

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1966  
Αρ. Φύλλου 744/503

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΣΤ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 744)503

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1966

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ "ΥΠΟΔΟΜΗΣ,"

## ΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ Κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ, ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΠΑΡΗΛΙΚΩΝ

### ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Εις τὸ κάτωθι συνοπτικὸν σημείωμα ὁ κ. Μανώλης Κουλουκούνης διατυπώνει τὰς σκέψεις του ἐπὶ τῶν σοβαρωτέρων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὴν σαφήνειαν προβαίνει εἰς ὀρισμένες παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν προτεινομένων περὶ «ὑποδομῆς» σχεδίων.

Παρέλκει νὰ τονίσωμεν τὴν βαρύτητα τῶν ἀποφῶν του ἐπιλέκτου τέκνου τῆς ναυτιλομένης Ἑλλάδος καὶ νὰ ἐφευκώσωμεν τὴν ἰδιαιτέραν ἐπ' αὐτῶν προσοχὴν.

#### ΠΕΡΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

Εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν Συνέδριον τοῦ 1964 πολλὰ ἐλέγχθησαν περὶ δημιουργίας ὑποδομῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν τῶσον εἰς τὸν ναυπηγικὸν καὶ ἐπισκευαστικὸν, ὅσον καὶ τὸν ἀσφαλιστικὸν καὶ οἰκονομικὸν τομέα.

Παρασυρθέντες ἴσως ἀπὸ ἐνθουσιασμόν, προσβάλαμεν ἐπιδιωξέας, αἱ ὁποῖαι δὲν εἶναι πραγματοποιήσιμοι καθ' ἕλην τὴν ἔκτασίν των, εἴτε διότι χρειάζονται τὴν προϋπόθεσιν μακρᾶς διαπαιδαγωγήσεως τῶν κυβερνητικῶν, ἐφοπλιστικῶν καὶ τραπεζικῶν κύκλων καὶ οἰκονομικῶς πόρους, τοὺς ὁποῖους ἐθνικῶς δὲν διαθέτομεν, εἴτε διότι δὲν φαίνονται νὰ πληροῦν πραγματικὰς ἀνάγκας, δικαιολογούσας τὰς θυσίας, εἰς τὰς ὁποίας ἠθέλομεν ὑποβληθῆ.

Καὶ καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα δὲν ὑπάρχει δευτέρα γνώμη. Χρειάζεται ἀμέσως ἢ σύστασις νέων ἐγκαταστάσεων, ἐφ' ὅσον αἱ ὑπάρχουσαι ἀδυνατοῦν νὰ καλύψουν τὰ 10% τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τὸν ὁποῖον ἐλέγχουν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί.

Δύο χιλιάδες τετρακῶσια ὠκεανοπόρα σκάφη ἔχουν ἀνάγκην, τοῦλάχιστον ἅπαξ τοῦ ἔτους, δεξαμενισμοῦ καὶ τακτικῆς ἐπιθεωρήσεως (annual survey). Τοῦλάχιστον 600 θὰ ἔχουν νὰ περάσουν τὴν τετραετὴ ἔκτακτον ἐπιθεώρησιν (special survey), ἢ ὁποῖα κατὰ κανόνα συνεπάγεται σοβαρὰς ἐπισκευὰς. Δὲν ὑπάρχουν διὰ τοὺς πολλοὺς πιθανότητες νὰ εὑρουν ἐλευθέραν δεξαμενὴν διὰ νὰ καθαρίσουν τὰ ὑφάλα τῶν πλοίων των ἐν Ἑλλάδι καὶ οὕτω ἀπωθοῦνται πρὸς τὰ ξένα ἐπισκευαστικὰ κέν-

τρα τῆς Β. Εὐρώπης, ὅσον καὶ τὰ γειτονικὰ τῆς Μεσογείου, ὅπως τῆς Νεαπόλεως, Παλέρμου, Γενούης, Μασσαλίας καὶ Μάλτας, ὅπου χωρὶς χρονοτριβὴν δύναται νὰ ἀναθέσουν τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων των.

Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ κατὰ μετρίους ὑπολογισμοὺς δαπανοῦν πλέον τῶν \$ 25.000.000 κατ' ἔτος εἰς ἀπλούς δεξαμενισμοὺς τῶν σκαφῶν των καὶ τοῦλάχιστον \$ 30.000.000 δι' ἐπισκευὰς (surveys).

Δεδομένου ὅτι τὰ ἐξόδα τοῦ δεξαμενισμοῦ ἀντιπροσωπεύουν σχεδὸν 100% ἐργατικὰ καὶ τῶν ἐπισκευῶν περίπου 50%, εἶναι εὐκλινὸν νὰ ὑπολογισθῆ τί μέγα ποσὸν εἰς συνάλλαγμα χάνεται διὰ τὴν Ἑλλάδα, λόγω τῆς ἐλλείψεως ἐπισκευαστικῶν κέντρων καὶ ποῖα εὐκαιρία ἀπασχολήσεως μεγάλου ἀριθμοῦ ἐργατῶν παραγράφεται.

Ἡ δημιουργία καὶ ἐπέκτασις καθαρῶς ναυπηγικῶν κέντρων δὲν ἔχει τὴν ἴδιαν σκοπιμότητα, ἐκτὸς ἴσως διὰ τὴν ναυπήγησιν μικρῶν φορητῶν καὶ ἐπιδατηγῶν σκαφῶν. Ἐπέκτασις καὶ ἐνίσχυσις τούτων πρέπει ν' ἀποτελέσῃ μέρος τοῦ προγράμματος, οὐχὶ ὁμως ἡ δημιουργία ναυπηγείων ἰκανῶν νὰ συναγωνισθοῦν μὲ τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα τοῦ ἐξωτερικοῦ.

#### ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ

Μὲ 2.500 ἀσφάλισμα παρ' Ἑλλήνων ἐλεγχόμενα πλοῖα, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτασφαλιστικὴ Ἀγορὰ ἔχει δυνατότητα θαυμασταίας ἐπέκτασως, ὥστε ἐν καιρῷ νὰ πληρῶσῃ τὸν ρόλον τοῦ leading underwriter εἰς τὰς ἑλληνικὰς ἀσφαλίσεις καὶ νὰ

ἐλέγχῃ τοὺς συχνὰ διωγκωμένους ἀριθμοὺς ἀπωλείων, τοὺς μᾶς παρουσιάζουν οἱ ξένοι διὰ νὰ δικαιολογοῦν ἐπασφάλιστρα ἢ ὑπέρογκα ἀσφάλιστρα.

Συντονισμένη προσπάθεια μεταξὺ τῶν ἐν λειτουργίᾳ Ἑλληνικῶν Ἀσφαλιστικῶν Ὄργανισμῶν καὶ συνεργασία τῶν ἐφοπλιστῶν θ' ἀποβῆ ἀμοιβαίως ὠφέλιμος. Θὰ οἰκονομίσῃ δαπάνας καὶ ἀρκετὸν συνάλλαγμα.

#### Ἡ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

Ἡ προταθεῖσα εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα ἐπέκτασις τῆς ἑλληνικῆς κεφαλαιογερᾶς, ὅπως καλύψῃ πλήρως τὰς ἀνάγκας χρηματοδοτήσεως τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, βοηθήσῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς καὶ τὴν βαθμιαίαν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιότερων μονάδων, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἴδρυσιν Τραπεζῆς Ναυτικῆς Πίστεως, μὲ συμμετοχὴν τῶν κυβερνητικῶν οἰκονομικῶν ὀργανισμῶν, τῶν ἰδιωτικῶν Τραπεζῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Σχέδιον τοιοῦτον συμπεριελήφθη εἰς τὸ πενταετὲς οἰκονομικὸν Πρόγραμμα, τὸ ὁποῖον μελετᾶται ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν.

Δὲν νομίζω ὅτι ὑπάρχει ἀνάγκη νέου εἰδικοῦ Πιστωτικοῦ Ὄργανισμοῦ διὰ χρηματοδοτήσεως ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων. Οἱ ὑπάρχοντες τοιοῦτοι, ὅπως αἱ Ἐμπορικαὶ Τράπεζαι, ἡ Ε.Τ.Β.Α. καὶ ἄλλοτε ὁ Ο.Χ.Ο.Α. ἐκάλυψαν ἐπαρκῶς μέχρι τοῦδε τὰς ἀνάγκας. Θὰ ἠδύναντο πολλὰ περισσότερα νὰ εἰσφέρουν, ἂν τὸ Κράτος προέβαιεν εἰς τὴν ἄρσιν ὀρισμένων πιστωτικῶν περιορισμῶν, προκειμένου περὶ τῆς Ναυτιλίας.

Ἐφ' ὅσον ἡ μεγάλη πλειονότης τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν εὕρισκε χωρὶς δυσκολίαν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν πιστώσεις ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων δολλαρίων, εἴτε μέσω τῶν ναυπηγείων, εἴτε ἀπὸ τραπεζιτι-

κούς και ασφαλιστικούς οργανισμούς της Β. Αμερικής και με χαμηλά επιτόκια, τα οποία ή ελληνική χρηματαγορά αδυνατεί να προσφέρει, πολύ διγύωτερον να τα συναγωνισθή, νέος Όργανισμός δέν έχει πιθανότητα επιτυχίας. Τούλάχιστον κεφάλαια \$ 200.000.000 θά έπρεπε να έξευρεθούν διά να επιληφθῆ ὁ νέος Όργανισμός της χρηματοδοτήσεως σοβαράς αναλογίας των δαπανών των νέων ναυπηγήσεων και αγορών.

Δέν γνωρίζω τί ποσόν θά εδέχεται να συνεισφέρει ένδεχομένως τὸ Ἑλληνικόν Δημόσιον, ἀλλ' ἡ πρόβλεπομένη έφοπλιστική συμμετοχή δέν είναι, κατά την γνώμην μου, πραγματοποιήσιμος. Οὗτε είναι φρόνιμον ν' απορροφηθῶν πόροι ἀναγκαίοι διά τὸ πρόγραμμα της διομηχανοποιήσεως της χώρας, λόγω και της συμμετοχῆς μας εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγοράν ὑπὲρ κλάδου, ὁ ὅποιος εὐρίσκει μακροχρόνια δάνεια πρὸς 5½% διά τὰς νέας ναυπηγήσεις εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, Ἀγγλίαν, Ὀλλανδίαν, Ἰσπανίαν και ἀλλαχού, τῶν ὁποίων χωρῶν αἱ Κυβερνήσεις, με σκοπόν προωθήσεως της ναυπηγικῆς των διομηχανίας και τὴν ἀπασχόλησιν των εργατῶν των ἢ και αἱ χρηματαγοραὶ των (αἱ ὁποῖαι επιτυγχάνουν πολὺ ὑψηλότερα επιτόκια δι' ἐμπορικὰ δάνεια), προσφέρουν.

Τοπικῶς ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δέν επιζητεῖ δάνεια, εἰμὴ δι' ἀγορὰς μεταχειρισμένων φορτηγῶν liberties ἢ ἄλλων ἢ ναυπηγήσεως μικρῶν μεσογειακῶν, φορτηγῶν, επιβατηγῶν και πλοίων διά περιηγήσεις και τὰς ἀνάγκας αὐτὰς καλῶς ἐξυπηρετοῦν, ὡς ἀνωτέρω εἶπομεν, οἱ ὑπάρχοντες τραπεζιτικοὶ ὀργανισμοί.

#### Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡΗΛΙΚΩΝ

Οἱ εἰνούοντες τὴν ἱδρυσιν της Ναυτικῆς Τραπεζῆς τονίζουν τὴν ἀνάγκην της ἀνανεώσεως τοῦ στόλου τῶν liberties και τῶν προπολεμικῶν σκαφῶν και τὴν ζητούν ἱκανὴν νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν χρηματοδότησιν ναυπηγήσεως ἑκατοντάδων σκαφῶν, ἅτινα θ' ἀντικαθίστων τὰ πρώτα. Καὶ ἂν ἀκόμη ὑπῆρχον τὰ κεφάλαια διά τοιοῦτου εἶδους ἐπενδύσεις δέν θά εδέχοντο ποτὲ τὸ χαμηλὸν επιτόκιον ποῦ προσ-

φέρουν τὰ ναυπηγεῖα. Πρὸς τί λοιπὸν ἡ προσπάθεια, ἀφοῦ δέν πρόκειται νὰ διευκολυνθῆ ἡ ναυτικὴ ἐπιχειρήσις με καλύτερους ἔρους; Συμφέρον της Κυβερνήσεως και της Ναυτιλίας είναι νὰ αὐξήθῃ εἰς τὸ ἐξωτερικόν ὁ κύκλος τῶν πιστώτων, ν' αὐξηθοῦν τὰ ποσὰ τῶν πιστώσεων, νὰ συμπεριληφθοῦν δὲ και αἱ διγύωτερον ἰσχυραὶ οἰκονομικῶς ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις.

Νομίζω ὅτι τοῦτο είναι δυνατόν νὰ επιτευχθῆ χωρὶς καταβολὴν κεφαλαίων ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου. Τὸ πῶς, κατωτέρω ἀναπτύσσεται:

Οἱ Ἑλληνες έφοπλισταὶ ἐλέγχουν περίπου 2.400 σκάφη ὑπὸ διαφόρους σημαίας και διεκδικοῦν εἰς χωρητικότητα τὴν τρίτην θέσιν εἰς τὸ παγκόσμιον Ἐμπορικόν Ναυτικόν.

Μέγα μέρος τοῦ στόλου των ἀποτελεῖται ἀπὸ νέα και συγχρονισμένα δεξαμενόπλοια, bulk carriers και φορτηγὰ, ἀλλὰ σημαντικὸς ἀριθμὸς προπολεμικῶν, πολεμικῆς ἐποχῆς ἀτμοπλοίων, ὅπως τὰ liberties και τὰ καναδικὰ (750 ἐν ὄλῳ) ὑπερέβησαν τὸ 20ὸν ἔτος της ηλικίας των και θάττον ἢ θράδιον θά ἀκολουθήσουν τὸν δρόμον της διαλύσεως, διότι θά χρειασθοῦν πολυεξόδους ἐπισκευὰς διά τὴν διατήρησιν της κλάσεως και δέν ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ συναγωνισθοῦν τὰ νεώτερα και μεγαλύτερα σκάφη, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὁποίων ὀλονέν αὐξάνει. Πρόβλημα ἀνανεώσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν ὑφίσταται, ὄχι δεδαικῶς διά τοὺς μεγάλους ἢ και μεσαίους έφοπλιστὰς, οἱ ὅποιοι ἔχουν τὴν ἐπιφάνειαν νὰ ἀποκτήσουν μέχρις 80% πιστωσιν ἐκ μέρους τῶν ναυπηγεῖων, ἀλλὰ διά τοὺς μικροὺς, τοὺς ἔχοντας 1-2 ἢ 3 θαπῶρια και πενήρὰ μέσα διά νὰ προβοῦν εἰς ἀντικαταστάσεις με νέας ναυπηγήσεις. Δι' αὐτοὺς μελετᾶ τὸ ζήτημα ἡ Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν και ἡ Ἐπιτροπὴ Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου και αὐτοὺς εἶναι ἔτοιμοι νὰ ὑποστηρίξουν οἱ περισσότεροι τῶν μεγάλων μας έφοπλιστῶν, οἵτινες υἱοθέτησαν τὸ ἐκπονηθὲν σχέδιον ἀντικαταστάσεως και ὑπόσχονται νὰ ἀφίσουν τὸ πεδίον ἐλευθέρων και νὰ μὴ συμμετάσχουν εἰς τὰς οἰασθήποτε εὐκολίας ἢ-θελε παράσχει ἡ Κυβέρνησις διά τὴν ἐπι-

τυχίαν του.

Ἡ μεταπολεμικὴ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἐξέλιξις τοῦ Ἑλληνικοῦ έφοπλισμοῦ ὡς ἀφετηρίαν εἶχε τὴν ἀγορὰν τῶν 100 liberties ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν με σχετικῶς μικρὰν κατάθεσιν εἰς μετρητὰ και μακροχρόνιον πίστωσιν με χαμηλὸν επιτόκιον, τὴν ὁποίαν ἐπέτυχαν με τὴν παροχὴν της ἐγγυήσεως της Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως κατὰ τὸ 1947.

Οἱ Ἑλληνες έφοπλισταὶ, οἵτινες ἀπώλεσαν κατὰ τὸν πόλεμον πλέον τῶν 300 μονάδων, κατεῖχον σοβαρὸν ποσόν ἐκ τῶν πολεμικῶν ασφαλειῶν των, ἀλλ' εἰς στερλίνας, τὰς ὁποίας δέν εδέχοντο οἱ Ἀμερικανοὶ και ἡ τότε Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, κατανοήσασα τὴν μοναδικὴν εὐκαιρίαν τοῦ έφοπλισμοῦ νὰ ἀποκτήσῃ φορτηγὰ σκάφη 2 ἢ 3 ἐτῶν, εδέχθη νὰ ἐγγυηθῆ μερικῶς τὸ δάνειον, λαθοῦσα ἀνταγγύησιν με στερλίνας, ἢ ὁποία κατετίθετο ἐν Λονδίῳ. Δέν κατέστη δυνατόν νὰ ἐπιτύχωμεν ἀγορὰν και ἄλλων liberties ἀπὸ τὰς Ἠνωμένους Πολιτείας ὑπὸ τοὺς ἴδιους ἔρους, ἀλλὰ ἡ Maritime Commission εδέχετο τότε τὴν εἰς μετρητὰ πώλησιν τοιοῦτων σκαφῶν. Ὁ ἔκτραγεις τότε συμμοριτοπόλεμος και ἡ πολιτικὴ ἀστάθεια εἰς τὴν Ἑλλάδα ἠμποδίζον τοὺς τραπεζιτικοὺς ὀργανισμοὺς ἐν Ἀμερικῇ νὰ χρηματοδοτήσουν τοὺς Ἑλληνες έφοπλιστὰς δι' ἀγορὰν πλοίων ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν, ἀλλὰ τὸναντίον εδέχοντο οὗτοι νὰ παραχωρήσουν δάνεια ἐπὶ ὑποθήκῃ ἐπὶ πλοίων φερόντων τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν ἢ τὴν Λιθεριανὴν τοιαύτην. Αὐτὴ ὑπῆρξεν ἡ αἰτία της ἑλληνικῆς ἐξορμήσεως ὑπὸ τὰς σημαίας αὐτὰς, τὰς ὀνομαζομένης σημαίας εὐκολίας. Σκληρὰ ἀνάγκη ὑπεχρέωσε τοὺς έφοπλιστὰς, οἵτινες ἀνεκάλυψαν ἔξαρτα ὅτι ἦτο εὐκόλος ἢ ἐπιτευξίς δανείων ὑπὸ σημαίας, αἵτινες ἐπέτρεπον τὴν τελείαν ἀπόσβεσιν της ἀξίας τῶν πλοίων ἀπὸ τὰ κέρδη, χωρὶς οὐδεμίαν ὑποχρέωσιν καταβολῆς φόρων. Οὕτω κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη ὁ ἀριθμὸς τῶν liberties τεραστίως ἠξήθη, ὥστε σήμερον ὑπερπεντακόσια τοιαῦτα σκάφη νὰ ἐλέγχονται ἀπὸ Ἑλληνες.

Ἐξ ἄλλου νέαι ἐξορμήσεις εἰς δεξαμενόπλοια, bulk carriers δογηθηθεῖσι ἀπὸ τὰς καλὰς ἐποχὰς της Κορέας και τοῦ Σουέζ, ἔδωσαν τὰ μέσα εἰς τοὺς έφοπλιστὰς νὰ δημιουργήσουν τὸ σημερινόν οἰκοδόμημα. Μολοντί και τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ὑπὸ Ἑλλήνων ἐλεγγόμενα πλοία συνεισφέρουν ὅσον τὰ ἄλλα εἰς τὸ ναυτικόν εἰσόδημα (ὄλα συμβάλλουν εἰς τὸ Ναυτικόν Ἀπομαχικόν Ταμεῖον, ὄλα ἔχουν ἑλληνικὰ πληρώματα) δέν ὀμιλοῦμεν σήμερον διά τὴν ἀντικατάστασιν των. ὀμιλοῦμεν μόνον δι' ἐκεῖνα, ποὺ φέρουν τὴν Ἑθνικὴν σημαίαν και ὁ ἀριθμὸς τούτων δέν ὑπερβαίνει τὰ 250, συμπεριλαμβανομένων τῶν προπολεμικῶν σκαφῶν.

Ἡ προσπάθειά μας τείνει νὰ δημιουργήσῃ τὴν δυνατότητα ἀντικαταστάσεως διά νέων ναυπηγήσεων με σταθερὸν ρυθμὸν ἐντὸς ὀρισμένων ἐτῶν και με σκάφη

## 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.

κατάλληλα να λάβουν την θέσιν των Liberties εις την ναυλαγοράν, σκάφη μεγαλύτερα, ταχύτερα και αποδοτικώτερα, 14-15 χιλιάδων τόννων, φορτηγά, έκαστον των οποίων να είναι εις θέσιν να ενεργήση μεταφοράς, τας οποίας 2½ liberties κάμνουν σήμερα. "Ωστε δέν υπολογίζομεν εις αντικατάστασιν ένα πρὸς ένα, ἀλλὰ ένα πρὸς δύο ἢ καὶ πρὸς τρία ἀκόμη.

Ζητείται ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν να δώσῃ ἐγγύησιν μέχρι τῶν 30% τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως τοῦ νέου σκάφους (ἴσως 25% να εἶναι ἀρκετὸν) διὰ τὰ πρῶτα τρία ἔτη τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Αἱ προσφοραὶ τῶν ἰαπωνικῶν ναυπηγείων ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν. Προσφέρουν πιστώσεις μακροχρονίους 8 καὶ 10 ἐτῶν μέχρι τοῦ 80% τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως μετὰ τόκον χαμηλὸν 5½%, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς υποθημείσεως καὶ ἄλλου πλοίου τοῦ ἰδιοκτῆτου διὰ τὸ 30% τοῦ κόστους διὰ τὰ πρῶτα τρία ἔτη ἢ ὑπάρξεως χρονοναυλώσεως τοῦ νέου πλοίου, ἱκανῆς να μειώσῃ τὸ ὀλικὸν χρέος ἐντὸς διετίας ἀπὸ 80% εἰς 60%. Ἐφοπλιστικὰ κατέχοντες ἤδη στόλους δύνανται να ἐπιτύχουν τὴν πίστωσιν τῶν 80% χωρὶς δυσκολίαν ἢ ναυλοσύμφωνα, ἀλλ' ἐκείνοι διὰ τοὺς ὁποίους ὀμιλοῦμεν, ἔχουν ἀνάγκη να τὸ κάμουν καὶ δέν ἠμποροῦν, διότι εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου εἶναι σπάνια αἱ πολυετείς χρονοναυλώσεις.

"Ἐξ ἴδωμεν τώρα ποῖα θὰ εἶναι ἡ εὐθύνη τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ὑπὸ τοιαύτην ἐγγύησιν, καλύπτουσαν ναυπηγήσεις 100 πλοίων εἰς ἀντικατάστασιν 250 παλαιῶν, μετὰ ρυθμὸν 25 σκαφῶν ἐτησίως. Τὸ κόστος συγχρονισμένων φορτηγῶν 14.500 τόννων εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ἰαπωνίαν εἶναι περίπου £ 850.000 ἢ \$ 2.380.000. Ὀλικὸν κόστος ἑκατὸν σκαφῶν \$ 240.000.000. Κυβερνητικὴ ἐγγύησις 25% = \$ 60.000.000 ἐντὸς 4 ἐτῶν, ἤτοι \$ 15.000.000 κατ' ἔτος. Τὸ ἄνοιγμα τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου οὐδέποτε θὰ ὑπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν \$ 30.000.000, διότι εἰς τὸ τέλος τοῦ τρίτου ἔτους ἡ ἐγγύησις τῶν πρῶτων 25% θὰ ἔχη ἀποσβεσθῇ. Ἄλλωστε ἂν ἡ πίστωσις εἶναι διαρκείας 8 ἐτῶν καὶ περιλαμβανῇ τὸ 80% τοῦ κόστους, ἡ ἐπαναπληρωμὴ θ' ἀρχίσῃ ἀμέσως μετὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ θὰ ἐξακολουθήσῃ μετὰ ρυθμὸν ἀποσβέσεως κατὰ 10% ἐτησίως τοῦ χρέους, πλέον τῶν τόκων.

"Ὡς ἐκ τοῦ ὄρασιμος τῶν νέων ναυπηγήσεων δέν εἶναι δυνατὴ ἡ ἐναρξίς τοῦ προγράμματος τῆς αντικαταστάσεως πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1968. Ἄλλ' ἂν τὸ πρόγραμμα υἱοθετηθῇ τώρα ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν καὶ γίνῃ γνωστὸν, τὰ ναυπηγεῖα πολλῶν κρατῶν ὅπως τὰ ἀγγλικά, ἰσπανικά, ἰαπωνικά καὶ ἄλλανδικὰ θὰ ἐνδιαφερθοῦν να συναγωνισθοῦν, ὅπως ἐπιτύχουν, ἂν ὄχι τὸ ὄλον, μέρος τῶν ἐπιχειρημάτων ναυπηγήσεων.

"Ὁ συνημμένος πίναξ, καλύπτων 100 νέας ναυπηγήσεις καὶ κατὰ τρίμηνον κατὰστασιν τῆς κρατικῆς ἐγγυήσεως μέχρις ἐξοφλήσεως, δίδει ἀκριβῆ ἰδέαν πῶς θὰ λειτουργήσῃ τὸ πρόγραμμα, μετὰ τὴν προ-

πόθεσιν ὅτι τὰ πλοία θὰ κερδίζουν κατ' ἔτος τὸ 10% τοῦ κόστους τῶν ἢ οἱ ἰδιοκτῆται θὰ εἶναι εἰς θέσιν να ἐκπληρώσουν ἀνελλιπῶς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν. Εἶναι συμφέρον γενικόν, τὸσον τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅσον καὶ τοῦ Κράτους, ἡ θαυμαία ἀναγέννησις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Τὸ πρόγραμμα, προβαλλόμενον καταλλήλως, θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀπάλειψιν τῆς σημερινῆς προκαταλήψεως μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἶναι ἐπισημῶς κίνδυνος ὡς ἐκ τοῦ μεγάλου ποσοστοῦ παλαιῶν μονάδων τὰς οποίας κατέχει. Ἄλλωστε ἡ δυσφορία τῶν διὰ τὴν μεγάλην ἀναλογίαν τῶν ἀποζημιώσεων ἀπὸ τὰ παλαιὰ σκάφη εἶναι ἡ δικαιοσύνη διὰ τὰ σοβαρὰ ἐπασφάλιστρα, ποὺ ἀπειλοῦν καὶ συχνὰ ἐπιβάλλουν οὐχὶ μόνον ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῶν φορτίων, ὅπερ σοβαρώτερον. καθ' ὅτι μετὰ τὴν πρώτην σοβαρὰν πτώσιν τοῦ ναυλοτιμαρίθμου, τὸ θαρρὸν ἐπασφάλιστρον τοῦ φορτίου θὰ ἀποκλείσῃ τὰ Liberties καὶ τὰ ἄλλα παλαιὰ σκάφη ἀπὸ τὰς διεθετὰς μεταφορὰς. Συμφέρον ἐπίσης μέγα ἐθνικῶς θὰ εἶναι ἡ ἐνίσχυσις τῶν ἀσθενεστέρων ἐφοπλιστικῶν ὀργανισμῶν καὶ ἡ διατήρησις τῶν εἰς τὸν στίβον. "Ὅπως εἶναι ζωτικὸν να δημιουργήσωμεν καὶ συντηρήσωμεν στελεχῆ ἀξιωματικῶν, μηχανικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων, ἐπίσης εἶναι ἀνεγκαίον να ὑπάρξουν οἱ ἐφοπλισταὶ ποὺ θὰ διαχειρίζονται τὰ πλοία.

Πρέπει να ἀποφευχθῇ ἡ συγκέντρωσις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου μονοπωλιακῶς εἰς 10 ἢ 15 μεγάλους ἐφοπλιστικοὺς Ὀμίλους.

"Ἡ θυσία ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως εἶναι μικρά, ἐνθ' ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες θὰ ἐνισχυθοῦν, μέγας. Δέν ὑπάρχει ἡ πιθανότης ὅτι ἡ ζητουμένη ἐγγύησις θὰ καταστῇ ποτὲ καταθλητέα εἰς ἄραρον τοῦ Προϋπολογισμοῦ.

Σχέδιον ἀντικαταστάσεως 250 liberties παλαιῶν πλοίων διὰ ναυπηγήσεως ἐντὸς 4 ἐτῶν τῶν νέων μετὰ κρατικὴν πρόσθετον ἐγγύησιν 25%, διαρκείας 3 ἐτῶν. Πίναξ ἐμφαίνων τὸ κατὰ τρίμηνον ἄνοιγμα τῆς Κυβερνήσεως κατὰ τὴν περίοδον ἐκτέλεσεως τοῦ προγράμματος

Ἀριθμὸς νέων σκαφῶν	Ἡμερομηνία ἐγγυήσεως	Ὀλικὴ ἐγγύησις	Κατὰ τρίμηνον ἀπόδοσις ἐγγυήσεως	Καθαρὰ εὐθύνη τοῦ Δημοσίου
25	1 Ἰαν. 1969	15.000.000	1 Ἀπρ. 1.500.000	\$ 13.500.000
			1 Ἰουλ. 1.500.000	\$ 12.000.000
			1 Ὀκτ. 1.500.000	\$ 10.500.000
50	1 Ἰαν. 1970	30.000.000	1 Ἰαν. 1.500.000	\$ 24.000.000
			1 Ἀπρ. 3.000.000	\$ 21.000.000
			1 Ἰουλ. 3.000.000	\$ 18.000.000
75	1 Ἰαν. 1971	45.000.000	1 Ὀκτ. 3.000.000	\$ 15.000.000
			1 Ἰαν. 3.000.000	\$ 27.000.000
			1 Ἀπρ. 4.500.000	\$ 22.500.000
100	1 Ἰαν. 1972	60.000.000	1 Ἰουλ. 4.500.000	\$ 18.000.000
			1 Ὀκτ. 3.000.000	\$ 15.000.000
			1 Ἰαν. 3.000.000	\$ 30.000.000
	1 Ἰαν. 1973	60.000.000	1 Ἀπρ. 4.500.000	\$ 25.500.000
			1 Ἰουλ. 4.500.000	\$ 21.000.000
			1 Ὀκτ. 3.000.000	\$ 18.000.000
	1 Ἰαν. 1974	60.000.000	1 Ἰαν. 3.000.000	\$ 15.000.000
			1 Ἀπρ. 3.000.000	\$ 12.000.000
			1 Ἰουλ. 3.000.000	\$ 9.000.000
1 Ἰαν. 1974	60.000.000	1 Ὀκτ. 1.500.000	\$ 6.000.000	
		1 Ἰαν. 1.500.000	\$ 4.500.000	
		1 Ἀπρ. 1.500.000	\$ 3.000.000	
1 Ἰουλ. 1.500.000	60.000.000	1 Ἰουλ. 1.500.000	\$ 1.500.000	
		1 Ὀκτ. —	—	

Σ η μ.: Πλέον τόκων

"Ἡ ἐπιτυχία τοῦ σχεδίου περιέχει τὴν δυνατότητα ἐξακολουθήσεως καὶ ἐπεκτάσεως τούτου, ὥστε ἐν καιρῷ να συμπεριληφθοῦν ἀντικαταστάσεις liberties καὶ ἄλλων, τὰ ὅποια μοιροῦνται κατέχονται ἀπὸ Ἑλλήνων, εἶναι νηρολογημένα ὑπὸ ξένας σημαίας, ὅταν οἱ ἰδιοκτῆται τῶν πληροῦν ὀρισμένως προϋποθέσεις, αἱ ὁποῖα ἄλλως τε θὰ ἐφαρμόζονται καὶ διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις τῶν ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν παλαιῶν σκαφῶν, ὅτι θὰ εἶναι ἀνεγνωρισμένο: Ἑλλήνες πλοιοκτῆται τοῦλάχιστον κατὰ τὰ τελευταῖα 3 ἔτη, ὅτι τὰ πλοία τῶν ἔχουν μεταφερθῆ ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τὰ νέα θὰ τεθοῦν ὑπὸ τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον.

Ἐπάρχει τὸ προηγούμενον τῆς χορηγήσεως τῆς κρατικῆς ἐγγυήσεως διὰ τὰ liberties τὸ 1947 καὶ ὁ σχετικὸς νόμος ἰσχύει εἰσέτι.

Τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν πρόσκτησιν νέων σκαφῶν πληρέστερον ἐξεδηλώθη τελευταίως διὰ τῆς παραγωγῆς πιστώσεων \$ 35.000.000 δι' ἀνταλλαγῆς καπνῶν μετὰ ρωσικὰς ναυπηγήσεις.

"Ἡ προκειμένη πρότασις, καλύπτουσα μεγαλύτερον ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ πολλὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν πλοιοκτητῶν, θὰ ἔπρεπε να εἶναι πλέον ἐνδιαφέρουσα, καθ' ὅσον μᾶλλον παραγγελία νέων σκαφῶν en block παρέχει τὴν δυνατότητα εἰς τὴν Κυβέρνησιν να διαπραγματευθῇ καὶ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ τὰς ξένας Κυβερνήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων ναυπηγείων ἀγοράν ἑλληνικῶν προϊόντων. Ἄλλὰ πάντως δέν συνεπάγεται καταβολὴν χρημάτων τοῦ Δημοσίου.

Σταθμὸς μέγας εἰς τὴν μεταπολεμικὴν ἐξέλιξιν τῆς Ναυτιλίας ὑπῆρξεν ἡ πρόσκτησις τῶν 100 liberties μετὰ τὴν ἐγγύησιν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Σταθμὸς ἐπίσης θὰ εἶναι ἡ παροχὴ τῆς ἐγγυήσεως διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν.

# ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

## ΠΡΟΨΘΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Τέσσερα ύπηρεσαν τὰ κύρια θέματα, τῶν ὁποίων ἡ προώθησις θετικῶς ἐπετεύχθη κατὰ τὴν Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου, χωρὶς δευτερευόντως νὰ παραλειφθῇ ἡ συζήτησις καὶ ἡ ἀμοιβαία κατανόησις ἐπὶ τῶν πολλῶν ἄλλων ἐκκρεμῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου. Ἦσαν: Τὸ τὸν ἐπασφαλιστῶν, τῆς ἀντικατάστασως τῶν λίμπερτυς, τοῦ ἰδιαίτερου Ταμείου Ἀνεργίας καὶ τῆς συστάσεως Ναυτικού Νοσοκομείου. Ἀποφασιστικαί ἐπ' αὐτῶν ὑπῆρξαν αἱ συζητήσεις.

Διὰ τὸ ζήτημα τῶν ἐπὶ φορτίων ἐπασφαλιστῶν, εἶχε τὴν καλὴν σκέψιν ὁ κ. Ἀνδρεάδης, νὰ ἐπιζητήσῃ τὴν συνάντησιν μετὰ τοὺς κυρίους (leading) ἀσφαλιστὰς τῶν φορτίων. Εἰς πρόγευμα, παρατεθὲν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν, παρεκάθησαν ἀπὸ ἐλληνικῆς μὲν πλευρᾶς οἱ κ.κ. Μαυριδόγλου, Ἀνδρεάδης καὶ Κουλουκουνητῆς, ἀπὸ δὲ τῆς πλευρᾶς τῶν ἀσφαλιστῶν οἱ κ.κ. J. N. Peyton-Jones, R. G. Massey καὶ Peter Martens τοῦ Οἴκου H. Clarkson & Co. (Insurance) Ltd., ὁ κ. Chester, Γεν. Διευθυντῆς (Chairman) τῆς Joint Hull Committee καὶ ὑποδιευθυντῆς τῆς International Union, ὁ κ. Park, μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Λούδ'ς καὶ ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν καὶ ὁ κ. Charlton, μέλος καὶ αὐτὸς τῆς Joint Hull Committee καὶ κύριος ἀσφαλιστῆς, ἐκπροσωπῶν ὄμιλον ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν.

Τὸ θέμα τῶν ἐπασφαλιστῶν εἰς ὅλην αὐτοῦ τὴν ἔκτασιν ἀνελύθη καὶ αἱ ἑκατέρωθεν ἀπόψεις διηκρινίσθησαν. Οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπανέλαβον τοὺς περὶ ζημιῶν εἰς τὰ φορτία τῶν πολεμικῆς ναυπηγείας σκαφῶν γνωστοὺς ἰσχυρισμοὺς τῶν καὶ ἐτόνισαν, ὅτι τὰ ὑψηλότερας ἀκριβῆς ἀξίας φορτία εἰς χύμα, μεταφέρονται ἀπὸ τὰ σκάφη αὐτά, διότι εἶναι τὰ μόνον δυνάμενα νὰ φορτώσων ἀπὸ μακρυνῶν λιμένων, μὲ μικρὰ θυθίσματα, ἀπὸ τοὺς ὁποίους συνήθως τὰ φορτία αὐτὰ παραλαμβάνονται (κόπρα, ἰχθυοτροφαί, ζυλεῖα κλπ.).

Οἱ Ἕλληνας ἐκπρόσωποι τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων ὑπέδειξαν τὸ ἀπαράδεκτον τοῦ καταλογισμοῦ εἰς ὅλα ἀνεξαιρέτως τὰ σκάφη τῆς εὐθύνῃς διὰ ζημίας, τὰς ὁποίας ἴσως ὀρισμένα προεκάλεσαν καὶ τὸ αὐθαίρετον τῆς ἐπιβολῆς τῶν ἐπασφαλιστῶν εἰς μίαν τῶσων μεγάλῃν κατηγορίαν σκαφῶν, ἀπαραίτητων εἰσέτι διὰ τὴν ὁμαλὴν λειτουργίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Αὐτῇ, ἄλλως τε, ἡ ἀπότομος αὐξήσις τῶν ἐπασφαλιστῶν ἀπὸ 2,6% εἰς 17% καταδεικνύει τὴν προκατάληψιν καὶ τὴν πρόθεσιν ἐξοντώσεως ὅλων ὁμαδικῶς, ἀνεξαρτήτως πλοιοκτησίας, καλῆς ἢ κακῆς καταστάσεως καὶ ζημιῶν, τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς πλοίων.

Καὶ ἐπεκαλέσθησαν οἱ κ.κ. Μαυριδόγλου, Ἀνδρεάδης καὶ Κουλουκουνητῆς τὴν βοήθειαν σημασίας, τὴν ὁποίαν θὰ ἔχη διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἡ τοιαύτη ἢ τοιαύτη ἀπόφασις τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν τύχην τῶσων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἤδη ἀντιμετωπίζουσιν τὴν ἐντὸς ὀλίγων ἐτῶν ἀντικατάστασιν διὰ νεοτεκτων, τῶν παρηλικῶν σκαφῶν τῶν.

Οἱ ἀσφαλισταὶ τελικῶς ὑπεσχέθησαν εὐμενῶς νὰ ἐπανεξετάσουν τὸ ζήτημα καὶ καταλλήλως νὰ εἰσηγηθῶν εἰς τὰς ἀρμοδίας ἐπιτροπὰς. Ἰδιαίτερος ὑπέδειξαν τὴν ἐπιθυμίαν τῶν, ὅπως διευκολύνουν τὰ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πλοία. Ἡ ἀπάντησις τῶν Ἑλλήνων ἐκπροσώπων ἦτο εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο κατηγορηματικῆ: Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀκέραιον κείται δι' ὅλα τὰ σκάφη ἑλληνικῶν συμφερόντων, ἀνεξαρτήτως σημαίας.

Ὅχι ὀλίγον συνέτεινεν εἰς τὴν δημιουργίαν εὐμενῶς ὑπὲρ τῶν ἑλληνικῶν ἀπόψεων κλίματος κατὰ τὰς συζητήσεις μετὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς, τὸ γεγονός τῆς μετὰ μίαν 20ε-

τίαν τυχαίας συναντήσεως τοῦ κ. Μαυριδόγλου μετὰ τὸν κ. Park, σημαίνοντα ἀσφαλιστὴν, μετασχόντα τῆς συσκέψεως. Ἐγνωρίσθησαν τὸ πρῶτον εἰς τὴν Χίον, μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν. Ὁ κ. Park ὑπηρετεῖ τότε ὡς ἀξιωματικὸς εἰς τὸν ἀγγλικὸν στρατὸν καὶ ὁ κ. Μαυριδόγλου παρέσχεν εἰς αὐτὸν τὴν πρόθυμον φιλοξενίαν του, τὴν ὁποίαν καὶ ὁ κ. Park δὲν ἐλησμόνησε. Μετὰ μίαν 20ετίαν συνητήθησαν. Εὐνόητος ἡ συγκίνησις ἀμφοτέρων καὶ ἡ προκληθεῖσα μετὰ τῶν συναδέλφων τοῦ κ. Park ἀγαθὴ ἐντύπωσις. Ὅλοι ἀνεμνήθησαν τῶν κοινῶν ἀγῶνων Ἑλλήνων καὶ Ἑλλήνων. Ἦρκεσε τὸ γεγονός νὰ διαλύσῃ τὴν παγερὰν ἐπιφυλακτικότητα, ἣτις εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς συναντήσεως ἐπεκράτει. Πρῶτος μὲν πλεον διεδηλοῦτο ἀπὸ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν ἡ διάθεσις κατανοήσεως τῶν ἑλληνικῶν ἀπόψεων. Ἰδωμεν τὸ ἀποτέλεσμα.

\*\*\*

Ὅσον ἀφορᾷ τὸ θέμα τῆς ἀνανεώσεως τῶν παρηλικῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων, ἀπεφασίσθη ὁμοφώνως ὅπως συσταθῇ ἐπιτροπὴ ἀπὸ ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία νὰ διαπιστώσῃ εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν τὰς δυνατότητας καὶ τοὺς ὄρους ὑπὸ τοὺς ὁποίους θὰ ἴδυντο νὰ λάβῃ χώραν μίαν τοιαύτην μαζικὴν παραγγελίαν νέων σκαφῶν εἰς ἀναπλήρωσιν παρηλικῶν, ἅτινα καὶ θὰ διαλύωνται. Ἐπίσης ἀπεφασίσθη νὰ ἐξετασθῇ ἡ δυνατότης τοῦ συνδυασμοῦ μίας τοιαύτης παραγγελίας μετὰ μερικὴν ἀνταλλαγὴν ἑλληνικῶν προϊόντων. Ἀφοῦ αἱ πληροφορίες αὗται συλλεγοῦν καὶ καθορισθῇ ὁ συμφερότερος τρόπος περαιτέρω ἐνεργείας, τότε θὰ τεθῇ ὑπ' ὄψιν τῆς Κυβερνήσεως σχετικὴ μελέτη διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀπαιτουμένης κρατικῆς συμπαροστάσεως.

\*\*\*

Τὸ τρίτον ζήτημα, ἡ ἐπίλυσις τοῦ ὁποίου σοβαρῶς θέλει ἐπιδρᾶσι εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, εἶναι τὸ τῆς συστάσεως ἰδιαίτερου Ταμείου Ἀνεργίας. Εἰσηγητὴς αὐτοῦ ὁ κ. Μαυριδόγλου. Ἡ σχετικὴ μελέτη ἔχει ἤδη ὀλοκληρωθῆ ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον. Ἐν καιρῷ θὰ τεθῇ ὑπ' ὄψιν τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων.

Ἡ ἀνάγκη τοῦ ἰδιαίτερου Κεφαλαίου Ἀ-

νεργίας ἀνεγνωρίσθη. Τὸ παρελθὸν τὴν ὑποδεικνύει. Ἡ σημειωθείσα κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 1958 ἐξαθλίωσις τῶν ἀνεργῶν ναυτικῶν, δὲν πρέπει, ὅπωςδήποτε, νὰ ἐπαναληφθῇ.

\*\*\*

Καὶ τέλος, μία παλαιὰ ἐπιδίωξις καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν, ἣτις προσφάτως συνήντησε τὴν κατανόησιν τῶν τε ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν ὀργανώσεων τοῦ Λονδίνου: Ἀναφέρεται εἰς τὴν ἴδρυσιν Ναυτικοῦ Νοσοκομείου, ὅπερ θὰ παρέχῃ πλήρη συγχρονισμένην, ἀνετον ἰατροφαρμακευτικὴν περίθαλψιν εἰς τοὺς ναυτικούς μας καὶ γενικῶς τοὺς ἀσθενεῖς τοῦ Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ.

Καὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη τῆς ἀντιμετωπίσεως. Ἀπεφασίσθη νὰ καταρτισθῇ ἡ τεχνικοοικονομικὴ μελέτη καὶ βάσει αὐτῆς νὰ ζητηθῶν αἱ ἐφοπλιστικαὶ εἰσφοραὶ, τοῦ Κράτους ἢ ἀρωγῇ καὶ τῶν Clubs ἢ συμμετοχῇ εἰς τὰς δαπάνας.

Πρῶτος ὁ κ. I. Κουλουκουνητῆς ἐδέχθη τὴν εἰσφορὰν ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου διὰ τὸ Νοσοκομεῖον. Ὁ παρ' αὐτοῦ ἐκπροσωπούμενος ἐφοπλιστικὸς ὄμιλος πρότεινε τὴν κατὰ πλοῖον εἰσφορὰν 10 λιρῶν Ἀγγλίας μηνιαίως, ἵνα βάσει αὐτῆς, ἐφ' ὅσον θὰ ἐγένετο ἀποδεκτὴ καὶ ἀπὸ τοὺς ἄλλους ἐφοπλιστὰς, συναφθῇ δάνειον ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἀνέγερσιν καὶ ἐξοπλισμὸν τοῦ Νοσοκομείου. Εἰς τὰ τῆς λειτουργίας του θὰ εἰσφέρουν καὶ τὰ Clubs.

Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ συσταθῇ ἐπιτροπὴ διὰ τὴν κατάρτισιν τῆς σχετικῆς μελέτης. Τὸ ζήτημα οὕτω προωθεῖται. Ὅτι τὸ παρακολουθῶμεν. Ἀπιστεύτως πολλὰ εἶναι τὰ μέλλοντα νὰ προέλθουν ὠφελήματα διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τοὺς ναυτικούς μας, ἰδιαίτερως.

Καὶ διὰ τὴν ἱστορίαν: Πρῶτος ὁ ἀείμνηστος Ἄγγελος Λούζης προπολεμικῶς πρότεινε τὴν σύστασιν τοῦ Νοσοκομείου. Καὶ ἂν ἡ ἀνάγκη του τότε ὑπεδεικνύετο μετὰ μίαν Ναυτιλίαν μόλις δύο ἑκατομμυρίων τ. γκρός, πολὺ περισσότερον ἐπιτακτικὴ καθίσταται ἡ ὑπαρξίς του μετὰ μίαν Ναυτιλίαν 18 ἑκατομμ. τόνων.

\*\*\*

Καὶ κλείομεν τὰς ἐπὶ τῆς Διασκέψεως τοῦ Λονδίνου παρατηρήσεις μας μετὰ μίαν ἄκρας ἱκανοποιητικὴν διαπίστωσιν: Ἐγκαρδιότης καὶ ὑψηλὸν πνεῦμα συνεργασίας ὅσον καὶ εὐθύνης ἐπεκράτησε κατὰ τὰς συζητήσεις μετὰ ὅλων τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων. Καὶ τὸ γεγονός αὐτό,



## ΧΗΜΙΚΑ:

Διὰ τὴν συντήρησιν τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου τῶν πλοίων σας.  
Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δι' ἐπιθεώρησιν ἢ ἐπισκευῆν.

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ἐν πλῶ μετὰ τὸ πλήρωμά σας διὰ τὴν ἀλλαγὴν φορτίου ἀπὸ BLACKOIL εἰς φορτία λιπαντικῶν ἐλαίων ἢ σιτηρῶν.

Διὰ τυχόν ἀτυχήματα κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἢ φόρτωσιν πετρελαίου καὶ ἀποφυγὴν ἐξόδων διὰ καθαρισμὸν τοῦ πλοίου καὶ λιμενικῶν προστίμων

Δὲν ἔχετε παρὰ νὰ μεταχειρίζεσθε χημικὰ προϊόντα τῆς

**PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.**  
80, BROAD STREET, NEW YORK, N.Y. 10004  
TEL. HANOVER 2-6998

μὰς ἐπιτρέπει νὰ ἐλιπίωμεν εἰς τὴν καλυτέραν αὐρίον τῆς ναυτικῆς μας ὑποθέσεως, βοηθοῦσης, πάντως, καὶ τῆς ναυλαγοράς...

**ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ**

Δὲν περιωρίσθη ὁ κ. Μαυριδόγλου εἰς μόνες τὰς συσκέψεις μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἑλληνικῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου. Ἐξέτεινε τὴν δραστηριότητά του πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν, σχεσίῳ ἔχουσαν μὲ τὴν ὅλην ἑλληνικὴν ναυτικὴν ὑπόθεσιν.

Ἐθιμοτυπικὴ ἦτο ἡ πρὸς τὸν συνάδελφόν του Ὑπουργόν τοῦ Board of Trade κ. Μαίησον ἐπίσκεψις τοῦ κ. Μαυριδόγλου. Πλὴν προητοιμάσθη τὸ ἔδαφος διὰ τὰς περαιτέρω μετ' αὐτοῦ συζητήσεις εἰς τὴν Διάσκεψιν ἐπὶ ἐπιπέδου Ὑπουργῶν, τὴν συνερχομένην αὐρίον εἰς τὸ Ὄσλο, ἐπὶ ζητημάτων, ἐξόχου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Γνωστὸν τὸ αἴτημα τῆς Ἑλλάδος, ὅπως καταπαύσῃ ὁ ἀσκούμενος κατὰ τὸ ἑλληνικὸ πλοῖον γραμμῆς ἐπιμόνος ἀποκλεισμός ἀπὸ τὰς κατὰ γραμμάς διασκέψεις. Ὁ κ. Μαυριδόγλου, ἔχων ὡς ὑπερρεσιακὸν του σύμβουλον, τὸν ἀρμοδιώτατον κ. Χανίδην καὶ συμπαραστάτας τοὺς κ.κ. Καλλιμανόπουλον, Ἀντ. Χανδρῆν καὶ Μαρκεσίην πρόκειται ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ νὰ διεξαγάγῃ σκληρὸν ἀγῶνα διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἑλληνικοῦ δικαίου. Πιστεύομεν, ὅτι τὴν φορὰν αὐτὴν οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ δὲν θὰ κατορθώσουν νὰ ἀποφύγουν τὴν συζήτησιν. Θὰ ὑποχρεωθῶν νὰ ἀπαντήσουν εἰς τὰ μέλλοντα νὰ προβληθῶν ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπεῖαν ἀκαταμάχητα ἐπιχειρήματα. Ἡ δευτέρα εἰς δύνανμιν Ναυτιλία τοῦ Κόσμου, δὲν ἤμπορεῖ πλέον νὰ τελεῖ ἐν διωγμῷ.

Ὁ κ. Μαυριδόγλου εἶναι ὁ καταλληλότερος νὰ στηρίξῃ τὸ ἑλληνικὸν αἴτημα, περὶ εἰσδοχῆς καὶ τῶν πλοίων μας εἰς τὰς «Κόνφερανς» τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

\*\*\*

Ἦλθεν ἐπίσης εἰς ἐπαφὴν ὁ κ. Ὑπουργὸς μετὰ σοβαρῶν πιστωτικῶν ἰδρυμάτων τοῦ Σίτυ καὶ ἐκπροσώπων τῆς ἀγγλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας διὰ τὴν ἐπίτευξιν εὐνοικῶν ὄρων πιστοδοτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ναυπηγήσεως σκαφῶν. Αἱ προϋποθέσεις δανειοδοτήσεως διαφαίνονται, πρᾶγματι, εὐνοϊκαί, πλὴν τὸ ἀγγλικὸν ναυπηγικὸν κόστος, πρὸς τὸ παρόν, τούλάχιστον, διαπιστοῦται ὑψηλότερον τοῦ ἰαπωνικοῦ. Ἰσως, πρὸ μίᾳς μαζικῆς παραγγελίας διὰ τὰ ὑποκατάστατα τῶν λίμπερτυς, οἱ Ἄγγλοι ναυπηγοὶ νὰ ἐκπέσουν πῶς τὰς τιμὰς τῶν. Ὑπὸ τὴν παροῖσαν, ὁμως, συγκρότησιν τῆς βρετανικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, εἶναι καὶ τοῦτο ἀμφίβολον.

Μετὰ διετίαν, ὅταν αἱ ἤδη ἀρξάμεναι συζητήσεις διὰ τὴν συγχώνευσιν εἰς μεγαλύτερας μονάδας ναυπηγικὰς τῶν πολλῶν μικρὰς δυναμικότητος ναυπηγείων εὐδοιωθῶν, ἴσως νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ αὐξήσας καὶ τῆς συναγωνιστικῆς τῶν ἱκανότητος.

Ἐτόνισε, πάντως, ὁ κ. Μαυριδόγλου πρὸς τοὺς Ἄγγλους συνομιλητάς του τὴν ζωρὰν ἐπιθυμίαν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπως ἐπανέλθουν εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεία διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ναυπηγῶν τῶν προγραμμάτων, εὐθὺς ὡς αὐτὰ θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐξυπηρετήσουν προσφορώτερον τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας.

\*\*\*

Δὲν παρέλειψεν ὁ κ. Μαυριδόγλου, ἐπ' ευκαιρίᾳ τῆς παραμονῆς του εἰς τὸ Λονδίνον, νὰ ἐπισκεφθῇ καὶ τὰ ἐκεῖ ἑλλημενισμένα ἑλληνικά πλοία, συνοδευόμενος ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ ναυάρχου κ. Σταμπολῆ. Ἀποδίδει ὁ κ. Ὑπουργὸς ἰδιαιτέραν σημασίαν εἰς τὴν διαρκῆ ἐπαφὴν τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν μετὰ τῶν πληρωμάτων. Ἐδῶσαν ἐντολὴν ὅπως οἱ προξενικοὶ λιμενάρχαι ἐπισκέπτανται ἀνελλιπῶς ἅπαν τὰ διερχόμενα ἐκ τῶν λιμένων τῶν ἑλληνικῶν πλοία καὶ ἐπιλαμβάνονται τῆς ἐξετάσεως τῶν παραπόνων τῶν πληρωμάτων, τῆς ἐπιλύσεως τῶν διαφο-

ρῶν καὶ τῆς ἐξασφαλίσεως ὄρων καλῆς ἐνδιατήσεως. Συνέστησεν ἐπίσης, ὅπως νοουθετοῦν τοὺς ναυτικούς μας ἐπὶ τοῦ τρόπου τῆς ὑποβολῆς τῶν παραπόνων τῶν διὰ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ παρασύρονται οὗτοι ἀπὸ ἀπατηλὰ συνθήματα ἐχθρῶν τῆς Ναυτιλίας μας. Τέλος, ἤξισεν πιστὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω ἀπὸ τοὺς προξενικοὺς λιμενάρχαι.

**ΤΟ ΝΕΟΝ ΠΝΕΥΜΑ**

Ἐπέστρεψεν ἐκ Κόντινεντ καὶ Λονδίνου, ὅπου εἶχε μεταβῆ πρὸς ἐπιθεώρησιν τῶν ἐκεῖ Προξενικῶν Λιμεναρχείων ὁ πρὸς τοῦτο ἐνταλθεὶς ἀνώτερος λιμενικὸς ἀξιωματικός. Εἶναι ἡ πρώτη φορὰ πού διενεργεῖται τοιαύτη ἐπιθεώρησις. Ἡ πρωτοβουλία ἀνήκει εἰς τὸν γενικὸν διευθυντὴν κ. Σταμπολῆν, εἰσήγησιν τοῦ ὁποῦ ἀπέδεχθη ὁ Ὑπουργὸς κ. Μαυριδόγλου.

Ὑπεγραμμίσθη κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἡ ἰδιαιτέρα σημασία, πού ἀποδίδει τὸ Ὑπουργεῖον εἰς τὸν θεσμὸν τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχῶν, διὰ τὴν διατήρησιν τῆς τῶσον δοκιμασθείσης τάξεως καὶ πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων μας πλοίων.

Μεγάλοι, πράγματι, ὑπῆρξαν οἱ πρόσφατοι κλυδωνισμοί. Συχνόταται αἱ διαταραχαί. Οὐχὶ σπανία ἡ περιφρόνησις τῆς Ἀρχῆς. Ἡ φράσις «ἐμεῖς τώρα διοικούμε», ἦτο εἰς τὰ χεῖλη, κυρίως, τῶν νεοεισελθόντων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Τὸ νέον πνεῦμα, ἡ ἐπιθεώρησις, εὐτυχῶς, μεταβολὴ ἐτόνισθη εἰς τοὺς Προξενικοὺς Λιμενάρχαι. Ἡ δικαία ικανοποιήσας παντὸς λογικοῦ αἰτήματος, μὲ παράλληλον πάταξιν πάσης ἀναρχικῆς ἐκδηλώσεως, εἶναι τὸ δίπτυχον τῆς νέας, ἀθροῦθου ὅσον καὶ ἐπιτυχῶς ἐντολῆς. Οὕτω, ἐξυπηρετοῦνται τὰ πραγματικά συμφέροντα τῶν ὑγιῶς σκεπτομένων ναυτεργατῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας γενικώτερον.

Δὲν ἐξέλιπον εἰσέτι οἱ κίνδυνοι. Ὑποβόσκει τὸ πῦρ. Ἀγρυπνον ἐπιβάλλεται νὰ διατηρηθῇ τὸ δέγμα τοῦ Ὑπουργεῖου. Συνεχῆς πρέπει νὰ εἶναι ἡ ἐνίσχυσις τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχείων εἰς μέσα καὶ προσωπικόν.

Μὲ τὴν σειράν των οἱ Προξενικοὶ Λιμενάρχαι ὀφείλουν νὰ ἀντιληφθῶν, ὅτι πρῶτιστον καθήκον των εἶναι ἡ αὐτοπρόσωπος παρουσία ἀξιωματικοῦ, ὡς ἐκπροσώπου τῆς Διοικήσεως, ἐπὶ τῶν καταπλεόντων εἰς τὸν λιμένας τῶν σκαφῶν καὶ ἡ ἄμεσος ἐπίλυσις τῶν τυχόν διαφορῶν ἢ ἀμφισβητήσεων περὶ τὴν ὀρθὴν ἐρμηνείαν τῶν ὀφισταμένων Συλλογικῶν Συμβάσεων. Συνεχιζομένης οὕτω ἀπροσκοπίτως τῆς ἐργασίας, ἐπιλύονται αἱ διαφοραί. Σημαντικὴ ἡ τοιαύτη πρὸς τὰ πλοία συνδρομῆ, δεδομένου ὅτι ἡ παραμονὴ των εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, εἶναι ὀλιγοήμερος. Τὰ δημιουργούμενα ἐξῆς μεταβάσεως ἀξιόλογα, λόγῳ τῶν μεγάλων ἀποστάσεων, πρέπει νὰ βαρύνουν τὸ Κράτος. Χρέος του εἶναι νὰ προστατεύσῃ τὴν Ναυτιλίαν, νὰ κατοχυρώσῃ τὴν ἐπ' αὐτῶν ὁμαλότητα.

**Η ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΕΩΣ**

Ἦτο πλέον καιρὸς. Ἡ Ναυτιλία εἶναι πολὺ μεγάλη καὶ τὰ περὶ αὐτὴν θέματα πολὺ πλεονα, προϋποθέτοντα χειρισμὸν παρὰ κρατικῶν λειτουργῶν ἐξειδικιωμένων.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς Διασκέψεως τοῦ Λονδίνου ἀνεκοινώθη τελικῶς τὸ μέτρον τῆς μετεκπαιδεύσεως τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, τῆς ἐδικειώσεως αὐτῶν διὰ τῆς θεσπίσεως δύο πτυχίων: Ναυτιλίας καὶ Διοικήσεως Λιμένων. Αἰσθημα ἱκανοποιήσεως προεκλήθη εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς κύκλους.

Αἱ στήλαι αὐταὶ ἀπὸ πολλῶν ἤδη ἐτῶν εἶχον ἐπισημάνει τὴν ἀνάγκην. Αἱ ὀρθαὶ ὑ-

ποδείξεις μας, δὲν ἔτυχον, δυστυχῶς, τῆς δεούσης προσοχῆς. Εἰς μίαν Ναυτιλίαν, ὡς ἡ Ἑλληνικὴ, ὅπως ἐξελιχθῆ αὐτὴ καὶ ἐξελισσεταί, εἶναι ἀπαραδέκτος ἡ ἀνάθεσις τῶν θεμάτων αὐτῆς καὶ ὁ ὑπεύθυνος χειρισμός, εἰς ἀνεπίδεκτα πρόσωπα. Οἱ μὲ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολούμενοι λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ, καὶ τὰς ἀπαραιτήτους ἐδικὰς γνώσεις πρέπει νὰ ἔχουν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ πλευρᾶς νοστορίας νὰ κρίνονται οὗτοι κατάλληλοι διὰ τὸν λεπτὸν χειρισμὸν τῶν ζητημάτων, κλάδου ἐκτάκτως εὐπαθοῦς, ὅπως ἡ Ναυτιλία.

Δὲν ἐγνωσθησαν εἰσέτι αἱ λεπτομερείαι τῆς ἀνακοινωθείσης μετεκπαιδεύσεως καὶ ἐδικειώσεως τῶν εἰς τοὺς θαμνοὺς πλωτάρχου καὶ ὑποπλοιάρχου ὑπηρετούντων ἀξιωματικῶν. Ἀπαραίτητος, κατὰ τὴν γνώμην μας, εἶναι, πρὸ οἰασδήποτε ἐφαρμογῆς, ἡ παρυσίσις τοῦ προγράμματος μετεκπαιδεύσεως καὶ εἰς τοὺς ἀρμοδίους ναυτιλιακοὺς παράγοντας, ἵνα ἐκφέρουν τὴν γνώμην αὐτῶν, διότι θὰ ἦτο ἀτάλεια πολυτίμου χρόνου καὶ ματαία προσπάθεια, ἡ λειτουργία μίᾳς σχολῆς ἐπιμορφώσεως, ἐὰν αὐτὴ δὲν πρόκειται νὰ ἐκπληρώσῃ τὸν προορισμὸν τῆς.

Ἐπικροτοῦμεν, πάντως, τὴν πρωτοβουλίαν καὶ ἀναμένομεν τὸ λεπτομερὲς πρόγραμμα καὶ τὸν τρόπον λειτουργίας...

**ΤΟ ΠΕΙΡΑΪΚΟΝ ΒΙΕΤΝΑΜ**

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ν' ἀποκομίσουν ἰδέαν τινα περὶ τῆς ἀτμοσφαιρᾶς εἰς τὸ ἀσιατικὸν Βιετνάμ, δὲν ἔχουν εἰμὴ νὰ παρακολουθήσουν τὰ διαδραματιζόμενα εἰς τὴν Ἐνωσιν τῶν Μηχανικῶν Ε.Ν. Θὰ θαυμάσουν ἐκεῖ τοὺς κατερχομένους ἐκ τοῦ Βορρᾶ «Δημοκράτας» καί... Κινεζοὺς, θὰ παρακολουθήσουν τοὺς Βουδδιστὰς φανατικούς καὶ ἰδεολόγους, καθὼς καὶ τοὺς κυβερνητικοὺς Βιετναμέζους, εἰς καθημερινὰς καὶ ἀτελευτήτους διαμάχας.

Αἱ γενικαὶ συνελύσεις ἐναλλάσσονται μὲ ταχύτητα παραστάσεων ΣΙΝΕΑΚ, τὰ δὲ συνθήματα κυμαίνονται ἀπὸ τοῦ κωμικοῦ μέχρι τοῦ ἀκατανοήτου. Ὅμως, δὲν θὰ δυσκολευθῇ ὁ κάθε παρατηρητὴς νὰ μνηθῆ εἰς τὴν σκοπιμότητα ὄλων αὐτῶν τῶν ἐμποροπανηγύρεων. Δὲν θὰ δυσκολευθῇ νὰ διαπιστώσῃ τὴν ἀφετηρίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν κατεύθυνσιν ὄλων αὐτῶν τῶν τάσεων.

Ἡ ἐκπαραθύρωσις τῆς ὑπὸ τὸν κ. Γκιόκαν συντηρητικῆς διοικήσεως τῆς Ἐνώσεως, μοναδικὸς ἀντικειμενικὸς σκοπός. Ἡ ὑπαγωγή τοῦ συνδικαλιστικοῦ Ὄργανισμοῦ τῶν Μηχανικῶν ὑπὸ τὸ Δ.Σ.Κ. (Δημοκρατικὸν Συνδικαλιστικὸν Κίνημα), δηλαδὴ εἰς τοὺς κόλπους τῶν συντροφῶν Ἀμπατιέλου, Κλαουδάτου καὶ Σίας.

Ματαίως θ' ἀναζητηθῶν εἰς τοὺς βορυβάδεις ἐκεῖ διαξιφισμούς, θέματα ἔχοντα σχέσιν τινα μὲ τὰ πραγματικά ἐπαγγελματικά συμφέροντα τῶν Μηχανικῶν.

Προσωπικὴ ἐπίδιωξις ὁ κάθε στόχος. Καὶ φυσικά, ἡ πολιτικὴ σκοπιμότης. Ἡ ἀνταπόκρισις εἰς ἐντολάς, προερχομένας ἀπὸ ἐκτὸς τῆς Ἐνώσεως παράγοντας.

Ὅμως, τὰ πραγματικά συμφέροντα τῶν Μηχανικῶν Ε.Ν. διεκδικοῦνται καὶ ἐπιτυχῶς προάγονται εἰς ἄλλα ἀγωνιστικά γήπεδα. Εἰς τοὺς ὠκεανούς. Εἰς τὰ μηχανοστάσια τῶν δύο καὶ ἡμισίας χιλιάδων πλοίων μας, ὅπου, εὐσυνείδητοι ἐπαγγελματῆαι καὶ καθαρόαιμοι Ἑλλήνες Μηχανικοὶ, προσθέτουν ἡμέρα τῆ ἡμέρα νέας σελίδας θριάμβου εἰς τὸ ἔπος τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας τοῦ 1966. Ἀπληροφόρητοι ἢ καὶ ἀδιάφοροι αὐτοί, μὲ τὰ εἰς τὸ μέγρον τῆς ὁδοῦ Μπουμπουλίνας τεκταινόμενα, προχωροῦν σταθερῶς πρὸς νέας δημιουργίας τῆς Ναυτιλίας μας, διὰ τὰς ὁποίας ἡ συμβολὴ τῶν Μηχανικῶν μας ἀναμφισβητήτως ἀναγνωρίζεται.

Οἱ θόρυβοι τοῦ ἐν Πειραιεὶ Βιετνάμ δὲν πρόκειται, εὐτυχῶς, τίποτε ν' ἀφαιρέσουν ἢ ν' ἀμαυρώσουν ἀπὸ τὰ ἐπιτεύγματα αὐτά. Θὰ ἀποβαίνουν πάντοτε ἀσημάντου ἀξίας ἐπεισόδια, ὅπως ἀσημάντου ἀξίας καὶ σο-

βαρότητας είναι οι προκαλούστες αυτά.

### ΑΙ ΚΙΝΕΖΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Οι καλύτεροι πελάται της 'Ελληνικής Ναυτιλίας —της υπό την Κυανόλευκον σημειωτέον— είναι οι Κινέζοι. 'Ελληνικά, νορβηγικά και άγγλικά σκάφη, είναι τα χρονοναυλωμένα από το Πεκίνο. Είς εκατομμύριον τόννων d.w. υπολογίζονται. Το τρίτον εις αριθμόν είναι τα ίδια μας.

'Εξαιρείται η συνέπεια των Κινέζων εις τας συμβατικάς των υποχρεώσεις. Τακτικώτατα καταβάλλονται τα μισθώματα. Λείπουν αί άντιδικαίαι. Αί ανακρίπτουσαι διαφοραί φιλικώς εκκαθαρίζονται. 'Ανέτως εργαζονται τὰ σκάφη. Δέν πιέζονται κατά τήν εκτέλεσιν των ταξιδίων των. Τὰ φορτία των αποτελούνται από γενικά εμπόρευματα, σιτηρά, λιπάσματα κλπ.

'Η μόνη τελευταίως σημειωθείσα διαφορά άνεφέρετο εις τὰ πρὸς τὸ Βόρειον Βιετνάμ ταξίδια. Τὰ πρὸ τῆς ἀπαγορεύσεως παρὰ τῆς ἑλληνικῆς κυβερνήσεως τὸν πρὸς τὰ ἐκεῖ μεταφορῶν συναφθέντα ναυλοσύμφωνα περιελάμβανον τὸν ὅρον τὸν worldwide ταξιδίων, συνεπῶς καὶ τοῦ Βορείου Βιετνάμ. 'Ομως καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις ἀρνήσεως τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων νὰ πλεύσῃσιν πρὸς τὸν λιμένα Χαϊφὸγκ ἢ τοῦ Πόρτ Κάμφα συνεζήτησαν πάντοτε οἱ Κινέζοι ναυλωταὶ μὲ κατανόησιν τὸ ζήτημα. Προσεφέρθησαν νὰ πληρῶσιν ἔξτρα ἀποζημιώσεις εἰς τὰ πληρώματα. Πρὸ τῆς ἐπιμονῆς τῶν ναυτικῶν μας υπεχώρησαν. Πλοία τοῦ Χόγκ Κόγκ χρησιμοποιοῦν ἤδη τὸ Πεκίνο διὰ τὰς πρὸς τὸ Βιετνάμ μεταφοράς του.

'Υπὸ τὴν κρατοῦσαν κατάστασιν τῆς διακρίσεως τῶν ἐθνικῶν ἐκάστης χώρας πλοίων, τῆς τεραστίας ἀναπτύξεως τοῦ ρωσικοῦ στόλου, τῆς ναυπηγήσεως ὀχι ὀλίγων πλοίων φορηγῶν ἀπὸ τὴν 'Ινδία, τὴν ἀποικίαν τοῦ Χόγκ Κόγκ καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν, αἱ κινεζικαὶ ναυλοσύνθεσι εἰναι μία πραγματικὴ ἀνακούφισις διὰ τὸ τόσον διογκωθὲν ἑλληνικὸν τουνάζ. Κερδοφόροι αἱ χρονοναυλώσεις, ὅσαι ἐκλείσθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν. Προβλέπεται ὀχι μόνον νὰ συνεχισθῶν, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐπεκταθῶν. Τεράστια αἱ βιοτικαὶ ἀνάγκαι τῶν ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων Κινέζων. Τὸ τέταρτον τοῦ πληθυσμοῦ

τῆς Γῆς. 'Αν ποτὲ ἀρθῶν οἱ περὶ τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς περιορισμοὶ ἀπὸ μέρους τῆς 'Αμερικῆς καὶ τὸ Πεκίνο ἐλεύθερον διευρύνῃ τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς του, ὀσκόλος θὰ ἦτο οἰαδήποτε πρόβλεψις ἐπὶ τοῦ ὄγκου τῶν ἀπὸ θαλάσσης μέσων, ποῦ θὰ χρειασθῶν διὰ τὰς κινεζικὰς μεταφοράς. Εἰς ἑκατομμύρια τόννων πρέπει νὰ υπολογισθῶν.

### ΑΙ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΙ

Δύο πίνακες ὁ 18ος καὶ ὁ 19ος τιμωρηθέντων πειθαρχικῶς ναυτικῶν ἐκιοποιοῦθησαν ἐντὸς μηνός. 'Αναφέρονται εἰς 245 περιπτώσεις ἀδικημάτων. Καὶ εἰναι ἀξιοσημείωτον, ὅτι 189 εἰναι οἱ τιμωρηθέντες ἐπὶ λιποταξία, δόκιμοι κυρίως μηχανικοὶ καὶ πλοίαρχοι, ναῦται, βοηθοὶ θαλαμηπόλων, χυτροκαθαρισταί, καθαρισταὶ κλπ.

'Αν μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν συνεχισθῶν αἱ τιμωρίαι τῶν ὄσων καταγγέλλονται λιποτακτῶν ἀπὸ πλοία, ὑπὸ μόνην τὴν Κυανόλευκον σημειωτέον, πρέπει νὰ υπολογίσωμεν, ὅτι ὑπερχίλια θὰ εἰναι αἱ ἐντὸς τοῦ ἔτους μέλλουσαι νὰ ἐκδικασθῶν ὑποθέσεις λιποταξίας. Καὶ ἂν συνυπολογισθῶν οἱ λιποτάκται τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, καταλήγωμεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὑπερδισχίλιοι θὰ εἰναι οἱ κατ' ἔτος δραπετεύοντες 'Ελληνες ναυτικοί. Διαρροὴ πρωτοφανῆς, ἥτις συνεχιζομένη, θὰ ἀπομαστεύσῃ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπὸ πληρώματα κατώτερα, ἡλικίας νεαρὰς, πολῦτιμα, πάντως, διότι πολλὰ θὰ ἠδύναντο νὰ εἰσφέρουν, σὺν τῷ χρόνῳ καταρτιζόμενα, λαμβανόμενης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ὕψισταμένης ἀνεπαρκείας.

Δέν εἰναι μικραὶ καὶ αἱ προκαλούμεναι ἐκ τῶν δραπετεύσεων ἐπιβαρύνσεις εἰς τὰ πλοία. Τὰ ἐπιβαλλόμενα ἀπὸ τὰς κατὰ χώρας μεταναστευτικὰς ἀρχὰς πρόστιμα εἰναι σημαντικὰ (χίλια δολάρια κατὰ λιποτάκτην πληρώνονται εἰς τὸν Καναδᾶν).

Μέτρον ἀποτελεσματικὸν περιστολῆς τοῦ κακοῦ δέν κατώρθωσεν ἀκόμη τὸ 'Υπουργεῖον νὰ ἐξεύρῃ, ἀλλ' οὔτε καὶ πρὸς αὐτὸ τοιοῦτον τι ὑπέδειχθη. 'Η πρότασις τῆς ὀριστικῆς διαγραφῆς τῶν λιποτακτῶν ἀπὸ τὰ Μητρώα ἐργατῶν θαλάσσης, εἰναι ἀξιοπρόσεκτος, ἐφ' ὅσον θὰ ἐπετρέπετο ἡ θεσμο-

θέτησίς τῆς ἀπὸ τὴν κειμένην νομοθεσίαν ἢ συνταγματικὴν τινα πρόβλεψιν. 'Ας μελετηθῇ.

Εἰναι ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ νὰ σταματήσῃ ἢ τοῦλάχιστον νὰ μετριασθῶν αἱ λιποταξίαι. Τὰ σκληρότερα τῶν μέτρων δικαιολογῶνται καὶ ἐπιβάλλονται. 'Αλλως θὰ φθάσωμεν εἰς τὸ σημείον νὰ ἴδωμεν ἐντεινομένην τὴν ἀνεπάρκειαν πληρωμάτων μέχρι τοῦ σημείου ποῦ θὰ ἐκαλοῦντο οἱ ξένοι, 'Ασιάται, μιγάδες κλπ. νὰ ἐπανδρώσῃσιν τὰ πλοία μας. 'Η ἀρχὴ ἤδη ἔγινε.

### ΤΟ ΣΑΝΑΤΟΡΙΟΝ

'Επανερχόμεθα εἰς τὸ θέμα τοῦ Σανατορίου τῶν ναυτικῶν καὶ πολυβύρλητον ΝΙΕΘ τῶν Μελισσιῶν. Πενήντα περίπου ἑκατομμύρια δραχμῶν ἐκότισεν ἡ δημιουργία του, ἀπὸ τὰ μέρισμα τῶν Ἀσφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν Κινδύνων Πολέμου. 'Ἦσαν τὰ ὑπόλοιπα τοῦ «τιμήματος αἵματος» τῶν θυμάτων τοῦ πολέμου. 'Επιτυχῆς, ἐπιτυχαστάτη ὑπῆρξε πράγματι ἡ ἀπόκτησις τοῦ νοσηλευτικῶν αὐτοῦ 'Ιδρυμάτος, τοῦ τελειότερου ἴσως εἰς τὴν περιοχὴν του. Τί συνέβη ὀμως καὶ τί μᾶς ἠγάγκασεν, ὅπως ἀποξενωθῶμεν ἐκ τούτου καὶ ἀθροῦδως νὰ τὸ μεταδιβάσωμεν εἰς ποσορισμὸν παντελῶς ξένον ἀπὸ τὸν ἀρχικῶς τεθέντα;

Πῶς νὰ ἐξηγηθῇ τὸ ὅτι, δεκαπέντε ὀλόκληρα χρόνια μετὰ τὸν πανηγυρισμὸν τῶν ἔγκαινίων, ἀποκαλύπτεται ὅτι οἱ συνταξιῶχοι ναυτικοὶ μόνον παντελῶς ἀκάλυπτοι σανατοριακῆς προστασίας; Ποῖος σήμερον εὐθύνεται διὰ τὸ γεγονός οἱ, πρῶτος μηχανικός τοῦ Ε.Ν. συνταξιούχος εἰκοσιπενταετούς καὶ πλεον βαλοσσίας ὑπηρεσίας, ἐρριφθῆς κυριολεκτικῶς εἰς τὸν δρόμον καὶ μόνον εἰς τὸ ἔσχατον στάδιον τῆς νόσου τοῦ ἔτους προστασίας διὰ προσωπικῆς ἐπεμβάσεως τοῦ κ. Μαυριδόγλου, ἥτις προστασία, φεῦ, ἦτο πλεον ματαιία, λόγω τοῦ ἐπελθόντος θανάτου του; Ποῖος εἰς τέλος θὰ δυνθῆθαι νὰ βεβαιώσῃ ὅτι ὁ θάνατος τοῦ ἀπομάχου αὐτοῦ ναυτικοῦ ἦτο συνέπεια ἀποκλειστικῶς τῆς ἐπαράτου νόσου του καὶ ὀχι τοῦ ἄλλους ἐκ τῆς ἔγκατολιφείας του καὶ τῆς ἀχαριστηρίστου ἀχαριστίας μας;

Πολλὴ μελάνη ἔχει χυθῆ περὶ τὸ θέμα τοῦ ΝΙΕΘ, ὀλα δὲ τὰ συνέδρια τῶν ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ἀπομάχων ναυτικῶν τὸ συνεζήτησαν καὶ ἀξιῶνουν τὴν ἀποκατάστασιν τῆς κακῆς πράξεως τοῦ 'Υπουργεῖου. Δέν πρόκειται δὲ περὶ ἀνεπανορθώτου τινος ζημίας. 'Οπως τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀπεξένωσε τοὺς ναυτικούς ἐκ τοῦ νοσοκομείου των, οὔτω δι' ἄλλης ἐνεργείας του παρὰ τῆ Κυβερνήσει δύναται νὰ τὸ ἐπαναφέρῃ εἰς τοὺς πραγματικούς του ἰδιοκτητὰς καὶ δημιουργούς. 'Αν δὲ εἰς τὴν σανατοριακὴν καὶ μόνον ἀπόδοσιν του ἀποτελῇ σήμερον πλεονασμὸν, ἡ μετατροπὴ του εἰς Γενικὸν Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον ἀποτελεῖ λύσιν ἥτις θὰ προσφέρῃ μίαν τεραστίαν ὑπηρεσίαν εἰς τοὺς ναυτικούς μας καὶ θὰ πληρῶσῃ κάπως μίαν λίαν ἐπείγουσαν ἀνάγκην των, θερματιζομένων τῶν πολυδαπάνων καὶ ἀνωφελῶς ἀκολουθουμένων πειραματισμῶν, τῆς λεγομένης προστασίας ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ. Πεντήκοντα ἑκατομμύρια εἴπομεν ὅτι μᾶς ἐστοίχισε πρὸ δεκαπενταετίας καὶ πλεον τὸ ΝΙΕΘ. 'Οπερ ἐστὶ μετρημηνεύομενον, ὅτι ἡ σημερινὴ του ἀξία, κατὰ πολὺ ἴσως νὰ ὑπερβαίῃ τὸ δεκαπλάσιον!...

### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Στατιστικαὶ ἀπηκριδωμένοι ἀναφέρουν, ὅτι 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ συνήσαν κατὰ τὸ 1965 μὲ τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεία συμβόλαια δι' 63 συνολικῶς πλοία, 2.040.380 τόννων γκρῶς, ἢ ποσοστὸν 37% τοῦ συνόλου τῶν πρὸς ἐξαγωγήν ναυπηγήσεων. Καὶ οὔτω κατέλαβον οὔτοι τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὴν ἰαπωνικὴν ναυπηγικὴν παραγωγήν, μὲ ἠύξημένους πάντως τὰς παραγγελίας κατὰ 14,4% ἐν σχέσει μὲ τὸ ἐπιτευχθέν ρεκόρ τοῦ 1963, ὀπότε παρεδόθησαν εἰς τοὺς 'Ελλήνας ἐφοπλιστὰς 56 σκάφη 1.780.900 τόννων γκρῶς καὶ μὲ 29 πλοία 882.180 τόννων γκρῶς τοῦ 1964.



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.**

OTHMARSTRASSE 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

Η κολοσιαία αυτή αύξησης εις νέας παραγγελίας των Έλλήνων έφοπλιστών, αποδίδεται κατά μείζονα λόγον εις την κατασκευήν μπάλκ κάρριερς.

Έκ του συνόλου των έργων δια λογαριασμόν των Έλλήνων πλοιοκτητών, τα 44 σκάφη χωρητικότητας 1.285.980 τόν. γκρός ήσαν μπάλκ κάρριερς. Συμπτωματικώς το σύνολον τούτο αντίστοιχεί πρὸς τὰ 61% του συνόλου των κατασκευασθέντων μπάλκ κάρριερς κατά τὸ 1965.

Τὸ ὑψηλότερον ἐτήσιον ρεκόρ κατά τὸ παρελθόν εις ναυπηγήσεις μπάλκ κάρριερς παρ' Έλλήνων πλοιοκτητῶν ἐσημειώθη κατά τὸ 1964 μὲ 21 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 495.580 τόνων γκρός. Τὸ σύνολον των κατασκευῶν διὰ τὸ 1965 εἶναι κατά δύο φορές μεγαλύτερον τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.

Η τοιαύτη ἀπότομος αὐξησης εις ναυπηγήσεις μπάλκ κάρριερς αποδίδεται εις τὸ γεγονός, ὅτι ὁ ὄμιλος τοῦ κ. Ι. Μ. Καρρά ἔδωκεν εἰς τὰ ἰαπωνικά ναυπηγεία παραγγελίας δι' 9 πλοία 254.900 τόνων γκρός καὶ ὁ ὄμιλος τοῦ κ. Νιάρχου δι' 9 πλοία 238.500 τόνων γκρός. Ἐπὶ πλέον καὶ ἄλλοι ὄμιλοι Έλλήνων πλοιοκτητῶν ἐπέδειξαν θετικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ναυπηγήσιν μπάλκ κάρριερς.

Ἐξ ἀντιθέτου, παρηγγέθησαν μόνον 10 δεξαμενόπλοια συνολ. χωρητικότητος 521.400 τόνων γκρός. Συγκριτικῶς μὲ τὸ ὑψηλότερον ἐπιτευχθέν ἐτήσιον ρεκόρ τοῦ 1963, ὁπότε τὸ σύνολον ἀνῆλθεν εἰς 33 πλοία 1.264.300 τόνων γκρός, ὁ ἀριθμὸς διὰ τὸ 1965 κατῆλθεν εἰς τὸ ἥμισυ.

Η κατασκευή, ἐξ ἄλλου, πλοίων συνδεδεμένου φορτίου (ore/oil) ἀνῆλθεν εἰς πέντε πλοία, 223.000 τόνων γκρός.

Η κατάταξις κατὰ ἐφοπλιστικούς ὄμιλους, ἔχει ὡς ἑξῆς:

1ος) Ι. Μ. Καρρά: 15 πλοία, 554.300 τόνων γκρός, ἀποτελούμενα ἀπὸ 6 δεξαμενόπλοια, 299.400 τόνων γκρός καὶ 9 μπάλκ κάρριερς, 254.900 τόνων γκρός. Συμπτωματικῶς, αἱ ἀνωτέρω παραγγελίαι εἰς τὰ ἰαπωνικά ναυπηγεία διὰ τόσα πολλὰ πλοία ἐντὸς ἐνὸς ἔτους ὑπὸ ἐνὸς μόνου ὀμίλου, θεωροῦνται ἄνευ προηγουμένου καὶ τούτου δύναται νὰ σημειωθῇ ὡς νέον ρεκόρ.

2ος) Ναυτιλιακὴ Ἐταιρία «Τρίτων» (Κ. Μ. Λεμός), 6 πλοία, 301.500 τόν. γκρός.

3ος) «Ὀράιον Σίπιγκ» (κ.κ. Υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ) 6 πλοία, 240.700 τόνων γκρός.

4ος) Νιάρχος, 9 πλοία, 238.500 τόνων γκρός.

Οἱ ἀνωτέρω ἐφοπλιστικοὶ Οἶκοι ἐσημείωσαν τὰ ὑψηλότερα ἐπίπεδα εἰς παραγγελίας κατὰ τὸ 1965. Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς λοιποὺς Ἕλληνας πλοιοκτῆτας, ὁ ἀκόλουθος πίναξ παρέχει λεπτομερείας κατὰ σειρὰν

παραγγελιῶν ὑπὸ ἀτομικῶν ὀμίλων:

Ὄμιλοι	Πλοία	Τ. γκρός
Χαλυδουργική	5	170.000
Λιδανός	2	87.400
Κούλουθρος	2	75.000
Α. Λούρης Λτδ.	3	74.560
Οἶκος Ν. Ι. Γουλανδρῆ	2	51.800
Α. Παππαδάκη	1	34.000
Σ. Νομικός	2	21.000
«Φάρος Σίπιγκ» (κ. Ξυλάς)	1	17.560
Δάμπαση	1	17.560
Ἰνῶσι	1	17.000
Λοιποὶ	7	139.600
<b>Σύνολον</b>	<b>27</b>	<b>705.480</b>

Διὰ τὸ 1966 αἱ μέχρι τοῦδε παραγγελίαι καὶ αἱ προβλεπόμεναι θὰ εἶναι ὑποδεέστεραι πῶς ἔναντι τοῦ 1965.

**ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΙΚΡΑ**

Οἱ ναῦλοι διὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τοῦ Καναδά καὶ τῶν Η.Π.Α. ἐσημείωσαν τὴν κατωτάτην ἀπὸ διατιμῆς πτώσιν. Ὁδὸς μαίνεται ὁ συναγωνισμὸς τῶν μεγάλων πλοίων.

Τὰ «μυθώκερς» ἔχουν ἤδη ὑπερβῆ τὰ δεξαμενόπλοια, ὅσον ἀφορᾷ τὸ καλ' ἔκαστον μέγεθος. Πλοία μέχρι τῶν 45.000 τόνων d.w. ἐναυλώθησαν ἤδη διὰ μεταφορᾶν σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ. Ἡ ἐπιβρομὴ τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ σιτοφορτία ὑπῆρξε μικροτέρα κατὰ τοὺς δύο προηγουμένους μῆνας. Ἄς ἀποδοθῇ τούτο εἰς τὴν γενικὴν μείωσιν πτώσιν τῆς ζήτησεως παρὰ εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν.

Καὶ προβλέπεται ὅτι ἀναφορευτικῶς οἱ ναῦλοι τῶν τράμπς θὰ περιστρέφονται εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, ἐκτός ἐὰν ἡ ζήτησις σιτηρῶν ἀρκοῦνταις ζωνηρούσῃ, ὥστε νὰ ἀπορροφηθῇ ὁ σημαντικὸς ἀριθμὸς μεγάλων πλοίων, τὰ ὅποια ἀναζητοῦν ἀπελπιστικῶς τὴν ἀπαχόλησιν.

Ἐν τῇ μεταξῆ μερικὰ «μυθώκερς» ἐξησφάλισαν ἐργασίαν καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς παλαιοσιδηρῶν ἐξ Ἦνωμ. Πολιτειῶν δι' Ἰαπωνίαν. Τὰ λιμπερτς παραμερίζονται ἀπὸ γνώριμον δι' αὐτὰ τοιμὰ μεταφορικῶν.

Ἀξιοσημείωτον εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι τὰ μικρὰ φορτηγὰ πλοία (10.000-14.000 τ. d.w.) ἐπέτυχον εἰς ὀρισμέναις μεταφορὰς καλοῦς ναύλους, τοὺς ὑψηλοτέρους ἀπὸ τοῦ ρωσικοῦ μπόυμ τοῦ Ὀκτωβρίου 1963, ἐνῶ τὰ μεγαλύτερα φορτηγὰ ὑπεχρεώθησαν νὰ δέχωνται τοὺς χαμηλοτέρους ἀπὸ διατιμῆς.

Ἡ προοπτικὴ διὰ τὰ μικρότερα πλοία εἶναι ἰκανοποιητικὴ, ἐν ὅψει τῆς μεταφορᾶς σιτηρῶν ἐξ Η.Π.Α. εἰς Ἰνδίαν, Ἀπεναντίας, σκοτεινὸν εἶναι τὸ μέλλον τῶν «μυθώκερς», λόγῳ τῶν ἀθρόων παραδόσεων ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν

ἀκόμη μεγαλύτερων σκαφῶν.

Ἐν συγκρίσει μικρὸς ἀριθμὸς σκαφῶν 10-14.000 τόνων θὰ εἰσελθῇ μελλοντικῶς εἰς τὴν ὑπερθεσίαν, λόγῳ ἀκριθῶς τῆς στροφῆς τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰ «μυθώκερς», τὰ ὅποια καὶ προσέκλεισαν τὴν διακρινομένην πλέον ἀποχώρησιν τῶν πολυετῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν.

Ἐπίσταται, πράγματι, διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας ἐπείγουσα ἀνάγκη νὰ μελετήσουν σοβαρῶς τὸ ζήτημα ναυπηγήσεως πλοίων πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν λιμπερτς. Τὰ «μυθώκερς» εἶναι πεισιφανῶς οἰκονομικώτερα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των, λόγῳ ὅμως τῶν λιμενικῶν περιορισμῶν εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον, δὲν δύνανται ἀκόμη νὰ χρησιμοποιηθῶν εἰς ἀπάσας τὰς μεταφορὰς. Θὰ παρέλθουν πιθανῶς πολλὰ ἔτη πρὶν ἢ ἀνάπτυξις τῶν λιμενῶν ψύσῃ τὰς ἐπικρατουσῶν τάσεως, αἱ ὅποια: ἐσημειώθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν εἰς τὸ μέγεθος τῶν πλοίων. Ἐπὶ παραδείγματι, αἱ μεταφοραὶ σιδηρομεταλλεύματος πρὸς λιμένας τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης θὰ διενεργουῦνται μετὰ τινα χρόνον μὲ σκάφη τῶν 65.000 τόνων d.w. ἢ καὶ μεγαλύτερα, μέχρις ὅτου καὶ ἡ Μ. Βρετανία ἀποκτήσῃ λιμένας ἰκανοῦς διὰ δεχθῶν τοιαῦτα σκάφη. Τὰ ὑπὸ μελέτην σχέδια λιμενικῶν ἔργων εἶναι ἀρκούντως προοδευτικά.

Αἱ ναυλώσεις πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας διὰ τὴν μεταφορᾶν ἐνὸς εἰσὶν ἑκατομμυρίου τόνων σιτηρῶν ἐξ Ἦνωμ. Πολιτειῶν διὰ Μάϊον καὶ Ἰούνιον ἀναδιελάζον τὸ σύνολον τῶν σιτοφορτίων ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ ἔτους εἰς τρία περίπου ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι ἐνὸς καὶ πλέον ἑκατομμυρίου τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1965.

Ἡ ὀγκώδης αὕτη μεταφορικὴ κίνησις πρὸς τὴν Ἰνδίαν, ἐνῶ παρέχει ἐπιπερθετὴ ἀπαχόλησιν διὰ τὰ τράμπς προκαλεῖ τὴν ἐκπτώσιν τῶν ναύλων εἰς τὸν τοιμὰ τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς. Ἐπὶ παραδείγματι: ἐξησφάλισθη χωρητικότης μὲ τιμὴν 40 σελ. κατὰ τόνον φιο δι' εἰσαγωγὴν μεταλλεύματος ἀπὸ Μοριουγκάο, ἤτοι γενικὴ πτώσις 10 σελ. περίπου κατὰ τόνον ἐντὸς διμήνου περίπου. Πολλὰ ἄλλα πλοία — ἰδίως μεγαλύτερον μεγέθους — ὑπεχρεώθησαν ἀφορὰ νὰ διαπλεύσουν τὸν Εἰρηνηκὸν καὶ κενὰ ἐπανερχόμενα εἰς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῶν Ἦνωμ. Πολιτειῶν θὰ πείσουν ὑποτιμητικῶς τοὺς ναύλους, ἐν ἡ κρατοῦσα ἔλλειψις φορτίων εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ἐξασκολευθήσῃ.

Αἱ χρονοναυλώσεις εἶναι αἱ περισσώτερον ἐνθαρρυντικαί. Μελονοῦσι καὶ δι' αὐτὰς οἱ ναῦλοι ἔπασαν, ἐκ συμπαιδείας πρὸς τὰς τιμὰς τῶν μεταφορῶν κατὰ ταξίδιον, εἶναι ἀκόμη ἀποδοτικαί. Εἶναι ὅμως χαρακτηριστικὴ τῆς καταστάσεως τῆς νυχλαγορᾶς καὶ τῆς θέσεως τῶν μεγάλων σκαφῶν ἡ ναύλωσις μπάλκ κάρριερ 50 χιλ. τόνων μὲ παραδόσιν τὸ 1967, εἰς τὰ 1.85 δολ. διὰ ὃ ἔτη, μὲ ὀψίων 10-15 ἔτη πρὸς 1.75 δολλάρια.

Ὅποσοδήποτε διὰ τὸ ἤμισον μέλλον οἱ πλοιοκτῆται τράμπς θὰ ἀντιμετωπίσουν διαφόρους ἐξελίξεις, ἀναλόγως καὶ πρὸς τὴν σύνθεσιν τῶν στόλων των. Τὰ μεγαλύτερα σκάφη θὰ ἀπολαμβάνουν ναύλων χαμηλοτέρων ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ μικροτέρου μεγέθους.

**ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΩΝ ΑΠΟΜΑΧΩΝ**

Τὴν Κυριακὴν, 30ῆν καὶ Δευτέραν 31ῆν λήξαντος εἶχε προγραμματισθῆ καὶ πράγματι συνεκροτήθη τὸ Β' Συνέδριον τῶν συνταξιούχων, προστατευομένων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, εἰς τὴν αἴθουσαν τοῦ Πειραικοῦ Συνδέσμου. Εἰς τούτο ἐκλήθησαν ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ὁ Ναύαρχος Γενικὸς Διευθυντῆς καὶ Διευθυντῆς Προνοίας, ὁ Διευθυντῆς τοῦ Ν.Α.Τ., οἱ βουλευταὶ Πειραιῶς καὶ ναυτικῶν περιοχῶν καὶ ἄλλαι προσωπικότητες τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου. Λόγῳ τοῦ ὅτι τὸ παρὸν τεῖχος εὐρίσκατο ὑπὸ ἐκτύπωσιν, θὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὰς συζητήσεις καὶ τὰ πορίσματα τοῦ Συνεδρίου εἰς τὸ προσεχές. Πολλὰ εἶναι τὰ προβλήματα ἅτινα ἀπασχολοῦν καὶ ἐνδιαφέρουν τοὺς ἀπομάχους μας, κυριώτερον τῶν ὁπίων ἢ ὑποτυπώδης ἰατροφαρμακευτικὴ των περιβαλφισ. Θεωρητικῶς καὶ νομοθετικῶς, ἀνύ-

**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. ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.

CREECHURCH HOUSE LEMOS MARITIME BLDG 501-502  
CREECHURCH LANE AKTI MIAOULI 35-39

LONDON E. C. 3

PIRAEUS

TELEX 28956 TEL: AVENUE 1771

TELEX 5876 TEL: 472.249 - 472.456

παρκτον είναι τοιούτον θέμα. Το μόνον τηρούμενον είναι ότι, δι' ύπουργικής απόφασης, κοινοποιουμένης εις την αρχήν εκάστου εξαμήνου, επεκτείνεται η υπό του «ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ» ιατροφαρμακευτική προστασία και εις τους συνταξιούχους ναυτικούς.

Η προστασία όμως αυτή είναι περιορισμένη εις το ελάχιστον, ανάλογος με την προβλεπόμενη διά τα μέλη των οικογενειών των εργαζομένων ναυτικών.

Εκτός του αποκλεισμού των από τα δικαιώματα λουτροθεραπείας, ορθοπεδικών εξαρτημάτων, κηλεπιδέσμων κ.λ.π., ως και όμματουαλίων, περιορίζονται εις τρίμηνον μόνον έτησίαν θεραπείαν εις κλινικάς και παντελώς αποκλείονται από την σανατοριακήν προστασίαν. Κατάστασις άπίστευτος, αλλά δυστυχώς πραγματική. Καιρός, λοιπόν, να τερματισθή το άπαράδεκτον τούτο σύστημα, μία δε νομοθετική μέριμνα να κατοχυρώση τον απόμαχον του κύματος εις τα γραφεία του από τον φοβερών έφιάλην της έγκαταλείψεως. Έχει και αυτός δικαιώματα πολλά, τόσο από τα ασφαλιστικά 'Ιδρύματα, όσον και από την Έλληνικήν Πολιτείαν.

Προσέφερε πολλά. Άσφαλώς περισσότερα από κάθε άλλην τάξιν εργαζομένων.

### ΤΑ "ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ."

Άνεκαινώθησαν στοιχεία μιάς μελέτης, την όποιαν έπεξεργάσθησαν τρεις οικονομολόγοι —εκ των γνωστότερων— περί των «μακροπροθέσμων εξέλιξεων της Έλληνικής Οικονομίας». Μεταξύ άλλων προβλέπεται, ότι κατά την λήξιν της δεκαπενταετίας 1966 - 1980, το εργατικόν δυναμικόν της χώρας θα αύξηθῆ εις 4.120 - 4.250.000 και θα καλύπτῃ τὸ 47% περίπου του πληθυσμοῦ αὐτῆς. Θα πραγματοποιηθῆ, δηλαδή, μία μέση έτησίαν αύξησις ἐξ 1% περίπου, δεδομένου ότι ὁ ενεργὸς πληθυσμὸς της χώρας ανήρχετο τὸ 1964 —κατὰ τοὺς τρεῖς οικονομολόγους— εις 3.730.000 (τούτέστιν εις 43,88% του πληθυσμοῦ τῆς Ἑλλάδος).

Κατὰ τὸ γνωστὸν «Πενταετὴς» Πρόγραμμα, τὸ εργατικόν δυναμικόν τῆς Ἑλλάδος ανήρχετο τὸ 1965 —ὄχι τὸ 1964— εις 3.665.000, ἐνῶ κατὰ τὸ «Δεκαπενταετὴς» ἔπρεπε νὰ εἶναι 3.767.000. (Διαφορὰ 1η

102.000 άτομα). Κατὰ τὸ «Πενταετὴς» ἡ μέση έτησίαν αύξησις του ενεργοῦ πληθυσμοῦ θα ανέρχεται εις 0,74%, ἐνῶ κατὰ τὸ «Δεκαπενταετὴς» κατὰ 1%. (Διαφορὰ 2α ποσοστὸν 0,26%). Τὸ 1970 κατὰ τὸ «Πενταετὴς» τὸ σύνολον του εργατικοῦ δυναμικοῦ θα φθάσῃ τὰ 3.790.000, κατὰ τοὺς τρεῖς δὲ οικονομολόγους, τὰ 3.954.000. Ἦτοι διαφορὰ ἐξ 164.000 ατόμων.

Κατὰ τοὺς συντάκτας του «Πενταετοῦς» σχεδίου τὰ ἑλληνικά πληρώματα, τὰ ὑπηρετοῦντα ἐπὶ πλοίων ἀνω τῶν 100 κ.ο.χ. θα πρέπει νὰ ἀνέλθουν κατὰ τὸ 1970 εις 120.000 ναυτικούς. Παρατηρητέον ὅτι: α) ὁ ὑπολογισμὸς γίνεται ἐπὶ τῆ βάσει τῆς προβλεπομένης αύξήσεως τῆς συνολικῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῆς Ναυτιλίας, στοιχείον ἄσχετον, δεδομένου ὅτι τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὸ 1970 ναυτεργατικὸν δυναμικόν θα ἐξαρτηθῆ ἐκ του —πιθανοῦ— ἀριθμοῦ τῶν κατὰ τὸ ἔτος ἐκεῖνο ἐμπορικῶν σκαφῶν. β) Δὲν παρατίθενται, ὡς ἐπεβάλλετο, ἡ κατὰ τὸ 1965 συγκρότησις εις ἀριθμοὺς καὶ εἰδικότητα του ενεργοῦ ναυτικοῦ πληθυσμοῦ καὶ ἡ ἀντίστοιχος πρόβλεψις διὰ τὸ 1970. Εἶναι πασιγνώστον, ὅτι τὴν συνολικὴν ἀριθμητικὴν συγκρότησιν του ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ συνθέτουσιν τὰ κατὰ εἰδικότητας —καὶ βαθμοῦς— μερικὰ ἀριθμητικὰ σύνολα. Εἶναι δὲ γνωστὸν, ὅτι τὰ μερικὰ ταῦτα σύνολα ἐπηρεάζουν θετικῶς οἱ ἀριθμοὶ τῶν πλοίων ἐκάστης κατηγορίας (ναυτιλιακοῦ κλάδου). γ) Δὲν προσδιορίζεται ὁ ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὴν πενταετίαν 1966 - 1970 μελλουσῶν νὰ προέλθουν μειώσεων, ἀλλὰ προσδιορίζονται ὡς καθαραὶ ἀναγκαῖαι —διὰ τὸ 1970— προσθήκαι 35.000 πληρωμάτων καὶ 10.000 ἀξιωματικῶν.

Συμπέρασμα: Ἐπὶ τὴν σύγκρισιν τῶν δύο, πενταετοῦς «σχεδίου» καὶ δεκαπενταετοῦς μελέτης, προκύπτει ὅτι τὰ αὐτὰ δεδομένα ἔχουν μετρηθῆ ἄλλως καὶ ἄλλα —αἰσθητῶς διάφορα— διατυπώνονται διὰ τὰ ἔτη λήξεως τῶν προβλέψεων μεγέθη. Εἰδικώτερον ὅσον ἀφορᾷ εις τὸ ναυτεργατικόν δυναμικόν, θεμελιούται τὸ συμπέρασμα, ὅτι περὶ αὐτοῦ αἱ προβλέψεις του πενταετοῦς «σχεδίου» δὲν βασίζονται ἐπὶ τῶν ἐπηρεαζόντων τὸ μέγεθος του ενεργοῦ ναυτικοῦ πληθυσμοῦ δεδομένων καί, κατ' ἀκολουσίαν, τὰ μεγέθη τῶν κατὰ τὸ 1970 καθαρῶν προσθηκῶν εἶναι αὐθαίρετα, μὴ στηριζόμενα ἐπὶ στοιχείων, δυναμένων νὰ ὀδηγήσουν εις τὴν ἐξαγωγὴν σαφῶν συμπερασμάτων καὶ προβλέψεων.

### ΔΑΥΝΑΤΟ ΝΑ ΠΑΡΑΛΕΙΦΘΗ:

Τονίζεται κατὰ κόρον, ὅτι ὀφείλονται χάριτες πρὸς τοὺς συντάκτας του πενταετοῦς σχεδίου, διότι περιέλαβε καὶ προγραμματισμὸν τῆς ναυτικῆς μας διομηχανίας. Ὁμολογοῦμεν ὅτι ἐκπλησσομένη πρό του ὄγκου τῆς ἀφελείας. Ἐπὶ τετρακοσίαν ἐβδομήκοντα (470) σελίδων του «σχεδίου», διετέθησαν σελίδες ἐννέα (9) διὰ τὴν ποιοτικὴν καὶ μόνον —ὡς τιτλοφορεῖται τὸ κεφάλαιον — Ναυτιλίαν.

Καὶ ἐρωτῶμεν τοὺς «εὐγνώμονας»: Ἐπιτελεῖ τούτο «χάριν» ἡ ἦτο ἀδύνατον τὸ σχεδίου νὰ σιωπήσῃ ἐντελῶς περὶ τῆς Ναυτιλίας, ὅταν διὰ τούτου καλύπτονται ἅπαντες οἱ τομεῖς τῆς Ἑλληνικῆς Οικονομίας; Ἐναλογοῦνται οἱ θαυμασταὶ τῶν «ἐννέα» σελίδων, ποῖα θὰ ἦτο ἡ εὐθύνη τῶν συντακτῶν του «σχεδίου», ἂν παρέλειπον τὴν Ναυτιλίαν; Δύναται νὰ μᾶς ὑποδείξουν ποῖα αἱ προβλέψεις του «σχεδίου» περὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ, ἀχιπλοοῦσης φορτηγοῦ, μεσογειαικῆς φορτηγοῦ καὶ λοιπῶν κλάδων τῆς Ναυτιλίας; Ὁ «προγραμματισμὸς» του ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ ἀφορᾷ μόνον τὴν ποσοτικὴν; Αἱ προβλέψεις περὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἀφοροῦν μόνον τὴν ποιοτικὴν; Αἱ τηλεπικοινωνιαί, ἡ «πιστωτικὴ πολιτικὴ»;

Ἐς θαυμάζουν οἱ «εὐγνώμονες» τὸν δίκην «λίθων, πλίνθων, κεράμων, ἀτάκτως ἐρριμμένων» ναυτιλιακῶν —ἰδίως δὲ «ἐπιστημονικῶν»— προγραμματισμὸν τῆς Ναυτιλίας.



## ARNESSEN ELECTRIC NOW! SUPPLIES SPARE PARTS FOR JAPANESE BUILT MARINE EQUIPMENT

IF YOU ARE HAVING TROUBLES WITH:

- Delivery time of spares;
- Spares for obsolete equipment;
- Costs of repair and service;

— for Japanese manufactured machinery, we can aid you in solving these problems. We, today, are sole U.S. Spare Parts and Repair Service representatives for:

MITSUBISHI ELECTRIC CO., LTD.	(Generators; Motors; Controllers; Starters)
NOHMI BOSAI KOGYO CO., LTD.	(Fire Alarm, and Extinguishing Equipment)
TOKYO KIKAI CO., LTD.	(Deck Machinery)
TERASAKI ELECTRIC CO., LTD.	(Main Switchboards; Control Panels)
OHISHI ELECTRIC INDUSTRY CO., LTD.	(Water-tight Fittings; Plugs; Receptacles)
TAIYO ELECTRIC MFG. CO., LTD.	(Motors; Generators; Controllers; Starters)
TOKYO SHIBAURA ELECTRIC CO., LTD.	(TOSHIBA) (Generators; Motors; Controllers)
MITSUBISHI TRW CO., LTD.	(Data Loggers and Computers)
FUJII ELECTRIC CO., LTD.	(Generators; Motors; Controllers)
SHINKO ELECTRIC CO., LTD.	(Generators; Motors; Controllers)
KAWASAKI ELECTRIC MFG. CO., LTD.	(Generators; Motors; Switchboards)
TAKAYA ELECTRIC CO., LTD.	(Telephones; Communication Equipment; Tachometers)

Furthermore, our Tokyo office is in daily contact with all other leading Japanese Marine equipment manufacturers. Let us help you find the correct parts you need — faster!

In Tokyo: Mr. Charles P. Yuge  
Central P. O. Box 2109  
Chiyoda-ku, Tokyo Telephone: 303-2109

U.S. MEMBER



335 Bond Street, Brooklyn, N. Y. 11231  
Telephone: (212) 852-5701  
Cable: ELECRAFT, NY-Telex 222028

**ARNESSEN**  
**ELECTRIC**  
COMPANY • INCORPORATED

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

# ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ

ΕΠΕΔΕΙΧΘΗ ΠΛΗΡΗΣ ΣΥΜΠΝΟΙΑ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΣ

Τὸ κλίμα τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸν κρατικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν — κατόπιν τόσων ἀναβολῶν — ἀντιμετώπισιν ὀρισμένων καιρῶν προβλημάτων τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀνεπτύχθη μὲ τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Ναυάρχου κ. Σταμπολῆ εἰς τὴν ἀγγλικὴν Μητρόπολιν. Ἡ ἐκεῖ παραμονὴ τῶν ὑπῆρξε δι' αὐτοὺς καὶ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων πλήρης ἐβδομάς ἐντόνου ἐργασίας. Ἐλειφαν αἱ γνωσταὶ τοῦ παρελθόντος ὑπερβολαί, αἱ ἀνεκπλήρωτοι διαβεβαιώσεις, ὁ φλόαρος μονόλογος καὶ ἡ οἰκτρὰ ἐκμετάλλευσίς τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως πρὸς κοιμητικὴν καὶ μόνον προσβολήν.

Μὲ πρόθυμον τὴν διάθεσιν ἀνεπτύχθη ὁ διάλογος. Εἰς ἕαθος ἀνελύθησαν τὰ ζητήματα. Οἱ ἐφ' ἑνὸς ἐκάστου θέματος εἰσηγηταὶ ἠγκυρώθησαν, προσγειωμένοι εἰς τὴν πραγματικότητά, νὰ ὑποδείξουν τὸ δυνατόν γενέσθαι καὶ ὁ κ. Μαυριδόγλου μὲ τὴν σειράν του παρέσχε τὴν ρητὴν διαβεβαίωσιν λύσεων πρακτικῶν, ἐφικτῶν, ἀφοῦ ἀνέπτυξε μὲ κάθε συντομίαν τὸ μέχρι τοῦδε ἐπιτελεσθὲν ἔργον τοῦ Ὑπουργείου.

Ἡ παρουσία κατὰ τὰς συζητήσεις τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν καθηγητοῦ κ. Ἀνδρεάδη, συνοδευομένου καὶ ἀπὸ τὸν Διευθυντὴν τῆς Ἐνώσεως κ. Κατσαμπῆν, ἀπετέλεσε τὴν καταφανεστέραν ἐκδήλωσιν τῆς ὑφισταμένης πλέον ἀπολύτου συνεργασίας μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων. Ὁ κ. Ἰωάννης Κουλουκουνη τῆς προήδρευσε τῶν πολυῶρων συνεδριάσεων. Παρόντα ὄλα τὰ μέλη τοῦ «Κομιτέτη».

Διὰ πρώτην φοράν ἡ ἀύκεψις τριτάτης εὐρυτέρας μορφῆς συνήλθεν εἰς τὸ Λονδίον, διὰ νὰ ἀκουσθῶν ἀπὸ τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας αἱ ἀπόψεις τῶν διαχειριζομένων τὰ συμφέροντα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Καὶ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τὸν φορέας τῆς κρατικῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας πολιτικῆς συνήφθη συμβόλαιον καλῆς συνεργασίας, ἀμερίστου συμπαραστάσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἐπιλύσεως τῶν προβλημάτων του.

Τὰ συζητηθέντα εἶναι γνωστά. Πλεῖστα ἐξ αὐτῶν ἀνεπτύχθησαν καὶ πρὸς διετίαν εἰς τὸ ἔδω συγκαλήθην Συνέδριον. Δὲν ἔπαυσαν ἔκτοτε ὑφιστάμενα, ὑπὸ τὴν οὐδέτεραν τῶν μορφῶν. Τέσσαρα τὰ μετὰ τὸ Συνέδριον ἀνακύφοντα: Πρῶτον τὸ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλικῶν μονάδων τοῦ στόλου μας (ἐπ' αὐτὸ ἀπεφασίσθη ἡ ἐπεξεργασία τοῦ σχετικοῦ αἰτήματος καὶ ἡ ταχύτερα ὑποβολὴ του πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, εἰσηγητῆς ὁ κ. Μαυριδόγλου). Δεύτερον τὸ γνωστὸν ἐπίσης ζήτημα τῶν ἐπικρατῶν διὰ τὰ φροσῖα τῶν πολεμικῆς κινδυνουμένης σκαφῶν. Ὁ κ. Ἀνδρεάδης, ὅστις ἀνέλαβε τὴν πρῶν τοδούλιαν τῆς συζήτησεως τοῦ θέματος μὲ τοὺς Ἀγγλοὺς ἀσφαλιστάς, ἐγνωρίσε κατὰ τὴν δευτέραν ἡμέραν τῆς Διασκέψεως τὰ τῶν συνομιλιῶν μὲ τοὺς leading underwriters. Γράφομεν σχετικῶς κατωτέρω. Τρίτον τὸ Ταμεῖον Ἀνεργίας καὶ τέταρτον ἡ σύστασις Ναυτικοῦ Νοσοκομείου.

Καὶ διὰ νὰ κλείσωμεν τὰς ἐκ τῆς ἐπισκέψεως τοῦ κ. Μαυριδόγλου ἐντυπώσεις, ἀρκεῖ ἡ ἀναμνηστικὴ διαπίστωσις, ὅτι ἡ πρὸς αὐτὸν ἐμπιστοσύνη τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων διεδηλώθη κατὰ τὸν πανηγυρικώτερον τρόπον. Οἱ συνήθως ἐπιφυλακτικοὶ εἰς ἐκδηλώσεις ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου, ὄλοι ἀνεξαιρέτως, ἐνθουσιωδῶς ἐξεφράζοντο διὰ τὴν διαδηλωθεῖσαν στερεὰν θέλησιν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν Ναυτιλίαν, διὰ τὸ πρακτικὸν πνεῦμα, ποῦ διήπεν ὄλας του τὰς ἀπόψεις καὶ τὴν γ ν ῶ σ ι ν — πρὸ παντὸς αὐτὴν — μὲ τὴν ὁποίαν ἐχειρίσθη κατὰ τὰς συζητήσεις τὰ προβληθέντα θέματα. Ἦτο πλήρως ἐνημερωμένος. Ἡ ναυτικὴ συνείδησις τοῦ κ. Μαυριδόγλου διεπιστώθη. Οὐδὲ ἔχνος κοιμητικῶν ὑπολογισμῶν. Ὅπως ἐτόνισεν, ἐθνικὴ εἶναι ἡ ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας καὶ ὡς τοιαύτη δέον ἀπὸ τοὺς πολιτικούς μας νὰ ἀντιμετωπίζεται.

Καὶ ἠκούσθη κατὰ τὸ παρατεθὲν πρὸς τιμὴν τοῦ κ. Μαυριδόγλου πρόγευμα ἐκπρόσωπος μεγάλου ἀνδρικοῦ συγκροτήματος, ἐπιφυλακτικὸ πάντοτε εἰς ἐκδηλώσεις, προσθέτων δύο μόνον λέξεις, εἰς ὅσα ὁ κ. Κουλουκουνητῆς ἀνέφερε διὰ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ὑπὲρ τοῦ πλοίου ὑπουργικὴν δραστηριότητα: «Εὐχῆς ἔργον θὰ ἦτο ὅπως ὁ κ. Μαυριδόγλου παραμείνῃ ὁ μόνιμος Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. Καθολικὸν εἶναι τὸ αἶτημα. Ἴδού τώρα ἐν συνεχείᾳ τὰ ἔργα καὶ αἱ ἡμέραι τῆς Διασκέψεως:

## ΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

Ἀμέσως τὴν ἐπομένην (16ην Μαΐου) τῆς ἀφίξεως τῶν κ.κ. Μαυριδόγλου, Σταμπολῆ καὶ Ἀνδρεάδη ἤρχισαν αἱ συσκέψεις τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ «Κομιτέτη». Τὰ γνωστά θέματα ἀπασχόλησαν τὴν Διάσκεψιν. Μὲ εἰσηγητὴν τὸν κ. Μάρκον Λύραν συνεζητήθη τὸ πρῶτον. Ἀνεφέρτετο εἰς τὴν ποσοτικὴν καὶ ποιοτικὴν ἀνεπάρκειαν τοῦ ἐμφύχου ὕλικου τῆς Ναυτιλίας. Τὰ ληπτέα μέτρα εἶναι τὰ

ὑποδειχθέντα καὶ κατὰ τὸ πρὸς διετίαν Συνέδριον. Ἡ κατάστασις ἔκτοτε ἐχειροτέρευσε. Τὸ πρόβλημα κατέστη οὐδέτερον καὶ ἡ ἀποφασιστικὴ τοῦ Ὑπουργείου παρέμβασις πλέον ἐπιβεβλημένη.

Διεπιστώθη κατὰ τὴν συζήτησιν, ὅτι οἱ κατ' ἔτος ἀπογραφόμενοι δὲν ἐπαρκοῦν, δεδομένου ὅτι συνεχίζεται ἡ ἀγορὰ πλοίων παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ὑπερεκατὸν σκάφη

ναυπηγοῦνται ἤδη μὲ παράδοσιν ἐντὸς διετίας. Διεπιστώθη ἀκόμη, ὅτι πόρρω ἀπέχουν οἱ νεοεισερχόμενοι ἀπὸ τοῦ νὰ εἶναι ἱκανοὶ ναυτικοί. Δὲν ἔχουν τὴν ἐπίδοσιν οὔτε καὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν συνείδησιν τῶν ἐκ τῶν ναυτικῶν περιοχῶν προερχομένων.

Ἡ ἐπιβολὴ τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας ἐπιμόνως ὑπεδείχθη. Μέτρα ἐπίσης αὐστηρά, ἀποφασιστικὰ διὰ τοὺς δραπέτας καὶ πάλιν συνεστήθησαν. Κατὰ πρότασιν τοῦ κ. Μαυριδόγλου συνεζητήθη μεταξὺ τῶν προσπαθειῶν διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅπως συσταθῆ καὶ τὸ Ταμεῖον Ἀνεργίας, ὅπερ καὶ θὰ παρέχη τὴν κατασφάλισιν εἰς τοὺς ναυτικούς διὰ τὰς περιόδους, τὰς μὴ ἀποκλειόμενας, τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ παραπλοισμοῦ τῶν πλοίων.

Εἰσηγητῆς εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσσεως ὁ κ. Ν. Κομνητῆς. Τὸ θέμα τῆς συστάσεως σχολῆς προπαρασκευῆς ναυποαίδων ἰδιαιτέρως προωθήθη. Ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀναγκαιότης. Συνεστήθη ἡ ἐναρξίς ἐφαρμογῆς τοῦ καταρτισθέντος ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Ὑπουργείου σχεδίου.

Μὲ ἱκανοποίησιν, πάντως, οἱ συσκεφθέντες διεπίστωσαν τὸ ἐπιτελεσθὲν μέχρι τοῦδε ἔργον εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. Ἐνημερώθη ἐπ' αὐτοῦ καὶ ἡ διοίκησις τοῦ «Κομιτέτη».

Εἰσηγητῆς τοῦ σοβαρωτάτου θέματος τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλικῶν πλοίων ὁ κ. Ι. Κατσηπατέρας, ὁ καὶ συντάκτης τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου. Θέλει τύχει τοῦτο λίαν συντόμως τῆς περαιτέρω ἐπεξεργασίας, ἵνα ἐν καιρῷ ὑποβληθῆ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν. Ὁ κ. Μαυριδόγλου παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν ὅτι θὰ εἶναι ὁ συμπαραστάτης τῆς προσπάθειας.

Διὰ τὰ ἐπισκευαστικὰ κέντρα εἰσηγητῆς ὁ κ. Ι. Κουλουκουνητῆς. Γνωσταὶ αἱ ἀπόψεις του ἐκ προσφάτου κατὰ τὴν ἔδω παραμονὴν του διαδημάτων πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως. Ἐτόνισεν: «Ἡ Οἰκονομία μας χάνει πολλὰ, διότι δὲν παρέχονται τὰ μέσα δεξαμενισμῶν καὶ ἐπισκευῶν εἰς τὰ πολλὰ πλοία μας».

Συνεστήθη καὶ πάλιν εἰς τὸν κ. Μαυριδόγλου, ὅπως αὐτὸς ἀναλάβῃ τὴν ἄρσιν τῶν προβαλλομένων ἐμποσίων, ἵνα προχωρήσῃ τὸ ἔργον τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν ναυπηγείων Ἐλευσίνος καὶ τῆς ταχύτερας ἐναρξέως τῶν ἐργασίῶν τῆς βάσεως τοῦ Περάματος.

Κατὰ τὴν ἐπομένην ἡμέραν (17ην Μαΐου) τῆς Διασκέψεως, τὸ ἀσφαλιστικὸν — εἰσηγητῆς ὁ κ. Ν. Κομνητῆς — ὑπῆρξε τὸ ἐν συνεχείᾳ θέμα. Διεπιστώθη ἡ ἐπιτελεσθεῖσα πρόδοσις εἰς τὸ μέγα ζήτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν σκαφῶν ἐκ πολεμικῶν κινδύνων καὶ ἀνεγνωρίσθη ἡ συμβολὴ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν σύστασιν τῆς Γραμματείας ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Κώστα Λαιμοῦ.

Ὁ κ. Λεντάκης, ὁ καὶ κατὰ τὸ Συνέδριον εἰσηγητῆς ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ, ἐπανάλαβε δι' ὀλίγων τὰ ἐπιχειρήματα διὰ τὴν σύστασιν ἑλληνικῆς θολασσοασφαλείας. Ἀνεφέρθη εἰς τὸ σχέδιον τοῦ κ. Κοπανίτση καὶ ὑπέδειξε τὴν θεσμοθετήσιν τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ παρ' ἡμῖν ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Ὁ κ. Ἀνδρεάδης παρέσχε σχετικὰς πληροφορίας ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν.

Τὰ νομικὰ ζητήματα καὶ ἡ διεθνὴς παράστασις τῆς Ναυτιλίας μας ἀνεπτύχθησαν ἀπὸ τὸν κ. Παγώνην. Ἀνεφέρθη οὗτος εἰς τὸ μέχρι τοῦδε ἐπιτελεσθὲν ἔργον ἀπὸ μέρους τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν.

Ἰδιαιτέρως ἀπασχόλησε τοὺς συνέδρους τὸ ζήτημα τῶν ἐπικρατῶν ἐπὶ φορτίων, τῶν προσφάτως ἐπιβληθέντων διὰ τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη.

Μακρά ή σχετική συζήτηση. Ο κ. Ανδρεάδης ανέφερε τα των συζητήσεων με τους Άγγλους ασφαλιστές, εις τους οποίους ανέπτυξαν αυτός και οι κ.κ. Μαυριδόγλου και Κουλουκουνητής τας έφοπλιστικές απόψεις. Εις ιδιαίτερον σημείωμα ασχολούμεθα επί της συναντήσεως αυτής με τους κυρίους ασφαλιστάς φορτιών.

Ο εισηγητής επί του όλου θέματος κ. Μπίσμπας υπέδειξε περαιτέρω την ανάγκην τής πληρεστεράς καταρτίσεως των ναυτίλων αξιωματικών επί των τρόπων τής καλής μεταχειρίσεως των διαφόρων φορτίων. Συνέστησε και έγινε αποδεκτόν από τον κ. Υπουργόν, την εισαγωγήν ιδιαίτερου μαθήματος εις τας σχολάς και τὰ φροντιστήρια. Οι πλοίαρχοι θα υποβάλλωνται και εις εξέτασιν επί του εν λόγω μαθήματος διά την απόκτησιν του διπλώματος.

Ο κ. Βλασσόπουλος, τέλος, ως μέλος τής διοικήσεως αλληλασφαλιστικού οργανισμού, ανέφερε εις τας καταβληθείσας προσπάθειάς δια την αποφυγήν τής έπιβολής υπερμέτρων έπιβαρύνσεων και από τα Clubs εις τὰ πολεμικής ναυπηγήσεως σκάφη. Προς τὸ παρόν προελήθη ὁ κίνδυνος.

\*\*\*

Έν πάση συντομίᾳ αναφέρομεν τὰ συζητηθέντα κατά τὴν διήμερον διάσκεψιν τοῦ «Κομμίτη», παρισταμένων τῶν κ.κ. Μαυριδόγλου, Σταμπολή, Ανδρεάδη, εκπροσώπων τῆς ἐν Λονδίῳ Ἑλληνικῆς Πρεσβείας καὶ τοῦ Ἑλληνος πρεσβευτοῦ εἰς Τόκιο κ. Χατζηθασίλειου, ειδικῶς παρακολουθήσαντος τὰς συζητήσεις διὰ τὸ ζήτημα τῆς παραγγελίας σκαφῶν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, με μερικὴν ἀνταλλαγὴν καπνῶν.

Ο κ. Υπουργὸς δι' ἄλλα τῶν ζητημάτων ἐγνώρισε τὴν διευθέτησιν καὶ διὰ τὰ μὴ εἰσέτι ἐπιλυθέντα ἐδήλωσεν ὅτι θὰ ληφθῶν ὑπ' ὄψιν αἱ διατυπωθεῖσαι ἀπόψεις. Τὸ ἐκδοθὲν ἀνακοινωθὲν, μετὰ τὴν λήξιν τῶν ἐργασιῶν τῆς Διασκέψεως, ἔχει ὡς κάτωθι:

#### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τὸ Συμβούλιον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου, ἀνακοινεῖ ὅτι ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ἀφίξεως ἐνταῦθα τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰσιδ. Μαυριδόγλου, συνοδευομένου ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Υ.Ε.Ν. ναυάρχου κ. Ν. Σταμπολή, τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν Καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ἀνδρεάδη, τοῦ Ἀντιπροέδρου αὐ-

τῆς κ. Κ. Λύρα καὶ τοῦ Διευθυντοῦ κ. Ν. Κατσαμπῆ, ἐπραγματοποίησε πολυώρους κοινὰς συνεδριάσεις, πρὸς ἐξέτασιν τῶν ἀσασχολούντων τὴν Ναυτιλίαν μας γενικῶν θεμάτων.

Εἰδικώτερον συνεζητήθησαν τὰ θέματα Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀσφαλίσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, τῶν προσθέντων ἐπιβαρύνσεων τῆς Ναυτιλίας ὑπὸ μορφὴν ἐπασφαλιστρῶν, τῆς πληρεστεράς ἐκπροσωπήσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπὸ τεχνικῆς ἰδίᾳ πλευρᾶς, εἰς τὰ διεθνή



συνέδρια καὶ διασκέψεις, τῆς δημιουργίας καὶ ἄλλων ἐπισκευαστικῶν ἐγκαταστάσεων ἐν Ἑλλάδι, καὶ τέλος τῆς θαυμαίας ἀνανεώσεως τῶν παρῆλικῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων.

Κατὰ τὰς συζητήσεις ταύτας, ἐπεκράτησε πλήρης σύμπτωσις ἀπόψεων ἐπὶ ὅλων τῶν ἀνωτέρω θεμάτων, ἀναγνωρισθείσης πλήρως τῆς προθυμίας διαθέσεως κρατικῆς συμπαράστασιν ἐπὶ τῶν ἀσασχολούντων καὶ ἀπὸ μακροῦ ἐκκρεμοῦντων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸ θέμα τῆς ἀνανεώσεως τῶν παρῆλικῶν πλοίων, ἀπεφασίσθη ἡ πληρεστερὰ μελέτη τοῦ Σχεδίου καὶ ἡ ἐξακριβώσις, κατόπιν διαπραγματεύσεων μετὰ τῶν ξένων ναυπηγικῶν ὀργανισμῶν, τῶν ὑφισταμένων δυνατοτήτων διὰ τὴν πραγματοποιήσιν τοῦ Σχεδίου μετὰ τὴν συμπαράστασιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους.

Ο κ. Υπουργός, ἀφοῦ συνεχάρη τοῦ ναυτιλιακοῦ εκπροσώπου διὰ τὸ ἐπιτελεσθὲν καὶ συνεχιζόμενον ὑπ' αὐτῶν ἔργον, ἀνέλαβε νὰ μεταφέρῃ εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὰ πορίσματα τῶν διασκέψεων καὶ νὰ εἰσηγηθῇ τὴν υἱοθέτησιν αὐτῶν.

Ἐπὶ τῶν λεπτομερικῶν θεμάτων ἔδωκεν εἰς τὸν παραστάνα Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐντολήν ἀμέσου προωθήσεως καὶ ἐπιλύσεως αὐτῶν.

\*\*\*

Τὴν μεθεπομένην 19ην Μαΐου παρετέθη πρὸς τιμὴν τοῦ κ. Υπουργοῦ πρόγευμα εἰς μεγάλην αἴθουσαν ἐστιατορίου τοῦ Σίτυ, εἰς τὸ ὅποιον προσκλήθει παραέστη καὶ ὁ Ἑλλην Πρέσβυς εἰς Λονδίον κ. Νικολαρεῖζης, ὡς

καὶ ὁ εἰς Τόκιο τοιοῦτος κ. Χατζηθασίλειου, μετὰ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τῆς Πρεσβείας τοῦ Λονδίνου. Μετέσχον τοῦ προγεύματος ὅλοι οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἑλληνικῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου —περὶ τὰ διακόσια άτομα.

Ο κ. Κουλουκουνητής ἐχαίρεισε τὸν κ. Υπουργόν διὰ τῶν κάτωθι:

#### Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ Κ. Ι. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Κύριε Υπουργέ, Κύριε Πρέσβυ, Κύριε Ναύαρχε, Κύριε,

Πιστεύω ὅτι διερμηνεύω τὰ αἰσθημάτων τοῦ συνόλου τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς μας δηλῶν πόσον ἰδιαίτερος εὐτυχής εἴμεθα κύριε Υπουργέ καὶ πόσον χαρὰν καὶ ἰκανοποίησιν αἰσθανόμεθα διότι ἐδέχθητε τὴν πρόσκλησιν μας νὰ ἐπισκεφθῆτε τὸ Λονδίον καὶ νὰ μᾶς δώσητε τὴν εὐκαιρίαν νὰ σὰς ὑποδεχθῶμεν εἰς τὸ City, τὸ Διεθνὲς αὐτὸ Ναυτιλιακὸν Κέντρον, εἰς τὸ ὅποιον ἡ ὄλητης τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων διατηρεῖ ἀντιπροσωπείας.

Ἡ συνεργασία ὑμῶν μετὰ τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπιτροπῆς κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας, ἐπακολούθησα τὰς συσκέψεις αἰτινες εἶχον λάβει χώραν ἐν Ἀθήναις κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα μετὰ τοῦ Προεδρείου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ὑπῆρξε λίαν εὐχάριστος καὶ θὰ ἀποβῇ νομίζω λίαν ἀποδοτικὴ. Εἶναι μεγάλη ἡ εὐγνωμοσύνη τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως κ. Σεφανόπουλον, ποῦ εἶχε τὴν ἐμπνευσιν νὰ ἐπιλέξῃ ὑμᾶς διὰ τὴν ἀνάληψιν τοῦ Υπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ αὐδεὶς ἐξ ἡμῶν ἀμφιβάλλει ὅτι τὰ πρὸ πολλοῦ ἐκκρεμόντα σοβαρὰ προβλήματα, ἅτινα μᾶς ἀσασχολοῦν καὶ τὰ ὅποια χάρις εἰς τὴν ἀποφασιστικότητά καὶ ἐνεργητικότητά ἤτις σὰς διακρίνει ἐτέθησαν ἤδη εἰς τὴν ὁδὸν τῆς ρυθμίσεως τῶν, θὰ τύχουν ἰκανοποιητικῆς λύσεως. Εἶναι ἐπίσης μεγάλη ἡ ἰκανοποίησίς μας, διότι ὡς πρῶτον συνεργάτην σὰς ἐπελέξατε τὸν Ναύαρχον κ. Σταμπολήν, τοῦ ὁποίου τὸν χαρακτήρα καὶ τὰς μεγάλας ἰκανότητες εἶχομεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκτιμῶμεν κατὰ τὴν μακρὰν σταδιοδρομίαν του καὶ ἐν Ἑλλάδι καὶ ἐδῶ ἐν Λονδίῳ.

Ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτικὴ Ἐπιχειρήσις ἀνεπτύχθη μακρὰν τῆς Ἑλλάδος χωρὶς οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους ὑπάρχουν ἐν ταῦτις δύο περιπτώσεσι καθ' ἃς τὸ Κράτος διὰ τῆς συμπαράστασός του ἐβοήθησε τὴν ἀποκατάστασιν καὶ ἀναδημιουργίαν τῆς. Αἱ δύο περιπτώσεις αὗται, αἱ



Ο κ. Ι. Κουλουκουνητής



Ο Καθηγητής κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης

όποια δύναται να χαρακτηρισθούν ως ιστορικοί σταθμοί της μεταπολεμικής ανασυγκροτήσεως του 'Ελληνικού 'Εμπορικού Στόλου, ήσαν: Πρώτον, η κατόπιν ενεργειών της τότε Κυβερνήσεως και ή υπό την εγγύησιν της παραλαβή των 100 πλοίων λίμπερτυς, άτινα υπήρξαν ή βάσις της αναδιομιουργίας του 'Εμπορικού Στόλου και, Δεύτερον, ο ύπαις επέτιν έκσυγχρονισμός της 'Ελληνικής Νομοθεσίας δια της ψηφίσεως του Ν.Δ. 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων έξω-επικού», κοινώς γνωστό ως τώ άρθρον 13, όπερ συνέβαλε τόσον πολύ εις τόν επαναπαρισμόν υπό την Κυανόλευκον ένός τόσον μεγάλου άριθμού πλοίων.

Η ανάπτυξις της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας προχωρεί με ταχύν ρυθμόν προς την όδον του έκσυγχρονισμού και της εξελίξεώς της. 'Αθρόαι έχουσι δοθή διαταγαί δια την ναυπήγησιν νέων, μεγάλων και συγχρονισμένων σκαφών, αλλά αι διαταγαί αύται έχουσι δοθή παρά έφοπλιστικόν έπιχειρήσεων μεγάλης σχετικώς οικονομικής έπιφανείας δια τας όποιαις ήτο δυνατόν χωρίς δυσκολίαν να επιτύχουν αύται τας αναγκαίας οικονομικάς πιστώσεις.

Τό πρόβλημα όμως της Ναυτιλίας δεν λύεται δια της συνεχούς μεγεθύνσεως όλίων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και τού περιορισμού της ιδιοκτησίας εις όλίγους οικονομικάς ισχυρούς παράγοντας. Η 'Ελληνική Ναυτιλία διατηρεί, άτυχώς, ένα μεγάλο άριθμόν παρηλικών πλοίων, τά όποια ύφίστανται σήμεραν σοβαράν πολεμικήν και δημιουργούνται φόβοι ότι ή πρώτη πτώσις της ναυλαγοράς θά έπιφέρει τόν παροπισμόν των και τό τέλος της σταδιοδρομίας των. Χάρις εις τήν πρωτοβουλίαν του κ. Πρόεδρου της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών, έχιατε την ευκαιρίαν κ. 'Υπουργέ, μεταξύ των πολλών άσχαλιών δια τών οποίων σάς έπεβαρύναμεν, να συναντήσητε έπιφανείς ασφαλιστάς των Lloyd's, όπου και εθίξατε τό πρόβλημα των νέων λίαν σοβαρών έπιβαρύνσεων, άς επιβάλλουν αύτοι επί των παρηλικών πλοίων υπό μορφήν έπασφαλίσεων φορτίου.

Δέν ήτο δυνατόν να επιτύχητε ύπόσχεσιν άκυρώσεως των μέτρων τούτων, άλλ' έλάβατε τήν πληροφορίαν ότι επανεξετάζεται τό ζήτημα, όπερ μάς δίδει έλπίδας ότι αι διαμαρτυρίαί μας, άκολουθούσαι τας διαμαρτυρίας αιτίνας έγένοντο επί του ίδιου ζητήματος παρά του άγγλικού και παρά τού διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, θέλουσι έπιφέρει ένα σχετικόν μετριασμόν.

'Αλλά και εις τοιούτους μετριασμούς και άν γίνην, δέν θα διασώση τό παρηλικόν πλοίον, θά τού δώση άπλώς δι' άλλην μίαν φοράν τήν πιθανότητα μιάς μικράς επιδιώσεως. 'Επιβάλλεται όθεν από κοινού με τήν ιδιωτικήν προσπάθειαν να ύπάρξη και κρατική καθοδήγησις και φροντίς προς αντικατάστασιν και έκσυγχρονισμόν των πλοίων τούτων.

Τό πρόβλημα δέν είναι άπλόον, άπεναντίας είναι πολύπλοκον. Τά συμπεράσματα των συσκέψεών μας είναι ότι άπαιτείται περαιτέρω έπεξεργασία τού σχεδίου αντικατάστασεως και ή διαπίστωσις, κατόπιν έπαφών μετά των ξένων Ναυπηγικών 'Οργανισμών, ότι είναι πραγματοποιήσιμον έφ' όσον έξασφαλισθή ή συμπάραστασις της 'Ελληνικής Πολιτείας.

Κύριε 'Υπουργέ, μάς εδώσατε τήν ύπόσχεσιν ότι όταν σάς παρουσιάσωμεν τό τελικόν σχέδιόν μας υπό τας άνωτέρω προϋποθέσεις, θά τό ύποστηρίξητε ένθέρμως παρά τώ κυρίω Πρόεδρω της Σεβαστής Κυβερνήσεως και παρά τοις συναδέλφοις σας. Τούτο μάς δίδει άπόλυτον ίκανοποίησιν και έξ ονόματος των μελών μας, σάς εκφράζω τας εύχαριστίας μας και τήν εύγνωμοσύνην μας.

Προτού τελειώσω, πρέπει να εκφράσω τας εύχαριστίας μου προς τόν Πρόεδρον των 'Ελλήνων 'Εφοπιστών κ. Στρατήν 'Ανδρέαδην, όστις, παρά τας πολλαπλάς άσχαλίας και ύποχρεώσεις του έν 'Αθήναις, έδέχθη να έλθη και να συμμετάσχη εις τας συζητήσεις αιτίνας έλαβον χώραν ένταύθα. Η συμπάραστασις του και εδó κατά τήν παραμονήν

μου έν 'Αθήναις, υπήρξε μεγάλη δι' ό και τόν εύχαριστώ θερμώς. Λυπούμαι ιδιαίτέρως ότι πίσις εργασιών του τόν ύπεχρέωσε να άναχωρήση και να μη είναι σήμεραν μαζί μας. Με παρεκάλεσε να διαβιδίσω προς ύμιας, κύριε 'Υπουργέ, τας εύχαριστίας και τόν χαιρετισμόν του, καθώς έπίσης και προς όλους τούς έπίσημους ξένους μας, ύσάτωσ δέ προς όλα τά μέλη μας και να τονίσω ότι θεωρεί τόν έαυτόν του ως μετέχοντα νοερώς εις τόν μικρόν έορτασμόν αυτόν.

Θά ήτο παράλειψις όμως να μη μνημονεύσω κατά τήν συνάθροισιν ταύτην τούς ναυτικούς μας και τούς ήγέτας τών συνδικαλιστικών όργανώσεων υπό τήν Π.Ν.Ο., προς τούς όποιους έπιθυμώ να εκφράσω τήν εύγνωμοσύνην όλοκλήρου του έφοπλιστικού κόσμου δια τήν συνεργασίαν των δια της όποιαις έπετεύχθη ή θαυμαστή ανάπτυξις της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και έλπίζω ότι ή έπιδειχθείσα έκατέρωθεν κατανόησις και συνεργασία κατά τήν τελευταίαν δεκαπενταετίαν, θά εξακολουθή προς τό καλόν τόσον των εργαζομένων όσον και της Ναυτιλίας έν τώ συνόλω της.

Κύριε 'Υπουργέ, μάς πάλιν σάς εύχαριστώ έκ μέρους όλων μας δια τήν εύχριστήσιν που μάς εδώσατε άποδεχθέντες τήν πρόσκλησίν μας. 'Επίσης εύχαριστώ και ύμιας κ. Πρέσβυ και όλους τούς συνεργάτας σας παρά τή 'Ελληνική Βασιλική Πρεσβεία, που μάς έτιμήσατε. 'Ιδιαίτέρως εύχαριστία όφείλονται έκ μέρους μας και προς τήν Α.Ε. τόν έν Τόκιω Πρεσβευτήν της 'Ελλάδος κ. Ν. Χατζηβασιλείου, δια τήν πολύτιμον συμπαράστασίν του και συνδρομήν του εις τας συσκέψεις μας.

\*\*\*

'Εν συνεχεία ό κ. Κώστας Λύρας, άντιπρόεδρος της 'Ενώσεως 'Εφοπιστών χαιρέτισε δι' όλίγων τήν παρουσίαν του κ. Μαυριδόγλου κατά τήν διάσκεψιν και έτόνισεν ιδιαίτέρως τήν έμπιστοσύνην τήν όποιαν σύμπαση ή ναυτιλλομένη 'Ελλάς τρέφει προς τόν κ. 'Υπουργόν. Καί έτόνισε καταλήγων: «'Από τήν πρωτοβουλίαν του κ. Μαυριδόγλου και των συνεργατών του οί περι τήν Ναυτιλίαν έπαγγελματικώς κινούμενοι άναμένουν τήν επίλυσιν των πολλαπλών του πλοίου ζητημάτων».

**Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ Κ. ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ**

Διά των κάτωθι όλίων ό κ. Γεν. Διευθυντής του 'Υπουργείου διέγραψε τας κατεθύνησεις του ύπηρεσιακού παράγοντος εις τήν διαχείρισιν της ναυτιλιακής ύποθέσεως. 'Ο λόγος του κ. ναυάρχου προεκάλεσεν ιδιαίτερα έντύπωσιν και εύμενέστατα έσολογίσθη. Είπεν ό κ. Σταμπολής:

Κύριε Πρόεδρε, Κύριε Πρέσβυ,

'Αγαπητοί μου φίλοι,

'Ας έπιτραπή και εις έμέ να είπω όλίγας μόνον λέξεις υπό τήν ιδιότητά μου του Γενικού Διευθυντού του Υ.Ε.Ν. κατά τήν εύτυχή ταύτην συνάντησιν μας.

'Εν πρώτοις εύχαριστώ θερμώς τόν αγαπητόν φίλον και έκλεκτόν έφοπιστήν και πατριώτην κ. 'Ιωάν. Κουλουκουντήν, δια τά τόσον κολακευτικά του λόγια, ύμιας δέ όλους δια τά καλά σας αισθήματα. Αύτά και μου δημιουργούν προσθέτους ύποχρεώσεις.

Θέλω έπίσης να σάς είπω πόσην χαράν και συγκίνησιν αισθάνομαι, διότι εύρίσκομαι πάλιν ανάμεσά σας, υπό τήν νέαν ιδιότητά

μου. 'Είναι πρόσφατοι άκόμη αι θαυμάσια έντυπώσεις, άς απέκόμισα από τήν συνεργασίαν μας, όταν ήμουν εδó μέχρι πέρυσιν Προξενικός Λιμενάρχης επί διετίας.

'Ως Γενικός Διευθυντής του Υ.Ε.Ν. εκφράζω τώρα τήν άπόλυτον ίκανοποίησιν όλοκλήρου του ύπηρεσιακού παράγοντος, του όποιου έχω τήν τιμήν να προस्ताμαι, δια τά συνεχή έπιτεύγματα του έφοπλισμού μας και των άξίων ναυτικών μας. Χαίρομεθα ιδιαίτέρως δια τας διαγραφόμενας νέας προοπτικάς άναεώσεως και περαιτέρω προόδου της Ναυτιλίας μας. Τό Λιμενικόν Σώμα έχει πλήρη συνείσθησιν της άποστολής του και υπό τήν έννοϊαν αύτην θα πράξη πάν ό,τι είναι άνθρώπινως δυνατόν δια να βοηθήση και να συμπαρασταθή, υπό τήν φωτισμένην πάντοτε καθοδήγησιν του 'Υπουργού μας, εις πάσαν περαιτέρω προσπάθειάν σας προόδου και εξέλιξεως της 'Εθνικής μας Ναυτιλίας.

Και επί τή ευκαιρία ταύτη, με τήν έγκρισιν πάντοτε του 'Υπουργού μου, σάς αναγγέλλω εύχαρίστως τήν λήψιν ένός διοικητικού μέτρου, του όποιού σκοπός είναι να καταστή ή κρατική ύπηρεσία περισσότερον άποδοτική εις τήν μερίμάν της δια τήν Ναυτιλίαν. 'Απεφασίσαμεν και τίθεται εις έφαρμογήν από 1.10.66 ή μετεκπαίδευσις των λιμενικών άξιωματικών εις τούς βαθμούς του 'Υποπλοιάρχου και Πλωτάρχου, καθιερωμένων δύο πτυχίων ειδικεύσεως, ένός δια τήν Ναυτιλίαν και έτέρου δια τήν διοίκησιν των λιμένων. Δέν είναι τής παρούσης ή ανάπτυξις λεπτομερειών του μέτρου τούτου. 'Εκείνο τό όποιον δύναμαι να είπω είναι ότι συντόμως εις τό μέλλον τό Λιμενικόν Σώμα θα διαθέτη έπαρκή άριθμόν άξιωματικών ειδικευμένων εις τά θέματα της Ναυτιλίας και ότι από τούς άξιωματικούς τούτους και μόνον εις έπανδρύνται εις τό μέλλον ύπηρεσία άμεσον σχέσιν έχουσαι με τήν Ναυτιλίαν.

Τό μέτρον τούτο είναι τό πρώτον σοβαρόν αναδιοργανώσεως της Κρατικής 'Υπηρεσίας, ήτις αναδιοργανώσις είναι άπαραίτητος, ίνα δυναθώ τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας και παρακολουθήση τήν άλματώδη και θαυμαστήν εξέλιξιν του 'Εμπορικού μας Ναυτικού.

Και τώρα θέλω να σάς πώ όλίγας άκόμη λέξεις δια τό έπικρατόν σήμεραν εις τό Υ.Ε.Ν. κλίμα. Γνωρίζω ότι θα προσκρούσω εις τήν γνωστήν μετριοφροσύνην του 'Υπουργού μας. Θά ήτο όμως άδικον και μεγάλη παράλειψις έκ μέρους μου, εάν κατά τήν έπίσημον αύτην στιγμήν, ό άμεσος και ύπεύθυνος συνεργάτης του 'Υπουργού, άντιπαρείρητο ώρισμένα πράγματα. Θά σάς μιλήσω, αγαπητοί μου φίλοι, με λόγια της καρδιάς και όχι με έθιμοτυπίες και συμβατικότητες, γιατί αύτά που θά σας πώ έχουσι περισσότερη σχέση με τήν καρδιά.

Θέλω να σάς πώ, αγαπητοί μου φίλοι, ότι σήμερα εις τό Υ.Ε.Ν. έπικρατεί ένας άλλος άνεμος, ένα άλλο πνεύμα. Πνεύμα δημοκρατικό και ένθουσιασμού. Και αυτό τό χρωστάμε εις τόν 'Υπουργόν μας.

Πολλοί 'Υπουργοί πέρασαν από τό 'Υπουργείον μας, διαφόρων προελεύσεων και τοποθετήσεων. Με άλλους είχαμε πλήρη σύμπτωσιν άπόψεων, με άλλους διαφοράς άπόψεων όλίγας ή πολλάς. 'Ολους έν τούτοις τούς έσεβάσθημεν και όλους τούς τιμώμεν και αγαπάμεν. Σ ι δ ε ρ ή ς δ μ ω ς Μ α υ ρ ι δ ό γ λ ο υ δ έ ν έ π έ ρ α σ ε. Και αυτό

**ARTHUR RAPP LIMITED**  
**OIL and TANKER BROKERS**  
 ST. CLARE HOUSE,  
 30/33 MINORIES,  
**LONDON E.C.3.**  
 TELEPHONE: ROYAL 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

γιατί δεν πρόκειται για τον Ύπουργόν που γκωρίζει κατά βάθος και έκτασιν τὰ ναυτικά ζητήματα. Δεν πρόκειται μόνον για τὸν τίμιον, τὸν εὐθύ Ύπουργό, τὸν ἀκούραστο, τὸν δραστήριον, τὸν παλλόμενον ἀπὸ ἐθνικὰ ἰδανικά καὶ ἔρωτα στὴν Ναυτιλία. Μόνα κριτήρια εἰς τὰς ἐνεργείας του, ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν συνανθρώπων καὶ τῆς Ναυτιλίας. Θὰ ἦτο λοιπὸν πολὺ περιεργόν, ἀγαπητοὶ μου φίλοι, εἶναι μὲ τέτοιον Ύπουργόν δὲν ὑπῆρχε κλίμα ἐνθουσιασμοῦ καὶ ἐργασίας δημιουργικῆς εἰς ὅλας τὰς ὑπηρεσίας μας.

Καὶ μιά καὶ μιλάμε πάλι γιὰ τὶς ὑπηρεσίες καὶ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, τελειώνοντας θέλω νὰ σὰς παρακαλέσω νὰ μὲ βοηθήσετε ὅλοι σεῖς καὶ ὄχι μόνον ἡ Κυβέρνησις, γιὰ τὴν ἐξέψωσιν τοῦ Σώματος αὐτοῦ, πού ἔχει σὰν κυρία ἀποστολὴν τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας.

Βοηθήστε μας νὰ μὰς δοθοῦν τὰ μέσα, οἱ ἄνθρωποι καὶ ἡ θέσις πού μὲς ἀρμόζει καὶ πού ἔχουμε τόσην ἀνάγκη, γιὰ νὰ μπορέσουμε νὰ ἐκπληρώσουμε καλλίτερα τὴν ἀποστολὴν μας.

Καὶ ἐμεῖς μὲ τὴν σειράν μας σὰς ὑποσχόμεθα νὰ ἀφιερῶσουμε ὅλες μας τὶς δυνάμεις σὲ κάθε μικρὸ ἢ μεγάλον ζήτημα τοῦ πλοίου. Πρῶτον καθήκον μας θεωροῦμεν τὴν ἐξασφάλισιν τάξεως. Ἡ γαλήνη καὶ ἡ ἡρεμία εἶναι οἱ ἀπαραίτητες προϋποθέσεις κάθε προόδου καὶ ἐξελίξεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Στὸ σημεῖον αὐτὸ μπορῶ νὰ σὰς ἀποκαλύψω ὅτι ἡ Ναυτιλία μας πέρασε κατὰ τὸ πρόσωπατο παρελθόν ἀπὸ θανάσιμον κίνδυνον ἐκ μέρους τῶν ἀναρχικῶν στοιχείων. Οἱ κίνδυνοι ἐξακολουθοῦν ἀκόμη νὰ ὑφίστανται. Οἱ ἐχθροὶ τῆς Ναυτιλίας μας ἐλλοχεύουν. Ἐχουν ὁμως ἐπισημανθῆ τὰ σχέδια τῶν ἀναρχικῶν καὶ αἱ ἐνεργεῖαι τῶν καὶ τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα ἀσφαλείας ἔχουν ληφθῆ. Ἄγρυπνος ἐπαγρύπνησις εἶναι τὸ σύνθημά μας. Ἐὰν ὅλοι μαζί συνεργασθῶμεν ὄχι μόνον οἱ ἐφοπλισταί, ἀλλὰ καὶ ἡ μεγάλη μάζα τῶν ναυτικῶν μας, πού εὐτυχῶς δὲν παρασύρονται ἀπὸ τὰ ἀναρχικὰ συνθήματα, τότε θὰ ἀπαλλαγῶμεν τῶν ὀλιγαρίσμων ξενοδοῦλων πρακτόρων πού ἀπεργάζονται τὴν καταστροφὴν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὸ σημεῖον αὐτὸ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα εἶναι πάντοτε πρόθυμον νὰ βοηθήσῃ καὶ νὰ συμπαρασταθῇ εἰς τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα καὶ εἰς τὸν ἀγῶνα αὐτῶν ἐντὸς τοῦ διεθνούς ναυτικικοῦ στίβου. Δὲν θὰ παραλείψουμε, τέλος —σὰς τὸ ὑποσχόμεθα— καμμιά ἐνέργεια γιὰ τὴν δόξα καὶ τὸ μεγαλεῖον τῆς Ναυτιλίας μας, πού εἶναι καὶ δόξα καὶ μεγαλεῖον τῆς πατρίδος μας, τῆς ἀγαπητῆς καὶ προσφιλοῦς μας Ἑλλάδος.

Καὶ μὲ αὐτὰ τὰ λόγια ἄς μοῦ ἐπιτραπῇ, ἀγαπητοὶ μου φίλοι, νὰ ὑψώσω τὸ κύπελλον διὰ τὴν πρόδοον τῆς ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας.

#### Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΜΑΥΡΙΔΟΓΛΟΥ

Καὶ τέλος, ὁ κ. Μαυριδόγλου ὑπὸ τὰ ζωηρὰ χειροκροτήματα τῶν παρισταμένων καὶ τὴν κατάδηλον ἰκανοποίησιν τῶν ἀπήντησε διὰ τὸν ἐξῆς:

Κύριε Πρόεδρε, ἀγαπητοὶ φίλοι,

Εἶμαι θαυμάσια συγκινημένος διὰ τὴν θερμότην ὑποδοχῆν καὶ τὰς ἐκδηλώσεις τὰς ὁποίας ἐπεφυλάξατε τόσον εἰς ἐμὲ, ὅσον καὶ εἰς τοὺς συνεργάτας μου. Αἱ ἐκδηλώσεις αὐταὶ καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη μὲ τὴν ὁποίαν μὲ περιβάλλετε, μοῦ δημιουργοῦν περισσοτέρως ἀκόμη ὑποχρεώσεις εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς μου. Χαίρω ἰδιαίτερος, διότι, ὡς ὁ κ. Πρόεδρος ἀνέφερε, τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐργασιῶν μας ἐδῶ ὑπῆρξαν γόνιμα καὶ ἀποδοτικά.

Καὶ δὲν ἦτο δυνατόν νὰ γίνῃ διαφορετικὰ, ἀφοῦ χάρις εἰς ἐσὰς ὅλους ἐπεκράτησε πνεῦμα ἀπολύτου κατανοήσεως καὶ πρὸ παντὸς ὁμοφωνία, πράγμα διὰ τὸ ὁποῖον σὰς συγχαίρω. Ἡ μετὰς σὰς ἀγάπη καὶ ὁμόνοια, μὲ συγκινεῖ ἰδιαίτερος καὶ μὲ γεμίζει αἰσιοδοξία διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Ἰδιαίτερος θεωρῶ καθήκον μου νὰ συγχαρῶ τὸν Πρόεδρον τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καθηγητὴν κ. Σ. Ἀνδρεάδην, διότι εἶχε τὴν καλωσύνην νὰ μὰς συνοδεύσῃ καὶ νὰ διαθέσῃ τὸν πολῦτιμον ἐν Ἑλλάδῃ χρόνον του, συσχεπτόμενος μαζί μας, διὰ τὴν καλύτεραν ἐπίλυσιν τῶν θεμάτων πού ἀπασχολοῦν τὴν Ναυτιλίαν μας. Εὐχαριστῶ ἐπίσης ἰδιαίτερος τοὺς κ.κ. Λύραν, ἀντιπρόεδρον τῆς Ε.Ε.Ε. καὶ Ἰ. Θεοδωρακόπουλον, οἵτινες ἀμόφοροι ἀφίχθησαν ἐνταῦθα διὰ νὰ μὰς βοηθήσουν, ὁ πρῶτος ἐξ Ἑλλάδος καὶ ὁ ἕτερος ἐξ Ἀμερικῆς. Εὐχαριστῶ ἐπίσης τὸν Πρεσβευτὴν μας κ. Νικολαρεῖζην.

Ἐκεῖνο πού θέλω νὰ τονίσω τὴν ὥραν αὐτὴν, εἶναι ὅτι τόσον ἐγώ, ὅσον καὶ οἱ ἐκλεκτοὶ συνεργάται μου ἐκτελοῦμε τὸ καθήκον μας, χωρὶς κανένα κομματικὸν ἢ οἰσθητικὸν ἄλλης μορφῆς ὑπολογισμόν. Πιστεύω, ὡς ἐπανειλημμένως ἔχω δηλώσει, ὅτι ἡ Ναυτιλία εἶναι ἐθνικὴ ὑπόθεσις καὶ, ἐπομένως, ὁ ὑπεύθυνος χειρισμὸς τῶν θεμάτων τῆς πρέπει νὰ εἶναι ὑπερκομματικὸς.

