, ἀποστερεῖται ὡς εἰρηται ὁ μεταφορεὺς τῶν ἀπαλλακτικῶν ρητρῶν ὡς π.χ. τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης διὰ σφάλματα περὶ τὴν ναυσιπλοΐαν ἢ διὰ θαλασσίου κινδύνους κλπ. Ζήτημα δμώς γεννᾶται, ἔναν ἀποστερήται ἐπίσης τοῦ δικαιώματος νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην τοῦ εἰς 500 δολλάρια.

Εἰς τὴν δίκην ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Φλωρίδος, ἐπρόκειτο περὶ ἔγκιβωτισμένων ύπολοπινάκων. Εἰς τὴν ἔκδοθεσιν φορτωτικὴν δὲν ἀνεγράφετο οὔτε ἢ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος οὔτε ὁ τρόπος φορτωσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἐν τούτοις, ἐφορτώθη ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀντὶ νὰ τεθῇ ἐντὸς τοῦ κύτους, Ὁ κύριος τοῦ φορτίου ἴσχυρίσθη, ὅτι ἡ τοιαύτη φόρτωσις ἀποτελεῖ ἀδικαιολόγητον παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν ὄρων τῆς μεταφορᾶς. Ὁ μεταφορεὺς ἀμυνόμενος ἐξήτησεν — ἔναν εὐθύνεται — νὰ περιορισθῇ ἡ εὐθύνη τοῦ εἰς 500 δολλάρια.

· Ως ἐλέχθη ἀνωτέρω, ἡ νομολογία εἶναι

διχασμένη. Ὁ νόμος δρίζει, δὲ οὔτε ὁ μεταφορεὺς οὔτε τὸ πλοίον εὐθύνεται ἐν πάσῃ περιπτώσει, δι' οἰανδήποτε ζημίαν ἢ ἀπώλειαν ἢ σχέσει πρὸς τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων διὰ ποσὸν ὑπερβαίνον τὰ 500 δολλάρια, ἐκτὸν ἔαν ἡ φύσις καὶ ἡ ἀξία τῶν ἐμπορευμάτων ἐδηλώθησαν ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ πρὸς τὴν φορτώσεως, γενομένης σχετικῆς ἐγγραφῆς εἰς τὴν φορτωτικήν.

Ἐν ἔτει 1953, τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Νέας Υόρκης ἔκρινε, ὅτι ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης εἰς 500 δολλάρια δὲν ἐφαρμόζεται, μεσολαβησάσης παρεκκλίσεως ἐκ τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως. Ως αἰτιολογίαν τούτου, τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι τοιαύτη δραστική μεταβολὴ ἐπὶ τῷ ναυτικῷ δικαίῳ, καθ' ἥν ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης θὰ ἐφαρμόζεται παρὰ τὴν μὴ τήρησιν τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως, ἔδει νὰ διατυπωθῇ ἐν τῷ νόμῳ εὐθέως, ἐν γλώσσῃ σαφεῖ καὶ ἀπλλαγμένη ἀμφιβολίων.

Βραδύτερον, ἐν ἔτει 1963, τὸ Ἐφετεῖον διεφώνησε πρὸς τὴν ἀποφιν ταύτην. «Ἐκρινε, ὅτι ὁ νομοθέτης ἐξεφράσθη σαφῶς καὶ ἀναμφιδόλως καὶ ἐπέτρεψε τὴν λειτουργίαν τῆς ἀπαλλακτικῆς ρήτρας, ἀνεξαρτήτως τῆς συνδομῆς παραβάσεως τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως. Αἱ κρίσιμοι οὐδεῖς ἐν τῷ παρατεθέντι ἀνωτέρῳ κειμένῳ τοῦ νόμου, ἔκρινε τὸ Ἐφετεῖον, εἶναι αἱ λέξεις «ἐν πάσῃ περιπτώσει» καὶ «δι' οἰανδήποτε ζημίαν ἢ ἀπώλειαν». Αἱ ἐκφράσεις αὐταὶ σημαίνουν, ὅτι ὁ περιορισμὸς θὰ τυγχάνῃ ἐφαρμογῆς εἰς πᾶσαν ἀνεξαρτέως, περίπτωσιν. Εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσιν τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Φλωρίδος, τὸ δικαστήριον ἔθεωρε πειστικωτέραν τὴν ἀποφιν τοῦ Ἐφετείου καὶ ἐπέτρεψε τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης.

## Οὐδεμία ἐργασία εἶναι πολὺ μεγάλη

Κατασκευάζομεν πλοῖα, ἐπισκευάζομεν πλοῖα καὶ ἐκτελοῦμεν μετασκευάς. Τὰ Ναυπηγεῖα Σμίθ διαθέτουν τὰς ἐγκαταστάσεις αἱ ὅποιαι ἔγγυῶνται, ὅτι ἀκόμη καὶ αἱ μικρότερας ἐκτάσεως ἐργασίαι, δύνανται νὰ ἐκτελεσθοῦν εἰς πολὺ μικράν τιμήν. «Ἔχομεν δώδεκα δεξαμενάς, ἐκτεταμένας μηχανουργικάς ἐγκαταστάσεις καὶ 4.500 ἐργαστοτεχνίτας, μίαν ἴσχυράν ἐργαστικήν δύναμιν διὰ τὴν ταχεῖαν ἐξυπηρέτησίν σας. Ὁποιανδήποτε ἐργασίαν καὶ ἄν ἔχετε, τὰ Ναυπηγεῖα Σμίθ δύνανται νὰ τὴν ἐκτελέσουν καὶ δὴ τάχιστα.

## Οὐδεμία ἐργασία εἶναι πολὺ μικρὰ

# SMITH'S DOCK

SMITH'S DOCK CO. LTD., NORTH SHIELDS, NORTHUMBERLAND  
& SOUTH BANK, MIDDLESBROUGH, YORKSHIRE

LONDON: A. J. CALVEY, 371/2 IBEX HOUSE, MINORIES EC3.  
Tel.: ROYAL 0870

LIVERPOOL: J. K. MURRAY, 124 THE ALBANY, OLD HALL ST.  
Tel.: CENTRAL 3739

## Η ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ ΤΩΝ ΔΡΑΠΕΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὸ ζῆτημα εἶναι γνωστόν. Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον διά σειρᾶς ἔγγραφων του πρὸς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, ἐξῆτησε νὰ καταθέσωσιν αὐταὶ παρ' αὐτῷ, τὰ υπόλοιπα τῶν καθυστερουμένων μισθοδοσίων τῶν δραπετῶν ναυτικῶν. Τοῦ θέματος ἐπελήφθη ἡ "Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἥτις διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. ΔΓ6)250)2.2.1966 ἔγγραφου τῆς πρὸς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, ἀνεψεύθη εἰς τὴν ὁρήν ἐρμηνείαν τοῦ —σαφούς ἄλλως τε— ἄρρεφου 16 παράγραφος 5 τοῦ N. 3170)1955 καὶ ἐτόνισεν ὅτι τὸ ἐπὶ τοῦ ἡμίσεος τῆς καθυστερουμένης μισθοδοσίας τῶν δραπετῶν ναυτικῶν, δικαιώματος τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνακύπτει μόνον μετά τὴν τελερείδικον πειθαρχικὴν ἢ ποινικὴν κατοχήν τοῦ δραπετοῦ ναυτικοῦ.

κατοιδικήν του ορμέτων νωστήν.  
Τὸ Ν.Α.Τ. παρέπεμψε τὸ ζῆτημα εἰς τὸν παρ' αὐτῷ προϊστάμενον τοῦ δικαστικοῦ τμήματος δικηγόρον κ. Ν. Χαλκιδίην, ούτινος δημοσιεύμενον κατωτέρω τὴν ἐπὶ τοῦ θέματος γνωμοδότησιν, ἀνακοινωθεῖσαν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πάπτων τὰς 2,3,1966.

«Κατά τὸ ἄρθρον 15 τοῦ ΠΠΚΕΝ «ώς  
ἔνοχος λιποταξίας τιμωρεῖται διὰ φυλακίσε-  
ως μέχρις ἐνὸς ἔτους πάς ἐκ τοῦ πληρώματος,  
ὅστις ἐν ἀλλοδαπῇ ἀνευ ἀδείας τοῦ  
πλοιάρχου ἢ μετ' ἀδικαιολόγητον ἀφήνεται  
ἀυτῷ ἀνευ ἑγγύραφου ἀδείασ τῆς Προξενι-  
κῆς Ἀρχῆς ἀπουσιάζει: ἀδικαιολόγητως τοῦ  
πλοιού, συνεχώς πλέον τῶν δύο ἡμερῶν ἢ  
μέχρι τοῦ ἀπότολμον αὐτοῦ. Τὸ ἀνώτατον ὅριον  
τῆς ποινῆς διπλασιάζεται, ἔαν ὁ ὑπάτιος  
εἴναι ἀδικαιολογικός τοῦ πλοιού».

Διά τῆς ἀνωτέρω διατάξεως ὁ νομοθέτης ἡβάλλεις νὰ τιμώρηται αὐστηρότατα πᾶς ναυτικός, δοσις, γενόμενος ἐπιλήσμαν τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως καὶ τοῦ νόμου ὑποχρεώσεων καὶ καθίκοντάς του, ἔγκαταστείπει αὐδιαιρέως τὸ πλοῖον, ἀδιαφορῶν διά τὴν περατέρω τύχην του καὶ γενόμενος δολίως, ἐν τῇ ἔκτελέσει τῆς συμβάσεως ἔργασίας καὶ τῶν ἐκ τοῦ νόμου ἀπόρευσών ὑποχρεώσεών του, ὑπαίτιος ζημιῶν στρεφομένης εὐθέως, κατά τέ τοῦ πλοιού καὶ τοῦ πλοϊοκήτου. Περιστέρω ὁ αὐτὸς νομοθέτης τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐν παρ. 2 τεῦχρου 18 καὶ διὰ τῆς ἐν αὐτῷ ἀπειλῆς φυλακίσεως μέχρι 6 μηνῶν καὶ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 2.000 δραχ. ὑποχρεοῖ τὸν πλοιαρχὸν νὰ μηνύσῃ τὸν λιποτακτήσαντα ναυτι-

κὸν καὶ νὰ παραδώσῃ εἰς τὴν Λιμενικὴν ἢ  
Προξενικὴν Ἀρχὴν κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ  
πλοίου, «τὸ ναυτικὸν του φυλλάδιον, τὸ δί-  
πλωμα, ὡς καὶ τὴν καθυστερούσαν μισθοδο-  
σίαν του».

Ἐν συγνεχείᾳ ἐν ἄρθρῳ 16 παρ. 5 τοῦ Νόμου 3170)55 «περὶ Ν.Α.Τ.» δρίζεται, διὰ ἀποτελεῖ πόρον τοῦ Ν.Α.Τ. «τὸ ἥμισυ τῆς καθούστωρεμένης μισθοδοσίας τῶν διά λιπαρο-ξίαν τειμώρουμένων ποινικῶς ἢ πειθαρχικῶς ναυτικῶν».

Ἐκ τοῦ συνιασμοῦ τῶν ἀνωτέρω διατά-

Έκ του ουδινούσσων των παραπάνω  
ξεων έξαγεται, διτή τό N.A.T. άποκτή ώστε  
πόρων MONON επό ήμισυ της καθυστερου-  
μένης μισθοδοσίας τών διά λιποταξίαν τιμώ-  
ρουμένων πινγκός η πειθαρχικών ναυτικών  
και μόνον άφ' ής χωρίση ποινική η πειθαρ-  
χική καταδίκη. Έν περιπτώσει άδωνώσεως ό-  
ναυτικός έχει άξιωσιν έπιστροφής δλοκήρου  
της τυχόν είς N.A.T. διά τών Λιμενικών 'Αρ-  
χών σταλείσης καθυστερουμένης μισθοδοσί-  
ας του, και τό δικαίωμά του κατά τού N.A.T.  
καθίσταται έναγγιγμών κατά τό άρθρον 251  
τού 'Αστικού Κώδικος άπό της άπαλλαγής  
του ύπο τε τού Ποινικού Δικαστηρίου και  
τού Πειθαρχικού Συμβούλιου.

Δοθέντος δι της ή αθωωτική απόφασις του Ποινικού Δικαστηρίου ούδολως ἐπιδρῆ ἐπί της πειθαρχικής διαδικασίας και τάνατον δέοντος δι της χρονολογίας της ἔκδοσεως της τελευταίας ἀπαλλακτικής διὰ τὸν ναυτικὸν ἀποφέσεως εἴτε αὕτη εἶναι ποινική εἴτε αὕτη εἶναι πειθαρχική, θεωρηθῆ ως ἀφετηρία διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἔγερσιν ἀγωγῆς κατόπιν τοῦ N.A.T. ἀπόδοσεως, ἐν ἀρνήσει τοῦ Τακμαίου, τῆς μισθοδοσίας του.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω, ἡ ἀναζήτησις υπό τοῦ N.A.T., ἀδιακρίτως, τῆς «μισθοδοσίας τῶν δραπετῶν πρὸ πάσης ποινῆς ἢ πειθαρχικῆς καταδίκης δὲν ἔχει νόμιμα ἐρείσματα καὶ ἄγει εἰς ἀνεπιθύμητα διάτοπα Ταυμάτων ἀποτελέσματα στρεφόμενα εὐθέως κατὰ τὰ πλοιοκτησίας. Διότι δύναται καὶ δικαιοῦται ὁ δραπέτης εἴτε ὁ ίδιος εἴτε διά νομίμου πληρεξουσίου ν' ἀναζητησῃ καὶ ν' ἀναλάβῃ ἀπὸ τοῦ N.A.T. ἀνά πάσαν στιγμὴν τὸ ἥμισυ τῆς καθυστερουμένης μισθοδοσίας του, διπερ δὲν ἀποτελεῖ πόρον τοῦ N.A.T., τυχὸν δὲ ἀθώαυμενος, καὶ τὸ ἔτερον ἥμισυ σπέρ μόνον ἀπὸ τῆς καταδίκης γίνεται πόρος τοῦ Ταυματοῦ.

Οὐτω, διμως, τὸ Ταμεῖον διὰ τῆς ἀναζη-

τήσεως καὶ τῆς παρ' αὐτῷ καταθέσεως τῆς μισθοδοσίας καὶ ἀπόδοσεως ὁμέσως τοῦ ἡμί- σεος ταύτης εἰς τὸν δραπέτην ἐμφανίζεται δῆτι διευκολύνει τὸν ὑπόδικον καὶ παραδίδει τοῦ Ποινικοῦ καὶ Φειδαρχικοῦ Κώδικος εἰς πρά-  
ξιν στρεφομένην κατὰ τε τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου, δῆτις κατὰ τὸ ἄρθρον 664 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, δικαιοῦται νὰ συμψηφίσῃ πρὸς τὴν φθειρομένην καὶ μὴ κατατεθεῖσαν καθυστερούμενην μισθοδοσίαν τοῦ λιποτακτή-  
σαντος ναυτικοῦ, ἀπαίτησιν τοῦ προερχομέ-  
νην ἐκ ζημίας προξενηθείσης εἰς τὸν πλοιο-  
κτήτην δολίως (διὰ τῆς δραπετεύσεως) κα-  
τὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως ναυτικῆς  
ἐργασίας. Εἰς τὴν περιπτωσιν ταύτην ὁ συμ-  
ψηφισμὸς ἔπιτρέπεται ἔστω καὶ ἂν ὁ μισθός  
τοῦ ναυτικοῦ είναι ἀπολύτως ἀναγκαῖος πρὸς  
διατροφὴν τούτου καὶ τῆς οἰκογενείας του.  
(Ἐνοικικὸν Καυκᾶ, Ειδικὸν μέρος τόμος Α'  
σελίς 605).

Καὶ ἡ Νομολογία τῶν δικαστηρίων διὰ σειρᾶς ἀποφάσεων ἐδέχθη τὸν συμψηφισμὸν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην.

Κατόπιν τῶν ἀνάτορέων διατάξεων καὶ βάσει τῶν Ἀρχῶν τῆς Χρηστῆς Διοικήσεως τὸ Ταμείον δικαιούται ν' ἀναζητήσῃ τὸ ήμισυ τῆς καθυστερουμένης μισθοδοσίας τοῦ λιποτάκτησαντος MONON «μετά τὴν ποικιλὴν ἢ πειθαρχικὴν καταδίκην, καὶ ὑποχρεούται νὰ προστατεύσῃ καὶ τὰ νόμιμα ἐν προκειμένῳ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν ἀπὸ τοὺς εὐτυχῶς δίλιγους «παπεισάκτους εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα» ἀσυνειδήσους οἵτινες χρησιμοποιούν τὰ πλοῖα ὡς «μεταναστευτικᾶς γεφύρας».

Μέ τὴν ἀνωτέρω ἄποψιν ήμῶν, φρονοῦμεν ὅτι δὲν είναι ἀντίθετος ἡ διάταξις τῆς παρ. 6 τοῦ ἀρθρου 16 τοῦ N. 3170/1955 καθ' ἣν «Πλάσα ἀζήτητος περιουσία ναυτικού μῆδικος:κηθεῖσα έάν μὲν σύγκειται ἐκ κινητῶν ἔντὸς ζετίας, έάν δὲ ἐξ ἀκίνητων ἔντὸς δεκα-ετίας», ἀποτελεῖ πόρου τοῦ N.A.T., καὶ τούτῳ διότι ἡ ἀνωτέρω διάταξις δὲν είναι δυνατόν ν' ἀναφέρεται εἰς περιουσιακά στοιχεῖα (οἷα ή καθυστερουμένη μισθοδοσία) περιελθόντα εἰς τὸ N.A.T. δυνάμει ἄλλης διατάξεως.

Φρονούμεν θθεν, διτί ἐπιβάλλεται ἡ ὁλαγή τῶν μέχρι σήμερον κρατησάντων ἐπὶ τῷ τέλει, ὅπως, ὁ ἀντέρω πόρος τῆς παρ. 5 τοῦ ἄρρ. 16 τοῦ Νόμου 3170)1955 ἀναζητήται μόνον μετά τὴν ὑπαρξίην ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς καταδίκης τοῦ λιποτακτήσαντος, ἥν τὸ Ταμείον εὐχερώδες δύναται νὰ γυρίζει ἀπό τοὺς πίνακας τῶν καταδικαζομένων ὑπὲρ τῶν Πειθαρχικῶν Συμβούλiorν καὶ παρὰ τῆς ἀρμοδιᾶς Δ)σεως Λιμενικῆς Ἀστυνομίας.  
Ο Προϊστάμενος τοῦ Δικαστικοῦ Τμήματος

## ΝΙΚ. Σ. ΧΑΛΚΙΔΑΣ

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE  
LONDON WALL  
LONDON E.C.2

TEI NATIONAL 8481

# UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE  
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

**ANDRIAKI  
SHIPPING COMPANY**

3 UMBRANCHIAS STREET

TEL. 421.011  
421.012  
421.013

CABLE ADDRESS:

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΔΗΣΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ

Μετά τὴν Σοῦλτζερ καὶ τὴν Μπουρμάϊστερ ἀντὶ Βαΐν καὶ ἡ Στόρκ ἀναγγέλλει δηξελομηχανὴν ἀναπτύσσουσαν μεγίστην συνεχῆ Ισχὺν μεγαλύτερων των 3.500 ἵππων ἀνὰ κύλινδρον. Καὶ οἱ τρεῖς κατασκευασταὶ ἐπέτυχον, ὡς γνωστόν, τὴν τοιαύτην αὐξήσιν τῆς Ισχύος δι' αὐξήσεως τῆς διαμέτρου τοῦ κυλίνδρου καὶ τῆς μέσης ἐνδιεκτικῆς πίεσεως καὶ οὕτω οἱ νέωτεροι τύποι, τῆς μὲν Σοῦλτζερ RD ἔχει διαμέτρου 1.100 χιλιοστῶν, τῆς B. ἀντί W. ἡ VT3-IF ἔχει διαμέτρουν 980 χιλιοστῶν, τῆς δὲ Στόρκ 900 χιλιοστῶν.

Περιεγράφουμεν ήδη ένα συντόμω φεύγοντα τοπία τους. Η νέα μηχανή της Στόρκ, προήλθεν έπειτα από την πιο δύσκολη γνωστής SW 85/170, ή όποια άνεπιτυσσε μεγίστην συνεχή Ισχύν 3.000 ίππων άνα κυλίνδρον και υπέρεσιακήν τοιαύτην 2.667 είς τάς 115 στροφάς, με διάμετρον κυλίνδρου 850 χιλιοστών, διαδρομήν έμβολου 1.700 χιλιοστών, μέσην ένδεικτικήν πίεσιν 12 χιλιογράμμων και μεγίστην πίεσιν 70 χιλιογράμμων. Ή έκ του άνωτέρω τύπου προερχόμενη μηχανή, έχει διάμετρον 900 χιλιοστών, διαδρομήν την ίδιαν, τών 1.700 χιλιοστών, μεγίστην συνεχή άποδοσίαν 3.500 ίππων και υπέρεσιακήν Ισχύν 2.800 ίππων άνα κυλίνδρον είς τάς 115 στροφάς, μέσην ένδεικτικήν πίεσιν 11.4 χιλιογράμμων, μεγίστην πίεσιν 72 χιλιογράμμων και πίεσιν συμπιεσεώς 60 χιλιογράμμων.

Διά τὴν ὑπέρτεροφόδοθην χρησιμοποιοῦνται στροβιλοσυμπιεσταὶ Μιτράουν - Μιτοβερί, χρησιμοποιεῖται δὲ τὸ σύντακτα συνεχοῦς ροῆς. Διά τὴν ψύχειν τῶν ἐμβόλων χρησιμοποιεῖται ἔλαιον, διά τὰ χιτώνια γάλυκύ θύωρα εἰς κλειστὸν κύκλωμα ἀπόδοσεως 450 κυδικῶν μέτρων ἀνά δῶραν καὶ διά τὰς βολδίδας καυσίμου ἐπίστης γάλυκύ θύωρα εἰς κλειστὸν κύκλωμα ἀπόδοσεως 4.5 κυθ. μέτρων ἀνά δῶραν. Καταναλίσκεται δέ τοι καύσιμον 3.500 δασμών Ρέντγουντ, τὸ δέ δάρος τῆς μηχανῆς ἀνέρχεται εἰς 900 χιλιόγραμμα ἀνά κύλινδρον.

## Ο ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΑΟΣ

Εις μελέτην του δημοσιευθείσαν προσφάτως εἰς Ζυρίχην, ό καθηγητής τοῦ ὀλλανδικοῦ Πολιτεχνείου τοῦ Ντέλφτ κ. Στιούαρτ Μίτσελλ, τοῦ ἐργαστηρίου μηχανῶν ἑσπερικῆς καύσεως καὶ ἀεριοστρόβιλων τοῦ ἀνώτερω Πολιτεχνείου, προβλέπει ὅτι μετά τὸ 1970 ὁ ἀεριοστρόβιλος θ' ἀρχίσῃ νὰ ἀνταγωνίζεται τὸν ἀτμοστρόβιλον καὶ τὴν δηξελομηχανὴν εἰς τὴν πρόσχυτην τέλονται.

την εἰς τὴν πρώσωσιν τῶν πλοίων.  
Απαιτεῖται, λέγει, πρὸς τοῦτο ἡ προηγουμένη λύσις τῶν προβλημάτων που ἀναφέρονται εἰς τὴν μεγάλην κατανάλωσιν τῶν μηχανῶν αὐτῶν, εἰς τὸ μέγα ἀρχικόν των κόστος, ὀφειλόμενον εἰς τὸν μικρὸν ἀριθμὸν τῶν πρὸς τὸ παρὸν κατασκευαζομένων μονάδων, εἰς τὴν ἀνάγκην αὐξήσεως τῆς θεμιτικῆς των ἀποδοσεών καὶ εἰς τὴν ἀνάγκην διπλᾶς ἔξασφαλισθῆ ἡ ἀσφαλής τῶν μηχανῶν αὐτῶν λειτουργία καὶ διὰ τῆς καταναλώσεως βαρέος πετρελαίου, δόμιοιν μὲ τὸ ηδη καταναλίσκομενον ἀπὸ τοὺς ἀτμοστροβίλους καὶ τὰς δηλεομυντήρας.

οηγελομήχανας.  
"Αν η ληφθή ώπ' όψιν ότι ό πρωτος ναυτικός αέριοστροβίλος έσχεδιάσθη τὸ 1938 καὶ ότι σήμερον υπάρχει ἐπὶ πλοίων διαφόρων τύπων ἔγκατεστημένη ισχὺς ὑπερβασίουστε τὰ δύο ἑκατομμύρια ἵππων, φαινερὸν εἰναι ότι δύνη πρόκειται περὶ ἀξιοτάσθιον ήτοι ἔξελιξεως. Γεγονός εἰναι ότι σήμερον ἐν μόνον μέγα έμπορικον πλοίον κινεῖται μὲν ἀεριοστροβίλον, τὸ σοβιετικὸν δεξαμενόπλοιον «Γιεσσεντούκγυν», 17.200 τόνων d.w. Ἐχει μῆκος 620 ποδῶν καὶ κινεῖται ἀπὸ ἑνὸς ἀεριοστροβίλου 13.000 ἵππων μὲ ταχύτητα 17.1 μιλίων ἀνά ώραν.

Έκ τῶν 1.754 πλοίων, μεγαλυτέρων τῶν 2.000 τόννων, ποὺ εύρισκονται τώρας ὑπὸ πα-

ραγγελίαν ή ναυπήγησαν άνα τὸν κόσμον, μόνον 3 πρόκειται να κινούνται δι' ἀεροιστροβίλων: τὰ δύο έξ αὐτῶν εἰναι ρωσικά, ἐν πλοίον μεταφοράς ξυλείας 8.500 τόνων και ταχύτητος 14 μιλίων και ἐν φορτηγῷ γραμμῆς - ψυγείον 15.000 τόνων και ταχύτητος 17 μιλίων. Τὸ τρίτον εἶναι ἐν ἀμερικανικὸν ὄχηματα γαγγών 8.000 τόνων και ταχύτητος 25 μιλίων, που καυπηγεῖται εἰς Τσέστερ τῆς Πενσυλβανίας ἀπό τὴν Σὲν Σίτυπιλντγκ θιά λογαριασμὸν τῆς Ἀμερικαν "Εξπροτ - Ισμπράντσεν.

Η άμερικανική άφ' έτέρου 'Ακτοφυλακήν υπηρεσίας' είναι στην παρούσα μάχη της Καραϊβικής ναυπηγεί έναν σκάφος μήκους 378 ποδών της κλάσεως Χάμιλτον, τό διόπιον θα κινήται μέσα ταχύτητος υπέρβασινουσαν τα 29 μηδιά. Διά τάς υψηλής ταχύτητας θα διαθέτει τούτο ένα αέριοστροβίλον Ισχύος 18.000 πίπτων, ένω διά συνήθεις διαδρομάς θα χρησιμοποιεί δύο δηγελομηχανάς 3.500 πίπτων έκαστη. Θα είναι τούτο τό ταχύτερον σκάφος της άμερικανικής 'Ακτοφυλακής, ή όποια και διαθέτει την μεγαλυτέραν έπι αέριοστροβίλων πείραν είς τὸν κόσμον.

Μέ την «εγενέαν» τῶν ἵπταμένων καὶ τῶν αἰώρουμένων πλοίων, ὁ ἀεριστρόβιλος εἶναι, κατά τὸν καθηγητὴν κ. Μίτσελλ, ἡ μόνη πρακτική πρωστήριος λύσις ποὺ δύναται τις νέες σκεψθῆ.

Βεβαίως, ή γνώμη αυτή φαίνεται πολὺ αισιόδοξης, σαν ληφθή υπ' ὄψιν ή μεγάλη κατανάλωσις τῶν ἀεριοστροβίλων καὶ αἱ μεγαλύτεραι φθοραὶ που προέρχονται ἀπὸ τὸν ὑγρὸν παρὰ τὴν θάλασσαν δέρε, τὸν δόπιον χρειάζεται εἰς μεγάλας ποσότητας ἡ μηχανὴ αὐτῆς. Καλύτερα μέταλλα χρειάζονται, ὡς καὶ μέσα «πληύσεως» τοῦ ἀέρος πρὸς μείωσιν τῶν ἐπικαθήσων ἀλπαῖς περιεχομένου εἰς αὐτὸν. Και ἐνῷ ὑπάρχει ἐλπίς μέρος τῆς ζημιᾶς ἐκ τῆς μεγάλης κατανάλωσεως ν' ἀντισταθμισθῇ ἐκ τῆς ἔλαφροτέρας κατασκευῆς τοῦ μὲν ἀεριοστροβίλου κινουμένου πλοιού, λόγγυς τοῦ ὅτι χρειάζεται μικροτέρα ἴνσισταις τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῆς μεγαλύτερας χωριτικότητος ποὺ ἔξασφαλίζει εἰς τὸ πλοίον ἡ ἐλάφρᾳ μηχανῇ καὶ τὸ μικρὸν μηχανουστάσιον, τὸ πρόβλημα τῆς φθορᾶς καὶ τῆς ὑγρασίας τοῦ ἀέρος δὲν φαίνεται πιθανὸν νά λυθῇ ἐντὸς πενταπτίκης μέρους.

ΔΗΣΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ  
ΚΑΙ ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΟΣ

‘Απαντών έμμεσώς είς πρόσφατον διάλεξιν τοῦ λόρδου Γκέντες περὶ τῶν πλεονεκτημάτων τῶν μεγάλων πλοίων, καθ’ ἣν οὗτος διετύπωσε κατηγορηματικῶς τὴν γνώμην ὅτι ὑπερτερεῖ ὀνταμφισθῆτως ἡ δημόσιη μηχανὴ ὡς μέσον προώσεως τῶν πλοίων, δὲ διευθυντής της Παμετράδα, ὀδυλλῶν εἰς τὸ Ἰνστιτούτον Ναυτικῶν Μηχανῶν, προσεπάθησε νὰ διασκεδάσῃ τὴν ἐπιτάχειαν τῆς ἀνωτέρω ὑπεύθυνου δηλώσας προκληθεῖσαν ἐντύπωσιν.

*'Απέδωκε, κατ' ἀρχὴν, τὴν μειονεκτικότητα τῶν ἀτμοκινήτων ἐγκαταστάσεων εἰς τὸν ἀν-*

παρκή προπαρασκευήν τῶν προδιαγραφῶν τῆς ὑπὸ παραγγελίαν μηχανῆς, συνεπεία τῆς ὥποις δὲν ταυτίζονται συχνά τὰ ἐπὶ μέρους ἔξαρθματα, ὡςτε νὰ ἀποτελέσουν έναν ιδιαίτερης ἀπόδοσεως σύνολον. Καὶ προσέθετεν οὗτος, πριν ἡ ἐφαρμοσθῇ ἐν ἀποτελεσματικὸν σύστημα αὐτοματοποιήσεως εἰς μίαν ἀτμοκίνητον ἔγκαταστασίαν, ἐπρεπε νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ κυριωτέρα προϋπόθεσή, ἤτοι ὃ ὑψηλὸς δαμάσιος ἀσφαλοῦς λειτουργίας ἔκστοτον ἔξαρθματος, ἐν συνδυασμῷ μὲν τὸν ἔξι ἰσον ὑψηλὸν βαθμὸν ἀσφαλοῦς λειτουργίας τῶν αὐτομάτων συστημάτων. Ὑπάρχουν σήμερον εἰς τὴν διάθεσίν μας πάντα τὰ ἀναγκαῖα μέσα, μηχανήματα, ἔξαρθματα καὶ γνώσεις καὶ εἶναι δυνατή ἡ κατασκευή μιᾶς αὐτοματοποιήμένης ἀτμοκίνητου ἔγκαταστασεως, πολὺ πλευράν ἀσφαλοῦς ἀπό ἕκεινας ποὺ ἀπαίτουν τὴν παρουσίαν τοῦ ἀνθρώπου διὰ τὴν κανονικήν λειτουργίαν των, ὑπὸ τᾶς συνήθεις ἐν τῇ πράξει συνθήκας.

Προϋπόθεσις πρός τούτο είναι, δεδιαίως ή έξ ύπαρχης κατασκευή μιᾶς έγκαταστάσεως διά νά λειτουργή αυτή αυτομάτως, διότι η άντιληψη τῆς κατασκευῆς μιᾶς συνήθους μηχανῆς πρώτων καὶ ή έτι αύτής τοποθέτησις τῶν συσκευῶν αὐτοματοποίησεως κατόπιν, είναι λίαν ἐσφαλμένη. 'Εδήλωσεν ό διαμετρής, πλοιαρχὸς κ. Ντ' Ἀρσύ, διτε εἰναὶ ἔνθερμος ὅπαδός τοῦ ἀτμοστροβίλου καὶ προσέθεσεν ὅτι τὸ κύριον υπὲρ τῆς δηζελομηχανῆς ἐπίκειόματα εἴναι ή πράγματα κατὰ πολὺ ἀνωτέρα θερμικὴ ἀπόδοσις. Παρεπήρησεν δῆμως, διτε η τακτικὴ τῆς συγκρίσεως τῶν καταναλόσεων μὲν δάσιν τὴν ἐπὶ τοῦ ἄξονος ισχὺν διὰ τὴν μελέτην τῆς οἰκονομίας ἐπὶ τῆς προώσεως τῶν πλοίων είναι πλέον ἀπηρχαίσμενη. Διότι η πρωθιτικὴ ἀπόδοσις τῶν συγχρόνων ἀτμοστροβίλων, μὲ τὰς διλιγοστρόφους ἔλικας, ἀπεδειχθῇ ὡς ἀνωτέρα μέχρι καὶ 10% τῆς πρωθιτικῆς ἀπόδοσεως τῆς δηζελομηχανῆς, μὲ τὰς κατ' ἀνάγκην περισσοτέρας στροφάς εἰς τὴν ἔλικα.

Τό πλεονέκτημα τούτο δὲν ισχύει θεωρίας, τουλάχιστον πλήρως, διὰ τὰ ἀτμοκίνητα ταχέα φορτηγά γραμμῆς, ἐφ' ὅσον δὲν είναι πάντοτε δυνατόν νὰ τοποθετηθῇ μία μεγάλη ολιγόταξης φόρτου ἐλιξ εἰς πλοίο με σχετικώς μικρὸν βύθισμα, διὰ τὰ μεγάλα όμως σκάφη καὶ δὴ τὰ γιγαντιάδα δεξαμενόπλοια, τὸ πλεονέκτημα είναι σαφές. Ἀκόμη δέ, είναι προτιμότερον νὰ χρησιμοποιῆται μία ἐλιξ μὲν ἕνα ἀτμοστρόβιλον, ἀντὶ δύο δηζελομηχανῶν μὲ δύο ἔλικας, δοθέντος δὴ αὐξάνει ἀντιστοίχως ἡ ἀπόδοσις προώσεως. Οὐδέποτε ἐπίστις δύναται ν' ἀρνηθῇ δὴ οἱ ἀτμοστρόβιλοι είναι πολὺ ἐλαφρότεροι τῶν ἵστος ισχύος δηζελομηχανῶν καὶ ἀπαιτοῦν μικρότερον μῆκος μηχανοστασίου. Καὶ ἔξ οὖλον τῶν ἀνωτέρω πλεονεκτημάτων, ὁ σχεδιάζων τὸ πλοίον ναυπηγὸς δύναται νὰ ἐπιτύχῃ ἔνα οικονομικὸν καὶ ἀποδικὸν συμδασμού.

Διά τα γάνγινους δόμως ὅλα αὐτά, εἶπεν ὁ δομιλητής, ἀπαιτεῖται μία λεπτομερής καὶ ἀκριβῆς περιγραφή, η σύνταξις τῆς ὧποιας δὲν ἀποτελεῖ πάντοτε εὐκόλους ἔργουν. 'Ἐπι παραδείγματι, εἰς προδιαγραφὴν διὰ νευπηγούμενον πλοίον, ἀναφέρεται ὅτι τὸ κέλυφος τῶν

**SOTIRIOS GEORGANTIS**  
Representative of  
**HANSEATIC — SHIPCHANDLERS**  
**HAMBURG**

Hamburg - Freeport — Alter Wandrahm 8  
Tel.: 33 59 45 (4 lines) — Tel.: Private 48 29 96  
Cable: Shipchandlers HAMBURG

στροβίλων πρέπει νά είναι καταδήλώσας ένισχυμένον, πρός άποφυγήν παραμορφώσεων (*distortion*) και ότι διό το λέδηνς πρέπει νά έχῃ άκριδώς καθοριζούμενήν θερμαϊνούμενήν έπιφανειαν. Προφανές είναι ότι καὶ αἱ δύο ὡς ἀνάπταιτοσις πληροῦνται ἀπό κάθε κατασκευαστήν, ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὸ μέγεθος τῆς ἔγκαταστάσεως. 'Ο καθορισμὸς δόμων συγκεκριμένων ἀριθμῶν, ἐπὶ παραδείγματι τετραγωνικῶν ποδῶν θερμαϊνούμενῆς ἐπιφανείας, ἐνῷ οὐδὲν προσθέτει εἰς τὴν ἐπιθυμητὴν ἀπόδοσιν τῆς ἔγκαταστάσεως, σημαντικῶς δυσχεραίνει τὸν κατασκευαστήν, ἀναγκάζομενον νὰ προθῇ εἰς τροποποίησην τοὺς πιθανοὺς ν' ἀποδεῦν ἐπιβλαβεῖς εἰς ἄλλο τὸ τμῆμα. Καὶ προφανές είναι ότι ὁ συντάκτης τῆς προδιαγραφῆς εἶχεν ἀπλῶς ἀντιγράψει τὸ σχετικὸν κέφαλον ἀπὸ ἄλλην τινὰ προδιαγραφὴν — θαυμασίαν, ἵσως, διὰ τὴν περίπτωσίν της, μὴ κατάληλον δύμως διὰ τὴν ἄλλην.

Ἐπέστησεν ἐπίσης ὁ ὀμιλητὴς τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ὅπως καὶ αἱ δοηθητικαὶ ἔγκαταστάσεις ἐπιλέγουνται μὲν προσοχὴν καὶ σαφῶς πειργάφωνται εἰς τὰς προδιαγραφάς. Ἀνέφερεν ὡς παράδειγμα τάς ἔγκαταστάσεις καύσεως τῶν λεβήτων, διποὺ κατὰ κανόνα ὁ κατασκευαστὴς δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ ὅπι θέλει, διθέντος ὅτι σπανίως πειργάφονται αὐταὶ λεπτομερῶς. Καὶ κατέληξε μὲ τὴν πεποιθήσιν ὅτι ὁ ἀτμοστρόβιλος θάτ ύπερκεράσῃ πάλι τὴν δηζελομηχανήν, ὡς καὶ εἰς τὸ παρελθόν συνέβανε.

Προφανές είναι, ότι ούδεν θετικόν ἐπιχείρημα διὰ τὴν στήριξιν τῶν ἀνωτέρω προέβαλλεν ὁ πλοίαρχος Ντ' Ἀρσον. Τόσον δὲ ἀτμοσφρίδιος, ὃσσον καὶ ἡ δηζελομηχανὴ ἔχουν τὰ πλοενεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματά των, ἀπὸ τοῦ σημείου δῆμας αὐτοῦ μέχρι τοῦ νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι ἡ ὑψηλὴ θερμικὴ ἀπόδοσις τῆς δηζελομηχανῆς ἔξουδετερούταν ἐκ τῆς ἀπώλειας που δημιουργεῖ μία διαφορὰ 30, ἔστω, στροφῶν εἰς τὴν Ἐλίκα, ὑπάρχει μεγάλη ἀπόστασις.

## ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Η άρχομένου του 1965 ληφθείσα υπό της Βρεταννικής Κυβερνήσεως απόφασις περί παροχής πιστώσεως καλυπτούσης το 80% της άξιας των διάλογαριστικών έξων ναυπηγουμένων ήν 'Αγγλια πλοίων, ή όποια θα έξοδη φτηνάτο τοκοχρεωλατικών εις 10 έτη με 5.5% σταθερόν τόκον, έξι ησφαλίσεν εις τὰ ναυπηγεία της χώρας αύτής τὸν μεγαλύτερον κύκλον ἐργασιῶν ποὺ ἐγνώρισαν ἀπό τῆς ἐποχῆς τῆς κρίσεως τὸν Σουέζ'. Παρά ταῦτα ομως, αἱ τιμαὶ τῶν δρετανικῶν ναυπηγείων δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ συναγωνισθοῦν τὰς ιστιανικάς, λόγω κυρίας τῆς, πρὸ έτους περίπου γενεθέντες, αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ χάλιδος καὶ τῆς ίιωθετήσεως τὸν Ιούλιον τοῦ 1965 ἐδδομάδος τῶν 40 ώρῶν. 'Απ' ἐναντίας ηὗξηθσαν, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1964, κατὰ 11.5% περίπου, σαφῇ δὲ τοῦ γεγονότος αὐτῷ εἰκόνων παρέχει εἰδικὴ μελέτη δρετανικοῦ περιοδικοῦ, ἀναλύουσα καὶ συγκρίνουσα τὸ κόστος τριών χαρακτηριστι-

κών τύπων πλοίων μὲ πᾶσαν λεπτομέρειαν,  
άναφερομένην κεχωρισμένας εἰς τρίακοντα  
πέντε κεφαλαία δι' ἔκαστον σκάφος, κεχω-  
ρισμένας δὲ διά τὸ εἰς ὄλικα καὶ εἰς ἐγρα-  
τικά κόστος ἔκαστου κεφαλαίου.

Οι τρεῖς τύποι πλοίων τῆς ἀνωτέρω μελέτης, είναι οι ἀκόλουθοι:

α) Φορτηγών 13.150 ή 15.300 τ.δ.ω. άνοικτον ή κλειστὸν σπέλερντεκ, μὲ 5 κύτη καὶ ὑποφρόγματα καὶ τὰ συνήθη κατὰ τὸ κεντρικὸν διάμηκες χαλύβδινα διαφράγματα. Τὰ στόμια τῶν κυτῶν τοῦ ἄνω καταστρώματος κλείουν διὰ χαλυβδίνων καλυμμάτων ἀπλῆς ἔξεως, κινοῦνται δὲ τὰ σκάφη μὲ μεγίστην ταχύτητα 14,75 μιλίων ὑπὸ μιᾶς δηζελομηχανῆς, καταναλισκούσης βαρύν καύσιμον. Τὸ σκάφος ἔχει τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ Λόῳδ' Ρέτζιστερ μὲ πρόσθετον ἐνίσχυσιν διὰ τὴν μεταφορὰν βαρέων φορτίων καὶ τὰς ἀκολούθους διαστάσεις: καθαρὸν μῆκος 485 ποδῶν, πλάτος 66 ποδῶν, βάθος 41,5 ποδῶν καὶ βύθισμα θέρους 30 ποδῶν. Τὰ κύτη ἔχουσαν διάτλιοστάσιον φορτίου είναι εἰς τὴν πρύμνην καὶ τὸ τοῦ ἔρματος εἰς τὴν πρώραν. Τὸ πλοίον ἔχει τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ Λόῳδ' Ρέτζιστερ καὶ τὰς ἀκολούθους διαστάσεις: Μῆκος καθαρὸν 700 ποδῶν, πλάτος 100 ποδῶν, βάθος 49 ποδῶν καὶ 9 ἵντσων, βύθισμα θέρους 37 ποδῶν καὶ 9 ἵντσων καὶ μεγίστην ταχύτητα δοκιμῶν 17,5 μιλίων. Διατίθενται 3 κεντρόφυγες, στροβιλοκίνητοι ἀντλίαι φορτίου, ἀπόδοσεως 1.400 τόνων ἀνὰ ὥραν ἐκάστη, δύο ἐμβολοφόροι ἀτμοκίνητοι ἀντλίαι ἔχανταίησεως 200 τόνων ἐκάστη καὶ τρεῖς ἀνέξαρτοι ποσιτούσεις φορτίου, ἐκάστης ἔχουσαν πετρούσης ἐν κατὰ μῆκος συγκρότημα δεῖχαμενῶν.

δόσσεως 5.300 λιτρών άτμου ή και δύο ώραν και δύο  
άλλοις καίνων πετρέλαιον, άποδόσσεως 2.400  
λιτρών, άμφοτεροι πιέσεως 100 λιτρών.

γ) Δεξαμενόπλοιον 48.000 τόνων d.w. μὲ  
11 δεξαμενάς, κεντρικάς καὶ πλευρικάς, έφω-  
διασμένας διὰ θερμαντικών σωμάτων καὶ διὰ  
συστήματος καθαρισμού Μπάτεργουορθ. Τὸ  
ἀντλιοτάσσον φορτίου εἶναι εἰς τὴν πρώτην  
καὶ τὸ τοῦ ἔρματος εἰς τὴν πρόδραμ. Τὸ  
πλοίον ἔχει τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ Λόδύδ' Ρέτζιστερ καὶ τὰς ἀκόλουθους διαστάσεις:  
Μῆκος καθαρὸν 700 ποδῶν, πλάτος 100 πο-  
δῶν, βάθος 49 ποδῶν καὶ 9 ίντσων, βύθισμα  
θέρους 37 ποδῶν καὶ 9 ίντσων καὶ μείστην  
ταχύτητα δοκιμῶν 17,5 μιλίων. Διατίθενται  
3 κεντρόφυγες, στροβιλοκίνητοι ἀντλίαι φορ-  
τίου, ἀπόδοσεως 1.400 τόνων ἀνά ώραν ἐ-  
κάστη, δύο ἐμβολοφόροι ἀτμοκίνητοι ἀντλίαι  
ἔξαντλησεως 200 τόνων ἑκάστη καὶ τρεῖς  
ἀνεξάρτητοι σωληνώσεις φορτίου, ἑκάστη  
ἔξυπηρετούσης ἐν κατά μῆκος συγκρότημα  
δεξαμενῶν.

Τὰ θερμαντικά σώματα τῶν κυτῶν εἶναι ἐκ κράματος ἀλουμινίου - όρειχαλκου, διατίθεται δὲ ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου εἰδικός θερμαντήρ καὶ ἀντίλια διὰ τὸ σύστημα καθαρισμού Μιπάτεργουορθ. Τὸ διαροῦλκον τῶν ἀγκυρῶν καὶ τὰ ἔξι διαροῦλκα χειρισμού σωληνώσεων, φορτωτήρων καὶ προσορμίσεως εἶναι ἀτμοκίνητα, τὸ μηχάνημα πηδαλίου ἡλεκτρούδραυλικὸν μὲ 4 Ἐμβολαὶ καὶ δύο ἀντίλιας, προβλέπονται διαμερίσματα δι' 65 μέλη πληρώματος, μὲ πλήρη κλιματισμόν, φυσικὴ ἔγκατάστασις τροφίμων καὶ ψυκτικοὶ θάλασμοι, προβλέπονται δὲ τρεῖς δηζελογενήτριαι 600 στροφῶν, παράγουσαι ρεῦμα 275 κιλοβῶτ ἔκαστη, ἐνσαλασσόμενον τριφασικὸν 60 κύκλων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ μηχανοστασίου καὶ μία συνεχοῦς ρεύματος 110 βόλτ διὰ φωτισμὸν καὶ δευτερεύοντα κυκλώματα.

"Η πρωστήριος μηχανή είναι δηζελομηχανή δίχρονος, άπλης ένεργειας, με ύπερτροφοδότησην, με διάμετρον κυλινδρου 900 χιλιοστάθν, διαδρομήν έμβολου 1.550 χιλιοστάν και μεγιστήν ισχύν 18.000 ίππων είς τάς 119 στροφάς, καταναλίσκουσα βαρύ πετρέλαιον. Υπάρχουν δύο λέβητες, συνολικής παραγωγής 65.000 λιτρών άτμους άντας δραπ, πιέσεως 250 λιτρών, όπως και είς βοηθητικός λέβητος καυσαερίων, πιέσεως όμοιως 250 λιτρών. "Όλα τα βοηθητικά μηχανήματα είναι ήλεκτροκίνητα.

Τὸ ναυπηγικὸν κόστος τῶν πλοίων αὐτῶν,  
διὰ τὴν Ἑτνανουαρίου 1966, ἔχει ὡς ἀκο-  
λούθως:

α) Τού ύπό στοιχείον α πλοίου:	
'Υλικά &	'Εργατικά €
Διά σκάφος & έξοπλισμόν	382.315 274.565
Διά μηχανάς & λοιπάς έγ- καταστάσεις	261.705 45.505
	644.020 320.070
'Υλικά & μηχανάι Γενικά έξοδα & κέρδος ναυ- πηγείου	644.020
	154.775
Συνολικόν κάποιον πλοίον α	1.118.865

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

SINGAPORE

CABLE: "HELLENICO"

#### 11. K. Representative

U. S. Representative:

Z. C. HOURMOUZIOS

LONDON E.C.3  
11 SPRING STREET

<b>β) Τού ύπό στοιχείον β πλοίου:</b>	<b>'Υλικά €</b>	<b>Έργατικά €</b>
Διά σκάφος & έξοπλισμόν	521.780	372.420
Διά μηχανάς & λοιπάς έγ- καταστάσεις	599.140	61.990
	869.930	421.580
<b>'Υλικά &amp; μηχαναί</b>		<b>869.930</b>
<b>Γενικά έξοδα &amp; κέρδος ναυ- πηγείου</b>		<b>180.180</b>
<b>Σύνολον κόστους πλοίου β €</b>	<b>1.471.690</b>	
<b>γ) Τού ύπό στοιχείον γ πλοίου:</b>		
Διά σκάφος & έξοπλισμόν	'Υλικά €	Έργατικά €
Διά μηχανάς & λοιπάς έγ- καταστάσεις	599.140	707.170
	1.593.480	769.160
<b>'Υλικά &amp; μηχαναί</b>		<b>1.593.480</b>
<b>Γενικά έξοδα &amp; κέρδος ναυ- πηγείου</b>		<b>260.450</b>
<b>Σύνολον κόστους πλοίου γ €</b>	<b>2.623.090</b>	

Χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι διὰ τὸ δεξαμενόπλοιον οἱ πλοιοκτῆται πρέπει νὰ καταβάλουν ἔξι ίδιων, πλὴν τῶν συνήθων ὑλικῶν ἐνδιαιτήσεως, ὡς εἶναι στρώματα, ἴματισμός, εἰδὴ τραπεζίριας κ.λ.π. καὶ τάς μηχανάς καθαρισμού Μπάτεργουορθ ὡς καὶ τὸν ναυτιλιακὸν ἔξοπλισμόν, ἥτοι γυροποξίδας, ραντάρ καὶ ἡγεμονίθρετρον, ἐπίσης δὲ καὶ τὸν σταθμὸν ἀσύρματον, ἐνῷ διὰ τοὺς δύο ἄλλους τύπους πλοίων, οἱ πλοιοκτῆται θὰ καταβάλουν, πλὴν τῶν ἀνωτέρω, καὶ τὴν ἀξίαν τῆς ψυκτικῆς ἐγκαταστάσεως τροφίμων.

Αἱ ἀντίστοιχοι ἱαπωνικαὶ τιμαὶ εἰναι σήμερον αἱ ἀκόλουθοι:

α) Διά τὸ δηζελόποιον τῶν 12 - 15.000 τόνων d.w. μὲ μηχανὴν Σουλτζέρ 8.000 ἵππων (καὶ οὐχί 5.500), μεγίστην ταχύτητα δοκιμῶν 17.7 μίλια καὶ μὲ πληρέστερον τοῦ ἀγγυλικοῦ ἔξοπλισμον, τοῦ πλοιοκήτου χορηγούντος μόνον ἴματισμὸν καὶ εἰδῆ τραπεζαρίας, £ 1.090.000.

β) Διὰ μπάλκ κάρφιερ 25.200 τόνων d.w.  
εις βύθισμα 33° 10' μὲ μηχανὴν Σοῦλτζερ  
9.600 πίπων, μεγίστην ταχύτητα 16.5 μι-  
λίων και ὡς οὐπρεσιακήν 14.7 μιλίων και μὲ  
πλήρη ναυτιλιακὸν και τηλεπικοινωνιακὸν ἔξο-  
πλισμόν, ὡς διώ. £ 1.260.000.

γ) Διά δεξαμενόπλοιον 50.000 τόν. d.w., μὲ τὰ αὐτά ως ἄνω στοιχεία, ἀλλὰ πλήρως ἐξωπλισμένον, £ 1.800.000.

#### ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΞΙΑΜΕΝΟΙ ΟΙΚΙΑ

Κατά πρόσφατον όμιλίων του δ, γνωστὸς διὰ τὴν ἐπὶ τῆς βρετανικῆς ναυπηγικῆς βιο-  
μηχανίας ἔκθεσιν τῆς ὑπὸ τὴν πρεδρίαν του  
ἐπιτροπῆς, λόρδος Γκέντες, Πρόεδρος τῆς  
βιομηχανίας Ντάνλοπ, ἀνέπτυξε τὰ πλεονε-  
κτήματα καὶ τὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετώ-  
πισε ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν μεγάλων πλοίων.  
Κατά τὴν γνώμην του ἡ πλέον δυστική



POTIMATE  
TA  
HEMPELS

ἀλλὰ καὶ η πλέον ρομαντική ναυτική ιστορία, εύρισκομένη ἀκόμη ἐν ἔξελίξει καὶ χωρὶς τὸ τέλος της νά είναι ἐν δύει, είναι ή ιστορία τῆς ἔξελίξεως τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων.