Εἶμαι ἀπολύτως αἰσιοδόξος διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν αἰσιοδοξίαν αὐτὴν βασίζω, ἀφ' ἐνὸς εἰς τὰς ἰκανότητάς σας καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν ἀρμονικὴν συνεργασίαν τῶν ἀξίων ναυτικῶν μας. Ἄλλὰ καὶ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα προσφέρει τὴν πολῦτιμον συμβολὴν του καὶ τὰς ὑπηρεσίας του, μὲ προθυμίαν καὶ κατανοήσιν. Ἐχουν

πλήρη ἐπίγνωσιν, οἱ ἀποτελοῦντες τὸ Λ. Σ. ἀξιωματικοὶ τῆς ὑψηλῆς ἀποστολῆς των.

Ἡ καλὴ συνεννόησις καὶ συνεργασία μετὰς τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν μας, εἶναι ὁ σπουδαιότερος παράγων τοῦ θαύματος τῆς Ναυτιλίας μας. Οἱ ναυτικοὶ μας εἶναι, πράγματι, οἱ καλύτεροὶ τοῦ κόσμου, διότι ἀγαποῦν τὸ βαπόρι καὶ τὸ θεωροῦν σπῆτι τους. Εἶναι ἄξιοι τῆς ἀγάπης σας.

Καὶ πάλιν σὰς εὐχαριστῶ καὶ σὰς συγχαίρω, εὐχόμενος καλὴν πρόδοον. Θέλω νὰ γνωρίζετε, ὅτι ὀλόκληρος ἡ Κυβέρνησις, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν ἀγαπητὸν μας Πρόεδρον κ. Στεφανόπουλον, εἶναι ὑπερήφανος γιὰ σὰς καὶ τὰ ἐπιτεύγματά σας καὶ εἶναι σὸ πλευρὸν σας. Ἰδιαίτερος τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα ἐργάζονται μὲ τὴν ψυχὴ των διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν καὶ τὴν πρόδοον τῆς ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας, μακρὰν κομματικῶν ὑπολογισμῶν. Εἶχα τὴν εὐκαιρίαν κατὰ τὴν ἐδῶ διαμονήν μου, νὰ ἐπισκεφθῶ καὶ τοὺς leading underwriters καὶ συζητήσῃμας μαζί τους τὸ θέμα τῆς μείωσεως τῶν ἐπασφαλίστρων πού βαρύνουν κυρίως τὰ παλαιὰς κατασκευῆς πλοῖα μας. Πιστεύω, ὅτι τοὺς ἐπέισα διὰ τὸ ἀδικὸν τῆς ἀποφάσεώς των καὶ ὅτι σύντομα θὰ ὑπάρξουν ἀγαθὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς συναντήσεώς μας.

Τὸ σύνθημά μας ἄς εἶναι: Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, πρώτη εἰς τὸν Κόσμον.

Ἐπιστέγασμα τοῦ ἐπιτελεσθέντος εἰς τὸ Λονδίνον ἔργου εἶναι τὸ κάτωθι τηλεγράφημα, τὸ ὁποῖον ἀπέστειλε, μετὰ τὴν λήξιν τῶν ἐργασιῶν τῆς Διασκεύσεως, ὁ κ. Ἰ. Κουλουκουτῆς, ὡς Πρόεδρος τοῦ «Κομμίτη», πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως:

«Α. Ε. Πρόεδρον Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως κ. Στεφάνου Στεφανόπουλον. Ἡ Ἑλληνικὴ Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου ἐπιθυμεῖ νὰ ἐκφράσῃ ὑμῖν τὰς θερμὰς εὐχαριστίας τῆς ὁλόκληρης τῶν μελῶν τῆς διὰ τὴν ἐνταῦθα ἐπίσκεψιν τοῦ ἀξιοτίμου Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἥτις μὰς παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν εἰς μακρὰς συσκέψεις νὰ συζητήσωμεν θέματα ἀπασχολοῦντα Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν στόπ. Συσκέψεις διεξαχθεῖσαι ἐν πνεύματι πλήρους κατανοήσεως εἴμεθα δέβαιοι ὅτι θὰ ἀποδοῦν ἐπιποδομητικὰ καὶ καρποφόροι στόπ. Ἰδιαίτερος αἰσθανόμεθα ἰκανοποίησιν καὶ ἐκφράζομεν βαθεῖαν εὐγνωμοσύνην διὰ στοργὴν καὶ ἐνδιαφέρον διὰ τὸ ὁποῖον ὑμεῖς προσωπικῶς καὶ ὀλόκληρος ἡ Κυβέρνησις περιβάλλει τὴν Ναυτιλίαν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΤΗΣ

Πρόεδρος

Λονδίνον, 19 Μαΐου 1966

## N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE  
LONDON WALL  
LONDON E. C. 2

CABLE ADDRESS:

LANFALL - LONDON

TEL. NATIONAL 8481

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE  
NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS:

OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8 - 6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2. II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS:

ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 421.011

421.012

421.013

ΑΜΕΣΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΕΠΙΒΙΩΣΕΩΣ

ΠΛΗΓΜΑ ΒΑΡΥ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ

ΑΙ ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΥΡΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ Ι.Μ.Σ.Ο.

Αι στήλαι αὐταὶ κατετόπισαν ἐν λεπτομερείαις τοὺς ἀναγνώστας μας ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν τῆς συγκλήσεως τῆς ἐκτάκτου συνόδου τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ι.Μ.Σ.Ο., ἡ ὁποία συνήλθεν εἰς Λονδίνον μεταξὺ τῆς 3ης καὶ τῆς 10ης Μαΐου. Ἀνεφέρθημεν εἰς τὰ προηγηθέντα τῆς συνόδου αὐτῆς, τὸν σκοπὸν πρὸς τὸν ὁποῖον κυρίως ἀπέβλεπε, τὴν ἀναπτυχθεῖσαν πρὸ τῆς συνόδου παρασκευαστικὴν δραστηριότητα καὶ τὰς ληφθεῖσας ἀποφάσεις.

Ἐπειδὴ γνωστὸν ἦτο ὅτι κατὰ τῶν ἐλληνικῶν κυρίως ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐστρέφοντο οἱ ἐπιδιώκοντες τὴν ἐπὶ τὸ αὐστηρότερον τροποποίησιν τῶν διατάξεων τῆς διεθνούς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ διὰ τὴν ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς προστασίαν τῶν πλοίων, ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία εἶχε πληρῶς προπαρασκευασθῆ, ἂν καὶ ἐκ τῶν προτέρων ἦτο γνωστὸν, ὅτι δὲν διέθετε πολλὰς ἐλπίδας ἐπιτυχίας εἰς τὰς ἐπιδιώξεις τῆς. Ἐνα περίπου μῆνα πρὸ τῆς συγκλήσεως τῆς συνόδου, ὁ ὑπηρεσιακὸς Ὑφυπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, συνοδευόμενος ἀπὸ τὸν ναύαρχον - ἀρχηγὸν τῆς Ἀκτοφυλακῆς, ἐπεσκέπτοντο ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας καὶ κατετόπισον τὰς κυβερνήσεις τῶν ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν ἀντιλήψεων. Δὲν παρέλειψαν νὰ ἐπισκεφθοῦν καὶ τὴν Ἑλλάδα. Καὶ ἐνῶ ὁ αὐτὸς ναύαρχος - ἀρχηγὸς τῆς Ἀκτοφυλακῆς ἠγήθη τῆς ἀμερικανικῆς ἀντιπροσωπείας κατὰ τὴν ἑκτακτὸν σύνοδον, εἰς τὴν ἐναρκτήριον αὐτῆς συνεδρίασιν ὠμίλησεν ὁ γνωστὸς ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου ἐκπρόσωπος τῆς ἀμερικανικῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς κ. Ἀβερὲλ Χάρριμαν, ὥστε ἐντονικῶρον νὰ προβληθῆ τὸ ἐν προκειμένῳ ἀμερικανικὸν ἐνδιαφέρον.

ΜΟΝΗ Ἡ ΕΛΛΑΣ

Ἄν τῶρα ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι οἱ ἐφοπιισταὶ μας κατέχουν μέγιστον ἀριθμὸν ἐπιβατηγῶν πλοίων ναυπηγηθέντων πρὸ τοῦ 1952, ὅτε ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ ἡ διεθνὴς σύμβασις περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ τοῦ 1948

καὶ ὁπωσδήποτε αἱ μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι δὲν εἶχον διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ διεθνῶν πλοίων τὸ ζωτικὸν ἐνδιαφέρον τὸ ὁποῖον εἶχεν ἡ Ἑλλάς, οὐδένα ἐκπλήσσει τὸ γεγονὸς ὅτι, εἰς τὴν ἀρχὴν, μόνον ἡ Ἀργεντινὴ καὶ ἡ Ἰταλία ὑπεστήριζον τὴν ἐλληνικὴν ἀποψιν, ὅπως παραχωρηθῆ πενταετὴς προθεσμία εἰς τὰ σκάφη αὐτὰ, διὰ νὰ προσαρμοσθοῦν πρὸς τὰς διατάξεις τῆς διεθνούς συμβάσεως τοῦ 1948. Ἀλλὰ καὶ αὐταὶ ὑπεχώρησαν τελικῶς εἰς τὴν ἀμερικανικὴν διπλωματικὴν πίεσιν. Ἡ Ἑλλάς ἔμεινε μόνη. Δεδομένου δὲ ὅτι αἱ σχετικαὶ διατάξεις, καθ' ὃ δημοσίας τάξεως, ἐφαρμόζονται ἐπὶ ὅλων τῶν πλοίων πού προσεγγίζουν εἰς λιμένα κράτους ἀποδεχόμενου τὴν διεθνή σύμβασιν, ἡ ἐλληνικὴ ἀρνησις οὐδὲν ἀποτέλεσμα θὰ εἶχε διὰ τὰ πλοία μας πού ἐπισκέπτονται ξένους λιμένας. Μόνη ἀπομένουσα λύσις, τὸ νὰ προσπαθῶμεν νὰ καταστήσωμεν ὅσον τὸ δυνατόν ἐλαφρότερας τὰς δι' ἡμᾶς ἐπιπτώσεις. Καὶ εἰς τοῦτο μᾶς ἐδόθησεν, κατ' ἀρνητικόν, φυσικὰ, τρόπον, ἡ Ἀμερικὴ.

Κυρία, πράγματι, ἀμερικανικὴ ἐπιδιώξις, ἦτο ἡ ἀποδοχὴ τῆς μεθόδου I προστασίας ἐκ τοῦ πυρὸς τῆς διεθνούς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ τοῦ 1960 καὶ ἡ οὐδεμίαν ἄλλαν. Οἱ Βρετανοί, ὅμως, ὑπεστήριζον τὴν μέθοδον II καὶ οἱ Γάλλοι τὴν III, ἐπειδὴ δὲ ἡ Ἑλλάς δὲν εἶχε λόγον ν' ἀντιταχθῆ εἰς οἰονδήποτε μέτρον, ἀποβλέπον εἰς τὴν προστασίαν τῶν μελλόντων νὰ ναυπηγηθῶν πλοίων, συνετάχθη εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο μετὰ τὴν ἀποψιν τῆς Ἀμερικῆς. Ὡς ἐλέχθη, ὅλαι αἱ δυτικαὶ ναυτικαὶ χώραι, προκειμένου περὶ τῶν παλαιῶν πλοίων, ὑπεστήριζον τὴν πλέον αὐστηρὰν ἀποψιν, ἀποβλέπουσαι εἰς τὴν ἐξουδετέρωσιν τῶν ἀνταγωνιζομένων τῶν πλοίων τῶν ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, δὲν ἐπεθύμουν, ὅμως, νὰ ἐπιβαρυνθῆ ὑπερβολικῶς τὸ κόστος κατασκευῆς νέων πλοίων, διὰ τῆς καθιερώσεως δι' αὐτὰ πολυδαπάνων ἀπαιτήσεων, ὡς ἡ μέθοδος I. Καὶ ἐπειδὴ ὁ ὄγκος τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλιακῆς δίδει καὶ εἰς τὴν χώραν μας

βαρύνουσαν ψῆφον, ὅταν ἐπέστη ἡ στιγμή τῶν τελικῶν ἀποφάσεων, προσεφέρθη καὶ εἰς ἡμᾶς, κατόπιν ὁμως ἀγωνιώδους ἐπιμονῆς καὶ προσπάθειας τῆς ἀντιπροσωπείας μας, ἓν μικρὸν ἀντάλλαγμα: Τὸ νὰ διατηρηθῆ τὸ καθεστὼς τῆς συμβάσεως τοῦ 1960 διὰ τὰ νέα πλοία, ἂνε τῆς ἀμερικανικῆς τροποποιήσεως καὶ νὰ καθιερωθῆ ὡς ἐλάχιστον ὄριον μέσων πυρασφαλείας δι' ὅλα τὰ ὑφιστάμενα πρὸ τῆς συμβάσεως τοῦ 1960 πλοία, ἀνεξαρτήτως ἔτους ναυπηγήσεως, τὸ τῆς συμβάσεως τοῦ 1948. Ἐπροτάθη ὅμως ἡ ἄμεσος, ἀπὸ τὸ οὐδὲ, ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου. Ἡ Ἑλλάς, ἀγωνιώδως προσπαθοῦσα νὰ προστατεύσῃ τὰ ἐπιβατηγὰ τῆς σκάφῃ διεθνῶν πλοίων, ἐζήτησε δι' αὐτὰ πενταετὴ προθεσμίαν προσαρμογῆς. Καί, πρὸς στιγμήν, ἐπέτυχε τὴν ὑποστήριξιν τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Ἰταλίας, ἡ ὁποία ἐπρότεινε τριετίαν. Ἐκλήθη ὅμως ἐπαιγόντως εἰς τὸ τηλέφωνον ἡ ἰταλικὴ ἀντιπροσωπεία καὶ ἔλαβεν ἐξ Ἰταλίας ὁδηγίαν νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν περὶ ἀμέσου ἐφαρμογῆς ἀποψιν καὶ οὕτω ἡ Ἑλλάς, μὴ δυναμένη πλέον νὰ ἀντιδράσῃ, εὐρέθη πρὸ μιᾶς παμφηφεί λαμβανόμενης ἀποφάσεως.

Καὶ διαμορφοῦται οὕτω μία νέα πραγματικότης διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν μας, ἡ ἀκόλουθος: Τὰ πλοία πού ἐναυπηγήθησαν μέχρι τοῦ 1952, ὅτε ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ ἡ σύμβασις τοῦ 1948, ὀφείλουσι νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὰς διατάξεις αὐτῆς. Διότι καθίστανται αἱ διατάξεις αὐταὶ ὑποχρεωτικαί, ἀποτελοῦσαι καὶ τὸ ἐλάχιστον ὄριον βαθμοῦ ἀσφαλείας, πρὸς τὸ ὁποῖον ὀφείλουσι συμμορφωθῶν πάντα τὰ μέχρι τοῦ 1952 ναυπηγηθέντα πλοία, ἀνεξαρτήτως ἔτους κατασκευῆς των, ἀμέσως. Σημαίνει, εὐτυχῶς, τὸ «ἀμέσως» αὐτὸ χρόνον μιᾶς περιόδου διετίας, διὰ τὸν κάτωθι λόγον: Ἡ ἀπόφασις τῆς ἐπιτροπῆς ἀσφαλείας πρέπει νὰ ἐγκριθῆ ἀπὸ τὴν συνέλευσιν τοῦ Ι.Μ.Σ.Ο. κατὰ τὴν χειμερινὴν αὐτῆς σύνοδον, τίθεται δὲ ἐν ἰσχύϊ ἀφ' ἧς ἐπικυρωθῆ αὐτὴ ἀπὸ τὰς κυ-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ  
ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

**ΚΡΟΥΑΣΙΕΡΑΙ D.E.S. "ΔΗΛΟΣ,"**  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 π.μ. διὰ:  
ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΪΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ, ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ  
Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 π.μ. διὰ:  
ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

**Δ/Π "ΜΙΛΟΥΛΗΣ,"**  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 12 ἐκ Πειραιῶς διὰ:  
ΠΑΤΡΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΑΓΚΩΝΑ  
**T.S.S. "ΛΗΤΩ,"**  
Καθημερινῶς, 9 π.μ. διὰ:  
ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΤΗΝΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

**Δ/Π "ΜΙΛΟΥΛΗΣ," - "ΚΑΝΑΡΗΣ,"**  
**"ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,"**  
Ἐκ Πειραιῶς:

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 11 διὰ ΚΥΘΟΝΟΝ - ΣΕΡΙΦΟΝ - ΣΙΦΟΝΟΝ - ΜΗΛΟΝ - ΚΙΜΩΛΟΝ  
Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ ὥραν 13: διὰ ΚΩ - ΡΟΔΟΝ  
» 17: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ  
» 13: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΠΑΡΟΝ - ΝΑΞΟΝ - ΙΟΝ - ΟΙΑΝ - ΘΗΡΑΝ  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 13: διὰ ΠΑΤΜΟΝ - ΛΕΡΟΝ - ΚΑΛΥΜΝΟΝ - ΚΩ - ΡΟΔΟΝ  
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 14: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΣΑΜΟΝ  
» 18: διὰ ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΛΗΜΝΟΝ

Πληροφορίαι: Ἀκτὴ Ποσειδῶνος - Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἅπαντα τὰ Γραφεῖα ταξιδίων.

δερνήσεις 16 τουλάχιστον εκ των μετεχουσών εις τόν 'Οργανισμό χωρών, εκ των οποίων 7 τουλάχιστον να έχουν Ναυτιλιακή χωρητικότητα μεγαλύτερη του ενός εκατομμυρίου κόρων. Και υπολογίζεται η απαιτήση τούτου δεκαοκτάμηνον περίπου.

#### ΑΙ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ

Διά τα ελληνικά επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων, η εφαρμογή της απόφασης αυτής τα υποχρεώνει να προβούν εις κατασκευαστικές μετατροπές, αφορώσας εις στεγανή των κατά πυρκαϊάς προστασίαν, εις εγκαταστάσεις έντοπισμού και κατασβέσεως πυρός, εις την προστασίαν των διόδων προσπελάσεως επιβατών και πληρώματος εκ των διαμερισμάτων προς τας λέμβους και εις την μείωσιν των εύφλεκτων υλικών που υπάρχουν εις την όλην αυτών κατασκευήν και ιδίως εις τα διαμερίσματα αυτών. Ούτω, διά τα πρό του 1952 ναυπηγηθέντα πλοία και έφ' όσον αυτά δεν συμμορφούνται κατασκευαστικώς με τας απαιτήσεις της συμβάσεως του 1948, επιβάλλεται η έντός διετίας περίπου μετασκευή των ώστε:

1. Να εξασφαλιστεί η στεγανή έσωτερική υποδιαίρεσις που προβλέπουν αι περί κατακλύσεως διατάξεις της συμβάσεως του 1948. Προβλέπει, ως γνωστόν, η σύμβασις αυτή, έγκάρσια στεγανά διαφράγματα, διήκοντα μέχρι του καταστρώματος καταμετρήσεως, ανά είκοσι μέτρα, ελάχιστα δέ επιβατηγά μας εκ των παλαιών συμμορφούνται προς την διάταξιν αυτήν. 'Ιδιαιτέρως όσα έπιβατηγά σκάφη με τετραπήσαν εις «όχηματαγωγά», άναγκασθέντα ούτω να υπολογίσουν τό κατάστρωμα του χώρου αυτοκινήτων ως «κύριον» τοιούτον, εύρίσκονται εις τραγικήν αυτόχρημα θέσιν, διότι δεν είναι μόνον η δαπάνη άνεγέρσεως των διαφραγμάτων αυτών, αλλά και τό ότι έκμηδενίζεται σχεδόν η πρόσ μεταφοράν αυτοκινήτων ικανότης των.

2. Να προστατεύονται, «περικλειόμενα», τα κλιμακοστάσια που οδηγούν προς τα ένδικοι ή κοινόχρηστα διαμερίσματα επιβατών και πληρώματος, ώστε να εξασφαλιστεί η έν περιπτώσει πυρκαϊάς διαφυγή αυτών προς τας λέμβους. Έν προκειμένω, η προστασία δύναται να γίνη και διά πυριμάχων τοιχωμάτων, ως είναι τό «μáριναίτ», υπό την προϋπόθεσιν, ότι αι εκ του υλικού αυτού θύραι θα κλείουν αυτόματως.

3. Να προστατεύονται κατά τόν αυτόν ως άνω τρόπον οι διάδρομοι που οδηγούν προς τα κλιμακοστάσια και έξ αυτών προς τας λέμβους. Απαιτείται προς τούτο, ως και διά την προηγουμένην περίπτωσιν, η άντικατάστασις των ήδη εκ ξύλου ή άλλων υλικών πυριμάχων έπενδύσεων τόσον των πλευρικών, όσον και της όροφης, με άναλογον υλικόν. Ός είναι γνωστόν, υπάρχουν ήδη φύλλα των οποίων η μία πλευρά έχει την μορφήν ξύλου διαφόρων ποιότητων ή φορμαϊκάς πάσης άποχρώσεως, ενώ η έσω πλευρά αποτελείται εκ του γνωστού μίγματος άμιάντου -τσιμέντου, ως του χρησιμοποιούμενου εις τό μάριναίτ.

4. Να περιορίζεται η χρήση εύφλεκτων υλικών έντός εύρυτερων, αλλά περιορισμένου έμβαδού χώρων, οι όποιοι θα έχουν τοιχώματα και όροφην έπενδεδυμένα με τό αυτό ως άνω μη εύφλεκτον υλικόν.

5. Να ύπάρχη αυτόματον σύστημα έντοπισμού πυρός και αυτόματου συναγερμού, έν συνδυασμώ με σύστημα κατασβέσεως διά ραντιστήρων (sprinklers), αυτόματως έπίσης λειτουργούντων.

6. Η συνδεσμολογία και τα σύρματα των ηλεκτρικών του πλοίου εγκαταστάσεων να είναι σύμφωνα με τας προδιαγραφάς της συμβάσεως.

7. Αι σωσίβιοι λέμβοι και τα μέσα άνακρέμασεως και καθαιρέσεως αυτών να συμφορουν με τας διατάξεις της συμβάσεως.

8. Αι άντλίες και τό σύστημα πυρκαϊάς του πλοίου να συμφορουν όμοίως προς τας

απαιτήσεις της συμβάσεως.

#### ΔΥΣΚΟΛΟΣ Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

Διά τα πρό της συμβάσεως του 1948 ναυπηγηθέντα πλοία, η συμμόρφωσις των προς τας διατάξεις αυτής είναι προβληματική, διότι η απαιτούμενη δαπάνη δεν δικαιολογείται εκ της ηλικίας και της προβλεπομένης ώφελιμου ζωής των. Πολλά έπομένως έξ αυτών, μετά την παρέλευσιν της διετίας, είτε θ' άναγκασθουν να διαλυθουν, ή θα άποσυρθουν από τους διεθνείς πλόας που εκτελούν σήμεραν και θα περιορισθουν εις ακτοπλοίαν μεταξύ ελληνικών μόνον λιμένων.

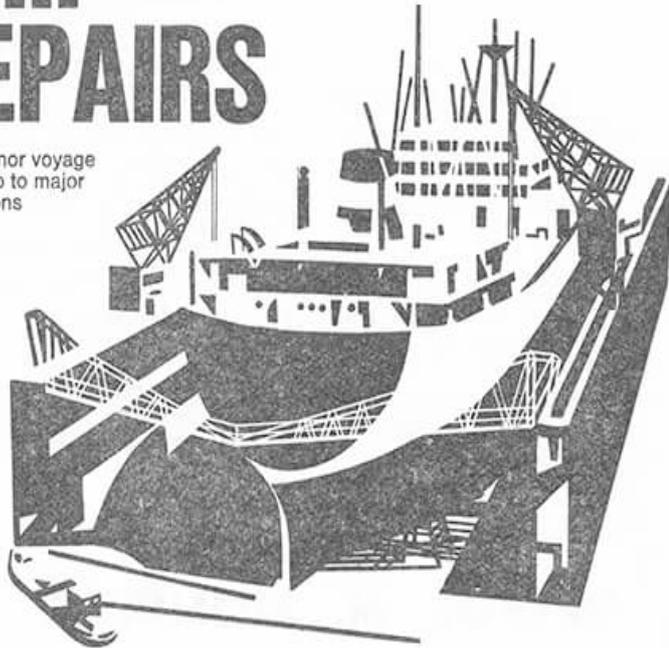
Άλλά και διά πολλά πλοία που έναυπηγήθησαν μετά τό 1948, δεν δύναται να ληχθί, ότι η κατάσταση είναι πολύ εύχρηστος, διότι οι πλοιοκτῆται των, έπωφελομένοι ώρισμένων εξαιρέσεων της συμβάσεως, αι όποιαί ήδη αίρονται, δεν συνεμορφώθησαν πλήρως προς αυτήν. Βεβαίως, αι δαπάναι τας όποιας έχουν αυτοί να άντιμετωπίσουν είναι σημαντικώς μικρότερα, δεν δύναται όμως να θεωρηθουν και άμελητέαι, ιδία δι' όσους ήγόρασαν τοιαύτα πλοία εκ του έξωτερικού και τα μετεσκεύασαν έν

Έλλάδι, καταργούντες κατασκευάς συμφώνους προς την σύμβασιν, αι όποιαί δεν ίκανοποιούν τας περί έκμεταλλεύσεως των πλοίων των ιδίας άντιλήψεις.

Δέν έπεκτεινόμεθα και εις τα πλοία που έναυπηγήθησαν τό 1964 και τα όποια θα υποχρεωθουν να προβουν εις ώρισμένας κατασκευαστικάς τροποποιήσεις, ως εις κλιμακοστάσια κλπ., διά να συμμορφωθουν προς τας διατάξεις της συμβάσεως του 1960 διότι, έφ' όσον τουλάχιστον γνωρίζομεν, είναι πολύ όλιγα. Έν είναι τό γεγονός, άνεξαρτήτως του αν ύπάρχουν και παραλείψεις τινές ώρισμένων έφοπλιστών μας: Η έκτακτος σύνδοδος του Λονδίνου, κατέφερε δεινόν πλήγμα κατά της επιβατηγού Ναυτιλίας μας, διεθνών πλόων. Και επειδή ουδεμία δυνατότης διαφυγής εκ των υποδεικνυομένων ύφίσταται, επιβάλλεται όπως οι ενδιαφερόμενοι έφοπλισται μελετήσουν από τούδε τας δι' έκαστον πλοίον των έπιπτώσεις και προγραμματίσουν από τούδε τόν τρόπον άντιμετωπίσεως αυτών, διά να μη εύρεθουν άπάρασκευοι μετά την λήξιν της τεθείσης προθεσμίας.

# 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.

\*1 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



ΩΣ ΕΔΗΛΩΣΕΝ ΠΡΟΣΦΑΤΩΣ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

ΚΑΙ Ο Κ. ΣΤ. ΝΙΑΡΧΟΣ ΚΑΤΑ ΤΩΝ "ΜΑΜΜΟΥΘ,"

Όα περιορισθή εις τὸ μάζιμουμ σκαφῶν 95.000 τόννων.— Αἱ παραγγελίαι του εις τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεία.— Ἐπιθυμεί τὴν ἰαπωνικὴν συνεργασίαν εις τὰ ἐν Σκαρμαγκᾷ ναυπηγεία.— Ὁ στόλος του: 72 σκάφη 2.756.000 τόννων d.w.

Μετὰ τὸν κ. Λεμόν, ὁ Ἕλλην μεγαλοεφοπλιστὴς κ. Στ. Νιάρχος δὲν προτίθεται νὰ ναυπηγήσῃ δεξαμενόπλοια «μαμμούθ». Ὡς ἐδήλωσε κατὰ τὴν πρόσφατον (17 Ἀπριλίου) ἐπίσκεψίν του εἰς Ἰαπωνίαν, τὰ μεγαθήρια τῶν 200.000 τόννων δύναται νὰ ναυπηγηθῶν μόνον διὰ τὰς ἐταιρίας πετρελαίων, διὰ τὴν ἰδίαν αὐτῶν χρῆσιν. «Δὲν ἐνδιαφέρομαι, ἐτόνισεν ὁ κ. Νιάρχος, «διὰ σκάφη «μαμμούθ», διότι δὲν προσφέρουν τὸ ἀναγκαῖον ἐπὶ τῶν ἐπενδύσεών του περιθώριον κέρδους εἰς τὸν ἰδιώτην ἐφοπλιστὴν. Δι' ἐμὲ τὰ 95.000 τόννων σκάφη, εἶναι τὸ μάζιμουμ. Ἐπὶ τοῦ παρόντος ἀνανεώνομεν ὁλόκληρον τὸν στόλον μας, διὰ νὰ τὸν καταστήσωμεν ἀρτίωτερον συγκεκροτημένον καὶ εὐέλικτον εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν του».

Ὁ κ. Νιάρχος κατὰ τὴν ἀφίξιν του ἐξέφρασεν ἱκανοποίησιν διὰ τὴν τῶσον ἐπιθυμητὴν ἐπίσκεψίν του εἰς Ἰαπωνίαν καὶ ἐδήλωσεν, ὅτι θὰ ἐπισκεφθῇ διάφορα ναυπηγεία καὶ θὰ συναντηθῇ μὲ Ἰάπωνας ἀρμοδίους. «Ἡ συνεργασία μας, μὲ τοὺς Ἰάπωνας ναυπηγοὺς εἶναι ἐξαιρετος», προσέθεσε.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1953 ὁ κ. Νιάρχος ὑπέγραψε συμβόλαια διὰ ναυπηγῆσιν ἢ μετασκευῆν εἰς τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεία συνολικῶς 39 πλοίων, ὀλικῆς χωρητικότητος 1.310.000 τόννων d.w., μὲ κόστος 153.000.000 δολλαρίων. Ἐπὶ πλεόν, ὑφί-

σταται ἡ «ὄψιόν» διὰ τρία μπάλκ κάρριερς τῶν 40.000 τόννων d.w. ἕκαστον, συνολικῆς ἀξίας κατὰ προσέγγισιν 12.500.000 δολλαρίων. Τὰ δεξαμενόπλοια καὶ τὰ μπάλκ κάρριερς παρηγγέλθησαν, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσούι, Μιτσουμπίσι καὶ Ἰσικαβατζίμα-Χαρίμα.

Τὰ κατασκευασθέντα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου εἰς Ἰαπωνίαν σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.310.000 τόννων d.w. ἀντιστοιχοῦν περίπου εἰς τὰ 50% ὁλοκλήρου τοῦ στόλου του. «Ὅλα τὰ ναυπηγηθέντα (ἐκτὸς τῶν 3 ὑπὸ ὄψιόν σκαφῶν) καὶ τὰ μετασκευασθέντα παρεδόθησαν περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος προγράμματος. Ὁ σημερινὸς στόλος τοῦ κ. Νιάρχου ἀριθμεῖ 72 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.756.000 τόννων d.w.

ΔΙΑ ΤΑΣ ΙΑΠΩΝΙΚΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ὅμιλῶν πρὸς τοὺς δημοσιογράφους ὁ κ. Νιάρχος εἶπε μεταξύ ἄλλων, ὅτι κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις τῶν συμβολαίων, οἱ Ἰάπωνες εἶναι ἱκανώτατοι. Αἱ παρεχόμεναι πιστωτικαὶ διευκολύνσεις, εἶναι ἐπίσης λίαν συναγωνιστικαὶ καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν προσφάτων παραγγελιῶν, αἱ τιμαὶ ὑπῆρξαν πολὺ καλύτερα ἀπὸ ὅπουδήποτε ἄλλου. Παρὰ ταῦτα, κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτων διαπραγματεύσεων, τὸ σύνολον τῶν προσθε-

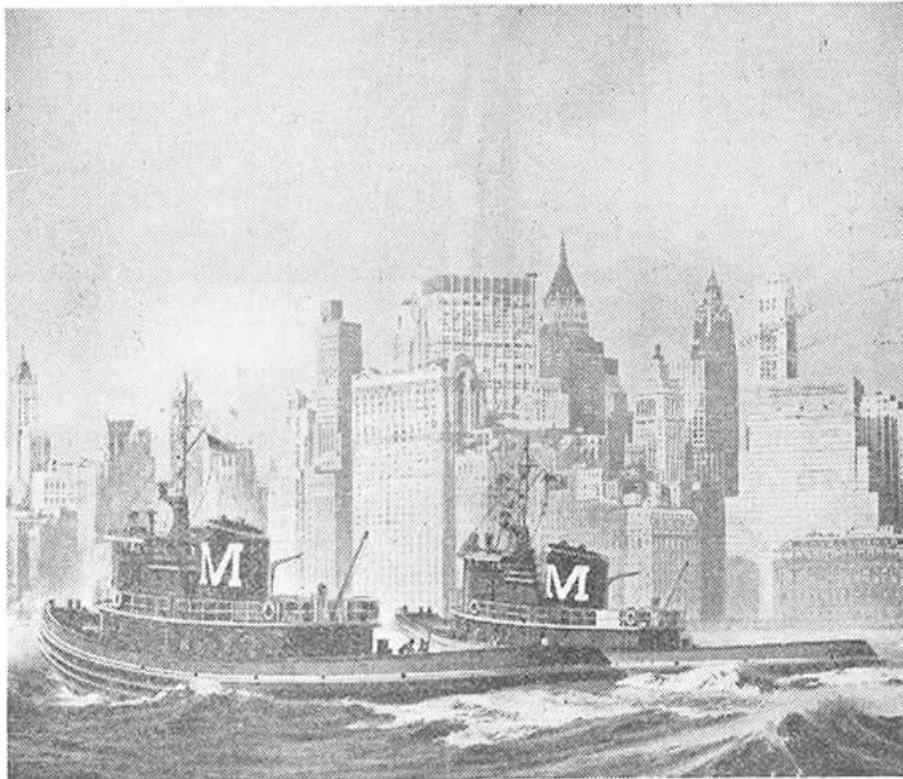
των (collateral) ἐγγυήσεων ἀσφαλείας, αἱ ὁποῖαι ἐζητήθησαν προκειμένου νὰ παρασχεθῇ ἡ πίστωσις τῶν 80%, ἦτο μεγαλύτερον οἰασθήποτε ἄλλης προηγουμένης περιπτώσεως. Ὁ κ. Νιάρχος προσέθεσεν, ὅτι ὡς μᾶς εἶπον οἱ ναυπηγοὶ οἱ πρόσθετοι αὐτοὶ περιορισμοὶ ἐτέθησαν ὑπὸ τῶν Ἀρχῶν Ἐλέγχου Συναλλάγματος. Αἱ τοπικαὶ λ.χ. προναυλώσεις ἦσαν δεκταὶ εἰς τὸ παρελθόν, ἀλλ' ὄχι ὅμως καὶ τώρα.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Νιάρχος προσέθεσε: «Εἰς οὐδὲν μέρος τοῦ κόσμου, ὅπου κατεσκευάσα σκάφη, περιλαμβανομένων καὶ τῶν καλύτερων δυτικοευρωπαϊκῶν καὶ ἀμερικανικῶν ναυπηγιῶν, ἡ κατασκευὴ τοῦ σκάφους ὑπῆρξε καλύτερα. Τὰ πρωτοῦντα συστήματα ἀποδεικνύονται ἀξιοπίστα καὶ κατὰ τὴν λειτουργίαν των εἰς οἰκονομίαν προσεγγίζουσι τὰ ἀμερικανικὰ πρότυπα, τὰ ὁποῖα ἄλλωστε, ἐξακολουθοῦν νὰ θεωροῦνται ὡς τὰ καλύτερα τοῦ κόσμου».

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἡμερομηνίας παραδόσεως ὁ κ. Νιάρχος εἶπεν, ὅτι αὐταὶ τηροῦνται ὑποδειγματικῶς καὶ προσέθεσεν, ὅτι εἰς μίαν μόνον περίπτωσιν, ὅποτε ἐσημειώθη μία καθυστέρησις, τὰ ναυπηγεία προθύμως κατέβαλον τὴν ρήτραν τοῦ συμβολαίου. Περαιτέρω ὁ Ἕλλην μεγαλοεφοπλιστὴς ἐρωτηθεὶς πότε τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεία θὰ φοβηθοῦν τὸν εὐρωπαϊκὸν ἀνταγωνισμόν, ἀπήντησεν ὅτι, δὲν ὑπάρχει φόβος ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, ἐφ' ὅσον τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεία δὲν θὰ ἐπιλύσουν τὸ ἐργατικὸν των πρόβλημα. Πάντως, ἐξέφρασε τὴν ἀνησυχίαν, ὅτι τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεία θὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ αὐτὰ τὸ ἐργατικὸν πρόβλημα εἰς τὸ μέλλον.

Ὅμιλῶν, τέλος, ὁ κ. Νιάρχος διὰ τὰ ἐν Σκαρμαγκᾷ ναυπηγεία του, ἐδήλωσεν ὅτι περιορίζονται εἰς μετασκευὰς καὶ ἐπισκευὰς. Εἶναι συμφερότερα. «Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ, θὰ ἤμουν», κατέληξε, «πολὺ εὐτυχῆς νὰ εἶχα τὴν ἰαπωνικὴν συνεργασίαν εἰς τὸ ναυπηγεῖόν μου».

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?

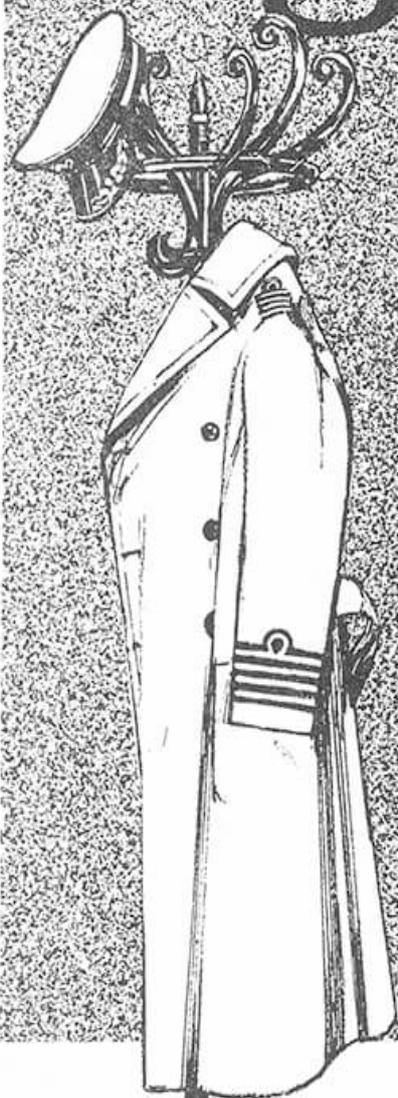


**MORAN**  
TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.  
17 Battery Place, New York, N. Y. 10004  
Cable Address: MORANTOW

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

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

# sigmulto



since 1722

Marine Paints



**Sigmulto sprayable wallcoating  
is excellently suitable on board a ship.**

Sigmulto has a fine, corned structure with quite an own decorative character and all practical properties required by the shipping industry.

- Impact-resistant
- seamless
- a-static (repels dirt and dust)
- easy to clean
- remarkable durability
- 52 standard colours.

*Sigmulto sprayable wallcoating is a product of*

**Pieter Schoen Ltd.**

ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΥΛΟΝ

ΑΝΑΤΙΘΕΤΑΙ Η ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΙΣ ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η "ΙΣΙΚΑΒΑΤΖΙΜΑ - ΧΑΡΙΜΑ", ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ.— ΚΕΦΑΛΑΙΑ 16 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛ.— ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ 5 ΕΚΑΤ. ΔΟΛ.— ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΛΙΝΗ.— ΠΛΗΡΕΣ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ.— ΕΥΡΥΤΕΡΑ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Βήμα σταθερόν πρὸς τὴν ὀρθὴν κατεύθυνσιν εἶναι ἡ σχετικὴ μὲ τὴν σύστασιν ναυπηγείου καὶ ἐπισκευαστικῶν κέντρων εἰς τὸν λιμένα τῆς Πύλου ἀπόφασις τοῦ Κ.Ο.Σ.

Τὸ γεγονός ὅτι τὰ μεγάλα ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα "Ισικαβατζίμα - Χαρίμα" ἀναλαμβάνουν τὸ ἔργον καὶ διαθέτουν δι' αὐτὸ ἐκατομμύρια δολλαρίων, πλήρη μᾶς παρέχει τὴν ἐγγύησιν διὰ τὴν καλὴν του εὐδοξίαν.

Πρέπει νὰ ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν οἱ στενότεροι δεσμοὶ τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγείων μὲ τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν. Τὴν στιγμὴν αὐτὴν αἱ παραγγελίαι τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καλύπτουν τὰ 35% περίπου τοῦ συνόλου τῶν ξένων παραγγελιῶν εἰς τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα καὶ ἰδιαιτέρως τὰ τῆς "Ισικαβατζίμα - Χαρίμα" συγκεντρώνουν τὰ 70% τῶν ἑλληνικῶν ναυπηγήσεων.

Συμφέρον ἄμεσον ἔχουν τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν σύστασιν εἰς ἐπίκαιρον σημεῖον τῆς Μεσογείας — καὶ ἐπίκαιρος εἶναι ὁ λιμὴν τῆς Πύλου — δάσεως ἐπισκευαστικῆς, ἰκανῆς νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῶν διαπλεόντων τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον σκαφῶν — τῶν δεξαμενοπλοίων κυρίως — συμφέρον ὅμως ἄμεσον ἐπίσης ἔχουν καὶ οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί, διότι εἰς αὐτοὺς τούτους τοὺς κατασκευαστὰς τοῦ πλείστου τῶν σκαφῶν τῶν θὰ ἀναθέτουν τὰς ἐπισκευὰς τῶν.

Ἀμοιβαίον τὸ κέρδος, ζωτικὴ δὲ ἡ ὅλη ὑπόθεσις διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας.

Χαίρομεν διότι τὸ Κράτος κατείδε τὴν παραγωγικὴν τοῦ ἔργου χρησιμότητα. Χαίρομεν διότι, ἐπὶ τέλους, μετὰ τὰς τόσας συζητήσεις, ἐξευρέθη ἡ πρόσφορος λύσις, ἥτις θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ἀποκτήσωμεν μίαν ἀκόμη βάσιν ἐπισκευαστικὴν, δυναμένην, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ ἐξελιχθῇ εἰς κέντρον σιδηρῶν κατασκευῶν εὐρυτέρας ἐκτάσεως. Τὸ ἔργον ἀνατίθεται εἰς καλὰς χεῖρας, εἰς τοὺς Ἰάπωνας τεχνικούς, ἰκανοὺς πολλὰ νὰ ἐπιτελέσωσιν. Τὸ ἀπέδειξαν.

Κατωτέρω τὸ σχετικὸν εἰσηγητικὸν σημείωμα διὰ τὸ Κ.Ο.Σ., ὅπερ καὶ ἐνεκρίθη κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ ἡμερῶν συνεδρίασίν του:

**ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΟΝ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΔΙΑ ΤΟ Κ.Ο.Σ.**

Θέμα: Βασικοὶ ὄροι ἰδρύσεως Ναυπηγείων καὶ Βαρείας Σιδηροβιομηχανίας ἐν Πύλῳ Μεσσηνίας

Διὰ τῆς ἀπὸ 27.11.64 αἰτήσεώς τῆς ἑλληνικῆς ἑταιρίας ISHIKAWAJIMA HARIMA συνεργαζομένη μετ' Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν (Ἰωάννου Λάτση κ.λ.π.) ἠτήσατο ἀδειαν εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, δυνάμει τοῦ Ν.Δ. 2687/53, μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν \$ 16.000.000, διὰ τὴν ἰδρύσιν ἐν Πύλῳ Μεσσηνίας εἰς πρώτην φάσιν Ναυπηγείου, ὡς καὶ ἐγκαταστάσεων δυναμένων νὰ χρησιμοποιηθῶσι διὰ βαρεῖαν Σιδηροβιομηχανίαν.

Ἡ ὡς ἀνω αἰτήσις συνεζητήθη εἰς ἐπανειλημμένας συνεδριάσεις τῆς ἀρμοδίας γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ν.Δ. 2687/53 καὶ ἐκρίθη κατ' ἀρχὴν ἀκόμιος ἡ ἰδρύσις τῆς προτεινομένης βιομηχανίας. Ἐπίσης ἐνεκρίθησαν καὶ οἱ βασικοὶ ὄροι, ὑφ' οὓς ἔδει νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἐπένδυσις.

Ἡ κατὰ τ' ἀνωτέρω γνωμάτευσις τῆς Ἐπιτροπῆς ἀνεκοινώθη εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 27744/27.3.65 ἐγγράφου τῆς Ὑπηρεσίας Κεφαλαίων Ἐξωτερικοῦ τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ.

Εἰς ἀπάντησιν τοῦ ἐγγράφου τούτου ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Ἰωάννης Λάτσης διὰ τῆς ἀπὸ 14.4.65 αἰτήσεώς του ἐγνώρισεν κατ' ἀρχὴν τὸ σύμφωνον πρὸς τοὺς ὑπὸ τῆς ρηθείσης Ἐπιτροπῆς ἐγκριθέντας ὅρους καὶ ἠτήσατο τὴν συμπλήρωσιν των, εἰς τινὰ σημεία.

Ἡδὴ κατόπιν συνειρησῶν διαπραγμασιῶν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ οἱ ὄροι ἰδρύσεως τῶν ναυπηγείων ἐν Πύλῳ διαμορφούνται ὡς ἀκολουθῶν:

1. Μέγεθος κεφαλαίων ἐξωτερικοῦ: Δολλάρια Η.Π.Α. 16.000.000 εἰσαχθησόμενα ἐξ ὀλοκλήρου ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.
2. Μορφή ὑφ' ἣν θὰ εἰσαχθῶσιν: α) Εἰς μηχανήματα, εξαρτήματα, ἀνταλλακτικὰ καὶ ἐργαλεῖα μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν δολλαρίων Η.Π.Α. 8.000.000, β) εἰς συναλλάγματα ἐπὶ Νέας Ὑόρκης μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν δολλαρίων Η.Π.Α. 8.000.000.

Τὰ εἰσαχθησόμενα μηχανήματα θὰ εἶναι καινουργῆ, πλὴν ἐνὸς ποσοστοῦ μέχρι 5% τὰ ὅποια θὰ εἶναι μεταχειρισμένα πλὴν εἰς ἀρίστην κατάστασιν ὡς καὶ τῆς εἰσαχθησόμενης πλωτῆς δεξαμενῆς ἥτις δὲν θὰ εἶναι νεοναυπηγηθεῖσα πλὴν ὅμως καταλλήλου τύπου καὶ εἰς κατάλληλον κατάστασιν.

3. Νομικὴ μορφή εἰσαχθησόμενων κεφαλαίων: α) Μετοχικὸν κεφάλαιον συσταθησόμενης Ἀνωνύμου Ἑλληνικῆς ἑταιρίας ποσοῦ \$ 8.000.000, β) Δάνειον παρασχεθῆσόμενον πρὸς ταύτην ποσοῦ \$ 8.000.000.

4. Πιστοδότης - Εἰσαγωγεὺς: ἑταιρία ISHIKAWAJIMA HARIMA HEAVY INDUSTRIES CO LTD, TOKYO - JAPAN καὶ ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΤΣΗΣ.

5. Ἐπενδύων: Ἰδρυθησόμενη ἐντὸς ὀκτώ (8) μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς οἰκείας ἐγκριτικῆς πράξεως, Ἀνώνυμος Ἑλληνικὴ ἑταιρία μὲ μετοχικὸν κεφάλαιον τοῦλάχιστον \$ 8.000.000.

6. Ἐκτελεσθησόμενον ἔργον: Εἰσαγωγή ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ κεφαλαίων ποσοῦ τοῦλάχιστον \$ 16.000.000, διὰ τὴν ἰδρύσιν ἐν Πύλῳ - Μεσσηνίας ἐργοστασίου ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων. Αἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ ἐργοστασίου κατὰ τὴν πρώτην φάσιν τῶν ἐργασιῶν θὰ περιλαμβάνωσι πλωτὴν δεξαμενὴν

ἰκανότητος δεξαμενισμοῦ πλοίων φορτίου μέχρι 50.000 τόνων (50.000 d.w.), μόνιμον δεξαμενὴν διὰ δεξαμενισμὸν πλοίων φορτίου τοῦλάχιστον μέχρι 70.000 τόνων (70.000 d.w.), δυναμένης νὰ αὐξηθῇ διὰ δεξαμενισμὸν πλοίων 100.000 τόνων (100.000 d.w.), ναυπηγικὴν κλίνην μήκους τοῦλάχιστον 150 μέτρων καὶ πλάτους 40 μέτρων, μηχανουργεῖον, λεβητοποιεῖον, χυτήριον, ξυλουργεῖον κ.λ.π., ὡς καὶ ἐγκαταστάσεις διαχωρισμοῦ τοῦ ἐξ ἐλαιωδῶν υδάτων ἔρματος τῶν πλοίων. Αἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ ἐργοστασίου δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶσι διὰ βαρεῖαν μεταλλικὰς κατασκευὰς ὡς καὶ διὰ τὴν διάλυσιν πλοίων.

Ἐπίσης δύνανται νὰ ἐπιτραπῇ ἡ διάθεσις ποσοῦ μέχρι \$ 400.000 διὰ τὴν σύστασιν χωρητικῆς (δευτέρας) ἑταιρίας σκοποῦσης τὴν ἰδρύσιν ἐν τῇ αὐτῇ ὡς ἀνω περιοχῇ Πύλου - Μεσσηνίας ἐγκαταστάσεων διὰ τὸν ἐφοδιασμόν τῶν πονητοπλοίων πλοίων διὰ καυσίμων, τροφοδοσίας κ.λ.π.

Ὁ ἐφοδιασμός πλοίων ἐκτελούντων πλοῦς ἐσωτερικοῦ, θὰ γίνεταί μόνον συμφώνως πρὸς τὰς ἐκάστοτε ἰσχυοῦσας διατάξεις.

7. Χρόνος εἰσαγωγῆς κεφαλαίων: Τμηματικῶς ἐντὸς τριῶν (3) ἐτῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως.

8. Χρόνος ἐνάρξεως ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου: Ἐντὸς ὀκτώ (8) μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως.

9. Χρόνος ἀποπερατώσεως ἔργου: Ἐντὸς τριῶν (3) ἐτῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως.

10. Ἐπιστροφή εἰσαχθησόμενων κεφαλαίων: Κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 5 καὶ 14 τοῦ Ν.Δ. 2687/53, ἦτοι δύνανται νὰ λάβῃ χώραν εἰς χρόνον βραχύτερον τῆς δεκαετίας.

11. Ἐξυπηρετήσις μετοχικοῦ κεφαλαίου διὰ κέρδη: Ποσοστὸν μέχρι 12% ἐτησίως.

12. Ἐξυπηρετήσις δανειακοῦ κεφαλαίου διὰ τόκους: Ποσοστὸν μέχρι 6% ἐτησίως.

13. Ἐπιτρέπεται, πηρομένον τῶν ὀρων περὶ Δημοσίας Ἀσφαλείας, ἡ χρησιμοποίησις ἄλλοδαπῶν διοικητικῶν καὶ τεχνικῶν ὑπαλλήλων (μηχανικοῖ, ναυπηγοὶ) ὡς καὶ προσωπικοῦ ἐν γένει μέχρι 10% τοῦ ἐκάστοτε ἀπασχολουμένου τοιοῦτου. Μετὰ τὴν πάροδον τριετίας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν λόγῳ ὑπαλλήλων θὰ μειώνεται κατ' ἔτος κατὰ 10%. Ἡ τοιαύτη μείωσις δὲν καταργεῖ τὸ δικαίωμα τῆς ἑταιρίας χρησιμοποίησεως μετὰ τὸ πέρας τῆς δεκαετίας μέχρι 70 ἄλλοδαπῶν.

14. Ἡ περιοχὴ εἰς ἣν θὰ ἰδρυθῇ τὸ ἐν λόγῳ ἐργοστάσιον θὰ ἀναγνωρισθῇ ὡς ἀποτελοῦσα ἐλευθέρου τελωνειακῶν συγκρότημα ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων, βάσει τῶν κειμένων διατάξεων τοῦ ἀρθρου μόνου τοῦ Ν.Δ. 2563/1953 ἐπεὶ τρόπου συστάσεως ἐλευθέρων τελωνειακῶν συγκροτημάτων ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων. Προϊόντα παραγόμενα ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ ἐλευθέρου τελωνειακοῦ συγκροτήματος, εἰσαγόμενα εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἀγορὰν θὰ ἐξομοιοῦνται πάντοτε πρὸς προϊόντα εἰσαγόμενα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

15. Ἐπὶ τῆς ἐπενδύσεως θὰ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθρου 2 (παρ. 10 καὶ 11) τοῦ Ν. 4171/61 περὶ παγιοποιήσεως τῶν συντελεστῶν τῆς φορολογίας εἰσοδήματος ἐπὶ τῶν ἀδιανεμήτων κερδῶν τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ περὶ μὴ ἐπιβολῆς φόρου ἐπὶ τῆς περιουσίας τῆς ἐπιχειρήσεως, ἐφ' ὅσον χρόνον ὀρίζεται ἐν αὐταῖς. Ἐπίσης παγιοποιήσις τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 7 παρ. 3 τοῦ Ν. 4171/61 περὶ ἀποσβέσεως κατὰ 20% ἐτησίως τῶν ἐξόδων ἐγκαταστάσεως καὶ τόκων δανείων ἐπὶ χρονικὸν διάστημα πέντε (5) ἐτῶν ἀπὸ τῆς λή-

**PORTUGAL**  
Address your enquiries to:  
**SHIPBROKERS**  
**STEVEDORES**  
**CARLOS GOMES & CO. LTD**  
For 100 Years  
POB : 65B TLG. : YANTE TLX : 545  
**LISBON**  
AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS  
General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd • Goulandris Bros. Ltd • Fenton SS Co. Ltd • Ormos Shipping Co. Ltd • John S. Latsis and many other famous Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

ξως του ημερολογιακού έτους, εντός του οποίου θα αρχίσει ή παραγωγική δράσις της επιχειρήσεως.

Επίσης παγιοποιήσις επί χρονικόν διάστημα 15 ετών από της λήξεως του ημερολογιακού έτους εντός του οποίου θα αρχίσει ή παραγωγική δράσις της επιχειρήσεως των κάτωθι:

α) Τών διατάξεων του άρθρου 2 παράγρ. 12 του Ν. 4171/61, περί φορολογίας εισοδήματος άλλοδαπτού προσωπικού.

β) Τών διατάξεων του άρθρου 3 παράγρ. 1 του Ν. 4171/61, περί χρησιμοποίησεως των κατασκευασθέντων λιμενικών έργων κλπ.

γ) Τών διατάξεων του άρθρου 7 παράγρ. 1 και 2 του Ν. 4171/61, περί τρόπου φορολογίας συμβάσεων ή δανείων και εξοφλήσεως τούτων ως και τών τόκων αυτών.

δ) Τών διατάξεων του άρθρου 7 παράγρ. 5 του Ν. 4171/61, περί τρόπου υπολογισμού φόρου επί δικαιωμάτων εκ τεχνικής βοήθειας.

Διά την εφαρμογήν του άρθρου 7 παράγρ. 4 του Ν. 4171/61 περί καταβολής συναλλάγματος διά χρησιμοποίησιν τεχνικής βοήθειας, τό ποσόν συναλλάγματος θέλει καθορισθῆ διά της προβλεπομένης διαδικασίας ἐφ' ὅσον υποβληθῶν συγκεκριμένα προτάσεις. Τό δέ ἄρθρον 8 του αὐτοῦ Νόμου, θά ἔχη ἐφαρμογήν ἐφ' ὅσον δέν προσκρούει εἰς διατάξεις ὑφισταμένης νομοθεσίας π.χ. περί ἀρχαιολογικῶν χώρων κ.λ.π.

ε) Τών διατάξεων του Ν. 2176/52 «Περί μέτρων προστασίας τῆς ἐπαρχιακῆς βιομηχανίας», ὡς αὐταῖ τροποποιηθεῖσαι καί συμπληρωθεῖσαι ἰσχύουν σήμερον.

στ) Τών διατάξεων άρθρου 5 παράγρ. 8' του Νόμου Γ.Φ.Ε. περί φαρικῶν καί ἀγκυροβολίας.

16. Ὅμοιος ἡ παγιοποίησις ἐπί χρονικόν διάστημα 15 ετών ἀπό της λήξεως του ημερολογιακού έτους εντός του οποίου θα αρχίσει ή παραγωγική δράσις της επιχειρήσεως, προκειμένου περί εργασιῶν διεξαγομένων ἐκτός τῆς περιοχῆς ἐλευθέρου τελωνειακοῦ συγκροτήματος ναυπηγήσεως καί ἐπισκευῆς πλοίων τῶν διατάξεων του άρθρου 6 του Ν. 4171/1961 περί ἐφαρμογῆς Νόμου 2861/54 ἐπί εισαγωγῆς πρώτων ὑλών διά τήν κατασκευήν προϊόντων διατεθέντων εἰς δικαιούχους ὀλίκῆς ἢ μερικῆς ἀτελείας.

17. Ἐάν κατά τήν διάρκειαν τῆς ἰδρύσεως καί λειτουργίας του ἔργου αὐτοῦ τοῦ Δημοσίου ἤθελε παραχωρησεῖ εἰς ἄλλον καθ' ὅλα ὅμοιον ἐπιχείρησιν Ναυπηγείων οἰαδήποτε πλεονεκτήματα, εὐεργετήματα, εὐχερείας κλπ. τὰ ὅποια δέν ἔχουν χορηγηθῆ εἰς τὸν φορέα τῆς προτεινομένης ἐπενδύσεως, τότε αὐτομάτως τὰ εὐεργετήματα, πλεονεκτήματα καί αἱ εὐχερείαι αὐταῖ ἐπεκτείνονται καί εἰς τήν ἰδρυθεῖσαν ἐπιχείρησιν, συμφῶνως πρὸς τὰς διατάξεις του άρθρου 10 του Ν. Δ. 2687/1953.

18. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν θεσπισθῶσιν ἄλλα διατάξεις δημιουργοῦσαι εὐνοϊκώτερον καθεστῶς ἀπὸ τὸ καθεστῶς τῆς ὑπογραφομένης συμβάσεως, θά ἰσχύουν ἐφεξῆς καί διά τήν ἐν λόγω ἐπένδυσιν, ἐφ' ὅσον θά πρόκειται περί διατάξεων γενικοῦ περιχομένου.

19. Ἐπιφυλαττομένης τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ὄρων 7, 8, 9 του παρόντος, πάσαι αἱ ὑπὸ τῆς ὑπογραφομένης συμβάσεως ὀριζόμεναι προθεσμίαι, ἔαν παρεβληθῆ γεγονὸς ἀνωτέ-

ρας βίας, παρατείνονται διά χρόνον ἴσον πρὸς τήν διάρκειαν του γεγονότος τούτου ἠδυσμένον κατὰ 50%.

20. Ἐπὶ μίαν 10ετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς συστάσεως τῆς Ἑταιρίας ἅπαντα τὰ εἰσαγόμενα εἰς πραγματοποιήσιν τῆς προτεινομένης ἐπενδύσεως, μηχανήματα, ἐξαρτήματα, ἀνταλλακτικά καί ἐργαλεῖα ἀπαλλάσσονται τῶν εἰσαγωγικῶν δασμῶν καί οἰασδήποτε φύσεως φόρων καί τελῶν (περιλαμβανομένων καί τῶν τελῶν χαρτοσήμου), ὡς καί ἀπὸ πάσης ἐν γένει εἰσφορᾶς ἢ δικαιωμάτων ὑπὲρ Δήμων καί Κοινοτήτων, Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων ἢ ἄλλων Νομικῶν Προσώπων Δημοσίου ἢ Ἰδιωτικοῦ Δικαίου, πλὴν τῶν ἀναποδοτικῶν τοιούτων.

21. Τὸ τμήμα τῶν κερδῶν τῆς συσταθεσμένης ἑταιρίας ναυπηγείων τὸ χρησιμοποιοῦμενον ἐτησίως πρὸς πληρωμὴν τῶν ἐκ του ἐξωτερικοῦ ὑπὸ μορφήν δανείων ἢ πιστώσεων ληφθέντων ποσῶν διά τήν ἰδρυσιν (κατασκευῆ, ἀποπεράτωσις καί ἐναρξίς λειτουργίας) του Ἐργοστασίου, θά φορολογηθῆ ὑπὲρ του Δημοσίου πρὸς 3%, μέχρι ἐξοφλήσεως τῶν δανείων ἢ πιστώσεων τούτων καί πάντως οὐχὶ πέραν τῆς δεκαετίας ἀπὸ τῆς ἐναρξέως τῆς λειτουργίας του ἔργου αὐτοῦ. Τὸ εἰς πλὴν ποσόν τῶν καθαρῶν κερδῶν θά φορολογηθῆ ὑπὲρ του Δημοσίου συμφῶνως πρὸς τὰς ἐκάστοτε ἰσχυοῦσας φορολογικὰς διατάξεις.

Πρὸς προσδιορισμὸν του κατὰ τὰ ἀνωτέρω χρεωλυσίου λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν τὸ κατὰ τὰς διατάξεις του παρόντος εἴτε εἰς ἐργαλεῖα, μηχανήματα ἢ ἐξοπλισμὸν ἐν γένει, εἴτε εἰς αὐτούσιον συναλλάγμα εἰσαχθῆσιν ποσόν ὑπὸ μορφήν δανείων ἢ πιστώσεων τὸ ἀπαιτηθῆσιν διά τήν κατασκευήν, ἀποπεράτωσιν καί ἐναρξιν τῆς λειτουργίας του Ἐργοστασίου.

Ἐάν κατὰ τινὰ ἐτήσιαν χρήσιν τὰ ἐναντι δανείων καί πιστώσεων πληρωθέντα ποσὰ ἐκαλύφθησαν ἐν μέρει μόνον διά κερδῶν καί ἐν μέρει (κατὰ τήν διαφορὰν) διά χρημάτων ἐξ ἄλλης πηγῆς προερχομένων, τότε ἐκ τῶν κερδῶν τῶν ἐπομένων κατὰ σειράν χρήσεως ποσόν ἴσον πρὸς τὴν ὡς ἄνω διαφορὰν φορολογεῖται πρὸς 3%, πέραν του τμήματος τῶν κερδῶν τῶν ἐπομένων τούτων χρήσεων, τὸ ὅποῖον ἐχρησιμοποίηθῆ κατὰ τὰς χρήσεις αὐτάς διά πληρωμᾶς ἐναντι τῶν ὡς ἄνω δανείων καί πιστώσεων καί τὸ ὅποῖον φορολογεῖται ἐπίσης μὲ 3% κατὰ τ' ἀνωτέρω προβλεπόμενα.

22. Ὁ εἰσαγωγεὺς δικαιούται ἐλευθέρως ἄνευ προηγουμένης ἀδείας ἢ ἐγκρίσεως, νὰ συνομολογῆ οἰασδήποτε εἰς ξένον νόμισμα ἢ συναλλάγμα δικαιπραξίας ὅπουδήποτε ἐκτελεστέας α) ἐφ' ὅσον ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν ἰδρυσιν καί λειτουργίαν του Ἐργοστασίου καί τὰς ἐν αὐτῷ διενεργουμένης ἐργασίας καί συνομολογῶνται μετὰ ἐπιχειρήσεως ἢ προσώπων ἐγκατεστημένων ἐν τῇ άλλοδαπῇ καί β) ἐφ' ὅσον ἔχουν σχέσιν μὲ κατασκευὰς ἢ ἐπισκευὰς πλοίων, ἀγορὰν πρώτων ὑλών ἢ μηχανημάτων ἢ διάθεσιν τῶν προϊόντων του Ἐργοστασίου καί συνομολογῶνται μετὰ ἐπιχειρήσεως προσώπων ἐγκατεστημένων ἐν τῇ ἡμεδαπῇ εἰσπραττόντων δὲ ναύλους ἢ πραγματοποιοῦντων εἰσπράξεις εἰς συναλλάγμα.

23. Ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος δέν ὑποχρεοῦται νὰ χορηγῆ εἰς τὸν εἰσαγωγέα συναλλάγμα διά τὸν ἐπαναπαιτησὸν τὸν εἰσαχθῆσιν κεφαλαίων καί τὴν ἐξυπηρέτησιν

αὐτῶν, τῶν ἀναγκῶν τούτων ἰκανοποιουμένων δι' ἴδιον του εἰσαγωγέως συναλλάγματος. Ἐάν ὁμως ἤθελε διαπιστωθῆ ὅτι ὁ εἰσαγωγεὺς δέν ἔχει διαθέσιμα εἰς συναλλάγμα ἢ ταῦτα δέν ἐπαρκοῦν διά τὴν ἐπιστροφήν ληξιπροθέσμων δόσεων τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 1 εἰσαχθῆσιν κεφαλαίων καί διά τὴν πληρωμὴν ληξιπροθέσμων τόκων αὐτῶν, τότε ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ὑποχρεοῦται, ὅπως ἐκάστοτε διά τὴν ἐνέργειαν τῶν ὡς ἄνω πληρωμῶν χορηγῆ εἰς τὸν εἰσαγωγέα τὸ ἀναγκαῖον συναλλάγμα ἐν ὄντι ἢ πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἰδίων αὐτοῦ διαθέσιμων ἀπαιτούμενων (κατὰ τὰς περιστάσεις) α) διά τὴν πληρωμὴν ληξιπροθέσμων τόκων μέχρι 8% ἐτησίως, λογιζομένων ἐπὶ του ἐκάστοτε ἀνεξοφλήτου ὑπολοίπου τῶν εἰσαχθῆσιν κεφαλαίων καί β) πρὸς ἐπιστροφήν ληξιπροθέσμων δόσεων μέχρι ποσοστού 20% ἐπὶ τῶν εἰσαχθῆσιν κεφαλαίων ἐτησίως, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν (δὲ τὴν δευτέραν ταύτην περίπτωσιν) ὅτι θά ἔχη παρέλθει ἔτος ἀπὸ τῆς ἐναρξέως τῆς παραγωγικῆς δράσεως τῆς ἐπιχειρήσεως.

24. Αἱ εἰς συναλλάγμα ἀνάγκαι του εἰσαγωγέως διά τὴν λειτουργίαν τῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι δλωτὸν νὰ ἰκανοποιῶνται ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, λαμβανόμενων ὑπ' ὄψιν καί τῶν εἰς συναλλάγμα διαθέσιμων τῆς ἐπιχειρήσεως.

25. Ὁ εἰσαγωγεὺς ἀπαλλάσσεται ἐκ τελῶν καί πάσης φύσεως δικαιωμάτων διά τὴν ἐγγραφὴν ὑποθήκης ἢ σύνταξιν ἐνεχύρου πρὸς ἀσφάλειαν τῶν εἰσαγομένων κεφαλαίων ἐξωτερικοῦ, ὡς καί διά τὴν κατάρτισιν τῶν σχετικῶν τούτοις συμβολαίων.

26. Μὴ χορηγήσις ἀδείας ἰδρύσεως ἔτερου ναυπηγείου ἐντὸς του ὅρου καί εἰς βάθος 8 μιλίων ἐπὶ 22 ἔτη. Ἐάν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς χρονικῆς ταύτης περιόδου ἡ ἐπένδυσις ὑπερβῆ τὸ ποσόν τῶν \$ 30.000.000 τότε τὸ προνόμιον τούτο ἐπεκτείνεται δι' ἄλλα 22 ἔτη.

#### ΥΠΟΔΟΜΗ

Κατὰ τὰς συνεννοήσεις αἰτίνας εἶχον λάβει χώραν κατὰ μῆνα Ἰουλίου 1964, ἡ Κυβέρνησις δι' ἐγγράφου του τότε Ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Ἀθ. Κανελλοπούλου εἶχε δεχθῆ τὴν δωρεὰν παραχώρησιν του ἐδάφους ὡς ἐπίσης καί τὴν καταβολὴν μέρους τῆς ἐξ 110 ἑκατομ. δρχ. προϋπολογιζομένης δαπάνης ὑποδομῆς. Τὸ ὑπόλοιπον τῆς δαπάνης ταύτης ὅπου θά συνφερῶνται μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων θά κατεβάλλεται μὲν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως διά τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων, θά ἐπιστρέφεται ὁμως ἐντὸς ἀριθμοῦ τινος ἐτῶν ὑπὸ ὄρου συμφωνηθησομένου. Διά του ὡς ἄνω ἐγγράφου διηκρινίζετο ὅτι ἡ ἐκτίμησις τῆς δαπάνης ἀποτελεῖ μίαν πρόχειρον ἐκτίμησιν, ἐνδέχεται δὲ ἡ δαπάνη νὰ ὑπερβῆ τὸ ποσόν τούτου ἰδίᾳ λόγω μεγαλύτερας ἀβεβαιότητος εἰς τὸ τμήμα τῆς δαπάνης τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν διευθέτησιν του χώρου.

Κατὰ τὰς τελευταίας συνεννοήσεις προεταβῆ ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ὅπως ἀντὶ τῆς συμμετοχῆς του Δημοσίου κατὰ ἕνα ποσοστὸν εἰς τὴν δαπάνην ὑποδομῆς καί χρηματοδοτήσεως ὡς ἀνωτέρω ἀναφέρεται κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ποσόν τῶν ἔργων νὰ παρασχεθῆ ὑπὸ του Δημοσίου ἡ ἐγγυησις του μέχρι του ποσοῦ τῶν δολλαρίων 5.000.000 ἐναντι δευτέρας ὑποθήκης τῶν περιουσιακῶν στοιχείων τῆς συσταθεσμένης Ἀνωμότου Ἑλληνικῆς Ἑταιρίας. Οὕτω ἡ δαπάνη τῶν ἔργων τούτων θά ἀνελαμβάνεται πλὴν ὑπὸ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ οὐχὶ ὑπὸ του Δημοσίου.

Σημειοῦται ὅτι τὸ ποσόν τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς θά ἀφορᾷ τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων ἀποκλειστικῶς ὑποδομῆς. Ἐπὶ του σημείου τούτου ἐζητήθη παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων ὅπως ὑποβάλουν στοιχεῖα τῆς μελέτης ἧτις κατηρτίσθη, κατὰ τὴν δὴλωσιν των, ὑπὸ ἐξειδικευμένου Ὀλλανδικοῦ Οἴκου, πρὸς διαπιστώσιν τῶν ἀπαιτούμενων ἔργων ὑποδομῆς ὅσον καί του ὕψους τῆς σχετικῆς δαπάνης, ὡστε νὰ ἐξακριβωθῆ εἰς ποῖον ἀκριβὲς ὕψος θά παρεῖχτο ἡ ἐγγυησις του Δημοσίου, ἐάν αὕτη ἀπεφαιζέτο ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως.

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ** ἐν Σταμποῦλ  
Ὁ ἐν **ΣΤΑΜΠΟΥΛ** ἀπὸ τὸ 1920 Ναυτικὸς Πράκτωρ

**Κ. Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ**

μὴ ἀπελαθεῖς, καί ἐξακολουθῶν παραμένων, τῆς φήμας του μὴ κλεισθείσης, μόνος δὲ ἐναπομείνας ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος Ναυτικὸς Πράκτωρ, μὲ ἠθικὸν ἄσπιλον, ΠΛΗΡΟΦΟΡΕῖ ὅτι ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν παντὸς ἐφοπλιστοῦ δι' ὅ,τιδήποτε εἶναι δυνατόν νὰ φανῆ χρήσιμος, πρακτορεύσεις κλπ. Γνωστὴ ἀφωσιωμένη ἐξυπηρέτησις, περὶ μακρὰ του κλάδου, καί μὲ τὸς οἰκονομικωτέρους δυνατοὺς ὄρους. Τηλεγρ(τα): **PULOS Istanbul**. Ἐπιστολαί: **P.O.Box 79 Karaköy, Istanbul**.

**ΕΠΙ ΑΝΑΚΡΙΒΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ**

**ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΚΑΙ ΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ**

**ΕΠΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΟΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ**

1. Οί «Οικονομικοί Τάξις» του Λονδίνου, εις τὸ φύλλον τῆς 20ῆς Μαΐου 1966, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀπεργίας τῶν Ἀγγλῶν ναυτεργατῶν, τὰ αἰτήματα τῶν ὁποίων εἶναι ἀφ' ἐνὸς ἡ αὐξήσις τοῦ καταβαλλομένου νῦν εἰς αὐτοὺς μισθοῦ καὶ καθορισμοῦ του εἰς Λ.Α. 60 μηνιαίως καὶ ἀφ' ἑτέρου ὁ περιορισμὸς τῶν ὥρῶν ἐργασίας ἐν πλῶ ἀπὸ 56 ὥρας εἰς 40, παραθέτει τὸν κατωτέρω πίνακα, εἰς τὸν ὁποῖον ἀναγράφονται αἱ πάσης φύσεως παροχαὶ πρὸς τοὺς ναυτικούς τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν, ὑποστηρίζουσα, ὅτι καίτοι αἱ παροχαὶ πρὸς τοὺς Ἀγγλοὺς ναυτικούς δὲν εἶναι αἱ καλύτεραι τοῦ πίνακος, δύναται, ἐν τούτοις, αὐταὶ συγκριτικῶς νὰ καταταχθῶσι μεταξὺ τῶν καλύτερων.

2. Αἱ ἐν τῷ πίνακι παρατιθέμεναι παροχαὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν εἰδικότητα τοῦ ναυτοῦ (A. B. Seaman), εἰς τὸν βασικὸν του μισθόν, τὰς ὥρας ἐργασίας καὶ τὰς ὑπερῶριαι. Ὑπὸ τὸν τίτλον, ὅμως, «διάφοροι ἄλλοι παροχαί», προστίθενται καταβολαὶ δια τὸν μισθὸν ἀσθενείας, ἐπίδομα ἀνεργίας, σύνταξιν, παροχὴν ἀδείας κλπ.

3. Ἐνῶ, ἐν τούτοις, διὰ τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ἀναφερομένων ἐν τῷ πίνακι ναυτι-

λιῶν, ἀναγράφονται εἰς τὴν εἰδικὴν αὐτὴν κατηγορίαν τῶν προσθέτων παροχῶν, ὅτι οἱ ναυτικοὶ τυγχάνουσι πλείστων τοιούτων εὐεργημάτων - ἀπολαυῶν, εἰς τὴν ἀφορώσαν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν στήλην, ἀναγράφεται ἀπλῶς, ὅτι εἰς τὸν ναυτικὸν περιέχεται ἐπίδομα κατὰ τὴν διακριτικὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιοκτῆτου (ἐὰν δηλαδὴ οὗτος θῆλη) καὶ οὐδὲν ἕτερον καταβάλλεται εἰς τὸν Ἑλληνα ναυτικόν.

4. Δὲν παραλείπει, ἐξ ἄλλου, ἡ ἐφημερίς νὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν τῶν ἀναγνωστῶν τῆς εἰς τὴν ἀναγραφομένην ἐν τῷ πίνακι μισθοδοσίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ καὶ νὰ τονίσῃ, ὅτι ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἡ ἀληθὴς πικρία ἀναφέρεται εἰδικῶς εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ τοῦ πίνακος, τοῦ χαμηλοῦ, δηλαδὴ, μισθολογίου, παρέχοντος καὶ τὴν εὐχέρειαν εἰς τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτῆτας, νὰ δέχωνται καὶ χαμηλοὺς ναύλους.

5. Ἡ ὡς ἄνω ἐφημερίς παραλείπουσα νὰ μνημονεύσῃ εἰς τὸ δημοσίευσμά της τὰς λοιπὰς πρὸς τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς χορηγούμενας παροχὰς, ἀδικεῖ καταφῶρως τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, δεδομένου ὅτι δὲν παρέχει εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῆς τὴν εὐχέ-

ρειαν νὰ συγκρίνωσιν ἐπὶ δικαίας βάσεως, τὰς παροχὰς ταύτας, πρὸς τὰς παροχὰς τὰς καταβαλλόμενας εἰς τοὺς ναυτικούς τῶν ἄλλων κρατῶν.

6. Ἀσχοληθέντες καὶ ἡμεῖς ἐπὶ μακρὸν μὲ τὰ θέματα τὰ ἀφορῶντα τοὺς ναυτικούς καὶ ἐπειδὴ ἡ σύνταξις τοῦ συγκριτικοῦ τούτου πίνακος ὑπὸ τῆς προμνημονευθείσης ἐφημερίδος, ὅσον ἀφορᾷ τοὐλάχιστον τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς, πόρρω ἀπέχει τῆς πραγματικῆς ἐν τῇ Ἑλληνικῇ Ναυτιλίᾳ ἐπικρατούσης καταστάσεως, νομίζομεν ὅτι ὀρθὸν εἶναι νὰ παραθέσωμεν κατωτέρω εἰς γενικὰς γραμμάς τὰς πρὸς τὸν Ἑλληνα ναύτην παρεχόμενας πάσης φύσεως προσθέτους παροχὰς, ὅταν, ἰδίως, ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι εἰς τινὰς περιπτώσεις, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ὑπῆρξε πρωτοπόρος, ἀπὸ πλευρᾶς λήψεως προστατευτικῶν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μέτρων, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ἡ περίπτωσις τῆς παροχῆς σύνταξιν (τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον ἰδρῦθ τὸ 1861) καὶ ἡ περίπτωσις προστασίας κατὰ τοῦ ἀτυχήματος (1914) διὰ νὰ μνημονεύσωμεν δύο μόνον περιπτώσεις.

7. Ἐκκινούντες, συνεπῶς, ἀπὸ τὸν βασικὸν μισθὸν διαπιστούμεν, ὅτι ναὶ μὲν οὗτος καθορίζεται ὑπὸ τῆς ἐν ἰσχύϊ συλλογικῆς συμβάσεως εἰς λίρας Ἀγγλίας, 40 διὰ τὸν ναύτην, ἐν τῇ πράξει, ἐν τούτοις, δεδομένου ὅτι ἔχει πλήρη ἐφαρμογὴν ὁ νόμος τῆς προσφοράς καὶ τῆς ζητήσεως, ὁ μισθὸς οὗτος ἔχει ἤδη διαμορφωθῆ εἰς τὸ εὐπίπεδον τῶν 50 λιρῶν, πράγμα τὸ ὁποῖον εὐτύχως παρο-

**ΠΑΡΟΧΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ**

Κ Ρ Α Τ Η	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΗΝΙΑΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ	ΩΡΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΥΠΕΡΩΡΙΑΙ	ΑΛΛΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ	ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ	ΠΡΟΣΦΑΤΟΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ	59.07.06	56 ἐν πλῶ, 40 ἐν λιμένι	6 σελίνια καθ' ὥραν	Σύνταξις, Ἐπίδομα ἀνεργίας & μισθὸς ἀσθενείας	40 ὥρας ἐργασίας ἐν πλῶ	13%	16 ἡμέραι ἀδείας καὶ Κυριακὰς ἐν πλῶ
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ	140.00.00	40	17 σελ. & 3 πέν. 34 σελ. & 7 τὰς Κυριακὰς	Παροχὴ ἐλευθέρου προστασ. ἀσθενείας ὑπὸ Οἴκου Ναυτοῦ. Σύνταξις 644 λίραι ἐτησίως μετὰ 20 ἐτη υπηρεσίας	—	—	60 ἡμέραι ἀδείας Τροφῆ ὡς οἱ Ἀξιωματικοί
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	68.12.00 (Εἰς ἄς περιλαμβάνονται 50 ὥραι ὑπερῶριων κατὰ μῆνα)	48 ἐν πλῶ, 44 ἐν λιμένι	Μετὰ τὰς πρώτας 50 ὥρας +35% διὰ τὰς ἡμέρας τῆς ἐβδομάδος +1/2 διὰ τὰς Κυριακὰς	Ἐπίδομα Χριστουγεννίων μισθὸς δύο ἐβδομάδων. Σύνταξις ὡς ἐν τῷ Ἡν. Βασιλείῳ	Εἰδικὸ ποσοστὸ εἰς πλοία εἰς ἀ ἐφαρμόζεται αὐτοματιμῶς	32% κατὰ τελευταίας αὐξήσεις	—
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	56.00.00	45	6 σελ. & 9 πέν. ὡριαίως τὰς καθημερινὰς & 13 σελ. & 6 πέν. τὰς Κυριακὰς	Σύνταξις ὡς ἐν τῷ Ἡν. Βασιλείῳ	—	—	—
ΣΟΥΗΔΙΑ	77.00.00	45	3 σελ. & 5 πέν. τὰς καθημερινὰς 6 σελ. & 10 πέν. τὰς Κυριακὰς	Σύνταξις καὶ μισθὸς ἀσθενείας	5,5% αὐξήσις κατὰ Φεβρουάριον 1967 καὶ 5% κατὰ Ἰανουάριον 1968	11% τὸ παρελθὸν ἔτος	—
ΙΑΠΩΝΙΑ	41.00.00 Ἐπὶ πλεόν 8 λίραι καὶ 15 σελ. δι' ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας ἐν ὄρμῳ καὶ 15 λίραι καὶ 10 σελ. δι' ὑπηρεσίαν ἐν πλῶ	48	Μέσος ὁρος ὑπερῶριων κατὰ μῆνα λίραι 26	Διάφοροι ἄλλαι παροχαὶ λίραι 7 & 6 σελ. μηνιαίως. Παροχὴ λιρῶν 2 μηνιαίως εἰς προστατευόμενα μέλη	—	13% μετὰ τὴν πρόσφατον ἀπεργίαν	—
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	23.02.06	56	Ἄγνωστοι	Ἱατρικὴ περίθαλψις. Μισθὸς ἀσθενείας. Οὐχὶ ἐπίδομα ἀνεργίας οὐδὲ σύνταξις	—	—	Εἰς περίπτωσιν θανάτου τοῦ ναυτικοῦ μισθὸς 6 μηνῶν εἰς τὴν κήραν οὐζυγόν
ΕΛΛΑΣ	40.00.00 (ἀλλὰ ἐν τῇ πράξει 50)	48	3 σελ. & 4 πέν. ὡριαίως	Ἐπίδομα κατὰ τὴν διακριτικὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιοκτῆτου. Οὐδὲν ἕτερον	Διαπραγματεύσεις δι' αὐξήσιν ἀποδοχῶν	—	—
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	64.16.00	56 ἐν πλῶ & 44 ἐν λιμένι	Διπλοῦς μισθὸς κατὰ Κυριακὰς καὶ ἑορτὰς	Σύνταξις, μισθὸς ἀσθενείας 100% ἐπὶ ἐν ἔτος καὶ 80% ἐπίδομα ἀνεργίας	—	—	18 ἡμέραι μισθὸς ἀδείας καὶ ἐπὶ πλεόν αἱ Κυριακαὶ καθ' ἄς εἰργάσθη. 6% ἐπίδομα ἑορτῶν
ΒΕΛΓΙΟΝ	54.03.00	45	1/4 ἡμερησίας ἀμοιβῆς διὰ τὰς 2 πρώτας ὥρας & 1/2 διὰ τὰς μετέπειτα	Σημαντικὴ Κοινωνικὴ Ἀσφάλεια (Εἰσφορά πλοιοκτῆτου 30% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ)	3-5% αὐξήσις τὸν προσεχὲ μῆνα	—	18 ἡμέραι μισθὸς ἀδείας

δέχεται και αυτή αυτή η έφημερίς «Financial Times».

8. Αί ώραν εργασίας εν πλώ έχουσι καθορισθή εις την Έλληνικήν Ναυτιλίαν εις 48 ώρες εβδομαδιαίως, εν αντιθέσει προς την αγγλικήν, ή όποια εξακολουθεί να έχη 56 ώρες.

9. Εις τό θέμα των υπερωριών ναί μὲν μνημονεύεται τό ποσόν των 3 σελλινίων και 4 πεννών καθ' ώραν, παραλείπεται, όμως, να μνημονευθῆ, ότι αί άποκομιζόμεναι εκ μέρους των Έλλήνων ναυτικών άπολαυαί εξ υπερωριών και μόνον, άνέρχονται, κατά στατιστικώς εξηκριβωμένα δεδομένα, εις ποσοστόν εξικνούμενον μέχρις 25% επί του βασικού των μισθού.

10. Αί πρόσθετοι πάσης μορφής παροχαί εισί θεσμοθετημένοι και συνεπώς καταχωρωμένοι δια τόν Έλληνα ναυτικόν, προβλεπόμεναι δια νόμον και συλλογικών συμβάσεων, ουδόλως μνημονεύονται υπό της έφημερίδος και συνίστανται:

α) Εις εργασίας κατονομαζόμενας εις τό Κεφάλαιον Ζ της εν ισχύι συλλογικής συμβάσεως και παρεχούσας τό δικαίωμα καταβολής ιδιαιτέρας άμοιβής εις τούς ναυτικούς τούς άπασχολούμενους εις την εκτέλεσιν τούτων. Τό ύψος, δεβαίως, των άπολαυών τούτων, είναι δύσκολον να υπολογισθῆ από πλευράς ποσοστού προσαυξήσεως του βασικού μηνιαίου μισθού του ναυτικού.

β) Εις την παροχήν άδείας, συνισταμένην εις μισθοτροφοδοσίαν 18 ήμερών δια τούς αξιωματικούς και 12 ήμερών δια τούς λοιπούς ναυτικούς καθ' έκαστον έτος.

γ) Εις την παροχήν ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περιθάλψεως εις βάρος

του πλοίου μέχρι 4 μηνών και μετά ταύτα εις βάρος του Οίκου Ναύτου. Εις την περίπτωσιν της άσθενείας προβλέπεται υπό της εν ισχύι συλλογικής συμβάσεως και ή καταβολή ειδικού μισθού, του μισθού άσθενείας, εξικνούμενου μέχρι και 4 μηνών, εις βάρος του πλοίου, εφ' όσον εξακολουθεί ή άσθένεια. Της άνωτέρω ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περιθάλψεως τυγχάνουσιν ουχί μόνον οί ίδιοι οί ναυτικοί, αλλά και αί οικογένεαί των, μερίμνη του Οίκου Ναύτου.

δ) Εις επίδομα άνεργίας, εις ήν περίπτωσιν δέν καθίσταται δυνατή ή εκ μέρους του ναυτικού άνεურεσις εργασίας επί πλοίου.

ε) Εις περίπτωσιν άτυχήματος, καθ' ό διαπιστούται πρόσκαιρος ή διαρκής άνικανότης, προβλέπεται υπό του ειδικού επί της περιπτώσεως ταύτης νόμου 551/1914 «περι άποζημιώσεως των εξ άτυχημάτων εν τῆ εργασία παθόντων», έχοντος έφαρμογήν και επί των ναυτικών, ή καταβολή άποζημιώσεως μισθού μέχρι 2 ετών δια την περίπτωσιν της προσκαιρου άνικανότητος και 6 ετών δια την περίπτωσιν της διαρκούς άνικανότητος. Περαιτέρω εις περίπτωσιν θανάτου του ναυτικού ή άποζημίωσις όφείλεται εις τά εν τῶ νόμῳ κατονομαζόμενα πρόσωπα και κατά τά εν αὐτῷ καθοριζόμενα ποσοστά.

στ) Εις σύνταξιν, μετά συμπλήρωσιν 15ετούς θαλασσίας υπηρεσίας ή εν περιπτώσει άτυχήματος, άνεξαρτήτως χρόνου υπηρεσίας. Εις περίπτωσιν θανάτου του ναυτικού, ή σύνταξις μεταδίδάζεται εις τούς νομίμους κληρονόμους του και κατά την εν τῶ Νόμῳ περι Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου καθοριζόμενην σειράν προτεραιότητος.

ζ) Η τροφή είναι ή ίδια δια τούς αξιωματικούς και τό κατώτερον πλήρωμα. Άναγκάζομεθα να μνημονεύσωμεν και τούτο, διότι ό συντάκτης του δημοσιεύματος μνημονεύει ειδικώς τούτο, προκειμένου περι της Ναυτιλίας των Ήνωμένων Πολιτειών.

11. Η παράθεσις των άνωτέρω προσθέτων παροχών εις τούς Έλληνας ναυτικούς, επαναλαμβάνομεν, ουδένα άλλον σκοπόν έχει, είμή να επανορθώση άφ' ενός μίαν, καλοπροαίρετον καθ' ήμάς, παράλειψιν του συντάκτου του δημοσιεύματος των «Financial Times», παράλειψιν ή όποια, όπωςδήποτε, άδικεί την θέσιν της Έλληνικής Ναυτιλίας. Τονίζομεν τά άνωτέρω, διότι παρέχουν την ευκαιρίαν εις τούς άπασχολούμενους περι την Έλληνικήν Ναυτιλίαν, να κρίνωσι την μεταχείρισιν του Έλληνος ναυτικού εκ μέρους της Έλληνικής Διοικήσεως, αλλά και των Έλλήνων πλοιοκτητών, επί δικαίας βάσεως, από άπόψεως παροχών πάσης φύσεως, εν συγκρίσει προς τούς ναυτικούς των άλλων κρατών.

Και αυτά όσον άφορά τόν μισθόν του ναύτου. Σύγκρισιν του ξένου μισθολογίου με τό ελληνικόν δια τούς αξιωματικούς, θα καταδείκνυε μεγάλας διαφοράς υπέρ του ιδικού μας. Δέν νομίζομεν άσκοπον να υποδείξωμεν, ότι κάποιος υπεύθυνος —έκπρόσωπος του κράτους ή των έφοπλιστών— θα έπρεπε να συμπληρώση δια μιάς έπιστολής του, τάς παραλείψεις της αγγλικής εν προκειμένῳ έρεύνης. Προς τί να επιτρέπωμεν, βάσει άνεξακριβώτων πληροφοριών, τάς εις βάρος μας έντυπώσεις;

ΣΠΥΡΟΣ ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ

## Ουδεμία εργασία είναι πολύ μεγάλη

Κατασκευάζομεν πλοία, έπισκευάζομεν πλοία και εκτελούμεν μετασκευάς. Τα Ναυπηγεία Σμιθ διαθέτουν τάς εγκαταστάσεις αί όποιαί εγγυώνται, ότι ακόμη και αί μικρότερες εκτάσεις εργασίας, δύνανται να εκτελεσθούν εις πολύ μικράν τιμήν. Έχομεν δώδεκα δεξαμενάς, εκτεταμένας μηχανουργικάς εγκαταστάσεις και 4.500 εργατοεχνίτας, μίαν ισχυράν εργατικήν δύναμιν δια την ταχείαν εξυπηρέτησιν σας. Όποιαδήποτε εργασία και άν έχετε, τά Ναυπηγεία Σμιθ δύνανται να την εκτελέσουν και δη τάχιστα.

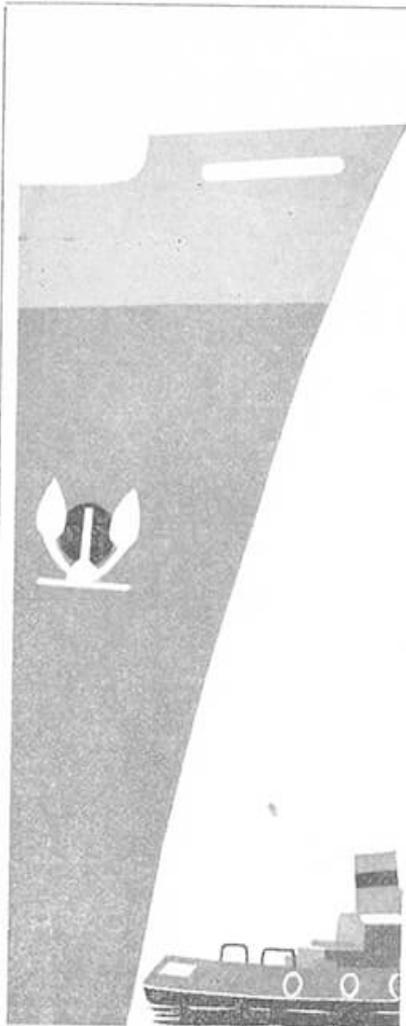
## Ουδεμία εργασία είναι πολύ μικρά

# 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



# ΤΟ ΝΕΟΝ ΑΠΟΚΤΗΜΑ ΤΗΣ "ΣΑΝ ΛΑΪΝ", ΕΝΕΚΑΙΝΙΑΣΘΗ ΤΟ "ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ II,"

ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΥΨΗΛΟΤΕΡΟΝ ΕΠΙΠΕΔΟΝ ΑΝΕΞΕΡΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Την 23ην Μαΐου ετελέσθησαν τὰ ἐγκαίναια τοῦ νέου ἀποκτῆματος τῆς «Σάν Λαΐν» «ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ II», εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ «ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ», μὲ τὸ ὁποῖον ἡ ἔταιρία ἤρχισε τὴν δραστηριότητά της τὸ 1960, εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Τουρισμοῦ.

Ὁμιλῶν ὁ πλοιοκτῆτης κ. Κιοσέογλου, ἀνέφερε μεταξὺ ἄλλων ὅτι, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἀντικατασταθὲν σκάφος ἐξηκολούθει νὰ προσελκύνῃ ἱκανοποιητικὸν ἀριθμὸν τουριστῶν, ἡ ἔταιρία, ἀκολουθοῦσα τὴν βασικὴν πολιτικὴν της, ἀποκτᾷ μονάδας ἀνωτέρου ἐπιπέδου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ τουρισμοῦ κλάσεως.

Δεόν νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ «Σάν Λαΐν» ἐξυπηρέτησε μέχρι σήμερον ἐπὶ τῶν πλοίων της 50.000 περίπου ξένους περιηγητὰς, οἱ ὅποιοι κατέλιπον συνάλλαγμα 10 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Διὰ τοῦ «Στέλλα Μάρις II» τὸ ἔσοδον τοῦτο θὰ ἀνέλθῃ ἐτησίως εἰς 2 ἑκατομ. δολλαρίων.

## ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Τὸ νέον κρουαζιερόπλοιο ἐναυπηγήθη τὸ 1960 εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Βρέμης καὶ ἠγοράσθη ὑπὸ τῆς «Σάν Λαΐν» τὸ 1965. Εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Τεργέστης διεργαστήθη τελικῶς εἰς ἰδιαιτέρως ὑψηλῶν ἀξιώσεων τουριστικὸν σκάφος. Κατὰ τὰς μετασκευὰς ὁ χάλυψ εἰς τὰς ὑπερκατασκευὰς ἀντικατεστάθη μὲ τὸ ἀλουμίνιον, τὰ ὕψαλα ἐνισχύθησαν καὶ τὸ δῦθισμα τοῦ σκάφους ἠυξήθη κατὰ 70 ἑκατοστά. Τέλεια αὐτόματα συστήματα ἐξασφαλίζουν τὴν πρόληψιν καὶ τὴν κατάσβεσιν τῆς πυρκαϊᾶς, γενικῶς δὲ τὸ σκάφος πληροῖ ὅλας τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ τοῦ 1960.

Διαθέτει δύο προωστήριους μηχανὰς «Ντόιτς», ἰπποδυνάμειος 2.150 ἑκάστη, ἐτοποθετήθησαν δὲ ὑπερμεγέθεις σταθερωτῆρες «Βόσπερ». Ἐπίσης ἐτοποθετήθη βραστήρ χαμηλῆς πίεσεως, παραγωγῆς 25 τόνων ποσίμου ὕδατος ἡμερησίως.

Καθολικὸν σύστημα κλιματισμοῦ ἐγκατεστάθη ἐπὶ τοῦ πλοίου μὲ ἀτομικοὺς διακόπτας θερμοκρασίας εἰς τὰ διαμερίσματα ἐπι-

βατῶν καὶ ἀξιοματικῶν καὶ ζώνῃ ἐλέγχου εἰς τὰ διαμερίσματα πληρώματος.

Νέοι ψυκτικοὶ θάλαμοι κατασκευάσθησαν, ὀλικῆς χωρητικότητος 110 M3 καὶ ἐτοποθετήθησαν νέοι συσσωρευταὶ Carrier.

Τὸ ὅλον ἠλεκτρικὸν σύστημα — κύριοι καὶ ἐφεδρικοὶ πίνακες ὡς καὶ καλώδια — ἀνευῶθη, ὥστε νὰ πληροῖ τοὺς ὅρους τῆς Συμβάσεως τοῦ Λονδίνου τοῦ 1960.

Ἡ μετασκευὴ τοῦ πλοίου ἐγένετο συμφῶνως πρὸς τὴν μέθοδον II τῆς Συμβάσεως τοῦ Λονδίνου τοῦ 1960, καὶ ἐτοποθετήθη νέον σύστημα ραντισμοῦ («sprinkler»), πρὸς κατάσβεσιν τῆς πυρκαϊᾶς.

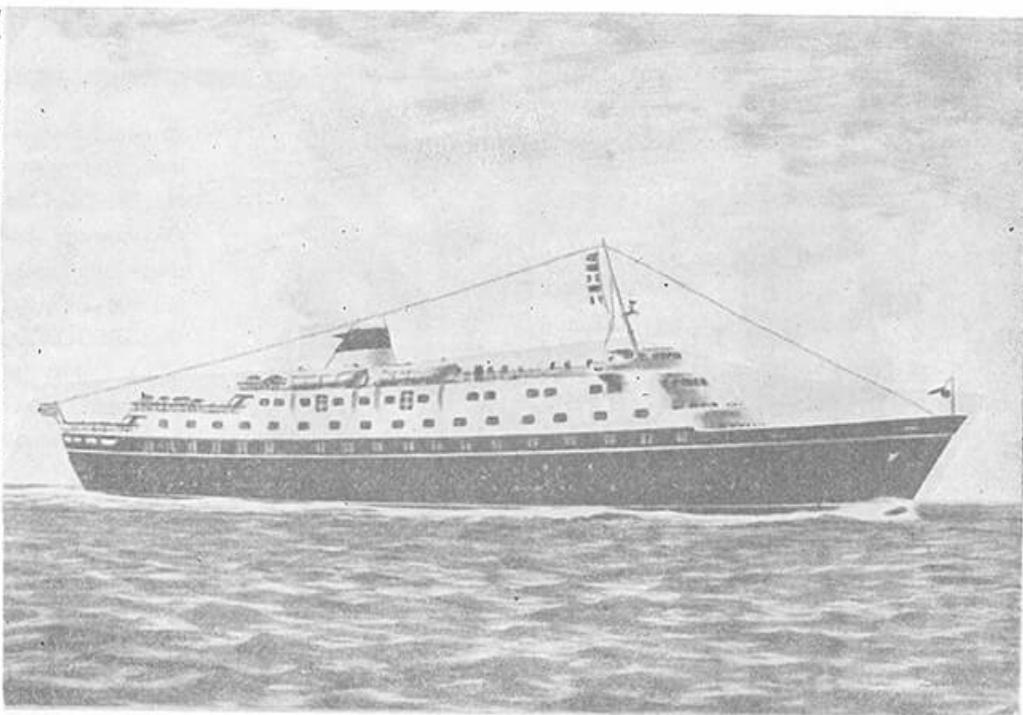
Ἡ γραμμὴ ὑγιεινῆς, τὸ σύστημα θερμοῦ,

τὸ πλοῖον εἶναι ἐπίσης ἐφωδιασμένον μὲ τὰς κάτωθι ἠλεκτρονικὰς συσκευὰς ναυσιπλοίας:

Reytheon Radar μὲ Τρανζίστορ, αὐτόματον ἀνιχνευτὴν πορείας, γυροσκοπικὴν πυξίδα, ἠχοβολιστικὸν μὴχάνημα καὶ ἠλεκτρικὸν δρομόμετρον.

Ἐγκατεστάθη πλήρης σταθμὸς ἀσυρμάτου μὲ τὰ τελειότερα μηχανήματα, καθὼς καὶ δύο ραδιοτηλέφωνα, ἓν ἐκ τῶν ὁποίων ἔχει κερραϊὰν 600 βάτ. Ὑπάρχει σύστημα ραδιοφωνικῆς ἐκπομπῆς λειτουργοῦν εἰς 5 κανάλια, δύο ἐκ τῶν ὁποίων διὰ μετάδοσιν μουσικῆς εἰς ὅλο τὸ πλοῖον ὡς καὶ εἰς τὰς καμπίνας ἐπιβατῶν. Ὑπάρχουν 93 καμπίναι ἐπιβατῶν, μεταξὺ τῶν ὁποίων 16 διαμερίσματα πολυτελείας, 80 ἐξωτερικαὶ καμπίναι καὶ 13 ἐσωτερικαὶ μὲ σύνολον 212 κλινῶν, ἐκ τῶν ὁποίων 182 χαμηλαί.

Ἡ τραπεζαρία — αἶθουσα Ποσειδῶν — ἐκτάσεως 200 τετρ. μέτρων, δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ 165 καθήμενα ἄτομα ταυτοχρόνως. Τὸ κύριον σαλόνι — Athenian Hall — 250 τετρ. μ. ἔχει 180 πολυθρόνας. Ἡ αἶθουσα δεξιώσεων Μπελδεντέρε, 165 τ. μ., ἡμπορεῖ



ψυχροῦ καὶ παγωμένου ὕδατος, ἀνευῶθησαν πλήρως καὶ ἐτοποθετήθη ἐπ' αὐτῶν ἰσοστατικὸν σύστημα. Οἱ θάλαμοι ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος ἐφωδιάσθησαν μὲ δρύσεις παγωμένου ὕδατος.

Κατεσκευάσθη νέον μαγειρεῖον μὲ ἀμερικανικὸν καὶ ἰταλικὸν ἐξοπλισμόν. Ἐνα νέον πλυντήριο μὲ αὐτομάτους μηχανὰς καλύπτει ἐπάρκως τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πλοίου.

νὰ ἐξυπηρετήσῃ 150 ἄτομα, τὸ ἡμισυ δὲ τῆς αἰθούσης δύναται νὰ μετατραπῇ εἰς κινηματογράφον μὲ 80 καθίσματα. Ἐπίσης ταινίαι εἶναι δυνατόν νὰ προβάλλωνται καὶ εἰς ἀνοικτῶν χώρων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς κολυμβητικῆς δεξαμενῆς.

Ὁ ἀνοικτὸς χώρος ἀνέρχεται συνολικῶς εἰς 375 τ. μ., ἦτοι 220 τ. μ. εἰς Sun Deck, ὅπου καὶ ἡ δεξαμενὴ κολυμβήσεως, 70 τ. μ. εἰς τὴν γέφυραν τοῦ πλοίου καὶ 85 τ. μ. εἰς Lido Deck.

Ἡ καλαισθητὸς διακόσμησης τοῦ «Στέλλα Μάρις II» εἶναι ἔργον τοῦ γνωστοῦ καθηγητοῦ Zoneda, ὁ ὁποῖος ἔχει ἐπίσης διακοσμήσει τὰ πλοῖα τῆς Italian Line, τῆς Costa Line, τῆς Adriatica, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ φημισμένον περιηγητικὸν πλοῖον «Oceanic». Ὁ καθηγητὴς Zoneda ἦτο ὑπεύθυνος ἐπίσης διὰ τὴν διακόσμησιν ὄλων τῶν ἄλλων πλοίων τῆς Ἐταιρίας «Σάν Λαΐν».

Τὸ «Στέλλα Μάρις II» θὰ ἐκτελῇ 7 ἡμέρους περιηγήσεις εἰς ἑλληνικὰς νήσους καὶ Τουρκίαν. Κατεβλήθη κάθε προσπάθεια, ὥστε τὸ νέον σκάφος νὰ παρέχῃ ὅσον τὸ δυνατόν ὑψηλότερον ἐπίπεδον ἀνεξερν καὶ ἀσφαλείας.

Ἐνάλογος τῶν ἐπιδιώξεων αὐτῶν εἶναι ἡ ποιοτικὴ στάθμη τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου καὶ ἡ τροφοδοσία τέλος, μὴ συγκρινομένη εἰς ποικιλίαν ἐδεσμάτων καὶ ἀφθονίαν οὔτε μὲ τὴν παρεχομένην ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα «Παλλάς» τοῦ κόσμου.

## SOTIRIOS GEORGANTIS

Representative of

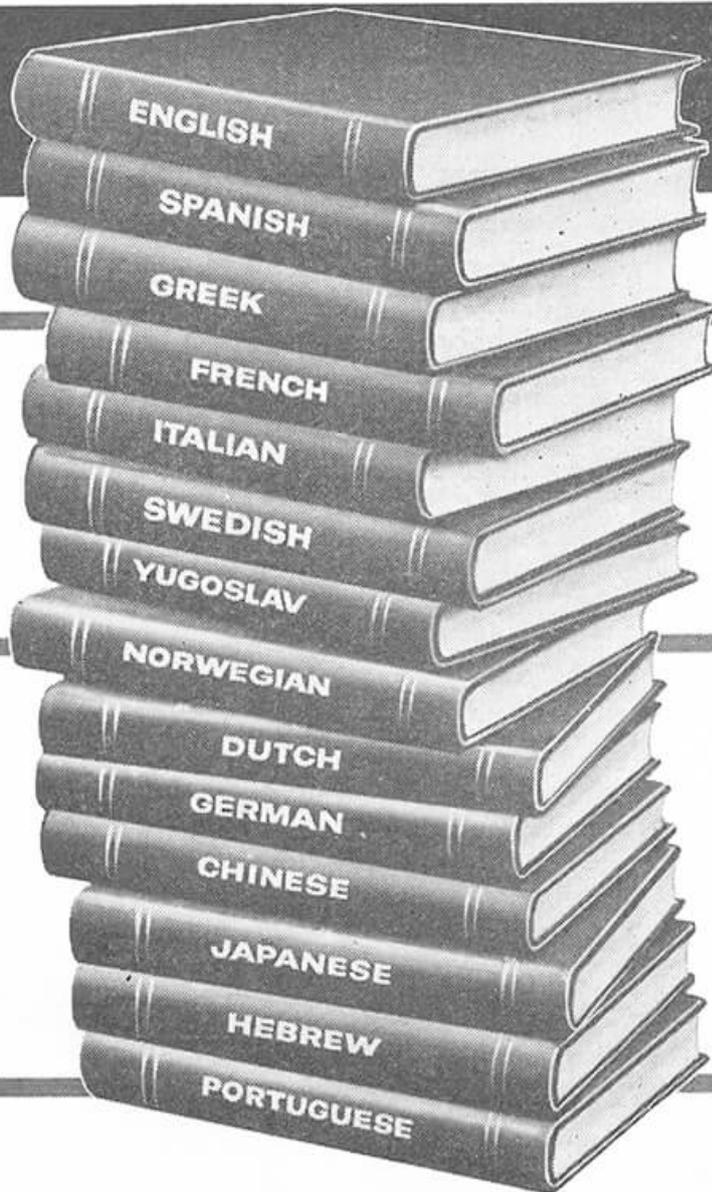
HANSEATIC — SHIPCHANDLERS  
HAMBURG

ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Hamburg-Freeport — Alter Wandrahm 8

Tel.: 33 59 45 (4 lines) — Tel.: Private 48 29 96

Cable: Shipchandlers, HAMBURG



THE SUBJECT:

## MODERN CARGO-HANDLING EQUIPMENT

20 companies in all quarters of the globe make up the MacGREGOR International Organisation. Each of these companies reflect the truly international character of MacGREGOR... they all speak the same expert language concerning Automated Steel Hatch Covers and cargo handling techniques.

THE EXPERT GUIDE:

# MacGREGOR

*international organisation*



ARGENTINE  
BELGIUM  
BRAZIL  
CANADA  
FRANCE  
GERMANY  
GREAT BRITAIN  
GREAT BRITAIN  
GREECE  
HOLLAND  
HONGKONG  
INDIA  
ISRAEL  
ITALY  
JAPAN  
NORWAY  
SPAIN  
SWEDEN  
U.S.A.  
YUGOSLAVIA

MacGREGOR ARGENTINA S.R.L.  
MacGREGOR - COMARAIN  
MacGREGOR DO BRASIL  
MacGREGOR - COMARAIN (CANADA) LTD.  
MacGREGOR - COMARAIN S.A.  
DEUTSCHE MacGREGOR GMBH  
MacGREGOR & CO. (NAVAL ARCHITECTS) LTD.  
MacGREGOR & CO. (CARGO HANDLING) LTD.  
METRON TECHNICAL LTD.  
MacGREGOR - COMARAIN - HOLLAND N.V.  
MacGREGOR CARGO HANDLING CO. (HONGKONG) LTD.  
SCINDIA WORKSHOP LIMITED  
MacGREGOR (ISRAEL) LTD.  
MacGREGOR - COMARAIN S.A.  
MacGREGOR FAR EAST LTD.  
NORSK MacGREGOR A.S.  
ASTILLEROS DE CADIZ, S.A.  
ANKERLOKKEN MacGREGOR AB  
MacGREGOR - COMARAIN, Inc.  
METALNA

BUENOS AIRES  
ANTWERP  
RIO DE JANEIRO  
MONTREAL  
PARIS/MARSEILLES  
BREMEN/HAMBURG  
WHITLEY BAY  
LONDON  
ATHENS  
AMSTERDAM/ROTTERDAM  
HONGKONG  
BOMBAY  
HAIFA  
GENOA  
TOKYO  
OSLO/BERGEN  
MADRID/SEVILLE  
GOTEBORG  
NEW YORK  
MARIBOR

KNOW-HOW • SERVICE • EXPERIENCE • RELIABILITY

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΤΑ "ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ,"

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Αναγνώστης — συμπαθής κατά τ' άλλα φίλος — γνωστής «σοδαράς» άπογευματινής έφημερίδος, ή όποία φημίζεται διά τας... γονίμους και πρωτοτύπους ύποδείξεις της, μου έδωσε να διαβάσω έκτενές σχολίον υπό τόν τίτλον «Ναυτιλιακά έγκλήματα». Με ένδιαφέρει τό δεύτερον «έγκλημα».

'Ομολογώ ότι έθαύμασα την «ένημερότητα» και την «καλήν πίστιν» του συντάκτου του σχολίου εκείνου. Καί υπέθεσα δύο τινά: ή ότι πρόκειται περί «ειδικού», ό όποιος έχασε τό λεωφορείον της Ναυτιλίας, ή ότι τό δημοσίευμα έγγραφε παρ' άσπόνδου φίλου της έλληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. 'Αναφέρει τό σχολίον:

«'Όσον άφορά δέ την «ανάεωσιν» των υπερηλικών φορτηγών σκαφών, διά την όποιαν διάφοροι έπιτήδαιοι (ή ύπογράμμισις δική μας) έν οίς και γνωστός Παναμαίος έφοπλιστής, ζητούν άπως έγγυθη τό 'Ελληνικόν Κράτος την σύναψιν δανείων προς άντικατάστασιν, τάχα, των 108 άμερικανικών «Λίμπερτους» του 1946, θά έπρόκειτο περί σκανδαλου άνευ προηγουμένου, άν έπρόκειτο να γίνονταν δεκταί αί πονηράι αύταί προτάσεις.

Διότι εκείνοι, εις τους όποιους είχαν δοθή πρό 20ετίας τά 108 «Λίμπερτους» — τά όποία άπέτέλεσαν τόν πυρήνα του σημερινού τεραστίου στόλου των 17 εκατομμυρια τόνων — έθησαύρισαν κυριολεκτικώς από τά άμερικανικά σκάφη και τά μετεπώλησαν πρό πολλού διά να άγοράσουν άλλα καλύτερα, εκείνοι δέ που τά έχουν σήμερα έναι κοινοί έπιχειρηματίαι, κερδοσκοπούντες με τά υπερηλικά πλοία των, χάριν των όποιων ούδεμίαν ύποχρέωσιν (ή ύπογράμμισις της έφημερίδος), άλλ' ούτε και συμφέρον έχει τό 'Ελληνικόν Κράτος να χρεωθή».

Σταματώ έδώ διά να δώσω μίαν σύντομον άπάντησιν. Αύτοί τους όποιους ό συντάκτης του σχολείου άποκαλεί «διαφόρους έπιτηδείς» και ό όποιοι είχαν την πρωτοβουλίαν της διά της έγγυήσεως του Κράτους ανάεωσως των παρηλικών σκαφών έναι: ό ήγέται του 'Ελληνικού 'Εφοπλισμού και έπιχειρηματίας, ό όποιοι, ως τρίτη και τετάρτη γενεά, συνεχίζουν την έλληνικήν ναυτιλιακήν παράδοσιν. Αύτοί οι «έπιτήδαιοι» δέν ανησύχησαν διά τους έαυτούς των, αλλά διά τους μικράς οίκονομικής έπιφανείας συναδέλφους των, ό όποιοι υπό τό βάρος των έπασφαλιστρων έπι των φορτίων και άδυνατούντες να έξεύρουν άλλαχού την δυνατότητα μίας προσθέτου έγ-

γυήσεως άναποτρέπτως θά καταστραφούν, άν έγκαίρως δέν έπιτύχουν την άντικατάστασιν των άντοικονομικών σκαφών των εις την πρώτην κάψιν της ναυλαγοράς.

'Όσον άφορά τόν «γνωστόν Παναμαίον έφοπλιστήν», άν ό συντάκτης του σχολίου έννοή αύτόν που κατά κόρον έπαναλαμβάνει εις τά σχολία της ή έφημερίς, ή 'Ελληνική Ναυτιλία τόν τιμά, δότι άποτελεί μοναδικόν φαινόμενον δημιουργικότητας, ύπόδειγμα άπλότητος και προσφλέστατον ήγέτην της τάξεώς μας.

'Ο συντάκτης — ή ό έμπνευστής — του σχολίου όμιλει περί «σκανδαλου» και περί «πονηρών προτάσεων». 'Έχει τώσην ίδεαν από τό περιεχόμενον του σχεδίου, όσην έχρειάζετο διά να έκστομίση τους άπρεπείς χαρακτηρισμούς του. Διότι άν έγνώριζε τους βασικούς όρους του σχεδίου, τότε ή θά συντάσσεται με αύτό — και δέν έχρειάζετο παρά έλαχίστη καλή πίστις — πλήρως ή θά έπρεπεν, έγκαταλείπων τας άμετροειτίας του, να σταθή εις τό ύψος σοδαρού συζητητού — πράγμα που και πάλιν θά έχρειάζετο όλίγην μόνον δόσιν καλής πίστεως.

Καί ότι τό σχέδιον της ύπό του κράτους χορηγήσεως της έγγυήσεως δέν άφορά αύτους που «έθησαύρισαν» από τά άμερικανικά (99 «Λίμπερτους» και 7 δ/πλοία «Τ2»), έγγυήθη ήδη. 'Αλλά ποιοί έναι οι «κοινοί έπιχειρηματίαι, ό κερδοσκοπούντες με τά υπερηλικά σκάφη»; Είναι ήπλήθυδες της ηζράς; 'Αν ναί, συμφωνούμεν όλοι να μη δείξη τό Κράτος ένδιαφέρον υπέρ αυτών. Δέν πρόκειται, όμως, περί «εχρσαίων» έφοπλιστών, αλλά περί εκείνων, ό όποιοι με στερήσεις, κόπους, κινδύνους, άγωνίας, έξοικονόμησαν την προκαταβολήν διά να προαχθούν από την τάξιν των πλοίαρχων, των μηχανικών, των πρακτόρων εις την τάξιν των έφοπλιστών. Πρόκειται περί του φυτωρίου του 'Εφοπλισμού, των αύριανών μεγάλων έφοπλιστών (ή των έρειπιών άν όλοι έσκέπτοντο ως ό συντάκτης του «ναυτιλιακού έγκλήματος»). Αύτους κανείς δέν έχει δικαίωμα να τους ερωνεύεται και κανείς δέν έχει τό άνάλογον άνάστημα διά να τους ψέγη. Αύτους έχει — και παρα έχει — ύποχρέωσιν τό 'Ελληνικόν Κράτος να τους διατηρήση και να τους προστατεύση και να τους προαγάγη, διότι άλλοίμονον εις την χώραν αύτήν, άν εκλείψουν οι «πρωτόγαλτοι» έφοπλισταί και περιορισθώμεν εις τά 15-20 μεγάλα έφοπλιστικά «σπίτια». 'Αλλ' αύτά τά έννοούν μόνον όσοι γνωρίζουν την συγκρότησιν της Ναυτιλίας και έπιθυμούν την έπιβίωσιν της. Καί τό σχολίον συνεχίζει:

«Σημειωτέον δέ, ότι τά υπερηλικά έλληνικά πλοία υπερβαινουν ήδη, ως φαίνεται, τά 240. 'Εν τώ μεταξύ δέ προστίθενται εις αύτά καθημερινώς και άλλα, με την πονηράν άκρίβιδος έλπίδα, ότι θά εύρεθ ή μία άρκετά ήλιθία 'Ελληνική Κυβέρνησις διά να δεχθ ή τό αίτημα των διαφόρων Παναμαίων.

'Εννοείται, όμως, ότι, άν ύπήρξεν έγκλημα ή παραγγελία των 3 έπιβατηγών πλοίων του Τουρισμού (σημείωσις δική μας:

αυτό έναι τό πρώτο «ναυτιλιακό έγκλημα» που σχολιάζει ή έφημερίς) που δέν θρίσκουν τώρα άγοραστήν, θά έναι έγκλημα εκατονταπλάσιον ή παροχή της έγγυήσεως διά δάνεια υπερβαινούτα τά... 500 εκατομμύρια δολλαρίων. Διότι δι' αυτών θά έξυπηρετηθούν άπλώς, δαπάναις μας, διάφοροι εύφεις έπιχειρηματίαι, προς τους όποιους ή 'Ελλάς ουδεμίαν άπολύτως ύποχρέωσιν έχει».

Καί με την «κορώνα» των 500.000.000 δολλαρίων τελειώνει τό «καλόπιστον» σχολίον. 'Η δευτέρα αύτή περικοπή πείθει και τόν πλέον δύσπιστον, ότι γίνεται σκόπιμος σύγχυσις των πραγμάτων. Θα πρέπει να άπειυθύνεται προς άφελείς ή έφημερίς, όταν νομίξη ότι σκοπός της έγγυήσεως του Κράτους θά έναι ή άναεώσις των υπερεπτακοσίων — μόνον πολεμικής κατασκευής — παρηλικών σκαφών, τά όποία εργάζονται υπό έννά διαφόρους σημαίας. 'Αλλά και κανείς δέν δύναται να άμφισβητήση ότι ή παροχή εκ μέρους του Κράτους έγγυήσεως άποτελεί άσφαλή μέθοδον διά τόν έμπλουτισμόν της έλληνικής σημαίας με καλύτερα, συναγωνιστικώτερα πλοία.

Καί τώρα τά 500.000.000 δολλάρια. «Δι' αυτών θά έξυπηρετηθούν δαπάναις μας διάφοροι εύφεις έπιχειρηματίαι». Θα έπρεπε να άποφύγ κάθε άπάντησιν εις την κακόπιστον αύτήν διαπίστωσιν. 'Εν τούτοις, χάριν της αλήθειας, προσθέτω: 'Οι γνωρίζοντες τόν τύπον του νέου πλοίου, όπερ καλείται να άντικαταστήση τό «Λίμπερτου», τους όρους τους όποιους προτείνουν οι 'Ιάπωνες — έξ άν ό εις ζητεί προκαταβολήν τους μετρητούς 500.000 δολλαρίων — την δυνατότητα των ναυπηγείων να παραδώσουν σκάφη, την προδευτικήν άχρήστευσιν των «Λίμπερτους» και τό γεγονός ότι ή έγγυήσις του Κράτους θά παρασχεθ ή μόνον διά τό 25-30% του κόστους εκάστου πλοίου, μειώνουν την ύπό του Κράτους αναληφθησομένη ύποχρέωσιν εις 31.000.000 δολλάρια. Τό ποσόν τούτο θά έχη κατανεμηθ ή εις 40 τούλάχιστον πλοία. Ούδεμία έκταμίεσις χρήματος θά γίνη. Ούδεις κίνδυνος άπώλειας χρήματος ύπάρχει, διότι ή έγγυήσις έξοφλείται εις 3 τό πολύ ήη κ.λ.π. κ.λ.π.

'Επανάλαβα τό δημοσίευμα και περιωρίσθηκα εις σύντομον άπάντησιν, διά να δώσω την εύκαιρίαν εις τους συναδέλφους μου να άντιληφθούν πώς βλέπουν την Ναυτιλίαν «σοδαροφανεής» παράγοντες, πώς εκτρέπονται ούτοι εις χαρακτηρισμούς άπρεπείς, πώς ή δέν έξακριβώνουν τά γεγονότα, όπότε έπιεικέστατα κρίνονται ως προχειρολογούντες, ή τά γνωρίζουν ότι οι ίδιοι έπιτρέπουν εις τους άναγνώστας της έφημερίδος να διαλέξουν τόν χαρακτηρισμόν, που ταυριάζει.

Καί τό έπιμύθιον: 'Αλλοίμονον εις την 'Ελλάδα και τους 'Ελληνας ναυτιλλομένους άν είχαμεν ως οδηγούς και ήγέτας ανθρώπους ως ό συντάκτης του σημειώματος περί «Ναυτιλιακών έγκλημάτων». 'Η Ναυτιλία μας θά ήρξατο μετά την 'Αλθωνικήν και πρό της Ναυτιλίας του Λιχτενστάιν!...

Μετά πάσης τιμής

'Ενας «κοινός έπιχειρηματίας»

'Αθήναι, 26 Μαΐου 1966

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

## CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS  
(PTY) Limited  
GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ  
& Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανής,  
καταστρώματος και «TRANZIT»

Γενικοί άντιπρόσωποι των AMEROIDS  
εις Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ

2, Selkirk Street — CAPE TOWN

# CEUTA

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικών και τροφίμων των 'Ελληνικών πλοίων

ATLANTIC Supply Ltd.

12 ALFAU Street, CEUTA. 24 Hrs Service. PHONES : 19-15 OFFICE — NIGHT : 42-12 & 45-89  
υπό την προσωπικήν διεύθυνσιν και επίβλεψιν του όμογενούς Κερραθίου

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΜΙΝΑ ΔΙΑΚΟΜΑΝΩΛΗ

MAIL ADDRESS : GEORGE PAPAMINA  
P.O. BOX 241 — CEUTA - Spain

'Ελληνες 'Εφοπλισταί και Πλοίαρχοι,  
Προτιμάται και ύποστηρίζετε τόν μόνον και γνήσιον άμογενή σας εις Θέσταν, δεσβατάτοιο όντες, ότι θά σας έξυπηρετή δέόντως. ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ  
Cables: PAPAMINAS - ATLANTIC  
CEUTA

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΑΛΛΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ

Από κάποια σύμπτωση, είχα την ατυχία να παρευρεθώ σε μία γιορτή, όπου η Διοίκηση του Συνδέσμου των Ασυρματιστών δεχόταν στις τάξεις της γύρω στους πενήντα νέους διπλωματούχους από τις τελευταίες εξετάσεις.

Ο Πρόεδρος, ο Γραμματέας και μερικοί άλλοι, με θερμά λόγια καλωσόριζαν εκεί τον νέο αυτόν κόσμο, εμπνευστές του τήν εμπιστοσύνη προς το επάγγελμα, ενώ με μία σύντομη έκθεση εξιστόρησαν τα πεπραγμένα, τα οποία ωδήγησαν στην σημερινή λίαν Ικανοποιητική κατάσταση των ασυρματιστών του Εμπορικού μας Ναυτικού. Με την τακτική αυτή, την Έθνη και σεμνή, είπεν ο Πρόεδρος και οι άλλοι, θεμελιώθη και εξασφαλίζεται έκτοτε η ήρεμη και με οικονομική επάρκεια ζωή των ασυρματιστών, αλλά και προσφέρεται σοβαρή συμβολή στην ανάπτυξη της ναυτικής μας βιομηχανίας, από την οποία, στην εποχή μας, πανθομολογούμενα προβάλλουν τα τρανταχτά συμπεράσματα.

Υστερα, ο Πρόεδρος των Ασυρματιστών, εκπληρώθηκε τους νεοεισερχομένους στο επάγγελμα, ότι στο καλωσόρισμά τους παρευρίσκαται και ένας θετεράνος συνάδελφος, συνταξιούχος τώρα, ο οποίος, εκτός από την μακροχρόνια σταδιοδρομία του στα πλοία, έτυχε να προσφέρει κάποια και συνδικαλιστική εργασία, στον ίδιο τοπικό επαγγελματικό Σύνδεσμο. Φυσικό λοιπόν είναι να σας πη κι' αυτός κάτι τώρα.

Εννοώ τον υπογράφοι. Σε τέτοιες δε στιγμές κανείς δεν δρισκεται άνετοιμος να πη αυτό το «κάτι» που πρέπει. Άλλως τε, σε τέτοιες ευκαιρίες, το νήμα της μνήμης ταχύνεται ανατρέφεται και οδηγεί με την αναδρομή του σε περιστατικά αληθινών άλλων εποχών. Σε περιστατικά των προπαινετικών χρόνων, της φτώχειας και λαθροδίκας ναυτιλίας μας, ακριβώς στα χρόνια εκείνα, όπου, κατά τον εισηγητή, είχα προσφέρει στον Σύνδεσμο των Ασυρματιστών τη συνδικαλιστική μου εργασία.

—Είθε πολύ εύτυχεις, είπα, που διαλέξατε το όραίο το αυτό επάγγελμα. Η εργασία σας εδώ θα είναι πολλή και εξασφαλισμένη, όχι μόνο τώρα, αλλά και για πολλά χρόνια. Ασφαλώς πολλά περισσότερα από όσα θα χρειασθή η ναυτιλία μας τη δική σας παρουσία. Σας λέγω δε εύτυχεις γιατί στη μνήμη μου προβάλλεται η δική μας είσοδος στο επάγγελμα, τότε... με φόρα κι' έναν καιρό.

Δεν συνήθισαμε τότε χαρούμενες εκδηλώσεις, κάθε φορά που έφθαναν στο επάγγελμα νέοι διπλωματούχοι συνάδελφοι. Αντίθετα, έχομαι διάθεση μες κυρίως, στο αντίκρουσμα, όχι πενήντα, αλλά έστω ενός ή δύο νεοεισερχομένων.

Εφτακόσια ήσαν τότε τα διπλώματα των ασυρματιστών εν ενεργεία. Αλλά μόνον τριακόσιες ως τετρακόσιες θέσεις υπήρχαν στη ναυτιλία μας σε πλήρη τή δράση της. Ώστε, τριακόσιοι και πλέον συνάδελφοι ήσαν μόνιμα καταδικασμένοι στο στρατόπεδο των ανέργων. Αυτό έφερναν την αθλιότητά τους στους δρόμους και τα μουράγια του Πειραιά, χωρίς καμιά δυνατότητα να καθίσουν σε καρέκλα βετιτατορίου ή, επί τέλους, καφενεύου. Μισθολόγια λιρών, λέγαμε πώς είχαμε και τότε. Έφθανε όμως κάποια πληροφορία ότι υπήρχε μία θέσις ασυρματιστού σε έφημερίδα ή τρεις τέσσαρες άλλες στην πολιτική αεροπορία με ήμερομισθία εξήντα-έβδομηντα δραχμών, για να προκαλήται ύμνητική έκστρατεία ασυρματιστών του Εμπορικού Ναυτικού για την κατάκτηση, με χρησιμοποίηση φιλικών, πολιτικών και μυστηρίων άλλων μέσων. Μόνιμο θέμα των γενικών συνελεύσεων του Συνδέσμου μας ήταν τότε η ανεργία και η αντιμετώπισή της. Πόλεμος κατά πάσης νέας είσοδου, πόλεμος κατά των σχολών, διαμαρτυρίες και κρωγμές απελπισίας κάθε φορά που δινόταν και ένα νέο δίπλωμα ασυρματιστού. Λέγαμε πώς τηρούσαμε σειρά ναυτολογήσεων.

Αλλά μυστικά και φανερά, όλοι πάσχιζαν να συναντήσουν τους μεσίτες ναυτολογήσεων, τον Σκανδάλη στο Καφενεύο ή Χίος, τον Μπαρμπα-Πέτρο το Λόρα στο Καφενεύο των Οίνουσών, τον Βούλγαρη στο Καφενεύο ή Άνδρος, τον περίφημο Βλαστό ή τον Θεϊκό το Διονύση, που αλώνιζε τα Πειραιϊκά πεζοδρόμια με την προχωρημένη ποδάρρα του, για να εξασφαλίσουμε όχι το μπάρκο αλλά κάποια έλπίδα για μελλοντική μας προτίμηση, ύποσχόμενοι ότι θα πληρώναμε πλουσιοπάροχα τη μεσιτεία τους.

Αποκαρδιωτικοί ήσαν οι συνδικαλιστικοί μας άγωνα. Κόκκινο πανί τούρω ήσαν οι συνδικαλιστικές εκπροσώποι στα μάτια των ανθρώπων του εφοπλιστικού γραφείου, συνήθιστα αποδιοπομπαίος και από τις ύπηρεσίες του Ύπουργείου.

Το ναυτικό επάγγελμα μας απήλπικε. Και άλλωγα μας ένέπνευε. Ώς τόσο δεν επέφραμε να το αγαπούμε ποτέ.

Σεις είθε οι τυχεροί. Πρέπει και να το αγαπήσετε και να το σταθήτε πιστότεροι από εμάς. Και κοντά στο ναυτικό επάγγελμα πρέπει να αγαπάτε και τον ναυτικό συνδικαλισμό που θα καθοδηγή και θα πατρωνή την εργασία σας σε ουσιαστικά και σε εθνικά πλαίσια, ωφέλιμα τόσο για σας όσο και για την ναυτιλία μας γενικά.

Αυτά περίπου είπα στους νέους συναδέλφους ασυρματιστές. Και τα πιστεύω άπλυτα. Η ναυτιλία πάντοτε ήταν για την πατρίδα μας κάποια διέξοδος. Πλωτές μικροκλίμας μας συνήθισαμε να λέμε τα πλοία μας, όσο και αν είχαν τα μαύρα τους τά χάλια, προσφέροντας μαρτυρική ζωή στο έμφυχο τό βλιό τους. Αλλά κανείς δεν παραγνωρίζει το ότι ο άχαρις άγώνας κείνων των εποχών δεν πήγε χαμένος.

Η τωρινή συγκομιδή καθομολογεί τον θρίαμβο. Τα πεντακόσια λαθροδίκια προπολεμικά καράδια μας τα διαδέχονται τώρα δύομιση χιλιάδων συγκροτημένες μονάδες με πολλαπλάσιους άγκυρες, πολλαπλάσιες ταχύτητες, με αφάνταστες δυνατότητες καλύτερης διαβίωσης των ναυτικών. Δεν καταδικάνουν στα λιμάνια τώρα οι ναυτικοί με το σάκκο στον ώμο και τις κρεβατοστρωσιές τους στη μαχαλά. Με ταξί και κάποια με ιδιόκτητες κούρες φθάνουν στις σκάλες των επίθα-

ταχών οι σημερινοί αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού σαν ξεκινούν για τή συνάντησή του καρδιά τους.

Τήν καταθλιπτική ανεργία διαδέχεται τώρα επίμονη αναζήτηση ναυτικών και η προπαγάνδα για τήν προσέλευση ναυτικών στο επάγγελμα. Διάπλκτα άνοιχτό είναι τώρα το εφοπλιστικό γραφείο στον συνδικαλιστικό εκπρόσωπο των ναυτικών καθώς και τα κυβερνητικά γραφεία, όπου η συνεργασία τους όχι μόνο δεν άποφραγεται αλλά επίμονα αναζητείται.

Χιλιοπομμένα πράγματα. Αλλά πράγματα που πολύ θα πρέπει να λέγονται και πολύ να σχολιάζονται σε παρόμοιες στιγμές. Πρέπει αυτά όλα να έλοκληρώνουν το Έπαγγελμα το επάγγελμα στους νεοεισερχομένους, ώστε να συνεχίσουν τον ελλογιμένο δρόμο της καλής διαγωγής και της έρθόδοξης πίστης.

Συχνά θα ακούσουν και θα διαβάσουν οι νεοεισερχόμενοι στη ναυτική εργασία και άλλα κηρύγματα και άλλες «άκωνάδες» προτροπές. Άς τις κρατήσουν «όσο σημειώσω» και επισφραγή, ως ότου οι στροφές της προπέλλας τους οδηγήσουν εκεί όπου τέτοιοι πειραματισμοί έιδαν και έλέπουν τήν εφαρμογή τους. Από εκεί και ύστερα θα περιττούν τα επιχρηστήματα. Η ήμελιότη πραγματικότητά θα τους δώση τα άγνότερα και θετικώτερα συμπεράσματα, ότι:

Η φιλότιμη εργασία και η άνδρσπεπότερη παράσταση στην άληθινή δημοκρατική ατζιόσφαιρα εξασφαλίζουν ζωή, ευημερία και πρόοδο. Κάθε άλλο αποτελεί φθόνο και άνεθθνο σόφισμα, που μόνο καταστροφές και δυστυχίες εξασφαλίζει.

Πράγματι, η ώραία αυτή γιορτή έληξε με μία τέτοια άναγνώριση, που διατυπώθη με τήν τελική έμιλία ενός από τα πενήντα παιδιά, ενός από τους νέους διπλωματούχους ασυρματιστές:

— Προσερχόμεθα στο επάγγελμα — είπα — με έαθειά πίστη στον προορισμό του και τον δικό μας προορισμό. Είμαστε άποφασισμένοι να ακολουθήσουμε πιστά τα δέματα των καλών μας συναδέλφων που προηγήθηκαν. Βλέπουμε ότι ήσαν δέματα έπιτυχή, όπως έλέπουμε και τήν καθολική έπιτυχία της φυλής μας στη θαλασσονή βιομηχανία. Έχουμε όπ' έψιν μας τή προσωπική και οικογενειακή μας συμφρόντα, τή οποία είναι άπόλυτα συνυφασμένα με τή συμφρόντα του Κράτους μας. Είναι συμφρόντα οικονομική και ήθικα. Σας δίνουμε αυτή τήν υπόσχεση.

Τους νέους μας συναδέλφους τους έχειροκροτήσαμε με όλη μας τήν καρδιά.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## 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

# Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

## ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Όταν πρό τινων ετών η Δυτική Γερμανία απέφαινε να ανανεώσει ριζικώς τόν αλιευτικόν της στόλον — να ναυπηγήσῃ, δηλαδή, διάφορα φαρδύτα χωρητικότητος ἐν συνόλῳ 200.000 τόνων περίπου — ἐκ παραλλήλου δὲ νὰ ἐκσυγχρονίσῃ τοὺς ἰχθυολιμένας, τὰς ἰχθυοκαράς, τὰς μεταφορὰς τῶν ἀλιευμάτων εἰς τὸ ἐσωτερικόν καὶ πολλά ἄλλα διὰ τὴν καθ' ἑαυτὴν ἀναδιοργανώσιν τῆς αλιευτικῆς βιομηχανίας, ἡ πρώτη μέριμνα ἦτο νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τοὺς τεχνικούς νὰ ἐκπονήσουν ἐμπειροστατωμένην διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις, παραδείγματα, στατιστικά, ἀθροιστικά στοιχεία καὶ νὰ τὰς υποβάλλουν εἰς τακτὴν προθεσμίαν εἰς τὰς ἀρμοδίους τοῦ κράτους ὑπηρεσίας. Μόλις δὴν αὕτη ἡ ἐργασία συνεκεντρώθη, ἐμελετήθη, ἐξετάσθη λεπτομερῶς καὶ ἐνεκρίθη, τότε μόνον ἐζήτηθη ἡ γνῶμη τῶν οἰκονομολόγων, διὰ τὴν διευθέτησιν τοῦ οἰκονομικοῦ ζητήματος, τῆς ἐξευρέσεως τῶν ἀπαιτούμενων κεφαλαίων, τῆς διαθέσεως τούτων με συνείσιν καὶ ἀκριβείαν καὶ τὸν τρόπον τῆς ἐξοφλήσεως τῶν ὑποχρεώσεων ὑπὸ τῶν μακροχρόνιων δανείων καὶ τραπεζικῶν συνδυασμῶν.

Ἐπιτελικὸν αὐτὸ σχέδιον ὀργανώσεως ἐξετελέσθη με μαθηματικὴν ἀκρίβειαν, ἐπέτυχε πλήρως εἰς ὅλας τὰς πτυχὰς καὶ ἡμέτερον ἡ Δυτικὴ Γερμανία διαθέτει ἕνα ἀπὸ τοὺς σπουδαιότερους αλιευτικῶς στόλους τοῦ κόσμου, ἡ ἰχθυοπαράγωγι ἀλιευτικῶς ἀξιώνεται καὶ συνεχῶς ναυπηγοῦνται πολλὰ συγχρονισμένα φαρδύτα. Ἡμποροῦμεν νὰ προσθέσωμεν ὅτι τὸ σπουδαῖον αὐτὸ παράδειγμα εἶναι τὸ τελευταῖον ποῦ ἔχει νὰ ἐμφανίσῃ ἡ παγκόσμιος αλιευτικὴ βιομηχανία καὶ ὁ νόστος νὰ χρησιμοποιεῖται ὡς γνῶμων διὰ τὰς ἄλλας χῶρας ποῦ ἐπιθυμοῦν νὰ ὀργανώσῃ τὸν ἑαυτῶν στόλον. Ἰσοτιθεταὶ ὅτι καὶ ἡ Ἑλλάς, εὐρισκομένη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐνισχύσῃ καὶ νὰ προαγάγῃ τὴν ἀλιείαν της, θὰ ἐπρεπε, κατὰ ἕνα τρόπον, κατὰ τὴν ἑξῆς ὁψηλὴ ἀπὸ τὰς ὑποδείξεις καὶ τὰ λιμπρὰ ἀποτελέσματα μίαν προηγημένην χῶραν ὅπως ἡ Δυτικὴ Γερμανία, κατὰ τὴν ἑξῆς ἀντιγράφει: νὰ ἐφαρμόσῃ με βεβαιότητα ἐπιτυχίας διὰ τὰς ἀνάγκας της. Ἀντὶ ὅμως καὶ σμῆθι τοιοῦτον τι, ποῦ ὑπαγορεύει καὶ ἡ πλείον στοιχειώδης λογικὴ, συνέδη ἐντελῶς τὸ ἀντίθετον. Ἡ γνοήθησαν τὰ ζωντανὰ παραδείγματα, παρεμπίσθησαν οἱ κύριοι παράγοντες τῆς αλιευτικῆς βιομηχανίας, οἱ εἰδικοί, οἱ τεχνικοί καὶ ἡ ἐπιστήμη, ἐζητήθη δὲ ἐπιμόως — ἐδῶ εἶναι τὸ παράδειγμα — ἀπὸ τοὺς οἰκονομολόγους, νὰ ἐκπονήσουν σχέδιον ὀργανώσεως τῆς ἀλιείας, μίαν βιομηχανίαν ἢ ὅποια, ὡς ἀπεδείχθη εἰς ἕνα τὰ μέρη τοῦ κόσμου, στήριζεται εἰς τὴν τέχνην, τὴν πείρην, τὴν ἔκπειρην, τὰς ναυτικὰς παραδόσεις καὶ τὴν ἐπιστήμην.

Εἶναι παρατηρητέον ἀπὸ χρόνιον — καὶ ἡ παρατηρήσεις αὐτῆ ἔχει παντοειδέως δημοσιευθῆ, διατυπωθῆ καὶ σχολιασθῆ — ὅτι πολὺ δύσκολα καὶ με χίλις θάσανα δημιουργοῦμε κατὰ εἰς τὴν χῶραν μας. Ἐν ἀντιθέσει, με πολὺ μεγαλύτερον εὐκολίαν ἀντιγράφουμεν καὶ με προθυμίαν ἀπομιμούμεθα (ἀνάγκη: παραποιούμε) τὰ πάντα! Ἀφοῦ ἐπὶ σαφάντα καὶ πλέον χρόνια κατατριβόμεθα με ἐκπονήσεις δὴθεν μελετῶν διὰ τὴν ἀλιείαν καὶ καταστρώσεις σχεδίων προγραμμάτων, χωρὶς νὰ γίνῃ τίποτε τὸ ἀποτελεσματικόν, διατὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν — ἅς μοῦ ἐπιτραπῇ ὁ ἀπλοῦς ὑπολογισμὸς — δὲν κάναμε κάποια λελογισμένη προσπάθεια, νὰ ἀντιγράψουμε τὰ καλὰ καὶ συμφέροντα ἀπὸ τὸ γερμανικὸν σχέδιον καὶ νὰ τὰ ἐφαρμόσωμεν, κατὰ τὸ μέτρο τοῦ δυνατοῦ, εἰς τὰς τῶσον ἐπείγουσας

ἀνάγκας μας; Μῆπως ὄπηρχε κανένα ἐμπόδιον, κάποια δυσκολία; Ὅχι: θέματα ἐκτὸς πλείον ἔαν τὸ πείσμα ἀνθρώπων ποῦ δὲν ἔχουν ἰδέαν ἀπὸ ἀλιείαν καὶ ἀπὸ αλιευτικὰ προβλήματα, εἶναι ἰσχυρότερον τῆς λογικῆς.

Τὸ πενταετὲς πρόγραμμα διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χῶρας καὶ μαζί με αὐτὸ ἕνα συνοπτικὸν σχέδιον διὰ τὴν ὀργανώσιν τῆς αλιευτικῆς βιομηχανίας, τὰ καταρτισθέντα ὑπὸ τοῦ Κέντρου Προγραμματισμοῦ καὶ Οἰκονομικῶν Ἔρευνῶν, ἐπελήθησαν ποῦ τινῶν ἡμερῶν εἰς τὴν κυβερνήσιν. Δὲν κάναμεν κριτικὴν, ἀπλῶς ἐπισημαίνουμεν μερικὰ γεγονότα, ἀνιμωροῦντα καὶ τὰς ἐκ τούτων ποικιλοβέβησας ἀντιδράσεις, ὑποδείξεις καὶ παρατηρήσεις ἐκ μέρους τοῦ Συνδέσμου Βιομηχανῶν, τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τῶν διαφόρων βιομηχανικῶν ὀργανώσεων, τὰς διαπιστώσεις τοῦ Συνεδρίου τῶν Μηχανολόγων καὶ ἄλλων. Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας θὰ προσθέσωμεν, ὅτι, δὲν πρόκειται περὶ σχεδίου ὀργανώσεως τοῦ κλάδου τούτου, ἐὰς εἰς τὰς ἐκ τῶν ἑαυτῶν ἀποβλεπόμενων, ἀλλὰ περὶ ἐκθέσεως ἀκαδημαϊκῆς, ἀχολοιμένης με κοινότητα θέματα. Ὅστε διὰ τὰ συγχρονισμένα φαρδύτα ποῦ μᾶς χρειάζονται ἀναφέρεται κατὰ τὸ συγκεκριμένον. Ὅστε διὰ τῶν ἰχθυολιμένων τῶν ὅποιον ἔχομεν ἀπλότων ἀνάγκην, ὅστε διὰ τὴν ἰχθυοκαρὰν (τὸ χρηματιστήριον τῆς ἀλιείας, ὅπως παντοῦ), ὅστε διὰ τὰ ψυγεῖα πλείον τῶν κρητιδομάτων ποῦ μᾶς λείπουν, ὅστε διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν ἐκφορτώσεων τῶν ἀλιευμάτων ποῦ κατ' ἄνωγον μία πλῆγη, ὅστε διὰ τὰς μεταφορὰς καὶ διανομὰς εἰς τὴν ἐνδοχῶραν καὶ τῶν ἄλλων οὕτω...

Ἐν τούτοις, ὑπάρχουν εἰς τὴν χῶραν μας ὅλα καὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἄνεσον παραγωγῆς τῆς αλιευτικῆς βιομηχανίας καὶ δὴ τῆς ὑπερπολίτου ἀλιείας, ἔστο καὶ ἄνευ πενταετοῦς σχεδίου, μόνον καὶ μόνον διὰ τῆς ἄνευ τῶν δυνατῶν ταχυτέρως συμπληρώσεως καὶ ἱκανοποιήσεως τῶν ἐπιχειρουμένων ἀναγκῶν μας. Εἶναι δὲ τῶσον ἐμφανεῖς αἱ ἀνάγκαι αὗται, ὥστε καὶ χωρὶς νὰ ἔχομεν ἀξιώσεις διὰ μεγαλοεργήματα, αἱ βελτιώσεις τὰς ὅποιαις εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ ἐπιφέρωμεν ΑΜΕΩΩΩ, δὲ δύνανται: νὰ χρησιμοποιήσωμεν ὡς στερεὸν προγεφύριον διὰ τὴν διημιτικὴν ἐλοκλήρωσιν τῆς ὀργανώσεως. Ὅταν τοιαύτην καταβάλλεται ἐκ μέρους τῆς Πολιτικῆς προσπάθειας διὰ τὴν ἐκδιομηχανίαν τῆς χῶρας, συνάμα δὲ ἐγένετο δὴ ἡ προσπάθεια διὰ τὴν σύνδεσιν με τὴν Κοινὴν Ἀγορὰν, ἀποτελεῖ παράλογον ἐνέργειαν, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας, νὰ παρατείνονται αἱ ἄσκοποι συζητήσεις διὰ τὴν ὑποθετικὴν μετὰ δεκαετίαν κατάστασιν τῆς ἰχθυοπαράγωγῆς μας, ἐν συγχρίσει με τὴν πρὸ δεκαετίας τοιαύτην καὶ νὰ συνάγονται συμπεράσματα θάσαι ἀσταθμῶντων παραγόντων καὶ

ὅλων ἀνεδαφικῶν στοιχείων. Τοσοῦτον μᾶλλον, καθ' ὅσον αἱ ἐξελίξεις εἰς τὴν ἀλιείαν συνεχῶς μεταβάλλονται ἐπὶ τὰ βελτίω καὶ ὡς ἀναμένεται, χάρις εἰς τὰ νέα φαρδύτα ποῦ ναυπηγοῦνται, τὸν τέλειον ἐξοπλισμὸν τῶν, τὰς ἐπιστημονικὰς μεθόδους ἀλιείας ποῦ θὰ ἐφαρμόσωμεν καὶ τὰ ἐπινοηθέντα νέα ἀλίπεδα ὅπου θὰ δράσωμεν, ἡ ἰχθυοπαράγωγι θὰ πολλαπλασιασθῇ ἐπιποδῆποτε.

\*\*\*

Εἰς ἐπιφύρῳν τῶν ὡς ἄνω, ἅς μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ ἀναφέρωμεν κατὰ τὸ λίαν ἐπίκαιρον ὡς παράδειγμα, ποῦ θὰ δοθῆσῃ τῶς ἄδειαι περὶ τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα νὰ κατανοήσωμεν πῶς ἐμφανίζεται ἡ κατάστασις ἡμέτερον καὶ ποῖαι εἶναι αἱ ἐπιχειρήσεις ἀνάγκαι ποῦ πρέπει νὰ ἱκανοποιηθῶν ἄνευ ἀναβολῆς. Συνέπεσε κατὰ τὸ τελευταῖον δεκαπενθήμερον νὰ καταπλεύσωμεν εἰς τὸν λιμένα ὀκτὼ φαρδύτα - ψυγεῖα με πλήρως φορτίον, ὡς ὁ παραπελῶρος δημοσιευόμενος πίναξ. Θέσιν εἰς τὰ κρητιδομάτα τῆς ἰχθυοδουλείας δὲν ὑπῆρχε διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ ὡς ἐκ τούτου ὁ καθένας ἀναγκαστικῶς πῆρε σειρά. Ἐργάται διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν δὲν ὑπῆρχον ἀρκετοί, ὅστε γερανοὶ καὶ ἡ ἐργασία ἀντὶ τὰ συντομωθῆ, παρὰ τὴν εἰς τὸ διπλάσιον. Ἰπεδείχθη ἡ βοήθεια ἄλλων ἐργατῶν, οἱ ὅποιοι ἐζήτησαν ἀμοιβὴν 50 δραχμὰς τὴν ὥραν! Ἐπίσης δοκ πλοία ἐπιπλεύσαν διὰ νὰ ἐξοφορτώσωμεν, δὲν ἐκινῆθησαν διὰ νὰ παραχωρήσωμεν τὴν θέσιν τῶν μόλις ἐπιπέρδεψαν, εἰς τὰ ἄλλα φαρδύτα ποῦ περιμέναν καὶ οὕτω ἐσημειώθη πρόσθετος καθυστέρησις. Καὶ ἐρωτᾷται: Τί θὰ συνέβαινε ἐάν, ἀντὶ τῶν ὀκτὼ φαρδύτων, εἰσέπλεον εἰς τὸν λιμένα δέκα πάντα ἀλιευτικὰ - ψυγεῖα μαζί διὰ νὰ ἐξοφορτώσωμεν τὸ ἀλίπεδα τῶν; Μᾶς ἐζητήθη ἡ συμπράστασις τῶν στυλῶν τῶν Ν.Χ. διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ο.Α.Π. ὑπηρεσιῶν, διὰ τὰ περαιτέρω, τοῦθ' ὕπερ καὶ ἐκ αὐθιχόντος πράττωμεν.

Ἰπάρχει καὶ συνέχεια. Μᾶς πληροφοροῦν ὅτι ἀναμένονται καὶ ἄλλα φαρδύτα με πλήρως φορτίον, πλὴν δὲν ὑπάρχει ψυκτικὸς χῶρος ἀρκετὸς διὰ νὰ δεχθῆ τὰ ἀλιεύματα καὶ δὲν ἀποκρίπεται ἡ ἀνησυχία, ὅτι τὰ πλοία θὰ ἀναγκασθῶν νὰ καταφύγουν εἰς ἄλλους λιμένας. Τὰ δὲν εὐχάριστα αὐτὰ γεγονότα, δίδουν μίαν σαφῆ εἰκόνα τῆς καταστάσεως καὶ ἐρχονται εἰς πλήρη ἀντίθεσιν με ὅσα διαφημίζονται, διὰ τὰ καλὰ καὶ σπουδαία, ποῦ θὰ προκύψουν διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὑποβληθέντος πενταετοῦ σχεδίου ὀργανώσεως τῆς ἀλιείας. Ἐπειδὴ εὐρισκομένα πλείστοτερον πρὸς τὴν ἀλιείαν, τὰ προβλήματα τῆς, τὴν ἐλλειπτικὴν πραγματικότητά, γνωρίζομεν δὲ πρόσωπα καὶ πράγματα, φρονοῦμεν ὅτι τὰ μεγαλεπήβολα αὐτὰ σχέδια εἶναι παρήγορα διὰ τὸ μέλλον, πλὴν ὑπάρχουν π ρ α κ τ ι κ α ἰ λ ὄ σ ε ς ὅ τ ῶ τ ὁ κ ρ α υ γ α λ ἔ ο ν π α -

16 - 20 TENNANT STREET BOX: 4797  
 CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN PHONE: 31339 - 28829  
 A/H 68840 492230

**CAPE TOWN**  
**FAROS & CO. (PTY.) LTD.**  
 GENERAL SHIP CHANDLERS

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμῶνης  
 ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ  
 ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΣΙΤ  
 ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΟΥΣ  
 ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ

ρόν, οι οποίοι δύνανται να ικανοποιήσουν άμεσα τις ανάγκες μας και πολλά να αποδώσουν. Από τις πρακτικές αυτές λύσεις η πρώτη και καλύτερη είναι η απόκτηση, το ταχύτερον, ψυκτικών χώρων πλήριον του λιμένας και επί των κρηπιδωμάτων ει δυνατόν. Ούτω πως διευκολύνεται η εκφόρτιση και αναποθήκευση των άλιευμάτων.

Όσαδήποτε λεχθούν, γραφθούν και υποδειχθούν επί του θέματος τούτου, δεν θα είναι ποτέ αρκετά, έως ότου πεισθούν οι επί της οργανώσεως της άλιείας εντεταλμένοι, ότι χωρίς κατάλληλα ψυγεία εις τα κρηπιδώματα του ιχθυολιμένας και ο σπουδαιότερος άλιευτικός στόλος είναι άχρηστος. Το παράδειγμα είναι πρό των οφθαλμών μας. Εάν μεθαύριον καταπλεύσουν πολλά ψαράδικα μαζί με πλήρες φορτίο, τί θα γίνουν αυτά τα άλιεύματα, όταν δεν υπάρχουν ψυκτικοί θάλαμοι διά να τα δεχθούν; Εγγράφιαμ επανειλημμένως διά τα υπό ανέγερσιν ψυγεία - αποθήκας του Αγίου Γεωργίου εις το Κεραταίνι, τα υπενθυμίζομεν και πάλιν και τονίζομεν ότι ταύτα δύνανται συντόμως να περατωθούν και να χρησιμοποιηθούν έπωφελώς διά την αναποθήκευσιν των κομιζομένων καταψυγμένων ιχθύων. Αντί να γίνεται τόση φασαρία διά μελλοντικά σχέδια έξω της πραγματικότητος, ως γίνη αυτό το εύκολο και πρακτικό κατασκευασμα, που θα διευκολύνη την υπερπόντιον άλιείαν εις τον άνωτατον βαθμόν. Το Ύπουργείον Συντονισμού, ως άρμόδιον, ως επιληφθή της υποθέσεως ταύτης το ταχύτερον, διά να άρχισή η λειτουργία των ψυγείων τούτων εντός 3 ή 4 μηνών.

Σημειωτέον ότι, μόλις οι ενδιαφερόμενοι πληροφορηθούν ότι δύνανται να αναποθήκευσουν το άλιεύμα των εις τα επί των κρηπιδωμάτων ψυγεία, θα σπεύσουν να καταφύγουν εις τον λιμένα του Αγίου Γεωργίου και σὺν τῷ χρόνῳ όλα τα ποντοπόρα ψαράδικα - ψυγεία θα πλησιάζουν εις το Κεραταίνι διά να ξεφορτώσουν. Ούτω, θα δημιουργηθῆ ἡ άλιευτικὴ κίνησις εις

τον λιμένα τούτου, θα προεκταθούν τα διά τα ψαράδικα κρηπιδώματα και οι προβλήτες, θα εγκατασταθούν διαμηγδόν διάφορα συνεργεία, πρατήρια και καταστήματα διά τὰς ανάγκες των πλοίων και συντόμως θα ζωντανέψῃ ο πρωτος της χώρας μας ιχθυολιμίν. Αυτά τα όλίγα διά την πρότην μας άσφαλῆ ενέργειαν. Έκ παραλλήλου, θα υποδειχθῆ επιτακτικῶς εις τον Ο.Α.Π. να προμηθευθῆ από την Γερμανία, πέντε ἢ και περισσότερα σύνολα περιστροφόμενων ἱμάντων (συνεργεία πλήρη με τὰ εξαρτήματα προσκτάσεων), διά να έκσυγχρονισθῆ ἡ εκφόρτισις των άλιευμάτων. Με τὰς πρώτας αυτές ενεργείας και τὰς πρακτικὰς λύσεις, άρδην μεταβάλλεται ἡ κατάσταση και άρχίζει μία νέα περίοδος δημιουργικῆς εργασιᾶς. Πρωτον, θα έχωμεν διαθέσιμον ψυκτικὸν χῶρον διά τὴν αναποθήκευσιν των άλιευμάτων μας. Δεύτερον, θα έκλειψῃ ο άσκοπος συνωστισμὸς των ψαράδικων εις τον Πειραιά και τα ποντοπόρα άλιευτικὰ - ψυγεία μας θα συγκεντρώνονται εις τον ιχθυολιμένα. Και τρίτον, θα έκσυγχρονισθῆ ἡ εκφόρτισις των άλιευμάτων και θα συντομευθῆ ο χρόνος της παραμονῆς των ψαράδικων εις τα κρηπιδώματα. Αι δαπάναι διά μίαν τοιαύτην ενέργειαν είναι μηδαμικά, όταν ριζωθῆ καλά εις το μυαλό των οργανωτῶν ἡ έννοια των ὠφελιμάτων που θα προκύψουν, από ένα τόσον παραγωγικὸν ἔργον ὅπου είναι ἡ άλιεία.

\*\*\*

Ἡ καλὴ ἡμέρα από το πρωί φαίνεται, λέγει ἡ λαϊκὴ παροιμία. Όταν, χωρίς πολλά λόγια και διακημίσεις, άρχισῆ ἡ εκτέλεσις του άπλου τούτου προγράμματος, θα φανούν άμέσως τὰ εὐεργετικὰ αποτελέσματα και θα προχωρήσωμεν πρὸς άλλας κατευθύνσεις οργανώσεως και προόδου. Ἡ άμέσως κατόπιν ενέργεια θα στραφῆ γύρω από την μειώσιν του κόστους της παραγωγῆς, που άποτελεμάτωσε τὴν άλιευτικὴν μας διωμηχανίαν, διότι, ως μὴ τὸ άποικύπτωμεν, τὸ έλληνικὸ ψαράδικον είναι το πιὸ άκριδὸ

τοῦ κόσμου εις τὴν ἐκμετάλλευσιν και δὲν ἔχει συναγωνιστικὴν ἱκανότητα. Προέβημεν εις μίαν λεπτομερῆ έρευναν διά να εξακριβώσωμεν ποιος είναι ο μέσος ὅρος του κόστους παραγωγῆς κατὰ χιλιόγραμμον ιχθύων, ἐνὸς ἐκάστου των ποντοπόρων μας ψαράδικων - ψυγείων και διεπιστώσαμεν ότι οὗτος κομμάινεται μεταξύ 8½ δραχμῶν των πλοίων με σφύρανα διαχειρίσιν και 12½ δραχμῶν, ἀεινόν που ἐπιβαρύνονται με περιττὰς δαπάνας. Δὲν θα ἀναφέρωμεν ὀνόματα ἰδιοκτητῶν και πλοίων, δι' εὐνοήτους λόγους.