Περιγράφων ἐν συντόμῳ τὴν ἔξελιξιν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων αὐτῶν μέχρι τοῦ πέρατος τοῦ δυνέτερου παγκοσμίου πολέμου, ὁ δὲ μιλήστη ἔξεπεστας τὴν γνώμην, διτὶ τὸ ἀπόφασιστικὸν γεγονός, τὸ ὅπιον ὀδήγησεν εἰς τὴν τεραστίων αὐξητίν τοῦ μεγέθους τῶν δέξαμενοπλοίων, ἥτο δὲ κατὰ τὸ 1951 ἔθνικο ποίησις τῶν Περσικῶν πετρελαιοπηγῶν. Ταῦτα γεγονός αὐτῷ μετέβαλε τὴν μορφὴν τοῦ ἐμπορίου τῶν πετρελαιών, διότι ἐνῷ μέχρι τότε αἱ διά θαλάσσης μεταφοραὶ αὐτῶν περιελάμβανον κυρίως διύλισμένα προϊόντα ἐκ τῶν μεγάλων περσικῶν διύλιστηρίων, ἐφθάσαμεν εἰς τὴν σημερινὴν πρακτικὴν τῆς ἐκ τῶν πηγῶν μεταφορᾶς ἀργίου κυρίως πετρελαιού. Ἡ ἀρχὴ τῆς χρησιμοποίησεως «πλοίων καταλλήλων διὰ πάντας τοὺς λιμένας», ἦτοι πλοίων μὲ εύκαμψίαν ἐκμεταλλεύσεως, ἔγκαττελείφθη καὶ ἡ νοίκιθη ἡ δόδος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλεονεκτημάτων ποὺ παρεῖχε τὸ μεγέθος. Καὶ διὰ ν' ἀποδείξῃ τὰς οἰκονομίας τοῦ ἐπευγχάνοντο εἴκη τῆς μεταβολῆς αὐτῆς ἀντιλήφεων, ὁ διμιλῆτής κατέφυγεν εἰς τοὺς ὄκολούσθους ἀριθμούς:

"Εν δεξαιμενότλοιον 20.000 τόνων d.w., ὃ δποίον πρὸ δεκαετίας ἐστοίχιζεν, ἀναλόγως τοῦ τύπου ναυπηγήσεως, μεταξὺ 75 καὶ 100 λιρῶν Ἀγγλίας κατὰ τόνων d.w., δὲν θνατοῖ φυσικά δυνατῶν νό παραδηλθῆ μὲν ἐν γύγρον σκάφος 100.000 τόνων d.w. ποὺ ποιοῖχει μόνον £ 30 κατὰ τόνων. Ἡ διασπορά αὐτὴ καθίσταται δυνατὴ ἐκ τοῦ ὅτι, αὐτοῖς τινας διαστάσεων ἑνὸς πλοίου κατὰ 25% απαλήγει εἰς αὐξησιν τῆς χωρητικότητος αὐτοῦ κατὰ 95% περίπου. Καὶ ἐνῷ ἐν πλοίοις 9.000 τόνων χρειάζεται τούλαχιστον μηχανής ισχύος 10.000 ἵππων διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων, διὰ τὴν ίσιαν ταχύτητα τὸ σκάφος τῶν 100.000 τόνων θέλει μόνον 21.000 ἵππους περίπου. Τὸ ικρόν ἀρχικὸν κόστος εἶχε, φυσικά, πρωτοχρινή σημασίαν καὶ ἔξ ίσου μεγάλαι οἰνονομίαι ἐπετυγχάνοντο εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσην, ὅχι μόνον λόγῳ τῆς μεγάλης μεταφορῆς ίκανότητος, ἀλλὰ καὶ τῆς μικροτέρας σταναλώσεως καυσίμων καὶ τῶν μικρῶν ἔξοδων μισθοφορδοσίας, ἐν συγκρίσει πάντοτε φόρος τὸ μέγεθος. Ἀξιοσημείωτον είναι τὸ εγονός ὅτι, μέχρι πρὸ τινος ἀκόμη, ὅ ἀριστὸς τῶν ὠρῶν ἐργασίας ποὺ ἀπητείτο ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ τὴν ναυπήγησιν ἑνὸς μεγάλου δεξαιμενοπλοίου, ἥτο περίπου διπλάσιος ἐνῶν ποὺ ἀπητούντο διὰ τὴν ναυπήγησιν ίδιου πλοίου εἰς τὴν Ἰαπωνίαν

«Ολαί αι ἀντέρω οἰκονομίαι ἔν συνδυασμῷ, ἀπέληξαν εἰς τὴν πλέον δραματικήν θάνασιν τοῦ μεταφορικοῦ κόστους ποὺ ἐσπειρώθη εἰς τὸν αἰώνα μας. Κατὰ τοὺς ὑπογισμοὺς τῶν πλοιοκτήτων τοῦ «Τόκιο Μαύ», 155.000 τόνων δ.π., τὸ πλοῖον αὐτὸν ναταὶ νὰ μεταφέρῃ ἀργόν πετρέλαιον ἀπὸ την Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Ἱαπωνίαν μὲν ς 2 δωδεκάριών κατὰ τόννον, ἔνστι δολ. τούλαχιστον ποὺ θὰ ἔχρειάζετο σκάφος 4.000 τόνων. Ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀφρικήν Ἀγγλίαν, ἀπίστης, πλοῖον 100.000 τόνων ναταὶ νὰ δεχθῇ ναῦλον διὰ βαρὺ πετρέλαιον ἵσον πόδες 5/10- κατὰ τόννον ἐνώ σκά-

φος 20.000 τόνων χρειάζεται τούλαχιστον 16/6-. Και έν σημείο τού γεγονότος διτι κατά την ίδιαν έποχήν έσθημεώθη η άνασυγκρότησις της διοικητικής της ΒΔ Εύρωπης, με άποτελεσμα ν' αύξηθη ή έν αύτης ζήτησης πετρελαίων, γαιανθράκων και μεταλλευμάτων κατά ποσότητας ύπερβαντουός πάσαν πρόβλεψιν, διάρδος Γκέντες έξεφρασε την έκπληξιν του διατί νά μή είναι έτι ταχυτέρα ή έξελιξις τού μεγάλου πλοίου; 'Η απάντησης είναι έν μέρει διτι είτα τα πρώτα μεγάλα δεξαμενόπλοια έσθημεώθησαν περιπτώσεις άδυναμιών της κατασκευής, κυρίως θμώς διτι δὲν υπήρχον λιμενικοί και έπισκευαστικοί έγκαταστάσεις κατάλληλοι διά πλοία του μεγέθους αύτού. Απέδειχθη θμώς διτι ή Έλλειψις των άνωτέρω εύκολων θέν άπετελεσμαν άνασχετικόν της έξελιξεως τού μεγάλου πλοίου παράγοντα. 'Η ζήτησης προεκάλεσε την προσφοράν, όπως πάντοτε συνέδη και ώς θά συμβαίνη πάντοτε. Μακέριοι σσοι το προέβλεψαν και πρώτοι διέθεσαν τάς έγκαταστάσεις αυτάς.

Τά μεγάλα πλοϊα είχαν έπισης και τάς δυσκολίας είς τὴν ναυπιλοῖαν των, ἀξιοσημείωτον ὅμως είναι ὅτι γενικῶς ἡ κακοκαιρία ἐπέπρεσε τὰ σκάφη αὐτὰ διλγύρτερον τοῦ πάσσοντος ἀνέμεντο. Καὶ ίσως τοῦτο νὰ ὄφειλεται περισσότερον εἰς τὴν ἱκανότητα τῶν πληρωμάτων των, χάρις εἰς τὰ πειράν τῶν ὁδοίων αἱ ζημιαὶ ἥσαν πολὺ διλγύρτεραι ἔκει-  
αν ποὺ μερικοὶ ὑπελόγιζον.

Ανεφέρθη ἀκόμη ὁ ὅμιλητης εἰς τὰς προσταθείας πρὸς αὐξήσιν τῆς ἀποδόσεως τῶν κακῶν διά τούς ὑπὸ ἔρμα πλόας των, δο-  
νέτος διτὶ τὰ μεγάλα δεξαμενούτοιοι κατα-  
λίσκουν εἰς αὐτοὺς μέγια μέρος τοῦ χρό-  
νου των καὶ ἐπεστήμαντο τὸ ἐνιάσφερον που  
ἀρουσιάζει τὸ πολλαπλῆς χρήσεως πλοῖον  
γυροῦ καὶ ξηροῦ φορτίου, ώς λύστις διά τὴν  
εἰσιν τοῦ χρόνου τοῦ ὑπὸ ἔρμα πλοῦ.

Τότελος τής θυμίλιας τού λόρδου Γκέντες, ναφερόμενον εἰς τὸ καταλληλότερον μέσον ρωσώσας τῶν πλοίων, προεκάλεσεν ἀρκετὴν Ὀγγλίας συζήτησιν. 'Ο διαιτής, ἀναλύων ἡ πλεονεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα ἀ-  
υμηχανῆς καὶ διζελομηχανῆς, κατέληξε  
απηγορηματικῶς εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ  
ευτέρα σημαντικῶς ὑπερτερεῖ τῆς πρώτης.  
Ανέφερεν δὲτοῦ στροβιλοκίνητον πλοῖον με-  
λλου μεγέθους, κατεναλίσκει 100 τόνους  
καθάρου πετρελαίου ἡμεροσίως, ἐνῷ ἔν δη-  
λοκίνητον σκάφος τοῦ ίδιου μεγέθους καὶ  
ις αὐτῆς ταχύτητος χρείαζεται μόνον 70  
τόνους τοῦ ίδιου ἀκριδῶν καυσίμου. 'Απὸ  
πλευρέως ὀρχίου κόστους καὶ ἔξδονσα συντη-  
σεως, οὐδεμία κατὰ τὸν διαιτήν ἀξιόλο-  
γος διαφορὰ ὑφίσταται μεταξὺ τῶν δύο συ-  
ημάτων. Καὶ, ἀναφερόμενος εἰς τὴν πείραν  
ὑπὲκ τῶν ίδικῶν του πλοίων, προσέθεσεν  
εἰπέντεχεν ἡ ἑταῖρις τού ἀπόδοτικὸν χρό-  
νον κινήσεως ἐκάστου διζελοποιού της 355  
ερῶν ἐπτήσιως, διὰ τῆς χρηματοποιήσεως  
ὑπηρώματος εἰς ἐργασίας συνήθους συν-  
ρήσεως καὶ ἀντικαταστάσεων εἰς τὰς μη-  
νάς. Καὶ προσέδεσεν διτὶ ἀμφιδάλλει ἀπο-  
τελοῦ ἀν τούτῳ ἐπετεύχθη ἡ δύναται ποτὲ νὰ  
πιτευχθῇ μὲν ἐν ἀμπτόποιον, ίδια μὲ τοὺς  
μερινούς, τόσον λεπτούς εἰς τὴν τροφοδό-  
σιν των, λέδητας καὶ τοὺς σημερινούς  
στριβίλους, ἀμφοτέρους ἐργαζομένους ὑπὸ  
αιώνας συνθήκας υψηλῶν θερμοκρασιῶν καὶ  
τάσεων.

# OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. Ατομικά δωμάτια, μετά λουτρού, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
  2. Στοργική περίθαλψις, πλήρως συγκεκροτημένη.
  3. Ιατρική περίθαλψις, αν ζητηθῇ, ἐπὶ τοῦ πλοίου.
  4. Παροχὴ υπηρεσιῶν καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.
  5. Όμιλείται ἡ Ἐλληνική ἀπὸ δύο νοσοκόμωνς καὶ ἡ ἀγγλική ἀπὸ ὅλον τὸ προσωπικόν.

ΛΙΜΝΗ ΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA  
ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052  
ΕΥΚΡΑΤΟΣ ΑΙΓΑΙΟΝ ΗΠΑΤΙΟΝ Ν. ΖΑΚΑΣ



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

AI МЕТАФОРАI

Κατ' άνακοινώσιν της ειδικής 'Αμερικανικής Στατιστικής 'Υπηρεσίας, τό δι' ίδιαντινων γενικών όδων διακινηθὲν ἐσωτερικὸν καὶ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν Η.Π.Α. ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1965 εἰς τὸν μεγάλυτερὸν ἀριθμὸν ποὺ ἐστιμεώθη μέχρι τούδε, ἦτοι εἰς 1.264 ἑκατομμύρια τόνουνος. Ἡ αὐξησίς ἔναντι τοῦ 1964 ἀνῆλθεν εἰς 2.1%, ἦτοι κατὰ 26 ἑκατομμύρια τόνουνος.

· Αἱ τοιαῦται διὰ τὸ 1965 μεταφορά, ἀναλύονται ώς κάτωθι:

Ἐσωτερικὸν ἐμπόριον:

	Τόνοι
Κατά μήκος τῶν ἀμερικανικῶν ὀπτῶν . . . . .	202.000.000
Διά τῶν ἀνά τὴν ἀμερικανικὴν ἐπικράτειαν λιμῶν	153.000.000
Διά τῶν ἑσωτερικῶν ποταμίων καὶ θαλασσιών δόδων	468.000.000
Σύνολον . . . . .	823.000.000
<b>'Εξωτερικὸν ἐμπόριον:</b>	
Εἰσαγωγαί . . . . .	226.000.000
Έξαγωγαί . . . . .	175.000.000

Γενικὸν σύγολον . . . 1.264.000.000

Αι αύξησεις άφορούν εις πάντα τομέα και πάντα είδος μεταφορών, πλήγη έκεινων που άναφέρονται εις τό έσωτερικόν κατά μήκος τῶν ἀκτῶν ἐμπόριον. Εἰς τὸν τομέα αὐτὸν σημειούνται συνεχῆ υφεσίς, λόγῳ τῆς ηποχωρίσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορών, ἔναντι τῶν δόδικών τοιούτων. Οφείλεται τούτο εἰς τὴν συνεχῆ αὔξησιν τοῦ διάθαλάσσης μεταφορικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ κόστους.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Οι Ιάπωνες άνησυχούν σοβαρώς, ότι θά περιορισθούν μελλοντικώς αἱ παραγγελίαι υκαφών εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία. Οι διαπιπούμενοι ἀρμόδιοι φόβοι οφείλονται αἱφέντως μὲν εἰς τὴν αὐξησην τοῦ κόστους, ηγίς φέρει τὰς τιμᾶς τῶν πλοίων πρὸς τὰ ἄνα, αἱφέντως δὲ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἄλλων ναυπηγικῶν χωρῶν, αἱ διποῖαι ναυπηγούν ή σχεδιάζουν νά ναυπηγήσουν τὰ ἵδιά των πλοία. "Ενδεικτικά" ἀναφέρεται ἀπό ἀρμόδιον ναυλωμεστικῶν γραφείον τῆς Οζάκα (Χαμασάκι & Σια), ότι τὸ κόστος παραγωγῆς ἐνὸς μπάλκερ τῶν 15.000 τόνων εἶναι σήμερον ὑψηλότερον. Τὰ πλείστα τῶν ναυπηγείων θά εἶναι πλήρως ἀπηχοδλημένα διὰ παραδόσεις 1968. Οι πλοιοκτήται ἔξι ἄλλου τηροῦν ἐπί-φυλακτικήν στάσιν ἢ ἀπέχουν ὅσσον ἀφορᾷ παραδόσεις διὰ τὸ 1969, λόγῳ τῆς ἀβεβαιότητος ὡς πρὸς τὸ κόστος ἐργασίας καὶ τῶν ὑλικῶν εἰς τὸ μέλλον. Πάντως ἔνα ή δύο ναυπηγεία πιθανῶν νά είναι εἰς θέσιν διὰ παραδόσεων 1968.

Επιστημαίνεται πάντως τὸ γεγονός, ὅτι πολλὰ ἴστωνικά ναυπηγεῖσται ἐπέδειξαν κατὰ τὸ παρελθόν ὑπερβάλλοντα ζῆλον διὰ παραγγειῶν μὲν ἐντυπωτικῶν χαμηλὰς τιμάς, μὲν ἀποτέλεσμα σήμερον νὰ τάς ἐκτελοῦν μὲν ἔλλονται κρήδος.

ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐσημειώθησαν κρούσματα ἐλαττωματικῆς κατασκευῆς πλοίων εἰς τὰς ἡλεκτροσυγκολήσεις ἐκ μέρους τῶν Ιαπωνι-

πλέον.

Ειδικώτερον ως πρός τὸ σύστημα τῆς συνεχούς ναυπηγήσεως ἔνος καὶ ἡμίεσος πλοίου, ἀφαρμοδούμενοι διὰ τράποντος φοράν, ἀνάφεται ὅτι τοῦτο συνίσταται εἰς τὴν ταυτόχρονον κατασκευὴν ἐντὸς τῆς αὐτῆς δεξαμενῆς, ἐπὶ τῆς αὐτῆς ναυπηγικῆς ἐσχάρας, ἐν σειρᾷ, ἔνος πλήρους σκάφους, πλέον τὸ πρυμναῖον τμῆμα ἔνὸς δευτέρου ὑπὸ ναυπηγησιν πλοίου. "Οταν τὸ πρώτον πλάσιον καθελκυσθῇ, τὸ πρυμναῖον τμῆμα τοῦ δευτέρου μετακινεῖται εἰς τὴν θέσιν τοῦ πρώτου καὶ ἡ κατασκευὴ συνεχίζεται. Τὰ ναυπηγεῖα ἐπλίζουν, ὅτι θὰ ἔχουν ἐπάρκεια παραγγελίας διὰ νάρ μη μειωθῆ ὁ ρυθμός ἐργασίας τοῦ συστήματος τούτου.

Αἱ νέαι ναυπηγικαὶ ἔγκαταστάσεις Χιτά-  
τοι καταλαμβάνουν ἑκατὸν 760.400 τ.μ.  
τῆς ἄνω βιομηχανικῆς περιοχῆς, γνωστῆς  
πλέον ὡς «Sakai Coastal Industrial Area».

ΙΣΡΑΗΛ

## ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΝΤΑΙ

Τό Ισραήλ έχει έλλειψη ναυτικών. Τά 45% περίπου των άξιωματικών και τά 35% των πληρωμάτων είς το έμπορικον ναυτικόν του Ισραήλ είναι άλλοδαποί. Διά των λόγων αυτών το Ισραήλ σχεδιάζει νά έπαιστεύτη 11.100 ναύτας και άλιες κατ' έτος.

'Εκ τῶν ἐν λειτουργίᾳ ναυτικῶν σχολῶν ἀποφοιτοῦν κατ' ἔτος 350 - 400 ναυτικοῖ. 'Η κυβέρνησις σχεδιάζει νὰ ίδρυση τρεῖς νέας σχολών, ἡ πρώτη τῶν ὅποιων εἰς 'Ασχοντ, διὰ λειτουργήση τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1967. 'Από αὐτὴν θὰ ἀποφοιτοῦν κατ' ἔτος 110 ναυτικοῖ. Πρὸ μηνὸς ηρχίσει νὰ ἀνεγείρεται ἡ ἐν λόγῳ σχολὴ κατόπιν δωρεᾶς ἑκ 2,5 εκατομμύριων δολαρίων πρὸς τὸ Ταμείον 'Ιστραπλινῆς 'Εκπαίδευσεως ἐκ μέρους Ι-σραηλινῆς δργανωσεως.

"Η σκληρά οίκονομική πραγματικότης παρά ό εθνικισμός άθει τό Ισραήλ εις τήν δημιουργίαν ἐπάρκων πληρωμάτων. Κατά τό παρελθόν ἔτος αἱ ἀμοιβαὶ τῶν ξένων ναυτικῶν ἐμείσων τό συναλλαγματικὸν ἄποθεμα τῆς κύρωσις κατά ἐπτά ὅλα ἔκατον. δολλάρια.

Η άναγκή της ποσοτικής και ποιοτικής έπαρκειάς των Ισταρηλών ναυτικών ήγαγε τό ύπουργειόν Παιδίας εις τὴν ἐκπόνησιν ἑπταετούς προγράμματος ναυτικής ἐκπαίδευσεως. Ομιλών σχετικώς ὁ διευθυντής τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως κ. Ραφαὴλ Ρούπιν,  
ἔθιλωσε τὰ ἔθη:

«Τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν ἔχει ἀνάγκην ἐργατῶν μὲ βασιεῖν συναίσθιστὴν τῆς ἀποστολῆς των, ἀνδρῶν μὲ ναυτικήν ικανότητα, τῶν ὅπιοιν ἡ ζωὴ εἰς τὴν θάλασσαν σὰ μῆ εἶναι ἀπόλως ἐργασία, ἀλλὰ τρόπος ζωῆς. Ή κλίσις πρὸς τὴν θάλασσαν πρέπει νὰ καθαριεργήται ἀπὸ τὰς πρώτας σχολικὰς τάξεις καὶ νὰ τελειοποιήται εἰς τὰς ἑθνικὰς ναυτικὰς αγοράς».

Η ἀνέγερσις τῆς Σχολῆς εἰς τὸν νέον λιμένα "Ασχοντάποτελεῖ τὸ πρώτων γιγαντιῶν δῆμα διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ μεγαλειώδους τούτου σχεδίου, ἔξηγησεν ὁ κ. Ρούντιν. Οἱ ἀπόφοιτοι τῶν δημοσίων σχολείων θὰ γίνωνται δεκτοὶ εἰς τὴν σχολήν ταύτην, εἰς τὴν ὅποιαν θὰ ἐκπαιδεύονται ἀξιωματικοί καταστρόματος, μηχανῆς, ἀσυρματισταὶ καὶ ἡλεκτρολόγοι. "Ετεραὶ σχολαὶ θὰ συσταθοῦν εἰς Γιάφαν καὶ Χάιφαν. Αἱ ἡδη λειτουργούμεναι σχολαὶ εἰς Ἀρκάν καὶ Μίχορπ θὰ ἐπεκταθοῦν, περισσότερα δὲ μαθήματα θὰ είσαχθοῦν εἰς τὰ ἐπικουρικά σχολεῖα, ἐνώ ὑπερεκατὸν ἐνήλικες θὰ ἀσκοῦνται κατ' ἔτος εἰς τὰ τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων.

Η Ιστραπή ή κυβέρνησης άντιλαμδάνεται ότι χρειάζονται περισσότερα τών υπαρχόντων κτηρίων διά την ναυτικήν έκπτασεύσεων. Τὸ Ιστραπὴ ἔχει πληθυσμὸν περὶ τὰ 8,6 ἑκατομμύρια ἀνθρώπων καὶ ἐμπορικὸν στόλον ἐξ 100 περίπου πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος ἄνω τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου τόνων Ε.Π.Α. Η κατὰ κεφαλήν χωρητικότητα τοῦ Ιστραπὴ εἶναι τετράκις μεγαλύτερα ἑκείνης τῶν Η.Π.Α. καὶ ἵστη πρὸς ἑκείνην τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Κατὰ τὸν κ. Ρούπιν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν δῶν τῶν Ιστραπῶν πλοίων δι' Ιστραπήν πληρωμάτων ἡ χώρα πρέπει «ἀδιπλασιάσθη τάς προσπαθείας τῆς διὰ νά καταστῇ ἐλκυστικὸν τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα εἰς τοὺς μαθητὰς τῶν σχολείων, νά ἐπισχυθῇ ἡ εἰδικὴ κατάρτησις διὰ τῶν νεωτέρων τεχνολογικῶν μεθόδων, νά δελτιώθῃ γενικῶς ἡ ἑκπαίδευσις εἰς τὰ σχολεῖα καὶ νά ἔξασθαι σφαλισθῇ ἄνετον περιβάλλον εἰς τοὺς δοκίμους».

## ΙΤΑΛΙΑ

### ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΛΕΡΜΟΝ

Η κρίσις τῶν ναυτηγείων τοῦ Παλέρμου παρήλθε. Μετά τὴν ἀνανεώσιν τῶν κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων, παραγγελίαι πολλαὶ ἐδόθησαν ἀπό μέρους τῶν Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν. Μία ἐπίσης πλωτὴ δεξαμενή, ίκανή νά δεχθῇ σκάφη 100 χιλ. τόνων, ἥρχισε κατασκευαζομένη διὰ τῶν λιμένων τοῦ Παλέρμου. Διὰ 2½ ἑτη ἔητη ἑησφαλισθήσθη πλήρης ἀπασχόλησις.

Τέλος, λιμενικά ἔργα σημαντικῆς ἐκτάσεως ἀνελκυθήσαν εἰς δῶν τοὺς λιμένας τῆς Σικελίας, τὰ κυριώτερα δὲ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Παλέρμου, τὸ συγκεντρώνοντα τὴν πλέον ἀξιόλογον κίνησιν εἰς μεγάλα τάνκες πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευήν.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Εἰς τὴν προσπάθειάν της δόπως προσελκύσῃ πελάτας ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἡ βρετανική ναυτηγική διομήχανία προέδρη προσφάτως καὶ εἰς τὴν λήψιν κινηματογραφικῆς ταινίας, διαρκείας 15 περίπου λεπτῶν τῆς ὥρας, ἡ ὁποία περιγράφει τὸν τρόπον καθ' ὃν διεξάγεται ἡ ναυτηγησίς ἑνὸς πλοίου εἰς τὰ διάφορα αὐτῆς στάδια, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ σταδίου τῆς ἐρεύνης.

Τὴν ἐπιμέλειαν τῆς ταινίας είχεν ἡ γνωστὴ ὄργανωσις Ράνκ, διὰ τοῦ τμήματος κινηματογραφικῶν διαφημίσεων αὐτῆς, ἔγυρισθη δὲ αὐτὴ εἰς διάφορα ἀγγλικὰ ναυτηγεία καὶ ἰδρύματα σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν ναυτηγήσιν πλοίων.

Ἡ πρώτη ἐπίδειξις τῆς ἀνωτέρω ταινίας θὰ γίνη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς Έκθεσεως Βρετανικοῦ Εμπορίου, ἡ ὁποία θὰ γίνη εἰς "Οσλο μεταξὺ τῆς 29ης Απριλίου καὶ τῆς 15ης Μαΐου, μετά δὲ τὸ πέρας τῆς ἐκθέσεως αὐτῆς θὰ ἐπιδειχθῇ αὐτὴ καὶ εἰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας, εἰς εἰδικὰς συγκεντρώσεις τῆς ὑπηρεσίας προαγωγῆς τῶν βρετανικῶν ναυτηγικῶν ἔξαγωγῶν.

Εἶναι πράγματι ἀπόφασιστικὴ ἡ βρετανικὴ προσπάθεια πρὸς αὐξῆσιν τῶν ἔξιν παραγγελῶν εἰς τὰ ναυτηγεία της, διαρκοῦντος δὲ τοῦ 1965 ἐτοποθετήθησαν εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυτηγεία παραγγελίαι διὰ πλοίων χωρητικότητος ὑπερβανύσθησης τὸ ἐν ἑκατομμύριον τόνων γκρός, διὰ λογαριασμὸν ἐφοπλιστῶν ἀντκόνων εἰς 21 ἑνέας χώρας. Ἡ ἀξία τῶν παραγγελῶν αὐτῶν ὑπερβαίνει τὰ 83 ἑκατομμύρια λίρας.

### ΠΡΟΜΗΝΥΕΤΑΙ ΑΠΕΡΓΙΑ

Τὸ ἐν πλῷ 40ωρον εἶναι τὸ κύριον αἴτημα τῶν Ἀγγλῶν ναυτικῶν — τῆς Ἐθνικῆς Ενώσεως τῶν Ναυτῶν — ὅπερ καὶ τοὺς φέρει πρὸς τὴν ἀπεργίαν διὰ τὴν 16ην Μαΐου, ἐφ' ὅσον δὲν ηθελε τελικῶς γίνη ἀποδεκτὸν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Τὴν 2αν Μαΐου συνέρχεται εἰς γενικήν συνέλευσιν ἡ "Ενωσις τῶν Ναυτῶν καὶ παρ' αὐτῆς θέλουν συζητηθῆναι τὰ ἀφορῶντα εἰς αὐτὸν

θέματα, ὡς καὶ ἡ ἀπόφασις τοῦ ἐκτελεστικοῦ συμβουλίου διὰ τὴν ἀπεργίαν.

Ἄς οημειωθῇ ὅτι πρὸ ἔτους είχε συμφωνήθη ἡ ἐδδομάς τῶν 56 ώρῶν ἐν πλῷ, μὲ πληρωμὴν ἑνὸς κατ' ἀποκοπὴν ποσοῦ διὰ τὰς ήμέρας Σαββάτου καὶ Κυριακῆς. Οἱ ναυτικοὶ ζητοῦν τὸ 40ωρον καὶ πληρωμὴν ὑπερωρῶν διὰ τὸ γουσκή - ἐντ.

### ΚΑΤΑ ΤΩΝ "ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ",

Νομοσχέδιον κατέτεθη εἰς τὴν αὐστραλιανὴν Βουλήν, ἀποδιέπον εἰς τὴν ἐποπτείαν καὶ περιορισμὸν τῆς δχι πάντοτε ἐπωφελοῦ διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς Αύστραλίας δραστηριότητος τῶν "Κόνφερανς" τακτικῶν γραμμῶν. Ἐπιδιώξεις; ἡ μειωση τῶν ναυάλων διὰ τὰς ἔξαγωγὰς διὰ διαπραγματεύσεων μὲ τοὺς φορτωτάς, μὲ συμμετοχὴν ἐκπροσώπου τοῦ "Υπουργείου Εμπορίου".

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

### ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ

Αὔξησιν κατὰ 12% εἰς τὴν δύναμιν τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας προβλέπει ὁ ἀρμόδιος Ρώσος ἐπίτροπος. Κατὰ 20% θὰ αὔξηθῇ ἐπί-

στης δ ὅ δγκος τῶν διὰ τῶν διὰ τῶν πλοίων μεταφορέων πορτίων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Προσθήκαι κατὰ «δωδεκάδας» ἀναμένονται πορτγάλων έργων φορτίου μέχρι 45.000 τόν. δ.ω., διὰ τῶν ναυτηγήσεων εἰς τὰ ρωσικὰ καὶ τὰ ξένα ναυτηγεία, ἐνῷ ἐπισημαίνεται ἡ ἐπιτάχυνσης τῆς παραγωγικῆς ίκανότητος τῶν ἔγχωριών ναυτηγείων.

## ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

### ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Ἡ μεγαλύτερα δεξαμενή εἰς τὴν Εύρωπην κατασκευάζεται εἰς τὴν Λισσαβόνα. "Ομίλος πορτογαλικὸς ἐν συνεργασίᾳ δύο συσηδικῶν ναυτηγικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τριῶν δλλανθικῶν ἀνέλαβε τὴν κατασκευὴν. Ἡ χρηματοδότησις ἀπὸ ὅμιλον 'Ολλανδῶν τρεπεῖται.

Ναυτηγείον ἔγκαθίσταται μὲ δύο δεξαμενάς διὰ σκάφη μέχρι 100 χιλ. τόν. καὶ μέχρι 200 χιλ. τόν.

Θὰ ἀπασχολοῦνται 4.500 ἐργάται. Πυρήνες ἔξ αὐτῶν καταρτίζονται ἥδη εἰς 'Ολλανδίαν. Τὸ δόλον συγκρότημα θὰ είναι ἔτοιμον κατὰ τὸ δεύτερον ημισυ τοῦ 1967. Κόστος 28 ἑκατομ. δολλάρια.

### "Ἐνα ξακουστὸ ποτὸ τρεῖς διαλεχτοὶ μεζέδες

### ΒΟΤΚΑ

### Ρωσικά ΚΑΒΟΥΡΙΑ

"Η ἐκλεκτότερη θαλασσινή τροφή μοσχοδούλων θαλασσας

### Ρωσικό ΜΠΡΙΚ

"Η δρεπτικότερη τροφή για μικροὺς καὶ μεγάλους. Αποφύγετε τὶς ἀπομιμήσεις

### Ρωσικό Μαύρο ΧΑΒΙΑΡΙ

τὸ μοναδικὸ στόν κόρο



ΠΟΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΖΑΧΑΙΜΟΠΩΛΕΙΑ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΙΟΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Ο. ΚΑΡΕΛΑΣ ΤΗΛ. 484.111

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΑΙ: ΠΕΙΡΑΙΕΣ: ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ 5 - ΤΗΛ. 475.407

ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ 60 - ΤΗΛ. 23.006

ΑΤΕΛΩΣ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ) ΔΙΑ: ΠΛΟΙΑ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ - ΣΕΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ

ΔΙΣΕ

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

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ :

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

'Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιές

**Ναυτιλιακαί Εἰδήσεις**

20 ΤΩΝ 175 • 200 ΧΙΛ. ΤΟΝΝΩΝ !

**ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ κ. ΩΝΑΣΗ****Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

'Ανέγραψαν πρό ήμερών είς τὴν παριστήν των ἑκδοσιν οἱ «Τάϊμς τῆς Νέας 'Yόρκης» πληροφορίαν, ὅτι ὁ κ. 'Ωνάσης, καθ' ἄ δήλωσε, πρόκειται νὰ παραγγείῃ εἰς τὴν 'Ισπανίαν τέσσαρα σούπερ τάνκερς τῶν 175 - 200 χιλ. τόν., μεταξὺ τῶν εἰκοσι περίπου πλοίων - μαρμούθ, ποὺ περιλαμβάνει τὸ ναυπηγικὸν του πρόγραμμα. "Εξ δεξαμενόπλοια θὰ παραγγελθούν εἰς τὰ γαλ-

λικὰ ναυπηγεῖα, ἀλλα ἔξ εἰς τὰ γερμανικὰ καὶ ἔνα ἡ δύο εἰς τὰ ἀγγλικά (Χάρλαντ καὶ Βούλφ). Ποράδοσις τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν μέχρι τοῦ 1968.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων ὁ κ. 'Ωνάσης καθίσταται ὁ μεγαλύτερος ἐφοπλιστὴς τοῦ Κόσμου, μὲ στόλον τεσσάρων ἑκατομ. τόννων!

**ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

Δέκα τρία σκάφη τοῦ νέου τύπου «Freedom» — ὑποκατάστατα τῶν λίμπερτς — παρηγέλθησαν — καθ' ἄ ἀγγέλλεται ἀπὸ τὸ Τόκιο — εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, ἀπὸ τὸν κ. I. K. Καρράν. Τὰ σχέδια ἔξεπονθήσαν ἀπὸ τὸν γνωστὸν καναδικὸν τεχνικὸν οἰκὸν Κάμπελ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα. Πρόκειται περὶ σκαφῶν 13.600 τόν. d.w., τὰ ὅποια θὰ δύνανται νὰ κατασκευάζονται «en serie» ἐντὸς 25 ήμερών! Τιμὴ 2,5 ἑκατομ. δολ. Πίστωσις 80%.

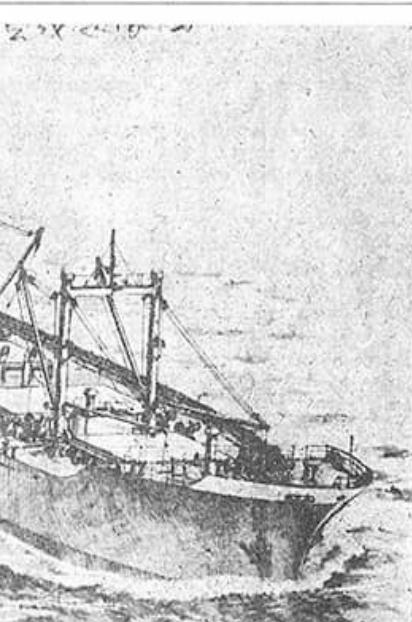
— Τρία τῶν 15.660 τόν. d.w. τὰ ὑποκατάστατα τῶν λίμπερτς — παρήγγειλεν ἡ ἑταῖρία «Απόλλων» (κ.κ. Λυγνός & Σία τῆς N. 'Yόρκης) εἰς τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κο-

κάν. Χαρακτηριστικά: Μῆκος 132 μ., πλάτος 22 μ., ψυσ 12.6 μ., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 9 μέτρων. Μηχαναὶ δῆζελ 7.200 Ίππων, ταχύτης 15.1 μιλ. Τιμὴ κατὰ σκάφος 2.5 ἑκατομ. δολ., μὲ πιστωσιν 80% ὀκταστοὺς ἔξοφλησεως. Παράδοσις 'Οκτώβριον 1968, Δεκέμβριον 1968 καὶ Μάρτιον 1969.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα οἱ κ.κ. Λυγνός & Σία παρήγγειλαν καὶ ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 55.000 τόννων.

**ΑΠΟ 40 ΕΙΣ 60 ΧΙΛ. ΤΟΝ.**

Δύο τάνκερς τῶν 40 χιλ. τόν., τὰ «'Ολύμπιπ Ράιντερ» καὶ «'Ολύμπιπ Ράινερ», ἀνήκοντα εἰς τὸν κ. 'Ωνάσην, θὰ ὑποστοῦν τὴν γνωστὴν μέθοδον τῆς μεγεθύνσεως (jumboizing) εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι. Θὰ ἐπι-



Σχεδιάγραμμα τοῦ νέου «πλοίου ἐλευθερίας», ὃς τοῦτο μέλλει νὰ κατασκευασθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κοκκάν. Παρηγέλθησαν ἡδη ἀπὸ 'Ελληνας ἐφοπλιστὰς πέντε τοικῦντα σκάφη (κ.κ. E. Νομικὸς δύο καὶ Λυγνός & Σία τρία).

μηκυνθοῦν ἀπὸ 699 πόδας εἰς 788 καὶ τὸ τοννάζ θὰ αὐξηθῇ εἰς 60.000 τόν. Ή μετασκευὴ θὰ διαρκέσῃ 120 ημέρας, ἀπὸ τοῦ Μαΐου τρέχ. ἔτους διὰ τὸ πρῶτον σκάφος καὶ ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1967 διὰ τὸ δεύτερον.

**ΔΥΟ ΝΕΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ**

Τὴν 18ην 'Απριλίου παρεδόθη εἰς τὸν Οἰκονομονοματικὸν καρρίερο τὸν Χανδρῆ, μετά ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, τὸ μπάλκ κάρριερ «Μαργαρίτα Χανδρῆ», 30.000 τόννων d.w., τὰ δέ ναυπηγεῖα 'Ωστιν καὶ Πίκερσοντοκίλ εἰς Σάουθγουΐτ τοῦ Γουέαρ ἀνεκοίνωσαν, διὰ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Μαρί Χανδρῆ» πρόκειται νὰ καθελκυσθῇ τὴν 18ην Μαΐου.

**ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ**

Καθειλκυσθη πρὸ ἐδδομάδος ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα ποὺ δέ 80.500 τόννων d.w. δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον τοῦ γραφείου Νομικὸς Λιθ., μὲ ἀνάδοχον τὴν Κυρίαν τοῦ μουσικοῦ Φόν Καραγιάν. Τὸ ὄνομα: «Κίγκ 'Αγαμέμνων».

— Τὴν 1ην Μαρτίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα καθειλκυσθη τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Τρόπικα» 50.200 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὸ ἐπαρικόν συγκρότημα διαχειρίσεως τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαιμού.

**ΑΓΟΡΑΙ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ**

Τὸ ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «British Security», 8.883 τ. γκρός, 12.306 τ. d.w., ἀγγλικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1948, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 95.000 λιρῶν καὶ παρεδόθη εἰς Τάιν.

— Τὸ φινλανδικὸν ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Hannu», 2.397 τ. γκρός, 3.500 τ. d.w., ναυπηγήσεως τοῦ 1948 μὲ ἀνανεωμένη ἐπιθεώρησην τὸν Φεβρουάριον 1965, ἡγοράσθη ἀντὶ 97.500 λιρῶν μὲ παραλαβὴν εἰς Φινλανδίαν Μάιον.

— Τὸ φινλανδικὸν φορτηγὸν «Kenneth», 1.880 τ. γκρός, 3.500 τ. d.w. καὶ δανικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1939, ἡγοράσθη ἀντὶ 55.000 λιρῶν.

— Τὸ λίμπερτον «'Οκεανίς», 7.175 τ. γκρός, 10.490 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἐπιπλήθη εἰς ιταλικά συμφέροντα. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

— Τὸ ὄλλανδικὸν φορτηγὸν «Baukipu», 7.667 τόν. γκρός, 10.384 τ. d.w. ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 130.000 λιρῶν ἀπὸ τὸν κ. Γρηγ. Περ. Καλλιμανόπουλον.

— Τὸ ὄλλανδικὸν «Bennekom», 7.666 τόν. γκρός, 10.423 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 130.000 λιρῶν.

— Τὸ ὄλλανδικὸν «Breda», 7.635 τόν. γκρός, 10.428 τ. d.w., ναυπηγήσεως τοῦ 1945, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 130.000 λιρῶν ἀπὸ τὸν κ. Γρηγόριον Περ. Καλλιμανόπουλον.

— Τὸ ἀτμοκίνητον ρυμουλκὸν «Clyneforth», 262 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Ιωάν. Λάστη μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Σουάνζη.

— Τὸ ὄλλανδικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Daniel», 492 τ. γκρός, 565 τ. d.w., ναυπηγήσεως τοῦ 1953, ἡγοράσθη παρὰ τῆς Κτηματοναυτιλακῆς & Σία καὶ μετωνομάσθη «'Αρίων».

— Τὸ ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Kadeik», 7.489 τ. γκρός, 10.200 τ. d.w., ἀγγλικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 325.000 λιρῶν.

— Τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον «Munkedal» 11.232 τ. γκρός, 17.610 τ. d.w., σουηδικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1954, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 200.000 λιρῶν μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Πόρτο ντε Μπούκ δῆτας ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται.

— Τὸ νορβηγικὸν ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Innicoes» 2.483 τόν. γκρός, 3.500 τ. d.w., ἀγγλικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1948, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 30.000 λιρῶν.

— Τὸ υπό ἀγγλικήν σημαίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων (Γραφείον Λουζη) δηζελοκίνη-



## Σινικής Θαλάσσης.

—'Εκ τῶν νησολογίων τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιώς διεγράφη ἐπίσης τὸ φορτηγόν «Γεράσιμος Κ», υπ' αὐξ. ἀριθ. 1766, τὸ ὅποιον ἐδυείσθη τὴν 17ην Φεβρουαρίου 1966 εἰς τὸν διαυλὸν τῆς Σαλαμῖνος.

## ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Συνεχιστοὶ τῆς χιακῆς παραδόσεως οἱ κ. κ. Ἀδελφοὶ Λώ. Γενναϊδώρων εἰσέφερον καὶ εἰσφέρουν εἰς ἔργα εύποιίας διὰ τὴν γενέτειραν, τὸν Βροντάδον τῆς Χίου.

Πρὸς τὸν κ. Τάσσον Λώ ἐπεδόθη ἐν τελετῇ τὴν 11ην Ἀπριλίου τὸ χρυσοῦν μετάλλιον τοῦ Βασιλικοῦ Ἰδρύματος, παρισταμένων τοῦ κ. Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας καὶ τῶν ἄρχων τῆς νῆσου.

Εἰς τὰς προσφωνήσεις τῶν ἐπισήμων ὁ κ. Τάσσος Λώς ἀπήντησε διὰ τῶν ἑξῆς δόλιων:

«Ἐε, μέρους ὅλων τῶν Ἀδελφῶν μου ἐπιθυμῶ νά σᾶς εὐχαριστήσω διὰ τὰ λίαν κολακευτικὰ λόγια τὰ ὅποια ἀπηγόρων περὶ ἡμῶν οἱ εὐγενεῖς ὅμιληται. Ἐπιθυμῶ ἀκόμη νά ἐκφράσω τηρημάς εὐχαριστίας πρὸς τὸ Ἑθνικὸν Βασιλικὸν Ἰδρυματού τὸν τιμὴν τὴν ὅποιαν μᾶς ἔκαμε. Ἀλλὰ δὲν θὰ μακρηγορήσω. Ἐκείνο τὸ ὅποιον θὰ διαθεδώσως εἶναι διὰ δένθα πάνωμεν πότε νά ἐνδιαφερόμενος διὰ τὸν Βροντάδον καὶ τὴν Χίον καὶ νὰ συντρέχωμεν πάντα ἔργον τὸ ὅποιον πράγει τὸν πολιτισμὸν εἰς τὴν νῆσον μας. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ δὲ θὴβλα νά σᾶς πληροφορήσω διὰ τὰ ἀρχιτεκτονικὰ σχέδιο τῆς Λέσχης τοῦ Ναυτικοῦ Ομίλου τῆς ΠΕΚΕΒ εὐρίσκονται εἰς τὸ τέρμα τῶν καὶ ἐπίτιζομεν μὲ τὴν δοθειαν τοῦ Θεοῦ διὰ τὸ ἔρχόμενον θέρος διὸν δοῖ θὰ εὐρισκώμεθα καὶ πάλιν ἐδῶ, θὰ θέσωμεν τὸν θεμέλιον λίθον τοῦ ἔργου, οὕτως ὥστε τοῦτο νά είναι ἔτοιμον τὸ θέρος τοῦ 1967. Εύχαριστω ἐκ θάβους καρδίας δόλους δοῖ οἱ ἀνταπεκρίθητε εἰς τὴν πρόσλησιν τοῦ κ. Νομάρχου Χίου καὶ τοῦ κ. Δημάρχου Βροντάδου καὶ μᾶς ἐτίμηστε.

## ΤΑ "ΙΠΤΑΜΕΝΑ,,

Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς ἡ ἐταιρία «Κ. Βελλής» θὰ παραλάβῃ ἀπὸ τὰ ρωσικὰ ναυπηγεία ἐν Ιπτάμενον σκάφος τύπου «Κομέτα», τὸ ὅποιον ἀπὸ τοῦ προσεχοῦν 'Ιουνίου θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν γραμμὴν Πειραιῶν — Λουτρακίου — Πατρών ἐντὸς δύο ὥρων.

Τὰ Ιπτάμενα πλοῖα τύπου «Κομέτα» ἔχουν μῆκος 35 μέτρων, πλάτος 9 καὶ δύνανται νὰ μεταφέρουν 120 ἐπιβάτες.

Τὸ πλήρωμά των ἀποτελεῖται ἀπὸ 6 ἄνδρας, οἱ κινητήρες των εἰναι συνολικῆς ισχύος 2.400 ίππων καὶ διαθέτουν ὅλα τὰ ραδιοναυτιλιακὰ δργανα καθὼς καὶ ἡλεκτρομαγνητικὸν σύστημα προφυλάξεων των ἀπὸ τοὺς θαλασσίους ὄργανοισμούς.

Ο σοβιετικὸς ναυτιλιακὸς δργανοισμὸς «Σουντόμπορτ», διὰ τοῦ ἐν 'Ελλάδι γενικοῦ ἀντιπροσώπου του κ. Γ. Μουνδρέα, προτείνει τὴν ἀγορὰν ἀριθμοῦ Ιπτάμενων πλοίων διὰ τὴν δρομολόγησιν των εἰς τὸν Ἀργοσαρωνίκον καὶ ἄλλας νῆσους τοῦ Αιγαίου.

## ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ "ΑΡΓΩ,,

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν ἀπέπλευσαν προκειμένου νὰ παραδοθοῦν εἰς Κουβέιτ ἐν πετρελαιοφόρον καὶ ἐν ρυμουλκόν, κατασκευασθέντα ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰ ναυπηγεία «Αργώ» τοῦ Περάματος διὰ λογαριασμὸν τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κουβέιτ.

Τὸ ρυμουλκόν εἶναι μῆκος 23 μ., πλάτους 5,5 μ. καὶ φέρει μηχανὴν Ντούτις ισχύος 575 ιππων (750 στροφῶν ἀνὰ λεπτὸν) μὲ μειωτήρα 3 πρός 1). Κατὰ τὰς δοκιμάς τὸ σκάφος ἀνέπτυξε ταχύτητα 12 μίλιων, ἀνεύ κραδασμῶν. Εἶναι πλήρως ἔξωπλισμένον, μὲ δοθητικὰ μηχανήματα, αἵρετα κοντίσιον, συγχρόνους καρπίνας διὰ τὸ πλήρωμα, μονώσεις διὰ τὰ θερμά κλίματα κ.λ.π.

Τὸ πετρελαιοφόρον εἶναι χωρητικότητος 300 τόνων δ.ω., μῆκος 40 μ. καὶ πλάτους 7,80 μ., μὲ μηχανὴν Ντούτις ισχύος 575 ιππων, 750 στροφῶν, ἀλλὰ μὲ μειωτήρα 2 πρός 1. Κατὰ τὰς δοκιμάς τὸ σκάφος ἀνέ-

πτυξε ταχύτητα 11 μίλιων. Ἡ κατασκευὴ του εἶναι ἀρτία, ὡς τοῦ ρυμουλκοῦ.

Ἀμφοτέρα τὰ σκάφη ἀπέπλευσαν τὴν 24ην 'Απριλίου μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα καὶ Ἑλληνικὴν σημαίαν (προσωρινῶς μέχρι παραδόσεως των εἰς τὴν κυβέρνησιν τοῦ Κουβέιτ), ἐφοδιασθέντα μὲ Ἑλληνικὰ προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα. Τὸ κόστος ἀμφοτέρων τῶν σκαφῶν ἀνήλθεν εἰς 10 ἑκατ. δρχ. περίπου.

Ἐξ ἄλλου, εἰς τὰ ναυπηγεία «Αργώ» ἥρχισεν ἡ κατασκευὴ τῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. δύο ρυμουλκῶν καὶ μιάς ὑδροφόρου. Τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς 9 μηνῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ καταρτίζονται μελέται καὶ σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνδὸς δηζελοκινήτου πλοίου -ψυγείου μῆκους 70 μ., παραγγελθέντος ὑπὸ Ιδιώτου.

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ Β. VIETNAM

Καθ' ὃ τηλεγραφοῦν ἀπὸ τὸ Χόγκ Κόγκ, εἴκοσιν «Ἐλληνες ναυτικοὶ τοῦ κυπριακοῦ φορτηγοῦ «Ἀντωνία 2», 7.302 τόνων, τὸ δόποιον εύρισκεται ἐκεῖ Ἑλληνισμένον, ἥρηθησαν νὰ ταξιδεύσουν εἰς Β. Βιετνάμ, ἐπικαλεσθέντες τὴν Ἑλληνικὴν νομοθεσίαν, ἡ δόπια τοῦ τὸ παγαρέει καὶ τὸ δτε δέν ἐπεδύμουν νὰ θέσουν τὴν ζωήν των εἰς κίνδυνον. Οι ἐν λόγῳ ναυτικοὶ ἐξήγησαν νὰ ἐπαναπατρισθοῦν καὶ υποστηρίζουν δτι ὁ πλοιάρχος ἥρηθη νὰ τοὺς δώσῃ τὰ ἀναγκαῖα χρήματα διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν των.

Τὸ «Ἀντωνία 2» κατέπλευσεν εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ τὴν παρελθόνταν Παρασκευὴν, προερχόμενον ἐκ Μόζι τῆς Ισπανίας. Ἐξηγήθησαν δόηγιαί τηλεγραφικῶς ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησην, μέσω τοῦ εἰς Χόγκ Κόγκ προξείου τῆς Ἐλλάδος. Τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους ἀποτελεῖται ἀπὸ 25 ἀτομά, διπλαντας Ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος. Δύο ἐκ τῶν πέντε ναυτικῶν, οἱ δόπιοι ἐδέχθησαν δπως μεταδύνειν εἰς Β. Βιετνάμ ἐδήλωσαν, δτι καίτοι δ νόμος ἀπαγορεύει εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη τὸν κατάπλουν εἰς λιμένας τοῦ Β. Βιετνάμ, οι

## INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP  
QUALITY

TOP  
SERVICE

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

LONDON

International Paints Ltd.

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

Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)

Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON

Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. • Cables: CORROFOUL LDN. SW1.



NEW YORK

International Paints Co. Inc.

21, WEST STREET, NEW YORK,  
NEW YORK 10006, U.S.A.

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

"Ελληνες οι όποιοι ύπηρετούν είς πλοΐα ύπό ένας σημαίας έχουν τὸ δικαίωμα νὰ λάβουν οἱ ίδιοι σχετικήν ἀπόφασιν.

Τὸ "Υπουργεῖον Ναυτιλίας, ἀγνοήσαν τὸ γεγονός ὅτι πρόκειται περὶ 'Ελλήνων ναυτικῶν, ἀπήντησεν εἰς τὸ σχετικὸν ἐρώτημα τοῦ εἰς Χόγκ Κόγκ 'Ελληνος προξένου, ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις ἀφορᾷ εἰς μόνον τὰ ὑπὸ ἑλληγικὴν σημαίαν πλοῖα.

#### ΤΟ "ΟΣΕΑΝΙΚ,"

Θεαματική ἡ ἐπιτυχία τοῦ νεοτεύκτου ὑπερωκεανίου «Οσεάνικ» τῆς «Χόμ Λάίνς» εἰς τὴν τακτικὴν ἔβδομαδιαίαν του γραμμῆν N. "Yόρκης - Νάσσο. Τὸ 34.000 τόνων πλοίον τῆς αὔριον», δπως ἔχαρακτηρίσθη (κόστος 35 ἑκατόμ. δολ.), συνεκέντρωσε τὴν ἀπόλυτον τοῦ ἀμερικανικοῦ κοινοῦ ὑποστήριξιν. Ἐντὸς ἔτους, ἀπὸ τῆς 20ῆς Ἀπριλίου 1965, ὅτε ἔδρομοιογήθη τὸ «Οσεάνικ» εἰς τὴν γραμμὴν του, διήνυσεν 108 χιλ. μίλια καὶ μετέφερε 41 χιλ. ἐπιβάτας (35 τακτικὴ δρομολόγια καὶ ὀκτὼ χειμερινάς κρουαζίερας) μὲν μέσην ἀπασχόλησην τοῦ προσφερομένου χώρου κατὰ 90% — ρεκόρ ἄνευ προηγουμένου δι' ὑπερωκεανίον σκάφους εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Καραϊβικῆς.

Τὸ «Οσεάνικ» ἔχει μεταφορικὴν ίκανότητα διὰ 1.659 ἐπιβάτας. Διαθέτει 569 καμπίνας καὶ διαφόρου τύπου διαμερίσματα. Ἡ τεραστίων διαστάσεων αἰθουσαὶ τοῦ ἐστιατορίου δύναται νὰ περιλάθῃ 650 ἐπιβάτας.