Και διά να μὴ νομισθῆ ότι ἀκαδημαϊκῶς ἐξετάζομεν τὰ ζήτηματα αυτά θα προσθέσωμεν ότι, τὸ κόστος παραγωγῆς των ζένων ψαράδικων κομμάινεται μεταξύ 5 ἕως 6 δραχμῶν το κιλόν, με κατώτατον ὅριον των ἰαπωνικῶν και ἀνωτατῶν ὅριον των ἀμερικανικῶν που φθάνει τὰς 7½ δραχμὰς. Μία σύγκρισις δύνανται να ἐνημερώσῃ τὸς πάντας ἐπὶ του ζωτικῶ τούτου θέματος, διά να συγκριθῶν τα κατάλληλα διά τὴν ἀδυναμίαν μας συμπεράσματα. Ἡ ἀπαρχὴ εκτέλεσεως του ὡς ἄνω προγράμματος, θα συντελέσῃ εις τὴν μείωσιν του κόστους της παραγωγῆς μας κατὰ 5% τοῦλάχιστον, διότι ἀπ' ἐνὸς θα ἐκλειψῆ ἡ λόγῳ ἀνυπαρξίας ψυκτικῶν χῶρων ἀκαίμησις των πλοιοκτητῶν διά τὴν ἀπόκτησιν ψυκτικῶν θαλάμων και ἀπ' ἑτέρου ἡ εὐχερίαις διπλαρώσεως των ψαράδικων εις τα κρηπιδώματα και ἡ εὐκολία των εκφορτώσεων διά της χρησιμοποίησεως συγχρονισμένων μέσων, ὅν συντομέουσιν τὸν χρόνον της παραμονῆς των πλοίων εις τον λιμένα, τοῦθ' ἕπερ σημαίνει κέρδος διά τὴν ἐπιχείρησιν, δεικνύσιν τῆς ἀποδόσεως και μείωσιν των περιττῶν δαπανῶν.

Προχωροῦντες οὕτω με ὄμμα σταθερὸν πρὸς τὴν ἀναδιοργάνωσιν, με γνώμονα τὰς διαγραφόμενας δυνατότητας, θα μερμηνήσωμεν, ἀπαραιτήτως, πρὸς τὴν ἀλλαγήν του τρόπου της μεθοδοσφοδοσίας των πληρωμάτων και τὴν προσαρμόγην μας — χωρίς ὑπεκωγῆς και μεταλλαγῆς — πρὸς τὰς διεθετὰς συνθεσίας της ἀμοιῆς των ἀνδρῶν με ποσοτὰ. Εγγράφιαμ επανειλημμένως ἐπὶ του θέματος τούτου, πλὴν οὐδέμια μέγρι της στιγμῆς καταβλήθη προσπάθεια ἀλλαγῆς της ἀπρηχαιομένης πλέον μεθόδου ἀμοιῆς των ἀνδρῶν κατὰ μῆνα, δι' ἀλιείαν... Ἡ ριζικὴ αὐτὴ μεταρρύθμισις, θα συντελέσῃ, ἀπ' ἐνὸς μὲν εις τὴν σύντημσιν των άλιευτικῶν ἐξορηγῶσεων, ἀπ' ἑτέρου δὲ εις τὴν πραγματοποιήσιν τεσσάρων ἢ και περισσοτέρων ταξιδίων κατ' ἔτος, με ἀποτέλεσμα τὴν ἀξίησιν της ιχθυοπαραγωγῆς με τὰ ἴδια ἐργαλεῖα. Εἶναι, πράγματι, ἀποκαρδιωτικὸν διά τὴν ἐξόχως ναυτικὴν Ἑλλάδα να συμβαίνουσιν ἀνωμαλίαι, ποσεργόμεναι ἀπὸ ἄγνοιαν της διεθνῆς καταστάσεως, ως πρὸς τὴν άλιευτικὴν βιομηχανίαν και αἱ διάφοροι άλιευτικὰ ἐπιχειρήσεις να ἄγονται και να σέρωνται σύμφωνα με τὰς ἰδιωτροπίας των πληρωμάτων. Το σπουδαίον αὐτὸ ζήτημα θα μᾶς ἀπασχολήσῃ εις τὸ προσεχές σημεῖωμα.

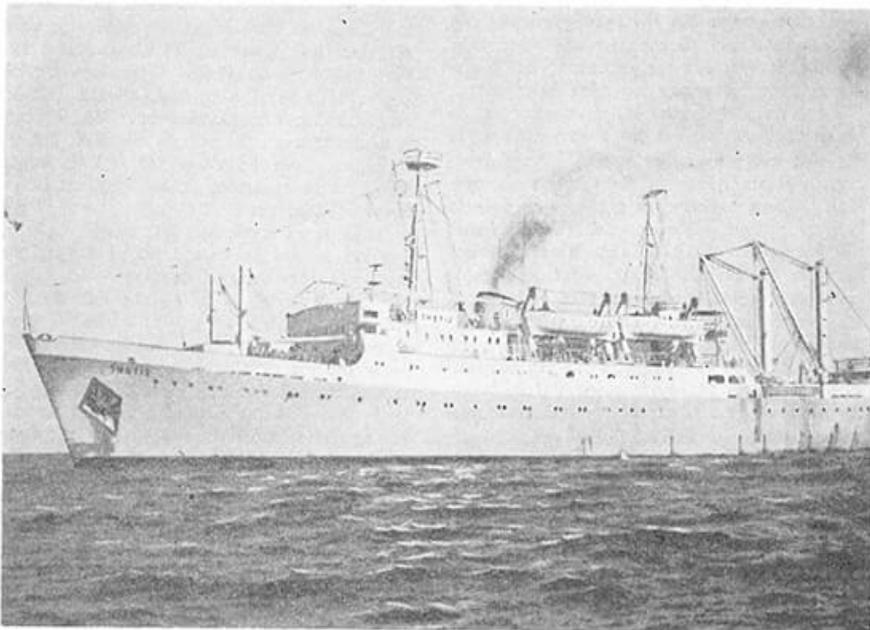
#### ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ

Κατὰ τὸ τελευταῖον δεκαπενθήμερον εἰσέπλευσαν εις Πειραιά με πλήρες φορτίον καταψυγμένων ιχθύων, τὰ κάτωθι ποντοπόρα άλιευτικὰ ψυγεία:

18.5.66	«ΡΟΒΙΝΣΩΝ»	.....	300	τόν.
19.5.66	«ΑΘΗΝΑ»	.....	560	»
19.5.66	«ΔΕΛΦΙΝΙ»	.....	340	»
22.5.66	«ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ»	.....	240	»
22.5.66	«ΚΟΥΤΟΥΡΙΑΡΗΣ»	...	300	»
23.5.66	«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»	.....	300	»
23.5.66	«ΑΡΙΩΝ»	.....	220	»
24.5.66	«ΧΑΡΑΥΓΗ Β'»	.....	310	»

Ἰδιαίτερος ἐξαιρέται τὸ άλιεύμα του «ΧΑΡΑΥΓΗ Β'» του κ. Φ. Παπαχρηστίδη, τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐλεκτὰ ψάρια, ἤτοι: 120 τόνους φαγκριά κορωνάτα, 85 τόνους λιθρίνια μεριδιάρια και μεγάλα, 20 τόνους θαυμάσιες σφυρίδες, 14 τόνους σπουδαία μεγάλα μπαρμπούνια, γλώσσες, κουρμίνες, καπόνια μεγάλα, γαλέους, λούτσους, καλαμαράκια μικρά και ποικιλίαν άλλων ἐλεκτῶν ιχθύων. Μολονότι ἐζητήθη ἡ ἀγορὰ ὄλου του φορτίου εις καλὴν τιμὴν ὑπὸ μεγαλειόμοδου, ἡ ἐπιχείρησις ἐπρότμησε αὐτὸ το κρατήρι διά να εὐχαριστήσῃ τὴν πελατεῖαν της.

#### ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ Α. ΦΡΑΓΚΙΣΤΑ • "ΕΥΡΥΔΙΚΗΣ,"



Τὸ εἰκονιζόμενον άλιευτικὸν «ΟΕΤΙΣ», είναι τὸ πρῶτον του οἴκου Α. ΦΡΑΓΚΙΣΤΑ, τὸ ὁποῖον ἐπέστρεψεν εις τὸν Πειραιά ἀπὸ τὸ παρθενικὸ του ταξίδι, με ἐλεκτὸ άλιεύμα 600 τόνων ἀπὸ τὸν Ἰνδικὸ Ὀκεανό. Τὸ «ΟΕΤΙΣ» είναι τὸ πρῶτον ἐκ των 5 ναυμοιστύπων άλιευτικῶν πλοίων - ἐργοστασίων τύπου Μαγιακόφσκυ, τὰ ὁποῖα ἀποτελοῦν μέρος της γνωστῆς, μεγαλυτέρας ναυπηγικῆς παραγγελίας που ἐδόθη ποτὲ διά σειρὰν άλιευτικῶν και φορτηγῶν πλοίων εις τὴν Ρωσίαν. Ἐκαστον των άλιευτικῶν τούτων είναι ἐκποσίματος 3.800 τόνων, ἔχει μῆκος 84,7 μέτρα και πλήρωμα 112 ἀνδρῶν. Διαθέτει ἐργοστάσιον άκαριαίας καταψύξεως εις τοὺς 45 βαθμοὺς ὑπὸ τὸ μηδέν, με ἡμερησίαν παραγωγήν 35 τόνους άλιεύματος. Ἐκαστον των ἐν λόγω άλιευτικῶν είναι χωρητικότητος 750 τόνων καταψυγμένου άλιεύματος, συνολικῶς δὲ και τὰ 5 θὰ ἔχουν ἔτησιαν παραγωγήν 30.000 τόνους, δηλαδή θὰ διπλασιάσουν τὴν παραγωγήν της Ἑλληνικῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας. Τὸ άλιεύμα ἀποτελεῖται κυρίως ἀπὸ ἐξαιρετικῆς Συναγρίδα, Συναγριδοπούλα και Λιθινομπάρμπουνα, εἶδη, τὰ ὁποῖα γιὰ πρώτη φορά ἐμφανίζονται εις τὴν Ἑλληνικὴν Ἀγορὰν και τὸν ὁποῖον τὴν ἀποκλειστικὴν διαθέσιν ἀνέλαβεν ἡ ἐταιρία «ΕΥΡΥΔΙΚΗ», διαθέτουσα τὸ γνωστὸν τέλειον σύστημα διανομῆς δι' ἰσοθερικῶν αὐτοκινήτων. Ἡ ἐταιρία «ΕΥΡΥΔΙΚΗ», ὡς γνωστὸν, ἐφήρμοσε τὴν διάκρισιν των ψαριῶν διά της ἐπικολλήσεως της ἐτικέτας της εις κάθε ψάρι.



## THE NAME THE WORLD TRUSTS FOR MARINE PROTECTION!

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

Specified all over the world by people who know about ships because their experience has proved it to be the best range of preservatives obtainable. Camrex N.O.P. means longer life to ballast tanks, cofferdams, and steel decks under wood. It is accepted by Lloyds Register of Shipbuilding as an approved System of Corrosion Control.

### **CAMKOTE 'A'**

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

### **CONTRACTING SERVICE**

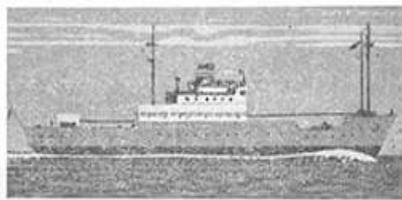
*Perfect protection can be achieved only by ensuring that initial preparation (i.e. shot blasting, cleaning and painting) is of the highest standard. The only way to ensure this is by making use of the Camrex world-wide Contracting Service. We can give you a full quotation through our associates.*

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

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

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

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



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

*Associated Company in Greece: FILKA LIMITED, LYCABETUS STREET No 1 (a), ATHENS 135*

# ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

Α Ε Ρ Ο Π Ο Ρ Ι Α



ΕΙΔΙΚΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΝΑΥΛΟΣ  
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ  
ΕΚΠΤΩΣΙΣ

## 25 %

ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ <sup>ΑΘΗΝΩΝ - ΚΑΪΡΟΥ</sup> ή <sup>ΚΑΪΡΟΥ - ΑΘΗΝΩΝ</sup>

ήτοι Δρχ. **1.685** αντί ~~2.247~~

Η ΙΔΙΑ ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΙΣΧΥΕΙ ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑΣ  
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ  
ΒΡΕΜΗ  
ΓΛΑΣΚΩΒΗ  
ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ

ΑΜΒΕΡΣΑ  
ΓΕΝΟΒΑ  
ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ  
ΝΕΑΠΟΛΙΣ

ΒΕΝΕΤΙΑ  
ΒΡΥΞΕΛΛΑΙ  
ΛΟΝΔΙΝΟΝ  
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

- ΑΝΕΣΙΣ
- ΤΑΧΥΤΗΣ
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΕΠΩΦΕΛΗΘΗΤΕ ΤΗΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΠΟΥ ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ Η

# ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

Α Ε Ρ Ο Π Ο Ρ Ι Α

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ

## ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Αναφερόμενοι οι Άγγλοι εμπειρογνώμονες εις την απεργίαν των Βρετανών ναυτικών, εκφράζουν την άποψιν, ότι το βαθύτερον αίτιον αυτής είναι η άνησυχία των εργαζομένων εκ της συνεχούς μειώσεως του αριθμού των απασχολούμενων, λόγω της αύξησεως του μεγέθους των πλοίων και της μειώσεως του επί εκάστου σκάφους αριθμού του πληρώματος, συνεπείας της αυτοματοποιήσεως. "Αν και η δραστηρική μείωσις των ανδρών των φυλακών καθυστερεί εϊσέτι εις την Άγγλίαν, υπενθυμίζεται ότι ταξιδεύουν ήδη σκανδιναυικά σκάφη, εις το μηχανοστάσιον των οποίων ούδεις έκτελει φυλακική καθ' όλον το μη εργάσιμον δεκαεξάωρον. Προστίθεται ότι, από τεχνικής πλευράς, ούδεις περιορισμός εις το μέγεθος των πλοίων υφίσταται, οι 300.000 όμως τόνοι των οποίων την ναυπήγησιν μελετά η Γκούλφ "Οϊλ φαίνεται να αποτελούν ένα σταθμόν, τον οποίον ελάχιστα πλοία θα φθάσουν η θα υπερβούν. "Ο λόγος είναι άπλουτος, διαπιστούται δε και από την στάσιν των εταιριών Σέλλ, "Εσσο και Β.Ρ., αι όποιαι άποφύεγον να παραγγείλουν η να ναυλώσουν πλοία αυτού του μεγέθους, διότι όλα τα υπό τον έλεγχόν των διυλιστηρίων εφίστανται εις λιμένας με βάθος μικρότερον των 80 ποδών, όπερ και άπαιτείται διά το μαμμοθ των 300.000 τόνων της Γκούλφ. "Η εταιρία αυτή διαθέτει ένα μόνον τοιούτον λιμένα διά μεγαλύτερα σκάφη. Δέν το επιχειρεί όμως δι' ένα άλλον λόγον.

Το μέγεθος των 300.000 τόνων αποτελεί επίσης και το όριον μέχρι του οποίου δύναται να χρησιμοποιηθή το έλασμα με το μέγιστον δυνατόν πάχος της σημερινής τυποποιημένης ποιότητος του ναυπηγικού χάλυδου, ήτοι πάχος 1.5 ίντσας. Μεγαλύτερον πλοίον, θα έχρειάζετο παχύτερον έλασμα, μη διατιθέμενον εις την ποιότητα αυτήν, η έλασμα ύψηλης τάσεως εφελακισμού, το όποιον και σήμερα χρησιμοποιείται εις σημεία όπου η κατασκευή πολύ μεγάλων πλοίων υφίσταται ειδικώς μεγάλας τάσεις. "Η ποιότης όμως αυτή του χάλυδου στοιχίζει πολύ, τόσο ώστε να καθίσταται άπαγορευτικόν το κόστος διά την έξ ολοκλήρου κατασκευήν μεγάλων σκαφών. Δι' αρκετά άκόμη έτη, δέν υπάρχει πιθανότης να μειωθή η τιμή του ύψηλης τάσεως χάλυδου εις όρια επαρκώς άνεκτά.

"Η εκμετάλλευσις του μεγαλύτερου σήμερον έν κινήσει πλοίου του κόσμου, του δεξαμενοπλοίου των 150.000 τόνων ά.ω. «Τόκιο Μαρού», οδηγεί εις το συμπέρασμα ότι πιθανόν να συμφέρη η κατασκευή σκαφών 200 χιλ. τόνων, μερικά των οποίων θα είναι ήδη έν υπηρεσία περί το τέλος του τρέχοντος έτους, ό σχηματισμός όμως ειδικής έπιτροπής έρευνής διά να «μελετήση τά προβλήματα της ναυπήγησεως πλοίων 250.000 τόνων» άπαδεικνύει, ότι οι 'Ιάπωνες έχουν ώρισμένους έν προκειμένω διαταγμούς. Και όταν οι 'Ιάπωνες διστάζουν επί θεμάτων άφορώντων εις την ναυπήγησιν μεγάλων πλοίων, οι άλλοι δέν έχουν παρά να περιμένουν.

### ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΤΩΝ 300.000 ΤΟΝΩΝ

"Η πρωτοβουλία της Γκούλφ "Οϊλ όφείλεται εις την ιδιάζουσαν θέσην της. Δέν διαθέτει ιδιόκως της πηγάς πετρελαίου εις την Μεσόγειον, ούτε άπ' εύθείας ιδιικήν της πελατείαν εις την Εύρώπην. Διά ν' άνταγωνισθή λοιπόν τους αντιπάλους της, χρειάζεται να μεταφέρη τά πετρέλαια της Μέσης Άνατολής εις τά τόσο μακράν εύρισκόμενα διυλιστήρια της, με το μικρότερον δυνατόν κόστος, τούτο δε έπιτυγχάνεται μόνον δι' ένός άλλματος, ως το της ναυπήγησεως πλοίων 300.000 τόνων, έστω και άν τούτο σημαίνη δαπάνην 7 έκατομμυρίων λιρών δι' έν σκά-

φος και άλλων 10 έκατομμυρίων λιρών διά την κατασκευήν λιμένων και άποθηκευτικών εγκαταστάσεων. Διότι όταν αι δεξαμεναι είναι πλήρεις και δέν υπάρχει δυνατότης εκφορτώσεως, το τεράστιον αυτό σκάφος θα υπερχρεωθή επ' άγκυρά να άναμένη. "Η άναμονή αυτή στοιχίζει περισσότερον των 2.500 λιρών ήμερησίως και έπομένως καθίσταται άσύμφορος η διαχείρισις τοιούτου πλοίου, ως τουλάχιστον πιστεύουν εταιρίαί τινες πετρελαίου.

Και προσπαθούν αι εταιρίαί να έπιτύχουν τον προσφορότερον συνδυασμόν μεγέθους πλοίου, εξασφαλίζοντες την μεγαλύτεραν δυνατήν οικονομίαν μεταφοράς, και ικανού να εισέλθη εις όσον το δυνατόν περισσότερους λιμένας. Κατά την γνώμην της Σέλλ και της "Εσσο, το σκάφος των 175.000 τόνων, με το ύψισμα των 54 ποδών, είναι το καταλληλότερον προς το παρόν, την αντίληψιν δε αυτήν συμμερίζεται και η Β.Ρ. Πιθανόν είναι να μεταδληθούν εις το μέλλον αι συνθήκαι και να υπαγορεύσουν αναθεώρησιν της αντίληψεως αυτής, άλλα οι 175.000 τόνοι φαίνεται ν' αποτελούν και το όριον του μονελικού πλοίου. Δύο λ.χ. έλικες εις πλοίον 80.000 τόνων μόνον, σημαίνουν κατανάλωσιν υπερβαίνουσαν κατά 7% την ταυτότην της μιάς έλικος διά το αυτό πλοίον και την ίδίαν ταχύτητα. Συγκριτικά τιμαί διά μεγαλύτερα πλοία δέν υπάρχουν. "Αν προστεθούν και αι δυσκολίαί, άλλα και τά έξοδα συντηρήσεως, το πλοίον των 175.000 τόνων άποτελεί προς το παρόν έν όριον δυσκόλως δυνατόν να υπερβληθή. Μηχαναί άτμοστρόβιλοι έστω και άν αναλίσκουν καύσιμον κατά 25-33% περισσότερο, παρά αι τεράστιαι διζελομηχαναί.

### ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Αι άνωτέρω σκέψεις άποτελούν τους βασικούς κανόνες τους διέποντας την καταλληλότητα εκάστου μεγέθους πλοίου, ισχύουν δε και διά τά πλοία ξηρού φορτίου, άν και η αύξησις του μεγέθους αυτών ακολουθηθεϊ βραδύτερον ρυθμόν. Το μέσον μέγεθος των μπαλκ κάρριερς που έναυπηγήθησαν το 1962 ήτο 24.000 τόνοι, ένψ το 1965 άνήλθεν εις 32.

000, με προφανή την έναντι των δεξαμενοπλοίων καθυστέρησιν. Παρά ταύτα, ό ρυθμός έπιταχύνεται και ό αριθμός των μπαλκ κάρριερς χωρητικότητος μεγαλύτερας των 60.000 τόνων που παρηγγέλθησαν κατά το παρελθόν έτος άνήλθεν εις το εξαπλάσιον του προηγουμένου (έξ έκατομμύρια τόν. ά.ω.).

Το βάθος των λιμένων και η ικανότης των λιμενικών εγκαταστάσεων, παρουσιάζουν πολύ μεγαλύτερας δυσκολίας εις την αύξησιν του μεγέθους των μπαλκ κάρριερς, παρά εις τά δεξαμενόπλοια. Τα μπαλκ κάρριερς άπαιτούν πολυδαπάνους και πολυπλόκους εγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσεως, τά βαρύτερα δε μεταλλεύματα δέν δύναται να εκφορτωθούν διά σωληνώσεων. Και η άνευ προηγουμένου αύξησις των μεγεθών των πλοίων δέν ακολουθείται από άνάλογον βελτίωσιν των ανά τον κόσμον λιμένων, το γεγονός δε τούτο δεικνύει και την μεταβολήν, η όποια επέρχεται εις τας διά θαλάσσης μεταφοράς των χύδην φορτίων. Μόλις μέχρι πρό τιων έτών, τά κατάλληλα διά τοιαύτας μεταφοράς πλοία ήσαν σκάφη γενικής χρήσεως, δύναμενα να πλεύσουν εις οιονδήποτε σχεδόν λιμένα του κόσμου, να μεταφέρουν πάν είδος χύμα φορτίου και να ναυλωθούν εις την ελευθέραν αγοράν δι' έν ταξίδιον η μακροχρόνιον χροναυλώσιν μέσω ένός συνήθους μεσσίτου. "Όλα αυτά, διετήρουν το μέγεθος μεταξύ των 10 και των 12 χιλιάδων τόνων.

Σήμερον όμως, το μέγιστον μέρος των χύδην μεταφορών έλέγχεται από μεγάλα ναυτιλιακά συγκροτήματα, που διαπραγματεύονται την έντός μεγάλων χρονικών διαστημάτων μεταφοράν μεγάλων ποσοτήτων φορτίων, άπ' εύθείας με τους κατόχους των φορτίων αυτών. Φυσικόν είναι να συμφέρη εις τους μεγάλους αυτούς έφορτιστάς, που αναλαμβάνουν την μεταφοράν έκατομμυρίων τόνων έντός μιάς δεκαεπενταετίας, επί παραδειγματι, η κατασκευή ειδικών πλοίων, των οποίων όλόκληρος η ζωή θα καταναλωθή εις μεταφοράς μεταξύ δύο η τριών λιμένων. "Ελάχιστοι λιμένες της Αυστραλίας, 'Ιαπωνίας, Βορείου 'Αφρικης και Εύρώπης έχουν επαρκές βάθος διά να δεχθούν πλοία 80.000 τόνων. Και ούδεις λόγος έμποδίζει την κατασκευήν ένός μπαλκ κάρριερ 175.000 τόνων διά να μεταφέρη μετάλλευμα έξ Αυστραλίας εις 'Ιαπωνίαν. Δέν δύναται όμως αυτό να ισχύση διά τά γενήματα, διότι οι παραλήπται των φορτίων αυτών δέν είναι άκόμη εις θέσην ν' άναδεχθούν μακροχρόνια συμβόλαια διά μεγάλας ποσότητας, παρά το ότι συμφέρει η μεταφορά σιτηρών διά πλοίων 80.000 τόνων εις τον μόνον εύρωπαϊκόν λιμένα που δύναται να τά

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Stubbenhuk 10	Tel. 346022(24) 353505 367894 Priv. 6052552	Telex 0211007 0215671	BRAKE Norderdeich 4-5	Tel. 510 Priv. 510	Telex via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4 BREMERHAVEN Kaiserhafen	Tel. 310424 Priv. 446176 Tel. 42597 Priv. 45841	Telex 0244151 Telex 0238876	NORDENHAM P.O.Box 98	Tel. 811 Priv. 811	Telex via 0244151
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235(37) Priv. 21365	Telex 0253375	EMDEN Nesslerlanderstr. 1	Tel. 2391(93) Priv. 2392	Telex via 027823

TELEGRAMS "ERMIS"  
Represented also at LUBECK & KIEL

δεχθεί και ή εκείθεν μεταφόρτωσις πρὸς τοὺς τελικοὺς προορισμούς. Φαίνεται ὅτι τὸ γενικῆς χρήσεως σκάφος τοῦ μέλλοντος, θὰ εἶναι τὸ μικτὸν πλοῖον μεταφορᾶς ὑγρῶν καὶ ξηρῶν φορτίων τῶν 60.000 τόνων, πού τῶρα μόλις ἐμφανίζεται εἰς τὴν ἀγορὰν.

Τὸ πρόβλημα ὁμῶς τοῦ μεγέθους δὲν ἀπασχολεῖ, πρὸς τὸ παρὸν τοῦλάχιστον, τοὺς ἐφοπλιστὰς τακτικῶν γραμμῶν, ἂν καὶ ὁ τομεὺς αὐτὸς δὲν ἔχη μείνει ἀνεπηρεάστος ἀπὸ τὰς συγχρόνους τάσεις. Συζητεῖται ἤδη ἡ κατασκευὴ πλοίων - κοντέινερς 23 - 25 χιλιάδων τόνων καὶ ὑπάρχει φήμη ὅτι διὰ τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμὴν πιθανῶς ἐντὸς τῆς

## ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ "ΦΡΗΝΤΟΜ,"

Τὸ ὑποκατάστατον τοῦ λίμπερτυ ἀπέκτησεν ἤδη καὶ ὄνομα, τὴν αὐτὴν ἀκριβῶς ἔχον ἔννοια, ἀλλὰ μὲ ἀνομιφισθητικὰς πολὺ περισσότερα πλεονεκτήματα. Εἰς προηγούμενον τεύχος μας περιεγράψαμεν τὸν τύπον πού διεμόρφωσαν τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε. Εἶναι χωρητικότητος 15.000 τόνων d.w., ναυπηγούμενον εἴτε ὡς μπάλκ κάρριερ, εἴτε ὡς σύνθετος φορηγὸν μὲ προστατευτικὸν κατάστρωμα (σέλτερντεκ). Σχεδὸν ὁμοίως — κατὰ τὴν μεγαλύτερον τὸ σκάφος — εἶναι καὶ ὁ τύπος τῆς Νιππὸν Κοκκάν. Δὲν φαίνεται ὅμως νὰ προεκάλεσαν οἱ ἀνωτέρω τύποι σκαφῶν ἰδιαιτέρην ἐνδιαφέρον, διότι διὰ μὲν τὸ μπάλκ κάρριερ ζητεῖται ἡ τιμὴ τῶν 2.5 περίπου ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἐνῶ διὰ τὸ φορηγὸν σέλτερντεκ τῶν 15.000 τόνων, μὲ μηχανὴν Σουλτζερ 6 R.D. 68 καὶ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων ἀναφέρεται ἡ τιμὴ τῶν τριῶν περίπου ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ἀντιθέτως, ὁ τύπος «Φρήντομ» τῆς Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, διαμορφωθείς ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν γνωστὸν καναδικὸν οἶκον Ἄλγκοκουνην (Κάμπελ), συνήντησε ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ, ὡς γνωστὸν, μόνον ὁ οἶκος τοῦ κ. I. K. Καρρά παρήγγειλεν ἤδη 13 τοιαῦτα σκάφη. Κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ τύπου αὐτοῦ εἶναι τὰ ἀκόλουθα: Μήκος ὀλίγον 461' 2.5". Καθαρὸν 440' 0". Ἐμφορτὸν βύθισμα θέρους 28' 3". Νέντε γουεῖτ 13.600 τόνοι. Χωρητικότης κυτῶν διὰ σιτηρὰ 704.000 καὶ διὰ δέματα 626.000 κυβικοὶ πόδες. Ἔρμα 4.170 τόνοι. Καύσιμα 900 καὶ ὕδωρ, πόσιμον καὶ τροφοδοτικόν, 280 τόνοι.

Προβλέπονται διὰ τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου τρία διαφορετικὰ μεγέθη τετραχρόνου διζελομηχανῆς ἀπλῆς ἐνεργείας μὲ ὑπερτροφώτησιν, ἀναστρεφόμενης τύπου Πίλοτικ μὲ μειωτήρα καὶ καταναλισκούσης βαρὺ πετρέλαιον, στήματος δὲ V. Ἡ μία μηχανὴ εἶναι δεκακλινῆρος καὶ δίδει εἰς τὸ πλοῖον μεγίστην ταχύτητα 13.1 μιλίων μὲ ἰσχὺν 4.000 ἵππων, ἡ ἄλλη ἔχει δώδεκα κλινῆρους μὲ μεγίστην ἰσχὺν 5.130 ἵππων καὶ ταχύτητα 13.8 μιλίων καὶ ἡ τρίτη εἶναι δεκαετρακλινῆρος μὲ ἰσχὺν 6.000 ἵππων καὶ ταχύτητα 14.25 μιλίων.

Ὁ μέσος τύπος Πίλοτικ 12 PC - 2V ἔχει μεγίστην ἰσχὺν 5.130 ἵππων, ὑπηρεσιακὴν τοιαύτην 4.540 ἵππων, ἀντιστοίχους στροφὰς 500 καὶ 481 καὶ μείωσιν 4.2 : 1, δίδει δὲ εἰς τὸ πλοῖον ἐμφορτὸν ταχύτητα μεγίστην εἰς τοὺς 5.130 ἵππους 13.8 μιλίων, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ εἶναι συνδεδεμένη ἡ ἐξηρημένη ἠλεκτρογενήτρια.

Καὶ οἱ τρεῖς τύποι προωστηρίου ἐγκαταστάσεως διαθέτουν τὰ αὐτὰ βοηθητικά, ἤτοι δύο διζελογεννητῆρας 450 ὄδλτ ἐναλλάσσόμενον ρεύματος 60 κύκλων ἰσχύος 200 κιλοβάτ, μίαν ἐξηρημένην ἐκ τῆς κυρίας μηχανῆς ἠλεκτρογεννήτριαν 160 κιλοβάτ καὶ ἓνα βοηθητικὸν ἀτμολέβητα 7 χιλιογράμμων ἀνά τετρ. ἑκατοστὸν. Κατανάλωσις εἰς τὴν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα τῶν 4.540 ἵππων, 18.1 τόνοι πετρελαίου καὶ 111,2 χιλιογράμματα ὀρυκτελαίου ἡμερησίως. Ἀκτῆς ἐνεργείας 14.500 μίλια. Καύσιμον, βαρὺ πετρέλαιον 1500 βαμῶν ρέντγουντ.

Ἔχει τὸ πλοῖον κλάσιν A I E τοῦ ἀμερικανοῦ νηογνώμονος, μὲ ἐνισχυμένην διὰ βα-

προσεχοῦς πενταετίας νὰ ναυπηγηθῶν σκάφη κοντέινερς 70.000 τόνων.

Τὸ συμπέρασμα ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἶναι προφανές. Διερχόμεθα μίαν περίοδον γενικῆς μεταβολῆς εἰς πάντα τοὺς μεταφορικοὺς τομεῖς καὶ μόλις τῶρα διαφαίνονται οἱ παράγοντες βάσει τῶν ὁποίων θὰ διαμορφωθῇ τὸ σύστημα μεταφορᾶς ἐκάστον εἶδος φορτίων καὶ οἱ ὁποῖοι, φυσικὰ, θὰ ἐπηρεάσουν τελικῶς καὶ τὸ μέγεθος, ἀλλὰ καὶ τοὺς τύπους τῶν πλοίων. Τὰ ὀλίγα προσεχῆ ἔτη θὰ σταθεροποιήσουν τὴν κατάστασιν, ἡ ὁποία πάντως μόνον ἀπὸ τοὺς μεγάλους ἐφοπλιστὰς θὰ δύναται ν' ἀντιμετωπισθῇ.

ρέα φορτία κατασκευῆν, σύμφωνα πρὸς τὰς ἐν ἰσχύϊ τελευταίας διεθνῆς συμβάσεις, εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ τὰ ἀνταλλακτικά, τὰ ὅσα ἀπαιτεῖ ὁ νηογνώμων, ὡς καὶ μὲ τὸν συνήθη ναυτιλιακὸν ἐξοπλισμὸν καὶ διαθέτει διαμερίσματα διὰ 31 ἐν συνόλῳ ἀνδρας. Ὁ ἀερισμὸς τῶν κυτῶν εἶναι φυσικὸς καὶ ὁ τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῶν διαμερισμάτων μηχανικὸς.

Τὰ βοηθητικὰ τοῦ καταστρώματος εἶναι ἠλεκτρικά, ἐναλλασσόμενον ρεύματος, μὲ μεταβολὴν πόλου καὶ περιλαμβάνουν βαροῦλκον ἀγκυρῶν, ἐν βαροῦλκον προορμίσσεως καὶ δώδεκα βαροῦλκα φορτοεκφορτώσεως 3.5 τόνων, ἐξυπηρετούμενα δώδεκα φορτωτήρας τῶν 5 τόνων.

Ἡ κατασκευὴ του, ἐπιτρέπει εἰς τὸ πλοῖον νὰ μεταφέρῃ πᾶν εἶδος ξηρῶν φορτίων, εἰδι-

κὼς δὲ τὰ σιτηρὰ μὲ συντελεστὴν φορτώσεως 45 - 54 κυβικῶν ποδῶν καὶ ἄνω, δύναται νὰ μεταφέρονται χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη κατασκευῆς παραφραγματῶν. Τὰ συνήθη εἰς χύμα μεταφερόμενα φορτία, ὡς οἱ γαιάνθρακες, τὰ σιδηρομεταλλεύματα, βωξίται κ.λ.π. φορτώνονται αὐτοστοιβαζόμενα, χωρὶς νὰ χρειάζονται ἐξῆδος στοιβάσις, ἐνῶ τὰ φορτία ξυλείας δύναται νὰ φθάνουν εἰς ὕψος 14 ποδῶν ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα. Εἶναι ἐπίσης τὰ κύθη κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν γενικῶν φορτίων, ἢ φορτίων συσκευασμένων ἐντὸς δοχείων, τῶν διεθνῶς καθοριζόμενων διαστάσεων, ὡς καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν αὐτοκινήτων καὶ ὀχημάτων γενικῶς. Εἰδικὰ φορτία, ὡς χαρτοπολτὸς καὶ προϊόντα χαλυβουργίας, μεταφέρονται ἐπίσης εὐκόλως.

Ὁ χειρισμὸς καὶ ἡ κατονομή τοῦ φορτίου, ἀκόμη καὶ διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως, σοβαρῶς διευκολύνεται ἐκ τῆς ὑποδιαίρεσεως τῶν κυτῶν εἰς δύο τοιαῦτα μακροτέρων μήκους καὶ εἰς δύο βραχύτερα. Αἱ πλευρικαὶ ἐπίσης ὑπὸ τὸ ἄνω κατάστρωμα δεξαμεναί, σχηματίζουσιν τὴν γνωστὴν κεκλιμένη ἐπιφάνειαν τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν, τὴν διευκολύνουσιν τὴν αὐτοστοιβάσιον τοῦ φορτίου καὶ καθιστοῦν ἀνετώτερον τὸν ὑπὸ ἔρμα πλοῦν.

Ἐπειδὴ τὸ ὕψος τοῦ ὑποφράγματος εἶναι σημαντικῶς μεγαλύτερον τοῦ μέχρι σημερον χρησιμοποιουμένου συνήθους ὕψους τῶν 7 - 8 ποδῶν, διευκολύνεται ἡ φορτοεκφορτώσις τῶν εἰς χύμα φορτίων ὡς καὶ ἡ στοιβάσις τῶν εἰς δέματα τοιούτων καὶ ἐπιτρέπεται ἐπίσης ἡ μεταφορὰ κοντέινερς. Τὰ ἀναδιπλούμενα καλύμματα τῶν στομιῶν κυτῶν καὶ τὰ στομια τῶν κουραδῶρων πού κλείουν ἐν εὐθυγραμμίσει μὲ τὸ κατάστρωμα καί, ὅταν εἶναι ἀνοικτὰ σχηματίζουσιν τροφοδοτικὰ στόμια διὰ σιτηρὰ, καθιστοῦν ἐτι πλεον εὐκόλον τὴν εἰς πᾶν εἶδος φορτίου χρησιμοποίησιν τῶν πλοίων αὐτῶν.

Ὁ πυθμὴν τῶν κυτῶν (τάνκτοπ) ἀποτελεῖται ἐκ παχύτερον ἐλάσματος καὶ εἶναι ἰδιαιτέρως ἐνισχυμένος, ὡς καὶ εἰς τὰ μπάλκ κάρριερς, ὡστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀκίνδυνος φόρτωσις βαρέων φορτίων. Τὰ καλύμματα δὲ τῶν ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρώματος στομιῶν κυτῶν, τύπου Μάκ Γκρέγκορ, εἶναι εἰδικῶς ἐνισχυμένα διὰ τὴν ἐπ' αὐτῶν τοποθέτησιν φορτίου καταστρώματος, εἰς τὴν περίπτωσιν μεταφορᾶς ξυλείας.

Τὸ σχῆμα τῶν ὑφάλων τοῦ σκάφους, τοῦ τύπου Π I τῆς Ἄλγκοκουνην, καθιστᾷ τὸ πλοῖον πλεόν καλοβάλασσον καὶ μείωνει τὴν ἀντίστασιν, μὲ ἀνάλογον ἐπὶ τῆς ταχύτητος καὶ τῆς καταναλώσεως ἀποτέλεσμα. Προβλέπεται ἐπίσης σύστημα δεξαμενῶν παθητικῆς ἐξουδετέρωσεως τοῦ διατοιχισμού, ὡστε νὰ καθίσταται ἀνετώτερος ὁ πλοῦς, τῶσον ὑπὸ ἔρμα ὅσον καὶ ὑπὸ φορτίου καὶ νὰ περιορίζεται ἡ ἀνάγκη ἐκμάσεως ὑποκειμένων εἰς μετακίνησιν ἐμπορευμάτων.

Ἡ χρησιμοποίησις πολυστροφῶν μηχανῶν μὲ μειωτήρα ἐπιτυγχάνει, κατὰ τοὺς κατασκευαστὰς, μεγαλύτεραν ἀπόδοσιν, εὐκόλον συντήρησιν, ἀπλοῦστεραν λειτουργίαν καὶ αὐξάνει τὴν εἰς κυβικὰ καὶ νέντε γουεῖτ χωρητικότητα, ἐνῶ ἡ κατανάλωσις βαρέως πετρελαίου καθιστᾷ πλεόν οἰκονομικὴν τὴν ἐκμετάλλευσιν.

Ὁ χειρισμὸς τῆς προωστηρίου μηχανῆς γίνεται διὰ τηλεκινήσεως ἐκ κεντρικοῦ ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου, κλιματισμένου, θαλαμίσκου ἐλέγχου, ἐνῶ περιορισμένως βαθμὸς αὐτοματοποιήσεως χρησιμοποιεῖται εἰς τὰ κυριώτερα βοηθητικὰ μηχανήματα, ἐπιτρέπων τὴν ἀνετον λειτουργίαν, αὐθῆσιν τοῦ θαλάμου ἀσφαλείας λειτουργίας, μείωσιν τῆς ἀνάγκης συντηρήσεως καὶ μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος, ἐν ἀνάγκη, εἰς 23 ἀνδρας.

Ἡ ἐκ τοῦ μειωτήρος λαμβάνουσα κίνησιν ἠλεκτρογεννήτρια, ὡς καὶ ὁ αὐτόματος λέβης πετρελαίου - καυσαερίου, συμβάλλουν εἰς τὴν περαιτέρω οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ἀπλοῦστεραν λειτουργίαν. Ὅλα τὰ ἀναγκαῖα βοηθητικὰ μηχανήματα κινούνται ἐξηρημένα ἐκ τῆς προωστηρίου μηχανῆς καὶ οὕτω τὰ ἀνεξάρτητα βοηθητικά, παραμένοντα ὡς ἐφεδρικά, χρησιμοποιοῦνται μόνον εἰς περίπτω-

## NAVY SURPLUS

### RECTIFIERS

7 SOKW. Oil cooled Mercury Arc type. From 415 v 3 phase A.C. to 220 v D.C. Condition brand new. Ideal for dockyards, cranes, etc. Price \$ 600 each.

### DIESEL GENERATORS 220 Volt D.C.

N <sup>o</sup>	Engine	r.p.m.	H.P.	Kw	Price sterling each
2	Paxman	900	303	150	2250
1	Paxman	1000	120	60	750
5	Crossley	1000	84	50	600
1	Paxman	1100	44	27	350
2	Gardner	1000	45	22	350
27	Perkins	1500	28	15	353
2	Lister	1100	27	15	325
23	Perkins	1000	15	7½	273
1	McLaren	1000	112	70	700

### DIESEL GENERATORS 110 Volt D.C.

7	Lister	1000	38	22	400
4	Paxman	1000	90	50	800
15	Pettlers	1500	15	8	180

### EVAPORATOR PLANT

2	100 tons per day, by G. & J. Weir	2000
1	40 tons per day, by G. & J. Weir	400

### 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. 2250

### ELECTRIC WINCHES 220 Volt D.C.

8	6 ton Clarke Chapman	550
4	3 ton Clarke Chapman	450
10	700 lbs Lawrence Scott	150

### STEAM GENERATORS

27	Robey	15 KW.	110 v D.C.	325
2	Howden	60 KW.	220 v D.C.	650
1	Turbo	300 KW.	440/3/60	1500

### WELDING SETS

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

### ALSO AVAILABLE

Refrigeration equipment, ventilating fans, turbo generators, pumps, electric motors, switchboards, etc.

## PARK - STANTON

21, THAMES ROAD, BARKING, ESSEX  
ENGLAND  
RIPpleway 3644  
(8 miles from Central London)

σιν ανάγκης.

Η χροάνη της Έλικος, ειδικού κλειστού μηχανικώς λιπαινόμενου μεταλλικού τύπου, εξασφαλίζει μακράν λειτουργίαν, χωρίς την ανάγκην συχνών επιθεωρήσεων του τελικού άξονος.

Τα κύρια τμήματα των μηχανών, βοηθητικών μηχανημάτων και ναυτικού εξοπλισμού είναι τυποποιημένα, δυναμένου του πλοιοκτήτου να προμηθεύεται ανταλλακτικά των εις οιοδήποτε λιμένα του κόσμου, ενώ η συνεργασία της Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα με ναυπηγεία των κυριωτέρων ναυτικών χωρών, καθιστά δυνατή την συντήρησιν των πλοίων υπό ειδικευμένων εις αυτά τεχνιτών, όπουδήποτε της γής.

Τιμή διά το πλοϊον με μηχανήν 12PC-2V 2.504.000 δολάρια.

**ΤΟ 205.000 ΤΟΝΝΩΝ**

Την 30ην 'Απριλίου έτέθη η τρόπις του μεγαλύτερου σήμερα υπό κατασκευήν δεξαμενοπλοίου του κόσμου, εις τή ναυπηγεία Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα της Γιοκοχάμα. Άναμένεται ότι το σκάφος θα κατελευσθή τον Αύγουστον και θα παραδοθή περί το τέλος Νοεμβρίου, τή κύρια δέ χαρακτηριστικά του έχουν ως κάτωθι: Μήκος μέγιστον 342 μέτρα, καθάρων 326. Πλάτος 49,80, βάθος κύτους 23,20, έμφορτον βύθισμα 17,33 μέτρα. Όλική χωρητικότητα 108.500 τόνοι, ντέντ γουέιτ 205.000 τόνοι, χωρητικότης δεξαμενών φορτίου 244.800 κυβικά μέτρα.

Θά κινήται το πλοϊον με ύπηρεσιακήν ταχύτητα 16,5 μιλίων και μέγιστην τοιαύτην 16,75 υπό άτμοστροβίλων μέγιστης ισχύος 33.000 ίππων και ύπηρεσιακής τοιαύτης 32.000 ίππων εις τās 100 στροφάς. Ό τύπος αυτός του άτμοστροβίλου αναθερμάνσεως χρησιμοποιείται διά πρώτην φοράν εις την Ίαπωνίαν, λέγεται δέ ότι η κατανάλωσις του θ' άνέρχεται μόνον εις 195 γραμμάρια πετρελαίου ανά ίππον και ώραν.

Ό έκτεταμένος θαθμός αυτοματοποιήσεως, που χρησιμοποιείται εις τās μηχανάς, βοηθητικά μηχανήματα και σύστημα φορτοεκφορτώσεως, με «προγραμματισμένους» τους δι' έκαστην περίπτωσην χειρισμούς τή βοηθεία ηλεκτρονικού υπολογιστού, επιτρέπει την κίνησιν του πλοϊού με πλήρωμα 32 μόνον άνδρών, χωρίς να άποκλείεται και η περαιτέρω μείωσις αυτού.

Διά το κύριον κατάστρωμα, τον πυθμένα του πλοϊού και τās διαμήκεις ένισχύσεις αυτού, χρησιμοποιείται ειδικός χάλυψ τάσεως 50 χιλιογράμμων ανά τετραγωνικόν έκατοστόν, το βάρος του όποιου καλύπτει το τρίτον του συνολικού βάρους του σκάφους. Διά πρώτην φοράν γίνεται τοιαύτη χρήση του άκριβου αυτού χάλυβος, κατέστη όμως αυτή αναγκαία εκ του μεγέθους του πλοϊού

και τής ανάγκης να μειωθή το βάρος αυτού προς όφελος του δ.ν.

Ειδικώς δελτιωθείσα υπό των ναυπηγών μέθοδος ηλεκτροσυγκολλήσεως εκ τής μίας πλευράς, επιτρέπει την χρησιμοποίησιν της και εις την περίπτωσην του χάλυβος ύψηλής τάσεως έφελευσμού, πράγμα που δεν έθεωρείτο δυνατόν μέχρι τούδε. Μειούται ούτω περαιτέρω το κόστος κατασκευής.

**ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ**

Άνηγγέθη η παραγγελία άλλων δύο δεξαμενοπλοίων των 175.000 τόνων δ.ν. υπό τής Σέλλ, εις τή έλλανδικά ναυπηγεία του Άμστερνταν και ούτω ο άριθμός των σκαφών αυτού του μεγέθους που μέχρι τούδε έχει παραγγείλει η εταιρία αυτή άνέρχεται εις 13, συνολικής χωρητικότητος 2.275.000 τόνων. Έάν εις τον άριθμόν αυτόν προστεθούν και τή υπό παραγγελίαν δεξαμενοπλοία, του ίδιου μεγέθους, άνεξαρτήτων έφοπιστών, τή όποία έχει προναύσει η εταιρία Σέλλ διά χρονικά διαστήματα μεταξύ δέκα και είκοσι έτών, ως και τή υπό παραγγελίαν μικρότερα πλοία τής εταιρίας αυτής, το σύνολον του ύπό κατασκευήν χρονοαυλωμένου και ίδιου στόλου της άνέρχεται εις 34 πλοία, χωρητικότητος 4 έκατομμυρίων τόνων δ.ν.

Μεταξύ των υπό παραγγελίαν και μακράν χρονοαυλώσιν πλοίων των 175.000 τόν. δ. ν., περιλαμβάνεται και έν σκάφος του κ. Βασιλίου Π. Γουλανδρή, το όποϊον θα ναυπηγηθή η Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα εις Ίαπωνίαν. Πρόκειται γενικώς περί πλοϊών μήκους 328 μέτρων, πλάτους 47,17 μέτρων, βάθους 24,5 και βύθισματος 16,46 μέτρων. Θα κινούνται με ταχύτητα 16 μιλίων υπό άτμοστροβίλων ισχύος 28.000 ίππων.

— Παρηγγέθησαν επίσης εις τή ναυπηγεία του Μπέλφαστ δύο μάλα κάρριες των 90.000 τόνων διά λίσμον του Νορδηγού έφοπιστού κ. Σκάουγκεν. Άπό τή μεγαλύτερα του κόσμου.

**ΤΟ ΡΑΝΤΑΡ ΚΑΙ ΑΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ**

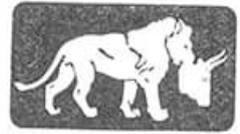
Πολλοί, πιθανώτατα δέ οι πλέον έμπειροι και λογικοί, ισχυρίζονται ότι η κατά την χρήσιν του ραντάρ ύποτύπωσις, έλαχίστην η ούδεμίαν προσφέρει ύπηρεσίαν. Διότι χρησιμεύει μόνον εις την άνοικτήν θάλασσαν και έμφανίζονται επί τής όθόνης του ραντάρ όλίγα μόνον πλοία, όποτε δι' αούτην θα ήδύναντο ν' άποφευχθούν επικίνδυνοι προσεγγίσεις, εις περιωρισμένα όμως και πολυσύχναστα ύδατα η χρησιμότης αυτή καθίσταται λίαν άμφίβολος. Πρώτον, διότι ανταποκρίνεται άκριβώς εις την χρονικήν στιγμήν καθ' ην έλήφθησαν αί μετρήσεις. Δεύτερον, διότι ούδέποτε σχεδόν είναι έπαρκώς άκριβής. Τρίτον, διότι απαιτεί χρόνον, όσον δέ όλίγος και άν είναι ο χρόνος αυτός, με τās σημερινάς ταχύτητας άποκτά άποφασιστικήν σημασίαν. Και τέλος, διότι έάν, κατά τον χρόνον που έλήφθησαν τή στοιχεία τής ύποτύπωσης, έν η περισσότερα σκάφη μετέβαλον τυχόν πορείαν η και ταχύτητα, το άποτέλεσμα τής ύποτύπωσης θα είναι έσφαλμένο, ούδεις δέ δύναται να προβλέψη τί δύναται να συμβή κατά

τή δύο η τρία λεπτά που μεσολαβούν μεταξύ δύο ύποτυπώσεων και που χρειάζονται διά ν' άποδειχθή η άνωτέρα μεταβολή εις την πορείαν η την ταχύτητα.

Τό μόνον ίσως στοιχείον που δύναται να οδηγήση τον ναυτίλον εις τή ν' άποφυγή την δημιουργίαν μίας καταστάσεως συγκρούσεως, είναι ο ρυθμός μεταβολής τής διοπτέσεως ένός πλοϊού - στόχου. Γνωστόν είναι ότι, όσον μεγαλύτερος είναι ο κίνδυνος συγκρούσεως, τόσον πλέον άμετάβλητος παραμένει η διοπτέυσις. Άντιθέτως, όταν έν πλοϊον πρόκειται να άντιπαρέλθη έλευθέρως, η διοπτέυσις μεταβάλλεται, τής τοιαύτης μεταβολής συνεχόμενης με έλαφρώς έπιταχυνόμενον ρυθμόν μέχρις ώρισμένης άποστάσεως, έξαρτωμένης εκ τής πορείας και τής ταχύτητος των δύο πλοίων, εις την όποιαν άποτόμως η μεταβολή λαμβάνει την μορφήν άνερχόμενης άρμονικώς καμπύλης. Η τοιαύτη άπόστασις ίσοϋται συνήθως προς ήμισυ έως έν μίλιον. Καί, διά να λάβωμεν έν συγκεκριμένο παράδειγμα: Άς υποθέσωμεν ότι δύο πλοία συμπλησιάζουν έξ άποστάσεως 3 μιλίων, με γωνίας μεταξύ των πορείων των 45°, με ταχύτητα έκαστον 15 μιλίων και κατευθυνόμενα εις τή σημείον όπου πρόκειται ν' άντιπαρέλθουν άλλήλων εις άπόστασιν ήμισίος μιλίου. Έν προκειμένω ο ρυθμός μεταβολής τής διοπτέσεως θα είναι 2 μοίρας κατά τή πρώτων λεπτών, 2,5 τή δεύτερον και έν συνέχεια 4, 7, 13 και 33 μοίραι. Υπό τās ίδίας συνθήκας, άν τή σημεία όπου τή πλοία θ' άντιπαρέλθουν άλλήλων απέχουν ούχι ήμισυ, άλλα έν τέταρτον του μιλίου, ο ρυθμός μεταβολής τής διοπτέσεως δι' έκαστον λεπτόν θα είναι 1, 2, 2, 3,5, 7,5 και 29 μοίραι.

Η διαδοχική αύτη μεταβολή είναι χαρακτηριστική και εύκολωτάτη, τάχιστα δέ άντιληπτή. Αούτην και όχι την ύποτύπωσιν θα έπρεπεν ο άξιωματικός φυλακής να παρακολουθή, όταν εύρίσκειται πλησίον άλλων σκαφών. Διότι τούτο του ίδει μίαν έναργή έικόνα ως προς τās κινήσεις των περίξ αυτού πλοίων, εις την παρακολούθησιν δέ των μεταβολών αυτών επιβάλλεται ν' άσκηθή ο ναυτίλος. Όταν η άνωτέρα καμπύλη τής διαδοχικής μεταβολής τής διοπτέσεως αρχίζει να λαμβάνη την μορφήν ευθείας, η όταν η εις τή ραντάρ εικών του άλλου πλοϊού άρχίση να πλησιάζη προς τή ιδικόν μας πριν ή η καμπύλη λάβη την άπότομον προς τή άνω κατεύθυνσιν (άπό 13 εις 33 η από 7,5 εις 29 μοίρας εις τή άνωτέρω παράδειγμα) τότε ύφίσταται άμεσος ο κίνδυνος τής συγκρούσεως και ο επί τής γεφύρας άξιωματικός δέον να σπεύση να προβή εις τούς αναγκαίους χειρισμούς. Εις τās πλείεστας των περιπτώσεων, την στιγμήν αύτην η ύποτύπωσις δεν έχει άκόμη δάσει σαφείς ένδείξεις, συνήθως διότι ο χρόνος δεν είναι έπαρκής.

Ο ρυθμός μεταβολής τής διοπτέσεως, έπομένως, και η άριθμητική πρόοδος αύτης έχει κυρίως σημασίαν, ενώ η ύποτύπωσις είναι θυμασία διά τās με άβάκρια άσκήσεις εις τās σχολάς και διά τούς... δικηγόρους που θα άσχολούνται με την ευθύνην τής συγκρούσεως, αφού αύτη θα έχη πλέον συμβή. Βεβαίως, δεν είναι μόνον ο ρυθμός μεταβολής τής διοπτέσεως. Σημασίαν κυρίως έχει ο ρυθμός άλλαγής τής μετ α β ο λ ή ς τής



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

Παρακαταθήκη και τεχνικά  
πληροφορία :  
Γκόστα Ένμπομ  
Ακτιή Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεύς  
Τηλ. 410.573, 471.889

**MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.**  
**BALTIMORE**

Fitting for grain cattle and high explosives  
Suppliers of lumber & dunnage

London Agents: **JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.**  
65 BISHOPSGATE E.C.2.

διοπτύσεως, εις τούτο δὲ πρέπει νὰ ἐθισθοῦν οἱ ναυτικοὶ, διὰ συνεχούς ἀσκήσεως αὐτῶν μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ραντάρ ὑπὸ καλῆν ὁρατότητα.

Διαπιστών τὰ ἀνωτέρω, ὁ Βρετανὸς μαθηματικὸς κ. Πήτερ Πάντφιλντ προτείνει εἰς τὰς ἐταιρίας κατασκευῆς ραντάρ νὰ μελετήσων τὰς καμπύλας μεταβολῆς διοπτύσεων δι' ὅλους τοὺς περίξ ἐνὸς πλοίου στόχους, εἰς ἀκτίνα μικροτέρων τῶν δέκα ἢ πέντε μιλίων καὶ νὰ κατασκευάσων συσκευὴν αὐτομάτου προειδοποιήσεως, ἡ ὁποία ν' ἀποτελῆ τμήμα τῆς ὅλης συσκευῆς τοῦ ραντάρ.

Ἡ πρότασις ἀσφαλῶς εἶναι ἐνδιαφέρουσα καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι πολλὰ θὰ ἀποκομίση ὁ κατασκευαστὴς, ὁ ὁποῖος πρῶτος θὰ τὴν ἐφαρμόσῃ εἰς τὰς συσκευάς του. Ἡ κούραστικὴ, πολύπλοκος, τὸσον ἀπαιτούσα χρόνον καὶ δυναμένη εἰς τόσα, τραγικὰ ἐνίστη, σφάλματα νὰ ὁδηγήσῃ ὑποτύπωσης δὲν θὰ χρειάζεται τότε. Ἡ ἀνάλυσις τοῦ ρυθμοῦ μεταβολῆς τῆς διοπτύσεως ὡς καὶ τοῦ ρυθμοῦ μεταβολῆς τῆς μεταβολῆς τῆς διοπτύσεως, εὐκόλως δυνατὴ δι' ἀπλῆς συσκευῆς, τοῦ τύπου αὐτομάτου κανόνος ἢ ηλεκτρονικῆς συσκευῆς, δὲν εἶναι ἀπίθανον νὰ μειώσῃ σημαντικῶς τοὺς κινδύνους συγκρούσεως τῶν μὲ ραντάρ ἐφωδιασμένων πλοίων.

### ΤΟ "ΘΑΥΜΑ..

Εἰς τὴν «ἐπαναστατικὴν» ἀνάπτυξιν, τὴν ὁποίαν προσέλαβε τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ ἰαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἡ ἀσυναγώνιστος πλέον, ἰδιαίτερος ὑπογραμμίζεται τὸ γεγονός τῆς τεχνικῆς τῆς ἐφαρμοσθεῖσης εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1958 καὶ 1963, τὸ βάρος τοῦ χάλυβος ἐμειώθη ἀπὸ 440 κιλά κατὰ τόννον εἰς 390 κιλά διὰ φορτηγὸν 9.500 τόν. γκρὸς καὶ ἀπὸ 420 κιλά εἰς 300 κατὰ τόννον διὰ πετρελαιοφόρον τῶν 47.000 τόννων ὠ.ν.

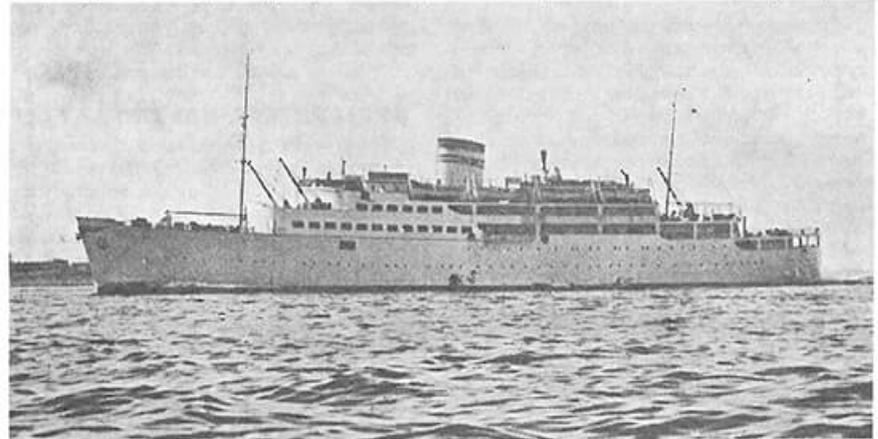
Διὰ τὸ φορτηγὸν τῶν 9.500 τόν. γκρὸς ἐχρηιάζοντο 75 ὥραι ἐργασίας πρὸς παραγωγὴν ἐνὸς τόννου κατὰ τὰ ἔτη 1958 - 1961, διὰ νὰ μειωθῇ ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς εἰς 62 διὰ τὸ 1962 καὶ εἰς 57 διὰ τὸ 1963. Διὰ τὸ δεξαμενόπλοιο τῶν 47.000 τόννων ἐχρηιάζοντο 46 ὥραι κατὰ τόννον εἰς τὸ 1958, διὰ τὸ 1961 ὥραι 37 καὶ μόνον 20 διὰ τὸ 1963.

Ὁ ἐπιτυχὴς ἐφαρμοσθεῖς ὀρθολογισμὸς τῆς ἐργασίας καταδεικνύεται ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι τὸ «Τόκιο Μαρῦ» τῶν 150.000 τόννων κατασκευάσθη ἐν δεξαμενῇ ἐντὸς 145 ἡμερῶν καὶ ἐντὸς 126 ἡμερῶν διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν του. Διὰ τὸ ἐν λόγω σκάφος ἡ μέση ἀπόδοσις τοῦ ἐργάτου κατὰ τόννον ἀπὸ 60 ὥρας τοῦ 1958, καθῆλθεν εἰς 28 ὥρας τὸ 1964.

### ΟΙ ΒΕΤΕΡΑΝΟΙ ΤΗΣ Β & W

Θὰ ἐνθυμοῦνται οἱ παλαιότεροι τὰ δύο λαμπρὰ ρουμανικὰ λαίνερς «Βεσσαραβία» καὶ «Τρανσυλβανία», τὰ ὁποῖα ἐναυπηγήθησαν τὸ 1938 εἰς τὰ γνωστὰ ναυπηγεῖα Μπουρμάιστερ καὶ Βαίν τῆς Κοπεγχάγης. Ἐξετέλουν τότε τακτικὴν γραμμὴν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ συχνὰ περιηγητικοὺς πλόας, ἔχοντα χωρητικότητα 6.672 κῶρων καὶ 2.150

τόνων διὰ φορτίον καὶ δυνάμενα νὰ περιλάβουν 400 ἐπιβάτας θέσεων. Ἐκινούντο τὰ σκάφη αὐτὰ ὑπὸ δύο διζελωμηχανῶν Β - W. τοῦ γνωστοῦ ἀνευ ζυγώματος τύπου 62 - VV - 117, διχρόνων ἀπλῆς ἐνεργείας, συνολικῆς



Τὸ «Τρανσυλβανία» μετὰ τὴν ἐπισκευὴν του

ισχύος 11.500 ἵππων.

Προκειμένου νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τοὺς περιηγητικοὺς πλόας του εἰς τὴν Μεσόγειον, τὸ «Τρανσυλβανία» ὑπέστη προσφάτως τὴν 7ην γενικὴν του τετραετὴ ἐπιθεώρησιν, εἰς τὸ ναυπηγεῖον ἐκ τοῦ ὁποῖου εἶχε πρὸ 28 ἐτῶν καθελκυθῆ. Ἀπὸ τὰ 22.3 μίλια τῆς μεγίστης ταχύτητος δοκιμῶν, ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου εἶχε κατέλθει εἰς 19.7 μίλια κατὰ μέγιστον ὀ-

κῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου, ὑπερβάσα τὰ 20 μίλια.

Ἦδη συμφωνήθη ὅπως, τὸν προσεχῆ Ἰανουάριον, τὸ πλοῖον αὐτὸ ἐπιστρέψῃ εἰς Κοπεγχάγην, ὅπου θὰ ἐκτελεσθοῦν ἐκτεταμέναι μετατροπῆ εἰς τὰς θέσεις ἐπιβατῶν, μὲ τελειὰ ἀνακατασκευὴν τῶν χώρων τῆς τρίτης θέσεως καὶ θὰ ἀντικατασταθῇ ὀλόκληρον τὸ σύστημα ἀερισμοῦ.

### ΑΝΤΙ ΤΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ "ΜΟΡΣ."

«Τρεῖς τελείες - τρεῖς παύλες - τρεῖς τελείες». Αὐτὸ εἶναι εἰς τὴν γλῶσσαν τοῦ Μόρς τὸ «SOS». Φαίνεται, ὅμως, ὅτι πολὺ σύντομα τὸ τραγικὸν αὐτὸ μήνυμα θὰ παύσῃ νὰ ἐκπέμπεται εἰς τοὺς αἰθέρας. Ὁ τρόπος ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων μεταξύ των καὶ μὲ τὴν ξηρὰν διὰ τῶν σημάτων Μόρς, πού εἶχε ἱστορικὴν 122 ἐτῶν, φαίνεται ὅτι θὰ ἐκτοπισθῇ ἀπὸ ἕνα νέον σύστημα θαλασσίας ἐπικοινωνίας. Πρόκειται διὰ τὸ ναυτικὸν τηλεῦπον, τὸ ὁποῖον ἐφεύρε καὶ κατασκεύασεν ἡ «ITT - Ἰντερνᾶσιοναλ Τηλεφον ἔντ Τηλεγραφ», ἡ ὁποία, σημειωθῶν, ἱδρυσεν ἀπὸ τινος καὶ εἰς τὴν χώραν μας κλάδου τῆς, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ITT - ἙΛΛΑΣ».

Τὸ ναυτικὸν τηλεῦπον τῆς «ITT» ἐνεκαινίσθη προσφάτως ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ σκάφους «Φίλιππιν Μπέαρ» τῆς ἐταιρίας «Πασίφικ Φάρ Ἡστ Λάινερ». Τὰ δύο τηλετυπικὰ μηχανήματα τοῦ ναυτικοῦ τηλεῦπου «συνωμίλησαν» ἀπὸ τὸ σκάφος μὲ τὰ γραφεῖα τῆς ὡς ἄνω ἐταιρίας, εἰς Σάν Φραντσίσκο. Τὸ ναυτικὸν τηλεῦπον τῆς «ITT» παρέχει εἰς τὰ πλοῖα τὴν δυνατότητα ἐπικοινωνίας μὲ 100 διαφορετικὰς χώρας, χάρις εἰς τὸν κεντρικὸν παράκτιον τηλετυπικὸν σταθμὸν τῆς «ITT», ὁ ὁποῖος συνδέεται μὲ τὸ διεθνὲς τηλετυπικὸν δίκτυον. Οὕτως, ἡ θαλασσία τηλεπικοινωνία καθίσταται πλέον πολὺ ταχύτερα καὶ μηδενίζονται σχεδὸν αἱ πιθανότητες λαθῶν. Οἱ κυβερνήται τῶν σκαφῶν θὰ δύνανται

νὰ ἀπευθύνονται πρὸς τὰ κέντρα τὰ διαθέτουντα ηλεκτρονικοὺς ἐγκεφάλους, νὰ υποβάλλουν τὰ ποικίλα προβλήματα, τὰ ὁποῖα ἀναφύονται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ ἐνὸς σκάφους καὶ νὰ λαμβάνουν αὐτομάτως καὶ ἀμέσως τὰς ὀρθὰς ἀπαντήσεις διὰ τὴν λύσιν των, πάλιν μὲσω τοῦ τηλεῦπου. Τὸ σύστημα δὲ θὰ ἐνισχυθῇ καὶ θὰ ἐπεκταθῇ μελλοντικῶς μὲ τὴν βοήθειαν τηλεπικοινωνιακῶν δορυφόρων. Οὕτω, πιστεύεται, ὅτι λίαν συντόμως τὸ ἀλφάβητον Μόρς καὶ τὰ σχετικὰ μὲ αὐτὸ ὄργανα, θὰ φιλοξενηθοῦν εἰς κάποιον Μουσεῖον Θαλασσιῶν Τηλεπικοινωνιῶν.

### ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ "ΣΟΥΝΤΟ-Ι-ΜΠΟΡΤ."

Πληροφορούμεθα ὅτι μηχανὴ σοβιετικῆς παραγωγῆς «ΣΟΥΝΤΟ-Ι-ΜΠΟΡΤ» 800 ἵππων τοποθετεῖται κατ' αὐτὰς εἰς τὸ μόντορσιπ «ΔΙΑΣ». Ἡ τοποθέτησις γίνεται ὑπὸ τὴν ἐπιτηρίαν τοῦ εὐρισκομένου εἰς Ἑλλάδα Ρώσου εἰδικοῦ κ. Κωνσταντίν Βασιλοβίτς Γκερσώβ, ὅστις εἶχε καὶ τὴν τεχνικὴν εὐθύνην τῆς παρακολουθήσεως τῆς λειτουργίας τῶν ἐν λόγω μηχανῶν.

Ὡς ἐδήλωσεν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὁ ἐν Ἑλλάδι Γενικὸς Ἀντιπρόσωπος τοῦ Σοβιετικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ὄργανισμοῦ «ΣΟΥΝΤΟ-Ι-ΜΠΟΡΤ» κ. Γ. Μουνδρέας, οἱ ἑλληνικοὶ ἐφοπιστικοὶ κύκλοι ἐνδιαφέρονται ὀλοῦν καὶ περισσότερο διὰ τὰ σοβιετικὰ μηχανήματα, αἱ δὲ πωλήσεις ἐν Ἑλλάδι τούτων εἶναι κατὰ 40% βελτιωμένοι ἐκείνων τοῦ παρελθόντος ἔτους.

## 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.

# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ  
(Α' ΤΜΗΜΑ) ΑΡΙΘ. 922/1966**

Πρόεδρος: Ο Αντιπρόεδρος κ. Γ. Θ. Σπυρόπουλος. Εισηγητής: Ο Σύμβουλος κ. Γ. Χαρμπούρης. Δικηγόροι: Οί κ.κ. Β. Τρίχος, Ι. Λυκούρης.

- **Ιδιότης του απογεγραμμένου ναυτικού.**— "Όροι συνδρομής αυτής κατά τον ν. 3170/1955.— Άπαραίτητος προϋπόθεσις πρὸς χορήγησην συντάξεως ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐν ἐπελευσίῃ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, ἡ ἰδιότης τοῦ ἀπογεγραμμένου ναυτικοῦ.— Ναυτολόγησις διὰ διαβατηρίου.— Δὲν προσδίδει ἰδιότητα ἀπογεγραμμένου ναυτικοῦ.— Οὐκ ὑποχρῶσιν Ν.Α.Τ. πρὸς συνταξιοδότησιν.— Εἰσφοραὶ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ἐκ μέρους Ἑλλήνων ἐργαζομένων ἐπὶ πλοίων μὴ ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν.— Ἀποτελεῖ πόρον τοῦ Ταμείου, δὲν συνιστᾷ ὁμῶς ἔρεισμα τυπικῆς ἀσφαλίσεως.

Ἐπειδὴ κατὰ τὸ ἀρθρον 29 § 3 τοῦ Ν. 3170/1955 (76) «περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου» ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὸ ἀρθρον 32 § 4 αὐτοῦ, σύνταξις ἀνικανότητος χορηγεῖται εἰς ναυτικὸν καθιστάμενον ἀπολύτως ἢ σχετικῶς ἀνίκανον συνεπείᾳ ἀτυχήματος ἐπελθόντος ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ. Οὕτω, ἵνα τύχη τις συντάξεως κατὰ τὴν διάταξιν ταύτην ἀπαιτεῖται ὅπως οὗτος κέκτηται τὴν ἰδιότητα τοῦ ναυτικοῦ. Τὴν ἐνωσίαν τοῦ ὄρου «ναυτικός» διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 3170/1955 καθορίζει αὐτὸς οὗτος ὁ νόμος εἰς τὸ ἀρθρον 1 αὐτοῦ διὰ τοῦ ὁποίου ὀρίζεται, ὅτι «ναυτικός θεωρεῖται ὁ ἀπογεγραμμένος κατὰ τοὺς ἰσχύοντας νόμους, ὡς ναυτικός ἢ μαθητεύσας ναυτικός, ἀσχέτως φύλου, καὶ ἀσκῶν κατὰ σύνηθες ἐπάγγελμα ναυτικὴν ἐργασίαν ἐν πλοίῳ». Διὰ τὴν ἀπόκτησιν δὲ τῆς ἰδιότητος τοῦ ἀπογεγραμμένου ναυτικοῦ ἀπαιτεῖται ἡ τήρησις ὀρισμένης διαδικασίας ὀριζομένης διὰ τοῦ Β.Δ. τῆς 28 Ἀπριλίου 6 Ἰουλίου 1923 καὶ ἡ ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς χορήγησις «φυλ-

λαδίου ἀπογραφῆς». Κατ' ἀκολουθίαν ἀποτελεῖ ἀναγκαίαν προϋπόθεσιν διὰ τὴν χορήγησιν συντάξεως ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς παθόντα ἐξ ἀτυχήματος ἐν ναυτικῇ ἐργασίᾳ, ἡ ἰδιότης αὐτοῦ ὡς ἀπογεγραμμένου ναυτικοῦ.

Ἐπειδὴ τὸ περὶ συνταξιοδότησεως αἴτημα τοῦ αἰτούντος ἀπερρίφθη διὰ τῆς προσβαλλομένης πράξεως ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, ὅτι οὗτος δὲν ἐτύχων ἀπογεγραμμένος ναυτικός. Ἡ τελευταία διαπίστωσις τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως εὐρίσκει ἔρεισμα εἰς τὰ στοιχεῖα τοῦ φακέλλου ἐξ ὧν προκύπτει, ὅτι ὁ αἰτῶν δὲν ἐναυτολογήθη ἐπὶ τοῦ ρηθέντος πλοίου ἐπὶ τῇ βάσει ναυτικοῦ φυλλαδίου, ἀλλὰ τοῦ διαβατηρίου αὐτοῦ, δὲν ἀμφισβητεῖται δ' ἄλλως τε διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιν αἰτήσεως ἢ ἑλλειψις ἀπογραφῆς. Ἐφ' ὅσον ὁμῶς ὁ αἰτῶν ἐστερεῖται τῆς ἰδιότητος τοῦ ἀπογεγραμμένου ναυτικοῦ νομίμως κατὰ τὰς ἡγουμένας σκέψεις ἀπερρίφθη τὸ περὶ συνταξιοδότησεως αἴτημα αὐτοῦ καὶ οἱ περὶ τοῦ ἀντιθέτου προβαλλόμενοι λόγοι ἀκυρώσεως εἶναι ἀπορριπτέοι.

Ἐπειδὴ διὰ τοῦ ἀρθρου 18 § 7 τοῦ αὐτοῦ Ν. 3170/55 ὀρίζεται, ὅτι, εἰς καταβολὴν τακτικῆς εἰσφορᾶς ὑπόκεινται καὶ οἱ ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων ἐχόντων συγκεκροτημένον πληρωμα ἐργαζόμενοι ἄλλοδαποὶ ὡς καὶ οἱ ἡμεδαποὶ μὴ ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί. Ἡ εἰσφορὰ αὕτη ἐπεβλήθη καὶ ἐπὶ τῶν μὴ ἠσφαλισμένων μελῶν τοῦ πληρωματος ὡς πόρος τοῦ Ταμείου καὶ ἵνα δυσχεράνη τὴν προτίμησιν ναυτολογήσεως μὴ ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν, δὲν δύναται δ' οὕτω ἡ καταβολὴ παρὰ μὴ ἠσφαλισμένου τῆς κατὰ νόμον ὑποχρεωτικῆς εἰσφορᾶς ταύτης ν' ἀποτελέσῃ ἔρεισμα τυπικῆς ἀσφαλίσεως, ἡ τῆς προϋποθέτει καταβολὴν εἰσφορῶν ἀνευ ὑποχρεώσεως, πρὸς ἀσφαλιστικὸν ὄργανισμὸν καὶ τὴν παρὰ τούτου ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα ἀποδοχῆν αὐτῶν. Ὅθεν εἶναι ἀπορριπτέος καὶ ὁ περὶ τοῦ ἀντιθέτου προβαλλόμενος λόγος ἀκυρώσεως.

### Παρατηρήσεις:

Διὰ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως λύεται τὸ θέμα τῆς μὴ συνταξιοδότησεως τῶν ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ ὑποστάντων ἀτύχημα, μὴ ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν, οἵτινες εἶχον ναυτολογηθῆ διὰ τοῦ διαβατηρίου τῶν καὶ εἶχον ὑποχρῶσιν κατὰ τὸ ἀρθρον 18 παρ. 7

τοῦ Ν. 3170/55 καταβολῆς εἰσφορᾶς.

Διὰ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως ἐπίσης, χαρακτηρίζεται ἡ ὑπὸ τῶν μὴ ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν καταβολὴ εἰσφορᾶς ὡς «ΠΟΡΟΣ τοῦ Ν.Α.Τ.» καὶ δὲν δύναται αὕτη ν' ἀποτελέσῃ ἔρεισμα τυπικῆς ἀσφαλίσεως.

Ἀντιθέτως ἔχουν κρίνει ἀποφάσεις πολιτικῶν δικαστηρίων.

Ἀνεξαρτήτως τοῦ θέματος τῆς μὴ συνταξιοδότησεως τῶν ὑφισταμένων ἀτύχημα ἐπὶ πλοίων, ἀλλὰ μὴ ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν, τοῦ λοιποῦ γεννᾶται ζήτημα καταβολῆς εἰσφορῶν παρὰ τῶν πλοιοκτῆτῶν καὶ διὰ τὰ πρόσωπα ἐκεῖνα, δι' ἃ δὲν κατέβαλλον μέχρι σήμερον εἰσφορᾶς.