Τὸ «Οσεάνικ» ἐπανέπλευσεν εἰς τὴν Τεργεστίνη διὰ τὴν ἐπιθεώρησίν του ἀπὸ τὰ ἔκει ναυπηγεῖα, ὅπου καὶ κατεσκευάσθη. Εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν τοῦ Νάσσου ἀντεκεστάθη ἀπὸ τὸ «Ομηρικός».

#### ΕΙΣ ΤΟΝ "MAYRON ΠΙΝΑΚΑ,"

Μέχρι τῆς 11ῆς Ἀπριλίου δύο ἑλληνικά, ἔνα κυπριακὸν καὶ ἐπτὰ ἀγγλικά περιλαμβάνονται εἰς τὸν «μαύρον πίνακα» διὰ ταξίδια εἰς τὸ Βόρ. Βιετνάμ.

Τὸ 7.150 τόν. γκρός ἑλληνικὸν «Ἀλκων» προσετέθη εἰς τὸν ἀμερικανικὸν «μαύρον πίνακα». Ἐξηπρέτησε τὰς μεταφορὰς τοῦ B. Βιετνάμ.

Εἰς τὸν πίνακα τῶν πρὸς Κούδαν ταξιδίων προσετέθη τὸ κυπριακὸν «Ἀμφιάλη» 7.110 τόν. γκρός. Καὶ περιλαμβάνει ὃ πίναξ αὐτὸς 18 κυπριακά, ἀτίνα καὶ δὲν παρεμποδίζονται ἀπὸ τὴν κυβερνήσην τῆς Κύπρου νὰ πλέουν πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν.

#### Η ΑΝΑΤΑΡΑΧΗ

Μὲν μεγάλους τίτλους διαβάζομεν εἰς τὰς δραζιλιανὰς ἐφημερίδας τῆς 26ῆς Μαρτίου, ὅτι «ἡ ἀστυνομία παρημπόδισε τὴν ἐκδήλωσιν ἀνταρσίας ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου «Κασσολόγκο», ἐλλιμενισμένου εἰς Πόρτο Αλέγκρε. Δύο, μεθυσμένα ἵσως, μέλη τοῦ πληρώματος προσεπάθησαν νὰ παρασύρουν τὸ πλήρωμα εἰς ἀνταρσίαν κατὰ τοῦ πλοιάρχου κ. Πάνου Περδικούματτη, διὰ λόγους μηδεικρινισθέντας εἰσέτι, ἡ ἀνταρσία δὲ ἀπεφεύχθη μόνον χάρις εἰς τὴν ἀμεσοῖς ἀπέμβασιν τῆς ἀστυνομίας, ἡ όποια συνέλαβε τοὺς πρωταίσιους, κατόπιν αἰτήσεως τοῦ πλοιάρχου.

Πληροφορούμεθα σχετικῶς, ὅτι τὸ σκάφος φέρει σημαίαν Λιβερίας, τὴν 21ην δὲ Μαρτίου εἰς θερμαστής ἐπεχείρησε νὰ τραυματίσῃ διὰ στιλέτου τὸν δεύτερον μηχανικὸν τοῦ πλοίου καὶ ἔνα ναύτην, ἐνῷ ἄλλος θερμαστής ἔξυδρισε χυδαίως τὸν πρώτον μηχανικόν. Τὴν ἐπομένην, οἱ δύο αὐτοὶ θερμασταὶ καὶ εἰς ναυτόπαις δὲν προσῆλθον εἰς τὴν ἐργασίαν των, τὴν 23ην οἱ ἀπεργοῦντες ἀνήλιθον εἰς πέντε, τὴν δὲ 24ην ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπεργούντων ἀνήλιθον εἰς 9. Προφαστζόμενοι ὅτι καθυστερεῖ ἡ ἀλληλογραφία των, ἔθραυσαν τὰ σκεύη εἰς τὰ ἐστιατόρια πληρώματος καὶ ἀξιωματικῶν, ἔξυδριζον καὶ ἡπείλουν μέ μαχαίρας καὶ πελέκεις τὸν πλοιάρχον καὶ τοὺς ἀξιωματικούς, τὴν δὲ 25ην Μαρτίου ὁ ἔλεγχος τοῦ πλοίου περιήλθε πλήρως εἰς αὐτούς, ὅτε καὶ ὁ πλοιάρχος ἤναγκασθη νὰ ζητήσῃ τὴν ἐπέμβασιν τῶν τοπικῶν ἀρχῶν.

#### ΝΕΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Κατόπιν ἐνέργειών τοῦ ἐν Κέπῃ Τάσου ἀντιπροσώπου τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος κ. Ὁμήρου Παπαστεφάνου, ἡ Νοτιοαφρικανικὴ κυβέρνησης ἀνεγνώρισεν ἐπισήμως τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα, ὡς ιστότιμον τοῦ Ἀγγλικού, τοῦ Ἀμερικανικοῦ καὶ τῶν ἄλλων διεθνῶν ἀνεγνωρισμένων Νηογνώμονων.

Ἡ ἀναγνώρισις αὕτη, προστιθεμένη εἰς τὰς ἡδη ἀναγνωρίσεις τοῦ Ἐθνικοῦ μας Νηογνώμονος καὶ παρὰ κυβερνήσεων ἄλλων κρατῶν, θέλει ἀσφαλῶς συντελέση εἰς τὴν ἐπίτευξιν τοῦ τελικοῦ τοῦ σκοποῦ, δπως καθέξῃ θέσιν μεταξὺ τῶν ἄλλων Διεθνῶν Νηογνώμονων παγκοσμίου κύρους.

#### ΝΕΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

«Υπὸ τοῦ Y.E.N. ἐγένετο κατ' ἀρχὴν ἡ προμελέτη τοῦ κτιρίου τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων Χανίων. Κατόπιν τούτου ἐδόθη ἐντολὴ εἰς τὸν μηχανικὸν δπως προθῆ εἰς τὸν καταρτισμὸν τῆς μελέτης διὰ νὰ δημοπρατηθῇ αὕτη τὸ ταχύτερον. Διὰ τὴν Σχολὴν είχεν ἐγγραφή ποσὸν 3.000.000 δρχ. ἐκ τοῦ Προγράμματος Δημοσίων Ἐπενδύσεων, προσφάτως ὅμως ἐζητήθη ἡ αὔξησης τῆς πιστωσέως ταύτης μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 10 ἑκατομ. δρχ.

— Κατόπιν τῆς ἀποφάσεως περὶ συστάσεως Σχολῆς Μηχανικῶν E.N. εἰς Μουδανιά Χαλκιδικῆς, ὁ Διευθυντὴς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης Πλοιάρχος Λ.Σ. κ. Ξεν. Ἀντωνιάδης μετέβη ἐπὶ τόπου καὶ ἔζηστα τὰς δυνατότητας ἐγκαταστάσεως ἑκεί ναυτικῆς Σχολῆς. Ἀναμένεται ἡ ὑποδολή τῆς ἔκβεσεώς του.

— «Υπὸ τοῦ Συμβουλίου E.N. ἐνεκρίθη κατ' ἀρχὴν ἡ ἰδρυσις Σχολῆς Πλοιάρχων εἰς Ἀνδρον καὶ εἰς Ἀργοστόλιον, ὡς καὶ Σχολῆς Μηχανικῶν εἰς Κόρφιον Ἀνδρον. Ἡ ἰδρυσις τῶν Σχολῶν τούτων θὰ πραγματοποιηθῇ μόνον ἐφ' ὅστον ἀνεγερθῶν τὰ ἀναγκαῖα κτίρια καὶ ἔξασφαλισθῶν οἱ πόροι λειτουργίας τῶν Σχολῶν εἰς δάρος τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν κύλων.

«Ιδιαιτέρως, διὰ τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν Κορփιον, ὡς ἀνεγράφη ἄλλως τε, προβλέπεται νὰ διατεθοῦν οἱ πόροι ἐκ τοῦ κληροδοτήματος Μουστάκα.

#### ΠΕΝΩΗ

#### ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ

Βετεράνος τοῦ κύματος, πλήρης ἡμερών, ἀπεβίωσε καὶ ἐκδεύθη τὴν 15ην Ἀπριλίου δι πλοιάρχος καὶ ἐφοπλιστής Ζαχαρίας Σαμοθράκης. Ἐγεννήθη εἰς τὴν Τήνον το 1886 καὶ ὡς ναυτόπαις ἐναυτολογήθη τὸ 1903, μετὰ τὰς ἔγκυδιούς σπουδάς του.

Ἄπὸ τὸ ἐπικήδειον ἀποχαιρετισμὸν τοῦ κ. I. Ρήγου, ἀντιπροέδρου τῆς έθνου Ἀδελφότητος Τήνου, παραλαμβάνομεν ὅλιγα τινὰ διά την μακράν, τόσον γόνιμον σταδιοδρομίαν τοῦ ἀειμνήστου νεκροῦ. Εἶπε μεταξὺ ἄλλων ὁ κ. Ρήγος:

«Τοιαύτη ἦτο ἡ ἀγάπη καὶ ἡ ἐφεσις καὶ ἡ συνεπεία τούτων πρωτοφανῆς ἐπίδοσις εἰς τὸ τραχύ, ἐπίμοχον καὶ σκληρότατον, ὡς τότε ἡσείτο, ἐπάγγελμα τοῦ ναυτίλου, ὡστε, ὁ ἔξ ἐλαχίστων ὀρμηθεὶς, νεώτατος νὰ ἀνέθη ἀμέσως ὀλας τὰς δαθμίδας τῆς ναυτικῆς ἱεραρχίας, ἀποκτήσας τὸ 190 πτυχίον ἀγγλικού ὑπάρχου καὶ κατά τὸ ἔτος 1914 νὰ τύχῃ διπλώματος πρώτου πλοιάρχου, ἐν Ἑλλάδι, διοικήσας ἐπιτυχέστατα πλείστα μεγάλα σκάφη ὑπὸ βρετανικήν καὶ ἑλληνικήν σημαίαν. Λαβὼν δὲ συνεχῶς μέρος εἰς τὰς νηοπομπὰς τοῦ συμμαχικού ἀγώνος τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, ἐτορπλίσθη κατ' ἐπανάληψιν καὶ εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ταύτας διεσώζετο ὑπὸ τῆς Θείας Χάριτος.

Κατά τὸ ἔτος 1919, ὁ διάσημος καὶ ἐνδιδόσιος καὶ διαπρεπῆς πλέον καταστάς πλοιάρχος νυμφεύεται τὴν λαμπράν τότε κόρην, Βιργινίαν Γρέγου, τὴν σεβαστὴν παρισταμένην δέσποιναν — πρός τὴν ὄποιαν πάντων ἡ συμπάθεια καὶ τὰ εὐγενέστερα τῶν αἰσθημάτων μας στρέφονται τὴν στιγμὴν ταύτην — ἀποκτήσας λαμπρὰν οἰκογένειαν καὶ καταστάς ὑπόδειγμα φιλοστόργου οἰκογένειαρχου. Τότε ἀπέκτησεν ίδιον πλοῖον, τὸ φορτηγὸν «Βιργινία Σ.», τὸ θρυλικὸν καταστάν καὶ ὅπερ ἐπέπρωτο νὰ γίνη παρανάλωμα τῆς μανίας τῶν ἔχθρων τῆς Πατρίδος κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ τελευταίου πολέμου.

«Ἀποσυρθείς, πριθιμῆσεν ούτω ἐπὶ τῆς γεφύρας, ὡς ἀξιωματικός, ἐτη πλήρη τε σαράκοντα καὶ δικαίως ἀπεκλήθη ὁ Πρύτανης τῶν Ελλήνων πλοιάρχων.

Δὲν ἐπανεπαύθη δῆμως, ὡς ὁ ἄσσων πλούσιος τοῦ Εύαγγελίου, εἰς τὰ κτηθέντα, ἀλλὰ τὸ δοθὲν ὑπὸ τοῦ Δημιουργοῦ του τάλαντον, ἐπολλαπλασίασε καὶ ούχι ἀπλῶς καὶ πολυπλεύσως εὑρηγέτησε καὶ τοὺς κρούσαντας τὴν θύραν διάν προθύμως ἥνοιξε καὶ τὰς ἀδυναμίας καὶ ἀνάγκας τῶν συναυθάρπων ἐθεράπευσεν, ἀλλὰ παρ' ὅτι ἔξ ἐλαχίστων ὀρμηθή, ἔθμασε νὰ καταδέγεται μεταξὺ τῶν δοκίμων λογοτεχνῶν, ἀλλὰ καὶ ζωγράφος νὰ ἀναδειχθῇ μὲ ἔργον ὑποδηλούν σαρδός τὴν πατριωτικὴν Τηνίαν του προέλευσιν. «Ἐνὶ έκαστω ἡμῶν ἐδόθη ἡ Χάρις κατὰ τὸ μέτρον τῆς δωρεᾶς τοῦ Χριστοῦ...» ἀνακράζει δι Παύλος, εἰς τὴν πρὸς Γαλάτας ἐπιστολήν του. Καὶ ἀλλιώς, Σπανίως ἡ Χάρις τοῦ Θεοῦ ἐδόθη τόσον πλουσία καὶ τόσον πολύπλευρος.

## DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR ES SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

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

TELEX: LONDON 25-451 21-813

**ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΝ  
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ  
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ**  
**ΤΟΥ Κ. Ι. ΦΑΝΕΛΛΗ**

'Υπό τὸν ἀνωτέρῳ τίτλον ἐκυκλοφόρησεν εἰς καλαίσθητον ἔκδοσιν βιβλίον τοῦ Πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Ἰωάννου Κ. Φανέλλη, πρὸς χρήσιν τῶν ναυτιλίων ἀξιωματικῶν.

Προκειται περὶ εμπειρισταώμενου δοιθῆματος, περιγραφόντος τὸν ὄρθον τρόπον διεξαγωγῆς τῆς ἐργασίας εἰς τὰ εἰδικὰ αὐτὰ πλοῖα. Κατάλληλα σχῆματα ὑποβοηθοῦν τὸν μελετητὴν. 'Ἐπίσης δίδονται λύσεις ἐπὶ διαφόρων προβλημάτων, τὰ ὅποια ἀνακύπτουν κατὰ τὸν χειρισμὸν διαφόρων εἰδῶν ὑγρῶν φορτίων, τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενοπλοίων, τὸν χειρισμὸν τοῦ ἔρματος, τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου κ.λ.π. Τὰ θέματα ἀναπτύσσονται πρακτικῶν διὰ νὰ είναι εὐληπτα. Προκειται περὶ ἀξιολόγου πράγματος ἐργασίας, ή ὅποια πρέπει νὰ γίνη κτῆμα παντὸς ναυτίλλομένου.'

ρυμουλκών καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του τὴν 14ην.

«ΡΕΗΝΤΖΕΡ»: Κατὰ μεθόριοιν του ἐντὸς τοῦ λιμένος Καλκούπτας, ὑπέστη τὴν 17ην 'Απριλίου σοδαράς ζημίας εἰς τὴν τροφοδοτικήν ἀντίλιαν του.

«ΡΟΓΩ»: 'Απὸ Μπερία διὰ Μομπάσα, προσήραξε τὴν 25ην 'Απριλίου παρὰ τὸ Κίλιφι, περὶ τὰ 35 μίλια βορείως τῆς Μομπάσα.

«ΡΟΚΟΣ Β.», περὶ τῶν ζημιῶν τοῦ δροὶού ἀνεφέρεμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, κατώρθωσε νὰ φθάσῃ εἰς Σαΐν Τζῶν τὴν 18ην 'Απριλίου δι' ίδιων του μέσων.

«ΣΚΟΠΕΛΟΣ»: Προσέκρουσε τὴν 14ην 'Απριλίου εἰς λιμένα Πειραιῶς ἐπὶ τοῦ πρυμνοδημένου ἀτμοπλοίου «Σοφοκλῆς Βενιζέλος», ὑποστάνταν ζημίας εἰς τὴν πρώραν καὶ τὴν πλευράν του.

«ΣΟΦΙΑ»: Εἰς 'Αμπελάκι Πειραιῶς, ὑπέστη τὸ ἀπόγευμα τῆς 13ης 'Απριλίου πυρκαϊάν καὶ προσηράχθη, τῆς πυρκαϊάς κατα-

σθεσθείσης τὸ ἀπόγευμα τῆς ἐπομένης. 'Απωλέσθη εἰς μηχανικός τοῦ σκάφους, αἱ ζημίαι δὲ εἶναι λίαν ἐκτεταμέναι.

«ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»: 'Επισκευαζόμενον εἰς Πειραιᾶ, ὑπέστη τὴν 14ην 'Απριλίου πυρκαϊάν καὶ ἔρρυμουλκήθη ἔξω τοῦ λιμένος, προσαραχθὲν εἰς Κυνόσουραν. 'Η πυρκαϊά κατεσθέσθη τὴν ἐσπέραν τῆς 14ης 'Απριλίου.

«ΦΩΣ»: 'Αφίχθη τὴν 25ην 'Απριλίου εἰς Κόμπε διὰ νὰ ἐπισκευάσῃ ζημίας του ἐκ προσαράξεως.

«ΦΩΤΕΙΝΗ»: Μὲ φορτίον βάμβακος, ὑπέστη τὴν 16ην 'Απριλίου ζημίας εἰς τὸν ἐλικοφόρον ἄξονα καὶ τὴν Ἐλικα περὶ τὰ 10 μίλια ἀπὸ τῆς Μερσίνας καὶ παρέμεινεν ἀκύρων. 'Εκ Πειραιῶς ἔσπευσε τὸ ρυμουλκόν «Νήσος Κρήτη» καὶ ἀφοῦ τὸ προσέδεσε τὴν 18ην τὸ ἔρρυμουλκησεν εἰς Πειραιᾶ, ὅπου καὶ ἀφίχθη τὴν 21ην 'Απριλίου.

σταθεροί, περισσότερον λόγῳ πῆς ἀπροθυμίας τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ δεχθοῦν ἐργασίαν διὰ λιμένας προϋποθέτοντας μακράν ἀναμονὴν τῶν πλοίων των, παρὰ λόγῳ τῆς δραστηριότητος τῆς ἀγορᾶς εἰς τὰς περιοχὰς φορτώσεως.

Γαῖανθρακες: Αἱ μεμονωμέναι ναυλώσεις ἔξ 'Αμερικῆς ήσαν ὀλίγαι, ἀπὸ Χάμπιτον Ρόουντς, ὅμως, δι' Εὐρώπης, ἐκλεισθεῖσαν 350.000 τόνων διὰ φορτώσεις διὰ πλοίων τῆς αὐτῆς ἑταῖρισ, ἀπὸ τούδε μέχρι τοῦ 'Απριλίου 1967. Σοδαρὰ ζήτησις, ἀπὸ μέρους τῆς 'Ισπανίας, κυρίως, ἐσημειώθη καὶ διὰ γαιάνθρακας ἔξ Αὐστραλίας, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ διατηρηθοῦν σταθεροὶ οἱ ἔκειθεν ναύλοι.

Λιπάσματα: Μειωμέναι αἱ ἔκ λιμένων τοῦ Κόλπου ἐργασίαι, ἐνῷ ὀντιθέτως ἐσημειώθη δραστηριότης εἰς τὰς ἔκ λιμένων τῆς 'Αφρικῆς καὶ τῆς "Απω Ανατολῆς φορτώσεις.

Μεταλλεύματα: 'Αρκετὴ δραστηριότης παρετηρήθη εἰς τὰς ἀπὸ 'Ινδίαν φορτώσεις δι' Εὐρώπην, ἐνῷ διετηρήθη ὁ αὐτὸς ρυθμός εἰς τὰς ἄλλας περιοχάς.

Διάφορα φορτία: Δεῖ τὸ ἀξιοσημείωτος ἢ εἰς παλαιοσίδηρα κίνησις, ἐνῷ ὀντιθέτως, σοδαρὸν ἦτο τὸ διὰ ζαχάρεις ἐνδιαφέρον, κυρίως ἀπὸ Βραζιλίαν καὶ Αὐστραλίαν.

Η κατὰ περιοχὰς δραστηριότης τῆς ἀγορᾶς κατά τὸ λήξαν δεκαπενθήμερον εἶχεν ὡς κάτωθι :

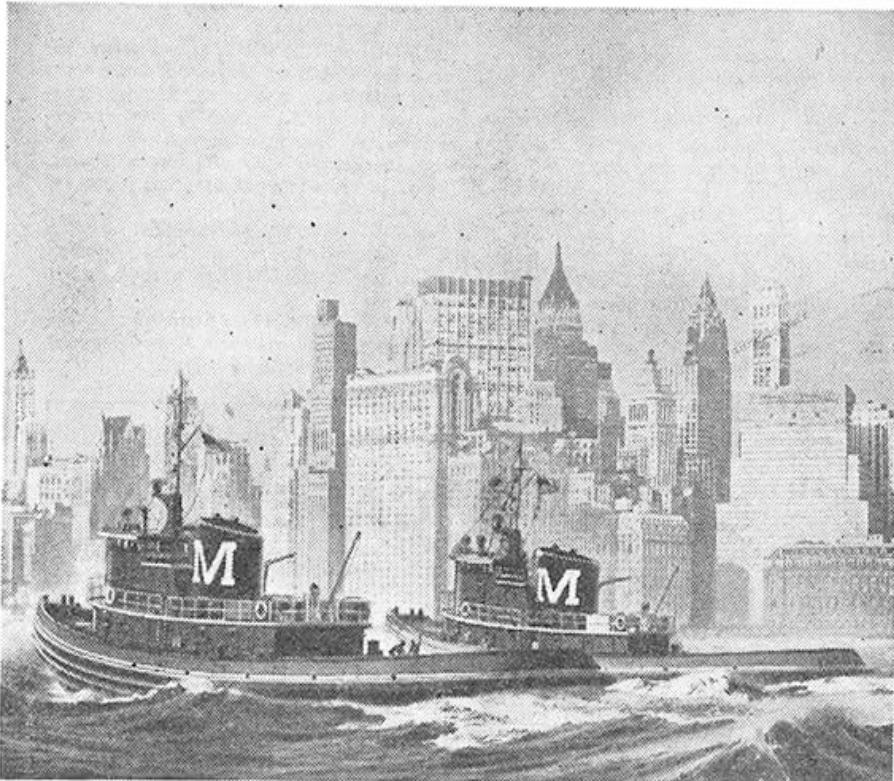
Νότιος Αμερική: 'Απὸ λιμένας τοῦ ποταμοῦ Λά Πλάτα δι' Αμερικάν - Αμβούργον, πλοῖα μικρότερα τῶν 15.000 τόνων ἐπηληφθησαν 93/6 Μάιον, ἐνῷ πλοῖα τοῦ ιδίου μεγέθους ἔλασθον, διὰ λιμένας μὲν τοῦ Εὔξεινου 102/6, διὰ δὲ τὴν Κίναν 128/9, Μάιον. 'Απὸ Μπαχία Μπλάνκα διὰ Κίναν ἐπίσης, δεξαμενόπλοιον 18.000 τόνων ἔλασθε μόνον 94/- ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις, Μάιον. 'Απὸ Ρεσίφε, μὲν συμπλήρωσιν εἰς Μασέτιο, ζάχαρης διὰ Λισσαδῶνα καὶ Λιξόδες 10.500 τόνοιν ἐπηληφθησαν \$ 10,25 f.i.o., Μάιον.

Κόλπος καὶ Καραϊβική: 'Απὸ

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αἱ κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ 'Απριλίου κλεισθεῖσαι ναυλώσεις ὑπελείφθησαν τῶν τοῦ πρώτου, ίδιαιτέρως δὲ κατὰ τὴν τρίτην ἔδημάδαν τοῦ μηνὸς παρεπήρηθη καὶ σχετικὴ ἀνάσχεσις τῆς ζητήσεως, δυναμένην ἐν μέρει νὰ ἀποδοθῇ καὶ εἰς δυσκολίας περὶ τὴν ἔγκαιρον ἐξεύρεσιν φορτίου διὰ τὰ ἥδη ναυλωθέντα σκάφη. Εἰς πολλοὺς τομεῖς οἱ ναύλοι ὑπερχρήσαν ἀλλαφῶς, ἀκόμη δὲ καὶ διὰ τὴν 'Ινδίαν αἱ ναυλώσεις ήσαν ὀλιγώτεραι, παρὰ τὸ δῆτα ἐσυνεχίσθη ἡ σταθερότης τῶν ναύλων διὰ τὴν περιοχὴν αὐτῆν.

Η σχετικὴ ἔλλειψις ἐργασίας ἔκ της 'Απω Ανατολῆς, ηγάκασε μερικά μεγάλα μπάλκα κάρριερες νὰ ἐπιστρέψουν κενά εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, οἱ ἔκ τοῦ Πλέον ναυλωταί, εύθυγραμμιζόμενοι μὲ τὴν μειωτικὴν τάσιν τῶν ἄλλων τομέων, προσεπάθησαν καὶ αὐτοὶ νὰ πληρωσούν χαμηλοτέρους ναύλους καὶ μόνον εἰς τὰς ἔκ της Μεσογείου ἐργασίας ἐσημειώθη ἀλλαφά τις ἀνατίμησις.



You've got to have more of what it takes to be the best in the Port of New York. More powerful tugs. More experience (over a century). More efficiency. Yet it costs no more to work with Moran. In fact more often than not it costs less, simply because only Moran has the extra power to fulfill your various towing requirements in the shortest time with the fewest tugs. Why settle for less?

**MORAN**  
TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.  
17 Battery Place, New York, N.Y. 10004  
Cable Address: MORANTOW

AGENT IN GREECE  
National Hellenic American Line  
Acti Miaouli 3, Pireaus

OTHER AGENTS  
Belgium, Denmark, England,  
Finland, Germany, Italy, Norway,  
Scotland, Spain and Sweden

λιμένας του Κόλπου είς Κέπη Τάσου - Λορέντσο Μαρκές σιτηρά, 23.000 τόνοι 70/- έλευθέρα έκφρτωσις 'Ιουνίου. 'Από Κόλπου διά Λάδ Γκουαΐρα σιτηρά, 5.500 τόνοι \$ 7, 50 έλευθέρα έκφρτωσις, Μάϊον. Σιτηρά έπισης διά Χάβρην 13.000 τόνοι \$ 6,75 έλευθέρα έκφρτωσις, δεύτερον ήμισυ Μαΐου και δι' 'Ιαπωνίαν 13.000 τόνοι \$ 11 έλευθέρα έκφρτωσις 'Ιουνίου - 'Ιουλίου. Σιτηρά δι' 'Ινδίαν έπληρωσαν \$ 12 είς πλοϊον 13.500 τόνων, 'Απρίλιον - Μάϊον. Πλοϊον 22-23 χιλιάδων τόνων έπληρωθησαν \$ 11 δι' 'Απρίλιον - Μάϊον και σκάφος 29.000 τόνων έλασθε \$ 10,50, Μάϊον. Δι' 'Ολλανδίαν, μικρών πλοϊον έλασθε \$ 5,25 και μεγαλύτερον \$ 4,75, ένώ τρίτον έπληρωθή \$ 4,25, πάντοτε Μάϊον. Δεξαμενόπλοιον διά Πειραιά έλασθε \$ 6,05 Μάϊον έλευθέρα έκφρτωσις. Πλοϊον 30.000 τόνων διά Χάφισαν έλασθε \$ 7,50 έλευθέρα έκφρτωσις Μάϊον και όλο 14.000 τόνων διά Δανίαν έπληρωθή \$ 7,25 έλευθέρα έκφρτωσις, έπισης Μάϊον. Διά Γλασκώνη, πλοϊον 15.500 τόνων έλασθε 50/- f.i.o., Μάϊον. Πολλά άκόμη πλοϊα έκλεισθησαν έξι λιμένων του Κόλπου μὲ σιτηρά δι' 'Ινδίαν, πρὸς 105/- διά δυτικήν άκτην και 107/6 δι' ανατολικήν άκτην, χωρητικότητος μεταξύ 10 και 15 χιλιάδων τόνων. 'Επίσης, έν δεξαμενόπλοιον 63.000 τόνων έλασθε 80/9 μέ τὰ έξοδα φορτηγίδων είς θάρος τοῦ πλοίου.

'Αμερικανική άκτη 'Ατλαντικού: 'Από λιμένας δορείων του άκρωτηρίου Χαττέρας, λιπάσματα δι' 'Ινδίαν, μὲ πλοϊα μεγέθους λίμπερτ έπληρωσαν \$ 13, 50. 'Από Χάμπτον Ρόουντ δι' 'Αμστερνταμ ή 'Ιμουίντεν, ή έταιρια Σκαουγκεν έκλεισε 350.000 τόνων γαιανθράκων πρὸς μεταφοράν έντός ένός έτους πρὸς 23/- μὲ έλευθέραν έκφρτωσιν, ένώ παλαιοσίδηρα ἐκ τῆς Ιβίας περιοχῆς δι' 'Ιαπωνίαν έκλεισθησαν πρὸς \$ 12,50. 'Από Νόρθερν Ρέιντζ σκάφος λίμπερτου έκλεισθη δι' 'Ιαπωνίαν παλαιοσίδηρα πρὸς \$ 12 έλευθέρα έκφρτωσις. Λιπάσματα ἀπό Χόουπγουελ διά δυτικήν άκτην 'Ινδίας 10.000 τόνοι \$ 13,25 f.i.o., Μάϊον - 'Ιουνίον.

Παλαιοσίδηρα ἀπὸ λιμένα δορείων του Χαττέρας διά Δυτικήν 'Ιταλίαν 23.000 τόνοι \$ 8 f.i.o., Μάϊον. 'Από Μπαί Κομώ διά Ρότερνταμ ή 'Αμστερνταμ σιτηρά 28.000 τόνοι \$ 3 έλευθέρα έκφρτωσις, Μάϊον. 'Από Μεγάλας Λίμνας διά Δανίαν 12.000 τόνοι κριθῆς \$ 10,50 έλευθέρα έκφρτωσις, 'Ιουνίον. 'Από Σαΐν Λάρενς διά Ρότερνταμ - 'Αμβούργον 10.000 τόνοι σιτηρά \$ 4,75 και ἀπὸ Μπαί Κομώ δι' 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ - 'Αμστερνταμ, έπισης 10.000 τόνοι \$ 4.

'Ακτὴ Ειρηνικοῦ: 'Απὸ άμερικανικούς λιμένας Ειρηνικοῦ ή Βρετανικήν Κολομβίαν δι' 'Ιαπωνίαν, πλοϊα 15.000 τόνων έλασθε \$ 8,25 έλευθέρα έκφρτωσις, Μάϊον. 'Απὸ Βρετανικήν Κολομβίαν διά Ναχότκα σιτηρά, πλοϊα 14.000 τόνων έπληρωθησαν 57/- έλευθέρα έκφρτωσις 'Ιουνίον - 'Ιουλίον. Διά Νότιον Κορέαν 13.500 τόνοι σιτηρῶν \$ 8,75 έλευθέρα έκφρτωσις, 'Ιουνίον. 'Απὸ Βανκούμβερ διά Κουνδείτ 7.500 τόνοι θείου \$ 16 f.i.o., Μάϊον - 'Ιουνίον.

Αύστραλια: - 'Απω 'Ανατολή: - 'Απὸ 'Αδελαΐδα διά Καστούγκ σκάφος 12.700 τόνων μὲ λιπάσματα έλασθε 47/6 f.i.o., Μάϊον - 'Ιουνίον. 'Απὸ Πόρτ Κέμπλσ ή Σιδνεὺ γαιάνθρακας δι' 'Ιαπωνίαν, πλοϊα μέχρι 15.000 τόνων έπληρωθησαν 29/- έλευθέρα έκφρτωσις, Μάϊον. Δι' 'Ινδίαν, Ιαπωνική ούρεα, φωσφάτα ἀπὸ 'Ακάμπα και φωσφάτα ἀπὸ Κοσσείρ μὲ πλοϊα 10-13.000 τόνων, έπληρωθησαν μὲ τὸν αὐτὸν ναύλον τῶν 50/- έλευθέρα έκφρτωσις. Τρία έπισης πλοϊα 10.000 τόνων ἀπὸ 'Ακάμπα διά δυτικήν άκτην 'Ινδίας μὲ φωσφάτα έλασθε 49/- f.i.o., Μάϊον - 'Ιουνίον.

"Αλλοι το μείζις: 'Απὸ Μαρμαγκόδα δι' 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ - 'Αμστερνταμ 10.000 τόνοι μεταλλεύματος 37/6 f.i.o., Μάϊον. 'Απὸ Κοσσείρ διά δυτικήν άκτην 'Ινδίας φωσφάτα 10.000 τόνοι 49/- f.i.o., Μάϊον - 'Ιουνίον. 'Απὸ Ντάρμπραν διά Μπίρκενχετ 9.000 τόνοι χυτοσιδήρου 56/6 f.i.o., 'Ιουνίον. 'Απὸ Σφάξ διά Κίναν 9.500 τόνοι φωσφάτα 70/- f.i.o., Μάϊον - 'Ιουνίον. 'Απὸ Τσιβι-

ταβέκια διά Χάλλ 5.000 τόνοι δημητριακῶν 50/- f.i.o., Μάϊον. 'Απὸ Ρότερνταμ διά δυτικήν άκτην 'Ινδίας 8.000 τόνοι ούρεα εἰς σάκους 75/- f.i.o., Μάϊον. 'Απὸ Πολωνίαν διά Κολόμπο 10.000 τόνοι ζάχαρις 74/6 f.i.o., Μάϊον.

### ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Αρκεταὶ αἱ κατὰ τὸ λῆξαν δεκαπενθήμερον χρονοναυλώσεις, κυρίως δι' ἀπλᾶ κυκλικὰ ταξίδια, εἰς ναύλους, θμῶς, χαμηλοτέρους τῶν σημειωθέντων προηγουμένως. Πλοίον 13.390 τόνων π.ν. μὲ 624.000 κυβ. πόδας διά δέματα, 12 μίλια μὲ 13 τόνους ντηζελ, ἔλασθε \$ 1.875 ήμερησίως διά κυκλικὸν ταξίδιον πρὸς Χιλήν, παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Νέαν 'Ορλεάνην. Δηζελόπλοιον 10.200 τόνων, μὲ 493.000 κυβ. πόδας, 16 μίλια μὲ 26 τόνους φιούλ 1.500 δαθμῶν, ἔλασθε δι' έξ έως 9 μῆνας \$ 4,65 ἀνὰ τόνον καὶ μῆνα. Δεξαμενόπλοιον 29.500 τόνων διά σιτηρά, ταχύτητος 16 μιλίων μὲ 80 τόνους φιούλ έπληρωθή πρὸς \$ 1.64 ἀνὰ τόνον διά δύο ταξίδια πρὸς Πλέιτ, παράδοσις Γερμανίαν, ἐπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν. Δεξαμενόπλοιον 12.306 τόνων μὲ 605.376 κυβ. πόδας, 11 μίλια μὲ 14 τόνους φιούλ, διά τὴν αὔτην ὡς ἀνά έργασίαν, έπληρωθή \$ 2,25 κατὰ τόνον, παράδοσις Νιούκασλ, ἐπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν. Δηζελόπλοιον 10.200 τόνων μὲ 601.000 κυβ. πόδας, 12 μίλια μὲ 13 τόνους φιούλ 1.500 δαθμῶν ἔλασθε 23/9 κατὰ τόνον δι' 11-14 μῆνας, παράδοσις 'Ιταλίαν, ἐπαναπαράδοσις διπούδηποτε, πλὴν 'Αμερικῆς καὶ Αύστραλίας. Σκάφος λίμπερτου μὲ 475.000 κ. πόδας, 10 μίλια μὲ 27 τόνους φιούλ κυκλικὸν ταξίδιον εἰς Ιαπωνίαν, ἔλασθε 19/6 κατὰ τόνον, παράδοσις Βιζαγκαπατνάμ, ἐπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν. Τὸ ἐπασφάλιστρον κατὰ τὸ ημισυ εἰς θάρος τοῦ πλοίου. Δηζελόπλοιον 8.000 τόνων μὲ 444.000 κ. π. 13,5 μίλια μὲ 15 τόνους ντηζελ \$ 1.400 ήμερησίως δι' ἐν ταξίδιον, παράδοσις Νόρφολκ, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ. Δηζελόπλοιον 10.240 τόνων μὲ 550.000 κ. π. 15 μίλια μὲ 25 τόνους \$ 1.



## FIRST NATIONAL CITY BANK NEW YORK

### ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

ΤΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΜΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΙ ΔΙΑΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΕΠΙΤΟΚΙΑ ΕΠΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ ΕΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ, ΛΙΡΑΣ ΣΤΕΡΛΙΝΑΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΝΟΜΙΣΜΑΤΑ.

ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΠΡΟΘΥΜΩΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΥΠΟ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΜΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

### ΛΟΝΔΙΝΟΝ

LONDON E.C.2  
117, OLD BROAD STREET  
TEL. LONDONWALL 1221  
TELEX 28868  
262825

### ΑΘΗΝΑΙ

ΟΔΟΣ ΟΘΩΝΟΣ 8  
ΑΘΗΝΑΙ 118  
ΤΗΛ. 222.163 - 67  
TELEX 5590

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ  
155 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ  
ΕΙΣ 61 ΧΩΡΑΣ

900 ήμερησίων δι' ἔν ταξίδιον, παράδοσις Νέαν 'Ορλεάνη, ἐπαναπαράδοσις Εύρώπην.

### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Παρά τὴν μικρὸν βελτίωσιν ἡ ὁποία ἐστιμένῳ εἰς τὴν Καραϊβικήν κατὰ τὴν τελευταῖαν ἔδυμάδα τοῦ Ἀπριλίου, οἱ ναῦλοι εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον συνέχισαν ὑποχωροῦντες καὶ, κατὰ δῆλωσιν σοθαροῦ μεγίτου τοῦ Λουδίου, μερικοὶ πλοιοκτῆται δὲν εἶναι ἀπίθανον νὰ παροπλίσουν τὰ σκάφη τῶν ἀντιεχοῦσθη ἡ ίδια κατάστασις. Οἱ ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ναῦλοι ἐσήμειώσαν περιστέρω πτῶσιν τριῶν περίπου μονάδων, ἐνῷ οἱ τῆς Καραϊβικῆς ἀνήλιθον κατὰ τριάκοντα σχεδὸν μονάδας, ἔξακολουθούντες, ὅμως, νὰ παραμένουν 20-55 τοῖς ἑκατὸν κάτω τῆς κλίμακος, ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου. Ἡ διὰ τὸ μέλλον προσποτική κάθε ἀλλοὶ ἡ ὥριδονος εἶναι, διότι τὸ παράδειγμα τῆς Γκάλ "Οἴλ φαίνεται ὅτι θὰ ἀκολουθήσουν καὶ αἱ ἄλλαι ἑταῖρια πετρελαῖον, προδιάνουσαι εἰς μακροχρόνιον ναυλώσιν σκαφῶν τοῦ μεταξὺ διακοσίων καὶ τριακοσίων κλιμάδων τόνων μεγέθους. Κατὰ τοὺς ἀδελφῶντας Λάμπερτ, ὁ αὐξῶν ἀνταγωνισμὸς εἰς τὴν διομήνιαν τοῦ πετρελαιού, καθιστᾶ ἀναγκαῖον τὴν τοιαύτην ναυλώσιν πολὺ μεγάλων πλοίων, ὥστε νὰ ἔχασφαλίζεται ἡ διατήρησις τῶν ναυλῶν εἰς τὰ ἐπιθυμητὰ χαμηλά ἐπίπεδα. Καὶ, ἐφ' ὅσον ἔμφανίζονται ἐφοπλισταὶ πρόθυμοι νὰ δεχθῶν τὸν εἰς αὐτοὺς προτεινόμενον χαμηλὸν ναῦλον, αἱ ἑταῖρια πετρελαῖον κρίνουν πολὺ πλέον συμφέρουσαν τὴν ναυλώσιν, παρὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν.

'Οπωςδήποτε, οἱ ναῦλοι δι' ἀκάδητα φορτία, κατὰ τὸ τελευταῖον δεκαπενθήμερον, διεμορφώθησαν ὡς κάτωθι: 'Από Καραϊβικήν, δι' ἀμερικαν. λιμένας δορ. τοῦ Χαττέρας, δεξιμενόπολιον 31.000 τόνων ἐπληρώθη 45% κάτω τῆς Ἰντασκέιλ, Μάϊον. Πλοίον 40.000 τόνων διὰ τὸ αὐτὸν ταξίδιον ἔλαβε 50% κάτω τῆς κλίμακος, σκάφος 22.500 τόνων 30% κάτω καὶ σκάφος 19.000 τόνων 20% κάτω τῆς κλίμακος, διὰ τὸ αὐτὸν πάντοτε ταξίδιον καὶ φόρτωσιν Μάϊον. 'Από Καραϊβικήν διὰ Κόντινεντ, πλοίος πέρι τῶν 50.000 τόνων ἐπληρώνοντο 55% κάτω τῆς κλίμακος, Μάϊον.

'Εις λιμέναν τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου δι' Ἀγγλίαν - Κύπτινεν πλοίον 45.000 τόνων, ἔλαβεν 67,5% κάτω τῆς Ἰντασκέιλ, Μάϊον.

'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ Τενερίφη, πλοίον 45.000 τόνων, ἐπληρώθη 72,5% κάτω τῆς κλίματος Μάϊον, διὰ τὸν οὐτόν προφίσμον καὶ υπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους πλοίον 53.000 τόνων ἔλαβεν 73,75% κάτω τῆς κλίμακος, ἐνῷ διὰ τὸν ποταμὸν Λά Πλάτα σκάφος 23.000 τόνων ἐπληρώθη 57,5% ύπὸ τὴν κλίμακα.

Διὰ συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ Αύγουστον 1966 μέχρις 'Απριλίου 1967 σκάφη πέριξ τῶν 25.000 τόνων ἐπληρώθησαν 32,5% ύπὸ τὴν κλίμακα, ἡτο δὲ αὐτὸς ὁ καλύτερος ναῦλος ποὺ ἐπέτευχθεὶς ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κατὰ τὸ λήξιν δεκαπενθήμερον.

### Η ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ολίγαι νῆσαν καὶ κατὰ τὸ λῆξιν δεκαπενθήμερον αἱ ἔξι 'Ελλάδες φορτώσεις. 'Απὸ Πειραιὰ διὰ Θεσσαλονίκην δι' ἔν ταξίδιον 'Αλγερίας, πλοίον 2.200 τόνων ἔλαβε διὰ φορτίον σίτου 28/- Μάϊον, ἀπὸ Πειραιὰ δὲ διὰ Ρότερνταμ 4.000 τόνων ἔχριση μεταλλεύματος ἐπληρώθησαν 25/- ἀρχᾶς Μάϊον.

'Απὸ Σφάξ διὰ Δούναβιν 2.500 τόνων φωσφάτων 28/- ἐπιστροφῇ δὲ ἐκεῖδεν δι' ἔν ταξίδιον 'Αλγερίας, πλοίον 30/- Μάϊον, θεωρούμενη ὡς πολὺ καλὴ ἐργασία. 'Απὸ Μουδανία διὰ Νότιον Γαλλίαν 5.000 τόνων μεταλλεύματα χρωμίου 25/- Μάϊον. 'Απὸ Σαμψούντα διὰ Νότιον Γαλλίαν 5.000 τόνων μεταλλεύματα χρωμίου 27/6 ἐπίσης Μάϊον.

'Απὸ Κωνσταντζά διὰ Περσικὸν Κόλπον 10.000 τόνων τσιμέντων 61/- Μάϊον, ἐπίσης δὲ ἀπὸ Κωνσταντζά δι' Ισπανικὸν λιμένα Μεσογείου 10.000 τόνων τσιμέντων \$ 4,50 Μάϊον.

'Απὸ Νοδορωσίσκην διὰ Τακοράντι 10.000 τόνων τσιμέντων 52/6 Μάϊος, ἀπὸ Πότι διὰ

Βίσμαρ ή Ροστόδη 3.000 τόνων μεταλλεύματος 50/- Μάϊος καὶ ἀπὸ Λατάκια διὰ Ρότερνταμ ἡ 'Αιμοδούργον 2.000 τόνων ἐλασιπλακούντων 50/- ἐπίσης Μάϊον.

### ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Εἰς 1.168 σκάφη, 27,5 ἑκατ. τὸν. d.w., ἀνήρχετο τὴν Ιην 'Ιανουαρίου 1966, κατὰ νορθγική στατιστική, δὲ παγκόσμιος στόλος τῶν μπάλκ καρριέρων. 'Εκ τούτων 327

σκάφη, 9 ἑκατ. τὸν. d.w., ἡσαν μεταλλοφόρα καὶ τὰ λοιπὰ διὰ τὰ ἄλλα χῦμα φορτία. Αὗξησις ἐντὸς τοῦ 1965 κατὰ 168 σκάφη, 5,5 ἑκατ. τὸν. d.w., ἐκ τῶν ὅποιών 18 σκάφη, ἐνὸς ἑκατ. τὸν. ἡσαν μεταλλοφόρα.

Παραγγελίαι ὑπὸ ἐκτέλεσιν διὰ 425 σκάφη, 17 ἑκατ. τὸν. d.w., ἐκ τῶν ὅποιών 42, τὸν. d.w. 2,5 ἑκατ. μεταλλοφόρα.

Ἐντὸς τοῦ 1966 θὰ παραδοθοῦν σκάφη ἐπτὸτε ἑκατ. τὸν. d.w.

## ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

• Τὰ ἀποθέματα σιτηρῶν ἔχουν ἔξαντληθη. 'Η Γολλία ἐπώλησε τελευταῖαν 400 ἀκόμη χιλιάδας τὸν. σίτου εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ 100 χιλ. τὸν. εἰς τὴν Αἴγυπτον καὶ μὲ τὰς πωλήσεις αὐτὰς ἔξηντληθησαν τὰ ἀποθέματα τῆς.

—Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι ἐδήλωσαν ἡδη, ὅτι αἱ σιταποθῆκαι τῶν εἶναι κεναί. Μόνον η 'Ινδια ἀπέρρηφησε καὶ θὰ ἀπορροφήσῃ 14 ἑκατοντά τὸν.

—Καὶ προβλέπεται ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους τοῦ Ο.Η.Ε., ὅτι διὰ πολλὰ ἀκόμη ἔτη — μέχρι τοῦ 1970 — ἡ Ρωσία καὶ αἱ χώραι τῆς 'Ανατολικῆς Εὐρώπης, ὡπως ἐπίσης η Κίνα, η 'Ινδια καὶ η Αἴγυπτος, θὰ συνεχίσουν εἰσάγοντας σιτηρὰ ἐκ τοῦ ἔξαντερικοῦ.

• Προβλέπουν οἱ 'Αμερικανοί, ὡπως καὶ οἱ Εύρωπαίοι ἀρμοδίοι, συνέχισιν ἀπρόσκοπτον τῆς ἀνοδικῆς πορείας τῆς παγκοσμίου Οικονομίας. Οἱ πρὶ τοῦ ἀντιθέτου φόδοι ἔχοντας τῶν συγκεντρωθέντων στοιχείων θεωροῦνται ἀδάστιμοι.

—Καὶ ἀπαριθμοῦνται εἰς σχετικὴν ἀνασκόπησιν τὰ κατὰ χώρας προβλήματα, πολλὰ τῶν ὅποιων ἀντεμετωπίσθησαν ἡδη, ὥστε αἱ συναλλαγαὶ νὰ συνεχίζουν ἀδιάστεως τὴν ἀνιούσαν.

—'Αναφέρεται ἐπίσης ἡ σταθερότης ἡ καὶ ἀνατίμησις τῶν πρώτων ύλῶν, παράγοντος ἀνέσεως διὰ τὰς πρωτογενεῦς παραγωγῆς χώρας. 'Η Ναυτιλία πρώτη εὐεργετικὸν θὰ δεχθῇ τὸν ἀντίκτυπον τῶν τοιούτων καλῶν ἔξειδεν.

• Νέα πηγὴ ἐλαφροῦ πετρελαίου, τῆς ἐκτάσεως εἰς ἀφθονίαν τῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, ἀπεκολύφθη εἰς τὴν Λιβύην. 'Η ποιότης του καλῆ. 'Απέχει μόλις 12 μίλια ἀπὸ τὸν ἀγώνα τοῦ Τομπρούκ, μήκους 320 μίλιων, τοῦ ὅποιους ἡ ἀρχικὴ δυναμικότης εἶναι 5 ἑκατομ. τὸν. ἐτήσιως, μὲ προσπτικὴν 30 ἑκατομ. τὸν.

—Σούπερ τάνκερς 100 χιλ. τὸν. θὰ δύνανται ἀνέτως νὰ μεταφέρουν τὰ φορτία τῶν εἰς ἀπόστασιν μόλις 600 μιλ. πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Εὐρώπης (Μασσαλίαν, Γένοβην, Τεργέστην).

• 'Η αὔξησις τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς εἰς τὴν Λιβύην, θὰ προκαλέσῃ περιορισμὸν τῶν ἔχοντας τῆς Μέσης 'Ανατολῆς μεταφορῶν. Πράγματι, αἱ εἰς πετρελαίου ἀνάγκαι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἐκολύπτουν τὸ 1950 κατὰ 80-90% ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολὴν καὶ τῶρα κατὰ 60%.

—Αἱ πηγαὶ τῆς Λιβύης, 'Αλγερίου καὶ τῆς Νιγηρίας, καλύπτουν ἡδη τὰ 29% καὶ τῆς Βενεζουέλας τὸ ὑπόλοιπον. Σύντμησις τῶν ἀπόστασεων εἰς δάρος, δεσμίων, τούτοις τῶν δεξεμενοπλοίων.

• Είναι η Μέση 'Ανατολὴ διὰ τὴν Δυτ. Εύρωπην ἡ κυρία πηγὴ προμηθείας ύγρων καυσίμων. Βαίνει ὅμως περιοριζούμενη ἡ ἐκεῖνη εἰσαγωγὴ πετρελαίου. Πρὸς δεκαετίας ἐκαλύπτοντο τὰ 80-90% τῶν ἀναγκῶν ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, πέρυσι τὰ 60 μόνον τοῖς ἑκατόν. 'Η Αγγλία καὶ η Γερμανία κυρίως περικόπτουν τὰς εἰσαγωγάς των.

—Τὸ Φυσικὸν ἀφ' ἔνδος δέριον καὶ αἱ πετρελαιοπαραγωγῆς τῆς Βορ. Αφρικῆς ἀναπτυγγόνται τὰς ἀναγκαῖες περιορισμούς τῆς Ηγετικῆς Εὐρώπης. Είναι δέ τοις τοῦ Σεπτεμβρίου 1966 διὰ τὴν Βενεζουέλαν, κυρίως ἀναμένεται.

• Ηρθησαν ἡ Κίνα τὴν «ἀφίσια» τοῦ διπλασιασμοῦ τῶν ἀγορῶν καναδικοῦ σίτου. 'Αξία τῆς νέας ἀγορᾶς 560 ἑκατομ. δολ., 'Απὸ τῆς Ιην 'Απριλίου καθορίζονται αἱ ποσότητες 168 ἑκατομ., μπούστελς μίνιμου καὶ 280 ἑκατομ., μπούστελς μάξιμου, ἔναντι προηγουμένων δορίων 112 ἑκατομ., μπούστελς καὶ 186,7 ἑκατομμύριων.

• Προβλήση 1.200 ποδῶν μήκους, μὲ δύθισμα 65-70 ποδῶν καὶ μὲ σιλός φορτώσεως σιτηρῶν δυναμικούτητος πέντε ἑκατομ. τὸν. καὶ δωριαίας ἀποδόσεως 3.200 τόνων έβελι, κατοσκευασθῆται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σήττλ. Θὰ πλευρίζουν τὰ μεγαλύτερα σούπερ τάνκερς διὰ τὴν παραλαβὴν σιτηρῶν. Κόστος 15 ἑκατομ. δολ.

• Ηρθησαν ἀπὸ τῆς Ιην 'Απριλίου οἱ εἰσαγωγοί περιορισμοί, οἱ ἐπὶ δεκαετίαν κρατήσαντες εἰς τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις, διὰ τὴν εἰσαγωγὴν δορέων ύγρων καυσίμων (φιούνελ στίλ), ίνα ἀντιμετωπίσῃ ἡ σημειουμένη αὔξησις τῶν τιμῶν καταναλώσεως. Μεταφορικὴ κίνησις ζωηροτέρα ἀπὸ τὴν Βενε-

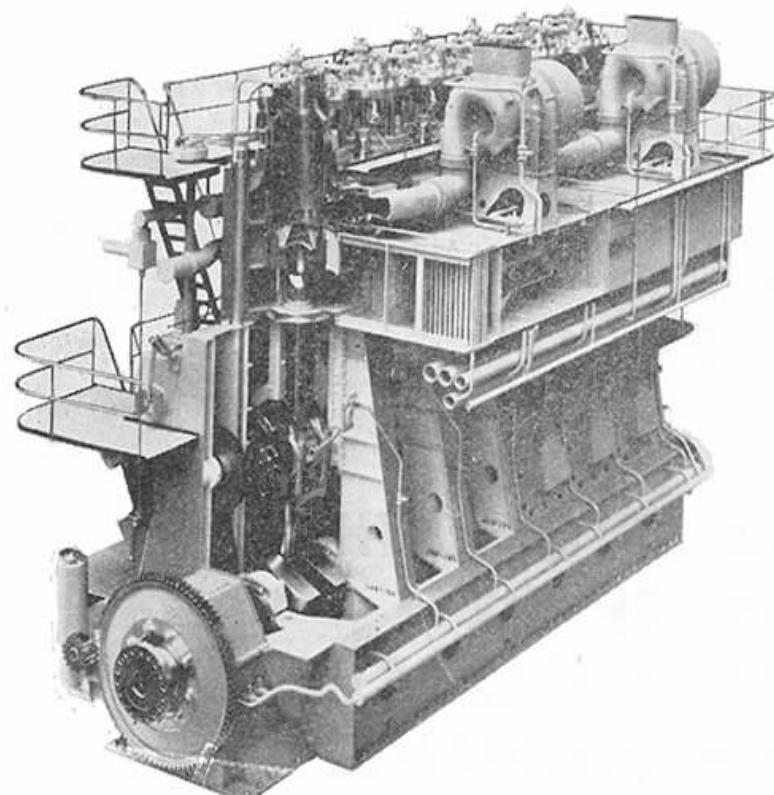
• Κατὸ τὸν ἀρμοδίους τοῦ Ο.Η.Ε. πρέπει νὰ διπλασιασθοῦν μέχρι τοῦ ἔτους 2000 αἱ πηγαὶ διατροφῆς τοῦ συνεχῶς αὐξανομένου πληθυσμοῦ τῆς Γῆς, ίνα καλυφθοῦν αἱ ἐπιστικοτικοὶ του ἀνάγκαι, χωρὶς καμμίαν πρόδειμων διαιτητικῆς δελτιώσεως.