Ν. ΧΑΛΚΙΑΣ - Δικηγόρος

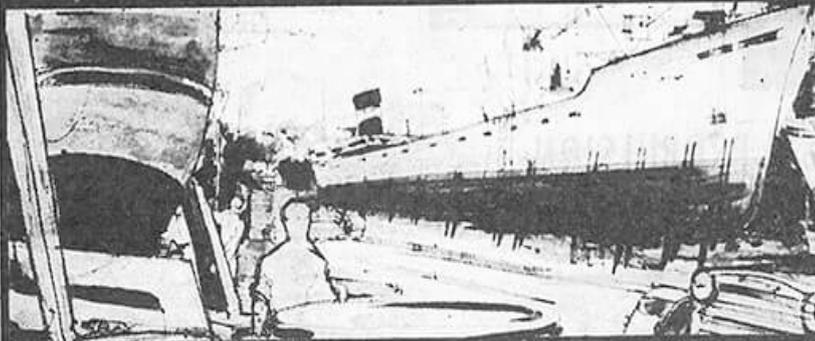
## ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ 1039/1966

Πρόεδρος: Ο κ. Δ. Ρετλής. Εισηγητής: Ο Εφέτης κ. Ι. Γεωργακόπουλος. Δικηγόροι: Οί κ.κ. Ἄν. Κατζουράκης, Γ. Τσαγκαρόπουλος.

- **Ναυτικός πρᾶκτωρ.**— Ἐκπροσωπεῖ πλοιοκτῆτην, μὴ εὐθυνόμενος προσωπικῶς καὶ ἂν ἀκόμη ὑτέγραψε τὴν φορτωτικὴν, ὅπου αὕτη κατὰ νόμον ἀντικαθιστᾷ τὸ ναυλοσύμφωνον.— Προϋποθέσεις προσωπικῆς αὐτοῦ εὐθύνης.

Ἐπειδὴ ἡ σύμβασις ναυλώσεως, ἣτις κατὰ τὸ σχετικὸν πρὸς αὐτὴν ἀρθρον 107 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (ΚΙΝΔ) δύναται νὰ ἐχῇ ὡς ἀντικείμενον καὶ τὴν μεταφορὰν πραγμάτων διὰ θαλάσσης, συνάπτεται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου, τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ ἐπὶ συμπλοιοκτησίας ὑπὸ τοῦ διαχειριστοῦ αὐτῆς ἢ ὑπὸ τοῦ νομίμου τούτων πληρεξουσίου. Τὸ ναυλοσύμφωνον, ὁμῶς, ὅπερ κατὰ τὸ ἀρθρον 108 τοῦ μνησθέντος Κ.Ι.Ν.Δ., ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων, δύναται ν' ἀντικατασταθῇ ὑπὸ τῆς φορτωτικῆς ἢ ἐγγράφου ἀποδεικνύοντος τὴν παραλαβὴν τοῦ πράγματος πρὸς φόρτωσιν, δύναται νὰ ὑπογραφῇ παρὰ τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ναυλομεσίτου ἢ τοῦ πράκτορος τοῦ πλοιοκτῆτου, ὡς ἐντολοδόχων τῶν ἐχόντων κατὰ τ' ἀνωτέρω τὸ δικαίωμα τῆς ναυλώσεως (πρβλ. Lyon-Caen et Renault τόμος V παρ. 636, Η. Τσάγκαρι Κώδιξ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὑπὸ τὸ ἀρθρον 107). Κατὰ τὸ ἀρθρον 211 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος δὴλωσις βουλήσεως γενομένη ὑπὸ τινος ἀντιπροσώπου ἐν ὀνόματι τοῦ ἀντιπροσωπευομένου ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐξουσίας, ἐνεργεῖ ἀμέσως ὑπὲρ καὶ κατὰ τοῦ ἀντιπροσωπευομένου, τὸ ἀποτέλεσμα δὲ τοῦτο ἐπέρχεται εἴτε ἡ δὴλωσις γίνεται ρητῶς ἐν ὀνόματι τοῦ ἀντιπροσωπευομένου εἴτε συνάγεται ἐκ τῶν περιστάσεων ὅτι γίνεται ἐπ' ὀνόματι αὐτοῦ. Τέλος, κατὰ τὰς περὶ προσητάσεως διατάξεις τῶν ἀρθρων 334 παρ. 1, 922 καὶ 926 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, ὁ ὀφειλέτης εὐθύνεται διὰ τὸ πταίσμα τῶν προσώπων, ἅτινα χρησιμοποιοῖ πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς ἐνοχῆς ὡς δι' ἴδιον αὐτοῦ πταίσμα. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, αἵτινες δι' ἑλλειψιν ἐιδικῶν ὀρισμῶν ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Δικαίῳ εὐρίσκουσιν ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ τῆς περὶ ἧς τὸ ἀρθρον 2 τοῦ Βασ. Διατάγματος τῆς 2/14 Μαΐου 1835 «περὶ τῆς ἀρμοδιότητος τῶν Ἐμποροδικείων» ἐπιχειρήσεως πρακτορίας καὶ συνεπῶς καὶ ἐπὶ τῆς ναυτικῆς τοιαύτης συνδυαζομένης καὶ πρὸς τὰς ρυθμιζούσας ἐιδικῶς τὴν εὐθύνην τοῦ ἐκναυλωτοῦ τοιαύτας τῶν ἀρθρων 134-144 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. προκύπτει σαφῶς, ὅτι ἐπὶ συμβάσεως ναυλώσεως περὶ ἧς τὸ προμνησθὲν ἀρθρον 107 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. εἴτε ὁ πρᾶκτωρ κατήρτισεν αὐτὴν ὡς ἄμεσος ἀντιπρόσωπος τῶν πρὸς σύναψιν τῆς, ὡς ἀνευ δικαιουμένων, εἴτε ὡς ἐντολοδόχος τούτων δὲν κτᾶται ὑπὲρ αὐτοῦ δικαιώματα ἀλλ' οὔτε καὶ βαρύνεται δι' ὑποχρεώσεων καὶ ἂν ἀκόμη ἠθέλην οὗτος θεωρηθῆ, ὡς ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω μνησθέντων, πλοιάρχου, ἐφοπλιστοῦ ἢ δια-

## ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε. ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ



**Η ΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ  
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40 • Τηλ. 410-435-410-628 • ΤΕΛΕΧ. 465 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

χειριστού συμπλοιοκτησίας προς τούτο προστηθείς ή ως βοηθός εκπληρώσεως, αλλά μόνον ό ύπ' αυτού αντιπροσωπευθείς, ή ό τούτον έντειλάμενος ή προστησάμενος έκναυλωτής, έφοπλιστής, πλοιοκτήτης ή διαχειριστής τής συμπλοιοκτησίας ως τοιούτος. Τότε δε μόνον εϋθύνεται προσωπικώς ό πράκτωρ, όταν ή ένεργεία του συνιστά άδικοπραξίαν έν τή έννοία του άρθρου 914 του 'Αστικού Κώδικος.

#### Παρατηρήσεις :

Πρό ίκανού χρόνου είχε τεθή ένώπιον τών δικαστηρίων, τό ζήτημα εάν ό πράκτωρ άποπλοϊκής επιχειρήσεως είναι συγχρόνως και αντίκλητος αύτης έν τή έννοία του άρθρου 148 τής Πολ. Δικονομίας, ώστε ν' άποβαίνη δυνατή ή ύπ' αυτού ύποδοχή τής δίκης, έπ' όνόματι τής πρακτορευομένης επιχειρήσεως και νά είναι νόμιμος ή προς αυτόν έν τή ιδιότητι ταύτη, επίδοσις εισαγωγικών τής δίκης δικογράφων. Μετά τινος άμφιταλαντεύσεως τών κατωτέρων δικαστηρίων τό ζήτημα έλύθη καταφατικώς ύπό του 'Αρείου Πάγου διά τής ύπ' αριθ. 608/1964 άποφάσεώς του.

Υπό τής άρειοπαγίτικης άποφάσεως τό ζήτημα έκρίθη ως είρηται καταφατικώς, θεωρηθέντος ότι ό πράκτωρ είναι αντίκλητος και τούτο διά πλήρους και καταπειθούσης

αίτιολογίας. 'Ατυχώς, le mieux est l'ennemi du bien. 'Εμπλουτίζουσα ή άπόφασις τās αίτιολογίας αύτης, έξηνεγκεν άτυχή τινα φράσις, ήτις ούτε προς στήριξιν του αίτιολογικού ήτο άπαραίτητος ούτε άλλην τινά ώφέλειαν έκόμιζε, πλην του κινδύνου παρερμηνείας τής φράσεως ταύτης ύπό τών κατωτέρων δικαστηρίων, άτινα κατά τούς 'Αγγλους νομικούς έν τή προσπάθειά τής συμμορφώσεως προς τά νομολογηθέντα ύπό του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου «are always too eager to oblige their Lordships».

Τόν κίνδυνον τούτον υπεγράμμισεν ό γράφων, όταν τώ έδόθη ή άφορμή νά σχολιάση τήν άνωτέρω άπόφασιν του 'Αρείου Πάγου εις τά «Ναυτικά Χρονικά», δέν ήργησαν δε νά έμφανισθώσι τά δεινά, διότι ή ύπ' αριθ. 5572/1965 άποφάσις του Πρωτοδικείου Πειραιώς, εις τήν φράσιν ταύτην τής ύπ' αριθ. 608/1964 άποφάσεως του 'Αρείου Πάγου στηριζομένη και τήν άπόφασιν ταύτην επικαλουμένη, έκρινεν ότι διά τήν άπώλειαν τών φορτωθέντων πραγμάτων εϋθύνεται ό ναυτικός πράκτωρ ά τ ο μ ι κ ώ ς και διά τόν λόγον τούτον τόν κατεδίκασεν εις καταβολήν άποζημιώσεως προς τόν φορτωτήν.

'Επαναλαμβάνω έδώ τήν σχετικήν περικοπήν εκ τής ύπ' αριθ. 608/1964 άποφάσεως του 'Αρείου Πάγου, ίνα γίνη αντίληπτόν πώς παρηρημυέθη αύτη:

«... διότι ή τοιαύτη προς αυτόν (τόν ναυτι-

κόν πράκτορα) ως έκπροσωπούντα τόν πλοιοκτήτην κοινοποιήσις τής έν λόγω άγωγής συνεχεται προς τήν παρά τού παραλήπτου κατά τήν προς αυτόν παράδοσιν του φορτίου παρά του πράκτορος, διατυπωθείσαν προς διατήρησιν δικαιωμάτων του έπιφύλαξιν διά τās δλάδας τών έμπορευμάτων, διά τās όποιας ούτος (παραλήπτης), θά ή δ ύ ν α τ ο και ή ά τ ο μ ι κ ώ ς αντί του πλοιοκτ ή τ ο υ νά έ ν α γ α γ ή τ ό ν π ρ ά κ τ ο ρ α, δεδομένου ότι ούτος από του κατάπλου του πλοίου εις τόν λιμένα έκφορτώσεως έκπ ρ ο σ ω π ε ι τόν πλοιοκτήτην».

Είναι, βεβαίως, σαφές, ότι άλλο ύπήρξε τό νόημα τής άποφάσεως, ως μαρτυρεί ή έν τέλει τής περικοπής έκφρασις, ότι ό πράκτωρ έκπροσωπεί τόν πλοιοκτήτην, όπερ άποκλείει άτομικήν έναγωγήν του πράκτορος. 'Εν πάση περιπτώσει, όμως, ήρκεσεν ή άνωτέρω έκφρασις τής άποφάσεως του 'Αρείου Πάγου, ίνα άχθή τό Πρωτοδικείον Πειραιώς εις τό ν' άποφάσιση ότι ό πράκτωρ εϋθύνεται άτομικώς.

Τήν έσφαλμένην ταύτην αντίληψιν άνέτρεψε τό 'Εφετεϊόν 'Αθηνών διά τής δημοσιευομένης άνωτέρω άποφάσεώς του, διά τής όποιας όρθως τιθεμένης και διερευνημένης τής νομικής θέσεως του πράκτορος, κατάγεται τό 'Εφετεϊόν εις τās όρθās λύσεις. 'Αντίθετος έκδοχή, καθιστώσα τόν πράκτορα υπεύθυνον διά τās ζημίας ή άπωλείας του έμπορεύματος κατά τήν θαλάσσιαν αύτου μεταφοράν, θά καθιστά προβληματικήν τήν άσκησιν του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

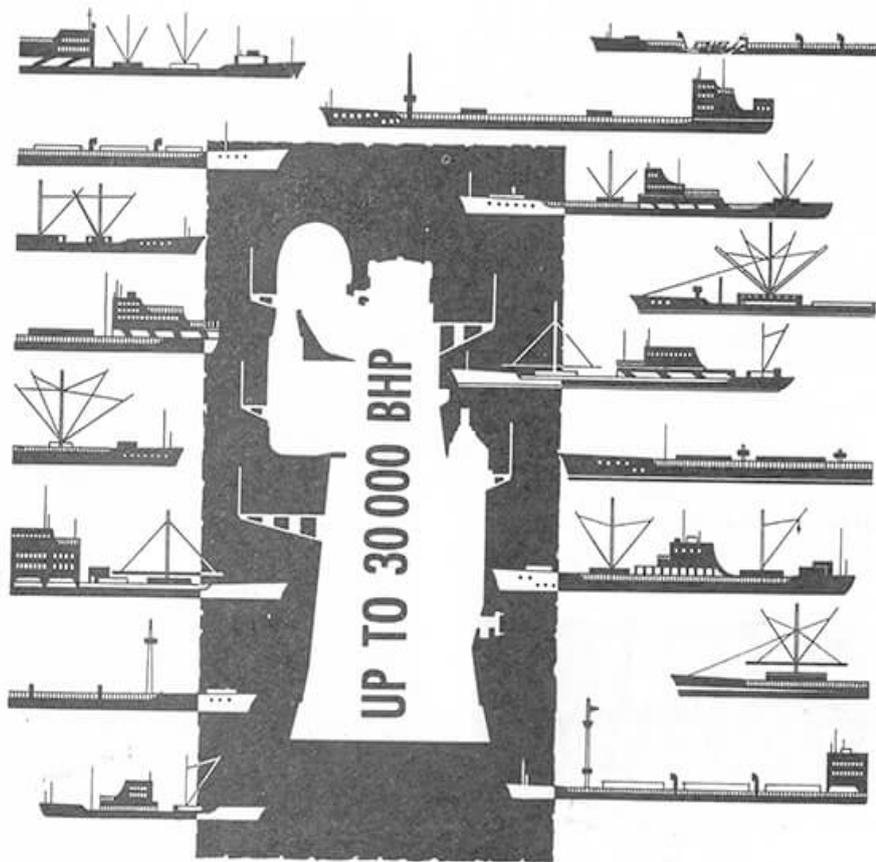
#### ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• 'Εργατικόν άτύχημα.— Εϋθύνη πλοιοκτ ή τ ο υ λόγω άναξιοπλοίας.— 'Αναγωγή αυτού κατά προστήσαντος τόν ύποστάντα τό άτύχημα λιμενεργάτην.— 'Όροι άσκήσεως δικαιώματος άναγωγής.— Πότε άποκλείεται αύτη παρά τό πταίσμα του προστήσαντος.

Τό δόγμα τής εκ τής άναξιοπλοίας του πλοίου εϋθύνης του πλοιοκτήτου, έπεξετάθη από τής έκδόσεως άποφάσεως επί τής υποθέσεως «SIERACKI» και επί τών εργατών φορτοεκφορτώσεως, εάν ούτοι ύποστούν εργατικόν άτύχημα επί του πλοίου. 'Ο υπεύθυνος πλοιοκτήτης δύναται νά στραφή κατά τής εταιρίας ήτις ένεργεί τās φορτοεκφορτώσεις και χρησιμοποιεί τούς εργατάς τούτους και νά έναγάγη ταύτην εις άναγωγήν;

'Η άπάντησις είναι καταφατική κατ' άρχήν. 'Η άσκησις όμως του δικαιώματος άναγωγής του πλοιοκτήτου τελεί ύπό δρους, τεθέντας διά τών άποφάσεων αίτινες έξεδόθησαν επί τών υποθέσεων RYAN (1956) και WEYERHAUSER (1958). Εις τήν πρώτην τούτων, τό Δικαστήριον έκρινεν ότι ό πλοιοκτήτης δύναται ν' άσκήση άναγωγήν κατά του εργοδότου τών λιμενεργατών, όταν ή άναξιοπλοία του πλοίου δι' ήν εκηρύχθη υπεύθυνος, άπέρρευσεν εκ παραδόσεως τής έξυπακουομένης ύποχρεώσεως του εργοδότου τών εργατών λιμένος, νά παράσχη έμπειρον έξυπηρέτησιν. Εις τήν δευτέραν τών ως άνω υποθέσεων, τό Δικαστήριον προσέθεσεν ότι ίν' άσκηθή ή άναγωγή, δέον ή συμπεριφορά του πλοιοκτήτου νά μη ύπήρξε τοιαύτη ώστε ν' άποκλείη τήν άναγωγήν. Τό Δικαστήριον δέν άπεσαφήνισε ποία συμπεριφορά, άποκλείει τήν άσκησιν άναγωγής εκ μέρους του πλοιοκτήτου.

Τό ζήτημα επανήλθε προσφάτως ένώπιον του 'Αμερικανικού 'Εφετεϊου έξ άφορμής τραυματισμού λιμενεργάτου. 'Ο τραυματισθείς ειργάζετο επί του πλοίου και δι' εις ένδιάμεσον στόμιον του κύτους. 'Άλλοι εργατάι ήσυχολούντο εις τόν καθαρισμόν του υπερθεν στομίου του κύτους, δοκιμάζοντες τόν μηχανισμόν άνοίγματος αυτού, ότε έξέφυγε βαρεία σιδηρά δοκός στηριξέως τών καλμ-



NOW DIESEL PROPULSION  
EVEN FOR  
GIANT TANKERS

M.A.N.

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG AG · WERK AUGSBURG

μάτων, έκτύπησε τόν έναγοντα και τόν εξεπευδόνισεν εις τόν βάθος του κύτους, με αποτέλεσμα να υποστή ούτος βαρύτατον τραυματισμόν. Η άγωγη υπεστήριξεν ότι τόν πλοϊον ήτο αναξιοπλοϊον διότι ο έναφαιρος τριβεύς έφ' ου έκινείτο ή δοκός, ήτο έφθαρμένος και ακατάλληλος δι' ήν χρήσιν προωρίζετο, έξ ου λόγω εξέφυγεν ή έπ' αυτού κινουμένη δοκός.

Ο πλοιοκτήτης ενήγαγε την εταιρίαν ήτις είχε προσλάβει τούς λιμενεργάτας και έζήτησε να καταδικασθί αυτή να τώ πληρώσει, όσα τυχόν θα κατεδικάζετο αυτός να καταβάλει εις τόν έναγοντα εργάτην. Ισχυρίσθη ότι ή εταιρία αυτή παρέβη την υποχρέωσιν αυτής προς καταβολήν της δεούσης επιμελείας. Προέβαλεν ότι ή εταιρία είχε άποστείλει επί τού πλοίου τούς υπ' αυτής προστηθέντας εν σχέσει προς την έν γένει εκτέλεσιν εργασιών φορτοεκφορτώσεως, έχουσα υπό την φύλαξιν και φροντίδα αυτής τά μέσα όπου εργάζοντο οι υπ' αυτής προστηθέντες και συνεπώς και τού μέρους ένθα έτραυματίσθη ο έναγων εργάτης.

Η δίκη κατά πρώτον βαθμόν διεξήχθη ενώπιον ένόρκων προς κρίσιν του πραγματικού μέρους.

Οι ένόρκοι, διά τής έτυμησης των, έδέχθησαν τούς ισχυρισμούς του λιμενεργάτου, επιδικάσαντες άποζημιώσιν υπέρ αυτού εις βάρος του πλοιοκτήτου. Διά του δευτέρου μέρους της έτυμησης των, άπέρριψαν τούς ισχυρισμούς του πλοιοκτήτου κατά της εταιρίας φορτοεκφορτώσεως.

Μετά τού πέρας της άκροαματικής διαδικασίας, ενχειρίσθη εις τούς ένόρκους υπό τού δικαστού σημείωμα περιέχον διάφορα ζητήματα προς κρίσιν υπ' αυτών. Ο πλοιοκτήτης εκκαλέσας την πρωτόδικον άπόφασιν ενώπιον του 'Εφετείου, ισχυρίσθη ότι αι άπαντήσεις των ένόρκων εις μερικά εκ των τεθέντων αυτοίς ζητημάτων, ήσαν τοιαύται, ώστε ν' άγάγουν εις άπόφασιν υπέρ αυτού, ένώ άλλα άπαντήσεις ήσαν άντιφατικά προς άλλα.

Έν συνόψει, αι άπαντήσεις των ένόρκων εις τά έρωτήματα ήσαν ότι causa proxima του άτυχήματος ήτο ή αναξιοπλοία, λόγω της φθοράς του έναφαιρου τριβεύς της δοκού. Απήντησαν όμως ότι και ή εταιρία φορτοεκφορτώσεως έγένητο υπαίτιος άμελείας και ότι ή άμέλεια αυτή προεκάλεσεν ή έγένητο άφορμή να καταστή ένεργός ή αναξιοπλοία του πλοίου.

Ο πλοιοκτήτης υπεστήριξεν ενώπιον του 'Εφετείου, ότι αι άπαντήσεις αυται έδει ν' άγάγουν εις άπόφασιν υπέρ αυτού και υπεστήριξε τούτο δι' αναδρομής εις προηγουμένας άποφάσεις, καθ' ός πλοιοκτήτης κρινόμενος ως υπαίτιος αναξιοπλοίας του πλοίου, δύναται να έναγάγη τόν προστηθέντα τόν τραυματισθέντα εργάτην, εάν ή άμέλεια του προστήσαντος ίσοῦται προς παράδασιν της υποχρέωσως τούτου, όπως παράσχη έμπειρώς εκτελουμένην εργασίαν.

Έδώ έν τούτοις και έν τούτω ανακύπτει κατά τόν εκκαλούντα πλοιοκτήτην τού άντιφατικών, οι ένόρκοι έκριναν — άπαντώντες εις έτερον ζήτημα — ότι ή άμέλεια δεν συνίστα παράδασιν της υποχρέωσως της εταιρίας φορτοεκφορτώσεως όπως εκτελέσει τού έργον

κατά τρόπον λελογισμένως άσφαλή και έμπρόπυτα εις έμπειρον εργασία. Τέλος, οι ένόρκοι έκριναν ότι ή αναξιοπλοία του πλοίου ήτο τόνσον μεγάλη ώστε ν' άποκλείη τού δικαίωμα έναγωγής τού πλοιοκτήτου λόγω παράδασως υποχρέωσως.

Τό 'Εφετείου έκρινεν έν άρχή ότι είχεν υποχρέωσιν να προσπαθήσει να έναρμονίσει τās άπαντήσεις των ένόρκων και εάν τούτο είναι έφικτόν, να καταστήσει τούτας συνεπείς προς άλλήλας πριν ή κηρύξη τούτας άντιφατικάς.

Κατά την κρίσιν του ταύτην τού 'Εφετείου έδέχθη ότι τού συμπέρασμα εις ο κατέληξαν οι ένόρκοι συμφωνεί προς τās άπόψεις του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου έν σχέσει προς την εις άποζημιώσιν υποχρέωσιν του εργολάβου φορτοεκφορτώσεως ως πηγάζουσαν εκ συμβάσεως και ουχι εκ άδικήματος. Έδέχθη δηλονότι τού 'Εφετείου, ότι ή άμέλεια του εργολάβου φορτοεκφορτώσεως είναι έστερημένη νομικών συνεπειών, άν μη άποτελή παράδασιν συμ β α τ ι κ ή ή άμέλεια της παροχής έμπειρούς εργασίας και άν μη άποτελή την causa proxima τού άτυχήματος. Περαιτέρω, έδέχθη ότι ή παράδασιν της τούταύτης υποχρέωσως του εργολάβου δύναται να μη ληφθή υπ' όψιν, εάν ή συμπεριφορά τού πλοιοκτήτου είναι τοιαύτη, ώστε ν' άποκλείη εις αυτόν την έναγωγήν. Έν τή έννοία της συμπεριφοράς νοητέον την αναξιοπλοϊαν του σκάφους εις βαθμόν συγχωρούντα την έξ άμελείας παράδασιν των υποχρέωσεων του εργολάβου φορτοεκφορτώσεως. Έκρινεν επίσης τού 'Εφετείου, ότι εις όλας τās παρομοίας υποθέσεις, ως και εις την προκειμένην, τού έργον τού κρίνοντος τά πραγματικά περιστατικά, έν προκειμένω τού δικαστηρίου των ένόρκων, συνεπάγεται στάθμισιν αυτών.

Τούτο είναι έργον του δικαστηρίου των ένόρκων και ουχι τού των συνέδρων, να κρίνη εάν ή αναξιοπλοία του πλοίου ήτο τοιαύτη ώστε ν' άποκλείη την ευθύνην του εργολάβου. Είς την προκειμένην δίκην, οι ένόρκοι έκριναν ότι, παρά την άμέλειαν της εταιρίας φορτοεκφορτώσεως, ο έλαττωματικός έναφαιρος τριβεύς υπήρξεν ή causa proxima τού άτυχήματος, συνίστα συμπεριφοράν του πλοιοκτήτου άποκλείουσιν την έναγωγήν κατά του εργολάβου. Η κρίσις αυτή δεν έλέγχεται αντιφάσκουσα προς άλλα και έδει τούτω τώ λόγω ν' άπορριφθή ή έφεσις και να έπικυρωθή ή πρωτόδικος άπόφασις.

**ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΔΙΚΗ ΕΙΣ ΠΟΡΤ ΣΟΥΔΑΝ**

Την 17 Μαΐου 1966 διεξήχθη μία ενδιαφέρουσα ναυτική δίκη εις Πόρτ Σουδάν, άφορρούσα την κατάταξιν των έμπρακτων ήσφαλισμένων πιστωτών επί του έκπλειστηριασματος κατασχθέντος και έκπλειστηριασθέντος εκεί έλληνικού πλοίου.

Τό 'Ελληνικόν Δημόσιον είχε ζητήσει από τού Δικαστήριον την αναγνώρισιν της βαρυνούσης τού πλοίου υποθήκης εκ Λ.Α. 48.000 και την ικανοποίησιν της απαιτήσεώς του, αντιπροσωπευούσης μέρος της αξίας του πλοίου, πρό πάσης έτέρας απαιτήσεως.

Σημειώτέον ότι ή Δημοκρατία τού Σουδάν

δεν έχει εισέτι Ιδίαν ναυτικήν νομοθεσίαν.

Τό 'Ελληνικόν Δημόσιον κατέθεσε τούς τίτλους του δι' άν άπεδεικνύετο ή ύπαρξις και ή έγγραφη της υποθήκης εις τού Δικαστήριον, ένώ ο συμπαριστάμενος δικαστικός αντιπρόσωπος του Δημοσίου έδεβαίωσεν ένόρκως τού Δικαστήριον περί της ύπαρξεως της απαιτήσεως και τού ύψους της, εις τρόπον ώστε τού 'Ελληνικόν Δημόσιον ν' άποκτήσει τίτλον κατά τού Σουδανικόν δικαίον.

Τό Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμείον παρέστη διά δικηγόρου, συμπαραισταμένου και τού κ. Νικ. Χαλκιά, προϊσταμένου τού Δικαστικού Τμήματος.

Είς τόν δικαστικόν αντιπρόσωπον του Δημοσίου έτέθη τού έρώτημα και τού έζητήθη να θεβαιώση τού Δικαστήριον περί τού τί θα έγίνετο έν 'Ελλάδι εάν ή Ιδία υποθέσις έκρινετο υπό έλληνικού δικαστηρίου. Ως άπάντησις άνεγνώσθη τού άρθρον 205 τού ΚΙΝΔ, τού όποιον όρίζει ότι της υποθήκης προηγούνται τά προνόμια και συνεπώς τόνσον ή απαιτήσις τού Ν.Α.Τ. όσον και αι τοιαύται τού πληρώματος δέον όπως προηγηθώσι της υποθήκης τού 'Ελληνικού Δημοσίου.

Ο δικαστής έζήτησε τότε να τού δοθί τού κείμενον τού άρθρου 205 τού ΚΙΝΔ εις την άγγλικήν, έν συνεχεία δε τού άνέγραψεν ο Ιδιος εις την άραβικήν.

Είς έρώτησιν των εκπροσώπων του Ν.Α.Τ. περί τού εφαρμοστέου δικαίου, εις περίπτωσιν κατασχέσεως Σουδανικού πλοίου έν Πειραιεί, ο δικαστικός αντιπρόσωπος τού Δημοσίου έπεκαλέσθη τού άρθρον 9 τού Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου όπερ όρίζει ότι 'ετθ δικαίον της Πολιτείας ής την σημαίαν φέρει τού πλοίου, ρυθμίζει τά έπ' αυτού έμπράγματα δικαίωματα.

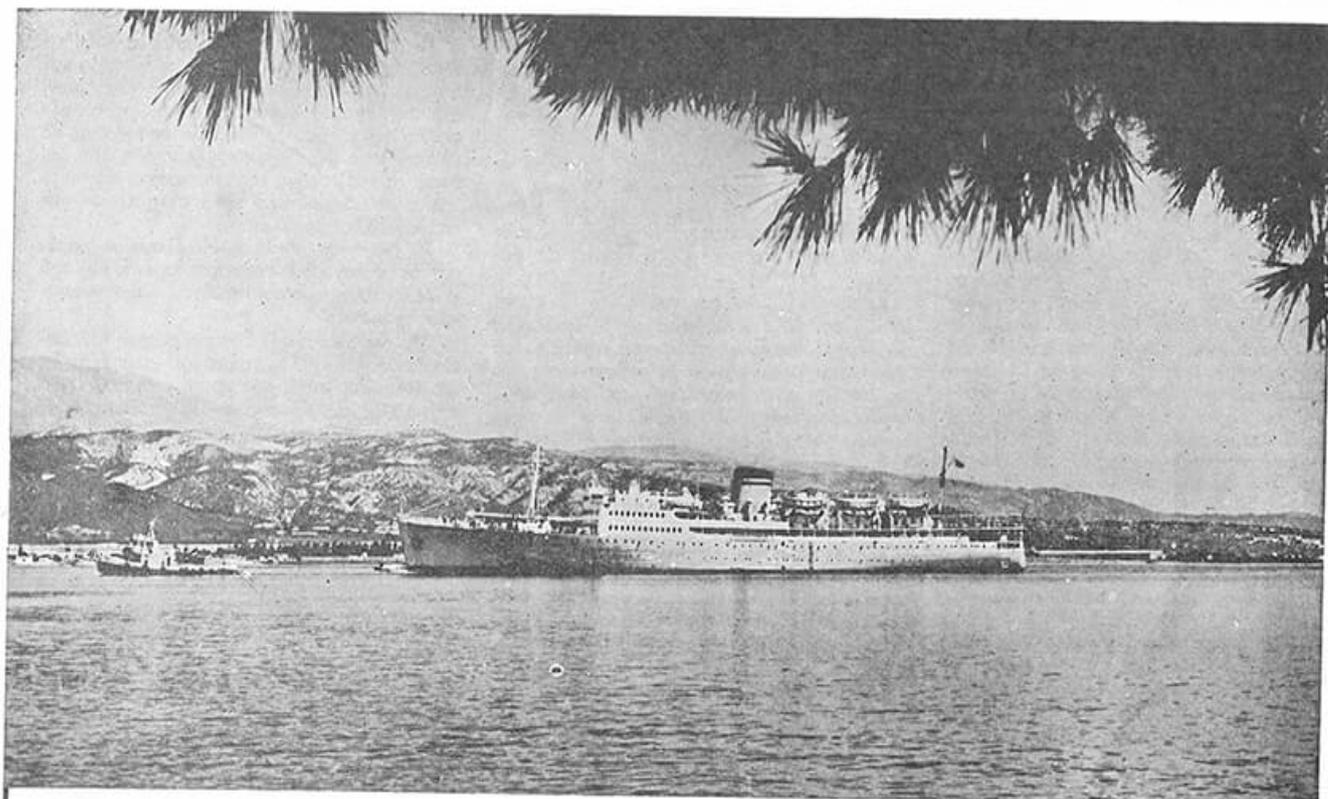
Η άπάντησις αυτή έσημειώθη υπό του δικαστού Ιδιαίτερώς, όστις άμέσως εξεφράσθη ειπών ότι έν τοιαύτη περιπτώσει θα εφαρμοσθή ο 'Ελληνικός Νόμος, συμφώνως προς τόν όποιον προηγούνται της υποθήκης τού Δημοσίου αι προνομιοϋχοι απαιτήσεις τού πληρώματος και τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου.

Κατόπιν τούτου ο δικαστής έπεφυλάχθη ν' άποφασίση άφου σκεφθή πώς θα διατεθή τού εκ τού έκπλειστηριασματος έναπομένου, μετά την ικανοποίησιν του Ν.Α.Τ. και τού πληρώματος, υπόλοιπον, δοθέντος ότι κατά διάταξιν τινα τού Σουδανικού Νόμου, ήτο δυνατόν να χαρακτηρισθί έκπρόθεσμος ή αίτησις τού 'Ελληνικού Δημοσίου.

Μή ύφισταμένης Ναυτικής Νομοθεσίας εις Σουδάν και σχετικής Νομολογίας, ή έκδοθησομένη άπόφασις θα άποτελέσει προηγούμενον.

**Al Your Service in Italy**  
**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY**  
**S. p. A. 'MEDOV'**  
 Enquiries to:  
**HEAD OFFICE, 30 VIA BALBI, GENOVA**  
 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

**OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL**  
**ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ**  
 1. Ατομικά δωμάτια, μετά λουτροῦ, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.  
 2. Στοργική περίθαλψις, πλήρως συγκεκροτημένη.  
 3. Ιατρική περίθαλψις, άν ζητηθί, επί τού πλοίου.  
 4. Παροχή υπηρεσιών καθ' όλον τού 24ωρον, καθ' όλον τού έτος.  
 5. Όμιλείται ή 'Ελληνική από δύο νοσοκόμους και ή άγγλική από όλον τού προσωπικον.  
**ΛΙΜΗΝ ΟΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA**  
**ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052**  
**Γενικός Διευθυντής Ιατρός Ν. OGAWA**



## *Ταπεινὰ Γραμμαί*

**ΔΙΑ ΓΑΛΛΙΑΝ**

**ΙΤΑΛΙΑΝ**

**ΚΥΠΡΟΝ**

**ΑΙΓΥΠΤΟΝ**

**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



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## ΑΙΓΥΠΤΟΣ

### Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΞ

Η σταθερά αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων αντικατοπτρίζεται και εις την κίνηση τής διώρυγος του Σουέξ, τα στοιχεία τής οποίας διά τὸ 1965 ἐδόθησαν πρό δεκαπενθημέρου περίπου εις τὴν δημοσιότητα. Οὕτω, ἐνῶ ἡ χωρητικότητα τῶν διελθόντων συνολικῶς διὰ τῆς διώρυγος κατὰ τὸ 1965 πλοίων ἠξήθη κατὰ 9.1% ἐναντι τῆς τοῦ 1964, ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων ἐμειώθη κατὰ 1.4%. Τὴν μεγαλύτεραν κίνηση ἐνεφάνισεν ὁ Ἰανουάριος με 1.794 πλοία καὶ τὴν μικρότερον ὁ Φεβρουάριος με 1.561 πλοία, ἐνῶ δεύτερος εις κίνηση μὴν τοῦ ἔτους ἦτο ὁ Μάιος με 1.783 σκάφη. Ὁ μέσος ὅρος ἀνήλθεν εις 56 πλοία ἡμερησίως, ἐξ αὐτῶν δὲ τὰ 49% περίπου διαπλέουν τὴν διώρυγα με κατευθύνσιν πρὸς βορρᾶν καὶ 51% περίπου πρὸς νότον.

Ἐκ τῶν διερχομένων διὰ τῆς διώρυγος πλοίων, τὰ 48.2% περίπου εἶναι δεξαμενόπλοια, ἀπὸ ἀπόψεως ὁμοῦ χωρητικότητος πλοίων τὰ δεξαμενόπλοια καλύπτουν τὸ 75.7% καὶ πλέον. Περιέργως, ἀπὸ ἀπόψεως κατευθύνσεως, τὰ δεξαμενόπλοια ἔχουν τὸ αὐτὸ ἀκριβῶς ποσοστὸν με τὰ ἄλλα ἐμπορικὰ σκάφη, ἦτοι τὰ 49% καὶ αὐτῶν κατευθύνονται πρὸς βορρᾶν καὶ τὰ 51% πρὸς νότον.

Ἀπὸ ἀπόψεως πάλιν σημαίας, πρώτη ἔρχεται ἡ λιβερικὴ, καλύπτουσα τὰ 12.9% τοῦ ἀριθμοῦ πλοίων καὶ τὰ 21.7% τῆς χωρητικότητος. Δευτέρα ἔρχεται ἡ νορβηγικὴ σημαία, με τὰ 11.2% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ τὰ 16.3% τῆς χωρητικότητος. Ἡ ἀγγλικὴ ἀκολουθεῖ με τὰ 15.9% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων ἀλλὰ τὰ 14.9% τῆς χωρητικότητος, ἐνῶ ἡ Ἑλλάς ἔρχεται ἐξόχως καὶ ἐδῶ, μετὰ τὴν Ρωσίαν, με 6.3% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ 4.4% τῆς χωρητικότητος. Κατὰ σειράν, μετὰ τὴν Ἑλλάδα, ἔρχονται ἡ Ὁλλανδία, ἡ Γερμανία καὶ ἡ Ἰαπωνία, συμπληρουμένου οὕτω τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δέκα πρώτων σημαίων.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Ὁ νέος Πρόεδρος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέξ ἀνεκοίνωσε τὴν αὐξάνσιν τοῦ μεγέθους τῶν πετρελαιοφόρων τῶν δυναμένων νὰ διαπλεύσουν τὴν Διώρυγα. Τὸ μέγιστον μέχρι τοῦδε μήκος τῶν σκαφῶν ἦτο τῶν 900 ποδῶν καὶ τὸ βύθισμά τῶν 38 ποδῶν. Εἰς τὸ μέλλον θὰ εἶναι δεκτὰ τὰ 1.000 ποδῶν μήκους καὶ πρὸ τοῦ 1970 βυθίσματος 40 ποδῶν. Ἦδη τὸ τέταρτον τοῦ μήκους τῆς Διώρυγος ἔχει διὰ τῶν θυλοκόρων ἀποκτήσει τὸ βάθος αὐτὸ.

Κατὰ τὸν Αἰγύπτιον ἐπίσημον, τὰ σκάφη τῶν 120.000 τόνων, με τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν διαστάσεων τῶν, θὰ δύνανται νὰ διαπλέουν τὴν Διώρυγα.

## ΓΑΛΛΙΑ

### ΔΥΣΚΕΡΕΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Τὰ ναυτεργατικὰ συνδικατὰ ἐντόπως διεμαρτυρήσαν πρὸς τὴν γαλλικὴν κυβέρνησιν διὰ τὴν ἀπόφασιν πωλήσεως τοῦ ἀτμοπλοίου «Λαεννέκ» καὶ ἐξήτησαν τὴν συγκρότησιν ἐπιτροπῆς πρὸς καθορισμὸν ἐθελικῆς πολιτικῆς ἐπιβατηγῶν πλοίων διὰ τὴν Γαλλίαν.

Πρὸ τινος ὁ Γάλλος ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶχε διαβεβαίωσει τοὺς ναυτεργάτας, ὅτι ἡ γραμμὴ τῆς Ν. Ἀμερικῆς διὰ ἐξυπηρετεῖτο διὰ τοῦ λάνερ «Παστέρ», τὸ ὅποιον ἀπὸ τοῦ 1967 θὰ ἀντικαθίστα τὰ τρία σκάφη, τὰ ὅποια φέρουν ὀνόματα «σο-

φῶν». Πρόκειται περὶ τῶν σκαφῶν «Σὰρλ Τελλιέ», «Λουί Λυμιέρ» καὶ «Λαεννέκ». Τὸ «Προβάν», ὅπερ ἐξυπηρετεῖ μέχρι πρό τινας τὴν γραμμὴν τῆς Ν. Ἀμερικῆς, ἐπωλήθη κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους εἰς τὸν Ἰταλὸν ἐφοπλιστὴν Κόστα, φαίνεται δὲ ὅτι ἡ «Μεσσαζερὶ Μαριτὶμ» ἀπεφάσισε νὰ ἐκποιήσῃ καὶ τοὺς τρεῖς «σοφούς». Κατὰ τινες πληροφορίας ἐχορηγήθη ἤδη ἡ ἐξουσιοδότησις πωλήσεως τοῦ «Λαεννέκ» εἰς Ἕλληνας ἐφοπλιστὰς, ἐνῶ καὶ τὰ ἕτερα δύο πρόκειται συντόμως νὰ πωληθῶν. Τὰ τρία αὐτὰ πλοία ἐναυπηγήθησαν τὸ 1952, ἔχουν πλήρωμα 430 ἀνδρῶν, δύναται δὲ νὰ μεταφέρῃ ἕκαστον 400 ἐπιβάτας. Τὸ «Παστέρ», τὸ ὅποιον θὰ τὰ ἀντικαταστήσῃ, θὰ καβαλῶσθῃ ἐντὸς τοῦ Ἰουνίου εἰς Δουγκέρκη. Θὰ εἶναι μικτὸν σκάφος με θέσεις διὰ 500 ἐπιβάτας καὶ θὰ εἶναι αὐτοματοποιημένον.

Τὰ ἀντιτιθέμενα συνδικατὰ εἰς τὴν πώλησιν τῶν τριῶν «σοφῶν» ἐλπίζουσιν εἰς μίαν συνάντησιν μεταξύ αὐτῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς ρύθμισιν τοῦ θέματος. Προτείνουσιν σχετικῶς ὅπως τὰ τρία πλοία χρησιμοποιηθῶν δι' εὐνήτας κρουαζιέρας.

Ἐς σημειωθῆ ὅτι ἡ «Μεσσαζερὶ Μαριτὶμ» διαχειρίζεται σκάφη 524.000 τόν. δ.ν., ἐναντι 470.000 τόν. πρὸ ἔτους. Δώδεκα εἶναι μικτὰ (ἐκ τῶν ὁποίων τὰ τρία πρὸς πώλησιν) καὶ 34 φορτηγὰ.

Ἡ ἐταιρία κατὰ τὸ 1965 μετέφερε 260 ἑκατομ. ἐπιβάτας - μιλία ἐναντι 257 ἑκατομ. τοῦ 1964 καὶ 14.822 τόν. - μιλ. ἐμπορευμά-

των, ἐναντι 13.676 τόν. - μιλ. τοῦ 1964. Ἡ κίνησις ἐπιβατῶν παρέμεινε ἡ αὐτὴ, ἐνῶ ἡ κίνησις τῶν φορτίων ἠξήθη κατὰ 8%. Τὰ ἔσοδα ἀνήλθον εἰς 351,7 ἑκατομ. φράγκων (αὐξήσις 11%). Καὶ ὀρεῖται ἡ αὐξήσις αὐτὴ εἰς τὴν παραχώρησιν τῶν γραμμῶν Νοτίου Ἀμερικῆς ἀπὸ τὰς ἐταιρίας «Σαρτέρ Ρεουνὶ» καὶ Ντρεϊφους.

## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### ΣΥΓΚΩΝΕΥΟΝΤΑΙ

Ἡ τετάρτη εἰς κεφάλαια καὶ μέγεθος ἐγκαταστάσεων ναυπηγικῆς βιομηχανίας τοῦ κόσμου, θὰ προέλθῃ ἐκ τῆς συγχωνεύσεως τριῶν γερμανικῶν ναυπηγείων, ἡ ὅποια ἀνηγγέλθη τὴν 17ην Μαΐου καὶ πρόκειται νὰ ὁλοκληρωθῇ ἐντὸς διετίας. Πρόκειται περὶ τῶν ναυπηγείων Χόβαλτσπερκε τοῦ Ἀμβούργου καὶ τοῦ Κιέλου καὶ τοῦ εἰς Ἀμβούργον ναυπηγείου Ντῶτσε Βέρφτ, παρὰ δὲ τὸ ὅτι τὰ δύο πρώτα ἀνήκουν εἰς τὸ γερμανικὸν Κράτος, ἐνῶ τὸ τρίτον ἀποτελεῖ ἰδιωτικὴν ἀνωμυον ἐταιρίαν, ἡ νέα ἐπωνυμία τοῦ ὅλου συγκροτήματος θὰ εἶναι «Ντῶτσε Βέρφτ».

Τὸ καταβεβλημένον κεφάλαιον τῶν τριῶν ἀνωτέρω ναυπηγείων ἀνέρχεται εἰς 610 ἑκατομμύρια μάρκα, ἐνῶ πολλαπλασια εἶναι ἡ ἀξία τῶν περιουσιακῶν τῶν στοιχείων καὶ ἀπασχολοῦν 18.000 ἐργατοῦπαλλήλους, κατὰ δὲ τὸ 1965 ἐκάλυψαν τὸ 40% τῆς ὅλης ναυπηγικῆς δραστηριότητος τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, με ἀπόδοσιν 396.000 κόρων παραδοθέντων πλοίων. Τὰ 53% τῶν μετοχῶν τῆς Ντῶτσε Βέρφτ ἀνήκουν εἰς τὰ χαλυβουργεῖα Γκούτεχοφνικ καὶ τὰ 35% αὐτῶν εἰς τὴν γνωστὴν ἠλεκτρικὴν ἐταιρίαν Α.Ε.Γ., δὲν ἐγνώσθη ὁμοῦ ἀκόμη πῶς θὰ καταμετρηθῇ τὸ κεφάλαιον τοῦ νέου συγκροτήματος.

Ἦρχισεν ἤδη ἡ προεργασία τῆς συγχωνεύσεως, ὁ καταρισμὸς τῶν σχεδίων διὰ τὴν ὀρθολογικὴν ὀργάνωσιν τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τῆς δραστηριότητος ἑκάστου τῶν τριῶν ναυπηγείων, ὡς καὶ ὁ συντονισμὸς τοῦ ἔργου αὐτῶν. Μόνον τὰ εἰς Κιέλον ναυπηγεῖα, θὰ δύνανται νὰ ναυπηγησούν 200.000 κόρων πλοία ἐτησίως, ἐνῶ τριπλασια καὶ πλέον ὑπολογίζεται ἡ δυναμικότης τῶν ναυπηγείων τοῦ Ἀμβούργου.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### ΠΕΡΑΝ ΤΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

Εἰς κήρυγμα κατὰ τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῶν Η.Π.Α. προέβη ὁ κ. Νικόλαος Τζόνσον, τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως τῶν Η.Π.Α., ὁμιλῶν πρὸς τινος εἰς συγκέντρωσιν μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν. Οὗτος εἶπεν ὅτι, μολοντί εἶναι κεκρυγμένους ὑπὲρ ὑπαρξέως ἰσχυρᾶς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, φρονεῖ ὅτι τὸ ἔθνος δὲν δύναται νὰ μὲν εὐχαριστημένον δλέπον διαρκῶς αὐξανόμενας τὰς ἐπιχορηγήσεις. «Ἡ ἀμερικανικὴ ναυτικὴ ἐπιχειρήσις, ἐτόνισε, πρέπει πλέον νὰ στραφῇ πρὸς τὸν ἐλεύθερον καὶ ἀπεριόριστον συναγωνισμὸν εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας».

Ὁ κ. Τζόνσον ἀνέφερεν ἐν συνεχείᾳ ὅτι μίᾳ ἐκ τῶν τεσσάρων ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν μεταφορᾶς «κοντέινερς» εἰς τὸν Β. Ἀτλαντικὸν ἐργάζεται ὑπὸ κρατικὴν ἐπιχορήγησιν. Ἡ ἐταιρία αὕτη ἐσχεδιάζε νὰ ναυπηγήσῃ πλοία ταχύτητας 27 κόμβων διὰ τὴν ταχεῖαν μεταφορὰν φορτίων ἐντὸς δοχείων, ἀνευ ὁμοῦ οἰασθῆποτε κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως.

Δὲν πρόκειται ὁμοῦ περὶ μεμονωμένης περιπτώσεως. Ἡ ἐταιρία Μάτσον εἶχεν ἐξουσιοδοτηθῆ νὰ ἐγκαινιάσῃ γραμμὴν μεταφορῶν διὰ δοχείων πρὸς τὴν Ἄπω Ἀνατολήν, ἀνευ ἐπιχορηγήσεως. Αἱ ἐταιρίαι Σαπφάιρ καὶ ἡ Ἀτλάντικ Ἐξπρές ὑπέβαλον ὁμοῦ πρότασιν πρὸς ἐκμετάλλευσιν πλοίων διὰ μεταφορᾶς «κοντέινερς» εἰς τὴν γραμμὴν Β. Ἀτλαντικοῦ, ἀνευ ἐπιδοτήσεων ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως.

Ὁ κ. Τζόνσον ἀνέφερεν ἐπίσης ὅτι αἱ Η. Π.Α. ἐναυπήγησαν πλοία διὰ τὰ ὅποια ἦτο ἐκ τῶν προτέρων γνωστὸν, ὅτι ἕκαστον τοῦ-



Κόψτε καὶ στείλτε μας τὸ παρόν γιὰ νὰ λάβετε ΔΩΡΕΑΝ, καὶ χωρὶς καμίαν ὑποχρέωσιν σας, αὐτὸ τὸ νέο 26σέλιδο εἰκονογραφημένον ἀναλυτικὸ τεύχος τοῦ LINGUAPHONE, με κάθε πληροφορία γιὰ τὸ Σύστημα πού σας μαθαίνει τίς ξένες γλώσσας γρήγορα, εὐκόλα, τέλεια φέρνοντας σὸ ὀπίτι σας τοὺς διασημότερους καθηγητὰς τοῦ Κόσμου.

### ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ LINGUAPHONE

Πανεπιστημίου 10 - Ἀθήναι - Τηλ. 623.880  
Θεσ/νίκη: Τσιμισκὴ 68 • Τηλ. 32370

των θα είχε ζημιά κατά την έκμετάλλευση ήμισους εκατομμυρίου δολλαρίων έτησίως. Σημειώτεον ότι το Κράτος είχε πληρώσει το ήμισυ του ναυπηγικού κόστους, το όποιον σήμερα ανέρχεται εις 12-16 εκατομμύρια δολλαρίων κατά πλοίο.

Περαιτέρω ο κ. Τζόνσον ανέφερεν ότι αι σημερινά έρευνα δια την ανάπτυξη της Ναυτιλίας εύρισκονται εις πολύ χαμηλόν επίπεδον. Δαπανώμενα δια σχετικώς έρευνας πολύ ολιγώτερα από όσα δαπανώμενα δι' άλλα μεταφορικά συστήματα.

«Σήμερα, προσέθεσεν ο κ. Τζόνσον, τα πλοία μεταφορών δια δοχείων πρέπει να ακολουθήσουν ανταγωνιστικά πλοία μεταφέροντα φορτηγίδας, πλοία πυρηνικής προώσεως, έμπορικά υποβρύχια, ιπτάμενα τοιαύτα, ως και πλοία άλλου τύπου έπιφανείας και γενικώς άλλα, άγνωστοι εισέτι δια την σημερινή καινοτομία».

Ο Πρόεδρος κ. Τζόνσον έδωσεν έντολήν, όπως ο Υπουργός Έμπορίου μετά του Υπουργού Αμύνης, του έπιστημονικού συμβούλου του Προέδρου και της Έπιτροπής Ατομικής Ένεργείας, προδούν εις μελέτην προηγμένων αντίληψεων πλοίων. Ο Πρόεδρος κ. Τζόνσον υπέδειξεν όπως το έργον της ομάδας ταύτης περιλάβη και έρευνας περί άκωνοπόρου σκάφους μεταφορών ταχύτητος άνω των 100 κόμβων. Ο κ. Ν. Τζόνσον ειπε τέλος ότι οι άποτελούντες την έν λόγω ομάδα μελετών συνεκέντρωσαν ήδη τας άπόψεις των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και μελετούν προ-

γράμματα, ανταποκρινόμενα εις την προεδρικήν έντολήν.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### ΤΑ 300 ΧΙΛ. ΤΟΝ.

Τα ναυπηγεία Μιτσουμπίσι και Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα συνεφώνησαν να αναλάβουν την κατασκευή των έξι μεγαθηρίων των 300 χιλ. τόν. Συνολικόν κόστος 112 εκατομ. δολ. Κατά τόνον 62 δολλάρια.

Το Ιαπωνικόν κράτος θα παράσχη την συμπαραστάσιν του εις την έρευνα και την έκπόνησιν των σχεδίων, υπό τόν όρον, ότι θα άνακουθούν ταύτα εις το σύνολον των ναυπηγείων.

## ΙΣΡΑΗΛ

### ΠΛΗΘΥΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΣΚΑΦΗ

Η Ισραηλινή «Μαριτάϊμ Φρούτ», μετά την έπιτυχίαν των τεσσάρων μεγάλων πλοίων-ψυγείων, των ναυπηγηθέντων εις Νορβηγίαν, άνεκοίνωσε την άπόφασιν της δια την παραγωγήν άλλων έξι πορομοίων σκαφών.

—Καθειλύθη από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία Μαϊζούρου μπάλκ κάρριερ 50.000 τόν. δια λισμόν της «Έλ Γιάμ». Ώνομάσθη «Χάρ Καστέλ». Είναι αδελφόν σκάφος του «Χάρ Χέρν» από τα αυτά ναυπηγεία πρό τινος κατασκευασθέντος. Πρόκειται περί σκάφους πλήρους αυτόματοποιημένου. Πλήρωμα 38 άνδρών.

πάντως περιττόν να προβή τις εις οιονδήποτε ύπολογισμόν, διότι, λόγω της ρευστής καταστάσεως, αι πληροφορίαί κινδυνεύουν να διαψευσθούν την στιγμήν της δημοσιεύσεώς των. Ο Πρωθυπουργός κ. Ούίλσον, όλίγας ώρας πρό της έκδηλώσεως της άπεργίας άπηθύνη δια της τηλεοράσεως έκκλησιν πρός τους ναυτικούς, όπως θέσουν τέρμα εις μίαν περιττήν άπεργίαν ή όποια θα έξήλωνε τα συμφέροντα της Μ. Βρετανίας». Η κυβέρνησις δέν άντεμτώπισε άμέσως κατάστασην έκτάκτου άνάγκης, αλλά δέν θα έδίσταζε να προβή εις τα κατάλληλα μέτρα, όλίγας ήμέρας μετά την άπεργίαν. Κατά τόν Άγγλον Πρωθυπουργόν, επρόκειτο περί άπεργίας στρεφόμενης κατά του Κράτους και της Κοινωνίας.

«Αί άπαιτήσεις των ναυτικών, συνέχισεν ο κ. Ούίλσον, εάν έγέγοντο άποδεκταί, θα έθετον εις κίνδυνον την κυβερνητικήν πολιτικήν δια τας τιμάς και το εισόδημα και θα ώδήγουν εις μίαν αύξησιν του κόστους της ζωής. Έξ άλλου, ο Βρετανός Πρωθυπουργός έτέρωριφεν εις τους έφοπλιστάς την εύθύνην δια την παρούσαν κατάστασιν.

### ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΠΕΡΓΩΝ

Τα αίτια της άπεργίας είναι γνωστά. Το συνδικάτον αξιού εργασίας εις την θάλασσαν 40 ώρων έβδομαδιαίως και επί πέντε ήμέρας, ήτοι από Δευτέρας μέχρι Παρασκευής και αύξησιν του κατωτάτου βασικού μισθού κατά 12 σελλίνα και 6 πένιας. Έξυπακούεται, ότι δέν πρόκειται περί πρακτικής μειώσεως της διαρκείας της εργασίας, έπιβαλλομένης εκ των άναγκών της ύπηρεσίας, αλλά περί μίας μεθόδου ύπολογισμού της άμοιβής. Μία συμφωνία ύπογραφείσα το παρελθόν έτος καθώρισε την θεωρητικήν διάρκειαν της έβδομαδιαίας εργασίας εις την θάλασσαν εις 56 ώρας, άλλ' εισήγαγεν τας έξής άποζημιώσεις δια την εργασίαν του Σαββάτου και της Κυριακής:

1) Μίαν ήμέραν άργίας επί πλέον δι' έκάστην εργάσιμον Κυριακήν, ήτοι κατά μέσον όρον 37 ήμέρας κατ' έτος.

2) Αύξησιν κατά 25% του βασικού ήμερομισθίου, ήτοι επί πλέον 8 λίραι, 2 σελλίνα και 8 πένια, δια τόν ειδικευμένον ναύτην, πράγμα το όποιον άντιστοιχεί εις άμοιβήν δι' 8 ώρας το Σάββατον και 8 ώρας την Κυριακήν, άνεξαρτήτως εάν έπραγματοποιήθη ή εργασία ή όχι.

Το συνδικάτον ζητεί τώρα την άμοιβήν εις επί πλέον ώρας της πραγματοποιουμένης εργασίας πέραν των 40 ώρων, χωρίς να άπαρνηται τα κεκτημένα πλεονεκτήματα, δια τόν ίδιον λόγον, υπό τύπον άμειβομένων άργιών και άμοιβών προβλεπομένων υπό των συμβάσεων, αι όποιαί περιλαμβάνονται εις τόν βασικόν μισθόν.

Οι έφοπλισταί άπερρίπτουν την ζητούμενην άμοιβήν, άντιστοιχοῦσαν εις μίαν αύξησιν 17% των έπιβαρύνσεών των δια μισθούς, έρχομένην μόλις έν έτος μετά την ύπογραφείσαν σύμβασιν, ή όποιαί τους επέδάρυνε με 13%. Απεδέχθησαν αύξησιν του βασικού ήμερομισθίου κατά 12 σελ., 6 πένιας δια τους ναυτικούς με πενταετή ύπηρεσίαν και έδέχθησαν την έβδομαδιαίαν εργασίαν των 40 ώρων, υπό τόν όρον της κλιμακώσεως εις δύο έτη. Έξ άντιθέτου, όμως, ζητούν τόν περιορισμόν των άμειβομένων άργιών, συμψηφίζοντες τας κανονικάς άργίας από 16 - 36 ήμέρας (πράγμα το όποιον οδηγεί εις άπώλειαν 17 ήμερών άργιών). Ούτω, ή αύξησις των έπιβαρύνσεων εκ των μισθών θα περιο-

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η ΠΡΩΤΗ ΑΠΕΡΓΙΑ ΑΠΟ 55 ΕΤΩΝ

Η άπεργία των Βρετανών ναυτών συνεχίζεται με όλας τας έντεῦθεν οικονομικάς έπιπτώσεις. Ως άνεκοινώθη, ή Έθνική Ένωσις Ναυτών έχει εις την δυνάμιν της 65.000 μέλη. Τα πληρώματα θα άρηθούν να ύπογράφουν νέας συμβάσεις, εϋθός μόλις περατώσουν το ταξίδιον των. Έντός μηνός ύπολογίζεται ότι το ήμισυ των μελών της Ένώσεως θα είναι εκτός εργασίας. Υπολογίζεται επίσης, ότι εκ των 4.500 βρετανικών πλοίων θα άκίνητοποιηθούν 2.500 σκάφη. Τα έτερα 2.000 είναι ρυμουλκά, άλιευτικά και πορθμεία, τα όποια άνήκουν εις άλλας Ένώσεις. Τα πλοία θα άκίνητοποιούνται εϋθός μόλις φθάσουν εις άγγλικόν λιμένα, με ρυθμόν, ως ύπολογίζεται, 300 έβδομαδιαίως.

### ΤΑ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΣΗΜΕΡΟΝ

Σήμερα καταβάλλονται 59 λίραι στερλίνα, 7 σελλίνα και 6 πένια μηνιαίως εις τους έχοντας πενταετή ύπηρεσίαν ναυτικούς δια 56 ώρας εργασίας έβδομαδιαίας. Οι έφοπλισταί ύπολογίζουν, ότι έκαστος ναυτικός λαμβάνει με πάς ύπερωρίας 20 λίρας έβδομαδιαίας και έχει τουλάχιστον 53 ήμέρας άργίας κατ' έτος. Η συνδικαλιστική Ένωσις λέγει, ότι δια να κερδίση έκαστος ναυτικός 20 λίρας έβδομαδιαίας, πρέπει να εργάζεσθαι μεταξύ 76 και 80 ώρων.

Η Ένωσις ζητεί 60 λίρας μηνιαίως δια 40 ώρας έβδομαδιαίας εργασίας και δια πέντε ήμέρας έβδομαδιαίας, ως και ηϋξημένας άμοιβάς ύπερωρίων.

Οι έφοπλισταί άποδέχονται τας 40 ώρας έβδομαδιαίας εργασίας κατά στάδια κλιμακούμενα εις τα δύο προσεχή έτη και προσφέρουν αύξησιν εκ 5% των μισθών δια το τρέχον έτος και 4% δι' έκαστον των προσεχών δύο ετών. Τοῦτο άντιστοιχεί πρός αύξησιν

κατά 13% από του 1968. Η Ένωσις ζητεί άμεσον αύξησιν εκ 17%.

### Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ

Παρά τας προσπάθειας του Βρετανού Υπουργού Έργασίας κ. Ρ. Γκάντερ και του Πρωθυπουργού κ. Χ. Ούίλσον, ή άπεργία των Βρετανών ναυτικών έπραγματοποιήθη από της 15ης Μαΐου, θεωρείται δε θαυματική, δεδομένου ότι πρόκειται περί της πρώτης έπισήμου άπεργίας της Έθνικής Ένώσεως Ναυτών από του 1911. Η άπεργία αύτη είναι σημαντικώτερα και των άμερικανικών άπεργιών, αι όποιαί, άλλως τε, είναι συνηθείς, λόγω του ησιωτικού χαρακτήρος της Μ. Βρετανίας και του ρόλου, τόν όποιον διαδραματίζει ή Άγγλική Ναυτιλία εις την παγκόσμιον τοιαύτην. Παρά ταύτα, ο άντίκτυπός της θα είναι προοδευτικός: Μόνον 300 ή 400 βρετανικά πλοία εύρίσκοντο εις τους λιμένας του Ήνωμένου Βασιλείου, και έξ αίτίας της νομοθεσίας, ή όποια άπαγορεύει την διακοπήν της εργασίας κατά το ταξίδιον, τα ύπόλοιπα σκάφη θα άκίνητοποιηθούν εϋθός ως επανέλθουν εις τους λιμένας προορισμού των. Η προοδευτικότητα αύτη, ή όποια, ως θα ίδωμεν κατωτέρω, άπειλεί τα συνδικαλιστικά οικονομικά, άρκει δια να δημιουργήση μίαν μεγάλην άνωμαλίαν. Άναμένεται να γνωσθή εάν θα λάβουν χώραν άπεργιακαί κινήσεις άλληλεγγύης και τών λιμενεργατών, πράγμα το όποιον θα επιδεινώση την κατάστασιν. Έλήθησαν υπό της κυβερνήσεως μέτρα δια την άπελευθέρωσιν των κρηπιδωμάτων, τα όποια είναι πλήρη άργούντων πλοίων, μέσα διετέθησαν υπό των λιμενικών άρχών δια την προώθησιν των έμπορευμάτων και ύπεγράφησαν συμφωνίαί με τους ξένους έφοπλιστάς. Είναι

C E U T A

# GEORGE E. AMANATIDES

THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERS

Cable Address "GRECO-CEUTA"

Mail Postbox 87 CEUTA

Provisions, Deck and Engine Room Supplies

T/Phones 3240 Night 3936

ρισθή εις 5% διά τὸ τρέχον ἔτος καὶ εἰς 4% διά τὰ προσεχῆ ἔτη.

**ΔΙΑΣΠΑΣΤΙΚΟΝ ΜΕΤΩΠΟΝ**

Εἰς ἄρθρον του, ἐξ ἄλλου, διὰ τὴν ἀπεργίαν, δημοσιευόμενον εἰς συνδικαλιστικὴν ἐφημερίδα, ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῆς Ἐθνικῆς Ἐνώσεως Ναυτῶν κ. Μπίλ Χόγκαρθ, γράφει μεταξύ ἄλλων τὰ ἑξῆς:

«Δὲν πιστεύω, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται εἶναι διαθετιμένοι νὰ ἀποδεχθῶν πλήρως τὰς αὐξήσεις, τὰς ὁποίας ζητοῦμεν —καὶ αἱ ὁποῖαι ὑπερβαίνουν αἰσθητῶς τὰ 3 σελλίνια ἀνά λίραν στερλίαν— διότι εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸ ἀντιστοιχεῖ κατ' οὐσίαν ἡ ἑβδομαδιαία ἐργασία τῶν 40 ὥρῶν μὲ μηνιαίων μισθῶν 60 λιρῶν διὰ τὸν εἰδικευμένον ναυτικόν. Οὕτω, εἴτε τὸ θέλωμεν εἴτε ὄχι, πρέπει νὰ ἐπέλθῃ κάποιοι συμβιβασμός. Ὡς γενικὸς γραμματεὺς, ἔχω χρέος νὰ σὰς τὸ εἶπω. Ἐπίσης δύναμαι νὰ σὰς ὑποσχεθῶ, ὅτι θὰ ἐπιτύχωμεν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς, ὅταν συναντηθῶμεν, πᾶν ὅ,τι εἶναι δυνατόν. Τότε τὸ Ἐκτελεστικὸν Συμβούλιον θὰ ἀποφασίσῃ, ἐὰν ἐκεῖνο τὸ ὅποιον τελικῶς ἐπετεύχῃ, δίδει τὰ καλύτερα ἀποτελέσματα ἐκ τοῦ ὀλικῶς ζητούμενου ποσοῦ καὶ τῆς διανομῆς του. Εἰς τοῦτο ἐναπόκειται νὰ ἀποφασίσῃ εἰς ποῖον μέτρον εἶναι ὠφέλιμον νὰ ἀνατραπῇ ἡ σύμβασις τοῦ παρελθόντος ἔτους, χωρὶς νὰ ληφθῶν ὑπ' ὄψιν τὰ εὐνοϊκὰ ἀποτελέσματά της, ὡς ἡ αὐξήσις τῶν τόκων διὰ τὰς ἀργίας καὶ τὰς ἀποζημιώσεις. Θὰ εἶναι δι' ὅλους μας μίᾳ δύσκολος ἀπόφασις, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν ἰδιαιτέρως τῆς δυνατότητος νὰ ἴδωμεν τὸ κυβερνητικὸν Ὑπουργεῖον Τιμῶν καὶ Εἰσοδήματός νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὰς ἀμοιβὰς μας...»

Ὁ κ. Χόγκαρθ σημειωτέον, συνέστησεν εἰς τὸ Ἐκτελεστικὸν Συμβούλιον τὴν ἀποδοχὴν τῶν ἀντιπροτάσεων τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ τὸ Συμβούλιον ἀπέφασκε διαφοροτρόπως. Τὸ Συμβούλιον τοῦτο εἶναι τὸ μόνον τὸ ὅποιον δύναται νὰ ἀποφασίσῃ περὶ τοῦ τερματισμοῦ τῆς ἀπεργίας.

Οἱ ἰθύνοντες τοῦ συνδικάτου καταβάλλουν τώρα μεγάλας φροντίδας διὰ νὰ παρουσιάσουν ἠνωμένον μέτωπον, διαψεύδοντες πᾶσαν διάστασιν, ἀλλ' ἡ πρότασις τοῦ γενικοῦ γραμματεὺς ἀποδεικνύει, ὅτι ἐπὶ τοῦ παρόντος, πούλαχιστον, καταβάλλεται ἀγὼν ἐπιπροσῆς καὶ ὑπερβηματισμοῦ. Διότι, ἐν ἡ παρούσα ἀπεργία εἶναι ἡ πρώτη «ἐπίσημος» ἀπὸ τοῦ 1911, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπῆρξαν ἀπεργίαι «ἀνεπίσημοι», ἰδιαιτέρως ἐκείνη τοῦ 1960, τῆ προτροπῆ μίᾳς οργανώσεως ἐπονομαζομένης «Ἐθνικὴ Ριζοσπαστικὴ Κίνησις Ναυτικῶν». Ἡ ὀργάνωσις αὕτη εἶχε ἐπὶ κεφαλῆς τοὺς κ.κ. Τζαίημς Σλέητερ καὶ Γκόρντον Νόρις. Ὁ πρῶτος, διὰ τὸν ρόλον τὸν ὅποιον διεδραμάτισε κατὰ τὴν ἀπέσισημον ἀπεργίαν τοῦ 1960, ἦτο ἐκτός τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐπὶ δύο καὶ πλέον ἔτη, ἀπόφασις ἡ ὁποία κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἐπεδοκιμάσθη ὑπὸ τοῦ γενικοῦ γραμματεὺς τοῦ συνδικάτου κ. Χόγκαρθ. Ἀλλὰ ὁ κ. Σλέητερ, ὁ ὁποῖος ἀργότερον ἀποκατεστάθη, εἶναι σήμερον μέλος τοῦ Ἐκτελεστικοῦ Συμβουλίου. Ὅσον ἀφορᾷ τὸν κ. Νόρις, ἐὰν δὲν εἶναι μέλος τοῦ Ἐκτελεστικοῦ Συμβουλίου, ἐξελέγη πούλαχιστον ἀπὸ τὸ ἐτήσιον συμβούλιον τοῦ συνδικάτου, ὡς μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς Διαπραγματεύσεων. Οὕτω δικαιολογεῖται διατί ὁ κ. Χόγκαρθ ἐτάχθη ὑπὲρ τῶν διαπραγματεύσεων καὶ ὑπεχρεώθη νὰ λάβῃ τὴν θέσιν τοῦ ἀδιαλλάκτου.

**ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΝΔΙΚΑΤΟΥ**

Οἱ οικονομικοὶ σχολιασταὶ διερωτῶνται, ἐπὶ πόσον χρόνον δύναται τὸ βρετανικὸν συνδικάτον νὰ διατηρήσῃ τὴν ἀπεργίαν. Τὰ διαθέσιμά του, ἀνερχόμενα εἰς 130.000 λίρας εἰς καταθέσεις καὶ ἐπεμβάσεις, δύναται νὰ ἀναληφθῶν κατόπιν προειδοποιήσεως ἐνὸς μηνός. Τὰ ἀκίνητά του καὶ τὰ κεφάλαια συναξιοδοτήσεως προσεγγίζουν τὰς 260.000 λίρας, προστιθεμένων καὶ λιρῶν 1.600.000 ἐκ διαφορῶν ἄλλων πηγῶν. Ἐλήφθησαν μέ-

τρα διὰ νὰ καταβληθῶν τραπεζιτικαὶ προκαταβολαὶ τῆς τάξεως τῶν 250.000 λιρῶν, μὲ ἐγγύησιν τὰς ὁμολογίας κρατικῶν καὶ δημοτικῶν ὀργανισμῶν καὶ ἄλλους τίτλους. Οἱ ἀπεργοὶ ἔχουν δικαίωμα ἑβδομαδιαίας ἀποζημιώσεως ἐκ 3 λιρῶν. Ἐὰν ὑποθεθῇ, ὅτι ὅλοι οἱ ναυτικοὶ κατέλθουν εἰς ἀπεργίαν, τοῦτο θὰ κοστίσῃ εἰς τὸ συνδικάτον 186.000 λίρας ἑβδομαδιαίως. Ἀλλ' ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἀπέχει ἀκόμη, ἴσως δὲ δὲν καταστοῦν ἀναγκαῖαι αἱ τραπεζιτικαὶ προκαταβολαὶ πρὶν ἢ ἀπεργία καταστῇ γενικῇ.

Συνεπῶς, ἡ σύγκρουσις δύναται νὰ διαρκέσῃ ἐπὶ πολλὰς ἑβδομάδας πρὶν τὸ συνδικάτον ὑποχρεωθῇ νὰ προβῇ εἰς θυσίας δυσαναλόγους πρὸς τὰ εἰσοδήματά του. Ἀλλ' ἡ ἀντιδημοτικότης του θὰ ἠδύνατο νὰ δώσῃ νέα ἐπιχειρήματα εἰς τὸν κ. Χόγκαρθ ἐναντίον τῶν ἀντιπάλων του... οἱ ὁποῖοι, ἀσφαλῶς, δὲν εἶναι οἱ ἐφοπλισταί, ἀλλὰ τὰ ἀριστερῶν τάσεων στοιχεῖα, ἅτινα παρεισέφρυσαν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Συνδικάτου, ἀνακληθέντα ἀπὸ αὐτὸν τὸν κ. Χόγκαρθ.

Πρὸ πενήτημέρου συνεστήθη ἐπιτροπὴ ἐρεύνης τῶν ἀφορμῶν, αἵτινες ἤγαγον τοὺς ναύτας εἰς τὴν ἀπεργίαν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Λόρδου Πήρσον. Ἐλπίζεται τὰ συμπεράσματα τῆς ἐρεύνης νὰ βοηθήσουν τὴν Κυβέρνησιν εἰς τὴν παρέμβασιν της διὰ τὴν διευθέτησιν τῶν διαφορῶν μεταξύ ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν.

**Ἡ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ Εἰς τὴν Μάγνην**

Ἡ εἰδικὴ ὁμάς τῶν Ἰνστιτούτων ναυσιπλοίας Ἀγγλίας, Γαλλίας καὶ Γερμανίας, εἰς τὴν ὁποίαν εἶχεν ἀνατεθῇ ἡ μελέτῃ τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὴν Μάγνην, τὴν Βόρειον Θάλασσαν, τὴν Βαλτικὴν καὶ τὴν περιοχὴν τῆς δυτικῆς Εὐρώπης μέχρι τοῦ Γιβραλτάρ, ἐπεράτωσε τὸ ἔργον, ὅπερ εἶχεν ἀναλάβει τὸν Μάϊον τοῦ 1962 καὶ ὑπέβαλε τὸ πόρισμά της τὴν 17ην Μαΐου. Τὸ πόρισμα τοῦτο, ἀφορῶν εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὰς ἀνωτέρω πολυσυχνάστους περιοχάς, θὰ δημοσιευθῇ τὸν προσεχῆ Ὀκτώβριον, ὅταν θὰ ἔχη μελετηθῇ ἀπὸ τὰς ἀντιστοιχοῦς Κυβερνήσεις καὶ ὑποβληθῇ εἰς τὸν I.M.C.O., τὰ κυριώτερα διμῶς συμπεράσματά του εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

- 1.—Ὑποδεικνύεται ὁ κατὰ «μονὴν κατευθυνσιν» πλοῦς εἰς τὰς πολυσυχνάστους περιοχὰς παρὰ τὸ Λίζαρντ, τὸ Μπίσοπ Ρόκ, τὰ Κάσκεϊς, τὸ Οὔσαντ, Φινιστέρ, Κέιπ Ρόκα καὶ τὸ στενὸν τοῦ Γιβραλτάρ. Ἐκάστη «μονὴ κατευθυνσιν» θὰ εἶναι παράλληλος πρὸς κεντρικὴν διαχωριστικὴν λωρίδα ἀσφαλείας ἐπαρκοῦς πλάτους.
- 2.—Εἰς τὴν Βαλτικὴν, εἰς τὰ πολὺ στενὰ σημεία, ἡ κεντρικὴ διαχωριστικὴ γραμμὴ θὰ συμπίπτῃ μὲ τὰ ὕδατινα σύνορα Δανίας -

Σουηδίας, μὲ ἐλάχιστον πλάτος ¼ τοῦ μιλίου. Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ὑποδείξεως αὐτῆς συνεπάγεται ἐκτεταμένην ναυκαλιεῖαν εἰς ὠρισμένας περιοχὰς καὶ τὴν ἀνέλκυσιν ἢ διάλυσιν ἀρκετῶν ναυαγίων. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ προκειμένου περὶ τῶν εἰς τὰ ὀλλανδικὰ καὶ γερμανικὰ ὕδατα περιοχῶν.

3.—Ὑποδεικνύεται ἡ ἄμεσος ἐφαρμογὴ τοῦ σχεδίου μονῆς κατευθύνσεως εἰς τὴν Μάγνην, ἐπὶ τοῦ ὁποῖου ἠσχολήθημεν πρὸ ἔτους.

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑ**

Τὸ καθαρὸν ἔλλειμμα τοῦ ἀγγλικοῦ ἰσοζυγίου τῶν ναυτιλιακῶν πληρωμῶν ἐμειώθη κατὰ τὸ 1965 εἰς 11 ἑκατομ. λιρῶν ἐναντι τῶν 25 ἑκατομ. τοῦ 1964.

Εἰς χρέωσιν τοῦ λογαριασμοῦ ἀναφέρεται τὸ ποσὸν τῶν 737 ἑκατομ. λιρῶν, ἐναντι 729 τοῦ 1964 καὶ εἰς πίστωσιν 726 ἑκατομ. λιρῶν, ἐναντι τῶν 704 τοῦ προηγούμενου ἔτους. Αἱ καθαραὶ εἰσπράξεις τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας ἠξήθησαν ἐλαφρῶς, ἐνὸς οἱ ναῦλοι οἱ πληρωθέντες εἰς ξένα πλοῖα, δὲν ἠξήθησαν ἀναλόγως.

Οἱ ἀνωτέρω, ὅμως, ἀριθμοὶ δὲν ὑποδεικνύουν καὶ τὴν συναλλαγματικὴν εἰσφορὰν τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ ἰσοζύγιον τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν. Κατὰ τὸν Πρόεδρον τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ἡ καθαρὰ συναλλαγματικὴ εἰσφορὰ αὐτῆς ἀνήρχετο τὸ 1964 —τὸ τελευταῖον ἔτος καθ' ὃ ἀνεκοινώθησαν αἱ στατιστικαί— εἰς 107 ἑκατομ. λίρας καὶ ἴσως τὸ 1965 νὰ εἶναι μεγαλύτερα. Πάντως, τὰ ἔσοδα τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν Πρόεδρον τοῦ Ἐπιμελητηρίου, δὲν αὐξάνουν τόσον παχέως, ὅσον ὑποτιμᾶται ἡ ἀνταλλακτικὴ ἀξία τῆς λίρας καὶ ἡ ἀπασχόλησις ξένων πλοίων, πετρελαιοφόρων κυρίως, εἰς τὰς βρετανικὰς μεταφορὰς ἐφθασεν εἰς ἀριθμὸν καταπληκτικόν, λόγῳ τῆς ἀνεπαρκείας ἐθνικῆς χωρητικότητος.

**ΝΟΡΒΗΓΙΑ**

**Ἡ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ**

Κατὰ πρόσφατον ἔκθεσιν τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τωναῶν διὰ νορβηγικῶν λογαριασμῶν ἀνήρχετο τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1966 εἰς 96 ἑκατομ. τόν. μὲ μέση τιμὴν κατὰ τόν. γκρός 1.380 κορώνας, ἐναντι τῶν 1.770 κορωνῶν τοῦ Ἰουλίου τοῦ 1962 καὶ 2.440 κορ. τοῦ Ὀκτωβρίου τοῦ 1957. Μεγαλύτερα τὰ σκάφη, εὐθηνότερον τὸ κατὰ τόνων ναυπηγικὸν κόστος.

Ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία μετέχει κατὰ 10% τοῦ παγκοσμίου τωναῶν καὶ αἱ παραγγελίαι της ἀντιπροσωπεύουν τὰ 19% τοῦ παγκοσμίου συνόλου. Μέση ἡλικία 7,6 ἔτη, ἐναντι μέσης παγκοσμίου 11,8 ἔτη.

Τὰ ἔσοδα τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας ἀνῆλθον τὸ 1965 εἰς 4.640 ἑκατομ. κορώνας, 430 ἑκατομ. κορ. ἐπὶ πλέον ἐναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους. Τὸ συναλλαγματικὸν ἔσοδον ἐφθασε τὰ 2.868 ἑκατομ. κορ., ἐνὸς τὸ ἐκ τῆς ξένης εἰσαχθῆν τωναῶν ἐστόιχισε 2,6 ἑκατομ. κορ. εἰς συνάλλαγμα.

Ἀπασχολεῖ ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία 58.000 ἄτομα, ἐκ τῶν ὁποίων 13.400 εἶναι ξένης ὑπηκοότητος. Ἐλπὶς μοναδικῆς μείωσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ξένων εἶναι ἡ αὐτοματοποίησις. Διακόσια ἤδη πλοῖα ταξιθεύουν μὲ μειωμένον πληρωμα, λόγῳ αὐτοματοποιήσεως. Χίλια ὀκτακόσια θέσεις εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρωματός των ἐξοικονομήθησαν.

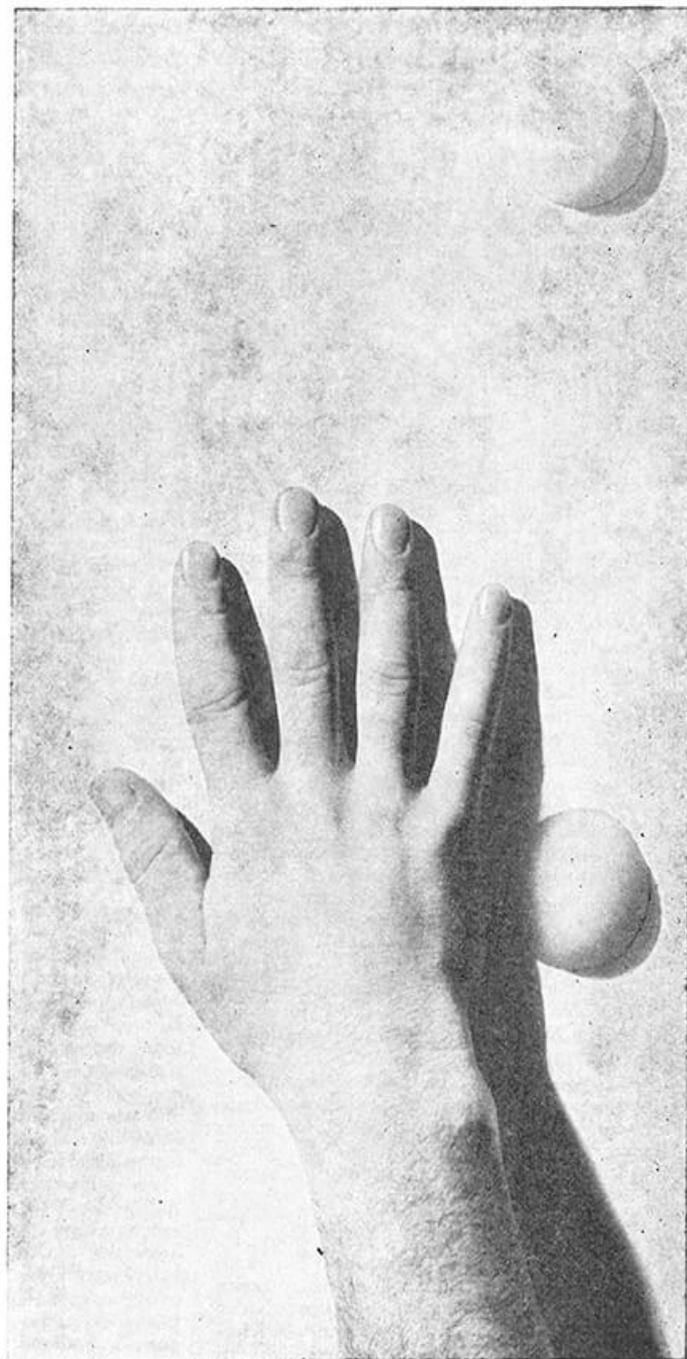
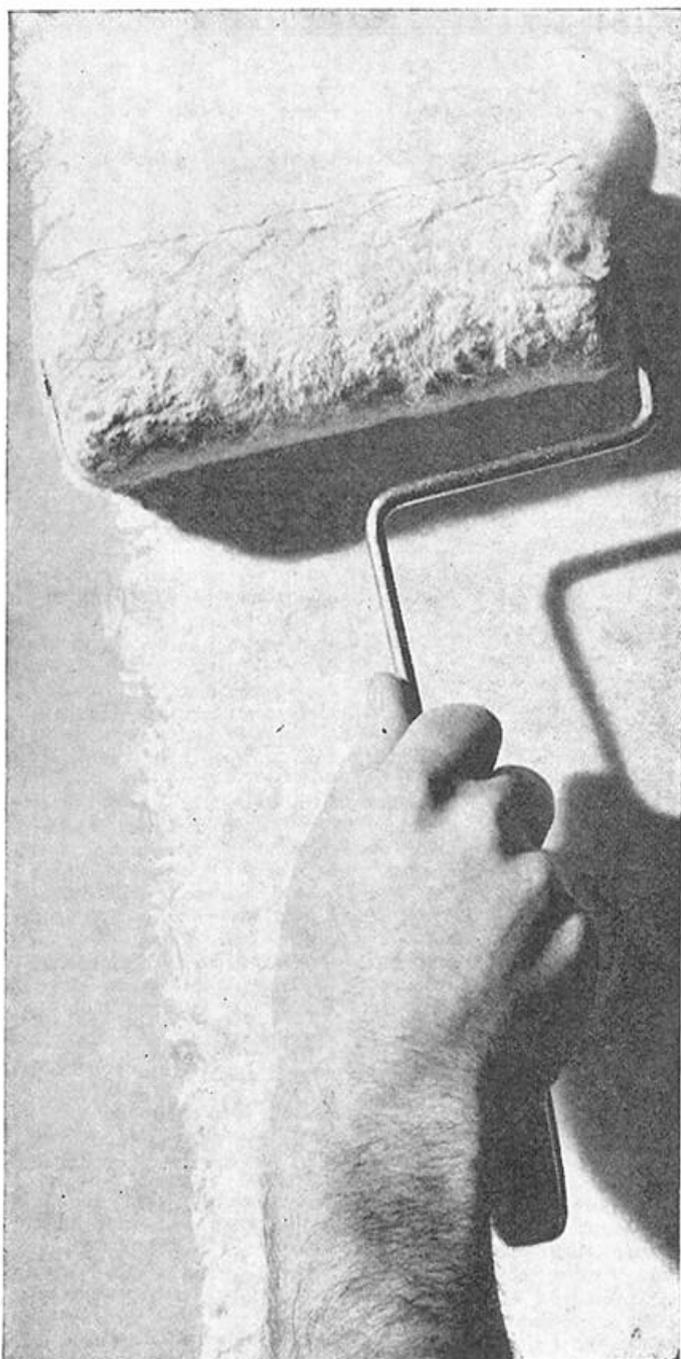
**ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ**

**ΣΥΝΕΧΗΣ Ἡ ΑΥΞΗΣΙΣ**

Ἀνακοίνωσις ἐκ Μόσχας: Κατὰ 12% θὰ αὐξηθῇ τὸ τωναῶν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐνὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ κατὰ 20% θὰ εἶναι μεγαλύτερον τὸ μεταφορικὸν τοῦ ἔργον. «Δωδεκάδες» φορτηγῶν διαφόρων μεγεθῶν μέχρι καὶ 45.000 τόνων καὶ μεγάλων δεξαμενοπλοίων.



**ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ  
ΤΑ  
HEMPELS**



**Painted  
now...**



**touch dry in  
under an hour**

**'Linalux' gives 'double quick' protection to topsides and boottops**

For essential maintenance to topsides and boottops, use 'Linalux' Quick-drying Gloss Finish. Quick-drying 'Linalux' adheres well and is touch-dry in less than an hour. It has greater colour and gloss retention than normal marine finishes and therefore can be touched-in without being conspicuous.

**LINALUX QUICK-DRYING GLOSS FINISH**

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LIMITED · PAINTS DIVISION · SLOUGH · BUCKS



**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**

**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 410-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ., — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: **Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ**, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Διευθυντής Τυπογραφείου: 'Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — 'Αμαρούσιον

'Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί εγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

**Ναυτιλιακαί Ειδήσεις**

**ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ - ΜΑΜΜΟΥΘ**

Όχι 175.000 τόνων, αλλά 208.000 θά είναι το παραγγελθέν εις τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα παρά του κ. Βασ. Π. Γουλιανδρή δεξαμενόπλοιοι. Βύθισμα 60 ποδών. Κόστος περί τὰ 14 εκατομ. δολ. Μηχαναί άτμοστροβίλοι του νεωτάτου τύπου Τζένεραλ 'Ελέκτρικ, κατασκευής των ναυπηγών, με κατανάλωσιν καυσίμου του αυτού περίπου εις ποσότητα (195 γραμ. καθ' ίππον και ώραν), τού αναλισκομένου εις δηζελομηχανήν της ίδιας ιπποδυνάμεως. Χάλυψ ύψηλης εντάσεως θέλει χρησιμοποιηθῆ δια τήν κατασκευήν του σκάφους. Περιορίζεται ούτω τὸ βάρος της κατασκευής και αυξάνει τὸ εις ντέντ ούείτ τοννάξ αυτού. Μέθοδος ειδική της ηλεκτροσυγκολλησεως τού ανωτέρω τύπου χάλυδος θά χρησιμοποιηθῆ.

Τὸ σκάφος θά παραδοθῆ τὸ 1970 και ἔναυλώθῃ δια 20 ἔτη, εις τήν «Σέλλ» ἀντί μηνιαίου μισθώματος λ'ρων 'Αγγλίας 66 χιλιάδων.

—Κατὰ τινες πληροφορίας τὰ παρά του κ. 'Ωνάση παραγγελθέντα τάνκερς - μαμουθῶ των 175.000 τόν. ἔχρονουαυλώθησαν ἤδη τὸ ἔν εις τήν «Σόκου» και τὰ δύο εις τήν «Μπρίτις Πετρόλευμ». Πρόκειται, πάντως, περί τεσσάρων σκαφών.

**ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

Μπάλκ κάρριερ 22.500 τόνων δ.ν. παρηγγέθη από τήν «Γκρέτσιαν Σίπιπικ» με παράδοσιν Δεκέμβριον 1967. Μηχαναί δηζελ 10.500 ίππων. Τιμή 3.750.000 δολ.

— Δ.απραγματεύεται ὁ κ. 'Ωνάσης τήν κατασκευήν εις τὰ ναυπηγεία Νίππον Κόκαν δύο ἢ τριών 23.000 τόν. 'Επτά, σημειωτέον, τοιαῦτα σκάφη ἔναυπήγησεν ἤδη τὸ αὐτὸ ναυπηγείον δ.α λ)σμόν του κ. 'Ωνάση. Μηχαναί

Σούλτζερ 12.000 ίππων. Ταχύτης 16 μιλ. Παράδοσις 1968.

**ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ**

Με ἀνάδοχον τήν Κυρίαν Μαρίαν Μαυριδόγλου, σύζυγον του κ. 'Υπουργού της Ναυτιλιας, καθελκύσθη τήν 18ην Μαΐου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας των ναυπηγείων του Σάντερλαντ «Austin & Pickersgill» τὸ δεύτερον των 30.000 τόνων μπάλκ κάρριερ «Μαρι Χανδρή».

'Ομιλῶν ἐπὶ τῇ καθελκύσει ὁ κ. Μίμης Χανδρῆς ἐδήλωσεν, ὅτι πρόκειται αἱ ὑπὸ τήν διαχείρισιν του Οἴκου Χανδρῆ εταιρίαί νὰ παραγγείλουν δια παράδοσιν 1968 - 69 ὀρισμένον ἀριθμὸν σκαφών. Οἱ ζητηθούν τιμαί ἀπὸ τὰ βρετανικά ναυπηγεία και ἐλπίζει νὰ εἶναι συναγωνιστικά.

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλιας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις δια τήν ἔγγραφὴν εις τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, βάσει του ἀρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Φάληρον» φορτηγὸν (πρῶν φινλανδικὸν «Kenneth») νεοαγορασθέν, 1.880 τόν. γκρὸς και ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εις τήν εταιρίαν «Φάληρον» (Γεώργιος Μπέλης & Υἱοί Α.Ε.).

2. «Καλλιόπη» δεξαμενόπλοιοι (πρῶν νορβηγικὸν «Ossea Trader») νεοαγορασθέν, 11.798 τόν. γκρὸς και ναυπηγήσεως 1955, ἀνήκον εις τήν εταιρίαν «'Ιντάστριας» (ἀντιπροσωπευομένη ἐν 'Ελλάδι: παρά της «'Αγγελος» ('Ελλάς) Α.Ε.).

3. «Τεγέα» φορτηγὸν (πρῶν παναμαϊκὸν Τεγέα), 7.314 τόν. γκρὸς και ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εις εταιρίαν «Σάντα Καλλιόπη» (ἀντιπροσωπευομένη ἐν 'Ελλάδι: παρά της «Διώρυξ» ('Ελλάς) Ναυτεμπορικῆ

Ε.Π.Ε.).

4. «'Ινδονησία» δεξαμενόπλοιοι (πρῶν νορβηγικὸν «Seatern») νεοαγορασθέν, 8.662 τόν. γκρὸς και ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εις τήν Α.Ε. «'Ελληνική Δεξαμενοπλοία».

5. «'Αννασιέσιον Νταίη» φορτηγὸν (πρῶν ἀγγλικὸν «Benetuaehai») νεοαγορασθέν, 8.047 τόν. γκρὸς και ναυπηγήσεως 1946, ἀνήκον εις τήν εταιρίαν «25η Μαρτίου» (ἀντιπροσωπευομένη ἐν 'Ελλάδι: παρά της Ε.Π.Ε. 'Ενωσις 'Εμπορικῆς Ναυτιλιακῆ).

6. «'Ελένη» δεξαμενόπλοιοι (πρῶν λιβεριανὸν «'Ελένη»), 12.228 τόν. γκρὸς και ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εις τήν εταιρίαν «Βίστα Ρίος» (ἀντιπροσωπευομένη ἐν 'Ελλάδι: παρά του κ. Κλεάνθους Γ. Καφετζιδάκη).

7. «Κλεάκη» φορτηγὸν (πρῶν γερμανικὸν «Bischhofstog») νεοαγορασθέν, 8.487 τ. γκρὸς και ναυπηγήσεως 1955, ἀνήκον εις τήν εταιρίαν «'Αντιγόνη» (ἀντιπροσωπευομένη ἐν 'Ελλάδι: παρά της Α.Ε. Μάνλεμος Ναυτικά Πρακτορεία).

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ**

Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπερτυ «'Αγία Θεοσσηνή», 7.238 τόν. γκρὸς, 10.958 τ. δ.ν. και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εις ἀγοραστάς της Ούραγουάης. Σημαία λιβεριανῆ. (Οἶκος Πιερό Νέας 'Υόρκης).

—Τὸ λίμπερτυ «Μπράζος Τρέιντερ», 7.255 τόν. γκρὸς, 10.800 τ. δ.ν. και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εις 'Ισπανοὺς ἀγοραστάς. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη. (Οἶκος Πιερό Νέας 'Υόρκης).

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπερτυ «Κίμων», 7.299 τ. γκρὸς, 10.750 τ. δ.ν. και ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εις ἄλλους 'Ελληνας ἀγοραστάς. Μετανομάσθη «Καστούλα».

—Τὸ τύπου «Πάρκ» ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας (Χανδρῆ) «Μαρινέγκρα», 7.150 τόνων γκρὸς, 10.780 τόν. δ.ν. και ναυπηγήσεως 1944, με λήξαν τὸ σερβέυ, ἐπωλήθη εις ἄλλους 'Ελληνας ἀγοραστάς γύρω των 85.000 λιρών.

—Τὸ νορβηγικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ταυρι», 5.487 τόν. γκρὸς, 8.300 τ. δ.ν. και ναυπηγήσεως 1948, ἐπωλήθη ἀντί τιμῆς 200.000 λιρών. Σημαία ἑλληνικῆ. Μετανομάσθη «Ρούλα».

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φυγεῖον «Gloucester», 8.532 τόν. γκρὸς, 9.333 τ. δ. ν. και ναυπηγήσεως 1941, ἠγοράσθη παρ' 'Ελλήνων του Λονδίνου ἀντί τιμῆς 15 λιρών κατὰ τόνων ἑλαφροῦ ἔκτοπίσματος και μετανομάσθη «Consulate». Οἱ ἀγορασταί πρόκειται νὰ τὸ ἐπαναπωλήσουν εις διαλυτάς του

**ΤΑ ΝΕΟΑΓΟΡΑΖΟΜΕΝΑ**



Τὸ πρό τιнос ἀγορασθέν και παραληφθέν πρὸ ἡμερῶν εις τὸν λιμένα του Ρότερνταμ ἀπὸ τον κ. Ι. Θεοδωρακόπουλον τῶς νορβηγικὸν πετρελαιοφόρον «Μάντὸλ II». Πρόκειται περί ἑξαιρετικὸυ σκάφους, ἀπτοῦ δείγματος της ἀρίστης κατασκευῆς και συντηρήσεως των νορβηγικῶν σκαφών. Εἶναι χωρητικότητος 40.000 τόνων, ναυπηγήσεως του 1959, ταχύτητος 16½ μιλ. (μηχαναί άτμοστροβίλοι 20.000 ίππων). 'Απιστεύτως ἀνετα, καθαυτὸ πολυτελῆ τὰ διαμερίσματα τού πληρώματος. 'Ολόκληρος ἡ ἐπίπλωσις εἶναι κατεσκευασμένη ἀπὸ μαόνι και ἀνοξειδωτον χάλυβα. 'Ιδού και αἱ παρεχόμεναι ἀnéσεις: Μονόκλινοί ὄλοι αἱ καμπίνας. Αἶθουσα κινηματογράφου, πίκκ - πόνκ κλπ. Πλυτήρια, σιδηρωτήρια, στεγνωτήρια ηλεκτροκίνητα. Κολυμβητικῆ δεξαμενῆ. Ξύλινα σκεπάσματα του καταστρώματος της πρύμνης. 'Ασύμματος ἀκτίνοσ ἐνεργείας 5.000 μιλ. Δύο ραντάρ. Κλιματισμός. Τιμὴ ἀγορᾶς 2.050.000 δολλάρια.

Χόγκ Κόγκ γύρω των 18 λιρών το ελαφρόν εκτόπισμα, με παράδοσιν 'Ιούνιον εις 'Αγγλίαν.

—Το δεξελοκίνητον «Σοφία», 7.150 τόν. γκρός, 10.110 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1944, το όποιον εϋρίσκειται παρωπλισμένον με ζημίας εκ πυρκαϊάς και προσράξεως εις Κυνόσουραν, ηγοράσθη παρά του κ. Χαλκούση αντί τιμής γύρω των 45.000 λιρών προς έπισκευήν και περαιτέρω εκμετάλλευσιν.

—Το άτμοκίνητον δεξαμενόπλοιο «Αιθιηπιεϊτις», 983 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1942, έπιμηκυνθέν το 1956, ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων και παραληφθέν μετονομάσθη «Ρετρολι Ι». Τιμή δέν άνεκοινώθη.

—Το δεξελοκίνητον κόστερ «Σαμπουχ ΙΙΙ», 409 τόν. γκρός, 575 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1935, ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων και παρελήφθη εις Τάμεσιν, μετονομασθέν «'Αγιοι 'Ανάργυροι».

—Το σουηδικόν δεξελοκίνητον ψυγείον «Guillemarens», 3.316 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1938, ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων του Λονδίνου.

—Το δεξελοκίνητον κόστερ «Μανίς», 381 τόν. γκρός, 490 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1946, ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων αντί τιμής γύρω των 14.000 λιρών. Παραληφθέν μετονομάσθη «'Αθανάσιος».

—Το νορβηγικόν δεξελοκίνητον δεξαμενόπλοιο «Søstern», 8.662 τόν. γκρός, 13.265 τόν. d.w. και δανικής ναυπηγήσεως 1952, ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων αντί τιμής γύρω των 93.000 λιρών.

—Το γαλλικόν δεξελοκίνητον δεξαμενόπλοιο «Erika Angletterre», 11.045 τόν. γκρός, 16.350 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1951, ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων με πίστωση. Τιμή δέν άνεκοινώθη. 'Ελέγετο γύρω των 275.000 λιρών.

—Τά μπάλκ κάρριερ «World Charity», «World Charm» και «World Cheers», 12.846 τόν. γκρός, 21.939 τόν. d.w. έκαστον και ναυπηγήσεως 1943, μετατραπέντα από δεξαμενόπλοια το 1961 και το 1962, έπωλήθησαν παρά του όμίλου Νιάρχου εις άγοραστάς της Φορμόζης αντί τιμής γύρω των 1.7 έκαστον. δολ. έκαστον. (Οίκος Πιερό Νέας 'Υόρκης). 'Εντός 18 μηνών ό κ. Νιάρχος έπώλησε 15 μονάδας του στόλου του.

—Παρά πελατών του γραφείου 'Α'φών Μεθενίτη ηγοράσθη το νορβηγικόν άτμοκίνητον φορτηγόν «Altesta», 1.831 τόνων γκρός, 3.440 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1947, με έπιθεώρησιν 'Απριλίου 1966, αντί τιμής 87.500 λιρών, υπό τον όρον έπιθεωρήσεως. Το σκάφος θά τεθῆ υπό έλληνικήν σημαίαν.

—'Η πώλησις του λιμπερτου «Λυδία» που άνεγράψαμεν εις το προηγούμενον τεύχος μας δέν έπραγματοποιήθη.

—Το υπό λιβεριανήν σημαίαν λιμπερτου «Γεωργία Σ. Μ.», 7.262 τόν. γκρός, 10.848 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1945, έπωλήθη από την έταιριαν «Μαραντίκτα» εις άγοραστάς της Φορμόζης με παράδοσιν εις 'Ιαπωνίαν. (Οίκος Πιερό Νέας 'Υόρκης).

—'Η πώλησις του όλλανδικού δικτορου «Βενουεσιπ», την όποιαν άνεγράψαμεν εις το τεύχος της Μαΐου προς 'Ελληνας, δέν έπραγματοποιήθη.

—Το λιβεριανόν λιμπερτου «Santa Sofia», 7.253 τόν. γκρός, 10.750 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1944, έπωλήθη εις λιβεριανά συμφέροντα με παραλαβήν εις λιμένα Κόλπου. (Οίκος Πιερό Νέας 'Υόρκης).

—Το όλλανδικόν φορτηγόν «Roehial», 8.206 τόν. γκρός, 12.600 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1943, ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων της Νέας 'Υόρκης αντί τιμής 700.000 δολλαριών.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Το άγορασθέν άγγλικόν δεξαμενόπλοιο «Lord Caninigs», 11.347 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1951, παραληφθέν ύψωσε την έλληνικήν σημαίαν και μετονομάσθη «Λόρδος Λούδ Τζώρτζ».

—Το άγγλικόν φορτηγόν «Tinto», 1.796 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947, παραληφθέν ύψωσε την σημαίαν του Γιβραλτάρ και μετονομάσθη «Elate M. G.».

—Το άγορασθέν γαλλικόν δεξαμενόπλοιο «Athens», 13.679 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1961, παραληφθέν ύψωσε την λιβεριανήν και μετονομάσθη «'Αθην».

—Το άγγλικόν δεξαμενόπλοιο «Alor Star», 12.446 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1952, παραληφθέν ύψωσε την λιβεριανήν σημαίαν και μετονομάσθη «Θάσος 'Αϊλαντ».

—Το πωληθέν εις 'Αραβας φορτηγόν «Πειραιάς», 388 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1937, παραληφθέν από τους άγοραστάς του ύψωσε την σημαίαν της Σαουδικής 'Αραβίας και μετονομάσθη «Sily of Mecca».

—Το πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων φορτηγόν «Μαρινέγκρα», 7.150 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, παραληφθέν μετονομάσθη «Lorenzo». Σημαία έλληνική.

—Το πωληθέν εις έφοπλιστάς του Χόγκ Κόγκ φορτηγόν «Κάβο Μαπαπάς», 4.932 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1946, παραληφθέν από τους άγοραστάς του μετονομάσθη «Ting Lee». 'Η λιβεριανή σημαία διετηρήθη.

—Το άγορασθέν παρ' 'Ελλήνων λιβεριανόν λιμπερτου «Κίμων», 7.299 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, παραληφθέν διετήρησε την λιβεριανήν σημαίαν και μετονομάσθη «Κωστωλάς».

—Το άγγλικόν φορτηγόν «Gartwood», 2.414 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1946, παραληφθέν ύψωσε την έλληνικήν σημαίαν και μετονομάσθη «'Αγιος Νικόλαος».

—Το νορβηγικόν φορτηγόν «Lauris», 5.487 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1948, παραληφθέν από τους άγοραστάς του ύψωσε την έλληνικήν σημαίαν και μετονομάσθη «Ρούλα».

—Το πωληθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Αριστέας», 7.210 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1945, παραληφθέν διετήρησε την λιβεριανήν σημαίαν και μετονομάσθη «Βεντα».

#### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Το T-2 δεξαμενόπλοιο «'Ιωάννης Ζαφειράκης», 10.909 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, έπωλήθη εις 'Ιάπωνας διαλυτάς γύρω των 21 λιρών κατά τόνον ελαφρού εκτοπίσματος.

#### ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Διεγράψαν εκ των ηηολογιών του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς, προκειμένου να ύψώσουν την λιβεριανήν σημαίαν, τα ακό-

λουθα σκάφη:

1. «'Αθλος», 7.271 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, άνηκον εις την έταιριαν «Λαμπίριαν».

2. «Δόξα», 7.176 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, άνηκον εις την έταιριαν «Σπάρταν».

3. «Δρόμων», 8.588 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, άνηκον εις την έταιριαν «Μαραθών».

4. «'Εκτωρ», 7.210 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, άνηκον εις την έταιριαν «Σύνθια».

5. «'Ικαρος», 7.198 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, άνηκον εις την έταιριαν «Σύνθια».

6. «'Ορμος», 7.229 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, άνηκον εις την έταιριαν «Σύνθια».

7. «Πύργος», 7.252 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, άνηκον εις την έταιριαν «Σύνθια».

Επίσης τα «'Αννα-Μαρία», 1.532 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1938, άνηκον εις την έταιριαν «Βιαντελόζ» και «Μαριγώ», 7.147 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1942, άνηκον εις την έταιριαν «Νεβόδα», προκειμένου να ύψώσουν την παναμαϊκήν.

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Το έλληνικόν φορτηγόν «'Αννα-Μαρία», 1.532 τόν. γκρός του 1938, μετονομάσθη «Σάν 'Αντωνίου».

—Το φορτηγόν «Εύρώπη», 1.987 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1949, μετονομάσθη «Φρόσω Μαυώλων».

—Το «Φλώρα Α.», 1.369 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1923, μετονομάσθη «Γιαννάκης Φ.».

—Επίσης εξητήθη παρά του έκπροσώπου της εν Παναμά έδρευούσης έταιρίας «Ραχκασσι» ή έγκρισις μετονομασίας του «Μασούνα V.» εις «Ρίτα V.».

#### ΕΙΣ ΤΟΝ ΜΑΥΡΟΝ ΠΙΝΑΚΑ

Το έλληνικόν λιμπερτου «Νικόλης Μ.» 7.176 τόν. γκρός, ενεγράφη εις τον άμερικανικόν «μαύρον πίνακα», διότι μετέσχεν εις τας μεταφοράς της Κούδας.

\*\*\*

Εις τον «μαύρον πίνακα» περιλαμβάνονται 252 εν συνόλῳ σκάφη 1.772.765 τόν. γκρός, εκ των όποιων 72 είναι άγγλικά, 57 είναι λιθανικά, 36 έλληνικά, 18 πολωνικά, 18 κυπριακά, 14 ιταλικά και 48 διαφόρων άλλων σημαίων.

#### ΑΠΟ ΤΑΝΚΕΡ ΕΙΣ ΦΕΡΡΥ-ΜΠΟΤ

Επεκτείνεται ή δράσις των δεξαμενοπλοίων-όχημαπαγωγών και προς το έξωτερικόν. Το μετασκευασθέν «Σοφία» ανέλαβε το διεσδομαδιαϊον δρομολόγιον Πατρών-'Αγκώνος από τινων ημερών. Προσωρινά παρεχωρήθησαν εις το σκάφος έγγραφα μέχρι της αναγνωρίσεώς του ως έπιδοτηγού. 'Εκάστην Δευτέρα και έκάστην Πέμπτην θα άποπλήθι του λιμένος Πατρών. 'Ιδιαίτέρως επιδιώκεται ή συγκέντρωσις φορτηγών αυτοκινήτων με γεωργικά έντευθεν προϊόντα διά την Κεντρικήν Εύρώπην.

#### ΤΑ ..ΟΡΦΑΝΑ..

Αι ύποβληθείσαι πρό ημερών νέαι προτάσεις υπό των έφοπλιστών κ.κ. Κιοσέογλου, Καβουνίδη και Ποταμιάνου, διά την άγοράν των τριών σκαφών του Ε.Ο.Τ., έχουν ως έξής: α) Διά το «'Αδωνις» ποσόν 3.000.000 δολ., υπό του κ. Καβουνίδη, β) διά το «'Ερως», ποσόν 4.059.000 δολ. υπό του κ. Ποταμιάνου και γ) διά το «'Αφροδίτη» ποσόν 4.267.000 δολ., υπό του κ. Κιοσέογλου.

Αι άνωτέρω προσφοραί, αι όποιαί θα άποτελέσουν την βάση των διαπραγματεύσεων του Ε.Ο.Τ. διά την έκποίησην των τριών σκαφών του, είναι ηύξημένα κατά 100.000 δολ.,

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :  
"ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ.,

"ΟΛΥΜΠΟΣ.,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ  
ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ  
I. K. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ  
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4  
ΤΗΛΕΦ. 237.671/5  
ΤΕΛΕΧ 136  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ  
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 477.940  
ΤΕΛΕΧ 552

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικών, Σιδηροδρομικών και 'Ακτοπλοϊκών Εισιτηρίων  
'Αποστολαί πληρωμάτων  
Ναυτικά 'Εργασία

Ναυτικοί επαναπατριζεσθε με το Α/Π "ΚΥΠΡΟΣ,,  
από Πρίντεζη κάθε Κυριακή στις 2 μ. μ.  
κατ' εϋθειαν διά Πειραιά. 'Ορχήστρα, Πισίνα, Μπάρ.

Λόγω πληθώρας ύλης ή μελέτη του κ. Κ. Αντωνοπούλου «Αναδρομή εις τὰ ἀρχαία κείμενα», ἀναβάλλεται διὰ τὸ ἐπόμενο τεύχος.

9.000 δολ. καὶ 300.000 δολ. ἀντιστοίχως, ἐναντι ἐκείνων πού εἶχαν ὑποβάλει οἱ αὐτοὶ ἐφοπλισταὶ διὰ τὸ αὐτὸ ἕκαστος πλοῖον.

Ἐκείνην εἰσέτι, ἂν τελικῶς θὰ κατακυρωθῇ ἡ ἐκποίησης εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἐφοπλιστάς. Πρὸς τὴν ἀκύρωσιν καὶ τῆς νέας πλειοδοσίας κινούνται ὠρισμένοι κύκλοι. Τὸ Κράτος ἀκολουθεῖ, ὡς γνωστὸν, τὴν ταμιευτικὴν του πολιτικὴν.

Τὰ σκάφη θὰ ὑποστοῦν τροποποιήσεις σημαντικὰς, ὅσον καὶ διαπανθρὰς εἰς τὰ διαμερίσματα δι' ἐπιβάτας. Ἡ ἐφετινὴν σαιζὸν ἐχάθη διὰ τὰ δύο προοριζόμενα εἰς γραμμὰς ἐξωτερικῶν.

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ**

Ἐκ τῆς Κεντρικῆς Λιμεναρχείου Πειραιῶς ἀπεστάλη εἰς τὴν Εἰσαγγελίαν ἡ σχηματισθεῖσα δικογραφία διὰ τὴν πυρκαϊάν ἐπὶ τοῦ ἐπιβατηγῶ «Κεφαλληνία». Ἐκ τῶν ἀνακρίσεων προέκυψαν εὐθύναι διὰ τὸν πλοίαρχον τοῦ σκάφους, ὁ ὁποῖος καὶ παραπέμπεται, διότι δὲν εἶχεν ἐπὶ τοῦ σκάφους, ὡς ὠφείλει, τὸ ἀναγκαῖον πλήρωμα διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν πυρκαϊάν.

**ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΙΣ**

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰω. Μαυριδόγλου θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ 1ης Ὀκτωβρίου ἡ μετεκπαίδευσις στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλωτάρχου καὶ τοῦ ὑποπλοίαρχου. Θὰ παρέχωνται δύο ἀποδεικτικὰ φοιτήσεως, Ναυτιλίας καὶ Διοικήσεως Λιμένων.

**ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ**

Κατὰ τὸ δεῦτερον 15θήμερον τοῦ Μαΐου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Κῶς», λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 3.267 ἀπὸ 22 Ἀπριλίου 1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Θεοφάνη, «Μαντόλι ΙΙ» λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 24.978 ἀπὸ 20 Ἀπριλίου 1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς ἐταιρίας Ναυτιλίας καὶ Βιομηχανίας, «Μυστράς», λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 8.508 ἀπὸ 20 Ἀπριλίου 1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς ἐταιρίας Ναυτιλίας καὶ Βιομηχανίας, «Πέγκας» ὑπὸ κυπριακῆν σημαίαν, τόνων γκρὸς 4.608 ἀπὸ 1 Φεβρουαρίου 1966 ἐκ-

προσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΕΠΕ Πλειάδες, «Ὀλύμπικ Πάιονερ», λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 10.673 ἀπὸ 22 Ἰανουαρίου 1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Σπρίγκλιντ Σίππινγκ Κόμπανυ, «Ὀρμος», λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 7.229 ἀπὸ 7 Μαΐου 1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Συρίγου, «Πύργος», λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 7.252 ἀπὸ 12 Μαΐου 1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Συρίγου.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τὸν καταλόγου τῶν ἠσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Μπενίτα», λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 7.190, ἐπώληθη τὴν 18 Φεβρουαρίου 1966, «Φορράνερ», ὑπὸ σημαίαν Ἀιτήν, τόν. γκρὸς 5.350 ὕψωσεν ἑλληνικὴν σημαίαν, «Τρανσροδόπη ΙΙ», ὑπὸ σημαίαν Ἀιτήν, τόν. γκρὸς 6.429 ὕψωσεν ἑλληνικὴν σημαίαν, «Μαριέ-νους», λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 11.382 ἐπώληθη τὴν 9 Μαρτίου 1966, «Μαρινέγκρα», λιβεριανόν, τόνων γκρὸς 7.150 ἐπώληθη τὴν 22 Ἀπριλίου 1966.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα εἶναι ἠσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 926, τόνων γκρὸς 10.601.325.

**ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ**

Κατὰ τὰς προαγωγικὰς ἐξετάσεις τοῦ παρελθόντος Ἀπριλίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Μ.Ε.Κ. Α' τάξεως ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν οἱ κάτωθι:

Ἀρβανίτης Ματθ., Ἀνδριανόπουλος Γ., Βίλλιας Ἀρ., Γεροκόμης Κυρ., Γεράκης Μ., Δρογγίτης Νικ., Δέδες Ἐλ., Δημάκος Μιχ., Ζουγανέλης Δημ., Κλιγκόπουλος Δημ., Κοντογεώργης Γ., Κολωνίδης Γ., Κουτὸς Νικ., Κατσούλας Ἀλ., Λαζόγλου Νικ., Μπούτσης Ἰω., Πουράκης Ἰάκ., Παπαδόπουλος Παντ., Πετράκης Ἐμμ., Παρασκευόπουλος Ἰωάν., Ρουσουλῆλος Ἰω., Ρέλλιας Π., Σούντης Σπ., Σολωμάκης Γρηγ., Τζαβάρας Ἀν., Τσαμπόπουλος Κων., Φερδούσης Γ. καὶ Χατζηδασιλείου Δημ.

**ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α' ΤΑΞΕΩΣ**

Κατὰ τὴν ἴδιαν περιόδον ἔλαβον δίπλωμα ἀτμομηχανικοῦ α' τάξεως οἱ κάτωθι:

Ἀφένδρας Ε., Ἀλευρομάγειρος Νικ., Βερσάκης Ἰω., Βέγκος Νικ., Γρίβας Στ., Γκιόκας Ἰω., Γραμματικῆς Σωτ., Γουρούνης Νικ., Δημητρίου Εὐάγγ., Δεληκάρης Ἐλ., Δαρσινὸς Ἀθ., Ἐμμανουὴλ Παν., Ζαλώνης Ἀρ., Καλόξυλος Εὐάγγ., Καραμηνῆς Ἀνδρ., Καλλέργης Ἀνδρ., Μπουζούκος Χαρ., Μπάρ-

μπαρης Ἰλ., Μαντούβαλος Μιχ., Μανωλέσσης Κων., Μπάρτας Νικ., Μπουλοῦς Ξεν., Μουχούρης Θεμ., Μινάρδος Γρ., Μπέμπος Ἀχ., Πολέμης Ἀνδρ., Παπουτσᾶς Ἀντ., Πολίτης Ἀν., Παπαγλύμης Ἰω., Παπαματθαίου Χρ., Σαλίχος Γ., Σμύρος Στυλ., Σπέης Γ., Τσακίρης Μιχ., Φατσᾶς Δημ., Χατζηδασιλείου Χαρ. καὶ Ψύχας Ἰωάν.

**Μ.Ε.Κ. Β' ΤΑΞΕΩΣ**

Κατὰ τὴν ἴδιαν ἐξεταστικὴν περίοδον ἔλαβον δίπλωμα Μ.Ε.Κ. Β' τάξεως οἱ κάτωθι:

Ἀλεξανδρίδης Εὐάγγ., Ἀνδριόπουλος Γ., Ἀνδριανόπουλος Νικ., Ἀρμενιάκος Ρ., Ἀναστασάκης Ἐμμ., Ἀγγοῦρας Ἰω., Βαμβακούσης Εὐάγγ., Βούτσινος Μ., Βροντὸς Γ., Γκιόκας Κ., Γκιόκας Δ., Γρηγορακάκης Στέφ., Γιατρόπουλος Θ., Δρεπανιώτης Γ., Ἐξαρκόπουλος Γ., Ζώτος Δ., Ζδράβος Ἀρ., Κουτουκάκης Ἐμμ., Κανταρακίης ἢ Κανταράκης Γ., Καπράλος Ἰλ., Κοσμάς Δημ., Καλαβάνος Παν., Κιρορόγλου Β., Κανταούνης Ἀντ., Κουλάδης Στυλ., Καρώνης Ἀπ., Κοιλᾶκος Στ., Κωστάλας Δ., Κατρανισιώτης Γιαν., Λαδάς Ἀν., Μπαρμπαγιάννης Ἰω., Μαυρίκος Γ., Μανουσελῆς Ν., Μαυράκης Ε., Μπενέτος Ν., Μπιρμπιλῆς Χρ., Μήλιος Παντ., Ντουρούκης Ἰωάν., Ξενοῦς Χρ., Παπαχριστόπουλος Χ., Πάλλης Στέφ., Παπαθανασίου Ἰω., Πασαλάρης Δημ., Πουλάκης Κυρ., Παντέλης Ν., Ριζεῆκος Θ., Ρούσσος Ἀν., Ραγκούσης Ἐμμ., Σανούδης Χρ., Σδράνης Γ., Σταυριανίδης Γ., Σαραντίδης Κων., Σαρδῆς Μιχ., Τζούμας Γ., Τσιγκούνης Μιχ., Τσάκωνας Ἀλ., Τσαμίλης Ἐλ., Φλώρης Γ., Φουράκης Ἐμμ., Χρυσός Ἀχ.

**ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Β' ΤΑΞΕΩΣ**

Κατὰ τὴν ἴδιαν ἐξεταστικὴν περίοδον ἔλαβον δίπλωμα ἀτμομηχανικοῦ Β' τάξεως οἱ κάτωθι:

Ἀνδρουσόπουλος Χαρ., Ἀγγέλινας Παν., Ἀλεξιάδης Ἰλ., Βελούδης Ἰλ., Βεντούρης Φρ., Βιγκάκης Γ., Βελιώτης Σπ., Γκιγκέλος Δ., Γρηγοριάδης Δ., Γαλιόντης Β., Γιαννακίδης Χαρ., Γιαννούκος Γ., Γεωργιάδης Ἀχ., Γαμβρούλιας Στ., Δημητρακόπουλος Γ., Δαμίγος Ν., Δαλιμήρας Ἰλ., Δούκας Κ., Δρόσος Σαρ., Δουβαλέρης Εὐστρ., Εὐτυχόπουλος Κ., Ἐξαδάκτυλος Δ., Ζώρος Γ., Θεοδωρακόπουλος Β., Θεοχαρόπουλος Δ., Ἰωαννᾶτος Β., Καραμακωλάκης Δ., Κυριακάτος Ἀνδρ., Κακαϊδῆς Χρ., Καλαϊτζῆς Νικ., Κιρτζόγλου Ἰω., Κετσεσίδης Δ., Κόκκινος Ν., Κομιανὸς Στυρ., Κοντοῦλης Κ., Κασσιώτης Ν., Κορμετῆς Παν., Καφετζῆς Χρ., Καραουλάνης Ν., Λίτινας Δ., Λιανούδης Δ., Λιοκάρδης Ἰλ., Λουκόπουλος Εὐθ., Λιαρμακό-

**CHARLES R. WEBER COMPANY**

**BROKERS**

**TANKSHIPS AND PETROLEUM SHIP'S BUNKERS**

630 FIFTH AVENUE, ROCKEFELLER CENTER, NEW YORK, NEW YORK 10020

Telephone : Plaza 7-5080

Cables : "Webtank" New York

CHARLES R. WEBER

WILLIAM G. CONNELL  
DOUGLAS F. BARNARD  
A. W. HAENNI

GEORGE R. WAGNER  
ARNOLD M. SAMSON  
DONALD C. RYAN

πουλος Κ., Μαγκούρας Π., Μαμμάς Χαρ., Μακροπόδης Κ., Μπαρμαρέκος Ν., Μπουλούμπασης Ν., Μαστρομανώλης Π., Μπότσαρης 'Αρ., Μουστατσος Κυρ., Μαρίνης Γ., Μπέροδος Ν., Μανιός Μιχ., Μαρκάκης 'Αλ., Μαγκανιάς Γρ., Μπαμπιλής Ν., Μαυροειδής Δ., Μαμάης Μιχ., Ντάλης 'Αλ., Πετράκης Δ., Παπαϊωάννου Χαρ., Πίππας Τζαννης, Προσουλίδης 'Ιω., Πατσουλάκης Π., Περιμένης Ν., Παπαμακρής Κων., Παλαιολόγος 'Αλ., Παντελίδης Στυλ., Πετράκης Θ., Ρούγκας Δ., Ράμος Δημ., Ρεπούσκος Στ., Σταματίου 'Εμμ., Σιούτας 'Αθ., Σογιάς 'Αντ., Συρίγος Νικ., Σαμωνάς Στέφ., Στέφας Παν., Στούπης Στ., Τσετσένης Χρ., Τζάλας Κ., Τζανέτης Γ., Τσιμπέρης Χαρ., Τσίρδης Ν., Τζωρτζάτος Παν., Τσουκαλάς 'Αθ., Τσιάπας 'Ιω., Φασουλάκης 'Εμμ., Φωτιάδης Παν., Φατσής 'Απ., Χατζηλιάς Θ., Χατζηηλιάδης Χρ., Χατζηγαρυφάλου Ν.,

### ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Κατά τας προαγωγικές εξετάσεις του Μαΐου έλαβον δίπλωμα πρακτικού ατμομηχανικού οι κάτωθι:

Γκάνης Ευάγγ., Ζερβός Σταμ., Κωνσταντίνου 'Εμμ., Λαμπρινάκος 'Ιω., Μπαλαλάς Ν., Πετσώνης Γεώργ. - Φαίδων, Παντολέων Δημ., Συρίγος Μαθ.

### ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ Μ.Ε.Κ.

Κατά την ιδίαν εξεταστικήν περίοδον έλαβον δίπλωμα πρακτικού Μ.Ε.Κ. οι κάτωθι:

'Αλεξιάδης Δ., 'Αλεξόπουλος 'Αλ., Κούκας Κων., Καλαγκάσης Λάζ., Καρακαστόπουλος 'Αθ., Καρατζής Σπυρ., Μαυρή Μάρκ., Μπάρμπας 'Ιω., Ματζουλότζης Π., Ντούσκος Φρ., Παπαδάκης Παν., Πεταλούδης Παν., Παπαμάλης 'Ελ., Παπασχόλης Δ., Πάλλας Θ., Σάββας Στυλ. και Στουρνάς Δημ.

## Ο ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Ο. Λ. Π.

'Ενεκρίθη την 17ην Μαΐου ο Ισολογισμός του Ο.Λ.Π. χρήσεως 1965, ο οποίος παρουσιάζει σύνολον ενεργητικού 1.644.000.000 δρχ. 'Ο Ισολογισμός χαρακτηρίζεται εκ τής σημειωθείσης νέας ανόδου του εις δραχμάς

συνολικού ύψους των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Λ.Π., τα όποια ανήλθον εις το ποσόν τής τάξεως των 1.600 εκατομμυρίων. 'Η διάρθρωσις του Ισολογισμού εις γενικάς κατηγορίας έχει ως ακόλουθος:

### ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΞ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ 1965 (εις εκατομμύρια δραχμάς)

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ	
Πάγιον	1.289	'Ιδιον Κεφάλαιον	1.509
Κυκλοφορούν:		Ξένον Κεφάλαιον	135.
α) Διαθέσιμα	232	α) Μακροπρόθεσμον	33
β) Χρεώσται	22	β) Βραχυπρόθεσμον	59
γ) Λοιπά στοιχεία	101	γ) Λοιπά υποχρεώσεις	43
Σύνολον	1.644	Σύνολον	1.644
	==		==

Εις τήν σχετικήν έκθεσιν του Ισολογισμού του Ο.Λ.Π. παρατηρείται μεταξύ άλλων, ότι το κυκλοφορούν ενεργητικόν καλύπτει κατά το τριπλάσιον περίπου τας συνολικάς υποχρεώσεις του 'Οργανισμού. 'Επίσης σημει-

ούται πλεόνασμα κατά 8% του άπασχοληθέντος κεφαλαίου (προερχομένου κυρίως εκ των είσπραττομένων φόρων και τελών), το όποιον προορίζεται διά τήν συνεχή βελτίωσιν του λιμένος.

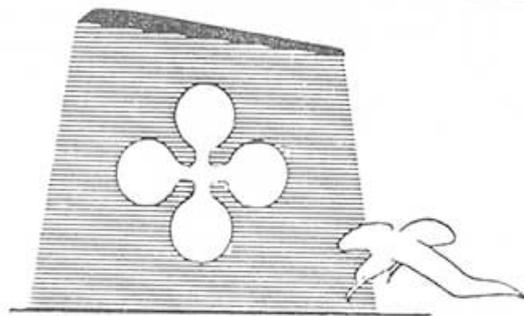
'Εξ άλλου, ή άξία των κτηθέντων εντός τής χρήσεως 1965 νέων περιουσιακών στοιχείων, ανήλθεν εις 163.286.000 δρχ., ενώ σημειώθη αύξησις του ταγίου ενεργητικού κατά 121.259.000 δρχ. έναντι του έτους 1964, κατά το όποιον είχαν έπέλθει αύξησις κατά 74.873.000 δρχ. 'Αφ' έτέρου το σύνολον των διαθεσίμων χρηματικών κεφαλαίων του Ο.Λ.Π. ανήρχετο την 31.12.1965 εις δρχ. 131.727.000 αναλυόμενον ως κάτωθι:

Καταθέσεις	την 31.12.65	την 31.12.64
Ταμείον	4.465.000	6.303.000
Καταθέσεις παρά Τραπεζαίαις	227.262.000	225.787.000
Σύνολον	231.727.000	232.090.000
	==	==

Τέλος, τα έπιβαρίωντα την χρήσιν έξοδα, ανήλθον εις δρχ. 334.269.000 δρχ., έναντι δρχ. 278.469.000 του προηγούμενου έτους, ενώ τα αντίστοιχως έσοδα ανήλθον εις δρχ. 484.808.000 έναντι δρχ. 393.710.000 του έτους 1964.

'Ιδιαιτέρως σημειούται, ότι τα βασικότερα κονδύλια τής χρήσεως παρουσιάζουν σημαντικήν αύξησιν εν σχέσει με το 1965. Διά να αντιμετωπισθούν ταύτα, πά πραγματοποιηθέντα αντίστοιχως έσοδα αναποτρέπτως ηύξηθησαν εις βάρος, δεδαίως, του κόστους του λιμένος. Αί παροχαί προς τους λιμενεργάτας και αί ηύξημέναί τοιαύται προς τους υπαλλήλους, έδάρυνον άποφασιστικώς. Ούτω, αί δαπάναι διοικήσεως του 'Οργανισμού ανήλθον κατά το 1965 εις 297.565.000 δρχ. έναντι 240.615.000 δρχ. του 1964 (διαφορά 46.950.000 δρχ.), αί δέ δαπάναι λειτουργίας διοικητικών υπηρεσιών ανήλθον εις 3.183.000 δρχ., έναντι 2.546.000 δρχ. (διαφορά 637.000 δρχ.). Και τα κονδύλια των έσόδων ηύξηθησαν, εν σχέσει με το 1964: Λιμενικοί φόροι 64.438.000 δρχ. (έναντι 50.614.000 δρχ.), τέλη πλοίων 21.518.000 δρχ. (έναντι 18.628.000 δρχ.), έσοδα έξ εκμισθώσεως μηχανημάτων και πλωτών μέσων 4.297.000

**mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ**  
**sts ΕΡΜΗΣ**  
**tss ΠΗΓΑΣΟΣ**  
**mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ**  
**ss ΑΤΡΕΥΣ**



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

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

δρχ. (έναντι 3.999.000 δρχ.), έσοδα έκ φορτοεκφορτωτικών έργασιών 249.614.000 δρχ. (έναντι 198.850.000 δρχ.) κλπ.

Η παρατηρούμενη μεγάλη διαφορά έν σχεσει με την χρήση του 1964, λόγω των γνωστών επιδουρνώσεων —αι όποιαί και δέν σταματούν— καθιστούν την όλην διαχείριση του λιμένος δυσχερεσάτην. Αί ζημιαί έκ τής εργολαβίας των φορτοεκφορτώσεων καλύπτονται από τās άλλας προσόδους του 'Οργανισμού. Εύνόητος ή καθυστέρησης τής λιμενικής άνασυγκροτήσεως και του έξοπλισμού του λιμένος.

**ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ**

Κατά τον παρελθόντα μήνα Μάϊον έχορηγήθησαν υπό του Ν.Α.Τ. συντάξεις εις τούς κάτωθι ναυτικούς, άποχωρήσαντας του ναυτικού έπαγγέλματος και τās οικογενείας αυτών:

Είς πλοίαρχους: Βασ. Καραμούζην, με υπηρεσίαν 16 έτών, 10 μηνών και 20 ήμερών δρχ. 1.292, 'Αντ. Λιόσην, με υπηρεσίαν 26 έτών, 8 μηνών και 3 ήμερών δρχ. 3.483, Λεωνίδαν Βούλγαρην, με υπηρεσίαν 26 έτών, 6 μηνών και 22 ήμερών δρχ. 3.849, Κων. 'Ανδρεάδην, με υπηρεσίαν 28 έτών, 8 μηνών και 20 ήμερών δρχ. 4.761, Κων. Κουφοπαντελήν, με υπηρεσίαν 26 έτών, 8 μηνών και 14 ήμερών δρχ. 4.475, Γεώργ. Μακρήν, με υπηρεσίαν 19 έτών, 1 μηνός και 11 ήμερών δρχ. 2.277, Στυλ. Παλμούτσον, με υπηρεσίαν 16 έτών, 5 μηνών και 18 ήμερών δρχ. 1.225, Βασ. 'Εξαρχόπουλον, με υπηρεσίαν 35 έτών, 10 μηνών και 7 ήμερών δρχ. 5.695, Νικ. Τσούραν, με υπηρεσίαν 26 έτών, 11 μηνών και 13 ήμερών δρχ. 4.131, Νικ. 'Αδάμην, με υπηρεσίαν 33 έτών, 4 μηνών και 27 ήμερών δρχ. 5.804, Εύστ. Μαρούδην, με υπηρεσίαν 27 έτών και 12 ήμερών δρχ. 3.059.

Είς μηχανικούς: Παν. Σουλιώτην, με υπηρεσίαν 21 έτών, 10 μηνών και 16 ήμερών δρχ. 2.880, Νικ. Κωστήδην, με υπηρε-

σίαν 15 έτών, 6 μηνών και 16 ήμερών δρχ. 1.405, Κατίναν χήραν Πέτρου Δεμέναγα, με υπηρεσίαν 20 έτών, 6 μηνών και 28 ήμερών δρχ. 1.518, 'Απόστ. Μαρ. Δελημπόνην, με υπηρεσίαν 23 έτών και 24 ήμερών δρχ. 2.340, 'Αθ. Δημόκωσταν, με υπηρεσίαν 38 έτών και 6 μηνών δρχ. 2.400, Πέτρον Κρουστάλην, με υπηρεσίαν 40 έτών και 7 μηνών δρχ. 3.728, 'Αριστ. Καραβόλον, με υπηρεσίαν 28 έτών, 9 μηνών και 1 ήμέρας δρχ. 3.751, Κατίναν χήραν 'Ιω. Βαρδάκη, με υπηρεσίαν 7 έτών, 3 μηνών και 13 ήμερών δρχ. 1.015, Δημ. πατέρα Σπυρ. Ντούμα, με υπηρεσίαν 9 ήμερών δρχ. 1.000, 'Εμμ. Χατήραν, με υπηρεσίαν 19 έτών, 8 μηνών και 23 ήμερών δρχ. 2.168.

Είς άσυρματιστάς: Παντ. Δημ. Πέρικζαν, με υπηρεσίαν 22 έτών, 3 μηνών και 15 ήμερών δρχ. 2.782, Πουλίκον Μιχ. Μπαλιτζάσην, με υπηρεσίαν 26 έτών, 10 μηνών και 24 ήμερών δρχ. 4.138, 'Αντωνίαν χήραν Κων. Πρωίου με υπηρεσίαν 25 έτών, 4 μηνών και 21 ήμερών δρχ. 2.483.

Είς κατώτερα πληρώματα: Στ. Ξυπολιάν, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 22 έτών και 10 ήμερών δρχ. 1.617, Κων. Πιτσιλάδην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 22 έτών, 11 μηνών και 14 ήμερών δρχ. 1.150, 'Ιω. Γανίτην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 32 έτών, 2 μηνών και 25 ήμερών δρχ. 2.356, Ειρήνην, χήραν Βασ. Κωτούλια, κυβερνήτου, με υπηρεσίαν 25 έτών, 8 μηνών και 21 ήμερών δρχ. 1.000, Εύρυσθένην Λεμονήν, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 15 έτών και 11 ήμερών δρχ. 1.000 Κων. Γκερέκον, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 29 έτών, 11 μηνών και 1 ήμέρας δρχ. 1.962, Παν. Δημάκην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 30 έτών, 5 μηνών και 1 ήμέρας δρχ. 1.840, 'Αγγ. Κεφάλαν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 24 έτών, 9 μηνών και 5 ήμερών δρχ. 1.159, Δημ. Κουκίδην, κυβερνήτην με υπηρεσίαν 16 έτών, 1 μηνός και 26 ήμερών δρχ. 1.000, Κων. 'Ανδριανόν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 15 έτών, 11 μηνών και 4 ήμερών δρχ. 1.000,

Παν. Τουλιάτον, ξυλουργόν, με υπηρεσίαν 16 έτών και 21 ήμερών δρχ. 1.000, Γ. Μαρούλην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 36 έτών. 9 μηνών και 2 ήμερών δρχ. 3.198, 'Αθ. Λ. Δρακίδην, αρχιθαλαμηπόλον, με υπηρεσίαν 35 έτών, 7 μηνών και 23 ήμερών δρχ. 2.670, Κων. Θεοδωράκην, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 17 έτών, 5 μηνών και 27 ήμερών δρχ. 1.000, Παν. Βιδάνην, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 25 έτών, 1 μηνός και 4 ήμερών δρχ. 1.955, 'Εμμ. Καραμήτσον, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 25 έτών, 2 μηνών και 21 ήμερών δρχ. 2.114, Χαρ. Γ. Τριανταφύλλου, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 19 έτών και 10 μηνών δρχ. 1.000, Ν. 'Αν. Μακαρατζήν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 30 έτών και 29 ήμερών δρχ. 1.858, Γ. Νανάκην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 34 έτών, 2 μηνών και 24 ήμερών δρχ. 1.840, Ειρήνην χήραν Λεων. Ρούσσου, θερμαστού, με υπηρεσίαν 11 έτών, 9 μηνών και 22 ήμερών δρχ. 15.444 (έφ' άπαξ άποζημίωσις), Μιχ. Τσακμάκαν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 21 έτών, 9 μηνών και 9 ήμερών δρχ. 1.000, Σταμ. Παπακυριάκον, δότην, με υπηρεσίαν 21 έτών, 2 μηνών και 25 ήμερών δρχ. 1.000, Σταμ. Μανώλην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 39 έτών, 1 μηνός και 3 ήμερών δρχ. 3.506, Κων. Χαροκόπου, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 25 έτών, 9 μηνών και 1 ήμέρας δρχ. 2.368, Δημ. Πιπίνην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 28 έτών, 4 μηνών και 15 ήμερών δρχ. 1.880, 'Αν. Ψαρράκην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 15 έτών, 6 μηνών και 28 ήμερών δρχ. 1.000, Γερ. Γ. Βενιέρην, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 17 έτών και 9 ήμερών δρχ. 1.072, Ν. Δομάζον, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 17 έτών, 1 μηνός και 25 ήμερών δρχ. 1.000, 'Απ. Φήμην, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 19 έτών, 9 μηνών και 14 ήμερών δρχ. 1.000, Μαρκέλλαν χήραν Γ. Μαρτάκη, θαλαμηπόλου, με υπηρεσίαν 6 έτών, 5 μηνών και 28 ήμερών δρχ. 1.000, Κυριακήν, χήραν 'Αντ. Ξένου, αρχιθερμαστού, με υπηρεσίαν 22 έτών, 9 μηνών και 23 ήμερών δρχ. 1.214, 'Ιω. 'Αντωνίου, άλιέα, με

# INTERNATIONAL MARINE PAINTS

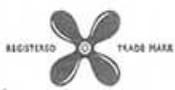
TOP ✓  
QUALITY

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	FRANCE ROUEN	ITALY GENOA	NORWAY BERGEN	SWEDEN GOTHENBURG
AUSTRALIA SYDNEY	CANADA VANCOUVER	GERMANY HAMBURG	ITALY TRIESTE	NEW ZEALAND AUCKLAND	U.S.A. NEW ORLEANS
BRAZIL RIO DE JANEIRO	DENMARK COPENHAGEN	HOLLAND ROTTERDAM	MEXICO MEXICO CITY	NEW ZEALAND WELLINGTON	U.S.A. SAN FRANCISCO
CANADA MONTREAL	FRANCE LE HAVRE	INDIA CALCUTTA	NIGERIA IKEJA	SPAIN BILBAO	VENEZUELA MARACAIBO

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

υπηρεσίαν 16 ετών, 9 μηνών και 13 ημερών δρχ. 1.000, Κων. Μπουλιέρη, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 26 ετών, 10 μηνών και 12 ημερών δρχ. 2.031, Μιχ. Σταμ. Χατζηαργύρη, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 25 ετών και 9 ημερών δρχ. 1.089, 'Αθ. Μπιτσάκη, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 15 ετών, 9 μηνών και 11 ημερών δρχ. 1.000, Γ. Ν. Περδικούρη, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 21 ετών, 3 μηνών και 4 ημερών δρχ. 1.413, Ν. Μ. Τριγάνη, μάγειρον, με υπηρεσίαν 21 ετών, 4 μηνών και 6 ημερών δρχ. 1.423, 'Ελ. 'Αλεξάκη, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 19 ετών, 7 μηνών και 13 ημερών δρχ. 1.000, Σταμ. Δαφνάκη, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 24 ετών, 8 μηνών και 24 ημερών δρχ. 1.470, Π. Ζαβιτσάνου, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 16 ετών και 1 ημέρας δρχ. 1.000, Χρ. Καραντώνη, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 31 ετών, 11 μηνών και 12 ημερών δρχ. 2.183, Χρ. Καλάγκαν, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 25 ετών, 8 μηνών και 13 ημερών δρχ. 1.533, Σπυρ. Χιώτη, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 15 ετών, 10 μηνών και 21 ημερών δρχ. 1.000, Χαρίκλειαν χήραν 'Αν. Μυλωνά, θερμαστού, με υπηρεσίαν 19 ετών, 6 μηνών και 2 ημερών δρχ. 1.000, Παν. Χρυσάφιτη, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 20 ετών, 3 μηνών και 22 ημερών δρχ. 1.000, Δημ. Σαμιώτη, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 26 ετών, 4 μηνών και 1 ημέρας δρχ. 1.244, Εύστρ. Μπατζήν, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 26 ετών, 9 μηνών και 6 ημερών δρχ. 1.397, 'Ιω. Ραμούνδου, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 15 ετών και 12 ημερών δρχ. 1.000, Γ. Οικονομόπουλον, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 21 ετών, 8 μηνών και 3 ημερών δρχ. 1.000, Παν. Δραγάτην, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 26 ετών, 11 μηνών και 27 ημερών δρχ. 1.156, Ν. Μαυρωνάν, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 19 ετών και 1 ημέρας δρχ. 1.000, Θ. Μπούφη, κυβερνή-

την, με υπηρεσίαν 15 ετών, 1 μηνός και 23 ημερών δρχ. 1.000, 'Απ. Δορδομούζη, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 22 ετών, 8 μηνών και 27 ημερών δρχ. 1.089, 'Ιω. Ζολώταν, ναύκληρον, με υπηρεσίαν 34 ετών, 10 μηνών και 25 ημερών δρχ. 4.029, 'Εμμ. Λιδανόν, αλιέα, με υπηρεσίαν 15 ετών, 2 μηνών και 21 ημερών δρχ. 1.000, Διαμ. Γρηγοράν, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 19 ετών και 22 ημερών δρχ. 1.000, Χρυσούλαν, χήραν 'Ανασ. Κουρουτζή, θερμαστού, με υπηρεσίαν 21 ετών, 6 μηνών και 16 ημερών δρχ. 1.000, 'Ιω. Τσάκον, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 18 ετών και 1 ημέρας δρχ. 1.000, 'Αν. Κατωπόδη, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 29 ετών, 9 μηνών και 7 ημερών δρχ. 1.857, 'Ιάκ. Μαγουλάν, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 25 ετών, 11 μηνών και 13 ημερών δρχ. 2.492, Διον. Μοίραν, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 15 ετών, 1 μηνός και 5 ημερών δρχ. 1.000, 'Ιω. Δάρμη, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 19 ετών, 11 μηνών και 20 ημερών δρχ. 1.429, Χαρ. Μακρουάν, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 15 ετών και 19 ημερών δρχ. 1.000, Β. Μενεξήν, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 25 ετών, 6 μηνών και 4 ημερών δρχ. 1.343, Παντ. Καλοσκάμη, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 20 ετών, 6 μηνών και 6 ημερών δρχ. 1.484, Ξεν. 'Ιω. Κρητικόπουλον, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 15 ετών, 9 μηνών και 24 ημερών δρχ. 1.000, Γ. Μπέρδου, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 29 ετών, 10 μηνών και 3 ημερών δρχ. 1.089, Παν. Ζωητόν, η Μπιτοπόταν, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 15 ετών, 6 μηνών και 5 ημερών δρχ. 1.000, Κυρ. Ψαριανόν, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 16 ετών, 7 μηνών και 23 ημερών δρχ. 1.000, 'Ιω. Χατζηγιάννου, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 15 ετών, 2 μηνών και 5 ημερών δρχ. 1.000, Παν. Καραίτην, μηχανουργόν, με υπηρεσίαν 34 ετών, 8 μηνών και 20 ημερών δρχ. 2.148, Γ. Κατέχην,

αλιέα, με υπηρεσίαν 17 ετών, 2 μηνών και 21 ημερών δρχ. 1.000, 'Εμμ. Καλιώτην, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 26 ετών, 10 μηνών και 12 ημερών δρχ. 1.839, Δημ. Καριώτην, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 32 ετών, 1 μηνός και 25 ημερών δρχ. 1.545, 'Ιω. Σαμιώτην, λιπαντήν, με υπηρεσίαν 25 ετών, 10 μηνών και 25 ημερών δρχ. 2.316, 'Αλ. Στρογγυλόν, κυβερνήτη, με υπηρεσίαν 30 ετών, 9 μηνών και 4 ημερών δρχ. 2.475, 'Ιω. Βέζον, αλιέα, με υπηρεσίαν 19 ετών, 6 μηνών και 28 ημερών δρχ. 1.000, Ν. Βαλαμάνη, θαλαμηπόλον, με υπηρεσίαν 29 ετών, 9 μηνών και 15 ημερών δρχ. 2.411, Θεοφ. Κατσάμπαν, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 15 ετών, 1 μηνός και 12 ημερών δρχ. 1.000, Παντ. Καρακόζην, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 15 ετών, 1 μηνός και 3 ημερών δρχ. 1.000, Τηλ. Παναγιωτάκη, λιπαντήν, με υπηρεσίαν 23 ετών, 10 μηνών και 6 ημερών δρχ. 1.859, Γ. Καγεώργην, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 15 ετών, 3 μηνών και 28 ημερών δρχ. 1.000, 'Ιω. Σταύρου, ναυτεργάτη, με υπηρεσίαν 24 ετών, 5 μηνών και 27 ημερών δρχ. 1.089, Παν. Κυπάρισσον, θαλαμηπόλον, με υπηρεσίαν 26 ετών, 1 μηνός και 24 ημερών δρχ. 1.000, Χρ. Βαγιάνου, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 28 ετών, 11 μηνών και 7 ημερών δρχ. 1.726, Γ. Μέλιον, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 15 ετών, 5 μηνών και 27 ημερών δρχ. 1.000, Θ. Βλυσιδίην, ναύτην, με υπηρεσίαν 23 ετών, 7 μηνών και 18 ημερών δρχ. 1.596, Σωτ. Τουμαζάνην, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 19 ετών, 4 μηνών και 12 ημερών δρχ. 1.225, Σταμ. Μαργαρίτην, ναύκληρον, με υπηρεσίαν 4 ετών, 11 μηνών και 29 ημερών δρχ. 1.000, Σπυρ. όρφαν. αδελφ. Μιχ. Φαναριώτου, ναυτεργάτου, με υπηρεσίαν 3 ετών, 4 μηνών και 16 ημερών δρχ. 1.000, Φ. Ζυγουρίδην, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 15 ετών, 3 μηνών και 24 ημερών δρχ. 1.000, 'Ιω. Γλύκαν,

## MARINE DIESEL ENGINES

for all types, and sizes of merchant ship.

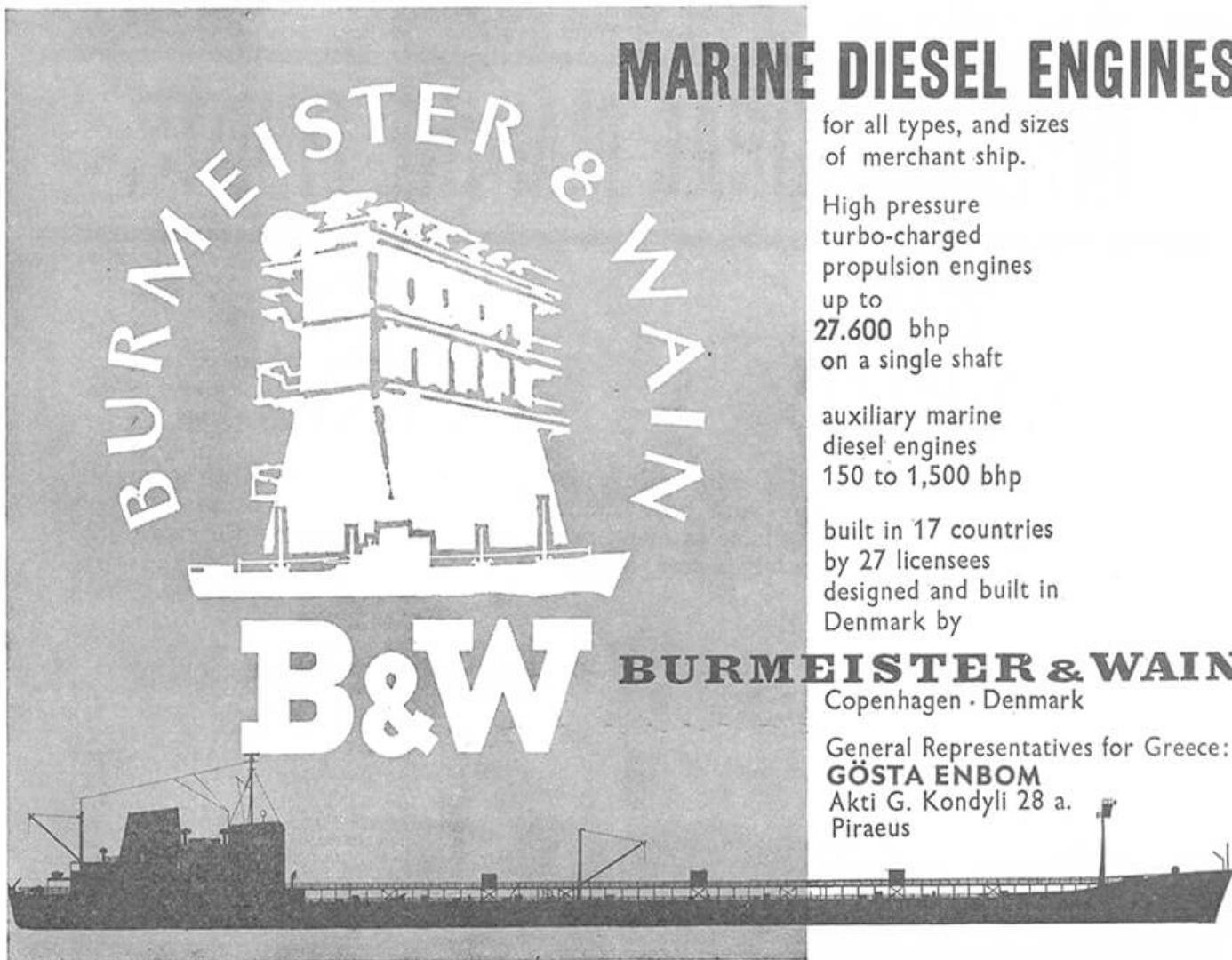
High pressure turbo-charged propulsion engines up to 27.600 bhp on a single shaft

auxiliary marine diesel engines 150 to 1,500 bhp

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

**BURMEISTER & WAIN**  
Copenhagen · Denmark

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



ναύκληρον, με υπηρεσίαν 25 ετών, 6 μηνών και 4 ημερών δρχ. 2.168, Βασ. Κουτσουμύτην, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 17 ετών, 5 μηνών και 7 ημερών δρχ. 1.000, 'Ανδριάναν χήραν Σπυρ. Συρίγου, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 12 ετών, 1 μηνός και 12 ημερών δρχ. 1.383, Ξαν. Μαγκούρα, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 22 ετών, 8 μηνών και 29 ημερών, δρχ. 1.067, Γ. Εύθυμιος ή 'Αντωνίου, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 29 ετών, 5 μηνών και 14 ημερών δρχ. 1.810, Φραγγιώ χήραν Εύαγγ. Κεχαγιά, κυβερνήτου, με υπηρεσίαν 9 ετών, 10 μηνών και 17 ημερών δρχ. 1.000, 'Ανδρ. Λέκκα, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 26 ετών, 11 μηνών και 21 ημερών δρχ. 2.018, Σπυρ. Μπινιάν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 29 ετών, 3 μηνών και 26 ημερών δρχ. 1.840, Ζαχ. Παπάλα, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 17 ετών, 3 μηνών και 2 ημερών δρχ. 1.000, Δημ. όρφαν. Κων. Καβαζή, μηχανουργού, με υπηρεσίαν 10 ετών, 6 μηνών και 22 ημερών δρχ. 6.912 (έφ' άπασξ άποζημιώσις), Εύστ. Τρύφωνα, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 25 ετών, 6 μηνών και 22 ημερών δρχ. 1.120, Ν. Πασσάν, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 18 ετών, 6 μηνών και 9 ημερών δρχ. 1.247, Β. Σαμιώτην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 26 ετών, 2 μηνών και 21 ημερών δρχ. 1.485, Θ. Σύρμαν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 15 ετών, 2 μηνών και 23 ημερών δρχ. 1.000, Ν. Βασταρδήν, άρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 15 ετών και 5 ημερών δρχ. 1.000, Ν. Καρατζήν, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 22 ετών, 2 μηνών και 17 ημερών δρχ. 1.000, Μάρκον Πατέραν, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 17 ετών, 11 μηνών και 11 ημερών δρχ. 1.000 μηνιαίως.

**Β'. 15ΘΗΜΕΡΟΝ**

Είς πλοίαρχους: Παν. Πατέραν, με υπηρεσίαν 19 ετών, 5 μηνών και 29 ημερών δρχ. 2.062, 'Ελένην χήραν Πελοπίδα Σβερδίκη, με υπηρεσίαν 21 ετών, 3 μηνών και 22 ημερών δρχ. 1.338.

Είς μηχανικούς: Γεώργ. Πελεκάνον, με υπηρεσίαν 16 ετών, 9 μηνών και 15 ημερών δρχ. 1.789, Ειρήνην, χήραν 'Ιω. Μανωλέσσου, με υπηρεσίαν 15 ετών, 2 μηνών και 15 ημερών δρχ. 1.000.

Είς άσυρματιστήν: 'Εμμαν. 'Αλτηγον, με υπηρεσίαν 26 ετών και 10 μηνών δρχ. 3.934.

Είς κατώτερα πληρώματα: 'Αριστ. Παπαδημητρίου, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 22 ετών, 5 μηνών και 28 ημερών δρχ. 1.670, Παναγιώτην Μπέλλα, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 3 ετών, 2 μηνών και 5 ημερών δρχ. 1.000, 'Αριστείδην Μανδαράκαν, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 22 ετών, 1 μηνός και 14 ημερών δρχ. 1.552, Χρ. 'Ανδριάνον, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 19 ετών, 4 μηνών και 1 ημέρας δρχ. 1.000, Βασίλειον Καλογερόπουλον, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 26 ετών, 2 μηνών και 18 ημερών δρχ. 1.539, Χαρ. Δομανόλδον, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 21 ετών, 6 μηνών και 6 ημερών δρχ. 1.000, Γεώρ. Φωκιανόν, μηχανουργόν, με υπηρεσίαν 25 ετών, 4 μηνών και 20 ημερών δρχ. 1.000, Αίκατερίνην χήραν Μιχ. Σταμαργά, ναυτεργάτου, με υπηρεσίαν 4 ετών, 8 μηνών και 22 ημερών δρχ. 1.000, Νικόλαον 'Αντύπαν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 20 ετών, 6 μηνών και 2 ημερών δρχ. 1.000, Κων/νον Μπυγάλην, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 16 ετών, 4

μηνών και 9 ημερών δρχ. 1.000, 'Ελευθέριον Μερσίαν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 15 ετών, 10 μηνών και 10 ημερών δρχ. 1.000, Μιχ. Τσαγκάρην, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 30 ετών, 4 μηνών και 28 ημερών δρχ. 1.881, 'Ιωάννην 'Ελευθερίου, μάγειρον, με υπηρεσίαν 19 ετών, 1 μηνός και 2 ημερών δρχ. 1.000, Νικόλαον Βούλαργην, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 19 ετών και 5 μηνών δρχ. 1.001, Μάρκον Μακρινόν, θαλαμηπόλον, με υπηρεσίαν 15 ετών, 8 μηνών και 22 ημερών δρχ. 1.000, Παναγιώτην Σταματόπουλον, μάγειρον, με υπηρεσίαν 16 ετών, 1 μηνός και 15 ημερών δρχ. 1.038, 'Ιωάννην Διακάκην, θαλαμηπόλον, με υπηρεσίαν 23 ετών, 5 μηνών και 17 ημερών δρχ. 1.759, 'Αναστάσιον Μαγγιάτην, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 16 ετών και 6 ημερών δρχ. 1.000, 'Ιωάννην Δαγκλήν, άρχιμάγειρον, με υπηρεσίαν 30 ετών, 4 μηνών και 17 ημερών δρχ. 4.210, Δημήτριον Μαύρον, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 34 ετών, 4 μηνών και 10 ημερών δρχ. 2.622, Σπυρ.