• Φορτηγὸν γραμμῆς 24.62 μιλῶν! Εἰναι τὸ ιαπωνικὸν «Κάγκα Μαρού» τῆς Νίππον Πιουσὲν διὰ τὴν γραμμὴν 'Ιαπωνίας - Εὐρώπης. Είναι τὸ μέχρι τοῦ κόσμου φορτηγὸν λαίνερ τοῦ κόσμου. ζουέλαν κυρίως ἀναμένεται.



# 12 Design Features of Sulzer RD Engines

- 
- 1 Cross scavenging
- 2 Cylinder covers
- 3 Tie bolts
- 4 Jacketed nozzles
- 5 Rapid reversing
- 6 Piston-rod gland
- 7 Piston cooling
- 8 Cylinder liner
- 9 Fire ring
- 10 Crosshead bearing
- 11 Rotary exhaust valve
- 12 Turbocharger



At a time when other Diesel engine builders were still clinging to the four-stroke design, Sulzer Brothers took up their stand sixty years ago: Only the two-stroke engine could deliver the high outputs needed for marine propulsion!

In no other field of heavy engineering has experience proved to be so decisive as in the development of marine engines. Experience has paved the way for Rudolf Diesel's invention to its dominant position in world shipping. Experience—aided by intensive research, modern production facilities and highly skilled specialized labour—has enabled the main problems opposing the advance of the Diesel engine into the performance range hitherto reserved exclusively for the steam turbine to be overcome, i.e.:

Combustion of heavy fuels  
Substantial weight reduction by welded

instead of cast-iron construction  
Application of exhaust-gas turbocharging to the two-stroke cycle

Improved scavenging  
Higher charging pressures  
Increased cylinder bores  
Of all marine Diesel engines of comparable performance class built in Europe, the large Sulzer engine is conspicuous with its uncomplicated design. High reliability, small space requirements and hence more cargo space, low weight and long service life—these are all characteristics of Sulzer RD engines which meet the demand for ever greater economy in marine transport in every respect. From the design aspect emphasis has been placed on the simplest possible manufacturing methods and easy access to all parts requiring inspection and maintenance. Manoeuvrability is outstanding: the engine of a 12,000 dwt freighter

can be reversed in only 6.5 seconds. Vessels propelled by large Sulzer engines are particularly economical despite the wide load range, thanks to their low consumption of Diesel and heavy fuel oil. Their extended navigating radius also gives them a large measure of independence from bunkering stations. Spare parts for engine components subject to wear are held in readiness at the ports of the various continents and by the numerous Sulzer licensees.

## SULZER

Sulzer Bros./London/ Ltd  
Bainbridge House Bainbridge Street  
London WC1

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) .....	έτ. «Χάρι» .....	56	12230	διηλθε Παναμάν 14 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν. ....	έτ. «Εύρώτας» .....	48	3596	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	έτ. «Σ. Ελλε» .....	48	8482	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 27 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ. ....	έτ. «Σπυγουαΐς» .....	29	1943	έφθ. Σαβόνα 19 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Π. (δεξ.) .....	έτ. «Εδέρωμα» .....	58	8952	άνεχ. Πρίν Ρούμπερτ 18 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ .....	έτ. «Άγγελική» .....	47	9849	άνεχ. Μπαχια Μπλάνκα 13 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) .....	έτ. «Σάλιζ» .....	40	2912	άνεχ. Μπιλμπάν 14 'Απρ. διά Ντακάρ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) .....	έτ. «Κάρυκα Οσεανικά» .....	57	11630	έφθ. Σάντα Φέ 4 'Απρ.
ΑΓΓΛΙΑ .....	έτ. «Πιονινθέρσαλ» .....	44	1920	έφθ. Αμερικάν 22 'Απρ.
ΑΓΗΝΩΡ .....	έτ. «Μαροπίμο» .....	43	7139	άνεχ. Κόμπε 9 'Απρ. διά Χαϊφόγκ
ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ .....	έλληνικά συμφέροντα .....	39	1000	έφθ. Βιρτούτον 20 'Απρ. (σημ. Κύπρου)
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	οδ. Σάρδη .....	43	1764	άνεχ. Σουεζ 14 'Απρ. διά Γιένυμπο
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Τζωρτζής & Συκιάς .....	45	974	άνεχ. Ριγιάντης 7 'Απρ. διά Βενγγάζην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	54	6498	άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 'Απρ. διά Μπέλφαστ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Μαριτάιμ» .....	55	8450	άνεχ. Σιμίζου 21 'Απρ. διά Κορίνθο
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ .....	έτ. «Μαρφουέντος» .....	43	7298	έφθ. Γκεράλτον 16 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ .....	έτ. «Αντρεβίρζιν» .....	51	7066	άνεχ. Σουεζ 1 'Απρ. διά Καλκούττα
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....	I. Κατοίπα .....	37	1272	διηλθε Κων 20 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ζ (δ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	εις Πύλον από 9 Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	έτ. «Καρένα» .....	43	7062	έφθ. Σέτε 14 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοι .....	35	1217	διηλθε Κων 20 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Ρούσος - Μπαλόπητος .....	29	2569	άνεχ. Κατονία 21 Μαρτ. διά Σπλίτ
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Γ. Αποστολόπουλος .....	17	1860	εις Πειραιά από 26 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Σάν Θεράπων .....	46	5617	έφθ. Ράγκον 16 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ .....	Παρούσος .....	19	2286	άνεχ. Σουεζ 8 'Απρ. διά Γιένυμπο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	άνεχ. Βιλλελμεσταντ 15 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	N. Κ. Βλάχος .....	46	2414	ύπο παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Κυκλαδίκη» .....	29	3963	εις Κολόμπα από 4 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ .....	έτ. «Ντελαγκράτοι» .....	53	11558	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 'Απρ. διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV .....	έτ. «Μικάντα» .....	44	7150	άνεχ. Βέρμην 21 'Απρ. διά Μούρμανοκ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Μοριάντε» .....	55	8254	άνεχ. Μορμούνκα 21 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	57	9921	άνεχ. Λιβερπούλ 14 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ .....	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς .....	21	2725	έφθ. Αλεξανδρείαν 18 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μάρινερ» .....	54	11077	άνεχ. Ρότερνταν 23 'Απρ. διά 'Αμπαντάν
ΑΓΚΥΡΑ .....	έτ. «Πιονινθέρσαλ» .....	46	1892	άνεχ. Βάρνα 17 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΑΓΓΛΑΓΑ .....	έτ. «Φράνκο» .....	38	1333	έφθ. Πειραιά 16 'Απρ.
ΑΓΡΩΝΙΣΤΗΣ .....	έτ. «Άργω - Έλλας» .....	46	5383	άνεχ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .....	έτ. «Αύλις» .....	35	3724	άνεχ. Αμερικαν 19 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΙΗΤΖΑΣ .....	έτ. «Μπελδιέντο» .....	43	7259	εις Ταϊταγκόκη από 11 'Απρ.
ΑΖΙΑΝ .....	έτ. «Πλασεάνικα» .....	42	7255	άνεχ. Μορμούνκα 20 'Απρ. διά Κόντη
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	Ζαχάρης - Βασιλάς .....	44	1545	έφθ. Φαμαγκούστα 16 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	Σιγάλας - Πλατης .....	31	2992	άνεχ. Κολόμπα 22 Φεβρ. διά Ινδονησίαν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ. ....	έτ. «Μαρμίρα» .....	43	7216	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 'Απρ. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑ .....	έτ. «Σελόμαρ» .....	59	8132	άνεχ. Αρντοσάν 21 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ .....	έτ. «Τρανσοποίφικ» .....	56	2863	διηλθε Κων 20 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΘΛΗΤΗΣ .....	Έλλ. Γραμμή Ν. Άμερ. .....	53	3575	έφθ. Βιτρίων 20 'Απρ.
ΑΘΛΟΝ .....	έτ. «Αθλητής» .....	45	7664	άνεχ. Μαυρίκιον 22 'Απρ. διά Κίναν
ΑΘΛΟΣ .....	έτ. «Αθλος» .....	45	13570	έφθ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 'Απρ.
ΑΘΩΣ .....	έτ. «Λαιμοπήριον» .....	44	7271	διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	έτ. «Αθώς» .....	45	2933	άνεχ. Μοζι 4 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	έτ. «Σαφήρη» .....	44	7239	άνεχ. Οζάκαν 31 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΑΙΓΑΙΤΟΣ .....	έτ. «Αίτιαν» .....	44	8481	έφθ. Πειραιά 26 'Απρ.
ΑΙΓΥΠΤΙΟΣ .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	45	3805	έφθ. Νεαρόπολιν 18 'Απρ. διά έποκευάς
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μαργκουάρντια» .....	52	11292	άνεχ. Σπάτη 12 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ» .....	62	11063	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. διά Αμερικάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ .....	έτ. «Φρεϋτερς Τρανσόν» .....	56	9090	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 'Απρ. διά Κίναν
ΑΙΤΟΛΙΑ .....	έτ. «Σάρονικ» .....	61	14431	διηλθε Παναμά 10 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΚΑΣΤΟΣ .....	έτ. «Απόλλο» .....	46	7331	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 'Απρ. διά Κόντη (σημ. Κύπρου)
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαραμάζον» .....	49	11105	άνεχ. Πύλον 10 'Απρ. διά Πόρθο
ΑΚΡΩΤΗΡΙ .....	N. Βερνίκος - Εύγενειόν .....	52	1534	άνεχ. Μπελίζε 17 'Απρ. διά Γκαλθέζ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....	έτ. «Λαυτροπρόποτοιαν» .....	49	3347	έφθ. Μαδράς 18 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Άλεμπτ» .....	59	9735	έφθ. Βικέντια 22 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής «Ανδρεάδης» .....	44	7207	έποκευάς ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ....	Δ. Σανθόπουλος κλπ. .....	46	2103	άνεχ. Λαύριον 19 'Απρ. διά Χούλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ .....	Δ. Τσουρινάκη .....	39	3375	άνεχ. Πειραιά 12 'Απρ. διά Δανιάν
ΑΛΕΞΑ ΙΙ .....	έλληνικό συμφέροντα .....	47	1724	άνεχ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	έτ. «Εμπρόδη» .....	54	5254	έφθ. Πειραιά 16 'Απρ.
ΑΛΙΣ .....	έτ. «Στάμλε» .....	44	7189	έφθ. Οολο 22 Μαρτίου
ΑΛΚΜΑΝ .....	έτ. «Ραιμόδου» .....	60	9959	διηλθε Παναμά 22 'Απρ. διά Τόρε 'Ανουνοιάτα
ΑΛΚΥΩΝ .....	έτ. «Σπιγουαΐς» .....	53	1886	έφθ. Πειραιά 26 'Απρ.
ΑΛΚΥΩΝΗ .....	έτ. «Αλκυόνη» .....	53	9149	άνεχ. Θεούτα 5 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΛΚΥΩΝΙΣ .....	έτ. «Χερκολιάνα» .....	44	7365	εις θέσιν 10.7 Β. - 52.55 Δ. 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΑΛΚΩΝ .....	έτ. «Μαρδαλίέντο» .....	43	7150	έφθ. Σικανούσκι 12 'Απρ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ .....	έτ. «Αλμαδίτα» .....	42	7272	άνεχ. Βικέντιον (Κ.Β.) 7 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΑΛΜΑΡ .....	έτ. «Μαρθέρσα» .....	47	5441	άνεχ. Ταμπα 15 'Απρ. διά Ρεάθε
ΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.) .....	έτ. «Τάνκερ φασίλιτις» .....	53	12897	εις Νεάπολιν από 8 Μαρτ. (έποκευαλ)
ΑΛΤΑΙΡ' ΙΡ (δ.) .....	έτ. «Κάνονους» .....	50	10426	έφθ. Κάντλα 17 'Απρ.
ΑΛΟΑ .....	έτ. «Βέτιασο» .....	42	7286	άνεχ. Καλλάν 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΜΑΖΩΝ .....	έτ. «Ακαρνασίο» .....	48	5021	άνεχ. Δουβλίνον 22 'Απρ. διά Μεγάλας Λίμνας
ΑΜΕΝΤΕΟ .....	έτ. «Μαρφοντέρα» .....	43	7215	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 20 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Άλτος» .....	44	7104	έφθ. Καντίς 23 'Απρ.
ΑΜΟΓΡΟΣ .....	έτ. «Σπιγουαΐς» .....	47	1514	άνεχ. Σουεζ 16 'Απρ. διά Κόρραμασαχρ
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ .....	K. Σ. Ποταμίανος .....	46	2814	έφθ. Μπαχια Μπλάνκα 18 Μαρτ.
ΑΜΩΙΩΝ (δ.) .....	έτ. «Γκάλικ» .....	58	12772	έφθ. Γκράν Μπέρεμπον 12 'Απρ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ .....	έτ. «Κόδουμα» .....	44	7359	άνεχ. Μορμούνκα 16 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣ .....	έτ. «Αναδη» .....	55	8519	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 18 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....	έτ. «Ρεζουρέκοιν» .....	42	7177	έφθ. Νεάπολιν 23 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.) .....	έτ. «Ανατόλιαν» .....	52	12525	έφθ. Απριλίου 22 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ .....	έτ. «Σπαλματόρι» .....	44	7310	έφθ. Ερεγί Αμπελάκη από 24 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ .....	έτ. «Πανκρίστο» .....	37	5683	έφθ. Ρεντί 7 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ .....	έτ. «Ντάλια» .....	45	6712	άνεχ. Αμποντάν 10 'Απρ. διά Μελθούρνην
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.) .....	έτ. «Κόνονους» .....	57	11978	εις Μάκια Μπλάνκα από 26 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαρουντίλ» .....	53	10431	διηλθε Ελεινόρε 20 'Απρ. διά Δυράχιον
ΑΝΕΣΙΣ .....	έτ. «Ριάκιον» .....	36	2128	άνεχ. Σουάπον 21 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΝΙΤΑ .....	έδδ. Καλοφάστη .....	35	1865	διηλθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ .....	έτ. Αννα Μαλέύρη .....	38	1532	έφθ. Λιβερπούλ 20 'Απρ.
ΑΝΝΑ Π. Κ. ....	έτ. Μαράστρο .....	47	7981	διηλθε Παναμά 17 'Απρ. διά Ιννορίμα
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Βαλέκεας» .....	45	7142	άνεχ. Μπαχια Μπλάνκα 15 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΑΝΙΤΣΑ (δ.) .....	έτ. «Μαρκορίεντε» .....	53	11342	έφθ. Πιμπόντ 7 'Απρ.
ΑΝΝΟΥΑ Δ. ....	έτ. «Σάν Νικόλαος» .....	36	5016	έφθ. Πόιντ Νουάρ 16 'Απρ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνονους» .....	57	12113	διηλθε Σιγναπούρην 16 'Απρ. διά Κικούμα
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) .....	έτ. «Κοριάννα» .....	57	12558	άνεχ. Σουεζ 16 'Απρ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΝΤΙΠΟΛΙΩΝ (δ.) .....	έτ. «Μαροελόζο» .....	59	24716	εις Πειραιά από 12 Φεβρ.
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ .....	έτ. «Βιαμάρη» .....	36	2175	άνεχ. Κόρρους Κρίτη 12 'Απρ. διά Ναυλάκι
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ .....	έτ. «Βαλενσίανα» .....	61	10952	άνεχ. Πειραιά από 8 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	έτ. «Μικαλινός» .....	43	2937	έφθ. Νεκοτοέα 7 'Απρ.
ΑΝΥΤΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μαρκουάρντια» .....	55	11148	έφθ. Οζάκα 23 Μαρτ.
ΑΞΙΟΣ .....	A. Δημητρ. - Δ. Γκιούλη .....	43	7253	έφθ. Κοπεγχάνην 22 'Απρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ .....	έτ. «Ηννυκλ» .....	44	7195	άνεχ. Σφάξ 20 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΑΠΟΛΛΩΝ .....	έτ. «Μίντεπολη» .....	39	1830	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 'Απρ. διά Κίναν
ΑΠΟΛΛΩΝ .....	έτ. «Αθήνιαν» .....	57	9744	

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαρυκράντε»	61	11122	άνεχ. Νεάπολιν 23 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Αουρόρα»	34	1695	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 7 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ	έτ. «Σηγουαΐς»	49	1502	ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	Ίω. Λάτος	23	3682	έφθ. Άμπελάκι από 12 'Ιουλ. 1965
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Οσεανόφαρίγκη»	61	13553	διπλήθε Παναρά 10 'Απρ. διά Γιοκκαϊοί
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	έφθ. Αμέρεραν 22 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	έφθ. Ταλκαχούναν 22 'Απρ.
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	Κ. Ν. Γκιώνης	45	8641	έφθ. Πέραμα 6 'Απρ.
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπμεντ»	58	10392	άνεχ. Χοκούρα 17 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΡΓΩ - ΟΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	έφθ. Σάντο Ντομίνγκο 20 'Απρ.
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπμεντ»	57	10376	έφθ. Βαγκούθερ 18 'Απρ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπμεντ»	58	10391	άνεχ. Σουέζ 23 'Απρ. δι 'Ινδιαν
ΑΡΗΣ ΙΙΙ (δ.)	έτ. «Αρπα»	47	5059	άνεχ. Θρή Ρίθερα 22 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουαρντία»	52	12323	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Κάνοντσης»	57	11897	διπλήθε Γιόραλτάρ 25 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Μεράντε»	38	5030	άνεχ. Δουβλίνον 16 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Καστελτάσουν»	46	7783	άνεχ. Ακίτα 14 'Απρ. διά Ναουρού
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Μήνως»	45	8422	διπλήθε Κων 20 'Απρ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άστερινων»	44	7273	έφθ. Ρεντί 12 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άργω»	39	5196	έφθ. Πειραιά 21 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Αμβούργον 21 'Απρ. διά Σάντος
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβουνέλο»	37	6704	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	άργει Σύρον από 24 Μαρτ. 1964 (άποθηκη)
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Άριων»	38	3570	άνεχ. Κίνγκετων (Ιαμαϊκής) 23 'Απρ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΡΚΑΛΙΑ (ύπερωκ.)	Α. Χαρισιάδης	48	2397	άνεχ. Λονδίνον 21 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Άρκαδία»	31	20648	άνεχ. Καζαπλάνκα 17 'Απρ. διά Μπράκε
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	άνεχ. Τοκοπίλα 24 'Απρ. διά Πολωνία
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άρμπρος»	46	5089	έφθ. Πειραιά 20 'Απρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονία»	43	2905	άνεχ. Φρημάντλ 11 'Απρ. διά Κίναν
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξία»	61	9443	έφθ. Σίδνευ 17 'Απρ.
έτ. «Άρτεμις»	48	3783		
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	50	8819	
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπερία»	44	7083	
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	62	15781	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασωμάτων»	49	1502	
ΙΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καριμ»	60	10142	
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Σύνθισι»	51	15846	
ΑΡΧΩΝ	Λ. Νοικός	45	7260	
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντιζεμικήλη»	51	1458	
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πλανορίτης»	50	5294	
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	έτ. «Μίνα»	43	7129	
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοί	47	2465	
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ρέα»	43	3151	
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Σηγουαΐς»	51	1851	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άργκοδ»	43	7120	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαΐς»	48	1501	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	25156	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Άταλαντικ Φράύτερ»	45	7281	
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Άναξ»	58	9724	
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Δύλιες»	44	7190	
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρούτι»	53	12301	
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	48	1501	
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26314	
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουαΐς»	54	1747	
ΑΥΡΑ	Ζαχαρίη - Βασιληάς	43	988	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πηλεύς»	65	21505	
ΒΑΔΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Αζόύρ»	62	10741	
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγιο»	47	5340	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουεά Βιστα»	55	10507	
ΒΑΣΙΛΙΑ ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Γκρήκ Λάιν»	56	25516	
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	Χόμι. Λάινς	27	21329	
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Γουόρδαν Μπρίλιαντς	59	43373	
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κανόνος»	58	20958	
ΒΕΓΛΙΟΝ	«Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσπορτ»	61	14218	
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βενουρι»	53	12897	
ΒΕΝΤΚΙΜΩΛΟΣ	άδ. Βεντούρη και Ζαχαρίου	43	2972	
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσαλ Κάργκο	45	1892	
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Πράντο»	64	15283	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	Μουνδρέας	38	2563	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σοντιάγκο»	58	11624	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	
ΒΙΡΟΕΙΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	
ΓΑΛΑΣΙΑΣ	έτ. «Γεράνεια»	50	5449	εις Καλκούταν από 19 Θερ.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 24 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Γαρδένιο»	47	3607	έφθ. Μπανιόλι 14 'Αρ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Άστρομπελό»	37	5613	άνεχ. Ρότερνταυ 1 'Απρ. διά Σάντα Θέ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.	Σπυρ. & Γερ. Λάλης	50	1478	έφθ. Λονδίνον 23 'Απρ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Ρότερνταυ 25 'Αρ.
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Μιχαλος & Υιοι	46	2920	διπλήθε Λίζαρτ 25 'Αρ.
ΓΕΦΥΙΛΙΚΑ	«Μίρεμπαρ»	44	7250	έφθ. Γάνδην 4 'Αρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ	Μαρκούσης - Γιαννινώτης	20	1112	άνεχ. Πόρτο Έμπεδοκλε 21 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιθανός	51	7564	έφθ. Ελεύθερο Πόρτ 25 'Αρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλης	48	1529	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Σύρον 23 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ	άδ. Κοντού	46	943	άνεχ. Θέουτα 24 'Απρ. διά Κένιτρα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνιας»	48	10928	έφθ. Πειραιά 15 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Δάπλιτρα»	39	6713	ύπο παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Ενοενάτο»	56	8818	έφθ. Ναγκόδιαν 19 'Αρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Ντανίνα»	43	4654	άνεχ. Τρίνινταν 21 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ανδρεάδης»	43	7176	άνεχ. Καβάλα 17 'Απρ. διά Σφάζ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Πατοφίκο»	42	7142	έφθ. Μορμουγκάδο 19 'Αρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουνινάτας»	52	10081	άνεχ. Μπρουνομπούτελ 18 'Απρ. διά Μακόρις
ΓΙΟΥΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	άνεχ. Ντώρμπλαν 16 'Απρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	άνεχ. Αμδούργον 2 'Απρ. διά Κή Σουέστ
ΓΙΩΤΑ	Νομικός - Άλεξαντος	51	2071	άνεχ. Γκουαγκιόκι 17 'Απρ. διά Καλάο
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 'Απρ. διά Ταινυκτάο
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	άνεχ. Σαδάνα 21 'Απρ. διά Νέαν Όρλεανην
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μίνταλαντικ»	43	7229	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 17 'Απρ. διά Ταιταγκόκυ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	άδ. Γουλανδρού	56	20668	έφθ. Μπάχια Μηλάγκα 28 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·ΓΛΣ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	άνεχ. Μπάχια Μηλάγκα 30 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεχ. Τζιμπούτι 10 'Απρ. διά Σαγκάπων
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. διά Καλκούτα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Τ	έτ. «Λάιττα Μπήλαρ»	63	15389	άνεχ. Μόζι 22 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντη»	45	3826	έφθ. Ιμιγκάχαμ 21 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤΜ	έτ. «Ρόμπλο υπέ Όρο»	62	15381	άνεχ. Χοινάνγκι 10 'Απρ. διά Κίναν

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)		52	11580	έφθ. Πειραιά 15 'Απρ.
ΓΚΡΕΤΑ		47	2533	έφθ. Λείσες 23 'Απρ.
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιδ.)		44	9892	εις Πέραμα ἀπό 7 Μαρτ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ		59	9268	έφθ. Μπουένος 'Άύρες 7 'Απρ.
ΓΟΥΕΣΤΚΟ ΠΑΝΑΜΑ		51	5170	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΤ'ΝΤ		52	15675	ἀνεκ. Σουεζ 10 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ' (δ.)		53	21064	έφθ. Μέγαρα 26 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		57	24883	έφθ. Πειραιά 22 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΠΙΝΤΑΝΕ (δ.)		58	24895	έφθ. Σκαραμαγκά 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)		49	18226	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδς 21 'Απρ. διά 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'ΛΑ		52	15729	ἀνεκ. Νέαν 'Υόρκην 15 'Απρ. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)		54	20585	ἀνεκ. Μόντρεαλ 22 'Απρ. διά Μεγάλας Λιμνας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ		43	12846	ἀνεκ. Σορέλ 10 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ		43	12846	ἀνεκ. Μοντεβίδεο 16 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΩΠ (δ.)		61	15979	διπλής Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		44	7227	έφθ. Λονδίνο 23 'Απρ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		52	1380	Ιατρού κ.λ.π.
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ				
ΔΑΦΝΗ				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.				
ΔΕΣΤΙΚΟ				
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		55	12146	έφθ. Ροζάριο 16 'Απρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΟ (δ.)		54	6032	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 20 'Απρ. διά 'Ινδιαν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		59	9312	ἀνεκ. Βανκούμπερ 30 Μαρτ. διά Κορέαν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ		37	2002	ἀνεκ. Λά Νουθέλ 16 'Απρ. διά Μιλάζο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		44	7265	έφθ. Δουνκέρκην 20 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		63	16417	εις Θεσσαλία 12 Β. - 64 Δ. 'Απρ. 14 διά Μαδράς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		64	16417	έφθ. Μαδράς 24 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		61	16417	ἀνεκ. Χόρ αλ 'Αιαγία 23 'Απρ. διά Λά Πλάτα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.		53	7829	ἀνεκ. Καυσίδαν Μπαΐν 14 'Απρ. διά 'Αγγλιαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ		61	9326	ἀνεκ. Θρησκάτηλ 18 'Απρ. διά Κίναν
ΔΗΜΟΣ		55	3534	ἀνεκ. Χόγκ Κόγκ 22 'Απρ. διά Γουάμποα
ΔΗΜΟΣ		49	3668	έφθ. Τόκιο 21 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		63	10523	ἀνεκ. Μπούμπουρι 22 'Απρ. διά Νιούκαστλ (Άγιοτρ.)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		37	2996	έφθ. Άμερσον 21 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		44	9589	έφθ. Βαγκούμπερ 12 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΈΡΕΑΣ		44	7266	άργει 'Αμπελάκι από 18 'Ιουν. 1964
ΔΙΑΝΑ		43	7244	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 17 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ		43	7236	έφθ. Μπρέμεν 3 'Απρ.
ΔΙΟΝΥΣΟΣ		49	3668	έφθ. Κολόμπο 17 'Απρ.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Δ.		43	2302	ἀνεκ. Κολούμπια ρίζερ 7 'Απρ. διά Ινδίαν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)		50	1485	εις Βενετίαν ἀπό 3 Μαρτ.
ΔΙΡΟΥΣ		60	13335	διπλής Κων) πολιν 24 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΔΙΩΝΗΣ		43	7280	εις Πέραμα ἀπό 7 'Απρ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)		57	9722	ἀνεκ. Μπιλιπάτο 23 'Απρ. διά Σέτουμπαλ
ΔΟΞΑ		52	12132	ἀνεκ. Δουλήνιον 24 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΔΡΟΜΩΝ		43	7176	έφθ. Πέραμα 7 'Απρ.
ΔΥΝΑΜΙΣ		43	8588	έφθ. Μορμουγάκιο 19 'Απρ.
ΔΩΡΑ (δ.)		44	7249	διπλής Κων) πολιν 24 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΔΩΡΟΘΕΑ		49	11771	ἀνεκ. Λίβερπουλ 22 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
E. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ		25	3297	διπλής Κων) πολιν 10 'Απρ. διά Νοβορωσίκην
ΕΒΕΡΕΣΤ				ἀνεκ. Βανκούμπερ 19 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΙΡΗΝΗ				ἀνεκ. Σιγγαπούρου ρόδς 19 Μαρτ. διά Τζακάρτα
ΕΙΡΗΝΗ				
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ				
ΕΙΡΗΝΗ Λ.				
ΕΙΡΗΝΗ Μ.				
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΑΛ				
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ				
ΕΚΤΩΡ				
ΕΔΕΑΝΝΑ				
ΕΛΕΝ				
ΕΛΕΝΗ				
ΕΛΕΝΗ Β.				
ΕΛΕΝΗ Κ.				
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)				
ΕΛΕΝΗ Σ.				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ				
ΕΛΕΥΣΙΣ				
ΕΛΛΑΣ				
ΕΛΛΑΣ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΑΚΥΩΝ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΙΝ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΟΝΗΡ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΝΙΤΗΜ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ				
ΕΛΛΗ				
ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ				
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ				
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ				
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ				
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΣΑ				
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ				
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ				
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ				
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ				
ΕΛΛΗΝΙΣ				
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)				
ΕΛΠΙΣ				
ΕΛΠΙΣ Π.				
ΕΜΠΟΡΙΟΣ				
ΕΝΟΤΗΣ				
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ' (δ.)				
ΕΝΤΟΠΑΝ				
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ				
ΕΡΑΤΟ (δεξ.)				
ΕΡΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ				
ΕΡΕΤΡΙΑ				
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)				
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)				
ΕΡΜΗΣ				
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ				
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)				
ΕΤ. «Μαργκουάρντια»		42	7388	ἀνεκ. Βεγκεσάκ 23 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΤ. «Γουορλόντοιδιντ»		43	7131	ἀνεκ. Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΕΤ. «Μαράντος»		43	7267	ἀνεκ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. διά Κολόμπο
ΕΤ. «Τουντάς & Σια»		32	1502	διπλής Κων) πολιν 17 'Απρ. διά Κωνοτάντζα
ΕΤ. Νταϊφάς κ.λ.π.		21	2988	διπλής Κων) πολιν 20 'Απρ. διά Νοβορωσίκην
Βαλμάς Ν.Ε.Π.Ε.		43	8292	έφθ. Αμδούργον 25 'Απρ.
ΕΤ. «Ελτρανονόρτη»		56	10530	έφθ. Τακόμα 18 'Απρ.
Σ. Μπιλίνης		48	2105	ἀνεκ. Ριγιέκα 18 'Απρ. διά Πούλα
ΕΤ. «Θάρρος»		54	7835	ἀνεκ. Χόγκ Κόγκ 12 'Απρ. διά Καράτοι
ΕΤ. «Καρνέσιον»		63	14164	ἀνεκ. Μοζί 23 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΕΤ. «Μάργκο»		44	7210	ἀνεκ. Λος Αντζελες 22 'Απρ. διά Γιαθάτα
Κ. Εύθυμιαδός		54	11232	ὑπό παραλαβήν
ΕΤ. «Ολιότικη»		43	7128	ἀνεκ. Σουεζ 18 'Απρ. (διαταγάς)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ		39	1742	ἀνεκ. Σουεζ 10 'Απρ. διά Ακάμπα
ΕΤ. «Ανδριάσι»		48	8430	εις Καρατοις ἀπό 25 Μαρτ.
ΕΤ. «Ταρμανία»		44	7213	έφθ. Ρότερνταμ 2 'Απρ.
ΕΤ. «Ελένη»		43	7245	έφθ. Λιβερπουλ 10 'Απρ.
ΕΤ. «Ελένη» Κυριακού		39	3023	έφθ. Λέγκοριν 21 'Απρ.
ΕΤ. «Μίνια»		49	10908	ἀνεκ. Μένα 'Αχαρντι 18 'Απρ. διά Βενετίαν
ΕΤ. «Μάρφελιζ»		48	3829	ἀνεκ. Θρη Ρίζερ 21 'Απρ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΗΛ. Τομπούλης		29	2851	έφθ. Ρουέν 18 'Απρ.
Πρίντεζης		21	1549	διπλής Κων) πολιν 10 'Απρ. διά Γαλάτα
Τρανσόπασιφ		55	2863	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Πορτ Σαιδ
Γ. Χο. Λαιμός		43	7188	διπλής Κολόμπο 23 'Απρ. διά Μορμουγκάο
ΕΤ. «Γιουνιβέρσαλ»		43	7989	ὑπό παραλαβήν
Τρανσόπασιφ		62	6666	ἀνεκ. Καράτοι 17 'Απρ. διά Καλκούτα
Τρανσόπασιφ & Γιουνιβ.		61	7293	ἀνεκ. Τζιμπούτι 25 'Απρ. διά Καράτοι
Τρανσόπασιφ & Γιουνιβ.		60	7293	έφθ. Τζεδαν 24 'Απρ.
ΕΤ. «Γιουνιβέρσαλ»		44	7989	ἀνεκ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
Γιουνιβέρσαλ Κάργκο		62	6659	ἀνεκ. Καλκούτα 25 'Απρ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΤ. «Γιουνιβέρσαλ»		44	7989	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Απρ.
(ΕΛΛΗΝΙΚΗ) Α.Ε.		59	7293	ἀνεκ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ. διά Καλκούτα
ΕΤ. «Γιουνιβέρσαλ»		44	7989	ἀνεκ. Λά Γκουλέτ 19 'Απρ. διά Σούνσα
ΕΤ. «Μαρφομέντο»		39	5219	έφθ. Ρότερνταμ 14 'Απρ.
ΣΤ. Μελέτης κ.λ.π.		27	1364	ἀνεκ. Σούεζ 20 'Απρ. (διαταγάς)
Πιουνιβέρσαλ Κάργκο		57	7068	έφθ. Καλκούτα 24 'Απρ.
(ΕΛΛΗΝΙΚΗ) Α.Ε.		39	6281	ἀνεκ. Σούεζ 12 'Απρ. διά Μπάσρα
Τρανσόπασιφ		44	7229	ἀνεκ. Λά Πάλμας 22 'Απρ. διά Κωνοτάντζα
Τρανσόπασιφ		56	7510	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Απρ.
Τρανσόπασιφ		56	7510	ἀνεκ. Κοοιν 20 'Απρ. διά Κόρπους Κρίστι
(ΕΛΛΗΝΙΚΗ) Α.Ε.		43	7208	ἀνεκ. Πόρτ Σαιδ 28 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΤ. «Τρανσόπασιφ»		57	7063	έφθ. Τσάρετων 20 'Απρ.
«ΕΛΛΗΝΙΚΗ» Α.Ε.		43	7254	ἀνεκ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Απρ. διά Μπάσρα
«ΕΛΛΗΝΙΚΗ» Α.Ε.		43	7208	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Χιούστον
ΕΤ. «Λουζίνη»		43	7302	έφθ. Αμδούργον 16 'Απρ.
Μαρφούσετζα		32	18564	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ.
ΕΤ. «Μάχη»		48	2474	ὑπό παραλαβήν
ΕΤ. «Πρίντεζη»		38	2265	έφθ. Πειραιά 21 'Απρ.
ΕΤ. «Γκόλφο 'Αζουλ»		42	7058	ἀνεκ. Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΕΤ. «Μάρφο»		56	10529	ἀνεκ. Σούεζ 22 'Απρ. διά Καλκούτα
ΕΤ. «Εντερπαίδιζ»		45	8404	έφθ. Ρότερνταμ 1 'Απρ. (θα μετωνομασθή «Λουκία»)
ΕΤ. «Λόγγυος»		41	7122	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΤ. «Σπράφερς»		44	7251	ἀνεκ. Πούλο Μπόκομ 13 'Απρ. διά Αδριατικήν
ΕΤ. «Μάγνειρ»		52	10081	ἀνεκ. Αύγουστον 14 'Απρ. διά Μόντρεαλ
Βεντούρος		43	1589	ἀνεκ. Ασοντον 14 'Απρ. (διαταγάς)
ΕΤ. «Μαρφεστέλα»		43	7199	έφθ. Λατούπις 3 'Απρ.
'Ιω. Λάτοπς		35	23580	ἀνεκ. Σούεζ 22 'Απρ. διά Τζένταν
'Ιω. Λάτοπς		66	45300	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν
ΕΤ. «Σάμσοκ»		58	9585	ἀνεκ. Καζαμπλάνκα 20 'Απρ. διά Ρουέν
ΕΤ. «Μάρεσολ»		44	2872	ἀνεκ. Γιοκοκάμα 11 Μαρτ. διά Γιοκοκάμα
ΕΤ. «Σάμσοκ»		59	9584	εις Πόρτ Σουόδαν ἀπό 8 Νοεμ.
Λαυράγκας - Κολύμβας		21	2369	ἀνεκ. Αύγουστον 15 'Απρ. διά Τουάφ
ΕΤ. «Αργκόλια»		58	12168	

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	διπλήθε Κων) πολιν 21 'Απρ. διά Κωνστάντζα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανούπορος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Τζιμπούτι 22 Μαρτ. διά Βόρειον Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Εναρξις»	50	2454	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Βρεμπν 21 'Απρ.
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Τσιμπά 18 'Απρ. διά Ταϊβαγκτάο
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδωρα»	48	2358	άνεχ. Κεμπέκ 21 'Απρ. διά Λονδίνον
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόκκορντ»	44	7292	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 21 'Απρ. δι' Ινδίαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	διπλήθε Λίζαρπτ 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικολάς»	56	8985	έφθ. Κοράτοι 18 'Απρ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 20 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Πλαναρά 20 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Χάμπτον Ρόδης 23 'Απρ. διά Ν. Ορλεάνην
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Ριγιέκα 14 'Απρ.
ΕΥΡΩΠΗ	έτ. «Μαρίανα»	49	1987	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. διά Ταϊβαγκτάο
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φράνκο»	65	9500	άνεχ. Πουλό Μπούκομ 20 'Απρ. διά Κίναν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεχ. Αστοντ 19 'Απρ. (διαταγάς)
ΕΦΗ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	N. Π. Κολαΐτης	38	1595	
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10565	έφθ. Ραθέννα 13 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	άνεχ. Μουρορά 1 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Ραθέννα 21 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ ΝΤΑΓΓΑΣ II	Νταιφάς	44	7233	άνεχ. Μπουένος Αύρες 16 'Απρ. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ ΕΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 15 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	άνεχ. Βανκούμερ 16 'Απρ. δι' Ινδίας
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 23 'Απρ. διά Βόρ. Κορέαν
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	65	21400	έφθ. Σιγκαπούρην Ρόδης 22 'Απρ.
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	N. Π. Κολαΐτης	38	1595	εις Ιαπωνιάν υπό συμπληρωματινών
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	61	10565	
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριθίβα»	43	7236	
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκορόνε»	61	16551	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	I. N. Νόρριγκ	24	1324	
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)	Οίκος Βάτη	58	15895	
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γρήκη Τάνκερ»	49	8311	
ΘΕΩΡΙΣ	'Αγγελάκης	38	3581	
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντα Ρομπέρτα»	43	7259	
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουναμέρικα»	46	1988	
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ	T. Μουσούτανην	43	1760	
ΘΘΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραϊτσιά»	64	40043	
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. «Άρμαντόρες»	57	9746	
ΙΘΑΚΗ (θεξ.)	έτ. «Αντίνοι»	52	11289	άνεχ. Γκρίλογκ 16 'Απρ. διά Κίναν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Ιλινάρεσ»	44	7154	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ.
ΙΩΝΙΚ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τζέμινι»	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Βαλτιμόρων
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	έφθ. Πουσαν 1 'Απρ. (προσάρδοξης)
ΙΟΥΛΙΑ	Νταιφάς	29	1808	άνεχ. Θέσσαλον 21 'Απρ. δι' Ευμπιτζέργκ
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολίσιοπο»	43	7232	έφθ. Πέραμα 3 'Απρ.
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	άνεχ. Φρίπορτ (Μπάχ.) 9 'Απρ. διά Βουλγαρίαν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Μπιλέμπα 15 'Απρ. διά Σάντος
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ναυτίλι. Έκμετ» σεις	45	9918	έφθ. Βανκούμερ 21 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	'Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	άνεχ. Σουεζ 18 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλαύκη»	48	1845	
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαίντ Ιωάννης»	44	7248	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	όδ. Γεωλανδρή	44	7277	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνά» κ.λ.π.	44	10909	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Ραγκούν 15 'Απρ.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστρο»	52	10160	έφθ. Καδίκ 21 'Απρ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερφ	60	14076	έφθ. Μπάκια Μηλάνκα 18 'Απρ.
ΚΑΙΤΗ (δ.)	έτ. «Εβερολέου»	55	11991	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Λαιμός Άδελφοι»	38	2368	έφθ. Καλκούτταν 17 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	άνεχ. Γενόβαν 30 Μαρτ. διά Λάγκος
ΚΑΛΙΜΑΝ	έτ. «Βέλαμπρα»	43	7091	διπλήθε Ούσαντ 22 'Απρ. διά Ρουέν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7249	άνεχ. Σάρφ 19 'Απρ. διά Σάντος
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 30 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χρήπατ»	37	2348	άνεχ. Δουσκέρκην 14 'Απρ. διά Πούνταν στο Πίτρ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. Ζαδέ	51	7154	άνεχ. Τενερίφε 14 'Απρ. διά Μη. Αύρες
ΚΑΛΥΨΟ	A. M. Νομικός	50	1517	άνεχ. Ριγιέκα 19 'Απρ. διά Χάιφαν
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κανάρης»	44	7240	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 15 'Απρ. διά Σιχανούκβιλλα
ΚΑΠΑ	'Ιω. Καπράλος	44	2074	διπλήθε Κων) πολιν 14 Μαρτ. διά Τραπεζούντα
ΚΑΠΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Άθανασιδόν-Γεωργύπουλος	48	1953	έφθ. Γουδλάς Μπαίν 19 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμιτη»	55	8902	άνεχ. Βοστώνην 25 'Απρ. διά Φίλαδελφειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	έτ. «Τρόμητ Ισάρτεριγκ»	54	8003	έφθ. Τόκιο 12 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Ελίτης»	44	8453	άνεχ. Αύγουστον 31 Μαρτ. διά Ν. Ορλεάνην
ΚΑΠΤΑΙΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Ντελμάρη»	55	12534	άνεχ. Ντωρμάν 10 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Πικρόφορδος»	43	7176	έφθ. Μπ. Αύρες 15 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Κακίλια»	60	8717	άνεχ. Βορδάνη 18 'Απρ. διά Λονδίνον
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουερτό Ντάριεν»	43	7275	άνεχ. Τενερίφε 18 'Απρ. διά Τακοράντι
ΚΑΠΤΑΙΝ Α. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Γερόντιν»	51	2842	έφθ. Μη. Αύρες 15 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίροι»	43	7176	έφθ. Πόρτλαντ (Με.) 24 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα Κομέρο»	44	7123	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 17 'Απρ. διά Τοιτταγκόγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Σεπίν. Εντερόραϊς	43	7227	άνεχ. Τάμπη 8 'Απρ. διά Σάντος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιξ»	53	11101	έφθ. Σουάνον 24 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Σάν Φραντσίσκο 10 'Απρ. διά Μεζικό
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	έτ. «Ελλανάδολ»	61	13408	άνεχ. Μίκη 21 'Απρ. διά Χίλην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΜΠΛΟΥΕΡ (δ.)	έτ. «Αστροέστε»	51	11102	άνεχ. Αύγουστον 24 'Απρ. διά Γκαλιάρι
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	43	7163	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Γκλόμπουσι	44	1920	
ΚΑΣΟΣ	«Κάσση» Α.Ε.	39	5215	
ΚΑΣΟΣ	όδ. Βασιλιά	22	1584	
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλική»	53	1901	
ΚΑΣΤΩΡ	όδ. Γράσσου	44	7148	
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Κρέθων»	51	2373	
ΚΑΤΕ Ν. Α.	έτ. «Μαρτολέντο»	50	5627	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Αρόδα»	65	21500	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	έτ. «Αστροσούρενο»	36	1413	
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	όδ. Κολοκοτρώνη	55	11100	
ΚΕΙ ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Χρυσάνθεμον»	43	7234	
ΚΕΙ ΙΠ ΒΑΒΜΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	
ΚΕΙ ΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Σκαρτάνα»	42	7265	
ΚΕΙ ΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Καλλάρο»	44	7244	
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστρονεπτόνο»	50	12240	
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κάνοπους»	62	10494	
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Λουκέρνο»	44	5069	
	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	

ΚΕΡΤΗΣ . . . . .	έτ. «Στροβίλι» . . . . .	43	7159
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .	Θ. «Επιφανίαδης . . . . .	44	7176
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ . . . . .	Μ. Νοικός . . . . .	56	8429
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ . . . . .	έτ. «Περούεύς» . . . . .	57	9153
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	έτ. «Σπαρτό» . . . . .	63	15740
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ . . . . .	έτ. «ΕΛΛΗΝ. 'Αστήρ» . . . . .	58	11156
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ . . . . .	έτ. «Πύλος» . . . . .	63	15378
ΚΙΜΩΛΟΣ . . . . .	έτ. «Ζαδέ» . . . . .	39	4716
ΚΙΟΝΙ . . . . .	έτ. «Άττικα» . . . . .	48	1922
ΚΙΡΙΝ . . . . .	'Επιφανιάδης . . . . .	56	9403
ΚΙΤΣΑ . . . . .	έτ. «Μαρακτίβια» . . . . .	44	7279
ΚΛΑΣΣΙΚ . . . . .	έτ. «Μπελμάρ» . . . . .	44	7190
ΚΛΕΙΟ . . . . .	Α. & Δ. Χανδρῆς . . . . .	47	935
ΚΝΟΣΣΟΣ . . . . .	Κ. Εύθυμιαδης . . . . .	49	2146
ΚΟΜΟΪΤΕΝΕ (δ.) . . . . .	έτ. «Κονφιντάνας» . . . . .	50	9959
ΚΟΡΙΝΘΙΚ . . . . .	έτ. «Πόρτλαντ» . . . . .	59	10914
ΚΟΡΟΝΙΣ . . . . .	έτ. «Διαμάντι» . . . . .	46	2361
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.) . . . . .	έτ. «Ν.Ε.Κ.» . . . . .	50	10315
ΚΡΗΤΗ . . . . .	'Εμπειρικος Σ. Γ. . . . .	44	7207
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ . . . . .	έτ. «Στέλλα Μαρίνα» . . . . .	43	3605
ΚΡΟΝΙΟΣ . . . . .	έτ. «Κρόνιος» . . . . .	51	2372
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	έτ. «Μιραμάρ» . . . . .	59	9360
ΚΥΗΡΑ . . . . .	έτ. Ζοδέ . . . . .	52	5156
ΚΥΩΝΟΣ . . . . .	έτ. «Ζαδέ» . . . . .	46	3648
ΚΥΚΛΑΔΕΣ . . . . .	έτ. «Ζαφίο» . . . . .	39	3287
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κανοπούς» . . . . .	54	10860
ΚΥΜΑ . . . . .	Ρούσσος και Σία . . . . .	38	2838
ΚΥΠΡΟΣ . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	45	3794
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ . . . . .	έτ. «Κυρά» . . . . .	49	2032
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΚΩ . . . . .	έτ. «Άύρα» . . . . .	56	9086
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΑ . . . . .	έτ. «Λιμπάνο» . . . . .	43	7291
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΑΕΙΑ . . . . .	έτ. «Ολισφάν» . . . . .	43	6888
ΚΥΡΙΑΚΗ . . . . .	έτ. «Αλάχαιο» . . . . .	45	3312
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ. . . . .	Ίω. Κατσουλάκος . . . . .	38	4840
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	όδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7201
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Κονκισταντόρ» . . . . .	45	7157
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ . . . . .	«Ελλ. Όαλδο. Μεταφ.» . . . . .	57	10044
ΚΩΣΤΑΚΗΣ Σ. . . . .	I. Μιμίδης κ.λ.π. . . . .	45	899
ΚΩΣΤΑΣ . . . . .	Γολόπης . . . . .	30	1988
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	έτ. «Ελληνινός» . . . . .	54	8063
ΚΩΣΤΗΣ . . . . .	έτ. «Κωστής» . . . . .	44	7263
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ . . . . .	όδ. Λώς . . . . .	56	8474
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ . . . . .	έτ. «Ωρεανοπόρος» . . . . .	44	7297
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ . . . . .	έτ. «Αιτζιαν» . . . . .	65	14088
ΛΑΙΓ'ΟΝΕ ΟΦ ΔΗΛΟΣ . . . . .	'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π. . . . .	51	2340
ΛΑΚΟΝΙΑ (μεταλ.) . . . . .	έτ. «Κούμπετολ» . . . . .	49	2273
ΛΑΜΥΡΕΥΣ . . . . .	έτ. «Άττικα» . . . . .	60	14431
ΛΑΣΣΗ ΙΙ . . . . .	έτ. «Λορέιο» . . . . .	44	7252
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ . . . . .	«Ο. Γ. Μεταξάς» . . . . .	46	1053
ΛΕΑΝΔΡΟΣ . . . . .	«Ο. Γ. Μεταξάς» . . . . .	48	1053
ΛΕΛΕΤΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Ντιαμαντέ» . . . . .	62	10515
ΛΕΩΝΑΡΔΟΣ . . . . .	έτ. «Ελληνο Σιππιγκ» . . . . .	39	10060
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	έτ. «Θεοδώρω» . . . . .	46	3495
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7196
ΛΕΩΝ . . . . .	έτ. «Σκάραστελ» . . . . .	36	4997
ΛΕΩΝΗΣ . . . . .	Π. Βαρύκος . . . . .	36	1631
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ . . . . .	Άχ. Χαλκούπος . . . . .	50	8408
ΛΙΒΥΗ . . . . .	έτ. «Φαιρόπις» . . . . .	65	16000
ΛΙΛΑΝ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ . . . . .	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π. . . . .	41	890
ΛΙΝΑ ΣΤΕΛΛΑ . . . . .	«Μικαλινός» Α.Ε. . . . .	43	7291
ΛΙΝΔΟΣ . . . . .	έτ. «Κονσαλάντο» . . . . .	48	3349
ΛΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Τόρρες» . . . . .	62	10882
ΛΟΝΔΙΝΟΝ . . . . .	έτ. «Μαρδιέντο» . . . . .	60	14302
ΛΟΝΤΟΝ . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	50	2696
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΔΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρόλικρο» . . . . .	38	2588
ΛΟΥΚΑΣ Ν. . . . .	έτ. «Στάνμορ» . . . . .	51	11317
ΛΟΥΚΙΑ Ν. . . . .	έτ. «Ιόνιαν Nουδινκ.» . . . . .	64	9615
ΛΟΥΣΣΙΟΣ . . . . .	έτ. «Μουζάκιες» . . . . .	46	4249
ΜΑΓΙΑ . . . . .	έτ. «Ελδίρα» . . . . .	44	7244
ΜΑΓΚΑΝΑ . . . . .	έτ. «Εύδοια» . . . . .	37	2312
ΜΑΙΡΗ - NIK . . . . .	έτ. «Ιατρού» . . . . .	48	1600
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.) . . . . .	έτ. «Μειρνίκι» . . . . .	44	1876
ΜΑΝΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρενθούς» . . . . .	62	1703
ΜΑΝΑΡΑΚΙ . . . . .	Άχιλ. Χαλκούπος . . . . .	48	8583
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.) . . . . .	έτ. «Μανδράκι» . . . . .	45	7201
ΜΑΝΕΣ . . . . .	έτ. «Ολύμπεντο» . . . . .	53	11276
ΜΑΝΟΣ . . . . .	έτ. «Μοτοφάνδες» . . . . .	55	8526
ΜΑΝΙΝΑ . . . . .	Μαρκαντωνάκης . . . . .	37	1322
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Ντορικάτ» . . . . .	37	1344
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Βέρνιμε» . . . . .	52	11022
ΜΑΝΤΟ . . . . .	έτ. «Γκρήκι» . . . . .	45	3766
ΜΑΝΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ . . . . .	έτ. «Μάντων» . . . . .	30	1041
ΜΑΡΑΩΝ . . . . .	έτ. «Σαρίτα» . . . . .	44	2902
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιδ.) . . . . .	έτ. «Πριούροπα» . . . . .	43	15030
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.) . . . . .	Ίω. Λάτοπς . . . . .	45	9900
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ . . . . .	Ίω. Λάτοπς . . . . .	51	16440
ΜΑΡΟΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ινιθανόρας» . . . . .	66	22000
ΜΑΡΟΑ . . . . .	Σπ. 'Ελευθεριάδης . . . . .	49	10123
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» . . . . .	44	4958
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Ιπένεκος» . . . . .	50	1647
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Ιόνιαν» . . . . .	62	9455
ΜΑΡΙΑ . . . . .	Μπρόπουλος & Σία . . . . .	32	1597
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Μάρθα» . . . . .	39	1506
ΜΑΡΙΑ (δεξ.) . . . . .	Γ. Γεραοῆς . . . . .	16.	1808
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) . . . . .	έτ. «Ισθμένιο» . . . . .	56	12230
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ . . . . .	έτ. «Μάρεμπορ» . . . . .	56	8799
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.) . . . . .	έτ. «ΕΛ - ΠΑ» . . . . .	52	10607
ΜΑΡΙΑ Κ. . . . .	έτ. «Σάνσοκ» . . . . .	56	6156
ΜΑΡΙΑ Λ. . . . .	έτ. «Κοντάνιαν» . . . . .	57	10311
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ. . . . .	έτ. «Γλακυνία» . . . . .	38	4238
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ . . . . .	έτ. «Νάσσοναλ» . . . . .	44	7133
ΜΑΡΙΑ Μ. . . . .	Α. Μπινιάρης κλπ. . . . .	48	2661
ΜΑΡΙΑ Ν. . . . .	Π. Μπούρουπολης . . . . .	40	886
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ . . . . .	έτ. «Μικαλή» . . . . .	43	7219
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ . . . . .	έτ. «Πλατοσάνι» . . . . .	41	5294
ΜΑΡΙΑ Τ. . . . .	έτ. «Πλέρπαντα» . . . . .	44	7176
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ . . . . .	έτ. «Μικαλή» . . . . .	43	7217
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.) . . . . .	έτ. «Ελεσον» . . . . .	36	1690
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ . . . . .	έτ. «Πανθίστα» . . . . .	57	10314
ΜΑΡΙΓΩ . . . . .	Ίω. Λάτοπς . . . . .	50	16394
ΜΑΡΙΓΩ . . . . .	Ίω. Λάτοπς . . . . .	37	23732
ΜΑΡΙΓΩ . . . . .	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	47	1219
ΜΑΡΙΓΩ . . . . .	έτ. «Νεδάδα» . . . . .	42	7147

ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Ελλην. Αστορ»	54	11577	άνεκ. Σουέζ 22 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.	έτ. «Δάσις Πέλραφ»	43	7185	έφθ. Ριγιέκα 11 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	έφθ. Πειραιᾶ 12 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	52	8111	άνεκ. Κείτ Τάουν 9 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΜΑΡΙΠΙΤΑ	έτ. «Τζενεραλ Κάρριερς»	56	8716	έφθ. Ριγιέκα 18 'Απρ.
ΜΑΡΙΣΠΙΑ	έτ. «Πλού. Στάρ»	53	11310	διπλήθε Θόρονται "Αιλαντ 15 'Απρ. διά Βαγκαρέ
ΜΑΡΙΤΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Αλμπατρος»	54	3315	έφθ. Νέαν Υόρκην 22 'Απρ.
ΜΑΡΙ Ζ.	έτ. «Σαρετάπι»	48	3877	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεκ. Χόρ άλ. Αράγια 22 'Απρ. διά Λά Πλάτα
ΜΑΡΩΝΙΑ	N. Γκουμας	44	2817	έφθ. Πειραιᾶ 27 'Απρ.
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	έτ. «Πλέιτ Σιππίγκ»	49	5038	άνεκ. Μέρκα 20 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Βόλκαν»	50	1665	έφθ. Σουέζ 23 'Απρ.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	έτ. «Ουνιβέρσαλ»	55	9125	άνεκ. Πρίνς Ρούπερτ 7 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΣΟΥΝΑ Β.	'Ιω. Λατόπς	52	11197	έφθ. Χάρια 22 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Ράχκασι»	51	2067	άνεκ. Φραντζάλ 16 'Απρ. διά Τασκόγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μοτόρερς»	59	9168	άνεκ. Τζιμπούτι 10 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	57	8906	άνεκ. Κολόμπο 20 'Απρ. διά Βασιλάνην
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν»	55	9168	άνεκ. Πόρτ Σαΐδ 20 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	'Ελλην. Θαλάσσιαι Μεταφ.	65	14264	άνεκ. Βανκούμπερ 18 'Απρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΜΕΓΑΡΑ	έτ. «Ακρεσ»	46	6907	άνεκ. Ντάρ ές Σαλάμ 21 'Απρ. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρακούσερο»	44	7277	έφθ. Μπρουσύγκαρο 24 'Απρ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μενταφ»	38	5226	έφθ. Μπρεμερχάρεν 21 'Απρ.
ΜΕΛΕΤΕΜΙ	έτ. «Τιουνιβέρσαλ Τράμπι»	42	7262	άνεκ. Αγούστα 20 'Απρ. διά Μπάθναγκαρ
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 19 'Απρ.
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραρπέρσιον»	46	3949	έφθ. Θεοσαλονίκην 25 'Απρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιάν Φράτι»	60	14431	έφθ. Κούρε 5 'Απρ.
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Ραύσα»	44	7282	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 12 'Απρ.
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7131	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 10 'Απρ.
ΜΗΓΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άκμης»	49	8930	άνεκ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστος ντε Μόρφιλ»	63	10514	άνεκ. Αντεν 23 'Απρ. διά Καλκούτα
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7180	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 14 'Απρ. διά Κίναν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάρδες»	57	9200	έφθ. Ρότερνταμ 24 'Απρ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιυθαγόρας»	59	9855	διπλήθε Παναμά 21 'Απρ. διά Λονδίνον
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λατόπς	39	1552	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 22 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρῆπς και Σία	33	1503	εἰς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πούντα Αρένας»	56	8873	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διά Τακόμια
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαθέρε»	56	8046	έφθ. Ραβένα 8 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΗΣ	έτ. «Ιντεγύριτας»	44	7375	έφθ. Μπιωμόντ 17 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκουρίτινταν»	55	10013	έφθ. Βανκούμπερ 19 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Στάμελες»	43	7084	έφθ. Βενετίαν 14 'Απρ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	άνεκ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΜΠΕΛ ΑΙΡ	έτ. «Μαρέστε»	50	2828	έφθ. Σαρόνα 5 'Απρ.
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «Φράνκακιλ»	52	8111	άνεκ. Λαττάκια 18 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΜΠΙΑΛΙ	έτ. «Παν. Όσεαν»	36	5275	έφθ. Μπουδιρ 22 'Απρ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γεωσετογουάνιντη»	56	10191	άνεκ. Φρόπτουν 15 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΠΡΟΓΟΥ ΙΝΤ	Σιγόλας - 'Α'φοι Πλατή	35	2642	άνεκ. Αντίγκουα 17 'Απρ. διά Νάντην
ΜΠΡΟΥΚΟΙΑΝΤ	έτ. «Γιούνιον Εντερράιζ»	39	2829	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 23 'Απρ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλην. Γραμμή Ν. Αιμερ.	34	2709	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Απρ.
ΜΥΡΙΑΜ	Γ. Μοστάς	45	3889	άνεκ. Πόρτ 'Αρθουρ 16 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΜΥΣΕΙΝΗ (δ.)	Ο. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεκ. Μάρ ντελ Πλάτα 19 'Απρ. διά Νεκοτοάε
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμίνια»	57	9345	άνεκ. Βανκούμπερ 20 'Απρ. διά Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Ροζάριο 13 'Απρ.
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	έτ. «Ιντερεροπι»	34	1469	διπλήθε Κων) πολιν 9 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΝΑΥΣΙΚΑ	N. Βλαχάκος	42	708	έφθ. Λατάκια 13 'Απρ.
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	έτ. «Μαρκρείντε»	44	1287	έφθ. Γρέποβεντ 24 'Απρ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	46	2270	άνεκ. Λάς Πάλμας 15 'Απρ. δι' 'Αμπιτζάν
ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	έτ. «Εσπέριο»	21	2492	εἰς Τζένταν από 14 Δεκ.
ΝΕΙΠΤΟΥΝ	έτ. «Πολιχρίδης»	54	7968	έφθ. Λιθερουόλ 15 'Απρ.
ΝΕΩΣ	έτ. «Πολιχρίδης»	56	5860	διπλήθε Λονδίνον 11 'Απρ.
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Αθηναική-Ναυτιλιακή»	47	2686	διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Σαν Πέντρο (Άργ.) 16 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Γεωργόδηπολος	38	1770	διπλήθε Κων) πολιν 17 'Απρ. διά Ζντάνωφ
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Φ. Γεωργόδηπολος	46	748	άνεκ. Πειραιᾶ 20 'Απρ. διά Μεροίνα
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	Άθανασιάδης-Γεωργόδηπολος	48	2000	έφθ. Κόπτε 8 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ	Γεωργόδηπολος	35	946	διπλήθε Κων) πολιν 17 'Απρ. διά Νοδωρωσίκην
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	έφθ. Κόμπε 25 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	A. Αθανασιάδης	49	1851	διπλήθε Ούσαν 17 'Απρ. διά Χάιφα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόδηπολος	47	1953	διπλήθε Κων) πολιν 17 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΝΗΣΟΣ ΖΑΡΑΡΗ	έτ. «Βεύμουνο»	47	1700	έφθ. Ντάρ ές Σαλάμ 22 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεκ. Λός Αντζελες 15 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	Στ. Ντοφάς κ.λ.π.	44	3911	άνεκ. Πόρτ Σαΐδ 23 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	42	7203	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 8 'Απρ. διά Βαμπά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Σάν Βικτώρες»	55	7216	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 20 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΡΔΗΣ	έτ. «Εψίλον»	58	8460	έφθ. Λήθ 20 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. «Φόρανκο»	44	2321	άνεκ. Πειραιᾶ 23 'Απρ. διά Κουέναν
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.	έτ. «Μιλτιάδης»	44	7199	άνεκ. Θέστα 16 Μαρτ. διά Κουέναν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	Μαιρ & Γεώρ. Αντωνάθος	20	1283	άνεκ. Σάιν Μικάελ'ς 19 'Απρ. διά Κιέλο
ΝΙΝΑ Γ.	έτ. «Βέρνιμπρος»	49	15901	εἰς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΝΙΝΗ	έτ. «Αστροφέλιζ»	49	5684	ύπο παραλαδήν
	έτ. «Οακ Σιππίγκ»	62	28651	έφθ. Σουέζ 24 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
	έτ. «Ουεσάνικα»	42	7248	άνεκ. Ταιμπά 15 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 30 Μαρτ. διά Μανγκαλόρε
	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	άνεκ. Λός Αντζελες 14 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. δι' ΗΠΑ
	έτ. «Πανκοκούτσα»	58	10662	άνεκ. Τζιμπούτι 19 'Απρ. διά Καλκούτα
	έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	66	24500	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Σαρόνα
	Παν. 'Ατλαντικά	60	9341	ύπο υαυπηγούντων
	έτ. «Πρίαμ»	59	12390	διπλήθε Σουθερλαντ Πιερ 13 'Απρ.
	έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	άνεκ. Αίλ. ή Γκραίν 24 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
	έτ. «Πόντο»	58	8639	εἰς θέσιν 37.57 Β. - 26.38 Δ. Απρ. 20 διά Λα Παλίς
	έτ. «Ρεφριτζπρέιτορ»	63	6434	άνεκ. Σαρέμπο 14 'Απρ. διά Λός Αντζελες
	έτ. «Παγκαλάντες»	61	15092	άνεκ. Αρμέρον 16 'Απρ. διά Γκουανιακίλ
	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεκ. Βενετίαν 4 'Απρ. διά Μπούνεσον 'Αύρες
	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεκ. Βόρτ Σαΐδ 16 'Απρ. διά Κωνσταντζά
	έτ. «Σίλετε»	42	7251	άνεκ. Ριγιέκα 18 'Απρ. διά Ραβένα
	Γ. Κανάκης	43	1790	άνεκ. Καζαμπλάνκα 20 'Απρ.
	Μεσογειακή - Βαλκανική	50	2484	άνεκ. Αμδύρον 15 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
	έτ. «Ποάντο»	63	15297	έφθ. Ροζάριο 15 'Απρ.
	έτ. «Βίγκνα»	49	14672	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 22 'Απρ. διά Ταϊβαγκτάο
	έτ. «Αρχοντόνησος»	62	14150	άνεκ. Θεστού 20 'Απρ. διά Πύλον
	έτ. «Γλωφάδα»	36	1988	έφθ. Αντεν 21 'Απρ.
	έτ. «Τζένεραλ Ναβιγκ.»	59	9030	άνεκ. Πειραιᾶ 13 'Απρ. διά Τρίνινταν
	έτ. «Πίσαν. - Εουρόπα»	57	9953	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Σφάζ
	έτ. «Πίσαν. Σή Τράνσοπορτ»	43	7276	έφθ. Σουέζ 24 'Απρ.
	έτ. «Νόμφη»	54	8251	έφθ. Λιθερουόλ 23 'Απρ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 Φεβρ. (έπισκευα)
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7303	άνεκ. Γιαθέτα 13 'Απρ. διά Ταϊβαγκτάο
ΟΓΓΑ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεκ. Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Κίναν
ΟΓΓΑ	έτ. «Εμπορ. - Εφοπλιστική	44	7284	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Μορμουγκάο
ΟΓΓΑ	έτ. «Σπηνούατη»	49	4663	άνεκ. Γιβραλτάρ 15 'Απρ. δι' Ούντεθάλα
ΟΓΓΑ	έτ. «Ολγα»	48	2372	έφθ. Πειραιᾶ 14 'Απρ.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ . . . . .	έτ. «Ελληνική» . . . . .	56	2863	άνεχ. Γένοβα 22 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΟΣ . . . . .	έτ. «Ρόντα» . . . . .	43	8593	άνεχ. Μορμουράκιο 22 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΟΜΟΝΟΙΑ II . . . . .	έτ. «Κονκόρδια» . . . . .	42	7132	έφθ. Αμετερταμ 7 'Απρ.
ΟΝΗΣΙΛΟΣ . . . . .	έτ. «Σαλαμίς» . . . . .	39	5235	άνεχ. Τάμπα Μπαιν 15 'Απρ. διά Γκάλιθεστον
ΟΝΤΙΝ . . . . .	έτ. «Καριμπαν 'Ατλαντική» . . . . .	60	5960	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ.
ΟΝΤΡΥ . . . . .	Κ. Γράτσος . . . . .	45	7258	έφθ. Βοστόνην 21 'Απρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ . . . . .	έτ. «Οριεντ Μάντ 'Ηοτ» . . . . .	57	9367	άνεχ. Μόζι 24 'Απρ. διά Πουσάν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ . . . . .	έτ. «Μήντ 'Ηοτ» . . . . .	45	7787	έφθ. Μπαγκόρικ Μπάρ 7 'Απρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΪΚΣ . . . . .	έτ. «Κόσμος» . . . . .	43	7211	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 22 'Απρ. (διαταγάς)
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	έτ. «Οριεντ Μάντ 'Ηοτ» . . . . .	64	9483	άνεχ. Βιτώρια 9 'Απρ. διά Μπιλμπάο
ΟΡΜΟΣ . . . . .	έτ. «Μπιλέλαντ» . . . . .	43	7229	άνεχ. Χαλίφας 22 'Απρ. διά Χιούστον
ΟΡΦΕΥΣ . . . . .	έτ. «Οφρεύς» . . . . .	56	9942	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 20 'Απρ. διά Γκουαγιακίλ
ΟΡΦΕΥΣ . . . . .	έτ. «Σάντα Ρόδα» . . . . .	61	5972	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 14 'Απρ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	έτ. «Άρμαντόρα» . . . . .	61	16622	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26 Μαρτ. (έπισκευα)
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ . . . . .	έλληνικό συμφέροντα . . . . .	43	7210	έφθ. Χιούστον 23 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ . . . . .	έτ. «Φουρτουνιά» . . . . .	56	9250	έφθ. Ταινιγκάρο 13 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ . . . . .	έτ. «Ούλατρα» . . . . .	56	10120	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 4 'Απρ. διά Παπήτ
ΟΣΕΑΝΙΚ . . . . .	έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	61	10996	άνεχ. Πόρμαντάρ 10 'Απρ. διά Παπήτ
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ . . . . .	έτ. «Γιουν. Ούάιτ Σιππ.» . . . . .	42	7269	έφθ. Χιούστον 11 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ. . . . .	έτ. «Βαλντόρο» . . . . .	63	15370	άνεχ. Χιούστον 17 'Απρ. διά Ριγιέκα
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ . . . . .	έλληνικό συμφέροντα . . . . .	49	1238	
Π. ΣΥΛΑΣ . . . . .	έτ. «Ρίμνες» . . . . .	47	2740	έφθ. Καλκούτα 23 'Απρ.
ΠΑΙΑΝ . . . . .	έτ. «Ρέγιες» . . . . .	60	9317	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 7 'Απρ. διά Καλκούτα
ΠΑΓΚΟΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαροσέάνο» . . . . .	58	23607	άνεχ. Ράς Τανόύρα 17 'Απρ. διά Αύγουσταν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε» . . . . .	56	16250	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά 'Αργεντινήν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ . . . . .	έτ. «Μασπλάσα» . . . . .	36	1553	έφθ. Βαρκελώνη 7 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ . . . . .	Γ. Φουντουλάκης . . . . .	22	2759	διπλήθε Κων.) πολιν 7 'Απρ. διά Κωνοτάντζα
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. . . . .	Κ. Γ. Καραβίας . . . . .	43	7176	άνεχ. Θεούτα 29 Μαρτ. διά Ριγιέκα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ . . . . .	έτ. «Γουνιάντρο» . . . . .	44	7251	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 'Απρ. διά Τεργέστην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ . . . . .	έτ. «Άκρε» . . . . .	57	10720	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 13 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π. . . . .	έτ. «Τζένεραλ Μαρ. Έντερπρ.» . . . . .	47	2576	έφθ. Μάντζεστερ 17 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. . . . .	Τουρινάκης . . . . .	39	2456	άνεχ. Σουέζ 22 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	έτ. «Βαλιέντε» . . . . .	55	10135	έφθ. Καλκούτα 22 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ . . . . .	Π. Κουλούρης . . . . .	47	1346	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. . . . .	έτ. «Ελιάζαν» . . . . .	57	10747	άνεχ. Καλάο 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. . . . .	Ι. Π. Κατσουλάκος . . . . .	39	3562	έφθ. Βρέμην 24 'Απρ.
ΠΑΝΔΟΡΑ . . . . .	έτ. «Άριδο» . . . . .	47	2811	άνεχ. Χαλίφας 20 'Απρ.
ΠΑΝΟΣ . . . . .	Ι. Ντα Κόστα . . . . .	45	4229	άνεχ. Κόρραμασχρ 14 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρπρούκρεσο» . . . . .	55	11430	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 15 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ . . . . .	έτ. «Φράνκο» . . . . .	43	7149	άνεχ. Πειραιᾶ 27 'Απρ. διά Πρίσλο
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ . . . . .	έτ. «Άστροπρόσπερο» . . . . .	48	5146	έφθ. Κόρραμασχρ 24 'Απρ.
ΠΑΝΩΡΑΙΑ . . . . .	έτ. «Πανωραία» . . . . .	39	4550	άνεχ. Θεούτα 22 'Απρ. διά Βάρνα
ΠΑΞΟΙ . . . . .	έτ. «Μαριμπέρια» . . . . .	43	7144	έφθ. Πόρτο 'Αλέγκρε 13 'Απρ.
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ . . . . .	Ίω. Παρδάχος . . . . .	41	2029	έφθ. Πόρτ Σουδάν 17 'Απρ.
ΠΑΡΝΩΝ . . . . .	έτ. «Κανέρο» . . . . .	44	7371	άνεχ. Γκάροτουν 18 'Απρ. διά ΗΠΑ
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΌΡ (δ.) . . . . .	έτ. «Στενάκυς» . . . . .	57	12775	άνεχ. Βανκούμπερ 5 'Απρ. διά Κίναν
ΠΑΤΡΑΙ . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	47	2754	άνεχ. Λονδίνον 22 'Απρ. διά Κωνοτάντζα
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ) . . . . .	άδ. Χανδρή . . . . .	50	16259	άνεχ. Τζιμπούτι 11 'Απρ. διά Σίδνεϋ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ . . . . .	έλλ. «Οσαν Κέρριερς . . . . .	56	9972	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΕΛΑΓΟΣ . . . . .	«Οδερούς Θράτερ» . . . . .	61	11767	έφθ. Γιοκοχάμα 23 'Απρ.
ΠΕΛΑΨ . . . . .	Χρ. Σαρλίτς . . . . .	39	863	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΤΑΣ . . . . .	έτ. «Πανκρόπο» . . . . .	65	21374	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Απρ.
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Πανκόρηπο» . . . . .	59	23601	άνεχ. Κείπ Τάουν 15 'Απρ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ . . . . .	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	43	7240	εἰς θεών 25.25 Β. - 80.7 Δ. 'Απρ. 19 (προσήραξε)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Περικλῆς» . . . . .	56	20778	διπλήθε Ούσαντ 24 'Απρ. διά Ράς ές Σίδερ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ . . . . .	έτ. «Πολιζάνα» . . . . .	44	7050	έφθ. Μπαντάρ Σαπούν 19 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ . . . . .	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	60	8952	άνεχ. Τζιμπούτι 16 'Απρ. διά Ινδιάν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρνάτο» . . . . .	63	33462	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Σκαραμαγκά
ΠΕΡΣΕΥΣ . . . . .	έτ. «Σουνταμέρικα» . . . . .	48	2086	έφθ. Πειραιᾶ 8 'Απρ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	56	15852	έφθ. Βίλλα Κοντιτίονος 26 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΜΠΡΑ . . . . .	Γ. Πετρόπουλος . . . . .	44	3199	εἰς Πέραμα ἀπό 20 'Ιουν. 1965
ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	57	11089	έφθ. Βανκούμπερ 20 'Απρ.
ΠΗΙΑΙΟΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαροσέανο» . . . . .	58	23607	άνεχ. Μπονύν 18 'Απρ. διά Βιλελμοχάφεν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	έτ. «Ταρκουότα» . . . . .	61	10072	έφθ. Γιαβάτα 25 'Απρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	έτ. «Σπηγουάις» . . . . .	41	3307	διπλήθε 'Εσκούμινς 18 'Απρ. διά Ιτατζάϊ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	έτ. «Ελισφάρερ» . . . . .	61	13379	άνεχ. Κόμπε 24 'Απρ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΠΙΤΤΕΡ Α. . . . .	έτ. «Κομμέρσιοιλ» κ.λ.π. . . . .	54	6154	άνεχ. Κομώ Μπαιν 9 'Απρ. διά Μαδέιρα
ΠΙΝΤΑΡ . . . . .	έτ. «Μαΐνφερ» . . . . .	50	10776	άνεχ. Ροσάριο 19 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΠΛΑΤΩΝ (θεξ.) . . . . .	έτ. «Μαρλίντον» . . . . .	58	9603	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 19 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ . . . . .	έτ. «Πιούνιον Μαριτάμι» . . . . .	43	1815	εἰς άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΠΛΕΙΑΣ . . . . .	έτ. «Πλέιτ» . . . . .	44	7186	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 21 'Απρ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ . . . . .	έτ. «Μαρλίντο» . . . . .	54	8155	έφθ. Ρότερνταν 18 'Απρ.
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ . . . . .	έτ. «Παναϊδάς» . . . . .	54	8825	έφθ. Σάντα Φέ 30 Μαρτ.
ΠΟΛΑΡΙΣ . . . . .	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	61	9956	άνεχ. Νανάιμο 21 'Απρ. διά Δουβλίνον
ΠΟΛΙ . . . . .	έτ. «Στοκβίλιον» . . . . .	49	2755	άνεχ. Αλμπανί (Δ.Α.) 9 'Απρ. διά 'Οζάκα
ΠΟΛΛΟΥΣ . . . . .	έτ. «Ατλάντα» . . . . .	57	9797	άνεχ. Χαμίλτον (Οντ.) 22 'Απρ. διά Μεγ. Λίμνας
ΠΟΛΥΔΩΡΑ . . . . .	Στρ. «Ανδρεάδης» . . . . .	43	14425	άνεχ. Αμβούργον 8 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ . . . . .	έτ. «Πλείας» . . . . .	37	4840	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. . . . .	έτ. «Μαριτάπλα» . . . . .	65	20893	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Απρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ . . . . .	έτ. «Πλείας» . . . . .	37	4840	άνεχ. Χάρυκ "Αίλαντ 5 'Απρ. διά Νέαν Ζηλανδίαν
ΠΟΠΗ Π. Κ. . . . .	έτ. «Νουέδα Σεβίλλαι» . . . . .	64	40098	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Σιδώνα
ΠΡΙΑΜΟΣ . . . . .	έτ. «Ανώνυμους» . . . . .	64	37987	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Νόρδερον» . . . . .	54	16210	έφθ. Μουράρων 20 'Απρ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Τρανσοσεάνικα» . . . . .	58	10996	άνεχ. Τρινιτάντ 17 'Απρ. διά 'Ακαζούτλα
ΠΡΟΟΔΟΣ . . . . .	έτ. «Μαρπίου» . . . . .	51	2063	άνεχ. Τζιμπούτι 7 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ . . . . .	έτ. «Προποντίς» . . . . .	43	7127	έφθ. Πανκαλάν Σουούν 4 'Απρ.
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρετέρνον» . . . . .	55	16718	άνεχ. Βανκούμπερ 19 'Απρ. διά Κορέαν
ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ . . . . .	έτ. «Μπλακοπί» . . . . .	56	9218	έφθ. Γιοκοχάμα 20 'Απρ.
ΠΡΩΤΟΝ . . . . .	έτ. «Αστόρω» . . . . .	60	18889	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. πρός Μεσόγειον
ΠΡΥΓΑΡΟΕΙΟΝ . . . . .	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοι . . . . .	21	1515	άνεχ. Μπέρα 19 'Απρ. διά Μομπάσα
ΠΥΓΡΟΣ . . . . .	έτ. «Πρωτεύς» . . . . .	44	7252	άνεχ. Γρέθεσντ 26 'Απρ. διά Κων) πολιν
ΠΩΔ (δ.) . . . . .	έτ. «Ιώ. Λάτσης» . . . . .	52	10224	έφθ. Φλώισγ 17 Μαρτ.
ΡΑΖΑΝΙ . . . . .	έτ. «Ανγκάλι» . . . . .	49	1773	έφθ. Κόρη 18 'Απρ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ . . . . .	έτ. «Λαμιά» . . . . .	37	5910	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ.
PANTIAN MENT . . . . .	έτ. «Μαρεζάκτα» . . . . .	46	3920	άνεχ. Τοιμπά 16 'Απρ. διά Σαγκάπον
PANTNOR . . . . .	έτ. «Τζεράρλτο» . . . . .	43	7133	άνεχ. Αμβούργον 7 'Απρ. διά ΗΠΑ
ΡΑΧΙΩΤΗΣ . . . . .	έτ. «Στροβίλοι» . . . . .	43	7138	άνεχ. Τουάφ 21 'Απρ. διά 'Ιρλανδ
ΡΗΝΟΥΛΑ . . . . .	έτ. «Μαραθεντούρα» . . . . .	30	4014	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. πρός Μεσόγειον
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΩΝΕ . . . . .	έτ. «Μάνλεμος» . . . . .	45	7176	άνεχ. Μπέρα 19 'Απρ. διά Μομπάσα
ΡΟΓΩ . . . . .	έτ. «Κοθαρού» . . . . .	44	7239	άνεχ. Γρέθεσντ 26 'Απρ. διά Κων) πολιν
ΡΟΥΤ . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	44	1923	έφθ. Καέν 17 Μαρτ.
ΡΟΥΤ' . . . . .	έτ. «Σκάρος» . . . . .	41	6901	έφθ. Φλώισγ 17 Μαρτ.
ΡΟΥΛΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. Κ. Κωνοτανάκης κ.λ.π. . . . .	50	10608	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 'Απρ.
ΡΥΘΜΟΣ . . . . .	έτ. «Γκλόμπε» . . . . .	57	10316	άνεχ. Σιγκαπούρην 8 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κυκλαδές» . . . . .	60	19300	διπλήθε Σιγκαπούρην 8 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΑΒΙΝΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Κεραμίδες» . . . . .	56	21081	άνεχ. Βιρτόντων 15 'Απρ. διά Μεροίνα
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ . . . . .	έτ. «Αγγελάκη & Σία» . . . . .	47	1575	έφθ. Νεάπολιν 12 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (θεξ.) . . . . .	έτ. «Μαγενίρ» . . . . .	52	10176	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 8 'Απρ. διά Κίναν
ΣΑΜΟΣ . . . . .	έτ. «Στρόντον» . . . . .	43	7268	έφθ. Τζένταν 22 'Απρ.
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	έτ. «Μαριαλίζα» . . . . .	37	2409	άνεχ. Μπούνενος 'Αύρε

ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικιλία» .....	63	13830	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Απρ. διά Τρίνινταντ
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΗΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία» .....	60	8772	έφθ. Πουνταρένας 7 'Απρ.
ΣΑΟΥΘΠΟΟΥΛΑ	έτ. «Ρήφερ» .....	63	6421	είς Νέαν 'Ορλέανην άπό 4 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια» .....	45	7293	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 23 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΣΑΣ	'Α) φοι Σιγάλα .....	40	5360	έφθ. Μπάρα 17 'Απρ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαριτ. Έντερπράϊ» .....	46	3921	άνεχ. Βιρτυόν 22 'Απρ. διά Λατάκια
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Στέλλα Μαρίνα» .....	55	16241	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 17 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΣΕΛΑΜΑ ΘΩΡΗΤΕΝ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ» .....	45	3503	έφθ. Μόντρεαλ 17 'Απρ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Μαρινί» .....	63	3098	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	έτ. «Αμάντα» .....	43	7275	άνεχ. Φλώρικ 18 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Κατάνι» .....	48	5957	έφθ. Σπλιτ 9 'Απρ.
ΣΙΜΠΑ	Φρ. Θεοδωρίδης .....	40	4499	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ.
ΣΙΣΟΥΛΑ	έτ. «Ρήφερο» .....	62	3097	άνεχ. Σάντος 5 'Απρ.
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα» .....	53	2340	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 16 'Απρ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Κόρσαλ» .....	48	3745	έφθ. Πειραιά 21 'Απρ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Σήγκολλ» .....	53	3311	έφθ. Αιθαύργον 9 'Απρ.
ΣΜΑΡΑΓΔΗ	έτ. «Σόμια» .....	53	805	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΣΟΜΙΑ	έτ. «Τάιγκερ» .....	62	28390	διπλήθε Παναμά 2 'Απρ. διά Τομπάτα
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Φράνκο» .....	28	1660	οικιλθε Κωνίαν πολιν 18 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΣΟΥΚΙ	Χρ. Σαρλής & Σιά .....	45	1598	είς μεταφοράς 'Ελλάδας 'Αδριατικής
ΣΟΥΦΙΑ	έτ. «Οιλιοτιμ» .....	29	7030	έφθ. Αιμιλίοσαν 15 'Απρ. διά Κούθων
ΣΟΥΦΙΑ Κ.	έτ. «Φιντέλιτας» .....	44	7150	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ. (έκαπ)
ΣΟΥΦΙΑ Κ.	έλληνικά συμφέροντα .....	25	996	είς Κυνουρίουραν άπο 27 Μαρτ.
ΣΟΥΦΙΑ Τ.	έτ. «Εξέλασιορ» .....	57	10739	έφθ. Ν. Ορλέανην 25
ΣΠΑΡΤΟ	«Κρητική Ακτοπλοΐα» .....	36	4091	έφθ. Τζέδον 20 Μαρτ.
ΣΠΑΤΕΣΑΙ	έτ. «Σπάρτο» .....	57	9460	έφθ. Μπ. Αύρες 6 'Απρ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Σπέτσαι» .....	44	7276	έφθ. Πουάντ α Πίτρ 2 'Απρ.
	έτ. «Ζάφυρ» .....	43	3327	άνεχ. Ριο Ιανέαρια 22 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα» .....	54	12721	άνεχ. Πούντα Καρντόν 10 'Απρ. διά Χένισαμ
ΣΠΥΡΟΣ	Α. Νομίκος .....	50	2516	έφθ. Λιβερπούλ 19 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	Ίω. Λάτας .....	26	5648	άνεχ. Σουεζ 30 Μαρτ. διά Ράς Γκαρίμπ
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάλης .....	40	2209	άνεχ. Τύνιδα 15 'Απρ. διά Λατάκια
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ» .....	59	10801	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια» .....	56	8789	άνεχ. Καλκούταν 11 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα» .....	56	8878	άνεχ. Χούγκ Κόγκ 2 'Απρ. διά Χοινκάνυκ
ΣΤΑΡ οφ ΑΕΝΕΣ	Α. & Π. Καλλίτος .....	44	1723	διπλήθε Μπρουνουμπούτελ 20 'Απρ. διά Γδύνια
ΣΤΑΡ οφ ΠΑΤΙΡΙΟΥΣ	έλληνικά συμφέροντα .....	46	2010	άνεχ. Χούγκ Κόγκ 23 'Απρ. διά Βαμπόδα
ΣΤΑΡΛΑΙΤ II	έτ. «Κοντίνενταλ» .....	44	2341	είς Πειραιά άπο 14 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντά Κόστα» .....	30	4184	άνεχ. Μοντεδίθεσ 17 'Απρ. διά Καλάο
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Κάσσος» .....	44	7223	διπλήθε Κωνίαν πολιν 20 'Απρ. διά Κυνογάντζαν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	έτ. «Ελευθερίδης» .....	49	8630	έφθ. Καράρα 3 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μάτας .....	45	4014	διπλήθε Κωνίαν πολιν 11 'Απρ. διά Κυνοτάντζαν
ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ	Σ. Μπαεδεβάνης .....	47	1998	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 10 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Στοοθίλι» .....	43	7187	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 19 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γενική» Α.Ε. .....	39	7401	έφθ. Μεδύλα 19 'Απρ.
ΣΥΡΟΣ	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράϊ» .....	52	2073	άνεχ. Μαυρίκιον 14 'Απρ. δι' Ιταλίαν
	έτ. «Σύμμαρα» .....	42	7146	
ΤΑΝΑΙΣ	έτ. «Τριτώνια» .....	59	2847	άνεχ. Φρυμάντλ 21 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα» .....	45	4880	έφθ. Λαντόρερνα 6 'Απρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Σιγάλας - Πλατίπης» .....	31	3991	είς Πειραιά άπο 31 Δεκ.
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΝΗ	έτ. «Τάρον» .....	53	7564	άνεχ. Ν. Ορλέανην 21 'Απρ. δι' Οσλο
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανακοντίνενταλ» .....	56	20332	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 9 'Απρ.
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος .....	39	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσιας» .....	61	9636	άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Μακασάρ
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	Άχιλ. Χαλκούσης .....	44	7150	έφθ. Πέραμα 26 'Απρ. (έπιακευα)
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ» .....	44	7184	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Βομβάν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρουμπιόταρ» .....	62	16563	ύπο παραλαβήν
ΤΕΛΑΜΟΝ	έτ. «Ποντοπόρος» .....	56	7213	άνεχ. Σιμίζου 8 'Απρ. διά Νάουρου
ΤΖΟΥ'	έτ. «Σούλαγκκ» .....	37	5556	άνεχ. Μπ. Αύρες 12 'Απρ. δι' Αμέρερσαν
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεσ» νικη .....	65	38100	άνεχ. Γιεκοχάμαν 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιστιμ» .....	42	7362	έφθ. Στοκχόλμην 18 'Απρ.
ΤΟΥΑ Ν.	έτ. «Σπισσούφιτ» .....	53	3411	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 29 Μαρτ. διά Κίναν
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε. .....	56	2863	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΤΡΑΝΕΡΟΔΟΠΗ II	έτ. «Τραναροδόπη» .....	39	6429	άνεχ. Μοντεδίθεσ 19 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς» .....	45	7635	ύπο παραλαβήν
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς» .....	45	7667	ύπο παραλαβήν
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Αλία Γκράντε» .....	65	15900	άνεχ. Βανκούμπερ 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΤΡΙΤΩΝ	όδ. Γράσοις .....	44	7207	είς Χάμπτον Ρόδης άπο 10 Μαρτ.
	έτ. «Ιροπαρμ» .....	34	2353	άνεχ. Λειζέρες 20 'Απρ. διά Χάιφαν
ΥΒΩΝΗ (δεξ.)	έτ. «Εθγερος» .....	51	8997	άνεχ. Νεκοτέσα 9 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΥΔΑΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ - Μελαχρινός & Υιοι	38	5239	άνεχ. Χιούστον 7 'Απρ. διά Χιούστον
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βικιγκ Τρέιντερ» .....	59	23678	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 18 'Απρ.
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Ιλ - Μέντικο» .....	37	4298	έφθ. Ειδομένιουθ 16 'Απρ.
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαροδοίο» .....	65	15597	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 31 Μαρτ. διά Κίναν
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Τζωρτζής & Συκιάς .....	22	3117	έφθ. Χάιφαν 20 'Απρ.
ΦΑΝΗ	Μουνδρέας .....	38	2564	διπλήθε Κωνίαν πολιν 20 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Πρόγκρες» .....	44	7244	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 21 'Απρ. διά Κοκούρα
ΦΙΛΙΑ	«Επτανησιακή» .....	44	1596	διπλήθε Κωνίαν πολιν 18 'Απρ. διά Ρεβί
ΦΙΝΑΝΔΙΑ	έτ. 'Α) φοι Άλεξιάν & Σιά .....	47	2607	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ.
ΦΙΩΡΑ Ν.	έτ. «Διοπόρι» .....	54	3534	άνεχ. Σάντο Ντομινένκο 20 'Απρ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΦΙΩΒΟΣ	έτ. «Αμφίλων» .....	57	9950	έφθ. Ροζάριο 16 'Απρ.
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαρακίον» .....	43	5350	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έλληνικά συμφέροντα .....	56	1082	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ	Θ. Εύσταθιος κ.λ.π. .....	52	2039	έφθ. Λιθέρπουλ 23 'Απρ.
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιληπάς .....	47	1106	διπλήθε Κωνίαν πολιν 19 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΦΩΣ	έτ. «Λαιμπηρίανη» .....	43	7152	άνεχ. Χούγκ Κόγκ 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΦΩΤΗΣ	«Ελληνοκυπριακή» .....	35	1253	άνεχ. Βούδανην 20 'Απρ. διά Καλκούταν
ΦΩΤΗΣ Π.	Φ. Πετροπούλακος .....	26	1958	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΦΩΦΩ	έτ. «Κονοτελλέσιον» .....	54	1961	
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π. .....	27	2448	άνεχ. Αντεν 20 'Απρ. διά Μπερμπέρα
ΧΑΔΔΟΣΟΥΝΤ	έτ. «Βάπελη» .....	46	1563	ύπο παραλαβήν
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκαντωνάκης .....	47	1209	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ακμε» .....	60	9319	έφθ. Μαγκαλόρες 19 'Απρ.
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χόριετ» .....	46	6939	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 'Απρ. διά Βόρ. Κορέαν

CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES

THE HELLENIC &amp; INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIES

Cable Address "GRECO - CEUTA"

Mail Postbox 87 CEUTA

Provisions, Deck and Engine Room Supplies

T/ Phones 3240 Night 3936

ΧΑΡΙΛΑΟΣ .....	(N.A.T.)	Παπαδημητρίου .....	50	9787	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 16 Μαρτ.
ΧΕΡΜΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτζεο» .....	44	2675	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΧΙΟΣ .....	(N.A.T.)	Α') φοι Κοντού .....	44	1752	άνεκ. Λατάκια 17 Απρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεβελόπρεμεντ» .....	53	8458	έφθ. Σαγκάπου 19 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφάντη» .....	53	11310	άνεκ. Μουτεδίδεο 11 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΧΛΟΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μόγια» .....	54	16193	άνεκ. Πούλοι Μπούκομ 17 'Απρ. διά Ινδίας
ΧΡΗΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Χρηγκαλ» .....	45	2886	εις 'Αμπελάκι από 14 Δεκ.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντος 'Ερμανός» .....	42	2865	έφθ. Μπιζέρτα 19 'Απρ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ .....	(N.A.T.)	αδ. 'Αγγελόπουλοι .....	44	7193	άνεκ. Πύλον 13 'Απρ. διά Τρίπολιν
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεσπούμα» .....	43	2074	άνεκ. Σιγκαπούρην Ρόδς 15 'Απρ. διά Σικανούκβιλλ
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σπή» .....	45	4746	έφθ. Μπαλμπότι 11 'Απρ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα» .....	49	7526	άνεκ. Νόρτ Σαΐδ 23 'Απρ.
ΨΑΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάδες» .....	25	958	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 6 'Απρ. διά Μη. "Αύρες
ΨΑΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ψαρρά» .....	40	4959	άνεκ. Τοιμπά 28 Μαρτ. διά Τοιθαγκτάσ
ΨΑΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	

## ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ματσεντόνιαν» .....	44	7212	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. δι' 'Ινδίας
ΑΓΑΠΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ» .....	53	11417	έφθ. Καρταγκένα 24 'Απρ.
ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άκτια» .....	42	7259	έφθ. Ταϊμπά 24 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγγέλα» .....	52	3694	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 16 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνίαν» .....	53	11365	έφθ. Ροζάριο 21 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν» .....	43	7229	έφθ. Βίλμιγκτον (Β.Κ.) 4 'Απρ.
ΑΓΓΗΝΩΡ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγηνώρ» .....	43	7139	άνεκ. Κούπλε 9 'Απρ. διά Χαιφόγκ
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιουέν» .....	51	16355	έφθ. Πειραιά 19 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλιο» .....	45	5977	έφθ. Γδυνία 24 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	56	20153	άνεκ. Ν. 'Υδρην 21 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθίλα» .....	43	7238	εις Μοντεδίδεο από 20 Σεπτ. 1965
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήριο» .....	43	7157	άνεκ. Καλάσ 21 'Απρ. διά Σαλάθερυ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	43	2836	έφθ. Τζέντα 10 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγαν» .....	43	3106	άνεκ. Άλικάντε 20 'Απρ. διά Πάλμα (Μαγιόρκα)
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι» .....	53	11010	άνεκ. Καλάδ 24 'Απρ. διά Κιουρασσό
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούλιο» .....	24	1988	εις 'Ακάμπα από 10 Μαρτ. (Ζημιάς)
ΑΓΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγιογαλούσαινα» .....	43	7165	άνεκ. Μοντεδίδεο 24 'Απρ. διά Καλάσ
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριοτέληπς» .....	56	20140	άνεκ. Ντακάρ 20 'Απρ. διά Μπόννυ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (Λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτυ» .....	43	7144	έφθ. Σαγκάνη 17 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (Λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλας» .....	53	12402	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 19 'Απρ. διά Κιουρασσό
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νικολας» .....	53	11024	άνεκ. Πενάγκ 9 'Απρ. διά Μπελαδάν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντη» .....	43	8434	άνεκ. Σάντα Φε 23 'Απρ. διά Σάν Νικολας
ΑΔΑΜΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα» .....	43	7265	άνεκ. Τζιμπούτι 24 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρεντι Μαριτάμι» .....	44	7134	εις Μη. Αύρες από 17 Μαρτ.
ΑΙΘΩΝ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ» .....	43	7133	
ΑΕΛΛΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βότα» .....	57	20797	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 17 'Απρ. διά Ντουμάτι
ΑΖΑΝΤΕΧ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρτε» .....	47	2992	πρός Σουέζ 20 'Απρ. δι' επισκευάς
ΑΖΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάσομ» .....	44	2855	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 20 'Απρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άζουέρο» .....	44	7176	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 22 'Απρ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπουδιάνη» .....	49	3484	έφθ. Ροζάριο 3 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	Τρανσόμαρινα 'Αρμαντόρες .....	42	6997	έφθ. Πειραιά 20 'Απρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη» .....	30	4125	έφθ. Πόρτο Άλεγκρε 8 'Απρ.
ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας» .....	41	4729	άνεκ. Σουέζ 1 'Απρ. διά Νταμάρ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη» .....	54	18784	άνεκ. Καλκούτταν 17 'Απρ. διά Μανγκαλόρε
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργίνια» .....	43	7290	διπλήθε Παναμά 22 'Απρ.
ΑΙΔΑΛΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιθολία» .....	43	7248	έφθ. Μορμούγκαδ 12 'Απρ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριανη» .....	58	10018	άνεκ. Ήστκαμ 16 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριανη» .....	58	10018	έφθ. Ναγκόγια 15 'Απρ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριανη» .....	58	10020	άνεκ. Λέγκον 14 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη» .....	43	7256	έφθ. Γδυνία 23 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλια» .....	57	8184	άνεκ. Κολόμπο 25 'Απρ. διά Δυτικήν Αύστραλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιούνι» .....	66	23400	εις Γιοκούμαν ύπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τοέρο Κουάκα» .....	65	18400	έφθ. Αμύρογκρον 16 'Απρ.
ΑΙΚΑΜΑΣ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ» .....	45	7285	διπλήθε Παναμά 14 'Απρ. διά Κίναν
ΑΙΚΑΣΣΑ (πον.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος» .....	50	1385	εις Σιγκαπούρην Ρόδς από 15 Δεκ. 1965
ΑΙΚΑΣΤΟΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγιντωρ» .....	46	7331	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 9 'Απρ. διά Κόντη
ΑΚΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακερρ» .....	42	7066	έφθ. Μη. Αύρες 21 'Απρ.
ΑΚΜΗ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή» .....	44	7159	άνεκ. Τζιμπούτι 28 'Ιανουαρίου διά Χαϊφόγκ
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λύνημπρουκ» .....	47	7173	έφθ. Πειραιά 21 'Απρ.
ΑΚΤΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτιον» .....	43	7224	άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 17 'Απρ. διά Ντωμπραν
ΑΚΤΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόζεντολ» .....	43	10544	άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 26 Μαρτ. διά Ντουμάτι
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα» .....	44	7254	εις Ταϊταγκόκ από 31 Μαρτ.
ΑΚΤΟΡ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ» .....	43	6943	
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγούσαινη» .....	54	29440	άνεκ. Βρέστον 12 'Απρ. διά Κούθαν
ΑΛΛΑΣΚΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλωση» .....	43	6989	έφθ. Σουέζ 24 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδόζαι» .....	44	1413	έφθ. Στεττίνον 18 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη» .....	56	10480	άργει Βαλτιμόρην από 18 'Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ» .....	58	10499	έφθ. Σόντροπ 22 'Απρ. (Σιαταγάς)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριανη» .....	56	20926	άνεκ. Χόρ άλ. Αμάγια 24 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα» .....	43	2908	άνεκ. Λιοσσάνων 21 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πριόριτο» .....	42	7241	έφθ. Καλκούτταν 25 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Φέρισπο» .....	44	7215	άνεκ. Ρότερνταν 20 'Απρ. διά Κάρλσχαμ (έπωληθη)
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια» .....	65	10865	έφθ. Ιμπριγκα 10 'Απρ.
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντάναγκελη» .....	43	7070	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 17 'Απρ. διά Κοκούρα
ΑΛΚΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις» .....	55	12334	άνεκ. Καράτοι 16 'Απρ. διά Πενάγκ
ΑΛΚΥΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπος» .....	44	7063	άνεκ. Καλκούτταν 22 'Απρ. διά Ριγιέκα
ΑΛΜΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόδοφορντ» .....	44	11460	έφθ. Σάντος 11 'Απρ.
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο» .....	44	7276	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ» .....	44	7280	έφθ. Μη. Αύρες 12 'Απρ.
ΑΛΜΠΑΡΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο» .....	43	7204	άνεκ. Τάμπα 1 'Απρ. διά Σάντος
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο» .....	43	7260	έφθ. Μαρακάιμπο 13 'Απρ.
ΑΛΜΠΙΝΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ» .....	44	7270	άνεκ. Ρεσίφε 21 'Απρ. διά Σάντος
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ .....	(N.A.T.)	Σ. Ζερδά .....	17	965	έφθ. Κάλλιαρι 30 Μαρτ.
ΑΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαιμίς» .....	41	7169	εις Σπλίτ από 1 Μαρτ.
ΑΛΤΙΣ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο» .....	43	7171	άνεκ. Κοκούρα 24 'Απρ. δι' Η.Π.Α.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο» .....	44	7183	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Απρ.
ΑΛΧΕΞ' ΙΡ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	46	2062	άνεκ. Ειλάτ 10 'Απρ. διά Μασάουα
ΑΜΑΛΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μένο» .....	38	1885	διπλήθε Μπρουνόρμπούτελ 20 'Απρ. διά Δάντσικ
ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Τόμας» .....	52	4894	άνεκ. Αμέρεσαν 9 'Απρ. διά Τζάκσονβιλ
ΑΜΕΝΑΙΤΥ (πον.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιοντόρο» .....	61	13716	έφθ. Φιλαδέλφειαν 14 'Απρ.
ΑΜΠΟΡΓΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ» .....	44	10635	έφθ. Σάντα Φε 21 'Απρ.
ΑΜΠΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιμφιθέα» .....	43	7036	έφθ. Λαττάκια 3 'Απρ.
ΑΜΦΙΑΛΗ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμπιγκ & Φρέϋτιγκ» .....	39	5171	άνεκ. Σάντος 16 'Απρ. διά Βρέμην
ΑΜΦΙΘΕΑ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ» .....	44	7229	άνεκ. Πόρτ Σαΐδ 15 'Απρ. διά Κόντη
ΑΜΩΝ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκόνα» .....	44	7242	έφθ. Νεκοτάσα 18 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χερμόβιδα» .....	66	23571	άνεκ. Γιαβάτα 1 'Απρ. διά Χίλιν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν» .....	56	13262	άνεκ. Γκλώρικ 10 'Απρ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν» .....	55	21075	έφθ. Μένα Ακμάντι 22 'Απρ. διά Κουνιάνα
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άνιμονι» .....	40	3182	έφθ. Αρούμπα 17 'Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	19125	άνεκ. Τόκιο 20 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα» .....	65</		

ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόκνδωρ» .....	43	10582	άνεχ. Αλιγέριον 19 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληντοράντο» .....	57	25441	άνεχ. Μομπάσα 19 'Απρ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσον Αφρικάν» .....	54	6112	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ. διά Σαν Φραντσίσκο
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άννιτσα» .....	65	19758	διπλής Παναμά 17 'Απρ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεούσα» .....	44	10599	άνεχ. Βούρμάνη 19 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιβιντόρο» .....	44	7158	έφθ. Κοσιν 4 'Απρ.
ΑΝΤΡΟΞΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ» .....	63	14048	άνεχ. Θέουτα 23 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντινόπη» .....	57	22130	έφθ. Γιοκαϊδι 23 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυνρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	48	6259	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. διά Δυράχιον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλα» .....	43	7303	έφθ. Χώγκ Κόγκ 22 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήστ Ατλάντικι» .....	43	7244	Ιδε «ΔΗΜΟΣ» (σημαία έλληνική)
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο» .....	63	15985	άνεχ. Λός Αντζελεσ 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» .....	57	11041	έφθ. Μάλταν 22 'Απρ.
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απες» .....	43	7154	έφθ. Μη. Αύρες 6 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοθάνι» .....	44	7284	άνεχ. Μπιλμπάν 25 'Απρ. διά Τενερίφε
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Τσάταμ» .....	45	3599	άνεχ. Ερεύνα 13 'Απρ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κατερίνα» .....	37	5405	εις Μη. Αύρες άπο 25 Μαρτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιδ.)	(N.A.T.)	Α. Κατογεγέρηνς .....	40	1280	άνεχ. Λισσαδώνα 21 'Απρ. διά Βουττόν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια» .....	56	10180	άνεχ. Φιλαδέλφεια 7 'Απρ. διά Πουέρτο Ματάντζας
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Τράνσοπορτ» .....	43	8479	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχ.) 14 'Απρ. διά Μάντοςετερ
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτασι» .....	35	4965	άνεχ. Θέουτα 20 'Απρ. διά Μομάσα
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβελόδ» .....	64	28313	άνεχ. Σουέζ 16 'Απρ. διά Μένα Αχμάντι
ΑΡΕΝΤΑΛ		έτ. «Ευφράτικαν» .....	46	1889	έφθ. Γκάλεστον 18 'Απρ.
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίομαν» .....	42	7176	άνεχ. Χαδάνα 16 'Απρ. διά Σάγκουα
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλέρο» .....	45	4578	άνεχ. Ραγκούν 21 'Απρ. διά Κολδμπο
ΑΡΗΣ		έτ. «Τρανσαστλάντικ» .....	44	7179	εις Σάντος άπο 29 Μαρτ.
ΑΡΦΟΥΡΩΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα .....	58	16258	άνεχ. Σαιν Τζών 18 'Απρ. διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	8462	έφθ. Καλκούτταν 4 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» .....	58	23626	άνεχ. Γκόττενμπουργ 17 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΜΑΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα .....	45	3861	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Π.) 16 'Απρ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρκιζα» .....	45	7540	άνεχ. Σαλαδόρ 20 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΑΝΑΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	Μιχ. Καραγεώργης .....	40	5488	άνεχ. Λά Παλίς 9 'Απρ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	Κ. Καραγεώργης .....	40	7480	εις Βαλτιμόρην άπο 24 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΗ)
ΑΡΙΣΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστίνια» .....	45	7210	έφθ. Αΐδι 1 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίσα» .....	63	28029	έφθ. Ρότερνταν 16 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης» .....	37	4635	εις Μοντεβίδεο άπο 18 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης» .....	43	7247	άνεχ. Βαρκελώνην 16 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	Μ. Καραγεώργης .....	35	992	έφθ. Χάροπην 20 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	Μ. Καραγεώργης .....	44	7589	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 19 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος» .....	40	7433	άνεχ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 22 'Απρ. διά Ναυλάκι
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρο» .....	56	10093	άνεχ. Σαδάννα 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αράτε» .....	44	7216	άνεχ. Κόρπουσα Κριστί 18 'Απρ. διά Σάφι
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων» .....	28	1707	διπλής Κωνί) πολὺν 17 'Απρ.
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλι» .....	44	10511	άνεχ. Τζιμπούτη 19 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα» .....	43	8527	έφθ. Πούλο Μπούκοι 21 'Απρ.
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ» .....	43	7303	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 9 'Απρ. διά Ρόττερνταν
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ» .....	44	10496	έφθ. Μπράουνειδη 22 'Απρ. διά Κοατσακοάλκος
ΑΡΤΑΡ		έτ. «Σάντο» .....	48	11379	έφθ. Τορόντο 22 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρντε» .....	47	3000	άνεχ. Αυγαντάν 18 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαίανδρος» .....	44	7179	έφθ. Τοιχεταβέκια 14 'Απρ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπιζ Μπάλκ Κάρριερς	64	17976	άνεχ. Κόμπε 25 'Απρ. διά Ναγκόγια
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια» .....	26	2903	έφντη Φρέντρικοταντ 14 'Απρ. διά Σταβάγκερ
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντοτόνη» .....	44	10454	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 14 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	«Κάρυκο Λάινερ» .....	63	15929	έφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 22 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία» .....	44	7259	έφθ. Σαιντ Μιχαήλ 16 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Σή Τράνσον» .....	43	7137	άνεχ. Γιοκοχάμα 12 'Απρ. διά δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΑΡΧΟΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθαστλάντικ» .....	44	7283	έφθ. Καλκούτταν 24 'Απρ.
ΑΣΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπτιέλ» .....	44	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 'Απρ. διά Ρόττερνταν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημί» .....	40	2667	έφθ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ.
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα» .....	53	13415	άνεχ. Τζιμπούτη 22 'Απρ. δι' Αμπαντάν
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σουνέριορ» .....	44	14243	έφθ. Καουτσάν Μπαίν 22 'Απρ.
ΑΣΤΗΡ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν» .....	45	14132	έφθ. Ν. Όρλεάνην 15 'Απρ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο» .....	50	5324	διπλής Ουδάντ 10 'Απρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	63	34114	άνεχ. Λός Αντζελεσ 11 Μαρτ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .....	58	12624	άνεχ. Λέγκον 8 'Απρ. διά Βόρειον Αμερικήν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακμε» .....	58	20608	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδεαν Τάνκερ» .....	60	20444	άνεχ. Σουέζ 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	17094	άνεχ. Χορ Άμαγια 18 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούσ Στάρ» .....	64	31716	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 15 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσον Ατλάντικ» .....	63	15977	διπλής Παναμά 12 'Απρ. διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασεαν Τάνκερ» .....	57	24831	άνεχ. Σουέζ 20 'Απρ. διά Μένα Αχμάντι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	55	12985	άνεχ. Μίζουμπα 17 'Απρ. διά Σαρέμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11322	άνεχ. Βιλελμούταν 18 'Απρ. διά Κόουνερ Μπρούκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12696	άνεχ. Ν. Ύρκον 18 'Απρ. διά Κιουρασό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12712	άνεχ. Βιλελμούταν 22 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΙΡΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ Ατλάντικ» .....	51	11524	έφθ. Σασέμπο 1 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» .....	62	15921	έφθ. Γιοκοχάμα 18 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	56	14839	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	10930	έφθ. Βοστώνην 10 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούσ Στάρ» .....	64	38672	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 16 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΙΤΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	57	10189	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 17 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΡΑ-ΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ακμε» .....	58	10139	έφθ. Καμαία 17 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσον Ατλάντικ» .....	63	15985	διπλής Παναμά 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	56	10087	εις Οζάκα άπο 6 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σδόνιθ Ηοτ Ατλάντικ	64	15977	έφθ. Αυδέρσαν 22 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	59	10505	άνεχ. Καλκούτταν 23 'Απρ. διά Γιαβάτα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	60	10789	10 μιλια Ν.Δ. Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Μαρόκας
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας» .....	51	8867	έφθ. Ροζάριο 20 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρδηντα» .....	43	7257	έφθ. Ντρόμπαν 19 'Απρ.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπήθερ» .....	56	10312	άνεχ. Ιλοίλο 21 'Απρ. δι' Η.Π.Α.
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» .....	53	1028	άνεχ. Βρυξέλλες 21 'Απρ. διά Βεγγάζην

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

### SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping  
 Surveyor: Eng. Pablo J. More

Director  
 Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP  
 TELEPHONE: 82226  
 TEL. NIGHT: 72905

ΑΧΙΛΛΕΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ» .....	41	5281	έφθ. Πειραιά 23 'Απρ.
ΒΑΝΚΑΛΤ .....		έτ. «Τράϊουμφ» .....	43	8540	εις Ν. Όρλεάνη από 22 Μαρτ.
ΒΑΡΝΤΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφίλ» .....	48	2164	έφθ. Μπρουνομπούτελ 21 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν» .....	44	7192	άνεκ. Μαγκαλόρε 18 'Απρ. διά Ροστόκ
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια» .....	42	6453	εις Ροζάριο από 27 Μαρτ.
ΒΕΑΤΡΙΚΗ .....		έτ. «Πιούνιον» .....	44	7134	άνεκ. Γιοκοχάμαν 10 'Απρ. διά Βομβάν
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ .....		έτ. «Πλειάδες» .....	40	8205	εις Σιγκαπούρην από 23 Νοεμ. 1965
ΒΕΝΟΥΣ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λευκωσία» .....	34	2917	εις Πέραμα από 2 'Οκτ. 1965
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι» .....	41	6339	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 13 'Απρ. διά Μάντοεστερ
ΒΙΒΙΑΝ Κ. (Λιθάνου) .....		έτ. «Λέδαντ Σιππίγκ» .....	53	2089	έφθ. Βιρτζίτον 17 'Απρ.
ΒΙΚΙΓΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ» .....	44	7266	εις Νέαν Όρλεάνη από 1 Φεβρ. (προσάραξις)
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ .....		έτ. «Βικτώρια Κάρριερς» .....	42	6749	εις Οζάκαν από 14 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Τ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο» .....	45	3736	άνεκ. Τάμπα 22 Μαρτ. διά Καρταγκένα
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανόσ» .....	58	26566	έφθ. Πειραιά 18 'Απρ.
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ .....		έλληνικα συμφέροντα .....	45	7604	έφθ. Βίλελματαν 18 'Απρ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	56	8615	άνεκ. Γκέπεδεντ 26 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΙΩΝΗΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα» .....	44	7243	εις Τσιμπότε από 22 Μαρτ.
ΒΡΩΝΤΗ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιο» .....	64	34114	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Επος» .....	43	7276	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 19 'Απρ.
ΒΥΖΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε» .....	43	7248	έφθ. Γενόβαν 14 'Απρ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Τάνκερς» .....	58	23626	διπλήθ. Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.) .....		έτ. «Μάνφλαντ» .....	42	7286	άνεκ. Γιασβάτα 18 'Απρ. διά Μαδράς
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντερ» .....	56	9462	άνεκ. Άμμεροαν 23 'Απρ. διά Μπρέμερχαφεν
ΓΑΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα» .....	55	9462	άνεκ. Ναγκόγια 13 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΓΑΛΙΚΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	44	7113	έφθ. Βρέμην 25 'Απρ.
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	64	36281	άνεκ. Σουέζ 21 'Απρ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	63	34517	έφθ. Σάουθεντ 24 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΕΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7253	άνεκ. Τακαματού 12 'Απρ. διά Γουέπια
ΓΕΩΡΓΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ασωπος» .....	45	7255	άνεκ. Μιχαέλς 19 'Απρ. διά Βαλτιμόρη
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαραντίκτα» .....	45	7256	άνεκ. Πουλό Μπούκοι 23 'Απρ. διά Θιλαδέλφεια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) .....		έτ. «Φρανκόνια» .....	66	30000	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 31 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλι» .....	54	18790	έφθ. Ροζάριο 3 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εθερερ» .....	35	5028	έφθ. Αλγερίον 19 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. .....	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα» .....	43	8531	έφθ. Τριπολίν (Λιθάνου) 22 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπαρι» .....	22	1731	άνεκ. Σουέζ 18 'Απρ. διά Σαιδ
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκολντγουντ» .....	31	2841	διπλήθ. Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Θιλαδέλφεια
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο» .....	43	7166	άνεκ. Γάνδην 8 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν» .....	41	5270	έφθ. Τζιμπούτι 28 Μαρτ. διά Κορέαν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππικ & Ιντάστρ» .....	43	8544	έφθ. Σάντα 4 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΥΛΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» .....	39	10051	άνεκ. Λάς Πάλμας 4 'Απρ. διά Κηφέμε
ΓΙΟΛΑΝΤΑ .....		έτ. «Βικτώρια» .....	40	5550	άνεκ. Λουάντα 22 'Απρ. διά Μωχαμέντια
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» .....	44	7145	διπλήθ. Παναμά 19 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία» .....	45	7240	άνεκ. Τζιμπούτι 18 'Απρ. διά Κίναν
ΓΚΙΟΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	63	34517	άνεκ. Σουέζ 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΕΜ (θεζ.) .....		έτ. «Μερκούρια» .....	52	10593	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.) .....		έτ. «Σελέστιαλ» .....	41	702	έφθ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ .....		έτ. «Οσαν» .....	44	11873	έφθ. Γενόβαν 22 'Απρ.
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ .....		έτ. «Ιντεγκρίτι» .....	50	12240	έφθ. Τόκιο 16 'Απρ.
ΓΚΡΕΙΣ .....		έλληνικα συμφέροντα .....	34	1803	άνεκ. Λειζές 17 'Απρ. διά Χουέλθα
ΓΚΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρία» .....	39	1626	εις Μπαραγκούιλα από 9 'Οκτ. 1964
ΓΛΑΥΚΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόδε» .....	64	15282	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Κόρπους Κρίστι
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα» .....	44	7244	έφθ. Ροζάριο 21 'Απρ.
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥ ΙΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	45	7648	έφθ. Λάγκος 19 'Απρ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάδουντ» .....	43	14313	άνεκ. Ριο Ιανέριο 8 'Απρ. διά Θιλαδέλφεια
ΓΟΥΟΡΒΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστρούντερ» .....	55	10961	άνεκ. Μπαχρέιν 21 'Απρ. διά Αμπαντάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΓΗΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Τράνσονπορτ	57	26032	διπλήθ. Θρόντοντ 11 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γιούνιτι» .....	52	20667	άνεκ. Σουέζ 20 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΙΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζούνο» .....	55	27278	άνεκ. Τενερίφερ 20 'Απρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΕΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουούρλαντ Γκλέν» .....	53	13256	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 'Απρ. διά Πόρτ Σάν Λουΐ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΥΡ ...	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερ» .....	54	28323	άνεκ. Φλώεδ 25 'Απρ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γλυκούζούλη» .....	57	13750	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝζ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Γουήκης» .....	55	27278	άνεκ. Σουέζ 20 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» .....	55	25317	άνεκ. Τενερίφερ 20 'Απρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝτ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκρατίτιουντ» .....	54	27278	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 'Απρ. διά Πόρτ Σάν Λουΐ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερναρίσιοναλ» .....	54	20431	άνεκ. Τζαμπάλ Ντανά 13 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλα» .....	57	13750	έφθ. Νέαν Υόρκην 23 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομοιλά» .....	62	11971	έφθ. Νέαν Υόρκην 14 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΟΝ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊσότος Μπαίνι» .....	57	25489	έφθ. Νέαν Υόρκην 24 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαϊφου» .....	57	25490	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΣ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Παϊφικ» .....	57	26031	άνεκ. Στούντιον 16 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστης» .....	57	26031	άνεκ. Λάς Πάλμας 19 'Απρ. διά Μπουλόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρο» .....	43	12805	διπλήθ. Κωνικάριαν από 26 Μαρτ. (μετασκευή)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρύων» .....	43	14309	έφθ. Νέαν Υόρκην 23 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Οίκος Νιάρχου .....	50	17588	έφθ. Νέαν Υόρκην 24 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Οίκος Νιάρχου .....	50	17598	άνεκ. Στούντιον 22 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πνεύλοπη» .....	49	17598	διπλήθ. Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Βομβάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία» .....	50	17598	άνεκ. Στούντιον 23 'Απρ. διά Βομβάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΕΑΝΤ (πδ) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία» .....	49	17598	διπλήθ. Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μήντ» .....	53	13459	έφθ. Πόρτ ντε Μπούν 15 'Απρ. (μετων. KETTY N.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα» .....	49	17597	έφθ. Πειραιά 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος .....	49	17598	έφθ. Στούντιο 21 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Σουόρλαντ Μπάννερ .....	58	20546	άνεκ. Νέαν Υόρκην 20 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Σουόρλαντ Μπιούτυ .....	57	27902	άνεκ. Στούντιο 22 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Σουόρλαντ Μπόντ .....	57	20533	έφθ. Μένα 'Αχμάντι 22 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'Σ .....		έτ. «Γουόρλαντ Πίγ» .....	49	13956	άνεκ. Πειραιά 22 'Απρ. διά Πόιντ Νουάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Σή» .....	53	12843	έφθ. Μπιληπάνο 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτόν» .....	58	11201	Ιδε: ΧΡΙΣΤΙΝΑ (σημαία Λιθερίας)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. Σουόρλαντ Σιέφταιν .....	43	12793	έφθ. Πειραιά 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς» .....	55	20165	έφθ. Σούρι Ρίθερς 13 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος» .....	44	12805	έφθ. Αυδούργον 23 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν» .....	58	11200	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	διπλήθ. Νιούκασλ (Άυστρ.) 11 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη» .....	43	12846	άνεκ. Νιούκασλ 16 'Απρ. διά Γιοκαίσι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Περσεφόνη» .....	64	47344	διπλήθ. Νιούκασλ 22 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος» .....	59	9171	85 μιλια Ν.Α. Λάδις σε Έντ 'Απρ. 22 διά Ράς ές Σιδέρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΙΝΤΕΙΠ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη» .....	65	47344	έφθ. Πειραιά 21 'Απρ. (ΕΠΙΩΛΗΘΟΝ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	έφθ. Τάιν 11 'Απρ.
ΓΡΑΝΑΔΑ .....		έτ. «Σεγκόβια» .....	56	10180	διπλήθ. Κωνικάριαν 1 'Απρ. διά Πότι
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός» .....	44	7282	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 13 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομέντωρ» .....	18	1545	έφθ. Αιθέρσαρον 22 'Απρ.
ΔΑΝΑΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ.	53	12705	έφθ. Μαδράς Ρόδις 15 'Απρ.
ΔΕΛΔΟΙΝΙ Π. ....	(N.A.T.)	έτ. «Μπριστόλ» .....	44	7235	διπλήθ. Παναμά 18 'Απρ.
ΔΕΣΣΟΙΝΑ Κ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Σάμουοκ» .....	66	17057	διπλήθ. Μαδράς 16 'Απρ. διά Μπελέκερι
ΔΕΣΣΟΙΝΑ Κ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγγ. Ιωάννης» .....	44	7255	άνεκ. Μαλάκα 11 'Απρ. διά Σάν Φραντσ

ΔΗΜΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	Κυπριανόν	43	7187	άνεχ. Πούλο Μπούκον 10 Μαρτ. διά Γιαδάτα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν»	44	7257	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 21 'Απρ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	έφθ. Τοκοπίλα 21 'Απρ.
ΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλασμίστο»	40	2819	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 11 'Απρ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	έφθ. Καλκούτταν 17 'Απρ.
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιουναΐτεντ Κρος»	52	12523	έφθ. Λά Πλάτα 10 'Απρ.
ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τσένεν»	43	7184	άνεχ. Σπάτα 31 Μαρτ.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	άνεχ. Χιούστον 19 'Απρ. διά Μπαθναγκάρ
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Αμέρειαν 24 'Απρ.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	διπλής Παναμά 4 'Απρ. διά Τούμπατα
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6331	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. «Αιμοτερνταν 21 'Απρ. διά Σετέ
ΕΒΗ W.	(N.A.T.)	έτ. «Άρπς»	43	8562	έφθ. Μόζι 18 'Απρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβιο»	57	13711	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 11 'Απρ. διά Σέλλ Χάφεν
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	«Ταυντέρον» 'Αρμαντόρες	43	8184	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	Νόρθ Ατλάντικ	63	15983	διπλής Παναμά 8 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΕΖΝΑΡ ΘΩΡΣΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουώτερς»	65	38829	άνεχ. Σουέζ 19 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκες»	56	10329	έφθ. Λορέντζ Μαρκές 14 'Απρ.
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1920	έφθ. Μασαλίαν 16 'Απρ.
ΕΛΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Τάνκερς»	54	17297	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τένες»	43	7263	διπλής Μπρούνεμπούτελ 23 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΕΛΕΑΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρα»	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμα 15 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΣΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλιμπατρος»	45	7160	άνεχ. Βρέστην 19 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελέβα»	43	8371	ίδε: «ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ» (σημ. Λιδερίας)
ΕΛΕΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σείσικι»	34	4163	έφθ. Τραπάνι 9 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άραγκουα»	38	5500	έφθ. Πόρτ Άλμπερν 22 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	52	12228	διπλής Γιεράλταρ 18 'Απρ. διά Βομβάν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Αρούμπα 21 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόριν»	44	7151	άνεχ. Καματοι 22 Μαρτ. διά Ζαμποάγκα
ΕΛΙΚΟΣ (σημ. Γιόρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίτωνη»	43	7134	έφθ. Κυνόν πολιν 4 'Απρ.
ΕΛΛΑΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνιτα»	33	5432	άνεχ. Ντακάρ 20 'Απρ. διά Βενετίαν
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον»	52	11466	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 18 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΕΛΛΙΡΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Ντα - Ναύκ 21 Μαρτ.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Μ. Καραγεώργης	44	7555	άνεχ. Χάρδην 7 'Απρ. διά Φόρτ ντε Φράνς
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	35	4963	άνεχ. Κοραμάχρ 19 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρην»	55	12134	διπλής Παναμά 18 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίς»	42	7106	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 6 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΕΝΟΣΙΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	8541	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. (θά μετονομασθή ΕΛΠΙΣ II)
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	άνεχ. Βενετίαν 1 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	διπλής Παναμά 21 'Απρ. διά Χουάσκο
ΕΡΟΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ναβέρια Φινανζ.»	43	7272	άνεχ. Μοριουγκάρο 21 'Απρ. διά Τεργέστην
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Απρ. διά Σεδεν 'Αιλαντς
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλταντίς»	57	10689	άνεχ. Ντόρπιταν 15 'Απρ. διά Νορθγιάν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλοναγία»	42	2720	έφθ. Βομβάν 10 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντεντραν»	43	7231	άνεχ. Στεττίνον 24 'Απρ. δι' "Εσμπτζεργκ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιεάνδρος»	19	3858	έφθ. Λά Γκουάρα 14 'Απρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 20 'Απρ.
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ποσίφικ Οίλι»	66	39494	έφθ. Γάνδην 25 'Απρ.
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλεινικ Σπιτηγ. & Ιντάστρ.	43	8482	άνεχ. Ράς άλ Χαφζι 9 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	άνεχ. Λιδερόπουλ 17 'Απρ. διά Χαμιλόν (Ντ.)
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαναν»	42	6975	άνεχ. Σουέζ 16 'Απρ. διά Χαλούλ 'Αιλαντ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθεύς»	54	11208	έφθ. Καντί 20 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34593	άνεχ. Τενερίφε 23 'Απρ. διά Μπόννυ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΓΙΑΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλδάζαν»	56	10553	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλονεοδάνικη»	54	18730	έφθ. Οζάκαν 25 'Απρ.
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλοειδήνη»	56	30150	άνεχ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Τοιμάν 6 'Απρ. διά Περού
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	54	20896	άνεχ. Σαούμπο 11 'Απρ. διά Σουμάτρα
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοϊάτη»	43	2896	άνεχ. Κουέδη 13 'Απρ. διά Νταμάν
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμυμπρ»	49	17613	έφθ. Λά Πλάτα 17 'Απρ.
ZAMPEZI	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Ραθέννα 25 'Απρ.
ZANETTA	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9894	άνεχ. Τζιμπουτί 16 'Απρ. δι' 'Ινδίαν
ZANILAS (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανττριάν»	43	7176	έφθ. Βομβάν 14 'Απρ.
ZANNΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χεύλοκ»	44	10393	άνεχ. Αρούμπα 7 'Απρ. διά Κριστομπαλ
ZΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Τζιμπουτί 24 'Απρ. διά Σουέζ
ΗΓΚΛ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	άνεχ. Γδύνια 20 'Απρ δι' 'Αργεντινήν (ΣΕ'Υ'ΛΟΡ ΣΤΑΡ)
ΗΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανευρόπα»	55	20449	άνεχ. Βιλελμοχάφεν 16 'Απρ. διά Μπόνυ
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Παλμέα»	45	14418	έφθ. Βανκούμπερ 4 'Απρ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	άνεχ. Ν. Υόρκην 12 'Απρ. διά Κομώ Μπαίν
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	εις Μπιτάνκ ώπο 9 Μαρτ.
ΕΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισλα Θραγκάντοια»	65	23535	έφθ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 21 'Απρ.
ΙΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πόρτο Αλέγκρε	46	7369	έφθ. Γένοβαν 23 'Απρ.
ΙΘΑΚΑ Α' ΓΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οκεανίς»	43	7183	έφθ. Τεργέστην 10 'Απρ.
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θευναίριος»	49	5685	έφθ. Φλωδιάνκ 17 'Απρ. (προσήραξε)
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θάρρος»	50	1845	εἰς Παλέρμο ώπο 29 Δεκ.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	57	10316	άνεχ. Γιαδάτα 24 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΘΕΟΔΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπηλοπόρτη»	44	2760	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάρ»	44	7194	έφθ. Βίλλα Κοντιτούσον 10 'Απρ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Χιρούσιαν 17 'Απρ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικη»	43	7188	έφθ. Στεττίνον 24 'Απρ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέθεζα»	42	7205	έφθ. Ετεν 2 'Απρ.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάρυκο»	63	15982	έφθ. Μόζι 18 'Απρ.
ΘΗΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζάντε»	62	13785	έφθ. Κέιπ Τάουν 19 'Απρ.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρ»	55	2858	άνεχ. Πόρτο Αλέγκρε 22 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριαν»	43	2015	άνεχ. Βενετίαν 20 'Απρ. διά Ραθέννα
ΟΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπή»	43	8443	άνεχ. Κέρ άλ Αυγάια 20 'Απρ. διά Ρίο Ιανέριο
ΟΩΜΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεζπεντίτα»	66	41500	εις Χόγκ Κόγκ ώπο 11 Μαρτ. (προσήραξε)
ΙΑΝΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ιανόη»	57	11005	έφθ. Γένοβαν 13 'Απρ.
ΙΘΑΚΑ Α' ΓΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Θέουταν 5 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάννην
ΙΛΕΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα»	47	7426	έφθ. Χαδάννα 20 'Απρ.
IMMY (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	άνεχ. Θέουταν 13 'Απρ. διά Ραθέννα
ΙΜΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ασσύναον»	20	2253	άνεχ. Αιθερόσαν 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιον»	41	6451	άνεχ. Βανκούμπερ 17 'Απρ. διά Ναγκόνια
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΑΛΛΑΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούκιο»	44	12646	άνεχ. Τακόμα 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόφολγκαρ»	56	10414	άνεχ. Μένα 'Αχμάντι 19 'Απρ. διά Λαντς έντ
ΙΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόσμικη»	65	30516	έφθ. Κούρε 11 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κοίτομπολ»	44	7176	άνεχ. Μομπιά 22 'Απρ. διά Παναμά
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλειν»	63	13516	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΝΟΡΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαίαρ»	53	13555	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΤΙΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόνταντφορντ»	56	10422	έφθ. Βανκούμπερ 20 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΓΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	63	13517	άνεχ. Βανκούμπερ 17 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπολ»	53	15826	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	44	7198	άνεχ. Μένα 'Αχμάντι 19 'Απρ. διά Λαντς έντ
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αύστροαλσί»	53	22531	άνεχ. Λός Αντζελες 22 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΣΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστ»	47	5188	διπλής Λιζαρντ 15 'Απρ.
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Σούσεξ»	44	7230	άνεχ. Γιοκοχάμα 10 'Απρ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΙΟΝΙΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμολεύ»	48	5144	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 11 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	7602	έφθ. Αμβέρσαν 21 'Απρ.
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιοισμαρ»	53	7021	έφθ. Αμβέρσαν 14 'Απρ.
ΙΡΙΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελίνας»			

ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούεβά»	17	1295	άργει 'Αμπελάκι από 1 Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτίνα»	30	9001	εις Σουέζ από 25 Μαρτίου (Ζημιά)
ΙΩΑΝΝΑ V. (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	12920	εις Μπέιρα από 5 Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσουρο»	58	10077	έφθ. Βιζαγκαπανάρια 23 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΞΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπδα»	43	7297	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 21 'Απρ. διά Σάντος
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκιοθάνι»	42	7020	εις Νταιάμι από 16 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέρπι»	44	2850	άργει Τάιν από 6 'Ιαν.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 16 'Απρ. διά Σπάτα
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	-Ελλενικ Σιπ. Ιντάστριτς	43	8529	άνεχ. Σβέντμπορκ 18 'Απρ. διά Θλωσιγκ
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	εις Λά Γευάρια από 30 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάθο»	44	7638	άνεχ. Ριο Γκράντε 13 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	έφθ. Νεκοτέσια 16 'Απρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσου Ατλάντικ»	57	10122	άνεχ. Λαυτόκα 22 'Απρ. διά Μπλάφ
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίς Τάνκαιπ»	30	2377	διπλ. Κενών) πολίν 11 'Απρ.
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μορόβια»	64	10864	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ.
ΚΑΙΜΠΡΙΤΖ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Γουώρτερι	56	12788	άνεχ. Καμπάνα 9 'Απρ. διά Καριπίτο
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικμάρι	46	1921	άνεχ. Ντακάρι 19 'Απρ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρέγκαλ»	65	23524	έφθ. Ναγκόγια 22 'Απρ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4766	άνεχ. Θεούτα 25 'Απρ. διά Καλαί
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκραμπάς»	43	8687	άνεχ. Αλεξανδρειαν 14 'Απρ.
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσορπτ»	57	8774	άνεχ. Ναγκόγια 14 'Απρ. διά Σπάτα
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (σημ. Γιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτ»	39	4664	άνεχ. Μη. 'Αύρες 17 'Απρ. δι' 'Ειδονυμάουθ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλίθεα»	43	7251	διπλ. Παναμά 17 'Απρ.
ΚΑΛΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ειρύγκο»	63	17057	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φίλιπτζα»	56	10015	έφθ. Ναγκόγια 15 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπαντόπτη»	43	2874	έφθ. Αλεξανδρειαν 21 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	32	1551	εις Πέραμα από 2 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφανς»	24	2060	έφθ. 'Αντεν 21 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΓΚΡΕΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	20899	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλίσιο»	64	18995	άνεχ. Αϊός 14 'Απρ. διά Πόρτ Μούντι
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	31	1871	εις Γκάλεσον από 5 Φεβρ. 1965 (έπισκευα)
ΚΑΠΤΑΝ ΔΕΩΝΙΔΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρονουέδο»	37	5137	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Απρ. διά Λουάντι
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθ.αν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμεντέ»	46	8147	έφθ. Οζάκων 24 'Απρ.
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανκοντίνενταλ»	44	4296	άνεχ. Βαλτιμόρων 19 'Απρ. διά Πόρτ Καρτίε
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρι»	56	3281	άνεχ. 'Αιμέρσον 9 'Απριλίου διά Γκουαγιακίλ
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάιλ»	58	14606	έφθ. Βομβάν 20 'Απρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γελίτσια»	43	7033	άνεχ. Μη. 'Αύρες 7 'Απρ. διά Ντώμπαν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Γκρίλογκ 16 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεχ. Θεούτα 8 'Απρ. διά Χαδάννα
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	16226	άνεχ. φιλαδέλφειαν 19 'Απρ. διά Χιούστον
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Νεκοτέσια 6 'Απρ. διά Περού
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	έφθ. Νέαν 'Υρκην 20 'Απρ.
ΚΕΙΠ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπούνεο»	63	15364	άνεχ. Βανκούμπερ 12 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΚΕΙΠ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάγκετ»	41	6799	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Απρ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντονότριαλ Θρέύτ.»	57	17180	άνεχ. Χάρ. άλ. Ανάνια 3 'Απρ. διά Ριο 'Ιανέιρο
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	έφθ. Μένα 'Αχμάντι 20 'Απρ.
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	εις Αϊόι από 22 Φεβρ. (έπισκευα)
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	διπλ. Σάουθεντ 24 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	άνεχ. Τρίπολην (Λιθάνου) 24 'Απρ. διά Τεργέστην
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρία»	44	7299	έφθ. Λόδς 'Αντζελες 9 'Απρ.
ΚΙΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόπιτσα»	52	11157	εις Ρόττερνταμ από 15 Δεκ. (έπισκευα)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσένα»	56	23232	άνεχ. Ρας ες Σιδέρ 19 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΙΣΣΕΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τασθίρης	27	5411	διπλ. Γιβραλτάρ 19 'Απρ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουντ Σουίντι»	59	10400	άνεχ. φιλαδέλφειαν 15 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πεντούλας»	42	7176	άνεχ. Μαυρικίουν 18 'Απρ. διά Κίναν
ΚΛΕΙΡΙ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλι»	58	22129	άνεχ. Σουέζ 23 Απρ.
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	άνεχ. Τζιμπουτι 20 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νότιου»	43	7176	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 21 'Απρ.
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδες 11 'Απρ. διά Κάμ-Ράν-Μπαίν
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνα»	53	12107	άνεχ. Μπρούνομπούτελ 20 'Απρ. διά Λύμπεκ
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	άνεχ. Βενετίαν 21 'Απρ. διά Τριπολίν (Λιθάνου)
ΚΟΝΔΑΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονένις»	53	12062	άνεχ. Γκάλεσον 20 'Απρ. διά Φρήπορτ
ΚΟΝΣΩΝΤΕΙΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρος»	56	12843	άνεχ. Καράτοι 10 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέλεσιον»	52	12132	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδες 11 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραδένης»	44	7261	άνεχ. Βακαρίμα 14 'Απρ. δι' 'Οσάκαν
ΚΟΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουώντερς»	55	12500	άνεχ. Γιοκοχάμα 10 'Απρ. διά Χάργκ Αϊλαντ
ΚΟΡΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτ Μάνφολντ»	45	8492	άνεχ. Τζιμπουτι 21 'Απρ. διά Μπαθναγκάρ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Ριζέκιαν 21 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεδο»	63	30705	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδες 21 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Λαϊλες 3 'Απρ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσένα»	56	10567	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 23 'Απρ.
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν Σι Τράνσορπτ»	62	14963	έφθ. Σιγκαπούρην Ρόδες 22 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμοιος»	49	7478	έφθ. Καλαβέρι 12 'Απρ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χώμια»	57	17827	έφθ. Γκαλάρες 16 'Απρ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14878	έφθ. Χάιφαν 18 'Απρ.
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαράρ»	47	1401	έφθ. Μασάουα 20 'Απρ.
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαράδιζα»	44	7135	έφθ. Σιγκαπούρην Ρόδες 21 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρος»	57	24304	έφθ. Σουέζ 25 Απρ.
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρις»	38	6032	άνεχ. Λιμπρεδίλ 12 'Απρ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιαν»	56	4031	έφθ. Γκαλάρες 16 'Απρ.
ΚΡΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	43	7132	έφθ. Καλκούτταν 11 'Απρ.
ΚΥΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13755	έφθ. Χάιφαν 18 'Απρ.
ΚΥΚΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σεκουαστριάλ»	48	1534	έφθ. Μασάουα 20 'Απρ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έφθ. Πειρά 23 'Απρ.
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	έφθ. Σάντος 22 'Απρ.
ΚΥΡΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μινάταυρος»	40	6992	εις Μη. 'Αύρες από 14 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	άνεχ. Ντακάρι 11 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρανατέρος»	45	6172	έφθ. Πικο 14 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. Καραβένα	44	7274	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 20 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρομφέα»	23	3097	εις Ρεθέναν από 27 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προτεύη»	64	34594	άνεχ. Σουέζ 17 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκη»	53	11047	άνεχ. Αρούμπα 10 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικος»	39	2993	άνεχ. Μελλίδα 16 'Απρ. διά Στεττίνον
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	έφθ. Μη. 'Αύρες 21 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάπα»	53	11262	έφθ. Βενετίαν 22 'Απρ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσένο»	59	27462	διπλ. Πιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΛΑΚΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σηκομοι»	65	34185	άνεχ. Πορτ Νιτζον 13 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριεν Μαρίν»	43	8533	έφθ. 'Αμδέραν 24 'Απρ.
ΛΑΜΠΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδίσεο»	44	8299	έφθ. Μένα 'Αχμάντι 22 'Απρ.
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	έφθ. Αυδούργον 21 'Απρ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόλεα»	48	9511	έφθ. Χάιφαν 22 'Απρ. διά Σετουμπάλ
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2694	έφθ. Γιοκοχάναν 16 'Απρ.
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βισενθέντούρα»	56	10048	διπλ. Σιγκαπούρην 20 'Απρ. διά Ραγκούν
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λεφτοκί»	43	7176	άνεχ. Χάργκ Αϊλαντ 31 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ (διαταγάς)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπρέο»	52	3346	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδες 18 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	έφθ. Αντεν 22 'Απρ.
ΛΗΔΡΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	57	10499	άνεχ. Χαμπον Ρόδες 31 Μαρτ. διά Ταιβάν
ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλα»	40	5172	έφθ. Στεττίνον 21 'Απρ.
ΛΙΜΠΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	53	12577	άνεχ. Φρημάνταν 24 'Απρ. δι' 'Ινδίαν
ΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εμπρέο»	52</td		

ΛΟΥΣΥ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7584	διπλήθε Παναρά 9 'Απρ. διά Μπέλφαστ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας»	43	7228	έφθ. Χοντέντα 4 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘ)
ΛΥΚΑΙΟΝ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ	(π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27466	άνεχ. Μέντα Αχμάτι 18 'Απρ. διά Τενερίφε
ΛΥΡΙΚ		(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεστόνιο»	29	6638	άνεχ. Σάντα Φέ 14 'Απρ. διά 'Ιρλανδίαν
ΛΩΖΑΝ		(N.A.T.)	έτ. «Κυνοτελείσιον»	64	29396	άνεχ. Σαΐντ Βίνερτ (Κ.Β.) 23 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΩΡΗΣ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιάζαν»	52	2980	έφθ. Κολόμπο 6 'Απρ.
ΛΩΡΗΣ	Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	εις Βιρτζίνιαν ἀπό 26 Μαρτ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		(N.A.T.)	έτ. «Λέδαντ Σιππιγκ»	47	2306	άνεχ. Σάντα Φέ 21 'Απρ. διά 'Ολλανδίαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		(N.A.T.)	έτ. «Μπροάντη»	44	7060	άνεχ. Βιλελμορταντ 11 'Απρ. διά Κέπη Τάουν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Άτλάντικ»	63	15983	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 14 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	έφθ. Ρότερνταν 21 'Απρ.
ΜΑΙΡΗ φ. (κυρπ.)		(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΜΑΛΟΥ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7128	έφθ. Πόρτ Σαιδ 20 'Απρ.
ΜΑΝΤΟ'ΙΑ II	(δ.)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7145	άνεχ. Παγκαλον Σουσού 19 'Απρ. (ζημιάι)
ΜΑΝΤΡΙΚ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Ιντερνάσ.»	58	24978	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΝΩΛΗΣ		(N.A.T.)	έτ. «Μίνα»	43	7255	έφθ. Μοντεβίδεο 12 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ		(N.A.T.)	έτ. «Μάουντ Άθως»	42	7260	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 'Απρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ		(N.A.T.)	έτ. «Μπαρανάτο»	44	7155	έφθ. Πίσκο 8 'Απρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ		(N.A.T.)	Ούδιτλιο	43	7189	άνεχ. Μπάρα 18 'Απρ. διά 'Ακάμπα
ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΛΑΤΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	50	9847	έφθ. Ρότερνταν 22 'Απρ.
ΜΑΡΑΦΩΝ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσσουνι	57	20564	άνεχ. Μπόνι 5 'Απρ. διά Λιθερπουλ
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλος & Πλατάς	27	1554	άνεχ. Τζέντα 18 'Απρ.
ΜΑΡΤΑΡΙΤΙ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παναβίσσο»	30	4620	έφθ. Κολόμπο 13 'Απρ.
ΜΑΡΤΙΚ		(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	62	8951	άνεχ. Αλλεπον 20 'Απρ. διά Χάμιλτον ('Οντ.)
ΜΑΡΗ		(N.A.T.)	έτ. «Βίτας»	43	2743	άνεχ. Στετίνον 22 'Απρ.
ΜΑΡΗΑΙΖΑ		(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	48	1911	άνεχ. Βαρκελώνην 20 'Απρ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ		(N.A.T.)	έτ. «Αννίτασα	43	8426	άνεχ. Λονδίνον 30 Μαρτ. διά Πόρτ 'Αρθουρ
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.		(N.A.T.)	έτ. «Λίντερ»	43	7273	άνεχ. Μόντρεαλ 21 'Απρ. διά Τολέδο
ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ		(N.A.T.)	έτ. «Λίντερ»	44	7252	άνεχ. Μπούνενος Αύρες 26 Μαρτ. διά ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίντερ»	64	34594	έφθ. Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιέβαντ Μαρίτ.»	42	7203	έφθ. Καζαμπλάνκα 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Τ.		(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	έφθ. Ρότερνταν 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ	(Κυρπ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φράγκερ	43	6962	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V (παν.)		(N.A.T.)	έτ. «Ούσιτ Στάρ»	40	9255	έφθ. Πειραιά ἀπό 22 'Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.)		(N.A.T.)	έτ. «Αργυκουλ»	38	5548	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΑΡΙΑΣΜΗ		(N.A.T.)	έτ. «Μαρικαπέτανος»	43	7202	έφθ. Καλκούτταν 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	52	10892	άνεχ. Ναγκούνα 22 'Απρ. διά Μίρι
ΜΑΡΙΕΛΙΝ		(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονα»	44	7212	έφθ. Καλόμπο 11 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Τερέγετον 21 'Απρ. διά Τρίπολιν Λιθάνου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ E		(N.A.T.)	έτ. «Πλανούλτραν»	61	8951	έφθ. Μοριμουγκάδ 10 'Απρ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Ακιρουμάρη»	43	7253	άνεχ. Ήμερον 23 'Απρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΜΑΡΚΟΣ Ρ.	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Καρριέρ»	44	10313	έφθ. Ήποχα 26 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ		(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10451	έφθ. Ήποχα 27 Μαρτ. διά Σούμ Σαιδ
ΜΑΡΙΜΠΟΥΝΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	18200	έφθ. Πειραιάς ἀπό 12 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ	Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμάρινα»	65	19758	άνεχ. Κοκούμπα υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΕΡ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Κοκούμπα 12 'Απρ. διά Τομπάτα
ΜΑΡΙΝΤΑ		(N.A.T.)	έτ. «Μέρινερες»	48	2739	έφθ. Σιγανούρην ρόδς 22 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ		(N.A.T.)	έτ. «Αντμαράκη»	58	4576	άνεχ. Φρόταουν 21 'Απρ. διά Κορούνα
ΜΑΡΙΟΓΚΑ	(δ.)	(N.A.T.)	άδ. Φαφαλιού	58	12876	άνεχ. Μπούνενος Αύρες 21 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΠΕΡΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	50	16027	άρρει εἰς Πειραιά ἀπό 12 Μαρτ.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11901	άνεχ. Βιλελμοταν 20 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10467	άνεχ. Αυδέρσαν 20 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΤΥΧΗ		(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονα»	43	7232	άνεχ. Ρότερνταν 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	(Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Σούεζ 27 Μαρτ. διά Ούμ Σαιδ
ΜΑΡΙΧΩΡΑ		(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Καρριέρ»	40	5147	άρρει Πειραιά ἀπό 19 Θερ.
ΜΑΡΚΑΡ		(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ»	42	7244	έφθ. Αγιον Φραγκισκον 11 'Απρ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ		(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	έφθ. Μαδράς 24 'Απρ.
ΜΑΡΝΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16023	άνεχ. Αύγουστο 19 'Απρ. διά Κατάνια
ΜΑΡΟΥΚΛΑ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλι»	43	7263	έφθ. Φιλαδέλφεια 21 'Απρ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. X.		(N.A.T.)	έτ. «Μαρσέλι»	44	7251	έφθ. Γενόβαν 11 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδωνικ»	56	23871	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Ράς Λανούφ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ		(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθιου	64	9390	άνεχ. Αστόρια 8 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.	(Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέδαντ Σιππιγκ»	48	2346	άνεχ. Βιρτζίνια 22 'Απρ. διά Βραΐλα
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ.	(Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίανο»	20	1512	άνεχ. Σούεζ 22 'Απρ.
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΗΣΟΣ		(N.A.T.)	Τράνσοπορ Ναδιγκ.	40	7121	έφθ. Μαδράς ρόδς 20 'Απρ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλίντα»	29	4537	έφθ. Βουδάνον 13 'Απρ.
ΜΑΤΙ (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Γκαλαξίας»	65	34185	άνεχ. Αντεν 10 'Απρ. διά Αίδι
ΜΑΧΙΤΗΣ		(N.A.T.)	έτ. «Ευορόπεανη»	20	1953	άνεχ. Μπιλιμπό 21 'Απρ. διά Λύμπεκ
ΜΕΓΙΣΤΗΣ	(π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβίλλ Μότοροπι»	57	8855	άνεχ. Σιγανούρην ρόδς 16 'Απρ. διά Κοκούρα
ΜΕΛΙΝΤΑ		(N.A.T.)	έτ. «Διδακτονπασιακή»	28	2288	άνεχ. Πάρτ Σαιδ 20 'Απρ.
ΜΕΛΙΤΗ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζέριο»	45	7264	άνεχ. Αντεν 10 'Απρ. διά Καλκούτα
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	άνεχ. Αντεν 10 'Απρ. διά Κάρδιφ 22 'Απρ. διά Παλέρμο
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΕ ΠΑΤΩΝΙΡ	(δ.)	(N.A.T.)	I. Νόχας	27	2766	άνεχ. Θεούτα 20 'Απρ. διά Καλκούτα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεχ. Κάρδιφ 23 'Απρ. διά Βέρνα
ΜΕΡΛΙΝ		(N.A.T.)	έτ. «Επούλος - Γκουάσκα»	45	7190	έφθ. Γενόβα 20 'Απρ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ	(Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πιουρόπο»	28	2288	άνεχ. Θεούτα 20 'Απρ. διά Καλκούτα
ΜΙΛΗΤΟΣ		(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππιγκ & Ιντάστρ.	41	6782	άνεχ. Κάρδιφ 20 'Απρ. διά Βέρνα
ΜΙΜΗ (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεος»	43	8537	έφθ. Χιούστον 18 'Απρ.
ΜΙΝΑ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Εμμανέθη	49	17905	έφθ. Ντακάρ 17 'Απρ.
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ		(N.A.T.)	έτ. «Κοστόλα»	36	1965	έφθ. Μπακρέιν 18 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΙΩΑΝΝΗΡΗΣ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	56	21090	άνεχ. Βακαλάμπα 24 'Απρ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο»	65	28313	έφθ. Ρότερνταν 20 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ		(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ. διά Λάντς 'Εντ
ΜΙΧΑΗΑ Λ.	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ»	56	8390	διπλήθε Μπρουνομπούτελ 17 'Απρ. διά Ροοτόκ
ΜΟΥΣΣΕΣ	(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χόντερ»	53	11289	άνεχ. Κάρδιφ 23 'Απρ. διά Κάρδιφ Κωνιών
ΜΜΑΖΙΑ III		(N.A.T.)	έτ. «Σόνος Μποζίλιο»	48	3574	άνεχ. Φάθε 22 'Απρ.
ΜΠΑΛΛΟΜΟΡΑ		(N.A.T.)	έτ. «Σέρρε - Γκουάσκα»	65	18400	άνεχ. Βακαλάμπα 24 'Απρ. διά Κοκούρα
ΜΠΑΜΠΕΡΟ		(N.A.T.)	έτ. «Μπάλλομορα»	44	2666	άνεχ. Μπιλιμάρο 22 'Απρ. διά Εμυτεύ
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ	(π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	3929	διπλήθε Μπρουνομπούτελ 17 'Απρ. διά Ροοτόκ
ΜΠΛΟΥ ΣΗ		(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσια»	43	7139	άνεχ. Ρούτερνταν 23 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ		(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάϊ»	48	3351	έφθ. Πειραιά 23 'Απρ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	41	4189	έφθ. Μποχρέιν 22 'Απρ.
ΜΠΡΑΖΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		(N.A.T.)	έτ. «Κάρτονα»	53	13144	άνεχ. Αμέρεραν 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολάρ»	43	7255	άνεχ. Μπιλιμάρο 22 'Απρ. διά Πασάγιες
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κόστη»	50	9627	άνεχ. Κολούμπα ρίβερ 11 Μαρτ. διά Αν. Φραγκισκον
ΜΠΡΟΥΓΚΕΣ		(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	5105	άνεχ. Ν. Ορλεάνη 8 'Απρ. διά Αμέρεραν
ΜΥΣΤΡΑΣ		(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	44	8508	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Απρ. διά Γκάλθεστον
ΜΥΡΩΝ		(N.A.T.)	έτ. «Κενταυρος»	63	17487	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Απρ.
ΝΑΒΙΑ		(N.A.T.)	έτ. «Αργους»	43	8394	έφθ. Μέρσεϋ Μπρ 24 'Απρ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		(N.A.T.)	έτ. «Μαριτίμα Γιουνιντάντη»	53	3094	έφθ. Νέαν 'Υρκην 20 'Απρ.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ	(Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι»	45	3486	άνεχ. Θεούτα 22 'Απρ. διά Ρουέν
ΝΑΓΟΣ	(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανός»	37	7699	άνεχ. Ανκόνα 21 'Απρ. διά Ρίβερ Σαΐντ Ληρενς
ΝΑ						

ΝΕΜΕΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιονινέρεσαλ Τράμπι»	42	9730	άνεχ. Ναυγκόγια 7 'Απρ. διά δυτικήν άκτην ΗΠΑ
ΝΕΡΒΙΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8536	έφθ. Αμοτερόνταμ 17 'Απρ.
ΝΕΣΤΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολυοεάνικ»	64	16073	άνεχ. Ντώρμπουλ 19 'Απρ. διά φίλαδέλφειαν
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Απρ. διά 'Αρουρην
ΝΗΗΕΡΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πέρυκα»	52	11267	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά 'Ερμεν
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Μαρακάιμπο 7 'Απρ.
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (η.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Σουέζ 17 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	έφθ. Λέγκορν 15 'Απρ.
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	34938	άνεχ. Ρας Τανούρα 10 'Απρ. διά 'Ιταλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ. διά 'Αμβούργον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχερέντοια»	43	7228	διπλήθε Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ .....	(N.A.T.)	Οίκος Μαρī	58	8028	έφθ. Κάλβεστον 16 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας»	43	7294	έφθ. Ρουέν 21 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλεξ»	46	2927	έφθ. Καλκούτταν 21 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	εις Ρόττερνταμ ἀπό 15 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΝΙΚΟΣ Β. (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2873	έφθ. Κοκινάντα 25 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Σ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπιτροφάνπι»	42	2757	άνεχ. Πόρτα Ελιζαμπέθ 15 'Απρ. διά Κίναν
ΝΙΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	έφθ. Πορταΐα 21 'Απρ.
ΝΙΟΒΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Λίθερουλα 20 'Απρ. διά Κούδαν
ΝΙΟΥΚΤΡΟΒ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπορτερ»	44	7063	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 19 Φεβρ. διά Κούδαν
ΝΙΟΥΜΙΝΤΟΥ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	Άλ. Τασθίρης	42	7172	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 'Απρ. διά Κίναν
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	Άλ. Τασθίρης	35	5654	άνεχ. Αρμόργουν 1 'Απρ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	44	7145	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουλού»	58	20451	άνεχ. Ναγκόγια 31 Μαρτ. διά Μεζικό
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν Φράϊτερ»	44	14800	έφθ. Αινόβαρντεν 22 'Απρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιντγουαίν»	58	18184	διπλήθε Λάντντεν 17 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναίνη»	59	18180	άνεχ. Σουέζ 21 'Απρ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρίσι»	64	38649	έφθ. Αμέρογουν 17 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΑΜΕΡΙΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Μαρ. 'Εντερ.»	52	5626	άνεχ. Μένα 'Αμπντουλά 15 'Απρ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολιμάρα»	56	12402	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρολέρα»	56	18210	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 19 'Απρ.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Αρμ.»	52	12029	άνεχ. Αίγαυουσταν 24 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΝΤΑΝΥ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	άνεχ. Βαλτιμόρην 13 'Απρ. διά 'Αρούμπα
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνστάντιν»	25	1473	άνεχ. Βαρκελώνην 20 'Απρ. διά Βενετίαν
ΝΤΕΛΟΪΚ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουνίγουσοφρντ»	58	17743	έφθ. Βαρκελώνην 16 'Απρ.
ΝΤΕΛΟΪΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράΐζ»	58	13545	άνεχ. Λονδίνον 20 'Απρ. διά Βενετίαν
ΝΤΕΛΟΪΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράΐζ»	61	13198	έφθ. Ανούσιαν 11 'Απρ.
ΝΤΕΡΜΠΥ ΟΡΑΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράΐζ»	63	13751	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 'Απρ. διά Γένοβαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίν»	58	10396	έφθ. Χάμπτον Ρόδες 16 'Απρ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΕΣΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαχάρα»	57	22226	άνεχ. Σίδινα 13 'Απρ. διά Σάντα Θέ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΦ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντίζερτ»	56	20848	εις Νεκοτέα 9 Μαρτ.
ΝΤΗΩΙΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτικ»	52	20667	έφθ. Κιούστον 15 'Απρ.
ΝΤΗΩΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέκτερς»	60	13847	ε.ς Τουιλά πάντα 11 Φεβρ. (ἐπισκευαι)
ΝΤΙΝΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμαρ»	44	18671	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	53	12463	άνεχ. Σάντα Θάντι 18 'Απρ. διά Κωνστάντζον
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Σίδινα 13 'Απρ. διά Σάντα Θέ
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	43	11040	άνεχ. Ροζάριο 21 'Απρ. διά 'Ιταλίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τένερακά Κάρριερς»	58	10483	έφθ. Πουσάν 18 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιντλαντ»	51	14804	άνεχ. Μορμουγκάδο 17 'Απρ. διά Τομπάτα
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Μορμουγκάδο 25 'Απρ. διά Νατάλ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Λος 'Αντζελες 23 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10014	έφθ. Μομπίλ 16 'Απρ.
ΝΤΟΡΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέσουλοντ»	56	10486	έφθ. Λος 'Αντζελες 20 'Απρ.
ΝΤΟΡΙΣΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Βενετίαν 19 'Απρ.
ΟΙΟΥΣΣΑΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τσεγιέν»	33	6923	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 14 'Απρ. διά Μπ. 'Αυρες
ΟΛΓΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσσας»	43	7199	άνεχ. Αμδούργουν 17 'Απρ. διά Κούδαν (διαταγάς)
ΟΛΙΒΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολίδρας»	48	9821	έφθ. Τερέγεντα 23 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστλάντικα»	53	17362	άνεχ. Τοκασάγκο 17 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξάτερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Μπριτάπορτ 17 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίππιγκ»	54	13652	διπλήθε Παναμά 22 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ποιμέρους»	54	20453	άνεχ. Μένα 'Αχμάντι 21 'Απρ. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ψάνσος»	65	38600	άνεχ. Χάρκον 'Αιλαντ 18 'Απρ. διά 'Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ ΙΜΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ξέντημπονκ»	64	32380	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 22 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-ΙΤ (δεξ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Αύγουστον 18 'Απρ. διά Μπάρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	έφθ. Κέπ. Τάουν 22 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτμπαρ»	65	38608	άνεχ. Καράκας Μπάιν 19 'Απρ. διά Βοστόνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδος Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 22 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρονουΐτζ»	65	32407	άνεχ. Λος 'Αντζελες 10 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσομαρίνη»	50	24741	άνεχ. Μένα 'Αχμάντι 21 'Απρ. διά Λάντς 'Εντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοέτσερ»	53	14221	άνεχ. Καράκας Μπάιν 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	έφθ. Μόντρεαλ 20 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΡΕΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλντ»	49	24682	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 24 'Απρ. διά Μένα άλ. 'Αχμάντι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓ'Κ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Μπαντάς Μαδουρ 14 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	53	18245	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 24 'Απρ. διά Αύγουστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουανόνη»	54	13934	άνεχ. Τοίνιταντ 19 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τεκνονθλί»	55	13709	άνεχ. Βίλελμποταντ 22 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοανοκοντινένταλ»	54	18011	άνεχ. Μπόνι 12 'Απρ. διά Δουγκέρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλίτομοντ»	65	13900	έφθ. Προθίτες 23 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ .....	(N.A.T.)	έτ. 'Ωνάσης	65	13923	διπλήθε Παναμά 22 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ .....	(N.A.T.)	έτ. 'Ωνάσης	65	13923	άνεχ. Μόντρεαλ 22 'Απρ. διά Μεγάλας Λίμνας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟύ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντη»	55	13934	άνεχ. Φλώιρικ 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓΤΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μόντερεψ»	60	23290	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερο»	59	23280	άνεχ. Μένα άλ. 'Αχμάντι 23 'Απρ. διά Πριόλο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρούκος»	54	17999	άνεχ. Μόντον 14 'Απρ. διά 'Αιλ οφ Γκραίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθ 'Ατλαντική»	55	18790	έφθ. Αμδούργον 15 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Λιμπερτού Τράνοπορτ	55	13934	άνεχ. Φιλαδέλφειον 23 Μαρτ. διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΑΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	54	20595	άνεχ. Νιού Χάρφεν 12 'Απρ. διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡΙΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενεανέντατη»	54	13665	άνεχ. Βίλελμποταντ 23 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντη»	49	17792	άνεχ. Φιλαδέλφειον 19 'Απρ. διά 'ΕΛ Πολίτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	άνεχ. Σίδων 20 'Απρ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'ΟΙΛ»	49	24689	άνεχ. Αύγουστον 23 'Απρ. διά 'Αμβρέσσαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέρδια Τράνοπορτ»	59	37958	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππιγκ»	60	37744	έφθ. Παλέρμο 20 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίνη»	63	30320	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 24 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λούκερεν»	64	30320	άνεχ. Μπακρέιν 21 'Απρ. διά Χαλούλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπομουρ»	65	13900	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΣΚΟΛΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσιντένταλ»	58	27602	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΗΡΝΤΟΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπεδέρλαιπον»	50	17791	άνεχ. Ταινίταντ 17 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκα Ναδίνη»	54	13598	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριβοντάδια»	54	20611	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 24 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡ					

ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ» . . . . .	49	15773	έφθ. Χιούστον 15 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	8615	άνεχ. Χιούστον 21 'Απρ. διά Βομβάν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κογκόλφ Φράϊτερ»	44	8253	έφθ. Σάο Ρόκ 5 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σπρινγκβίλλ»	43	7210	άνεχ. Θεσσαλονίκη 8 'Απρ. διά Μομπή
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουμπάιν»	43	7189	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	57	15724	έφθ. Ρότερντα� 11 'Απρ.
ΟΣΣΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	23234	έφθ. Μορούγκαδο 31 Μαρτ.
ΟΥΑΐΤ ΚΑΛΙΦΟΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάΐτ»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Ακάμπα
ΟΥΑΐΤ ΣΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάΐτ»	43	7125	έφθ. Ντώρμπαν 18 'Απρ.
ΟΥΑΐΤ ΧΟΡΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Συνταιντ» . . . . .	43	7261	άνεχ. Περιφέρνητα 6 'Απρ. διά Φιλαδέλφεια
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Μαδράς ρόδις 17 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανός»	42	7150	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια» . . . . .	58	10659	έφθ. Μαΐζουροϋ 16 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	2742	έφθ. Ναγκόγια 22 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκο Θινανσιέρα»	44	7208	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ ρόδις 25 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Διθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	άνεχ. Άκουάπιτ 15 'Απρ. διά Κοοΐν
ΠΑΝΑΧΑΪΚΩΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	63	34426	άνεχ. Μένα 'Αχμάντι 23 'Απρ. διά Οὐλσαν
ΠΑΝΘΗΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15481	διπλής Πλανάδη 13 'Απρ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ναυς»	43	2867	εἰς Ρότερνταμ ἀπό 13 Μαρτ.
ΠΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν. Κ.»	58	12700	έφθ. Ρότερνταμ 7 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελανθιγκέτορς»	44	7254	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 16 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΡΑΙΙ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπα»	37	1575	άνεχ. Θέσσαλοις από 25 Μαρτ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Παραπορτιάνη»	27	2457	εἰς Νταράμπα από 21 Μαρτ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (Π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3807	έφθ. Μορούγκαδο 16 'Απρ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικα»	43	6721	άνεχ. Σανάδη 14 'Απρ. διά Μπανιόλι
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	εἰς Πειραιά ἀπό 13 Μαρτ.
ΠΑΡΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. 'Αλόρα . . . . .	61	13903	έφθ. Σανάδη 16 'Απρ.
ΠΑΣΙΟΦΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιάλλη	65	43600	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 31 Μαρτ. διά Φάκ Φάκ
ΠΑΣΙΟΦΙΚ ΔΗΝΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον»	44	14238	άνεχ. Κουνταμάτσου 6 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πέτονεαν»	38	2275	έφθ. Νεκοτέα 24 'Απρ.
ΠΑΤΜΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούρα»	57	10048	άνεχ. Σανάδη 19 'Απρ. διά Καλκιάρι
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΥ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτριαρχη»	43	7172	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Γκαλιάρι
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλατρίτσιο»	43	5122	έφθ. Νεκοτέα 21 'Απρ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαπήριορ»	44	10448	άνεχ. Σανάδη 27 Μαρτ. διά Κόμπε
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλλ»	43	2881	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 31 Μαρτ. διά Φάκ Φάκ
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	30	2861	άνεχ. Σανάδη 25 'Απρ. διά Θέσσαλα
ΠΕΙΓΚΑΣ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλέγκας»	47	4609	εἰς Φορταλέζα ἀπό 1 Θερ.
ΠΕΙΛΗΝΑΙΟΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	άνεχ. Μορούγκαδο 13 'Απρ. διά Κόντ
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλη»	54	19190	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 21 'Απρ. διά Αρούμπα
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24502	διπλής Πλανάδη 21 'Απρ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ & Τράνσορπτ»	43	7176	άνεχ. Σανάδη 20 'Απρ. διά Καλκούτα
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	64	10865	άνεχ. Βαλένθια 25 'Απρ. διά Θέσσαλα
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	58	8692	εἰς Φορταλέζα 21 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	63	10867	άνεχ. Βαλένθια 25 'Απρ. διά Καλκούτα
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	58	8692	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 25 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	58	13581	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 17 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΠΕΡΑ ΣΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	57	8119	
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	56	800:	
ΠΕΡΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	62	10122	
ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	60	8693	
ΠΕΣΚΑΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλουκάς»	44	10172	
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφίκ 'Οιλ»	65	39494	
ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	50	2028	
ΠΙΣΤΙΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτη»	53	11886	
ΠΛΑΝΕΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7204	
ΠΛΕΙΑΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10092	
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντουρο»	65	34000	
ΠΟΛΙΚΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθάσκο»	43	7258	
ΠΟΔΥΣΕΝΗ Γ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κοινάρέ»	57	8549	
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	43	7245	
ΠΟΠΗ Κ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκη»	38	2561	
ΠΟΥΚΟΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μορτσάντες»	52	11391	
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάσσοθ 'Ατλαντικ»	43	7231	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποσ»	48	7404	
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικά»	58	8414	
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μόχος»	59	12168	
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	
ΡΑΝΝΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα»	59	13918	
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ II . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κάροντναλ»	43	7265	
ΡΕΝΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άρπις»	44	7260	
ΡΙΒΙΕΡΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλιόσ»	63	12273	
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άθεδούν»	17	1293	
ΡΙΟ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	
ΡΙΟ ΜΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	
ΡΙΟΔΟΣ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Όριεντ»	43	7244	
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαράρτε»	46	6917	
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρον Σά»	56	21028	
ΡΟΜΕΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Κομέριο Ναδιγκ.	56	5288	
ΡΟΥΛΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικ»	44	7176	
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οκτώβριου»	45	7091	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ'ΙΜΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζείμι»	42	7243	
ΣΑΛΑΜΑΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Κάροιερς»	47	3504	
ΣΑΜΑΠΙΝΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκελαντ Στρέιτ	45	7656	
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κωλέττη»	50	17902	
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνδαστο»	50	2736	
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7239	
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αλτάριο»	45	3161	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7224	
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Πρόδρομος	40	5134	
ΣΑΝ ΡΕΜΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σηγνούαΐς»	55	11922	
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΟΝ (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντουνέρο»	65	31779	
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Όθεροτής Μιννερεάλς	63	30886	
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ (μ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Όθεροτής Μιννερεάλς	64	30682	
ΣΑΠΦΩ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	
ΣΕΓ'ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθάν.) . . . . .	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	43	7266	
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19418	
ΣΕΡΙΦΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάδη Σεάλιο»	58	13944	
ΣΙΔΕΡΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1059	

ΣΙΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρδ»	65	33287	διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. διά Τοιμάρη
ΣΙΝΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	έφθ. Πρόδιντενς 7 'Απρ.
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17487	έφθ. Ταιμάρη 19 'Απρ.
ΣΟΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	άνεχ. Λονδίνον 22 'Απρ. διά Σάντο Ντομίνγκο
ΣΟΜΕΡΣΕΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερ»	53	12681	άνεχ. Βιλελμοντ 20 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζαν»	57	10661	έφθ. Μαδράς Ρόδης 16 'Απρ.
ΣΟΥΓΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ.
ΣΟΥΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	άνεχ. Χόγκ Κόκκ 15 'Απρ. διά Μανιλα
ΣΟΥΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12369	εις Πειραιά από 9 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΣΠΑΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Αννούλα»	41	3496	άνεχ. Ν. Ύφρκην 23 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΣΠΗΝΤΙΤΟΥΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόβικι»	57	20683	άνεχ. Μένα Αχαΐαντι 12 'Απρ. διά Σάντος
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιοςασ»	64	34593	άνεχ. Ντειμπάρα 22 'Απρ. διά Λοντόντερυ
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόβατα»	53	13150	έφθ. Πειραιά 12 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεποντόν Τάνκερ»	56	30150	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 10 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΤΑΛΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίπτης»	43	7230	άνεχ. Τζιμπουτι 19 'Απρ. διά Βομβάνη
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άνεχ. Γιαδάτι 22 'Απρ. διά Πουσάν
ΣΤΑΡΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	άνεχ. Βενετίαν 22 'Απρ. διά Κέρκυραν
ΣΤΑΣΣΑ (π.)		άδ. Κολλάκη	51	1685	άνεχ. Θεούτα 22 'Απρ. διά Κατάνια
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	άνεχ. Μπατάνιαν 13 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΕΒΟ (Λιθάνου)		έτ. «Αντάρι»	44	7066	άνεχ. Μη. Αύρες 4 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλάντη»	56	16081	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 19 'Απρ. διά Βομβάνη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο»	56	11360	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 5 'Απρ. δι' 'Ινδιας
ΣΥΠΡΙΑΝ (Κυπρ.)		έτ. «Αγάππωρο»	57	9315	άνεχ. Γιαδάτι 22 'Απρ. διά Πουσάν
ΣΥΡΑ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	8394	άνεχ. Βενετίαν 22 'Απρ. διά Κέρκυραν
ΣΥΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	Οίκος Ιγγλεσ	56	10096	άνεχ. Τάμπο 15 'Απρ. διά Τοιταγκόγκ
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Νεάπολιν 19 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Σουέζ 20 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΤΑΡΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδωνη»	47	5605	έφθ. Αιμούργιον 23 'Απρ.
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Ταοία»	43	8578	έφθ. Κόρπους Κριότι 9 'Απρ.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Ειρηνη»	30	5316	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 17 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΤΕΓΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλιόπη»	43	7314	άνεχ. Πούλι Μπούκουμ 4 'Απρ. διά Κίναν
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Αλεξάνδρεια»	58	10499	άνεχ. Μπελεμ 19 'Απρ. διά Μανάσους
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Κορούνα 20 'Απρ. διά Μη. Αύρες
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμένι»	49	2420	άνεχ. Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Καναδάν
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναθυγκ.»	38	1465	διπλήθε Κων) πολιν 16 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ		έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	έφθ. Νεκοτέα 16 'Απρ. διά Λονδίνον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσανίκη»	43	7026	άνεχ. Τακόραντι 19 'Απρ. διά Ντακάρ
ΤΖΕΝΗ		έτ. «Φιντέλιτη»	65	19421	άνεχ. Ναγκόγια 14 'Απρ. διά Βανκούβερ
ΤΖΕΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	53	12521	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Απρ.
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	11243	άνεχ. Μπαρμπάντος 15 'Απρ. διά Βενεζουέλα
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	ένυ. Ι. Σαριδην	22	2201	άνεχ. Βιρτστόν 20 'Απρ. διά Βραΐλα
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΕ II		έτ. «Καπέτσικο»	39	6698	εις Πέραμα από 29 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΤΖΩΝ ΔΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκη»	42	7268	άνεχ. Τακόραντι 18 'Απρ. διά Γένοβαν
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντονη»	53	5479	έφθ. Λόριεντ 20 'Απρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάδη»	54	19129	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (α. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στινά»	39	5333	έφθ. Μιζουσίμα 18 'Απρ.
ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαση»	53	27863	άνεχ. Γδυνία 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Πάλμαρα 19 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
ΤΟΑΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλην»	49	6922	διπλόθε Μπρουνόμπουτελ 14 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)		έτ. «Αλλιά Καραπιπέρη	43	7176	άνεχ. Μπάριαντος 22 'Απρ.
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστημη»	37	4561	έφθ. Σάντος 22 'Απρ.
ΤΟΥΓΑΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	έφθ. Μιζουσίμα 18 'Απρ.
ΤΡΑΜΠΙΡΟΒΕΡ		έτ. «Τραμπ Τάνκερ»	43	7238	άνεχ. Γδυνία 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΑΝΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8636	διπλόθε Παναμά 16 'Απρ. διά Γένοβαν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχιο Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Τρινιντάντ 16 'Απρ.
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)		έτ. «Τρίαδα»	43	7109	άνεχ. Στοκαπούρην Ρόδης 10 'Απρ. δι' ΙΟΖΑΚΑ
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουσέρτε»	43	5199	καθελκαύθεν Αϊόι Ιν Μαρτίου
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	53	5579	έφθ. Σούεζ 23 'Απρ.
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	έφθ. Χάιρον 7 'Απρ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόνκρο»	64	28311	διπλόθε Ουάντι 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	διπλόθε Παναμά 16 'Απρ. διά Γένοβαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	έφθ. Τρινιντάντ 16 'Απρ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7243	άνεχ. Σιγκαπούρην Εύρης 10 'Απρ. δι' ΙΟΖΑΚΑ
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)		έτ. «Κλίπερ»	66	50200	έφθ. Ροστόκ Ρόδης 20 'Απρ.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΤΣΑΡΙΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράνγκο»	57	13082	άνεχ. Σιγκαπούρην Ηρόδης 10 'Απρ. διά Β. Κορέαν
ΤΥΧΗ (σημ. Αϊτής)	(N.A.T.)	έτ. «Πιοτίκη»	43	6993	άνεχ. Κουίνανά 18 'Απρ. διά Αχαΐαντι
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	έφθ. Καζαμπλάνκα 22 'Απρ.
ΥΠΑΙΔΑΝΤΗ (π.)		έτ. «Σπηλοχώρι»	42	2831	άνεχ. Βιτόρια 15 'Απρ. δι' Αιμούργον
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμιτη»	45	15005	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 18 'Απρ. δι' Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.)
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λανοέρη»	45	15574	διπλόθε Παναμά 8 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκούνι»	47	15543	άνεχ. Λομπίτο 21 'Απρ. διά Λουάντα
ΦΑΙΓΡΟΥ ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθγουνιτη»	45	7696	έφθ. Ωιλαδέλφειαν 20 'Απρ.
ΦΑΙΓΡΟΥ ΙΝΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντόλτσε»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 'Απρ. διά Χάμπτον Ρόδης
ΦΑΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	45	15005	διπλόθε Παναμά 7 'Απρ. διά Τόκιο
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Αλόρα»	60	13998	έφθ. Χάμπτον Ρόδης 21 'Απρ.
ΦΑΝΑΙΔΑ		έτ. «Λίλι»	42	7259	άνεχ. Κους Μπαιν 22 'Απρ. διά Περο.
ΦΑΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντη»	57	21910	έφθ. Χάιρον 7 'Απρ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκάικα»	45	7181	άνεχ. Μορμούγκα 18 'Απρ. διά Κόντη
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μείσι»	44	15579	άνεχ. Χάρητον Ρόδης 21 'Απρ. δι' Ισπωνίαν
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 18 'Απρ.
ΦΙΛΤΡΙΚ (Χαϊτής)		έτ. «Μωρίνη»	56	5471	άνεχ. Στοκόλλμην 16 'Απρ. διά Περο. Κόντη
ΦΙΛΩΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	άνεχ. Δουγκέρκην 6 'Απρ. διά «Κρότον»
ΦΙΩΝΙΣ (δ.)		έτ. «Ούρανια»	51	8085	έφθ. Αρούμπη 17 'Απρ.
ΦΙΛΩΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενδίαντο»	54	11693	έφθ. Καράπτοι 22 'Απρ.
ΦΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	15157	έφθ. Ντακάρ 23 'Απρ.
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσάνα»	48	3668	έφθ. Τζένταν 1 'Απρ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΗ		έτ. «Φρατέρνιτη»	63	10382	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. δι' Αιμερόσαν
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΙΖ (Κυπρ.)		έλ. Τσαβλίρης	40	6807	έφθ. Σινούδης 12 'Απρ.
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Κυπρ.)		έλ. Τσαβλίρης	40	5237	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 'Απρ. διά Στεττίνον
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ ΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλ. Τσαβλίρης	42	7181	έφθ. Δουγκέρκην 8 'Απρ.
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλ. Τσαβλίρης	44	7132	άνεχ. Χαδάνα 16 'Απρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΦΡΕΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέντην»	44	15.020	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ.
ΦΟΦΦ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έλ. Τσαβλίρης	44	7067	άνεχ. Λάς Πάλμας 10 'Απρ. διά Μπουένος Αύρες
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	έφθ. Οζάκα 23 'Απρ.
ΦΑΙΔΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωπτράς»	45	7224	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ. διά Σμύρνην
ΧΑΔΙΑ (Λιθάν.)		έληνικά ουμφέροντα	49	1952	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 9 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΧΑΡΠΙΓΚΤΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς»	59	13094	άνεχ. Δουβλίνον 8 'Απρ. διά Τρινιντάντ
ΧΑΡΝΤΕΝΠΕΡΓΚ		έτ. «Βάγκουαρτην»	48	1231	εις θέσιν 36.45 Β. - 128.12 Α. 'Απρ. 21 διά Βαλτιμόρην
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	άνεχ. Σουέζ 28 Μαρτ. διά Κοσείρ
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελιός»	41	5236	άνεχ. Αιεζάνδρειαν 15 'Απρ.
ΧΕΡΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	άνεχ. Βανκούβερ 9 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10597	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 'Απρ.
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλι Κρός»	55	13646	διπλόθε Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Πειραιά
ΧΡΙΛΑΚ		έτ. «Χριλάκη	45	2871	άνεχ. Κόμπη 19 'Απρ. διά Κούρε
ΧΡΙΣΤΙΝΑ		έτ. «Κοντινένταλ»	43	12793	διπλόθε Παναμά 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19400	άνεχ. Βαρκελώνη 22 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σολιμάρε»	42	2873	άνεχ. Μοντεβίδεο 12 'Απρ. δι' Οδησσόν
ΧΡΥΣΑΝΘΟΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντρόν»	43	7140	έφθ. Μένα Αχαΐαντι 12 'Απρ. διά Σαρδηνίαν
ΧΡΥΣΑΝΘ					

(Συνέχεια εκ της σελ. 47)

μάτων Τόκιο - Χακάτα ρειντζ δολ. 8.25, με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 6 - 24 Μαΐου.

«ΠΟΛΛΟΥΣ» Βρετ. Κολομβία, άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων Τοκιο - Χακάτα ρειντζ δολ. 8.25, με 1.000 τόν. έλ. έκφρτ., 17 Ιουνίου - 5 Ιουλίου.

«ΠΟΛΥΕΝΗ Κ.» άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων Νότ. Κορέαν δολ. 8.75, με 1.000 τ. έλ. έκφρτ., 10 - 30 Ιουνίου.

### Ἐξ Αὐστραλίας, Ἰνδίας καὶ Ἀπών Ανατολῆς

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΕΜΟΣ» (λιβ.) Βιζαγκαπατάνιον 10.000 τόν. μαγγανέης άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 11.50, με 1.000 τόν. έκφρτ. φόμπ δολ. 1.30, Απρίλιον 20 - 28.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΑΙ·ΑΝΤΕΡ» (λιβ.) Φιλιππίνας 13.500 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 7.75 φίο, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 14 Μαΐου - 5 Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) Μαρμουνγάλο 10.000 τ. μαγγανέης Κόντρεκ δολ. 10.25, με 1.500 τ. φόρτωσιν φορτ. δολ. 1.000 τόν. έκφρτ. δολ. 1.30, 25 - 31 Ιουλίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ» Βορδάνη 11.000 τόν. μεταλλεύματων άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες) ή Μόντρεαλ δολ. 11.25, φίον Μεγάλως Λίμνας δολ. 12.75, με 1.000 τόν. φόρτωσιν φόμπ, 1.000 τόν. έκφρτωσιν δολ. 1.30, 22 Απρίλιον - 15 Μαΐου.

«ΟΣΕΑΝ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ» δυτ. ή ανατολ. Αύστραλιαν 23.000 τόν. γεννημάτων Κίναν 50/6, με 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 10 - 30 Ιουνίου.

«ΕΝΟΤΗΣ» Μπαγκόκ με συμπλήρωσιν Κοχισιάγκ 14.000 τ. ζαχάρεως χύμα, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες) δολ. 8.25 φίο έντ τριμέντ, με 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 1.000 τόν. φόρτ. δολ. 1.30, 22 Απρίλιον - 15 Μαΐου.

«ΑΡΡΟΟΥΣ» (λιβ.) Τσειτιθένια 1.000 τ. άλευρων εις σάκους £ 3.000 φίο, 12 - 22 Μαΐου.

### Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ» (λιβ.) από λιμένας Λέικεχετ 10.500 τόν. γεννημάτων Λαφτά δολ. 10.25, με 1.000 τ. έλ. έκφρτ., 16 Μαΐου - 6 Ιουνίου.

«ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ» Σικάγον 8.000 τόν. γεννημάτων Μάντσεστερ 90/3, φίον Τολέδο 82/9, με 1.500 τ. έλ. έκφρτ., 13 - 30 Μαΐου.

«ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ» (λιβ.) Μητλάκ Γουνόριο Λαγκούν 11.000 τόν. άλατος ιαπωνίαν δολ. 8.70 φίο, 20 Απρίλιον - 10 Μαΐου.

«ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ» (λιβ.) Χόπγουελ με συμπλήρωσιν Νόρφολκ 10.000 τόν. θεικής άμμωνιας εις σάκους δυτ. άκτην 13.50, 16 Μαΐου - 6 Ιουνίου, δύο λιμένες έκφρτωσιν ιδίας άκτης 25 σύντες έξτρα, με 1.500 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν, 15 - 25 Μαΐου.

«ΔΙΟΝΥΣΗΣ Λ.» Σέξουμπολ 2.500 τ. πυρίτου Αμέρισαν 27/-, Απρίλιον - Μάιον.

«ΙΚΑΡΟΣ» Χόπγουελ με συμπλήρωσιν Νόρφολκ 10.000 τόν. θεικής άμμωνιας εις σάκους δυτ. άκτην 13.50, 16 Μαΐου - 6 Ιουνίου, δύο λιμένες έκφρτωσιν ιδίας άκτης 25 σύντες έξτρα, με 1.500 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν, 10 - 20 Μαΐου.

«ΑΘΟΛΟΣ» Χόπγουελ με συμπλήρωσιν Νόρφολκ 10.000 τόν. θεικής άμμωνιας δυτικήν άκτην Ινδίας δολ. 13.50, 85 δύο λιμένες έκφρτωσιν ιδίας άκτης 25 σύντες έξτρα, με 1.500 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν, 25 Μαΐου - 8 Ιουνίου.

«ΨΑΡΑ» Ξάντα Φέ με συμπλήρωσιν Φοράριο 8.000 τ. ζαχαρόφύτων ισπανικής Μεσόγειου 98/- ένα λίμνην έκφρτωσιν, 100/6 δύο λιμένες, με £ 500 έξτρα, 1.000 τ. έλ. έκφρτ., 1 - 25 Μαΐου.

«ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ» (λιβαν.) Ρεντί 10.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος Γιουγκοσλαβίαν 44/-, με 1.400 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. έκφρτωσιν, φίον 1.000 τ. φόρτωσιν 45/-, 23 - 30 Απρίλιο.

«ΕΝΟΣ» (λιβ.) Τακοράντι 12.500 τόν. μεταλλεύματων (μέρος φορτίου) άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες) δολ. 7.50, με 1.000 τόν. φόρτωσιν φόμπ, 1.000 τόν. έκφρτωσιν δολ. 1.30, 1 - 20 Μαΐου.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» Καζαμπλάνκον 4.000 τ. φωσφάτων Ρούεν 27/3, 21 - 30 Απρίλιο.

«ΚΑΒΑΛΙΕΡ» (λιβ.) Μαρκέο, ή Ρεσίφ 10.000 τ. ζαχαρέως χύμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες) ή Κόλπου δολ. 7.75, με 750 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 25 Απρ. - 10 Μαΐου.

«ΜΑΝΕΣ» δυτικήν άκτην Μεξικού 11.500 τ. γεννημάτων Γλασκώθη δολ. 10.50, φίον 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.300 τόν. έκφρτωσιν, 1 - 12 Μαΐου.

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λιβ.) Μπαϊ Κορά 28.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ ή Αμστερνταμ δολ. 3, φίον άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 4, με 3.000 τ. έλευθ. έκφρτωσιν, 15 - 30 Μαΐου.

«ΝΕΠΤΟΥΝ» Ρεσίφ με συμπλήρωσιν Μακέιο 10.500 τ. ζαχαρέως Λισσαβώναν και Λειψίδες δολ. 10.25 φίο, με 750 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. έκφρτωσιν, Μαΐου.

«ΑΠΕΞ» (λιβ.) Μακέιο με συμπλήρωσιν Ρεσίφ ή Ρεσίφ 10.000 τ. ζαχαρέως χύμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 7.65 φίο με 750 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφρτωσιν, 9 - 25 Μαΐου.

«ΤΖΕΝΗ» (λιβ.) Λίττλ Πέντρο 35.000 τ. δωσίτων άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 1 φίο, 5 - 13 Μαΐου.

### Αἱ χρονοναυλώσεις

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) 11.800 τ.δ.ω. (13 μι. 12 τόν. ντηζελ οίλ) δολ. 1.750 ήμερσιώς, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου 7 - 25 Μαΐου, ένα κυκλικόν ταξίδιον δυτικής Ινδίας, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου.

«ΡΥΘΜΟΣ» 15.400 τ.δ.ω. (710.000 κ.π., 14½ - 15 μιλ., 40 - 42 τ. φίονελ οίλ) ένα κυκλικόν ταξίδιον δυτικής Ινδίας, δολ. 2.000 ήμερσιώς, παράδοσις Νέων Ορλεάνην 20 - 28 Απρίλιον, έπαναπαράδοσις Νέων Ορλεάνην, Νέαν Υόρκην.

«ΔΗΛΑΟΣ ΓΚΛΟΡΥ» (λιβ.) 12.174 τ.δ.ω. (10 - 10½ μιλ., 26 - 27 τ. φίονελ οίλ) δολ. 1.200 ήμερσιώς, παράδοσις «Αγ. Βικέντιος Απρίλιον - Μαίον, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβ.) 24.000 τ.δ.ω. (1.045. 000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τ. φίονελ οίλ και 2 τ. ντηζελ οίλ) δολ. 3.45, παράδοσις Βρετ. Κολορίδων 1 - 15 Ιουνίου, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες).

«ΤΕΓΕΑΝ» 10.850 τ.δ.ω. (499.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. φίονελ οίλ) δολ. 4.20, παράδοσις «Αγ. Βικέντιος Απρίλιον - Μαίον, έπαναπαράδοσις θερινής Ισταγάκης ή Τσάλιν.

«ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ» (υπό τάιμ. τσάρτερ) 14.974 τ.δ.ω. (738.000 κ.π., 16 μιλ., 25 τ. φίονελ οίλ και 2 τ. ντηζελ οίλ) ταξίδιον τριών μηνών δολ. 4.20, παράδοσις άπολπων ή Ιαπωνίας 13 - 20 Απρίλιον, έπαναπαράδοσις Μόντρεαλ ή Ντίρεις 15 - 25 Απρίλιον, έπαναπαράδοσης η Τσάλιν.

«ΑΘΑΛΩΝ» 22.275 τ.δ.ω. (978.000 κ.π., 14 μιλ., 45 τ. φίονελ οίλ) δολ. 2.80, παράδοσις Καλιφόρνιαν 25 Μαΐου - 10 Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, Καλιφόρνιας ή Τσάλιν.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» 12.300 τ.δ.ω. (603.000 κ.π., 14½ μιλ., 15 τ. φίονελ και 1 τ. ντηζελ οίλ) δολ. 5.35, παράδοσις άπολπων ή Ιαπωνίας 13 - 20 Απρίλιον, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μόντρεαλ ή Βρετ. Κολορίδας.

«ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝΗ» 13.300 τ.δ.ω. (579.000 κ.π., 14½ μιλ., 25 τ. φίονελ και 1 τ. ντηζελ οίλ) δολ. 5.35, παράδοσις ήπολπων ή Ιαπωνίας 19 - 27 Απρίλιον, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, Μεσσίγειον μεσφ. Βορ. Ειρηνικού.

«ΑΝΑΞ» 12.100 τ.δ.ω. (592.000 κ.π., 12½ μιλ., 33 τ. φίονελ οίλ) δολ. 3.40, παράδοσις Ιαπωνίαν 5 - 20 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσσίγειον μεσφ. Βορ. Ειρηνικού.

«ΑΝΟΜΟΙΑ» (λιβαν.) 10.865 τ.δ.ω. (499.000 κ.π., 10 μιλ., 25 - 26 τ. φίονελ) δολ. 5.20, παράδοσις Ιαπωνίαν 9 - 23 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» 12.926 τ.δ.ω. (592.000 κ.π., 13 μιλ., 15 τόν. φίονελ και 1 τ. ντηζελ οίλ) δολ. 1.550 ήμερσιώς, παράδοσης Αμρούργον ή Βρετ. μην 3 - 5 Μαΐου, έπαναπαράδοσης δυτικής Ινδίας.

«ΤΟΛΜΗ» (λιβ.) 9.850 τ.δ.ω. (513.570 κ.π., 14 μιλ., 30 τ. φίονελ οίλ) δολ. 450 ήμερσιώς, παράδοσης Βισμαρ, Στεττίνον ρείντς 25 Απρίλιον - 7 Μαΐου, ταξίδια 12 μηνών, παγκύπριοι μεταφοροί έξαιρουμένων Κούδας, Ιεραπλ., Κίνας.

«ΑΓΓΕΛΙΝΑ» (λιβ.) 18.000 τ.δ.ω. (784.990 κ.π., 14 μιλ., 24 τ. φίονελ οίλ, 1½ τ. ντηζελ οίλ) δολ. 3.90, παράδοσης Βρετ. Κολορίδας Ίουλιον, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 4.40.

«ΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) 9.300 τ.δ.ω. (419.000 κ.π., συμπεριλαμβανομένων 54.000 κ.π. χώρου υγείειον, 17 μιλ., 27 τ. φίονελ οίλ και 2 τ. ντηζελ οίλ) δολ. 625 ημέρων ως πλην δύορον £ 1.500 παράδοσης Αμρούργον 8 - 10 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Νέων Γουνιέναν.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» (λιβ. δ.) 29.500 τ.δ.ω. (154 μιλ., 79 τ. φίονελ οίλ) δολ. 1.64 ήμερις παράδοσης Γερμανίαν, 1 - 2 κυκλικά ταξίδια Ρίβερ Πλεϊτ, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν το πρώτον ταξίδιον, με φίον άμερικ. λιμένας Κόλπου ή Αγίου Λαυρεντίου το δεύτερον.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» (λιβαν.) 10.200 τ. δ.ω. (601.600 κ.π., 12 μιλ., 12 τ. φίονελ οίλ και ¾ ντηζελ οίλ) δολ. 1.64 ήμερις παράδοσης Γερμανίαν, 11 - 14 μηνών, παράδοσης Ιταλίαν Μαΐου - Ίουλιον, έπαναπαράδοσης Εύρωπην, Αφρικήν, Ασίαν.

«ΟΥΡΑΝΟΣ» (λιβ.) 10.916 τ. δ.ω. (475.000 κ.π., 10 μιλ., 26 - 27 τ. φίονελ οίλ) δολ. 19/9 παράδοσης Βισαγκόπανην 1 - 20 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν με φίον ίνδιας.

«ΝΑΥΑΡΙΝΟ» (λιβ.) ύπό τάιμ. τσάρτερ 14.414 τ. δ.ω. (705.000 κ.π., 14 - 14½ μιλ., 40 - 41 τ. φίονελ οίλ) δολ. 3, θμεσος, παράδοσης Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου ή Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες).

«ΔΑΝΑΗΣ» (λιβ.) Ρότερνταμ 15.000 τ. (μέρος φορτίου) ΜΙΣΔΙΕΣΜΠΟΥΡΥ £ 10.300 κατ' άποκοπήν, έποιμενος φόρτωσης.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» Περσικόν Κόλπον 23.000 τ. Μόντρεαλ 67½% έλαττον Ιντασκέιλ, φόρτωσης τέλος Μαΐου.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΓΟΥΟΡΑΝΑ ΤΖΑΣΤΙΣ» Καραϊδικήν 32.000 τ. (Ιοσεπού) Μεσόγειον, 57½% έλαττον Ιντασκέιλ, 22 Απρίλιον.

«ΦΑΙΔΩΝΙΑ» (λιβ.) Καραϊδικήν 27.000 τ. Χόλυρον 60% έλαττον Ιντασκέιλ, Απρίλιον.

«ΣΠΗΝΤΗΓΟΥΑΙΗ» (λιβ.) Καραϊδικήν 31.500 τ. Παγιάρητον ή Ιντασκέιλ, 20 Απρίλιον.

«ΕΝΑΤΩ ΕΠΑΞΙΩΣ» (λιβ.) Καραϊδικήν 20.000 τ. (μέρος φορτίου) Παγιάρητον ή Ιντασκέιλ, 7 - 20 Απρίλιον.

«ΚΕ-Ι-Π ΑΡΑΞΟΣ» 18.500 τ.δ.ω. (14 μιλ., 25 τ. φίονελ οίλ) ταύμ τσάρτερ πέντε έτων καθαρά η ακάρατα φορτία 20/-, έναρξις Ιουλίου - Σεπτέμβριον.

«ΕΝΑΤΩ» Καραϊδικήν 20.000 τ. (μέρος φορτίου) Παγιάρητον ή Ιντασκέιλ, 7 - 20 Απρίλιον.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (λιβ.) Καραϊδικήν 23.500 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες) 50% έλαττον Ιντασκέιλ, 16 Απρίλιον.

«ΖΑΝΙΛΑ» (λιβ.) Καραϊδικήν 15.500 τ. Παγιάρητον ή Αίλαντ 40% έλαττον Ιντασκέιλ και έ συνεχείς έλαττον Ιντασκέιλ, Εισιτομπάλ 35% έλαττον,

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΝΤΟΜ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 25.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες) 40% έλαττον Ιντασκέιλ, 29 Απρίλιον.

«Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 39.000 τ. Σουεζ έδησις 66½% έλαττον Ιντασκέιλ, 28 Απρίλιον.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (λιβ.) Καραϊδικήν 28.000 τ. Σεδέν ήλιαντος 60% έλαττον Ιντασκέιλ, 24 Απρίλιον.

«ΕΦΕΡΓΙΟΣ ΑΙ·ΝΤΗΑΛ» (λιβ.) Καραϊδικήν 28.000 τ. Σεδέν ήλιαντος 60% έλαττον Ιντασκέιλ, 24 Απρίλιον.

«ΑΙ·ΝΤΑ ΕΠΑΞΙΩΝ» (λιβ.) Καραϊδικήν 28.000 τ. Σεδέν ήλιαντος 60% έλαττον Ιντασκέιλ, 24

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 134

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MAY 1966

#### A ruthless war

We have often had cause to comment on the ruthless war carried out by organised British interests, with Scandinavian support, against Greek shipping. The interest shown on behalf of our so-called underpaid crews; the clucking sympathy for their inadequate social security; the behind-the-scenes machinations for reduced working hours; the efforts to introduce a global Code of Working Conditions for Seamen and the many attempts by the ITF to impose it; the campaigns against "flags of convenience" and the theories concerning the "pure tradition" of flag and ownership, etc. These are some of the many ways and means by which indirect difficulties have been placed in the path of Greek operators of superannuated ships.

High insurance rates; extra cargo insurance; secret instructions to Registers; the severity of Salvage Association inspectors; the delay in settling the claims of small shipowners; etc. etc. All these are the weapons used directly against the owners of obsolete ships.

The coup de grace now comes in the shape and form of a proposal by the Chairman of the Salvage Association to the effect that warbuilt ships should be inspected at the start of every voyage by a Salvage Association inspector empowered to order repairs which, if not carried out, could prevent the ship from sailing. The object is clear and the result, if this proposal were to be adopted, would be the laying up of Liberty ships, more than 200 of which fly the Greek flag and of which about 500 more are Greek-owned.

The author of this proposal admits that even with the present state of the freight market, the margins of profit for such ships are too small for them to be able to afford a special survey. Taking into account the fact that nobody can foresee the extent of the repairs dictated by the inspector at the start of every voyage, it becomes obvious that no shipowner could cope with them insofar as they concern a ship with very few years of life left to it.

Of course, there is a long way to go before a proposal of this nature ever becomes applicable and the author himself agrees it cannot become applicable without the co-operation of the shipowners concerned. It could be possible if there were a sincere spirit of cooperation on both sides and it would be unfair to say that such a spirit is not forthcoming from the shipowners. Co-operation, however, between a lamb and a hungry wolf, lying in wait to tear it asunder, seems to us unlikely and the "wolf" in this respect, has not so far convinced us of its sincerity.

#### Welcome support

The outcry against the discriminatory tactics of British insurance companies against cargo carried in ships more than twenty years old, raised by American shipowners and the London Chamber of Shipping (through its Chairman) has now been taken up by the International Chamber of Shipping.

During its annual meeting, held in London

on April 14, at which 70% of world tonnage was represented, the following resolution was adopted:

"The International Chamber of Shipping:

1. Expresses the serious concern of shipowners throughout the world at the amendment made within the international insurance market of the Classification Clause in respect of cargo carried in ships over twenty years of age. This represents a fundamental change in a practice which has existed for many years, made without consultation or warning and carrying with it wide repercussions for international shipping;

2. deplores the implications of the change which in effect challenges the validity of certificates issued by the Classification Societies and of the safety certificates issued under the 1960 International Safety of Life at Sea Convention;

3. expresses the earnest hope that Underwriters generally will take the necessary action to remove the difficulties created for shipowners as well as for shippers; and

4. urges that in future there should be the fullest consultation with shipowners in order to avoid a recurrence of similar difficulties which hamper trade and militate against the effective use of shipping."

Nineteen maritime nations were represented at the meeting and the Greek delegate was Mr. J. M. Hadjipateras.

We would like to believe that the worldwide reaction of shipowners against the extra insurance will be impressive enough to persuade the insurance companies to rescind their decision.

It would certainly do them no good to be thought of as seeking extra gains by ignoring safety certificates issued by the Registers and the safety record of the ships of individual shipowners.

In any case, the support Greek shipowners have been given by their foreign colleagues is most welcome and perhaps, in the end, the pressure exerted by the Greek Shipping Cooperation Committee in London will overt, for a second time, the threat against future operations of superannuated ships.

#### Solidarity

The discussions on the subject of replacing warbuilt ships have aroused considerable interest, particularly among the smaller shipowners. This is understandable of course, and we believe their desire to see the relative plan fulfilled is fully justified.

We must recommend patience, however, because no concrete measures can be taken without many preliminary stages. Even so, many obstacles will have to be removed — and we mean those placed from within by isolated, fortunately, self-styled shipping experts.

Nevertheless, the smaller shipowners appear satisfied by the attitude and intentions of their more powerful colleagues. These last are in favour of the plan for substituting the Liberty ships by the Japanese-type or similar newbuilt vessel with the object of assuring the survival of the small shipowner. Indeed, the opinions of both the Shipowners' Association and the Shipping Committee in London were in full agreement on the view

that the plan's provisions should favour the small shipowner. This is a noteworthy example of solidarity among colleagues.

#### The opposition continues

The problem of Greek entry into the liner conferences has not yet been solved. Since 1963, the matter has cropped up time and again at meetings of the Committee of European National Shipowners' Associations (CENSA) following a recommendation by the Ministers of the ten countries concerned that CENSA should set up the machinery by which the differences between the conferences and outsiders could be dealt with and the obstacles to the entry of new members removed.

The Greek Shipowners Association is a member of CENSA and is represented in CENSA by Messrs. P. Callimanopoulos, P. Marchessini and A. Chandris. It is these Greek shipowners who have brought up the subject during CENSA meetings only to be put off by other members on various pretexts. The excuse put forward on some occasions was that the entry of new members to the Conferences was purely an internal matter which concerned the Conferences alone. On other occasions, the excuse was that the Conferences were saturated and that there was no room for new members.

Even in the mixed Working Group in which Government representatives participated, the same tactics were used against the Greek proposals which were strongly and insistently supported by the Greek delegates.

The matter, as it stands at present, is due to come up again before the Ministers of Transport of the ten European countries concerned, in Oslo on June 1 and 2.

It was brought up again during the CENSA meeting of March 29, by Messrs. Callimanopoulos and Marchessini who, undaunted, are carrying on the hard fight. More specifically, it was requested that the entry of new members into a conference be subject to a majority opinion among conference-members and not to a unanimous decision. This is most important, because, at present, the objection of a single and unimportant member of a conference can invalidate the membership application of an outsider.

Here again, objections were forthcoming from the British, Norwegian and Dutch delegates who sought a postponement of the discussion on this subject. At the insistence, however, of the Greek delegation, it was finally resolved that a circular be sent by CENSA to the European-based Conferences asking them whether their regulations could be amended insofar as the vote for new members was concerned.

Of course, this resolution does not have much practical value since the Conferences are merely to be asked and not told to change their regulations. It is to be expected, of course, that under various pretexts, they will report their unwillingness to do so.

Nevertheless, it was an encouraging step forward to have the Greek view prevail since, after so much side-tracking and so many postponements, a resolution was taken — particularly since the shipowner-delegates in CENSA are also prominent members of the

conferences involved.

It should be noted here that in parallel with the shipowner-delegates, the Ministry of Mercantile Marine and its representatives at such meetings, are coordinating their efforts and showing a lively interest in the battle being fought by Greek shipping for entry into the ever-widening circle of activity of the liner conferences.

The stubborn opposition of the groups that form the conferences must be overcome. It is not possible for them to profess faith in the freedom of the seas on the one hand and, on the other, to slam the door in the face of shipping concerns which are in no way inferior to them both in terms of ships and organisation.

The forthcoming meeting of ministers in Oslo will have a decisive bearing on the matter. Greece must present a strong front, both on the shipowner as well as on the government side, and must demand the recognition she deserves as the most ancient maritime nation in the world and as the possessor of one of the largest fleets afloat. The Minister of Mercantile Marine, Mr. I. Mavridoglou, and Captain B. Hanidis, will take part in the Oslo meeting.

## Protection needed

The Ministry of Mercantile Marine has clarified that the ban on voyages to North Vietnamese ports applies to Greek-flag ships only. Would it not be advisable, however, for the Ministry to concern itself with the safety of Greek crews serving on foreign-flag ships? North Vietnamese ports are now being bombed by U.S. planes and it is not unlikely that ships in port will be sunk. The Greek state should take measures to protect the lives of Greek seamen who find themselves in the war zone through no fault of their own but merely because the shipowners wishes to reap the benefits of higher profits.

It is up to the Ministry to warn Greek crews not to embark on ships about to sail for North Vietnam and this applies mainly to ships flying the flag of Cyprus which are the main culprits in this respect.

## Ship American

A new brochure telling American exporters and importers of the advantages of using U.S. flag ships has been published by the Maritime Administration, U.S. Department of Commerce. It will be available for public distribution.

For the first announcement, copies of the brochure have been sent by Nicholas Johnson, Maritime Administrator, to approximately thirty steamship company presidents. In addition, plans are under way to forward copies of the brochure to more than 200 top industrial executives throughout the country.

Brightly printed in red, white and blue, the brochure, entitled "Your Interest In U.S. Flag Merchant Ships", points out to traders that there are over 400 U.S. flag merchant ships

providing regularly scheduled service to and from the ports of the world at competitive rates.

Exporters are urged to quote "CIF" so that they may control routing of the cargo by U.S. flag ships. Importers are urged to include shipping instructions to use U.S. flag vessels in delivering their orders. Traders are urged also to make it company policy to use the first American ship available, to use U.S. insurance firms, and to take full advantage of the many trade services available from the U.S. Department of Commerce.

"By taking these actions, U.S. businessmen will be helping their own businesses as well as their country. They will be contributing to a more favourable balance of payments and will be helping to maintain a U.S. flag fleet whose chief concern is the promotion of U.S. trade", Mr. Johnson said.

In other words, flag discrimination by the United States is being adopted officially and we wonder what the other maritime nations will do to protect their interests.

Undoubtedly, the vicious circle will be perpetuated. Those countries with sufficient national trade to keep their ships busy will not be overly affected by American discrimination. Those countries that depend on shipping for their livelihood, however, will have to fight for their survival.

We would suggest that, insofar as the measures affect cargo liners only for the time being, we should imitate them by having our own exporters quote "CIF" for exports and importers quote "FOB" for imports. We have recommended this measure many times in the past but nobody has paid any attention. Nevertheless, we stand to lose a great deal if American protectionism brings about the downfall of Greek liner companies such as "Hellenic Lines" which handle Greek trade with North America.

## Good progress

The following telegram speaks for itself. It was sent by Mr. C. M. Lemos to the Minister of Mercantile Marine:

"AM GLAD TO REPORT NATO SHIPPING COMMITTEE ACCEPTED GREEK VIEW CONTINUE STUDY WAR RISKS INSURANCE STOP WE RECEIVED EXCEPTIONAL SUPPORT FROM AMERICAN AND OTHER NATO MEMBERS STOP BRITISH DELEGATION PROMISED ASSIST WAR INSURANCE WORKING GROUP UNDER MY CHAIRMANSHIP IN LONDON STOP PLEASE ADVISE SHIPOWNERS ASSOCIATION."

C. LEMOS"

The anxiety shown in certain quarters at the efficiency of the Greek Secretariat of the Working Group has therefore proved groundless.

## An example to follow

A Greek shipowner, taking delivery of a newly-bought Norwegian tanker at Rotterdam, was amazed at the luxury of the crew

quarters. He writes:

"A wonderful ship. Single-berth cabins with mahogany furniture. Air-conditioning and a swimming pool. It looks very much like Mr. Onassis' "Christina"!"

This makes us wonder why our own new-built tankers are not similarly equipped. The expense is insignificant compared to the millions of dollars spent on a super tanker. The returns, however, would be invaluable. The crew would perform far more efficiently and would be spared the agony of the searing heat of the Persian Gulf and the Red Sea.

All the tankers built for Messrs. N. Goulandris during the past three years have been fitted with air-conditioning plants and swimming pools and the results achieved have proved their value. It is therefore a good example for other shipowners to follow.

## Repair bases

Repair bases are being set up at many points around the Mediterranean basin except in Greece.

An American shipbuilding firm is negotiating the resurrection of the former French base at Bizerte. The Tunisian Government is in accord and work is expected to begin by July. The firm (Tampa Ship Repair and Dry Dock Co. Inc.) is interested in servicing tankers transiting the Mediterranean. A cheap and willing labour force is at its disposal and the only problem is the entry of more than 100,000-ton tankers through the shallow outer harbour.

As far as Greece is concerned, much has been said and written about the Suda and Pylos repair base projects but the very necessary infrastructure work has not even started. Roads, power and fresh water outlets are needed. Even the Eleusis project seems to have been stalled by government red tape.

## Cargo and passenger traffic

According to Ministry of Mercantile Marine statistics, the figures for cargo and passenger traffic in 1965 at all Greek ports were as follows:

1. Ship arrivals in net tons: 58,167,006 as against 48,236,929 in 1964.

2. Passenger traffic from abroad: Disembarked: 203,304 as against 180,272. Embarked: 225,487 as against 208,115. Cruise passengers not included.

3. Cargo from abroad: 8,885,355 tons as against 8,433,241. Cargo loaded: 2,726,513 tons as against 2,315,862.

4. Coastal passenger traffic disembarked: 4,787,038 as against 4,117,759. Embarked: 4,739,046 as against 4,069,437.

5. Coastal ship cargo discharged: 4,240,023 tons as against 3,746,023. Loaded: 4,317,996 tons as against 3,767,127.

## THE LONDON STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και άποδημίωσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΑΩΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορία εις τούς διαχειριστάς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telegrams: Bilbrough, London E.C.3

Telephone: Royal 4971

TELEX 262670

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ Κ. ΞΕΝ. ΖΩΛΤΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΣΥΝΕΔΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

## ΕΠΙΤΕΥΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟΝ ΕΙΣΩΔΗΜΑ ΗΥΞΗΘ ΚΑΤΑ 7.3%. — ΒΑΣΙΚΡΣ ΥΓΙΗΣ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕ ΙΣΧΥΡΟΝ ΥΠΟΒΑΘΡΟΝ ΚΑΙ ΥΨΗΛΟΝ ΔΥΝΑΜΙΣΜΟΝ. — ΤΟ ΕΘΝΙΚΟΝ ΝΟΜΙΣΜΑ ΚΑΙ Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΑΡΚΟΥΝΤΩΣ ΙΣΧΥΡΑ. — ΑΙ ΔΙΑΙΡΩΤΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ. — ΤΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΑΝΑΘΕΘΕΝ ΕΙΣ 233 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑ., ΕΝΑΝΤΙ 173 ΕΚΑΤ. ΤΟ 1964. — ΤΑ ΔΙΑΦΕΣΙΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΑΝΗΡΧΟΝΤΟ ΕΙΣ 235 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑ. ΚΑΤΑ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ 1965. — ΤΟ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΧΡΕΟΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ ΑΝΗΑΘΕΝ ΕΙΣ 673 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑ. — ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΙΣΣ ΕΠΙΤΥΧΗ ΤΑ ΛΗΦΘΕΝΤΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΧΡΥΣΗΝ ΛΙΡΑΝ. — ΑΙ ΔΙΩΤΙΚΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ 1935 ΗΥΞΗΘΑΝ ΚΑΤΑ 3.966 ΕΚΑΤ. ΔΡΧ. ΕΝΑΝΤΙ 4.125 ΕΚΑΤ. ΔΡΧ. ΤΟ 1964 ΚΑΙ 5.753 ΕΚΑΤ. ΤΟ 1963. — ΔΕΝ ΕΠΕΤΕΥΧΘΗ Η ΑΝΑΔΙΑΡΩΡΩΣΙΣ ΤΩΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ. — ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΕΕΥΓΙΑΝΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΝ ΤΟΜΕΑ.

Τὴν μεσημβρίαν τῆς 21ης Ἀπριλίου ἐξ ἐγένετο ἡ ἑταῖρα τακτική Γενικῆ Συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, κατὰ τὴν ὁποίαν ὁ διοικητής τοῦ ἴδρυμάτος καθηγητής κ. Ξενοφῶν Ζολώτας ἀνέλυσε τὴν ἔκθεσίν του ἐπὶ τῶν πρεπαραμένων τῆς Τραπέζης κατὰ τὴν διαρρεύσασαν χρήσιν 1965. Ἡ «Ἐκθεσίς τοῦ κ. Ζολώτα, ἐκτεινομένη εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας, δίδει μιὰν ἐναργῆ εἰκόνα τῶν ἔξελιξεων τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας κατὰ τὸ 1965, ὑπογραμμίζει τὰς ἐπιτεύξεις τῆς, ἀλλὰ καὶ τὰς ὄφαντικας τῆς ἀδύναμίας καὶ διαγράφει τὰς προοπτικὰς τῶν οἰκονομικῶν ἔξελιξεων εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον. Τὰ κύρια σημεῖα τῆς Ἐκθέσεως τοῦ κ. Ζολώτα ἔχουν ὡς ἀκόλουθως:

## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ 1965

Κύριοι Μέτοχοι,

Συμφώνως πρὸς τὴν ἀνάλυσιν τῶν ἀποτελεσμάτων χρήσεως τοῦ ἔτους 1965, τὰ μὲν ἀκαθάριστα ἐσοδα τῆς Τραπέζης ἀνήλθον εἰς 801.544.346 δραχμάς, τὸ δὲ σύνολον τῶν διαπνων λειτουργίας τῆς εἰς 697.266.758 δρχ. Ἐπομένως, τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς χρήσεως ἀνήλθον εἰς δρχ. 104.277.588.

Κατ' έφαρμογήν τού ἄρθρου 71 τού Καταστατικού τῆς Τραπέζης, προτείνομεν δῆπος ἐκ τῶν καθερών κερδῶν τῆς χρήσης μίας διαστήθη πισσὸν 67.200.000 δρχ. πρὸς πληρωμὴν τοῦ κεκανονισμένου μερίσματος πρὸς 4% ἐπὶ τοῦ ἑπτακόσιου 168.000.000 μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς Τραπέζης, ἥτοι, 84 δραχμαὶ κατὰ μετοχήν, καθὼς ἐπίσης καὶ ποσὸν 5.213.90 εἰς ἔνισχουν τοῦ ἀποθεματικοῦ τῆς κατηγορίας 1. Λαμβανομένου ὑπὸ δόψιν δῆτα τακτικὸν ἀποθεματικὸν τῆς Τραπέζης ἔχει ἡδη ἔξισωθῆ πρὸς τὸ καταβεβλημένον κεφάλαιον αὐτῆς, προτείνομεν προσέστι τὴν πληρωμὴν προσθέτου μερίσματος πρὸς 4% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου, ἥτοι 84 δρχ. κατὰ μετοχήν, οὐτως διατάσσεται, τὸ συνολικὸς δισεμμένον μέρισμα νὰ ἀνέλθῃ εἰς 168 δρχ. κατὰ μετοχήν ἢ 8% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου. Συμφωνῶς δὲ πρὸς τὸ αὐτὸν ἄρθρον 71, προτείνομεν περαιτέρω τὴν ὑπέρ τοῦ Δημοσίου διάθεσιν πισσὸν 85.623.688 δρχ. ὡς συμμετοχὴν του εἰς τὰ κέρδη τῆς Τραπέζης.

## ΕΠΙΤΕΥΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Γενικαὶ παρατηρήσεις: Χαρακτηριστικά τῶν οἰκονομικῶν ἔξελίξεων κατὰ τὸ 1965 εἶναι: ή ἐπίτευξις, διὰ τρίτον κατὰ σειράν ἔτος, ταχέος ρυθμοῦ αὐξῆσεως τοῦ ἔθνουκοι εἰσόδηματος (7,3%) καὶ ή ικανοποιητικὴ ἀνταπόκρισις τῆς οἰκονομίας εἰς ἐπιβληθέντα ἀποφασιστικὰ μέτρα ἔξυγιανσεως τῆς ψυχολογίας καὶ τῶν ἀποταμεικτικῶν - ἐπενδυτικῶν συνθετικῶν τοῦ κοινοῦ. Κατὰ τὴν διάφρεσιν διμοσίου τοῦ ἔτους, ή οἰκονομία διῆλθε φάσεις ἐντεινομένων πιέσεων, αἱ ὅποιαι ἀπέρρευσαν ἀπὸ οἰκονομικοὺς καὶ ἔξωικονομικοὺς παραγοντας καὶ ἔξεδηλωθησαν ὡς τάσεις ἀποκλίσεων ἀπὸ τὴν νομισματικὴν Ισορροπίαν καὶ οἰκονομικὴν σταθερότηταν. Αἱ πιέσεις αὗται, ὡς καὶ πρὸ μηνῶν ἔτονισθη εἰς δημοσίσιαν ἀνακοίνωσιν, εἶχον, ἐν μέρει, τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς «εὐτοπρακήσεως», ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι ἡ συνεχῆς ἔξαρσις ἐπαπειλουμένων δυσμενῶν ἔξελίξεων προεκάλει ἡ ἔνετειν τὰ διαταρκτικὰ φαινόμενα εἰς τὰ ὅποια ἀνεφέροντο αἱ ἀπαισιόδοξοι ἐρμηνεῖαι. Είναι διὰ τοῦτο ιδιαιτέρως ἐποικοδομητικὴ ἡ γενικὴ παρατηρουμένη ἥδη τάσις ἐπαναποθετήσεως τῶν οἰκονομικῶν προβλημάτων ἐπὶ πλέον ἀντικειμενικῆς βάσεως καὶ ἡ προσπάθεια ψυχραίσμου καὶ ἀνεπηρέαστου ἀξιολογήσεως

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

τῶν οἰκονομικῶν ἔξελιξεων καὶ προοπτικῶν.

ΥΓΙΗΣ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

‘Η ἐμπειρία του παρελθόντος ετούς επε-  
βεβίωσε τὴν διαπίστωσάν διτὶ ἡ ἐλληνική οἰ-  
κονομία εἶναι δασικῶς υγίης, διαθέτουσα λι-  
σχυρὸν ὑπόδαμον καὶ ψηφιλὸν δυναμισμόν.  
‘Η ἀνθεκτικότης τῆς οἰκονομίας συνετέλεσε  
ὅτε αἱ παρατηρήσεις πιέσεις καὶ διαστα-  
ρακτικαὶ ἐπιδράσεις νά μὴ προσλάβουν σω-  
ρευτικὸν χαρακτήρα μὲν μονιμωτέρας ἀποκλί-  
σεις ἐκ τῆς οἰκονομικῆς καὶ νομισματικῆς λι-  
στορροπίας. Αἱ ἥδη ὅμως καταβόλλομέναι  
προσπάθειαι διὰ τὴν ἀποκατάστασιν εὑρί-  
θμοτέρων συνθηκῶν λειτουργίας τῆς οἰκονο-  
μίας εἶναι ἀπαραίτητον νά συστηματοποιη-  
θουν καὶ τελεσφορήσουν ταχέως, διὰ νά ἀπο-  
σβηθούν αἱ καθυστερήσεις εἰς τὸν πραγμα-  
τοποιήσην τῶν στόχων τῆς οἰκονομικῆς ἀνα-  
πτύξεως.

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΣ

‘Η Ἑλληνική οἰκουμενία, εἰσερχομένη εἰς ἀποφασιστικήν καμπήν ἐνδιαιμέσου σταδίου ἀναπτύξεως, ἀντιμετωπίζει τὰ κάτωθι δύο βασικά καὶ ἀλλήλενδετα προβλήματα, τὰ ὅποια προδιαγράφουν ἀντιστοίχως γενικούς στό-

χους της δραχμοχρονίου και μακροχρονίου οι-  
κονομικής πολιτικής: την έδρασίων και πε-  
ριφρούρησην της νομισματικής Ιστορροπίας καί  
την πραγματοποίησην τών άπαραιτήσων διαρ-  
θρωτικών αναπτυξαριόγων και όργανικών  
βελτιώσεων της παραγωγικής διαδικασίας.

Τὸ εἴθικον νόμισμα καὶ ἡ συναλλαγματικὴ θίσις τῆς χώρας εἰναι ἀρκούντως ἴσχυρὰ καὶ, καθ' ὅλας τὰς προσπτικὰς, θὲ δείνουν περαιτέρω ἐνισχύμενα, ἔαν ἀποφευχθοῦν οὐσιώδη σφάλματα εἰς τὴν χάραξιν τῆς πορείας τῆς οἰκονομίας. Ὡς κατέδειχεν ἡ ἑλληνικὴ καὶ ἡ διεθνῆς ἐπὶ τοῦ θέματος ἐμπειρία, ἡ θεμελιώσις καὶ κατοχύρωσις τῆς νομισματικῆς ίσορροπίας ἀποτελεῖ ἀπαραίτητον δρόμον καὶ τῆς ἐπιταχύνσεως τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ τῆς ἔξασφαλίσεως οὐσιαστικῶν βελτιώσεων εἰς τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τῆς δικαίας κατανομῆς τοῦ αὐξανομένου πραγματικού εἰσόδηματος. Κατέστη αὐτούνθιον ὅτι ἡ ἀνάπτροπή τῆς νομισματικῆς ίσορροπίας, καταλύσσοντα τὴν ὄρθολογικὴν λειτουργίαν τῶν οἰκονομικῶν μηχανισμῶν καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ κοινοῦ, ἐπιφέρει τὴν ἀνάσχεσιν καὶ τελικῶς τὴν κάψψιν τῆς προσπεθείας οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως. Εἶναι δῆμως ἔξι ίσου σημαντικού νο τοινισθῇ ὅτι καὶ πᾶς μονιμώτερος κλενισμὸς τῆς νομισματικῆς ίσορροπίας, ἔστω καὶ ἔαν δέ φέρῃ τελικῶς εἰς πλήρη ἀνάπτροπην αὐτῆς, συνεπάγεται σοδράρες δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἐλεύθερίας καὶ τῆς κοινωνικῆς δικαιοσύνης. Πράγματι, ὑπὸ συνθήκας ἐντεινομένης νομισματικῆς ἀστοθείας καθίστανται

αναπόφευκτοι νομισματικοί, πιστωτικοί, συν-  
αλλαγματικοί και άλλοι έλεγχοι καὶ περιορι-  
σμοί, οἱ διοιοί φαλκίδευσον ἀντιστοίχως τὴν  
οἰκονομικήν - καταναλωτικήν καὶ παραγωγι-  
κήν έλευθερίαν τοῦ κοινοῦ, ἐνῷ ἡ ἐκ τοῦ πλη-  
θωρισμοῦ προκαλουμένη ἀνακατανομὴ τοῦ ει-  
σοδήματος, ἀποδίνει δὲν καὶ περιστότε-  
ρον εἰς δάρος τῶν οἰκονομικῶν ἀσθενεστέρων  
τάξεων. Ὑπὸ τοιάντας συμήκας περιορισμῶν  
τῆς οἰκονομικῆς ἔλευθερίας τοῦ κοινοῦ καὶ  
ἀνακατανομῆς τοῦ εἰσοδήματος κατὰ τρόπον  
ἀντίθετον πρὸς τὰς ἀρχὰς τῆς κοινωνικῆς δι-  
καιοσύνης εἶναι προφάνες ὅτι εἰ τυχὸν ἐπι-  
τυχανόμεναι αὐξήσεις τοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδή-  
ματος συμβάλλουν πολὺ ὄλγιώτερον ἡ ἐλάχι-  
στα εἰς τὴν πραγματικὴν βελτίωσιν τῆς κοι-  
νωνικῆς εὐημερίας. Πέραν τούτου, δῆμος, ὁ ἐκ  
τῆς οἰκονομικῆς ἀσταθείας προκαλούμενος  
περιορισμὸς τῆς οἰκονομικῆς ἔλευθερίας τοῦ  
κοινοῦ καὶ ἡ ἀντικοινωνική κατανομὴ τοῦ ει-  
σοδήματος, ἀποτελοῦν παράγοντας ὑπονο-  
μέυσεως τῆς κοινωνικοπολιτικῆς ὅμαλότητος  
καὶ, ἐν τελικῇ ἀναλύσει, τῶν δημοκρατικῶν  
θεσμῶν. Κατὰ συνέπειαν ἡ ἐδραίωσις καὶ κα-  
τοχύωσις τῆς νομισματικῆς ἴσορροπίας, μα-  
κρά ἀπὸ τοῦ ν' ἀναχθῆ εἰς αὐτοκοπόν, ἐπι-  
βάλλεται ὡς καιρία προϋπόθεσις τῆς οἰκονο-  
μικῆς ἀναπτύξεως, τῆς κοινωνικῆς δικαιοσύ-  
νης καὶ τῆς οἰκονομικῆς καὶ δημοκρατικῆς ἐ-  
λευθερίας τοῦ πληθυσμοῦ.

#### ΔΙΑΡӨΡΩΤΙΚΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ

Κατέστη ἀπαραίτητος πλέον ἡ πραγματοποίηση διαφρωτικῶν ἀναπροσαρμογῶν τῆς οἰκονομίας καὶ ὁργανικῶν δελτίσων τῆς παραγωγικῆς διδικτικάς διὰ τὴν ἔξασφασιν ἐπιπανομένης πραγματικῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως.<sup>1</sup> Η ποσοτική μόνον ἐπέκτασις

τῆς παραγωγῆς ἐπὶ τῇ βάσει τῆς προϋπαρχούσης ἀπό μακρού χρόνου διαρθρώσεως τῆς οἰκονομίας, οὐτε εὐχερής είναι, ἀλλ' οὐτε ἐπαρκεῖ πλέον διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ὑψηλῶν

## ΘΕΜΑΤΑ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗΣ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ

Συμφώνως πρὸς προσωρινάς ἐκτιμήσεις τῆς Διευθύνσεως Ἐθνικῶν Λογαριασμῶν τοῦ ὑπουργείου Συντονισμού, ή σύνθετης τῆς Ἐθνικῆς δαπάνης ἐνέφαπος περαιτέρω δελτίσιων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Οὕτω, αἱ ἀκαδάριστοι ἐπενδύσεις παγίδιοι κεφαλαίου (ἀνευ πλοίων) εἰς σταθεράς τιμᾶς 1958, ηγήθησαν κατὰ 14,4% ἐνῷ ἡ ἀντιστοιχος αὐξησης τῆς καταναλώσεως ἦτο 9,0% με ἀποτέλεσμα αἱ ἀκαδάριστοι ἐπενδύσεις παγίδιοι κεφαλαίου νὰ καλύψουν κατὰ τὸ 1965 τὸ 19,5% τῆς συνολικῆς ἀκαδάριστου δαπάνης τῆς οἰκονομίας, ἐναντὶ 18,7% τοῦ 1964 καὶ 17,6% τοῦ 1963.

Όσαύτως ή ποσοστιαία σχέσις τών άκαθαρίστων έπεινδυσεων, παγίου κεφαλαίου (άνευ πλοίων) πρός τὸ άκαθαρίστον έθνικὸν πτηρίδιον, εἰς σταθεράς τιμάς 1958, ἀνῆλθε τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 21,5% ἐναντὶ 20,2% τοῦ 1964 καὶ 18,7% τοῦ 1963.

Αντιθέτως δύμας ή συνολική κατανάλωσις ως ποσοστόν του άκαθαρίστου έθνικού προϊόντος είς σταθεράς τιμάς 1958, ηγέρηθε είς 85,5% κατά τό παρελθόν έτος έναντι 84,2% τού 1964 και 85,4% τού 1963. Η δυσμενεστέρα αυτή έξελιξης έν τυγκρίσει πρὸς τὰ άνωτέρα υπόσθλοι διὰ ή κατανάλωσις ἀπερρόφησεν ηγέρημένον ποσοστόν τῶν ἔχωριών έθνικών πόρων, ἐνῷ ή ταχυτέρα αὔξησις τῶν ἐπενδύσεων ἔχρηματοδοτήθη κατά μεγαλύτερον ποσοστόν ἐκ δανειακῶν κυρίων κεφαλαίων τοῦ έξωτερικοῦ.

## ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ

‘Η αὐξησις τῆς καταναλώσεως, ώς ἔχει έπαινειλημένως τοινιθή, εἶναι ἀναγκαῖα καὶ ἐπίθυμητή καὶ ὡς πρωθητικὸς παράγων τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ διότι — καθ’ δέ μέτρον ἀντιστοιχεῖ εἰς ἀνύψωσιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ συνάλογου τοῦ πληθυσμοῦ — ἀποτελεῖ τὸν τελικὸν στόχον τῆς οἰκονομικῆς προόδου. ‘Η ύπερμετρως ὅμως αὐξανομένη κατανάλωσις πέραν όριών τῶν διοικών ή ύπερβασις συνεπάγεται τὴν μείωσιν τῆς ποσοστιαίας συμβοῦλης τῶν ἔγχωριων ἔθνουσιν πόρων εἰς τὴν ἀποταμίευσιν καὶ τὴν ἐπέινδυσιν εἶναι προφανές ὅτι ματαίωνει τὴν ἐπίτευξιν αὐτοδυνάμου οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐπίβραδύνει, δυσχεράνει καὶ τελικῶς ὑπονομεύει τὴν δλητή διαδικασίαν τῆς οἰκονομικῆς προόδου. Διότι ἡ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ταχυτέρα τῆς ἀνδροῦ τοῦ ἔθνικοῦ εισοδήματος αὐξησις τῆς καταναλώσεως σημαίνει τάσιν ἑξαρτήσεως τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως δλονεν καὶ περισσότερον ἔκ κεφαλαίων τοῦ ἑξωτερικοῦ, τὰ ὅποια δυσχερῶς δὲ οὐδόλως παρέχονται εἰς μίαν καταναλωτικῶς ἔξελισσομένην οἰκονομίαν καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει δημιουργοῦν κατὰ τὴν ἔξυπερέτησιν τῶν ἀντιστοιχῶν τοκοχρεωλυτικῶν ὑποχρεώσεων ἐπασχεῖ πραγματικὰ καὶ συναλλαγματικά δέρη διὰ τὴν παρούσαν καὶ τὰς μελλούσας γενεάς. Εἴναι διὰ τοῦτο κρισίμου σημασίας ἡ δελτίωσις τῶν παραπτηρουμένων τάσεων τῆς καταναλώσεως καὶ ἡ αὐξηση συμβοῦλη τῶν ἔγχωριών ἔθνικῶν πόρων εἰς τὴν διαδικασίαν οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τοῦ τόπου.

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΑΙ ΠΙΕΣΕΙΣ

Η έκ της άνωτέρω άπογραφικής άπεικονίσεως προκύπτουσα ταχεία διόγκωσις τῆς ύπερθράλλουσης ζητήσεως καθιστά έναργή τὸν κύριον γενεισιουργὸν λόγον τῶν σημειωθεισῶν κατό το παρελθόν ἔτος νομισματικῶν πιέσεων. Βεβαίως ή εἰς τρεχούσας τιμᾶς ἀκαθάριστος διατάνη τῆς οἰκονομίας καὶ αἱ μὲν αὐτῆς συνδεδεμέναι ἐπεκτατικὴ ὅθησις καὶ ύπερθράλλουσα ζῆτησις περιλαμβάνουν καὶ ἀνατιμήσεις πρεορχομένας εἴς αὐξήσεως τοῦ κόστους, ἐκ ψυχολογικῶν αἰτίων, ως καὶ ἐτῆς ἀνδρὸς τῶν τιμῶν τῶν εἰσαγόμενων εἰδῶν. Τόσον δημως ή κατ' ἐκτίμησιν ποσοτικὴ προ-

ρυθμῶν οὐσιαστικῆς οἰκονομικῆς προόδου, Ι-  
κανῆς νά τά προπτάσῃ τὴν Ἑλλάδα ἐντὸς τῆς  
προσεχούς δεκαετίας ἐκ τῆς κατηγορίας τῶν  
χωρῶν χαμηλοῦ είσοδήματος.

συνεπείδη τῆς ταχείας διογκώσεως τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῆς διαθέσεως συναλλαγματικῶν πόρων πρὸς ίκανοποίησιν τῆς ἐσωτερικῆς ζητήσεως χρυσῶν λιρῶν.

Ως άνωπύσσασται διεξοδικώτερον είς τὸ οἰκεῖον κεφαλαιον, τὸ ἐμπορικὸν Ἑλλειμμα τοῦ 1965 ἀνήλθεν εἰς 645 ἑκατ. δολλάρια, αὐξηθὲν κατὰ 122 ἑκατ. δολλάρια, λόγῳ τοῦ πολὺ βραδυτέρου ρυθμοῦ ἀνόδου τῶν ἔξαγωγῶν (7%) ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ρυθμὸν αὐξησεως τῆς τριπλασίας περίπου ἀξίας εἰσαγωγῶν (17%).

Τὸ Ἐλλειμμα τρεχουσῶν συναλλαγῶν, τὸ ὅποιον κατὰ κύριον λόγον συνδέεται πρὸς τὰς εἰσοδηματικάς καὶ νομιματικάς ἐξελίξεις, ἐκφράζουν τὰς ἐντεύθεν πιέσεις, ανὴρθετὸ παρελθόν ἔτος εἰς 233 ἑκατ. δολλάρια, ἔναντι 173 ἑκατ. δολλαρίων τὸ 1964 καὶ 72 ἑκατ. δολλαρίων κατά μέσον δρον τῆς προηγουμένης τριετίας 1961 - 1963. Περιλαμβανομένης καὶ τῆς αὔξησεως τῶν ἐπὶ πιστώσει εἰσαγωγῶν, τὸ Ἐλλειμμα τρεχουσῶν συναλλαγῶν ἀνήλικην εἰς 270 ἑκατ. δολλάρια τὸ 1965 ἔναντι 205 ἑκατ. δολλαρίων τοῦ 1964 καὶ 92 ἑκατ. δολλαρίων κατά μέσον δρον τῆς τριετίας 1961 - 1963.

## ΤΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Παρά ταύτα, λόγω κυρίων της έκ του έξωτερικού καθαράς είσορης κεφαλαίων — Ιδίως ιδιωτικών — υψους 122 έκατ. δολαρίων και τές χρησιμοποιήσεως μέρους τῶν ἐνεργητικῶν ὑπολοίπων τῶν κλήρογκς, ή μείωσις τοῦ ἐπίσημου συναλλαγματικοῦ ἀποθέματος περιωρισθεὶς εἰς 31 έκατ. δολλάρια. Οὖτα, τά ἐπίσημα συναλλαγματικά διαθέσιμα τῆς χρήσας — εἰς τὰ ὅποια δὲν περιλαμβάνεται, ὡς γνωστόν, ή ἐλληνική εἰς χρυσὸν συμμετοχὴ εἰς τὸ Διεθνές Νομισματικὸν Ταμεῖον, οὔτε τὸ ρυθμιστικὸν ἀπόθεμα χρυσῶν λιρῶν τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος — ἀνήρχοντο κατά τὸ τέλος τοῦ 1965 εἰς 235 έκατ. δολλαρίων.

Η επιτυχία τών ληφθέντων την 23η Δεκεμβρίου 1965 μέτρων διά την χρυσή λίραν έβεσεν ουσιαστικός τέρμα εἰς τήν προκαλουμένην ἐκ τῆς χρυσοφίλιας ἔξασθέντην τών συναλλαγματικῶν μας πόρων καί, ἐπὶ πλέον, ἡ ἐπιστροφὴ τοῦ ρεύματος τῶν χρυσῶν λιρῶν πρὸς την Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος ἐπιφέρει πατέαν ένισχυσιν τοῦ εἰς χρυσὸν ρυθμιστικοῦ ἀπόθεματος.

Εις τὸ ἐνδιάμεσον στάδιον οἰκονομικῆς προδόσου εἰς τὸ ὅποιον τείνει ἡδη γὰρ εἰσέλθη ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομία, κατέστη πλέον ὀπαραιτήτος ἡ ἀποφασιστικὴ προώθησις τῶν ἑγυαγών, δχι μόνοι διὰ τὴν ἔνσχυσιν τῆς συναλλαγματικῆς θέσεως τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ὄρθολογικιτέραν οἰκονομοτεχνικὴν δργάνωσιν τοῦ παραγωγικοῦ μηχανισμοῦ καὶ διεύρυνσιν τῶν πειριθωρίων οἰκονομικῆς ζαπτύξεως τοῦ τόπου.

H. KERADEKOMA

Κατά τὸ παρελθόν ἔτος, πέραν τῆς ἑξ ὁρ-  
γανικῶν λόγων ἀνδρὸς τῶν τιμῶν καὶ ἐν συ-  
διασμῷ πρὸς τὰς ἐντονωτέρας ἐντυπώσεις ἔκ-  
τῶν ἀνατιμῆσεων εἰδῶν ηὔημένης ψυχολογι-  
κῆς σημασίας, παρεπήρηθε εἰς πλειστας πε-  
ριπτώσεις ἡ τάσις κερδοσκοπικῆς ἐκμεταλ-  
λεύεως τῆς καταστάσεως διὰ τῆς δημιουρ-  
γίας ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων κλίματος συ-  
χύσεως ὡς πρὸς τὰς ἑξελίξεις τῶν τιμῶν και  
γενικοτέρας ἀνατιμητικῆς ψυχολογίας. 'Εση-  
μεώθησαν οὕτω υψώσεις τιμῶν αἱ δποῖαι,  
ἐνώη ἡσαν ἀδικαιολόγητοι ἐκ πραγματικῶν οι-  
κονομικῶν σιτίων, κατεβάλλετο προσπάθεια  
ὑ' ὠρισμένων ἐνδιαφερομένων δπως ἐπιτύ-  
χουν ὑπέρμετρα κέρδη καὶ ἐμφανίσουν αὐτὰς  
ὡς ἀναγκαῖας συνέπειαν ὑποτιθέμενων γενι-  
κῶν ἀνατιμῆσεων δλων τῶν εἰδῶν. 'Η τοιάύτη  
τακτικὴ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα εἰς ὠρισμένας  
περιπτώσεις τὴν δημιουργίαν συνθηκῶν ὑπὸ<sup>τάς</sup>  
ὅποιας ἐκάμπτετο ἡ διαπραγματευτικὴ  
ικανότητα τοῦ κοινοῦ καὶ ὠδηγεῖτο τοῦτο εἰς  
παθητικὴν ἀποδοχὴν τῶν αἰτουμένων υψηλο-  
τέρων τιμῶν.

#### ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΛΗΡΥΜΩΝ

Κατά τό παρελθόν ἔτος, παρὸ δὴν οὐσιώδηι  
βελτίωσιν τοῦ ισχυρίου ἀδήλων καὶ τὴν  
σημαντικήν αὐξῆσιν τῆς καθαρᾶς εἰροής κε-  
φαλίων, διπύρυνθη περαιτέρω ἢ ἐλειμπικότης  
τοῦ ἑντεοικού τομεῖς τῶν σίκνοιων·

**HISTOGRÁFICO** **ESTRUTURA** **ESTRÉTICA**

περιττώρων εντασίς της προπατείας διά τὴν δελτίωσιν τῶν τρεχουσῶν συναλλαγματικῶν μας εἰσπράξεων καθίσταται τόσον μᾶλλον ἀναγκαία ὅσον ή δανειακή κάλυψις ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ τῶν ἑλλειμάτων τῆς χώρας ἐμφανίζει αὕξουσαν προβληματικότητα αναφορέμενην καὶ εἰς τὴν ἔξεύρεσιν δανειακῶν κεφαλαίων ὑπὸ εὐνοϊκούς δρους καὶ εἰς τὴν ἔξωτερηκήν δανειακήν ἐπιβάρυνσιν τῆς οἰκονομίας.

Αἱ διαμορφωθεῖσαι τελευταίως εἰς τὴν διελῆνη κεφαλίαιγοράν συμβήκαι εἶναι τοιαῦται, ὅπερες καθίσταται δυσχερεστέρα ή ἔξερεις δανειακῶν κεφαλαίων, τὰ δόπιοι ἐπιβαρύνονται μὲν ὑψηλῷτεροι ἐπιτόκια καὶ χορηγούνται διὰ βραχύτερα χρονικά διαστήματα.

Τό έπιπεδον τού μεταπολεμικού είς συνάλλαγμα χρέους τῆς χώρας πρός τὴν ἀλλοδαπήν, ἀνελθόν εἰς 673 κ. δολαρία τὸ 1965, ἔιναι μὲν σχετικῶς χαμηλὸν ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, δὲ ρυθμὸς ὅμως αὐξῆσεως αὐτοῦ εἴναι ταχυτάτος καὶ νέον νῦ παρακολουθήται ἐπισταμένως. Μεταξὺ 1960 καὶ 1965 τὸ εἰς συνάλλαγμα ἔξω-ερικὸν μεταπολεμικὸν χρέος τῆς χώρας ηύθυνος κατὰ 250% ὑπὸ κατά τὸ 1965

δον τὸ ἀντίστοιχον ἔξωτερικὸν χρέος τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν δημοσίων ὄργανισμῶν καὶ ἐπιχειρήσεων ἀνῆλθεν ἀπὸ 82 ἑκατ. δολλάρια εἰς 186 ἑκατ. δολλάρια.

Έξ αλλου, ή συναλλαγματική έπιβάρυνσις της χώρας διά την τοκοχεωλυτική έξυπητησιν τών μακροπρόθεσμων υπόχρεωσεων πρός την άλλοδατην άνηλθε το 1965 εις 30 έκατ. δοιλλαρία, ύπολογιζεται δέ οτι, έκ μόνον τών μέχρι τούδε άναληγθέντων ή έξασφαλισθέντων δανείων, ή σχετική έπιβάρυνσις θά ύπερδιπλασιασθή έντος της προσεχούς διετίας.

## ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΟΝ ΑΠΟΘΕΜΑ

‘Η συναλλαγματική θέσις τῆς χώρας δὲν μετεβλήθη ούσιωδῶς καὶ αἱ καταναλλόμεναι προστάθειαι ἐνισχύσεως τοῦ συναλλαγματικοῦ ἀπόθεματος ἐπέφερον ἥδη ἀποτελέσματα.

Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΧΡΥΣΩΝ ΛΙΡΩΝ

Κατά τὰ τελευταῖα ἔτη παρουσιάσθη ἀπότομος καὶ ἐπίμονος αὔξησις τῆς ζητήσεως χρυσών λιρών ὑπὸ τοῦ κοινοῦ, ἐνταθεῖσα κυρίως τὸ πρώτον τὸν Ἰανουάριον 1964. Πρὸ τῆς τοιαύτης μεταβολῆς τῶν ψυχολογικῶν συνθηκῶν καὶ τῆς ὄγκωδους ζητήσεως λιρών, ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἐπιμόνως εἰσήγηθε καὶ ἐζήτησε τὴν ἐφαρμογὴν ριζικῶν μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ φαινομένου.

Μετά πολλάς σπιζητήσεις και δισταγμούς κατωρθώντη την 27ην Ιανουαρίου 1964 νά τεθή είς έφαρμογήν ή έλεγχουμένη διαδικασία παλήσεως χρυσών λιρών διά της λήψεως τῶν στοιχείων ταυτότητος τῶν ἀγοραστῶν, συγχρόνως ὅμως προετείνετο ὑπὸ τῆς Τραπέζης ἡ διακοπὴ οἰσαδήποτε παρεμβάσεως εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν τῆς χρυσῆς λίρας. Όπου δῆν ἀντεμετωπίσθη ἀρχικῶς διότι ὁ ψυχολογικὸς ἀντίκτυπος ἐκ τῆς καθιερώσεως τῆς ἔλεγχουμένης διαδικασίας ὑπῆρξεν ἀμεσος καὶ ἀποφασιτικός, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μειωθῇ σμαντικώτατα ἡ ὑπέρδηπτης χρυσών λιρών, παρατηρηθείσης ἀκόμη καὶ ὑπερπροσφορᾶς.

Μετά τρίμηνον δύμας περίπου ἔξεδηλώθη καὶ πάλιν ἐντονος ἡ ὑπερζήτησις χρυσῶν λι-  
ρῶν καὶ ἐτέθη ἐκ νέου τοῦ θέματος μεθδόνιο  
παρεμβολής εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν. Αἱ  
προτάσεις τῆς Τραπέζης ὅπως ἐφαρμοσθῆ  
πλέον ἐλαστική πολιτική εἰς τὴν τιμὴν τῆς  
λίρας, δὲν ἐγένοντο ἀποδεκταί. Τοιουτοτρό-  
πως, ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος παρενέβαινε  
συνεχῶς καὶ εἰς μεγάλας ποσότητας διὰ νὰ  
διατηρήσῃ σταθερά τὴν τιμὴν τῆς χρυσῆς  
λίρας.

"Η διατήρησις σταθεράς ή έλαχιστα κυμαινούμενής τής τιμής της χρυσῆς λίρας δὲν ήτο δυνατόν, ύπό τα επίκρατουσας ψυχολογικάς συνήθηκας, νὰ ἐπιφέρει κάμψιν της ζητήσεως, ἀλλ' ἀντιθέτως την ἔνισχυση διευκολύνουσα τὴν ικανοποίησιν αὐτῆς. Ή ἀποφις διτι, διατηρουμένης ἀμετακινήτου τῆς τιμῆς τῆς χρυσῆς λίρας, ή ζητησις θὰ περιωρίζετο ή καὶ θὰ ἔξηφανίζετο, στηρίζεται εἰς μηδὲ δρθν ἑκτίμησιν τῶν ἐκ τοῦ μαζικοῦ ψυχολογικοῦ κλίματος προκαλουμένων ἀθρώων μετακινήσεων ἀπό μιᾶς μορφῆς ρευστῶν περιουσιακῶν στοιχείων εἰς ἄλλην. Τοιούτου εἶδους ψυχολογικαὶ ἀντιδράσεις εἶχον ὡς ἀποτέλεσμα νὰ καταστῆ ἀδύνατος καὶ εἰς ισχυρὰς οἰκονομίας ἡ διατήρησις τῆς εἰς χρυσὸν Ιστομίας. 'Αντιθέτως ή πολιτικὴ μεταβαλλομένης τιμῆς καὶ γενικώτερον ἐλαστικωτέρας τακτικῆς εἰς τὸν χειρισμὸν τῆς χρυσῆς λίρας θὰ ἤδυνατο νὰ ἀσκήσῃ ὀναστατικήν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ζητήσεως, λόγῳ τῆς ἀδειαστοτος καὶ τοῦ κινδύνου ζημιῶν ἐξ ἔνδεχομένης πτώσεως τῆς τιμῆς.

"Η άθροιστη πώλησις χρυσών λιρών ύποδειγμάτων της Ελλάδος σταθεράς τιμής, ύπερχρέωσε τήν Τράπεζαν της Ελλάδος νά επιστημάντη έκ νέου την ανάγκη διασκευής της ήδη λόγω πολιτικής. Ειδικώτερον, είς ύπόμνημα υποβλήθηκαν την 19η Φεβρουαρίου 1965, η Τράπεζα της Ελλάδος εισηγήθη και έξητησε την ληψιν τῶν κατά τὴν 23η Δεκεμβρίου 1965 ἐφαρμοσθέντων μέτρων. Τούτο δώμας δὲν ἐγένετο δεκτὸν συνεχισθεῖσιν τῶν ἑκτεταμένων ύπεροπαλῆσσεων κοινωνῶν λιρών μέχοι τοῦ 'Ιου-

Ἡ ἀπὸ μακρού χρόνου ἐπιδιωκομένη εὐλογος αὐξητις τῶν συναλλαγματικῶν διαθεσιμῶν τῆς χώρας ἔξακολουθεῖ νὰ ἀποτελή τὴν ἐνδειγμένην πολιτικὴν ἐπὶ τοῦ θέματος, κατόπιν μάλιστα τῶν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη μειώσεων τοῦ συναλλαγματικοῦ ἀποθέματος.

Ός αναπτύσσεται είτε το οικείου κεφαλαίου, τό κατά τό τέλος του 1965 ύψος τών έπιοημάν συναλλαγματικών διαθεσίμων έχει 235 έκαπτομ, δολαριών άνηρτο είχε 24% του έπτσιου ύψους τών εισαγωγών έκαντι 32% τό 1964, 36% τό 1963 και 41% τό 1962. Έξ αλλου, ένω κατά τάς άρχας του 1960 το συναλλαγματικόν άπτθεμα ήτο υπερδιπλάσιον τών λιγοσύνων έντος του έτους υποχρεώσεων πρός την άλοδαπήν, είς τάς άρχας τού τρέχοντος έτους τό συναλλαγματικόν άπτθεμα υπολείπεται τών άντιστοιχων υποχρεώσεων.

μασίας.

"Από της έφαρμογης της νεας πολιτικης επί της χρυσής λίρας, ητοι εις διάστημα μικρότερον του τετραμήνου, είσορρευναν εις τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος προσφερόμενα ὑπὸ τοῦ κοινοῦ ἀρκετὰ ἐκατομμύρια χρυσῶν λιρῶν, ἐνῷ κατὰ τὸ παρελθόν αἱ ὑπερπωλῆσεις χρυσῶν λιρῶν ὑπὸ τῆς Τραπέζης ἀνήρχοντο εἰς δεκάδας κιλιάδων χρυσῶν λιρῶν ἡ μεριστική. Δέον νά σημειωθῇ ὅτι αἱ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγόμεναι χρυσαὶ λίραι καλύπτουν μικρὸν μόνον μέρος τῆς συνοικικῆς ὑπερπροσφόρας χρυσῶν λιρῶν, ἐνῷ αἱ κατὰ τὴν ἀντίστοιχον περιόδουν τοῦ παρελθόντος ἔτους εἰσαγωγαὶ χρυσῶν λιρῶν συνέπιπτον μὲν ἀθρόας ὑπερπωλήσεις ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος.

Έξ αλλου, άπό της έπομενης της έφαρ  
μογής της νέας πολιτικής έπι της χρυσῆς λί-  
ρας ή εισόριο ιδιωτικών καταθέσεων εἰς τάχη  
τραπέζιας ἐσήμειώσαν ἄμεσον καὶ ούσιώδη  
βελτίωσιν, ή δόποια ἀναλύεται συγκριτικῶν  
πρὸς τὰς προγενεστέρας δυσμενεῖς ἔξελίζει  
εἰς τὸ οἰκεῖον κεφάλαιον.

Ἐπὶ πλεόν, ὡρισμέναι ἐνθαρρυντικαὶ ἔξει  
λίξεις εἰς τὴν κεφαλαιαγοράν καὶ Ιδίως ἡ ἐπι-  
τυχία τοῦ προσφάτου ἐκδόθεντος ὑπὸ τῆς  
Δ.Ε.Η. ὀδηγούγακού δανείου 900 ἐκατ. δρα-  
χῶν συνδέονται ἀμέσως πρὸς τὴν νέαν πο-  
λιτικὴν ἐπὶ τῆς χρυσῆς λίρας.

Δέν δυνάμεθα έν τούτοις νὰ ἐπαναπαιωθῶμεν μεν ἐπὶ τῆς ἐπιτυχίας τῶν μέτρων διὰ τῆς χρυσῆν τῆς λίραν. Παραμένει εἰσέτι τὸ πρόδηλον μα τῆς θετικῆς ἀξιοποίησεως τῆς συμβολὴς τῶν ὡς ἄνω μέτρων εἰς τὴν ἔξυγίαν της φυσιολογίας καὶ εἰς τὴν ἐποικοδομητικὴν μεταστροφὴν τῶν ἀποταμειυτικῶν - ἐπενδυτικῶν συνηθειῶν τοῦ κοινοῦ, οὕτως ὥστε νὰ ἔξαστη σφαλιθῆ ἡ παραγωγικὴ χρησιμοποίησης τῶν χρηματικῶν μέσων τὰ διποία διοχετεύοντα πρός τὴν οἰκονομίαν ἐκ τῆς ρευστοποίησεως τῶν εἰς λίρας ἀποθησαυρίσεων. Καὶ ἔξ αὐτοῦ λοιπὸν τοῦ λόγου, πέραν τῶν γενικωτέρων σημαντικῶν παραγόντων οἱ διόποι τῆς ἐπιβάλλουν, καθίστανται ἀναγκαῖα ἡ ταχεία ἡστέσπιξης τῶν νομοθετικῶν μέτρων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς κεφαλαστιγορᾶς, τῶν διποίων ἐπεξεργασία ἐπερατώθη ἦδη.

## ΕΘΝΙΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

## Ο ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΥΣ

Συμφώνως πρός προσωρινάς έκτιμησεις της άρμοδιας υπηρεσίας του "Υπουργείου Συντονισμού" το ακάθαρτον έθνικον εισօδηματού, είς σταθεράς τιμάς 1958, ήδη γήθη ἐντός του παραθέντος ἔτους κατά 7,3%, ἔναντι 8,7% τό 1964 και 9,0% τό 1963. Η τοιαύτη συνεχής και ταχεία ἄνοδος του έθνικού εισօδηματος ἀποτελεῖ ἀναμφισθήτηκας σημαντικόν και ἔθαρρωντικὸν ἐπίτευγμα, ή σημασία τούτου ὅποιου ὅμως είναι σκόπιμον νὰ ἀξιολογήται ἐπακριδῶς και διὰ τῆς ποιοτικῆς αναλύσεως τῶν ποσοτικῶν ἀποτελεσμάτων.

Είναι ένδεχόμενον μέρος τής έκ του το-  
μέως τών ύπηρεσιών προερχομένης αύγησεως  
του έθνικού εισιδήματος νά άντανακλή τυχόν  
ύπερπροσλήψεις προσωπικού υπό τού Δημο-  
σίου, τών Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δι-  
καίου, τών Τραπεζών κ.λ.π., αι δύοιαι καθ' δά  
μέτρου δὲν καλύπτουν πραγματικάς συμβολής, έμφανί-  
ζουν έν τούτοις τό εἰς σταθεράς τιμάς έθνι-  
κὸν εισόδημα ηγέημένον κατά τὴν εἰς τιμᾶς

βάσεως δαστάνη μισθοδοσίας τῶν ἐν λόγῳ  
ὑπαλλήλων. Τοιουτορόπως εἰναι δυνατὸν μέ-  
ρος τῆς αὐξήσεως τοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδήματος  
νὰ ἀντιπροσωπεύῃ εἰς τὴν πραγματικότητα  
αὔξεσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μὴ ἀπαρτίτων  
ὑπαλλήλων. Εἰς τὰς γενικωτέρας δυσμενεῖς  
ἐπιπτώσεις ἐν τῆς τοιαύτης τακτικῆς ὑπερ-  
προσλήψεων ὑπὸ καθεστώς στενοτήτων εἰς  
τὴν ἀγορὰν ἐργασίας, αἱ ὅποιαι ἔτοντισθανα-  
εῖς γενομένην πρὸ διλίγου χρόνου δημοσίᾳ  
ἀνακοίνωσιν, δέοντας οὕτω νὰ προστεθῇ καὶ τὰ  
στοιχεῖον τὸ ὅπιον ὑπεισέρχεται ἐξ αὐτού  
τοῦ λόγου εἰς τὸν ὑπόλογισμὸν τοῦ πραγμα-  
τικοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδήματος.

Σημαντικότερον πιθανώς είναι τὸ πρό-  
βλημα τῆς ἀτέλους προσφρογῆς τῆς παρα-  
γωγῆς τοῦ ἄγροτικοῦ τομέως πρὸς τὴν ἔσω  
τερικὴν καὶ ἔξωτερικὴν ζήτησιν. Ἀποτέλεσμα  
της σοδαφάς αὐτῆς διαρθρωτικῆς ἀδυναμίας  
είναι ἡ εἰς εὑρεῖαν ἐκτάσην ἀποθεματοποίη-  
σις τῶν ἀδιαθέτων ἄγροτικῶν προϊόντων, τὰ  
ὅποια ὅμως περιλαμβάνονται εἰς τὸ εἰς στα-  
θεράς τιμάς ἀκαθάριστον ἔθνικον εἰσօδημα  
σταθμῷζόμενα μετὰ τιμᾶς βάσεως πολλάκις οὐ-  
σιωδῶς ἀνωτέρας τῶν ἀντιστοίχων διεθνῶν  
τιμῶν. Τούτῳ δύναται νὰ δηγγήθῃ εἰς αἰσθη-  
τὴν ὑπερεκτίμησιν τοῦ εἰσօδηματος, Ιδίως εἰς  
τὴν περίπτωσιν ἀπότομου αὐξῆσεως τῆς πα-  
ραγωγῆς τῶν ἐν λόγῳ προϊόντων, ὡς συνέπεια  
μὲ τὴν παραγωγῆν σίτου κατὰ τὴν περίοδον  
1964 - 65. Ἐάν ληφθοῦν ὑπὲρ δόψιν οἱ ἀνωτέ-  
ρω παράγοντες, αἱ ἐκτιμήσεις τῶν ἐπιπέδων  
τοῦ ἔθνικον εἰσօδηματος θὰ ἥσαν μικρότεραι  
τῶν ἀντιστοίχων ἔθνικολογιστικῶν μεγεθῶν  
ἔστω καὶ ἔαν δὲν ἦτο τημαντικῆς ἐκτάσεως  
ἡ ἐπὶ ἐλασσον δισφορὰ εἰς τοὺς ρυθμοὺς αὐ-  
ξῆσεως τοῦ εἰσօδηματος.

OPTIKAI BEÁTIGÉRÉ

Αι έξελίξεις του ου θέματος εισδομής και των διαθέσιμων πόρων της οικονομίας δένονται συνεκτιμώνται όμου με την παραπτηρουμένη υψηλή δυναμικότητα ωρισμένων κλάδων, η δραστηριότης των όποιων, μολονότι απόφερε ούσια διάθληση σε έτη την Ελληνικήν οικονομίαν, δεν είναι διογινικών συνθετικών μετανήσεων. Ουτώ, τα μεταναστευτικά ιδέαβασματα τα ναυτιλιακά έμβασματα, ά άμοινα - μια σθοί τών είτη το ξεωτερικὸν Έλλήνων ἐργατικό πατολογὸν σπουδαϊκούς και ταχέων αύξανομένους πόρους διά την Ελληνικήν εικονομίαν

οι όποιοι σημαντικοί είναι οι οικονομικοί παράγοντες που αποτελούν την βασική δύναμη για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Επίσημα, η οικονομία της Ελλάδας έχει αναπτυχθεί σε μεγάλη βαθμό, καθώς η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Η οικονομία της Ελλάδας έχει αναπτυχθεί σε μεγάλη βαθμό, καθώς η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια.

## ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Κατά το παρελθόν έτος το σύνολο των εισαγόμενων παγίων της Ελληνικής οικονομίας (άνω της άξιας των μεταφερόμενων παγίων) ήταν 18,2 το 1964.

Εις τὴν ὡς ἄνω αὐξήσιν τοῦ συνόλου τῶν ἀκαθαρίστων παγίων της Ελληνικής οικονομίας (άνω της άξιας των μεταφερόμενων παγίων) ήταν 18,2 το 1964.

Η έπιπλητη παρατηρούμενη έντονος αύξηση της Ελληνικής οικονομίας ήταν της ιδιωτικής οικονομίας (άνω της άξιας των μεταφερόμενων παγίων) ήταν 18,2 το 1964.

Αι άκαθαρίστων παρατηρούμενη έντονος αύξηση της Ελληνικής οικονομίας ήταν 18,2 το 1964.

## ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΕΩΣ

Τὸ πρόβλημα τῆς μεταναστεύσεως ἔχει προσάρτει πλέον τοιαύτας διαστάσεις ὥστε ἡ σημείους καθίσταται ὑψίστης ἐθνικῆς καὶ οικονομικῆς προτεραιότητος. Απὸ τοῦ 1959 καὶ ἐπενθύμησε τὸ ρεῦμα τῆς μεταναστεύσεως διογκύνεται συνεχῶς, κατὰ δὲ τὸ 1965 οἱ ἀναχωρήσαντες μετανάσται ἀνήλθον εἰς 117.167 ἄτομα, ἀριθμὸς ὃς ποιοῖς ὑπερβαίνει τὴν ἐπιστοίχιαν αὐξήσεων καθαράν φυσικήν αὐξήσιν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Ελλάδος κατὰ 50% περίπου.

Ἐπίσημα, η οικονομία της Ελλάδος έχει αύξηση της μεταναστεύσεως κατά 50% περίπου.

Φαιρεθῆ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιστρεφόντων μεταναστῶν, ὁ ὅποιος κατὰ τινας ὑπολογισμούς κυμαίνεται πέριξ τοῦ 25% τῶν ἐτησίων ἀναχωρουντων, δεν μεταβαλλεται ἡ ὡς αιναντησητική εἰκόνη τῆς ἐντεινομένης ἀφαιμάζεως τοῦ ἐνέργειαν πληθυσμοῦ τῆς χώρας. Μεγαλύτερα σοδαρόπτης καὶ γενικωτέρας σημασίας είναι αἱ ἔξειδεις τῆς μεταναστεύσεως ἐκ τῶν παραμεθορίων περιοχῶν, αἱ ὅποιαι δέον νό τύχουν σοδαράς προσοχῆς καὶ εἰδικώτερον νὰ ἐρευνηθοῦν τὰ αἴτια τῆς ουσιώδως ταχυτέρας ἀποφύλωσεως τῶν περιοχῶν αὐτῶν ἐκ τοῦ πληθυσμοῦ των.

Οὕτω, ἐνῷ ὁ μέσος ἐπήσιος ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς μεταναστεύσεως ἐκ τοῦ συνόλου τῆς χώρας ἀνήλθει κατὰ τὰ ἐτη 1961 - 1965 εἰς 20,3%, ὁ ἀντίστοιχος ρυθμὸς ἦτο 36,6% διὰ τὴν Μακεδονίαν, 61,6% διὰ τὴν "Ηπειρον" καὶ 17,9% διὰ τὴν Θράκην. Ἐξ ἀλλοῦ, ἐνῷ τὸ σύνολο τῶν μεταναστεύσαντων κατὰ τὰ ἐτη 1959 - 1965 ἀνέρχεται εἰς 6,4% τοῦ συνόλου πληθυσμοῦ τῆς χώρας, τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν είναι 9,2% διὰ τὴν Μακεδονίαν, 9,3% διὰ τὴν "Ηπειρον" καὶ 10,9% διὰ τὴν Θράκην. Ἐπὶ πλέον, ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 537.154 μεταναστῶν κατὰ τὴν περίοδον 1959 - 1965, 245.277 ήτοι 45,66% προήλθον ἀπὸ τὰς τρεῖς ἀκριτικὰς περιοχάς, δηλαδὴ τὴν Μακεδονίαν (32,31%), τὴν "Ηπειρον" (6,08%)

## Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ

Τὸ καταρτισθέν υπό τοῦ Κ.Ε.Π.Ε. καὶ υποβληθὲν εἰς τὴν Κυβερνήστην σχέδιον πεντατεύου προγράμματος οικονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας, ἀποτελεῖ σχέιπαινον προσπάθειαν διελιγόντων τῶν προγραμμάτων μεθόδων καὶ περιέχει υγίεις κατευθύνσεις ἐπὶ διαφόρων βασικῶν θεμάτων, αἱ ὅποιαι ἀπήχουν ἐν πολλοῖς τάς ἀπὸ μακρού χρόνου ὑποστηρίζομένας ἀποφένεις καὶ ἐκτιμήσεις τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος.

Εἶναι, ἐν τούτοις, ἀναγκαῖον νὰ τονισθῇ ὅτι ἡ κατάρτισις γενικοῦ προγράμματος οικονομικῆς ἀναπτύξεως, μολονότι οὐσιώδης δὲν είναι καὶ ἐπαρκής προϋπόθεσις πραγματώ-

καὶ τὴν Θράκην (7,27%). Σημειωτέον διὰ τὴν ἀπογραφὴν τοῦ 1961, δηλαδὴ τῶν περιοχῶν ἀνέρχεται εἰς 31% τοῦ συνολικοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας, καὶ εἰδικώτερον 22,5% διὰ τὴν Μακεδονίαν, 4,2% διὰ τὴν "Ηπειρον" καὶ 4,2% διὰ τὴν Θράκην.

Καθισταται οὕτω ἀπαραίτητον πλέον ὅπως, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐντασσή τῆς προσπαθείας διὰ τὴν οικονομικήν ἀναπτυξιν ἐκ τῆς ὅποιας θά προκύψῃ μακροχρονιώτερον ἡ ὄργανη λύσις τοῦ προβλήματος τῆς μεταναστεύσεως, ληφθούν ἀμεσα μέτρα ρυθμίσεως τοῦ μεταναστεύτικοῦ ρεύματος. Τὰ μέτρα αὐτὰ δὲν θὰ θίγουν τὴν ἐλευθερίαν τῆς προσωπικῆς κινήσεως καὶ εἰδικώτερον τῆς μεταναστεύσεως, ἀλλὰ θὰ ἀποδέπουν εἰς τὴν περιφρύρησιν τῶν γενικωτέρων ἐθνικοοικονομικῶν συμφερόντων τῆς χώρας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν προστασίαν τῶν ἐκπατριζομένων Ἑλλήνων ἐργατῶν.

## ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

Ἐπιδιάλλεται οὕτω ὅπως ἔφαρμοσθῇ διαδικασία ἐπιβραδύνσεως τοῦ μεταναστεύτικοῦ κύματος, οὕτως διστενεῖ ἡ ἐπησίσια ἔξοδος μεταναστεύσεων νὰ διαμορφωθῇ εἰς ἐπίπεδον κατώτερον τοῦ ἡμίσεος τῆς ἐπησίσας καθαράς φυσικῆς αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν δέον ὅπως συναφθούν συμβάσεις μεταξὺ τῆς Ἑλλάδος καὶ τοῦ συνόλου εἰς δυνατόν, τῶν χωρῶν πρὸς τὰς δόποιας κατευθύνονται οἱ "Ἑλληνες μετανάσται, διὰ τῶν δόποιων θὰ προβλέπεται ὅτι οὐδεὶς μετανάστης θὰ γίνεται δεκτός ἀνευ εἰδικῆς πρὸς τοῦτο ἀδείας τῆς ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως. Ἡ χορήγησις ἐξ ἀλλοῦ τῶν ἐν λόγῳ ἀδείων δέον ὅπως ἀκόλουθη διαδικασίαν ἔχασφαλίσεως, ἀκανοποιητικῆς καὶ ἐπωφελοῦς ἀπασχολήσεως τῶν μεταναστεύσαντων ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ρύθμισιν τοῦ μεταναστεύτικοῦ ρεύματος κατά τρόπον ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς ἐθνικὰ καὶ οικονομικὰ συμφέροντα τοῦ τόπου.

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ

σεως τῶν τιθεμένων στόχων οικονομικῆς προόδου τῆς χώρας, θὰ ἡτο δὲ μέγα σφάλμα ἐὰν ἔχητείτο ἡ δραστηριότης τῶν ὄρμοδιν εἰς τὴν χάραξην γενικῶν προγραμματιστικῶν κατευθύνσεων καὶ ἐπιστεύετο ὅτι τὸ πρόγραμμα θὰ ἔλευν ὡς διὰ μαγείας τὸ πρόδημα τῆς ἀναπτύξεως.

Εἰδικῆς σημασίας είναι ἡ ἐκπόνησις ἀρτίων τεχνικοοικονομικῶν μελετῶν δι' ἐπὶ μέρους ἔργα, αἱ ὅποιαι πληρούνται τὰ κριτήρια τῶν διεθνῶν χρηματοδοτικῶν ὄργανων μεταναστεύσεων τῶν μεταναστεύσαντων ὑπ' αὐτῶν καὶ νὰ χρηματοδοτηθοῦν ἀμέσως καὶ ὑπὸ ίδιατεράς εὔνοικούς δρους.

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ**  
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟ  
ΜΟΝΑΔΙΚΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

**GREEK SHIPPING COMPANY G. M.B.H.**

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning, shipping, consult the "Greek Shipping Company".  
Cables to all offices : "KYKLADES"

Telex "SIPCO" No 02 13445

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ

2 Homburg 1, Steintorweg 8, Teleph. 24 28 75/76, Telex 02 13445

28 Bremen, Knochenhauerstr. 41/42, Teleph. 31 31 57, Telex 02 44614

297 Emden, Neptunstrasse 15, Telephone 23 61, Telex 02 7804

294 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37, Teleph. 2 64 04, Telex 02 5327

23 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Telegr. Address: Kyklades c/o Sartori, Telex 02 92832