Μαγουλιάν, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 21 ετών, 11 μηνών και 1 ημέρας δρχ. 1.626, 'Αναστάσιον Χατζήν, μάγειρον, με υπηρεσίαν 25 ετών, 4 μηνών και 29 ημερών δρχ. 2.390, 'Αθανάσιον Μουστάκαν, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 16 ετών, 5 μηνών και 27 ημερών δρχ. 1.000, 'Αλκιβιάδην Σπυράτον, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 21 ετών, 9 μηνών και 16 ημερών δρχ. 1.758, Γεώργιον Γκίκαν, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 21 ετών, 4 μηνών και 11 ημερών δρχ. 1.529, Γεώργιον Γούλιαν, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 20 ετών, 5 μηνών και 1 ημέρας δρχ. 1.460, Νικόλαον 'Αλυφαντήν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 26 ετών, 3 μηνών και 19 ημερών δρχ. 1.469, Βασίλειον Κουσουράκη, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 25 ετών, 7 μηνών και 11 ημερών δρχ. 1.424, Γεώργιον Τασσεμλήν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 30 ετών και 4 μηνών δρχ. 2.812, 'Ιωάννην Γιαννακούλην, ναυτεργάτην, με υπηρεσίαν 30 ετών, 6 μηνών και 18 ημερών δρχ. 2.535 μηνιαίως.

**ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**

'ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: Καθ' όν χρόνον έχαιρείζεν έντός του λιμένος της Τζέντα την 26ην 'Απριλίου, προσέκρουσε επί του έκαι ήγκυρωθόλημένου θηζελωπλοίου 'Ανταρκίμπε, άμφοτερα δέ ύπέστησαν ζημίας.

'ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ: 'Από 'Αρμόχωτον διά Λονδίον και καθ' όν χρόνον προσήγγιζεν εις 'Ιμπήρικλ Ντόκ, προσέκρουσε την 15ην Μαΐου εις την είσοδον αυτού και ύπέστη ζημίας εις την πρόραν του.

'ΑΘΑΗΤΗΣ: 'Αφιχθών εις Κέηπ Τάουν εκ Σάν Νίκολας την 22αν Μαΐου, ανακοίνωσεν ότι έχει διαρροήν εις τή ύδρα και συνεπεία προσάρξεός του έξω τού Μπουένος 'Αύρες την 11ην Μαΐου και έπίσης ζημίας λόγω της κακοκαιρίας του συνήνευσε κατά τή ταξίδιόν του.

'ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Είς περιηγητικόν ταξίδιον εκ Γιβραλτάρ, κατά την εις Άδς Πάλλιας άφιξίν του την 21ην Μαΐου προσέκρουσεν επί της προβλήτου και ύπέστη εις την πρόραν ρήγμα δύο περίπου μέτρον. 'Επισκευαθέντος του ρήγματος, τή πλοίον άναχώρησε διά τόν προορισμόν του τή άπόγεμα της 22ας.

'ΑΛΒΕΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ: 'Εκ Ντουλοσθ, κατά την εις Αίθερπουλ άφιξίν του την 21ην Μαΐου, προσέκρουσεν επί της προβλήτου και ύπέστη ζημίας εις την πρόραν του.

'ΑΛΜΗΡΑΝ: 'Από Πόρτο 'Αλέγκρε διά Ρίο Γκράντε κανόν, προσάρξε τή άπόγεμα της 25ης Μαΐου έξωθι τού Ρίο Γκράντε, άναυκλώσθη δέ την έπομένην δι' ίδιον του μέσον και συνέχισε τόν πλοόν του.

'ΑΜΑΖΩΝ: 'Από Δουβλίον διά Τολήντο κανόν, προσέκρουσεν επί προβλήτου εις θούρυγα Σκίν Λόφρενς την 6ην Μαΐου και ύπέστη ζημίας εις τρία έλλάγματα της άριστερας πλευράς και την περί αυτά περιοχήν, περιλαμβανομένων και έλασμάτων τού καταστρώματος.

'ΑΝΝΑ: 'Από Σαβόνα διά Περαικόν Κόλπον και καθ' όν χρόνον διήρχετο την διώρυγα τού Σουέζ, προσέκρουσεν επί προπροετοιμημένον πλοίον τή όποιον αιφνιδίως είχε προσάρξει, την 16ην Μαΐου, χωρίς να είδοποιήση τή άκολουθούσα σκάφη. 'Αμώτερα ύπέστησαν ζημίας, τή δέ 'Αννα άναχώρησε την 17ην Μαΐου διά προορισμόν του.

'ΑΟΥΡΟΡΑ: 'Από 'Αμσδεργον διά Μόντρακλ, ύπέστη την πρώταν της 18ης Μαΐου διαρροήν εις τή προμνάκη αήτη του, άνοικτά τού Κέηπ Ρέις, την πρώταν δέ της έπομένης έγκυρωθίψθη από τή πλήρωμά του εις πλάτος 46° 38' Β και μήκος 49° 38' Δ. Τή πλήρωμα διεσώθη εκ τών λείμων από δύο προστρέξαντα βρετανικά φορτηγά, τή δέ πλοίον έδουθή την 26ην Μαΐου.

'ΑΡΚΑΔΙΑ: 'Από Μπρέμερχαφεν διά Μόντρακλ, έθραύθη μία πτέρυξ της άριστερας του έσωτερικής έλικου, ως διεπιστώθη την 20ην Μαΐου υπό όψου εις Μόντρακλ.

'ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ: 'Αφιχθή την 12ην Μαΐου εις Ρουακοπόνκι έμφορτον, με ζημίας εις ένα κώνιτρον της μηχανής του, τού όποιου έθραύθη τή χιτώνιον.

'ΑΡΤΕΜΙΔΑ: Τήν 16ην Μαΐου άπόλεσεν εις Νεοτοσά μίαν άγκυράν του.

'ΑΣΗΑΣΙΑ: Κενόν από Ρουέν προς την Λευκήν Θάλασσαν, ύπέστη την 13ην Μαΐου ζημίας εις την μηχανήν του, κατόρθωσεν όμως να άφικθί δι' ίδιον του μέσον εις Κριστικανσούν την 15ην Μαΐου. Μετ' έπισκευήν τών ζημιών του άναχώρησε δι' 'Αρχάγγελον την 21ην Μαΐου.

'ΒΑΣΤΡΙΚ: 'Αναχώρησεν εκ Μπουένος 'Αύρες την 11ην Μαΐου διά Ρόττερνταμ, προσάρξε παρά τή 20ην χιλιόμετρον τού 'Ιντιο Τσάνελ την 12ην Μαΐου. 'Αναυκλώσθη τή άπόγεμα της 16ης δι' ίδιον του μέσον και έθραύσεν εις Μοντεβίδεο την 17ην.

'ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ: Κατά την εκ Ρόττενταμ άναχώρησίν του προσάρξεν έντός τού ποταμού Μάξς την 19ην Μαΐου, άναυκλώσθη όμως μετ' έλίγον δι' ίδιον του μέσον και συνέχισε τόν πλοόν του.

'ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.: 'Υπέστη σοβαράς ζημίας εις τούς άτμοτροβίλους του συνεπεία άμειψίας τών μηχανικών και άναμίξεως ύδατος εις τή λιπαντικόν του έλαιον, της όποιας και έπισκεύασεν εις Σακραμιακήν, όπου έφθασε την 8ην Μαΐου.

'ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ: 'Από Παρναμάκου διά Τερζέστην, προσήγγισε την 23ην Μαΐου εις Ρίο ντε Τζικάνερο, λόγω άνωμαλίας εις τή σύστημα λιπάνσεως της μηχανής του.

'Δ. Γ. ΠΑΝΑΙΟΣ: 'Από Ροζάριο δι' 'Ιτα-

**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.

λίαν, άπόλασε τήν 13ην Μαΐου τήν άγκυράν του με έν άμμα άλόσου εις διαυλον Μαρτίν Γκάρτσιου του Μπουένος Άδρες.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ»: Διά Φιλαδέλφειαν 10 Μαΐου προσέκρουσε εις πυθμένα εις Ντελάγουερ, ύποστάν σημαντικώς ζημίας.

«ΔΡΟΜΩΝ»: Άπό Καζαμπλάνκα διά Κάντλα έμφορτον, προσήραξε ένω τού Πόρτ Όκχα εις πλάτος 22° 32' Β και μήκος 69° 18' Α τήν 26ην Μαΐου.

«ΕΛΛΑΣ»: Υπό έκσώρτσιν και έκτελουδν μικροεπισκευάς εις λιμένα Πειραιώς, ύπέστη τήν έσπέραν τής 10ης Μαΐου πυρκαϊάν εις τήν περιοχήν του κότευς έφυγμένου φορτίου ύπ' άριθ. 3, ή όποία μεταδόθη άργότερον εις τό ύπόλοιπον σκάφος. Τό πύρ τελικώς κατεσδόθη ύπό τής πυροσβεστικής ύπηρεσίας λιμένος και ρυμουλκων τήν 12ην Μαΐου. Τό πλοίου όμως ύπέστη σημαντικώς ζημίας και κατεκλύθη ύπό τών ύδάτων, προσήραξε εις τό σημείον παραβολής του. Καταβάλλονται προσπάθειαι άναλκώσεως.

«ΕΚΤΩΡ»: Άπό Ήνωμένιας Πολιτείας διά Ήντσόν, παρέμεινε άνευ κατοίμου περί τά 900 μίλια ανατολικώς τής Χακοντάτε τήν 16ην Μαΐου, άπεστάλη δέ εις Όζάκα τό ρυμουλκόν «Μπεντάν Μαρού», έν οικισθέν πρós \$ 3.500 ήμερησίως. Έφθασε και προσέδεσε τό πλοίου τήν 20ην Μαΐου, τό έρμουλκός δέ εις Καματοι, όπου έφθασε τήν 27ην Μαΐου.

«ZAMBEZI»: Κατά τόν έν Γαλλέστον πρós Καλικούτταν πλοίου του, προσέκρουσε τό άπόγευμα τής 7ης Μαΐου εις τήν είσοδον τής λακάνης άνωφώσεως Κίντερπορ, έν συνεχείαι δέ προσήραξε εις τήν έναντι αότης όχθην του ποταμού Χούλη. Τήν 8ην Μαΐου τό πλοίου άνεγκύθη δι' ίδίον του μέσων, ύπέστη όμως σοβαράς ζημίας εις τό σκάφος και τάς μηχανάς. Μετά προσωρινάς έπισκευάς, έλαβε πιστοποιητικόν άξιολογίας μέχρι του τακτικού δεξαμενισμού του, άναχώρησε τήν 18ην Μαΐου.

«ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ»: Άπό Κωνσταντιζαν διά Μερόγειον, προσέκρουσε επί του ήγκυροβολημένου εις τόν Βόσπορον άτμοπλοίου «Γυραός» τήν 14ην Μαΐου, άμφότερα δέ ύπέστησαν ζημίας.

«ΚΕΦΑΛΑΗΝΙΑ»: Εθώς ως ειχε προσορι-

σθή εις Άμπελάκι πρós παραπλισμόν τήν 15ην Μαΐου, ύπέστη πυρκαϊάν ή όποία κατεσδόθη μετά τινος ώρας άπό τήν πυροσβεστικήν ύπηρεσίαν και τά ρυμουλκά του λιμένος, τό πλοίου όμως ύπέστη σημαντικώς ζημίας, προσήραξε και έκλιπε με τήν πλευράν.

«ΚΩΣΤΑΚΗΣ»: Έν πλώ δι' Άκάμπα έμφορτον, προσήραξε τήν 16ην Μαΐου πλησίον τής διόδου Τιράν, άνεγκύθη δέ τή βοήθειαι ρυμουλκός του οίκου Βερνίκου και άπό μετεφέρθη φορτίον έν τού ύπ' άριθ. 1 εις τό ύπ' άριθ. 2 κότες του, τήν 22αν Μαΐου, έρμουλκώθη εις προσοριμόν του τήν 25ην.

«ΜΑΟΥΝΤ ΟΔΥΜΠΟΣ»: Άναχώρησε τήν 12ην Μαΐου έν Πειραιώς διά Βενετίαν, έπέστρεψε τήν έπομένην λόγω ζημιών εις τήν μηχανήν του. Μετ' έπισκευήν αώτων, άναχώρησε τήν 16ην Μαΐου.

«ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑ»: Ήναγκάσθη τήν 30ην Άπριλίου νά προσγγίση εις Πειραιά λόγω ζημιών εις τούς λέβητάς του, μετά δέ τήν έπισκευήν αώτων, άναχώρησε διά προσοριμόν του τήν 11ην Μαΐου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ»: Προσοριματόν εις Μπουένος Άδρες, έπέπεσε έν' αώτσο τό νορβηγικόν δευτελοπλοίου «Μπέττυ» τήν 21ην Άπριλίου και τό έπροζήνησε ζημίας εις τήν πωροίαν άριστεράν πλευράν.

«ΜΕΛΙΣΣΑ Μ.»: Άναχώρησε τήν 12ην Μαΐου άπό Σύρακι διά Τής, έπέστρεψε τήν έπομένην λόγω ζημιών εις τήν μηχανήν του.

«ΜΙΣΤΡΑ»: Προγγίσει τήν 10ην Μαΐου εις Ηόντα Ντελγαδά, λόγω ζημιών εις τόν στροφαλοφόρον του ζήνα.

«ΝΕΡΒΙΟΝ»: Άνερχόμενον τόν ποταμόν Σκίν Λόφραν, συνεκρούθη τήν νύκτα τής 19ης Μαΐου με τό ήγκυροβολημένον άτμοπλοίου «Σέλτερ Μπαίη», άμφότερον ύποστάντων ζημίας. Τό «Νέοβιον» έπεθεωρήθη εις Μόντραλ και μετά προχείρους έπισκευάς άναχώρησε τήν 23ην Μαΐου διά τάς Αθήνας.

«ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ»: Άπό Κάϊφα διά Κοπίχη και καθ' έν χρόνον εισήγαγε εις τήν λακάνην Μπρομισπιταλ τής διώρυγας Κιέλου τήν 21ην Μαΐου, προσέκρουσε επί προστατευτικού πα-

σάλου. Πλοίου και πάσσαλος ύπέστησαν ζημίας. «ΝΗΟΣ»: Άπό Ρόττερταμ διά Νόβα Σκότσια κανόν, ήναγκάσθη τήν 17ην Μαΐου νά προσγγίση εις Φάλλμωρ, λόγω ζημιών εις τήν τροφοδοτικήν άντλίαν του. Μετ' έπισκευήν αώτης, άναχώρησε τήν 18ην διά προσοριμόν του.

«ΝΙΟΥΤΚΡΟΒ»: Προσώραξε κανόν έξω του Ηουέρτο Πάβρα τής Κούσας τήν 14ην Μαΐου.

«ΝΟΡΘ ΚΟΠΗΝ»: Άνερχόμενον τήν διώρυγα Σκίν Λόφραν, προσέκρουσε επί προβλήτος εις Γουέλαν: Κανάλ τήν 27ην Άπριλίου και ύπέστη ζημίας εις τήν έλικα και τόν τελικόν ζήνα, διά τάς όποίας και δεξαμενίσθη.

«ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ»: Άπό Μερόβια διά Λονδίον έμφορτον, προσήγγισε τήν 25ην Μαΐου εις Γ'εβρακίτάρ λόγω ζημιών εις τήν μηχανήν του.

«ΝΟΣΤΟΣ»: Άπό Χιοστόν διά Βομβάην ύπέστη σοβαράς ζημίας έν κωκυκαρίας, ένφ έπίσης προσήραξε κατά τήν έν Χιοστόν άναχώρησόν του τήν 6ην Άπριλίου, άνεγκύθη μετά παντάσφον δι' ίδίον του μέσων. Έπεθεωρήθη εις Βομβάην τήν 26ην Μαΐου.

«ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΓΑΑ»: Άπό Ρόττερταμ διά Σάντα Φέ, προσήραξε τήν 8ην Μαΐου έντός του ποταμού Λά Πλάτα εις τό 595ον χιλιόμετρον αώτου, άνεγκύθη όμως τήν έπομένην διά τών ίδίων του μέσων και έφθασε τήν 10ην εις προσοριμόν του.

«ΟΑΓΑ»: Υπέστη ζημίας εις τόν άριστερόν του λέβητα, λόγω άμελείας του πληρώματος, άπό δέ έπεθεωρήθη εις Πειραιά τήν 16ην Μαΐου, ύπεδείχθη ή άντικατάστασις ενός κλιβάνου, ως και έπισκευή εις αώλους.

«ΟΔΥΜΠΙΚ ΒΑΛΑΥ»: Άναχώρησε τήν 10ην Μαΐου άπό Σάν Λορέντζο τής Βενεζουέλας διά Νέαν Όρόχη, ήναγκάσθη τήν νύκτα τής ίδιας ήμέρας ν' ήγκυροβολήση εις Μακρακίμπο λόγω έλάξης τών λεβήτων του. Μετ' έπισκευήν αώτων, άναχώρησε διά προσοριμόν του τήν 13ην Μαΐου.

«ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ»: Άπό Ράς Τανοδακ διά Γκοκοχάμαν, ήναγκάσθη τήν 14ην Μαΐου νά προσγγίση εις Σιγκαπούρην λόγω ζημιών εις ένά λέβητά του, μετά πρόχειρον δέ έπισκευήν άναχώρησε τήν νύκτα τής ίδιας ήμέρας διά



# FIRST NATIONAL CITY BANK NEW YORK

ΚΕΦΑΛΑΙΑ :  
\$ 1.141.785.000  
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ :  
\$ 13.756.042.000

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ  
ΤΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΜΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΙ ΛΙΑΝ ΙΚΑΝΟ-  
ΠΟΙΗΤΙΚΑ ΕΠΙΤΟΚΙΑ ΕΠΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ ΕΙΣ ΔΟΛΛΑΡΙΑ, ΛΙΡΑΣ  
ΣΤΕΡΛΙΝΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΝΟΜΙΣΜΑΤΑ.

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

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ  
155 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ  
ΕΙΣ 61 ΧΩΡΑΣ

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

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

προορισμόν του.

«HEPA KRHK»: Από Λονδίνο κενόν διά Λισαβόνα, συνεκρόσθη πλήρως το φαρπλοίου Ντάσενες με το δηζελοπλοιο «Δανάη» και το δηζελοπλοιο «Μάρε Νόβουμ», την πρωίαν της 14ης Μαΐου. Πάντα τα πλοία υπέστησαν ζημίας, επέστρεψαν δε εις τόν Τάμεσιν δι' επιθεωρήσιν.

«ΠΗΓΑΣΟΣ»: Από Νιού Πόλυμου με φορτίον ποτάσσης, αφίχθη την 14ην Μαΐου εις Ξυλάνε της Νέας Ζηλανδίας με ενείας εις το σύστημα φύσεως των εμβόλων του.

«ΠΥΣΑ»: Προσέγγισε την 21ην Μαΐου εις Λισαβόνα λόγω ζημιών εις το σύστημα πηδαλίου του. Μετά την εκτέλεσιν των αναγκαίων επισκευών, ανεχώρησε διά προορισμόν του την 27ην Μαΐου.

«ΡΑΖΑΝΗ»: Από Βίμαρ διά Γένοβαν, υπέστη μεταξύ της 9ης και της 15ης Μαΐου ζημίας εκ κακοκαιρίας, τας οποίας και επισκευάσαν εις Γένοβαν, ανεχώρησαν εκειθεν την 21ην Μαΐου.

«ΡΟΔΟΣ»: Εις λιμένα Τσιταγκόγκ, υπέστη την νόκτα της 14ης Μαΐου πυρκαϊάν εις το ύψ' αριθμόν 1 κώτος, κατασβεσθείσαν την επομένην υπό της τοπικής πυροσβεστικής υπηρεσίας. Την 22αν Μαΐου ανεχώρησε διά προορισμόν του.

«ΣΑΛΑΜΙΣ»: Από Νοβορωσίσκην διά Σάντα Φέ, προσήρξαε την 24ην Μαΐου εις το 588ον χιλιόμετρον του ποταμού Παρανά, ανεγκόσθη δε την επομένην δι' ιδίον του μέσων και εφθα-

σαν εις προορισμόν του.

«ΣΑΝ ΧΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ»: Κατά την εκ Βιλά Κοστοτόσιον ήρξεν του εις Πότι με φορτίον σιτηρών, προσήρξαε την 21ην Μαΐου έξωθι τοδ λιμένος, ανεγκόσθη όμως την 27ην και εϊσλήθεν εις τόν λιμένα.

«ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ»: Από Λονδίνο διά Λένινγκραδ προσήγγισε την 21ην Μαΐου εις Κούζχαφεν, λόγω ζημιών εις την μηχανήν του.

«ΣΠΗΡΙΑΝ»: Από Μπαρόν διά Ρότερνταμ, ήναγκάσθη την 15ην Μαΐου και όλιγην μετά την αναχώρησιν του θραν να άγκυροβολήσθ εις Μάρρ Ρόουτς, λόγω ζημιών εις την μηχανήν του, μετ' όλιγον όμως ανεχώρησε διά προορισμόν του, όπου και εφθάσε την 17ην Μαΐου.

«ΤΖΩΝ Β.»: Από Καθάλαν διά Νοβορωσίσκην κενόν, προσήρξαε παρά την Κεραμοτήν την 13ην Μαΐου, ανεγκόσθη όμως την επομένην δι' ιδίον του μέσων και συνέχισε τόν πλούν του.

«ΦΑΑΚΟΝ»: Από Ρίο ντε Τζανέιρο διά Μακάπα, προσήρξαε την 27ην Μαρτίου έξωθ τοδ λιμένος Χαλινόπολις της Βραζιλίας, ανεγκόσθη άργότερον δι' ιδίον του μέσων και συνεήσαν τόν πλούν του. «Επιθεωρήθεν την 27ην Απριλίου εις Νέαν Γόρχην, εφθέθη έχον ζημίας εις δύο έλαξματα τοδ πυθμένος του, ως και εις το μηχανοστασίον του.

«ΦΑΝΤΑΣΙΑ»: Μεταξύ της 20ης και 27ης Απριλίου, το σύστημα κλιματισμού του υπέστη σοβαράς ζημίας συνεπείς άμελειας τοδ πληρώματος, αι οποια και επισκευάσθησαν εις Παριζά.

«Από Μεγάλας Λίμας, σιτηρά 10.000 τόνοι δι' Αλγερίαν \$ 12.25 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον. Διά Κόντινεντ, πλοία περίξ τών 12.000 τόνων έδεχθησαν \$ 7.75 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον - 'Ιούλιον. Διά Δανίαν, πλοία 10 - 11 χιλιάδων τόνων έλαβον \$ 10.10 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον, ενώ σκάφος 11.000 τόνων έλαβε δι' Αγγλίαν κατ' αποκοπήν \$ 125.000 f.i.o., 'Ιούλιον.

Παλαισιόθηρα από Μεγάλας Λίμας διά δυτικήν 'Ιταλίαν με πλοία μεγέθους λιμπερτυ, έπλήρωσαν \$ 102.000 'Ιούλιον, ενώ εις πλοίων 11.300 τόνων έπληρώθησαν \$ 122.000 'Ιούλιον. Δι' Ιαπωνίαν, έπληρώθησαν εις πλοίων 16.500 τόν. \$ 10.75 'Ιούλιον.

Αμερικανική άκτη Ειρηνικού: Περιωρισμένη ή έντεθεν δραστηριότης. Σιτηρά δι' Ιαπωνίαν με πλοία μικρότερα τών 15.000 τόνων, έπλήρωσαν \$ 7.50 έως \$ 7, ανάλογως του μεγέθους, ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον. Από Βρετανικήν Κολομβίαν εις Ναχόνικα σκάφος 10.000 τόνων έλαβε 54/- και δι' Μαυίλλα \$ 9.25 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον. Παλαισιόθηρα εις μέγεθος λιμπερτυ διά Φορμόζαν έπλήρωσαν \$ 87.500 'Ιούλιον.

Άλλοι τομείς: Κόπρα από Φιλιππίνας δι' Αμβέρσαν - Αμβούργον έπλήρωσε 18 μόνον σέντες κατά κυβικών πόδα, ενώ πρό έδοδοφόδος μόλις είχαν πληρωθή 19.75 σέντες. Από Φιλιππίνας διά Καλιφόρνιαν πλοία 500.000 κυβικών ποδών έπληρώνοντο 12 μόλις σέντες τόν πόδα 'Ιούλιον - 'Ιούλιον. Διά Βενεζουέλαν, έλληνικών πλοίων έπληρώθη 16.5 σέντες τόν πόδα, ενώ τόν παρελθόντα Δεκεμβρίον διά το αυτό ταξίδιον είχαν πληρωθή 21.5 σέντες.

Ζάχαρις από Φιλιππίνας δι' αμερικανικών λιμένα Κόλπου ή Ατλαντικού έπλήρωσαν εις πλοίων 20.000 τόνων \$ 7.25 'Ιούλιον, ενώ σκάφος 14.000 τόνων έδεχθη μόνον \$ 7.75 δι' Αύγουστον.

Από Αυστραλίαν σιτηρά διά Μαλάγα 52/6 και διά Νορβηγίαν 70/-, άμφότερα με πλοία 12.000 τόνων και φορτωσιν 'Ιούλιον. Γαϊάθρακες, από Νιούκαολ δι' Ιαπωνίαν 23.000 τόνοι 29/9 f.i.o. 'Ιούλιον. Από Μαρμαίκα μεταλλεύματα δι' Ιαπωνίαν 10.000 τόνοι 39/9, ενώ άλλο πλοίων την μεθεπομένη έλαβε μόνον 36/-. Μεταλλεύματα εξ ανατολικής άκτής 'Ινδίας διά Ιταλίον λιμένα Άδριατικής 10.000 τόνοι 36/6 'Ιούλιον και διά Μίντλεσμπρο ανάλογον σκάφος έλαβε 45/- 'Ιούλιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΗΣΕΙΣ

Ακολουθούσι τόν ρυθμόν τών κατά ταξίδιον ναυλώσεων και αι χρονοναυλώσεις, έλαβον την κατιούσαν, ενώ και αι εργασίαι ήσαν όλιγοίτεροι. Λέγεται ότι, αν ή άπεργία εις Αγγλίαν διαρκήσθ και κατά το προσέχες δεκαπενθέμηρον, θα σημειωθούν εις τόν τομέα αυτόν ένδιαφερόσασ ειζέλιξει, τας οποίας όμως θα έπηρεάσθ έπίσης και ή εις 'Ινδιαν συγγέντρως πλοίων μη δυναμένην ν' άνυψωσθ φορτία έπιστροφης. Αι πλείσται πάντως τών ναυλώσεων που εκλείσθησαν άφ'ερωσιν εις άλλα ταξίδια, διά τα οποια δηζελοπλοία περίξ τών 10.000 τόνων, με κυβικά περίξ τών 500.000 κ. ποδών, 12 μίλια με 16 περίων τόνους φιούελ έπληρώνοντο μεταξύ \$ 3.00 και 3.40. Αναλόγου μεγέθους και στοιχίονα άτμόπλοια, με 11 μίλια και 28 τόνους φιούελ έλαβον περίξ τών \$ 850 ημερησίως. Πλοίων 7.352 τόνων με 313.000 κ. πόδας και 13 μίλια με 15 τόνους διά 3 έως 5 μηνας έλαβε \$ 31.500 κατά μήνα. Πλοίων λιμπερτυ έλαβε \$ 2.45 διά πλούν από 'Ινδίας εις Ιαπωνίαν. Πλοίων 12.816 τόνων με 608.000 κ.π. δηζελοκίνητον με 16 μίλια και 24 τόνους φιούελ διά 3 - 5 μηνας \$ 3.70. Μπλάκ κάρριερ 53.000 τόνων διά 5 έτη \$ 1.85 με όφιόν διά περαιτέρω 10 έτη πρόξ \$ 1.75. Επισμηκυνθέν λιμπερτυ, διά ταξίδιον από Αγγλίαν εις Αμερικην έπληρώθη από την Μ.Σ.Τ.Σ. \$ 950 ημερησίως.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΛΟΙΩΝ

Άσασής ή κατάστας εις τόν Περσικόν Κόλπον, με όλιγας εργασίαις και χαμηλούς ναύλους, ενώ ελαφρά βελτίωσις κατά την τελευταίαν έδοδομάδα τού μηνός εναντι της προηγουμένης έδοδομάδος όσημειώθη εις την Καραϊκην. Περί τού μέσον Μαΐου άπρηχόλουντο εις τας μεταφοράς σιτηρών 197 δεξαμενόπλοια 4.281.168 τόνων (i.v.), ενώ άλλα 26 πλοία 745.158 τόνων είχαν ναυλωθή διά προσεχή ταξίδια. Τό σύνολον αυτό τών 223 σκαφών και 5.026.326 τόνων, ήτο κατά τρία μόνον πλοία άνώτερον έκείνου του παρελθόντος Απριλίου. Έκ της Καραϊκικής δι' Αγγλίαν και Κόντινεντ οι ναυλοι έκμαίνοντο εις 65% υπό την κλίμακα, ενώ δι' αμερικανικούς λιμένας έπληρώνοντο 55% κατά αυτής, σχεδόν άνεξαρτήτως μεγέθους πλοίου. Έκ τού Περσικού Κόλπου οι ναυλοι, ανάλογως του μεγέθους, εκμάνθησαν μεταξύ 65% και 70% υπό την κλίμακα. Εις τόν τομέα τών χρονοναυλώσεων, ή μόνη ένδιαφερόσασ ναυλώσις ήτο ένός

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Γενική ή υποχώρησις τών ναύλων, εις όλους τούς τομείς καθ' όλον το δεύτερον δεκαπενθέμηρον του Μαΐου. Η τρίτη έδοδομάς τού μηνός παρουσίασ ανησυχητικήν ήρεμίαν εις τας ναυλώσεις, τών σιτηρών ίδιαι, άλλα και ή σχετική δραστηριότης που έσημειώθη την τελευταίαν έδοδομάδα κατ' ουδέν εβελτίωσε την κατάστασιν. Εις τούς περισσότερούς τομείς οι ναυλοι κατήλθον εις επίπεδα ένθυμίζοντα την μεταξύ 1957 και 1958 περιόδου, την ακολουθήσανσαν την κρίσιν του Σουξ. Ο υποτονικός ρυθμός τών ναυλώσεων, ή συνεχής προσφορά μπλάκ κάρριερ και μεγάλων δεξαμενόπλοιαν, ή άπροθυμία τών ναυλωτών ν' αναλάβουν υποχρεώσεις υπό τόνον άδικρινήτους συνηκας και ο καιροσπισμός των φορτωτών, υπολογιζόντων εις αιώνδιον τινα μεταβολήν συνεπείς της άπεργίας τών Βρετανών ναυτεργατών, συνετέλεσαν εις την διαμόρφωσιν της σημερινής καταστάσεως εις την αγοράς, ή οποια κατά τομείς είχαν ως κάτωθι:

Σιτηρά: Σοβαράς υπεχώρησαν αι ναυλώσεις διά σιτηρά, από λιμένας ίδιαι του Ατλαντικού, υπολειφθείσαι κατά 300.000 τόνους και πλέον τών συνήθων όριθμών που όσημείουσιν πρό της εκρήξεως της αγγλικής άπεργίας, το πρώτον δεκαπενθέμηρον του Μαΐου. Τό σύνολον τών εξ άτλαντικών λιμένων ναυλώσεων διά σιτηρά τού ληζάντος μηνός, άνερχόμενον εις 920.000 τόνους περίπου, ύστέρει κατά έν περίπου εκατομμύριον τόνων τού αντίστοιχου όριθμού διά τόν Μαΐον τού 1965. Καί τούτο, παρά τού γεγονότος ότι ή «επιδρομή» δεξαμενόπλοιαν εις τας μεταφοράς σιτηρών κατά τόν μήνα αυτόν, ήτο πολύ μικρά, σημειώσασα 265.000 τόνων τού προηγουμένου έτους. Παρά την συνεχιζομένην δραστηριότητα εις τας δι' 'Ινδιαν μεταφοράς, ή πτώσις τών ναύλων ήτο σοβαρωτάτη, ιδιαίτερας δε έθιγθησαν τα μεγάλα μπλάκ κάρριερ, τα οποια έπληρώθησαν κάτω και τών \$ 3.50 από Κόλπον διά Κόντινεντ, ήτοι κατά 30 σέντες όλιγώτερον τού ελαχιστού που εις προαρηθή τόν παρελθόντα Απρίλιον. Ο ναυλος δε τών \$ 2.50 τού άπέδεχθη δεξαμενόπλοιαν διά το αυτό ως άνω ταξίδιον, άποτελει τόν κατώτατον ναύλον που έπληρώθη ποτέ εις δεξαμενόπλοιαν δι' υπερατλαντικών ταξίδιον σιτηρών. Γεγονός είναι ότι τα μικρότερα πλοία της μεταξύ 10 και 14 χιλιάδων τόνων χωρητικότητος, έπλήρωσαν πολύ όλιγώτερον, χωρίς κυρίως εις τας πρόξ 'Ινδιαν μεταφοράς σιτηρών και εις τας διάφορα εύτερη φορτία που άνεήχοντο μεταφορία διά λιμένας άδυνατούσας να δεχθούν μεγαλύτερα πλοία. Δι' όλα όμως γενικώς τα σκάφη ήρροφού φορτίου, ή τοιαύτη συγκεντρωσις χωρητικότητας εις την Ανατολήν ουδέν καλόν προσκινίζει διά τού μέλλον και πολλά εκ τών πλοίων αυτών, πρόξ το παρόν τα μεγαλύτερα, άναγκάζονται να πλεύσουν κενά πρόξ την Δύσιν. Η κατά τομείς πάντως κατάστας είχαν ως κάτωθι:

Γαϊάνθρακες: Μερικά φορτία γαϊανθράκων από Χάμπτον Ρόουτς διά Κόντινεντ έδωσαν κάποιον τόνον ζρηρότητας εις τόν τομέα αυτόν, οι ναυλοι όμως ήκολούθησαν και έδώ την γενικήν τάσιν, υποχωρήσαντες. Μικρότεροι έπίσης ναυλοι έπληρώθησαν και διά γαϊανθρακας εκ λιμένων της Αυστραλίας. Άλλα φορτία: Λιπάσματα, κυρίως δι' 'Ινδιαν, παλαισιόθηρα δι' 'Ιταλίαν και Ιαπωνίαν, ζακχαράς και κόπρα όσημείωσαν σχετικήν δραστηριότητα, γενικώς όμως οι ναυλοι υπεχώρησαν και εις αυτούς τούς τομείς. Οι φορτωται έν γένει φαίνονται άπρόθυμοι, άκόμη και διά την κάλυψιν ζυτικών άναγκαίων εισαγωγών ή εξαγωγών των, έρκούμενοι εις την άντιμετώπισιν τών άπολύτως έπιγυγών ύπε-

χρεώσεων, πιθανόν δε είναι τούτο να περιπλέξη άκόμη περισσότερον την ήδη περίπλοικη κατάστασιν της αγοράς. Αι ναυλώσεις κατά περιοχάς είχαν ως άκόλουθος:

Νότιος Ατλαντικός: Σιτηρά από Λά Πλάτα δι' Αγγλίαν έπληρώθησαν 92/6 και διά λιμένας Ευξείνου 90/-, πάντοτε γρηόρς τέρξς δι' 'Ιούλιον και διά μεγάλην λιμπερτυ. Δι' Ιαπωνίαν έπληρώθησαν 120/- ελευθέρη εκφόρτωσις διά τούς αυτούς ως άνω όρους. Ζάχαρις, από Σάντος 10.000 τόνοι δι' Αγγλίαν 70/- f.i.o. 'Ιούλιον, ενώ από Ρεσίφε ή Μασείο δι' Αγγλίαν έπίσης έπληρώθησαν 68/- υπό τούς ίδιους όρους. Από Μασείο ή Ρεσίφε δι' αμερικανικών λιμένα Κόλπου ή Ατλαντικού 10.000 τόνοι έπληρώθησαν \$ 7 f.i.o. Ζάχαρις έπίσης εκ Βενεζουέλας διά Κόλπον ή Νορδερ Ρένιτς έπληρώσε \$ 5.50 f.i.o. Μάιον εις πλοίων 10.000 τόνων. Αμερικανική άκτη Κόλπου: Σιτηρά δι' Ιαπωνίαν από Κόλπον, με πλοία 10.000 τόνων \$ 9.75 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον, ενώ πλοία 21 - 26 χιλιάδων τόνων διά το αυτό ταξίδιον και υπό τούς αυτούς όρους έπληρώθησαν ναύλους μεταξύ \$ 9.10 και 9.25, ανάλογως του μεγέθους. Δεξαμενόπλοια 30.000 τόνων έλαβε \$ 2.75 f.i.o. Μάιον - 'Ιούλιον δι' Αμβούργον, ενώ διά το αυτό ταξίδιον έν μπλάκ κάρριερ 17.200 τόνων έλαβε \$ 4, άλλα με έλυθέρη εκφόρτωσιν κατ' ούχι f.i.o. Άλλα μπλάκ κάρριερ, 34.000 τόνων, διά Ρότερνταμ - Αμστερνταμ έπληρώθη \$ 3.70 f.i.o. 'Ιούλιον, ενώ εις σκάφος 40.000 τόνων διά την αυτήν εργασίαν έδεθησαν \$ 3.50 ελευθέρη εκφόρτωσις.

Σιτηρά από Σαιν Λώρενς δι' Αγγλίαν, 14.000 τόνοι 33/3 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον - 'Ιούλιον. Διά Βενετίαν 17.500 τόνοι \$ 5.05 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον. Πλοίων 12.000 τόνων διά δυτικήν 'Ιταλίαν έλαβε \$ 7 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον. Δι' 'Ινδιαν, πλοία 9 - 12 χιλιάδων τόνων έπληρώθησαν 87/6 ελευθέρη εκφόρτωσις 'Ιούλιον, ενώ έν πλοίων 13.000 τόνων δι' ανατολικήν άκτην 'Ινδίας έλαβον 89/- ελευθέρη εκφόρτωσις, 'Ιούλιον.

CEUTA
"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"
AMARANTINIS (CEUTA) LTD
GENERAL SHIPCHANDLERS
Also at ALGIERS - Oran & Dakar
Telegrams: AMARADINI - CEUTA
Mail: P.o.b. No 96
Telephones: Office hours: 2927
After: 1268 & 3076

πλοίου 93.000 τόνων δια 2 έτη πρὸς 1/1/9 κατά τόνων καὶ μήνα.

### Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΟΓΟΡΑ

Δὲν ἦτο δυνατόν καὶ ὁ τομεὺς αὐτὸς νὰ μὴ ἀκολούθησιν τὴν γενικὴν τάσιν. Κατὰρὰ τῆς ἀγορᾶς καὶ ὀλίγοι αἱ κυκλοφοροῦσαι διαταγαί, μὲ τελείαν σχεδὸν τὴν ἐξ ἑλληνικῶν λιμένων ἀδράνειαν. Ἀπὸ νῆσον Γαλιᾶ 3.000 τόνων ἐλαφροπέτρης διὰ Κίελον 30/- f.i.o. Ἰούλιον. Ἀπὸ Νοβορωσσικῆν 7.500 τόνων ταϊμέντα διὰ Τζέντα 45/- f.i.o. Ἰούλιον. Ἀπὸ Νοβορωσσικῆν ἐπίσης 2.400 κυβικά μετρα λευκῆς ζυλίας διὰ Μαρόκον 40/- ἀνὰ κυβικόν, Ἰούλιον. Ἀπὸ Σάφι διὰ

Θεσσαλονικὴν 12.000 τόνων φωσφάτα 24/6 ἐλευθέρω ἐκφόρτωσις Ἰούλιον. Ἀπὸ ἓνα λιμένα Δουναβίας δι' Ἀλεξάνδρειαν 5.000 τόνων φωσφάτων 28/6 Ἰούλιον. Διὰ τὴν αὐτὴν ἐργασίαν, ἀλλὰ μὲ προορισμὸν Μερσίαν, 25/6 Ἰούλιον. Ἀπὸ Κωνσταντῖν δι' ἰσπανικὸν λιμένα Μεσογειοῦ 5-10 χιλιάδες τόνων ταϊμέντα \$ 4.50 Ἰούλιον. Ἀπὸ Σπαλάτο δι' Ἀλεξάνδρειαν 3.000 τόνων ταϊμέντα 24/- Ἰούλιον καὶ διὰ τὴν αὐτὴν ἐργασίαν, ἀλλὰ μὲ προορισμὸν Τρίπολιν Λιβύης, 18/6 Ἰούλιον. Ἀπὸ Χαίφαν διὰ Σιμπένια Γιουγκοσλαβίας 5 συνεχῆ ταξίδια φωσφάτα μὲ ἐναρξιν Ἰούλιον 23/- f.i.o. Ἀπὸ Τρίπολιν Λιβάνου διὰ Ρότερνταμ - Ἀμβούργον 2.000 τόνων ἐλασιπυρήνων 42/- f.i.o. Ἰούλιον.

## ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

• Νέον πλήγμα κατὰ τὸν λιμπερτυς: Ἀποκλείονται κατὰ τινὰς πληροφορίας προερχομένης ἀπὸ τὴν Διοικοῦσαν ἀρχήν, τῆς Διῶρυγος τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου.

—Παρεμποδίζου τὴν ὀμαλὴν κίνησιν τῶν ἄλλων πλοίων, λόγῳ τῶν συχνῶν ἀτυχημάτων, ποὺ ἐπισημαίνονται εἰς αὐτά. Θὰ ἐπιθεωροῦνται πρὸ τῆς εἰσόδου τῶν εἰς τὴν Διῶρυγα. Τὰ ἐχόντα ἀνάγκην ἐπισκευῶν τιῶν, θὰ τὰς ἐκτελοῦν προσωρινῶς, προειδοποιουμένων, ὁμῶς, τῶν πλοιοκτῆτων, ὅτι τοῦ λοιποῦ θὰ ἀπαγορεύεται ὁ διάπλους.

• Ἡ ἄδεια ἐκπέτασος τῆς σιτοκαλλιέργειας εἰς τὰς ἠνωμένας Πολιτείας σημαίνει πλέον, κατὰ τοὺς ἀρμόδιους παρατηρητάς, τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀνάγκης, ὅπως ἡ Ἀμερικὴ εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ διαθρήψῃ τοὺς λαοὺς ἐκείνους, τῶν ὁποίων «ἡ γονιμότης ὑπερβαίνει τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ἰδίου τῶν ἐδάφους».

—Υπολογίζεται, ὁμῶς, ὅτι οὔτε ἡ Ἀμερικὴ ἠμπορεῖ νὰ ἐπαρκέσῃ εἰς τὴν κάλυψιν τῆς ἀνάγκης αὐτῆς. Περὶ τὸ 1980, οἱ λαοὶ τῆς Ἀσίας, Ἀφρικῆς καὶ Λατινικῆς Ἀμερικῆς, θὰ χρειάζονται 770 ἑκατομ. τόν. δημητριακῶν, 300 ἑκατομ. περισσότερα ἐναντὶ τοῦ 1960.

—Αἱ ἠνωμένα Πολιτεία παράγουν ἤδη 175 ἑκατομ. τόν. δημητριακῶν καὶ ἠμποροῦν νὰ προσθέσουν ἄλλα 50 ἑκατομμύρια. Ἄλλαι, συνεντός, τροφὰ συνθετικά ἢ ἀπὸ τὴν θάλασσα ἐξαγόμεναι, θὰ χρησιμοποιηθοῦν, ἐκ παραλλήλου δὲ ὁ ἔλεγχος τῶν γεννήσεων.

• Μετὰ μίαν τριετὴν εὐφωρίαν μειωμένη προβλέπεται κατὰ 30% ἡ ἐσοδεία τοῦ αὐστραλιανοῦ σίτου. Τῆς Νέας Νοτ. Οὐαλλίας ἡ παραγωγή ἀπὸ 151,4 ἑκατομ. μπουσέλς περιορίσθη εἰς 39 ἑκατομμύρια. Τὰ ἀποθέματα ὑπολογίζονται εἰς 282 ἑκατομ. μπουσέλς ἐναντὶ τῶν 390,5 τῆς περιόδου 1964-65.

—Διὰ τὸ ἀ' ἐξάμηνον τῆς ἐξαγωγικῆς περιόδου ἐξήχθησαν 47,2 ἑκατομ. μπουσέλς εἰς τὴν Κίνα, 16,5 ἑκατομ. εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ 2,6 ἑκατομ. εἰς τὴν Βόρειον Κορέαν.

• Καλὴ ἡ ἐσοδεία δημητριακῶν εἰς τὴν Τουρκίαν. Ὑπὸ εὐνοϊκῆς καιρικῆς συνθήκας προβλέπεται αὐτὴ νὰ ἀνέλθῃ εἰς 17 ἑκατομ. τόν. (10 ἑκατομ. σίτου), ἐναντὶ τῶν 14,7 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1965. Θὰ περιορισθοῦν αἱ εἰσαγωγαί, αἵτινες κατὰ τὸ 1965 ἀνῆλθον εἰς 350.000 τόν. σίτου.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

### Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΟΛΙΒΟΣ» (λιβ. δ.) ὄφιον «ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (λ. δ.) Ἄγ. Λαυρέντιον 15.500 τ. γεννημάτων Βομβῶν ἢ Κάνταν 67/6 μὲ 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν γκρῶς, ὄφιον ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 60/-, ὄφιον Μαδρᾶς 62/6 ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 27 Ἰουν. - 30 Ἰουλ.  
«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Π.» (δ.) Ἄγ. Λαυρέντιον 18.000 τ. γεννημάτων Βομβῶν ἢ Κάνταν 67/6 μὲ 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν γκρῶς, Ἰούλιον.  
«ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ» Ἄγ. Λαυρέντιον 9.500 τ. γεννημάτων δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας 87/6 μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ., Ἰούλιον.  
«ΠΑΝΟΣΕΑΝ» (δ.) Ἄγ. Λαυρέντιον 16.000 τ. γεννημάτων Βομβῶν ἢ Κάνταν 67/6 μὲ 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν γκρῶς, Ἰούλιον.  
«ΑΙΘΑΛΙΑ» (λιβ.) ἑνα-δύο λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 7,75 φίο, 16-26 Μαΐου.  
«ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 15.500 τόν. γεννημάτων τουρκικῆν Μεσογειοῦ δολ. 8 μὲ 1.500 τ. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 6-20 Ἰουνίου.

«ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 9,75 μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 1-20 Ἰουνίου.  
«ΣΟΦΙΑ» (λιβ.) Μομπιλ 21.000 τόν. ἀλεύρων Ἀλεξάνδρειαν δολ. 12,25, ἄλλων λιμένας Κόλπου δολ. 12,50 μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν γκρῶς, 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 7-20 Ἰουνίου.  
«ΑΓΓΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ» (λιβ.) Τολέδο 8.600 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ ἢ Βρέμην δολ. 9,35, φόρτωσιν Μαίον, δολ. 9,10 φόρτωσις Ἰούλιον, μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ., 15 Μαΐου - 15 Ἰουνίου.  
«ΦΑΝΑΙΑ» (λιβ.) Τάμπαν 10.000 τόν. φωσφάτων Βόρ. Ἰαπωνίαν δολ. 5,50 φίο, 2.500 τόν. φόρτωσις, 1.000 τόν. ἐκφόρτωσις, Ἰούλιον.  
«ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ» (παν.) Τζάκσονβιλ 10.000 τόν. φωσφάτων Βόρ. Ἰαπωνίαν δολ. 5,50 φίο, μὲ 4.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἰούλιον.  
«ΘΑΝΑΣΗΣ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ (βορείου Χάττερς) 9.400 τ. f.w. (536.000 κ.π.) παλαισιδίων Γιουγκοσλαβίαν δολ. 90.000 φίο κατ' ἀποκοπήν, 23 Μαΐου - 15 Ἰουνίου.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Μομπιλ 24.000 τόν. ἀλεύρων Ἀλεξάνδρειαν ἢ Πόρτ Σαϊδ δολ. 12,50, ὄφιον Μπαϊρόν δολ. 13, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 11-27 Ἰουλίου.  
«ΟΡΜΟΣ» Τάμπαν ρεϊντζ, Χιούστον 10.500 τόν. λιπασμάτων Σάντος, Πόρτο Ἀλέγκρε δολ. 7,85, 13-20 Ἰουνίου.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» Μεγάλας Λίμνας 10.000 τόν. γεννημάτων Ἀλεξάνδρειαν δολ. 12,25, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 1-15 Ἰουνίου.  
«ΔΡΙΕΥΣ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Μόζι - Οτάρου δολ. 9,75 ἑνα λιμένα ἐκφόρτωσιν, δολ. 10 δόο, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 27 Μαΐου - 10 Ἰουνίου.  
«ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΕ II» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 6.900-7.100 τόν. ἐλασιπυρήνων εἰς δοχεία Ραγκούν δολ. 18,25 φίο, 13-25 Ἰουνίου.  
«ΔΕΣΠΩ» Τάμπαν 10.000 τόν. φωσφάτων Σάντος δολ. 7,25 φίο, μὲ 2.500 τόν. φόρτωσιν, 800 τόν. ἐκφόρτωσιν, 1-15 Ἰουνίου.  
«ΜΑΧΗΤΗΣ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. γεννημάτων δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας 95/-, ὄφιον ἀνατολικῆν ἀκτῆν 97/6, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 7-17 Ἰουνίου.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» (λιβ.) Χόγγουελ μὲ συμπλήρωσιν Νόρφολκ 10.000 τόν. θεϊκῆς ἀμμογίας δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας δολ. 12,75, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. ἐκφόρτωσιν, 4-14 Ἰουνίου.  
«ΜΑΡΜΑΡΟΝ» (λιβ.) Χόγγουελ μὲ συμπλήρωσιν Νόρφολκ 10.000 τόν. θεϊκῆς ἀμμογίας δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας δολ. 12,75, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 600 τόν. ἐκφόρτωσιν, 20-30 Ἰουνίου.  
«ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΡΥ» (λιβ.) Μεγάλας Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν Ἄγ. Λαυρέντιον 11.500 τόν. f.w. παλαισιδίων δολ. 122.000 φίο κατ' ἀποκοπήν, ἔξτρα δολ. 5.000, φόρτωσις Ἰούλιον - Ἰούλιον.  
«ΜΑΡΙΑ Γ. Α.» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 5,55, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 16-29 Ἰουνίου.  
«ΦΡΤΕΙΝΗ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας 95/-, ὄφιον ἀνατολικῆν 97/6, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 10-25 Ἰουνίου.

«ΕΛΕΝΗ Κ.» λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας 95/-, ὄφιον ἀνατολικῆν ἀκτῆν 97/6, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 15-28 Ἰουνίου.  
«ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων 95/- δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας, ὄφιον ἀνατολικῆν ἀκτῆν 97/6, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 10-25 Ἰουνίου.

«ΛΟΡΕΤΤΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 21.000 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 9,25, μὲ 1.000 τ. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 20 Αὐγούστου - 20 Σεπτεμβρίου.  
«ΑΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» λιμένας Κόλπου 23.500 τόν. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεϊντζ δολ. 9,10, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ., 12-25 Ἰουνίου.  
«ΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) Πασαγκούλα 23.000 τόν. γεννημάτων ἑνα λιμένα Ἰαπωνίας δολ. 9,10, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 16-27 Ἰουνίου.  
«ΝΤΗΖΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 29.000 τόν. γεννημάτων τουρκικῆν Μεσογειοῦ δολ. 5,48, μὲ 2.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 1-15 Ἰουνίου.  
«ΠΑΙΑΝ» Ἄγ. Λαυρέντιον 12.000 τ. γεννημάτων δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας 87/6, ὄφιον ἀνατολικῆν ἀκτῆν 90/-, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 1-30 Ἰουλίου.

«ΤΑΡΣΕΥΣ» (λιβ.) Τάμπαν 10.000 τ. φωσφάτων δυτ. ἀκτῆν Ἰνδίας δολ. 13,25, ὄφιον ἀνατολικῆν ἀκτῆν δολ. 13,60, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 650 τ. ἐκφόρτωσιν, 6-16 Ἰουνίου.  
«ΜΑΡΙΑΕΝΑ Π.» λιμένας Κόλπου 11.100-11.400 τ. γεννημάτων Πούρτο Κομπέλλο δολ. 5,50, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 20 Ἰουνίου - 5 Ἰουλίου.  
«ΤΑΡΣΕΥΣ» (λιβ.) Τάμπαν 10.000 τ. φωσφάτων δυτ. ἀκτῆν Ἰνδίας δολ. 13,25, ὄφιον ἀνατολικῆν ἀκτῆν δολ. 13,60, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 650 τ. ἐκφόρτωσιν, 6-16 Ἰουνίου.  
«ΜΑΡΙΑΕΝΑ Π.» λιμένας Κόλπου 11.100-11.400 τ. γεννημάτων Πούρτο Κομπέλλο δολ. 5,50, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 20 Ἰουνίου - 5 Ἰουλίου.

«ΕΛΛΗΝ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων δυτικῆν ἀκτῆν Ἰνδίας 95/-, ὄφιον ἀνατολικῆν ἀκτῆν 97/6, ὄφιον βορείου τοῦ Χάττερς 2/6 ὀλιγώτερον, μὲ 1.000 τ. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 15-30 Ἰουνίου.

«ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ» λιμένας Κόλπου 30.000 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 1-15 Αὐγούστου.  
«ΟΛΥΜΠΟΣ» Βανκούβερ 10.500 τ. (μέρος φορτίου) θείου χύμα Σουσακάι (Κόλπον Κορινθίου) δολ. 9,50 φίο, μὲ 3.000 τ. φόρτωσιν, 700 τ. ἐκφόρτωσιν, 20-30 Ἰουνίου.

### Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΛΟΥΔΙΑΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 10.500 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 7,35, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, 23 Μαΐου - 10 Ἰουνίου.  
«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ἑτ. Λιβανού) Βρετ. Κολομβίαν ἢ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 23.000 τόν. γεννημάτων δύο λιμένας Ἰαπωνίας δολ. 7, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν, Ἰούλιον - Ἰούλιον.  
«ΑΣΤΡΑΠΗ» (λιβ.) Μέντζιες Μπαϊ, Βρετ. Κολομβίαν 50.000 τόν. μεταλλευμάτων δολ. 3,25 φίο Νότιον Ἰαπωνίαν, μὲ 15.000 τόν. φόρτωσιν, 10.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὐγούστου.  
«ΕΙΡΗΝΗ Α.» Βρετ. Κολομβίαν, ἀμερικ. λιμένας Βορείου Εἰρηνικοῦ 14.999 τόν. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεϊντζ δολ. 7,50, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 18-30 Ἰουνίου.  
«ΑΝΝΙΤΣΑ» Ἰλνκ Μπῆτς 9.200 τόν. ποτάσσης Νέαν Ζηλανδίαν δολ. 8,45 φίο, μὲ 3.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 1-10 Ἰουνίου.

«ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβία, άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρέντζις δολ. 7,50, με 1.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 20 'Ιουλίου-5 'Ιουλίου.  
 «ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβία, άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρέντζις δολ. 7,50, με 1.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 17 'Ιουλίου-5 'Ιουλίου.  
 «ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ» Σάν Φρανσίσκο Μπαϊ 9.500 τ. (ι.ω. (475.000 κ.π.) παλαισιδίων δολ. 87.500 κατ' άποκοπήν, 10-20 'Ιουλίου.  
 «ΝΕΙΛΟΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβία 14.200 τ. (ι.ω. (785.000 κ.π.) έλαισπόρων δολ. 102.950 κατ' άποκοπήν φιο, 20 'Ιουλίου-5 'Ιουλίου.

**Έκ Νοτίου Αμερικής**

«ΒΟΡΙ» άνω λιμένας Ρίβερ Πλέϊτ καί Μπουένος Άϊρες 10.000 τόν. γεννημάτων Μάντσεστερ 96/3, με 1.000 τόν. εκφόρτωση γκράς, 'Ιούλιον.  
 «ΑΝΝΙΤΣΑ» (δεξ.) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 16.000 τόν. γεννημάτων δυτική 'Ιταλία 50/-, όφιν Άδριατικήν 85/-, έάν Σάντα Φι 1/3 έξτρα, με 1.000 τόν. εκφόρτωση γκράς, 20 'Ιουλίου-11 'Ιουλίου.  
 «ΑΜΠΑΡΑΝ» (λιβ.) Νεκροσία καί Μπάχια Μπλάνκα 10.000 τόν. γεννημάτων Καλλό και Ματαράνι δολ. 9,50 ένα λιμένα εκφορτώσεως, δολ. 9,75 δύο λιμένας, με 1.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση Καλλό, 750 τόν. Ματαράνι, 25 Μαΐου-15 'Ιουλίου.  
 «ΣΑΛΑΜΑΤ» (λιβ.) Νεκροσία, Μπάχια Μπλάνκα, Μπουένος Άϊρες 9.500 τόν. γεννημάτων Καλλό δολ. 9,50 ένα λιμένα φορτώσεως, δολ. 9,75 δύο λιμένας, με 1.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 23 Μαΐου-10 'Ιουλίου.  
 «ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ» (λιβ.) Σάντος 10.000 τόν. γεννημάτων Βάρναν ή Μπουργκας δολ. 12,20 φιο, με 750 τ. φορτίων, 800 τ. εκφόρτωση, 1-15 'Ιου.  
 «ΙΣΠΑΧΑΝ» (Μάλτας) Πόρτο Άλέγκρε καί Ρίο Γκράντε 10.000 τόν. όρύνξ 'Αμπιτζόν δολ. 9,50 φιο, με 750 τ. φορτίων, 750 τ. εκφόρτωση, 1-10 'Ιου.  
 «ΦΑΛΚΟΝ» (λιβ.) Ρίον 'Ιανίρον 22.000 τόν. σιδηρομεταλλευμάτων 'Ιαπωνία δολ. 6,90 φιο, με 3.000 τ. φορτ., 8.000 τ. εκφόρτ., 'Ιούλιον.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» άνω λιμένας Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 10.000 τόν. γεννημάτων Βάρναν ή Μπουργκας 90/-, έάν Σάντα Φι 1/3 έξτρα, με 750 τόν. έλευθ. εκφόρτ., 20 'Ιου.-15 'Ιου.  
 «ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ» (δ.) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 13.000 τ. γεννημάτων Άμβρόσιον-Άρμπούρον ρέντζις 73/9, έάν Σάντα Φι 1/3 έξτρα, άνω λιμένας εκφορτώσεως 2/6 έξτρα, με 3.000 τ. έλευθ. εκφόρτωση, 10-31 'Ιουλίου.  
 «ΑΔΚΥΩΝΙΣ» Σάντος 10.000 τόν. γεννημάτων Βάρναν ή Μπουργκας δολ. 11,25 φιο, με 750 τόν. φορτίων, 800 τόν. εκφόρτωση, 15-30 'Ιουλίου.  
 «ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ» Ρωσι ή Μασιό 10.000 τ. ζαχαρώς χύμα Λονδίνου, Λιβερούλ, Γκρήνοκ 68/- φιο, όφιν Άμβέρσαν, Ρότερνταμ, Άμστερνταμ 65/6, με 1.000 τ. έλευθ. εκφόρτωση, 1-15 'Ιου.

**Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ**

«ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ» δυτική άκτήν Αγγλίας 19.300 τ. (ι.ω. χαλυβδίνων προϊόντων τρείς λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας) δολ. 62.500 κατ' άποκοπήν φιο, 19-25 Μαΐου.  
**Έκ Μαύρης Θαλάσσης καί Τουρκίας**  
 «ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ» (παν.) Κωνσταντίαν 500.000 κ.π. τέφρας σόγιας Μπουένος Άϊρες δολ. 59.000 φιο έντ στόυεντ, Μάϊος.  
 «ΣΤΕΒΟΣ» (λιβαν.) Βάρναν 9.500 τ. τσιμέντων Τσιταγκόκ 61/- φιο, Μάϊον-Ίούλιον.

**Έκ Νοτίου Αφρικής**

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ» Ντάρβαν 9.500 τόν. άνθρακίτου δυτική 'Ιταλία καί Άδριατικήν 53/-, με 1.000 τ. φορτίων, 1.000 τ. εκφόρτωση δυτική 'Ιταλία, 800 τ. Άδριατικήν, 10-25 'Ιουλίου.  
 «ΑΤΤΙΚΟΣ» (λιβαν.) Ντάρβαν 10.000 τ. μαγανιξής Μπίριστολ Τσάνελ ή Μπίρεκχεντ 48/-, με 1.000 τ. φορτ., 1.500 τ. εκφόρτ., 1-20 'Ιουλίου.  
 «ΑΤΤΙΚΟΣ» (λιβαν.) Ντάρβαν 10.000 τ. φασφάτων Ντάρβαν 55/-, με 3.000 τ. φορτίων 1/6 έξτρα, 750 τ. εκφόρτωση, 1-15 'Ιουλίου.

**Έξ Αυστραλίας, Ίνδίας καί Άπω Ανατολής**

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» Φιλιππίνες 500.000 κ.π. κόπρα Καλιφόρνια 14½ σέντς φιο, 'Ιούλιον.  
 «ΡΕΝΑ» (λιβ.) Φιλιππίνες 500.000 κ.π. κόπρα Καλιφόρνια 13½ σέντς φιο, 28 Μαΐου-15 'Ιουλίου.  
 «ΕΜΠΟΡΙΟΣ» Φιλιππίνες 50.150 κ.π. κόπρα Βενζουέλιαν 16½ σέντς, 25-31 Μαΐου.  
 «ΗΜΗΤΡΗΣ» Γιαδάνα-Τομπάνα 11.000 τ. (ι.ω. χαλυβδίου Χιούστον δολ. 98.000 κατ' άποκοπήν, 23 'Ιουλίου-7 'Ιουλίου.  
 «ΕΘΝΟΣ» (λιβ.) Φιλιππίνες 14.000 τόν. ζαχαρώς χύμα άμερικ. λιμένας Άτλαντικού ή Κόλπου δολ. 7,75 φιο, με 1.000 τόν. φορτίων, 1.500 τόν. εκφόρτωση, 1-20 Αύγουστου.  
 «ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ» (λιβ.) Βιζαγκαπατνάν 10.000 τ. μεταλλευμάτων άμερικ. λιμένας Άτλαντικού ή Κόλπου δολ. 8,30, με 1.000 τόν. εκφόρτωση φόμπ δολ. 1,30, 10-20 'Ιουλίου.  
 «ΝΙΤΡΙΚ» (λιβαν.) Φιλιππίνες 500.000 κ. π. κόπρα Άμβέρσαν, Άρμπούρον ρέντζις 18 σέντς, όφιν Μεσόγειον δολ. 1,500 έξτρα, Σκανδιναβίον δολ. 2,500 έξτρα, 1-12 'Ιουλίου.  
**Έκ παντοίων άλλων άγορών**  
 «ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ» (λιβαν.) τέσσαρες λιμένας 'Ιόδας 480.000 κ.π. μεταλλευμάτων Άμβέρσαν, Άρμπούρον ρέντζις δολ. 123.000 φιο, 15-30 'Ιουλίου.  
 «ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (λιβ.) Περού 10.000 τόν. ζαχαρώς χύμα άμερικ. λιμένας Άτλαντικού

(βορείας Χάττερας) ή Κόλπου δολ. 6,75 φιο, με 700 τόν. φορτίων, 1.500 τ. εκφόρτωση, 10-25 'Ιου.  
 «ΚΑΤΕ Ν. Α.» Νιούκαστλ (Ν.Σ.Υ.) 26.000 τ. γαιανθράκων Νότ. 'Ιαπωνία 33/- φιο, με 4.000 τ. φορτίων, 10.000 τ. εκφόρτωση, 10 'Ιουλίου-10 Αύγουστου.  
 «ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ» (παν.) Λά Γκουϊτ 10.000 τόν. μεταλλευμάτων Πολανίαν 27/6, με 2.000 τ. φορτίων, 2.000 τ. εκφόρτωση, 26 Μαΐου-7 'Ιουλίου.  
 «ΜΑΝΩΛΗΣ» (λιβ.) Μπουαυεντούρα 10.000 τ. ζαχαρώς χύμα λιμένας Κόλπου δολ. 6,25, όφιν Άτλαντικού δολ. 6,50, με 600 τ. φορτίων, 1.500 τ. εκφόρτωση, 'Ιούλιον.

«ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ» Πόρτ Μούτυ 22.000 τόν. γαιανθράκων 'Ιαπωνία δολ. 3,90 φιο, με 7.500 τ. φορτίων, 10.000 τ. εκφόρτωση, 30 'Ιου.-20 'Ιου.  
 «ΣΚΙΡΩΝ» (λιβ.) Νιούκαστλ (Ν.Σ.Υ.) 23.000 τόν. γαιανθράκων 'Ιαπωνία 29/9 φιο, με 4.000 τ. φορτίων, 10.000 τ. εκφόρτωση, 8-25 'Ιουλίου.  
 «ΣΚΙΡΩΝ» (λιβ.) Νιούκαστλ (Ν.Σ.Υ.) 23.000 τόν. γαιανθράκων 'Ιαπωνία 29/9 φιο, με 4.000 τ. φορτίων, 10.000 τ. εκφόρτωση, 8-25 'Ιουλίου.  
 «ΕΒΡΟΣ» (λιβ.) Περού 23.000 τ. μεταλλευμάτων λιμένας Κόλπου δολ. 2, 10-21 'Ιουλίου.  
 «ΟΥΑΙ-Τ ΣΗ» (λιβ.) Κοσσόρ 10.000 τ. φασφάτων δυτ. άκτήν 'Ινδίας 48/-, όφιν άνατολικήν 50/6, δια κάθε λιμένα εκφορτώσεως πέραν τών 3 2/6 έξτρα, με 1.000 τ. φορτίων, 650 τ. εκφόρτωση, 20-30 'Ιουλίου.

**Αί χρονοναυλώσεις**

«ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβ.) 10.850 τ. (ι.ω. (562.000 κ. π., 10-10½ μιλ., 24-25 τ. φιοιελ διλ) δολ. 850 ήμερησίως, άμεσος παράδοσις Ρότερνταμ, έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν, έν κυκλίον ταξίδιον Βραζιλίας.  
 «ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» 10.976 τ. (ι.ω. (475.000 κ.π., 10-10½ μιλ., 26-27 τ. φιοιελ διλ) 16/-, παράδοσις Πότι 27 Μαΐου-3 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Άτλαντικού.  
 «ΜΙΜΙΝΑ» 12.880 τ. (ι.ω. (617.000 κ.π., 13-13½ μιλ., 18-19 τ. φιοιελ καί 1½ τ. νηζελ διλ) 24/3, παράδοσις Άρμόρσιον-Άρμπούρον ρέντζις, ταξίδια 12-15 μηνών, 18-31 Μαΐου.  
 «ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ» 10.761 τ. (ι.ω. (499.000 κ.π., 10-10½ μιλ., 26 τ. φιοιελ διλ) δολ. 725 ήμερησίως, πλέον δάρων δολ. 6,750, παράδοσις άμα τη επιβίβαση πιλότου εις Τομπάκο ή Βέρακρουξ 29 Μαΐου-7 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας).  
 «ΑΡΧΩΝ» 10.900 τ. (ι.ω. (475.000 κ.π., 10 μιλ., 26-27 τ. φιοιελ διλ) 17/6, παράδοσις Κουνατάλορ 13-30 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσω 'Ινδίας.  
 «ΦΩΤΕΙΝΗ Π.» (λιβ.) 10.906 τ. (ι.ω. (499.000 κ.π., 10-10½ μιλ., 26 τ. φιοιελ διλ) 17/6, παράδοσις Βιζαγκαπατνάν 10-24 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

«ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΙΜΟΣ» (λιβ.) 10.900 τ. (ι.ω. δολ. 875 ήμερησίως ταξίδια 30 ήμερών, δολ. 850 ήμερησίως άνω τών 90 ήμερών ταξίδια, παράδοσις Μαδράς 15-22 'Ιουλίου.  
 «ΚΑΒΑΛΑ» (λιβ.) 12.339 τ. (ι.ω. (613.000 κ.π., 10-10½ μιλ., 26-27 τ. φιοιελ διλ) δολ. 950 ήμερησίως, παράδοσις Βρέμην Μάϊον, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας άνατολικής άκτής ή Κόλπου.  
 «ΑΡΡΟΛΙΚΟΣ» (λιβ.) 12.339 τ. (ι.ω. (613.000 κ.π., 10 10½ μιλ., 26-27 τ. φιοιελ διλ) δολ. 950 ήμερησίως, παράδοσις Βρέμην Μάϊον, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας άνατολικής άκτής ή Κόλπου.  
 «ΑΠΟΛΛΩΝ» 13.400 τ. (ι.ω. (624.000 κ.π., 15½ μιλ., 24 τ. φιοιελ διλ καί 1½ τ. νηζελ διλ) δολ. 3,60, παράδοσις Γιοκχαμάν 20-30 Μαΐου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν (μεταφορά δύο μηνών).  
 «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» 13.571 τ. (ι.ω. (616.294 κ.π., 13-13½ μιλ., 20 τ. φιοιελ διλ καί 1 τ. νηζελ διλ) δολ. 3,70, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 4-20 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.  
 «ΜΑΡΙΕΛ» 7.352 τ. (ι.ω. (313.000 κ.π., 13 μιλ., 9½ τ. νηζελ διλ) δολ. 31500 μηνιαίως, ταξίδια 3-5 μηνών, παράδοσις Φιλιππίνες 1-20 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, μέσω Βραζιλίας.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» (λιβ.) 14.114 τ. (ι.ω. (708.000 κ.π., 14½ μιλ., 40-42 τ. φιοιελ διλ) δολ. 4, παράδοσις Νέαν Όρλεάνην 20 'Ιουλίου-10 Αύγουστου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.  
 «ΚΛΑΣΣΙΚ» 10.775 τ. (ι.ω. (485.000 κ.π., 10-10½ μιλ., 26-27 τ. φιοιελ διλ) 18/9, παράδοσις Σιγκαπούρη 1-7 'Ιου., έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.  
 «ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ» (π.) 8.150 τ. (ι.ω. (517.540 κ.π., 13½ μιλ., 21 τ. φιοιελ διλ καί 1½ τ. νηζελ διλ) δολ. 1.200 ήμερησίως, παράδοσις Μπρεμερχάφεν 'Ιούλιον, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας άνατολικής άκτής ή Κόλπου.  
 «ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» (λιβ.) 15.350 τ. (ι.ω. (710.000 κ.π., 15-15½ μιλ., 45 τ. φιοιελ διλ) δολ. 2,75, παράδοσις Καμαίσι-Τόκιο ρέντζις 10/13 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Μπόστον-Γκάλδστατν ρέντζις, όφιν έπαναπαράδοσις άνατολ. Καναδάν δολ. 2,80.  
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ» (λιβ.) 14.414 τ. (ι.ω. (708.000 κ.π., 14½ μιλ., 40-42 τ. φιοιελ διλ) 21/9, παράδοσις άνατολικήν άκτήν 'Ινδίας 4-10 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.  
 «ΑΥΓΗ» (λιβ.) 15.405 τ. (ι.ω. (707.000 κ.π. 14-14½ μιλ., 42-44 τ. φιοιελ διλ) 28/-, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου 7-22 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις 'Ινδίαν.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Λιβανού) 24.000 τ. (ι.ω. (1.433.000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τ. φιοιελ διλ καί 1½ τ. νηζελ διλ) δολ. 3, άμεσος παράδοσις άγκυροβόλιον Νέας Όρλεάνης, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας) μέσω 'Ινδίαν.  
 «ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ» 12.650 τ. (ι.ω. (559.000 κ.π., 14-14½ μιλ., 18-19 τ. φιοιελ διλ καί 1-1½ τ. νηζελ διλ) 27/6, ταξίδια 4-6 μηνών, πα-

ράδοσις άμα τη διελεύσει Μπρονσμπόττελουγκ 26-31 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν-Κόντινεντ.

**Τα δεξαμενόπλοια**

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΝΤΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 31.000 τ. boscan 'Ιαπωνίαν 60% έλαττον 'Ιντασκείλ, 15 Μαΐου.  
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 31.000 τ. Λαβέρα 65% έλαττον 'Ιντασκείλ, 1-10 'Ιουλίου.  
 «ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 37.000 τ. 'Ιταλίαν 62½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 15 Μαΐου.  
 «ΔΙΩΝΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.000 τ. άμερικ. λιμένας άκτής Άτλαντικού, Παναμά, Αγγλίαν, Κόντινεντ 17% έλαττον 'Ιντασκείλ, 17 Μαΐου.  
 «ΓΕΡΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (παν.) Μπούσι 29.000 τ. Σάρροχ 62½% έλαττον 'Ιντασκείλ, δύο συνεχή ταξίδια, 23 Μαΐου.  
 «ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 39.000 τ. άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορ. Χάττερας) 60% έλαττον 'Ιντασκείλ, 23 Μαΐου.  
 «ΡΟΚΟΣ Β.» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. άμερ. λιμένας Άτλαντικού (βορ. Χάττερας) 60% έλαττον 'Ιντασκείλ, 23 Μαΐου.  
 «ΑΡΜΟΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 15.500 τ. άμερικ. λιμένας άκτής Άτλαντικού, Παναμά, 15% έλαττον 'Ιντασκείλ, όφιν Αγγλίαν, Κόντινεντ, δυτικήν Άφρικην 17½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 19 Μαΐου.  
 «ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 34.000 τ. Καλιφόρνια 60% έλαττον 'Ιντασκείλ, 20 Μαΐου.  
 «ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ» (λιβ.) Σιδώνα 47.000 τ. άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας) 70% έλαττον 'Ιντασκείλ, 15 Μαΐου.  
 «ΛΑΡΓΚΟ» (λιβ.) Σιδώνα 38.000 τ. άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας) 70% έλαττον 'Ιντασκείλ, 19 Μαΐου.  
 «ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. άμερικ. λιμένας άκτής Άτλαντικού 55% έλαττον 'Ιντασκείλ, 22 Μαΐου.  
 «ΛΟΙ-ΝΤΑ» (λιβ.) 27.500 τ. (μέρος φορτίου) συνεχή ταξίδια 7 έτών 51¼% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξίς Σεπτέμβριον-Οκτώβριον.  
 «ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ» Καραϊβικήν 32.000 τ. άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας) 55% έλαττον 'Ιντασκείλ, 29 Μαΐου.  
 «ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 28.000 τ. άμερικ. λιμένας άκτής Άτλαντικού, λιμένας Κόλπου, άνατολικήν άκτήν Νοτ. Αμερικής 55% έλαττον 'Ιντασκείλ, 28 Μαΐου.  
 «ΕΛΑΙΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 25.500 τ. άμερικ. λιμένας άκτής Άτλαντικού, λιμένας Κόλπου 35% έλαττον 'Ιντασκείλ, έτοιμος φορτίως.  
 «ΛΑΡΓΚΟ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 37.000 τ. Γαλλίαν 60% έλαττον 'Ιντασκείλ, 1-10 'Ιουλίου.  
 «ΣΙΝΙΚ» (λιβ.) Μεσόγειον 55.000 τ. Αγγλίαν, Κόντινεντ 65% έλαττον 'Ιντασκείλ, 7 'Ιουλίου.  
 «ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 28.000 τ. 'Ιαπωνίαν δολ. 4, φορτίως μέσα 'Ιουλίου.  
 «ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ» Καραϊβικήν 30.000 τ. άμερικ. λιμένας άκτής Άτλαντικού, Κόλπου, άνατολικής άκτής Καναδά 55% έλαττον 'Ιντασκείλ, 25 Μαΐου.  
 «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 43.000 τόν. πλήρες όφινός 65% έλαττον 'Ιντασκείλ, 24 Μαΐου.  
 «ΝΟΣΤΟΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 18.000 τ. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 50% έλαττον 'Ιντασκείλ, 1-8 'Ιουλίου.  
 «ΦΟΙΝΙΣ» (λιβ.) Βόρ. Άρρικήν 45.000 τ. 'Ιταλίαν, Σικελίαν 60% έλαττον 'Ιντασκείλ, 29 Μαΐου.  
 «ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» Καραϊβικήν 27.000 τ. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Τενερίφφε 67½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 1-8 'Ιουλίου.  
 «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΓΕΝΣ» Περισκόν Κόλπον 39.000 τ. πλήρες όφινός 65% έλαττον 'Ιντασκείλ, 2 'Ιουλίου.  
 «ΚΥΜΟΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. πλήρες όφινός 65% έλαττον 'Ιντασκείλ, 6 'Ιουλίου.  
 «ΧΑΟΗ» Περισκόν Κόλπον 24.000 τ. Μαλάγαν 52½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 3 'Ιουλίου.  
 «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ» Σιδώνα 32.000 τ. άμερ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας) 70% έλαττον 'Ιντασκείλ, 4 'Ιουλίου.  
 «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ» (λιβ.) Σιδώνα 32.000 τ. άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας) 70% έλαττον 'Ιντασκείλ, όφιν Σαιντ Τζών (Ν.Β.) 67½% έλαττον, 13 'Ιουλίου.  
 «ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΗΦ» (λιβ.) Ράς ές Σιόρ 31.000 τ. Κερουάνα 63¼% έλαττον 'Ιντασκείλ, 2 'Ιουλίου.  
 «ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ» Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας) 55% έλαττον 'Ιντασκείλ, 3 'Ιουλίου.  
 «ΖΑΝΙΑΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 15.500 τ. άμερικ. λιμένας Άτλαντικού (βορείας Χάττερας), Παναμά 20% έλαττον 'Ιντασκείλ, έτοιμος φορτίως.  
 «ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτής Άτλαντικού 60% έλαττον 'Ιντασκείλ, ελαφρύ φιοιελ, 57½% έλαττον έάν βαρύ φιοιελ, 7 'Ιουλίου.  
 «ΝΟΣΤΟΣ» (λιβ.) Μπεταίνα 18.000 τ. Μπουένος Άϊρες 41½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 20 'Ιουλίου.  
 «ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΦ» (λιβ.) Λά Σκαίρα (μέρος φορτίου) Καζαμπλάνκαν 60% έλαττον 'Ιντασκείλ, 10 'Ιουλίου.  
 «ΠΑΝΑΧΑ-Ι-ΚΟΝ» (λιβ.) τάζις τσάρτερ, 54.966 τ. (ι.ω. (15 μιλ., 70 τ. φιοιελ διλ) 11/4, παγκόσμιο μεταφορά από του τελευταίου τριμήνου 1966 μέχρι πρώτον τριμήνου 1970.  
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβ.) τάζις τσάρτερ, 16.652 τ. (ι.ω. (12½ μιλ., 23 τ. φιοιελ διλ καί 1 τ. νηζελ διλ) δολ. 12,15, μεταφορά 5 έτών από Σεπτέμβριον 1966.  
 «ΦΑΝΤΟΜ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. (μέρος φορτίου) 'Ιταλίαν 66¼% έλαττον 'Ιντασκείλ, 3 'Ιουλίου.

# HELLENIC SHIPYARDS

## PIRÆUS (Skaramanga)

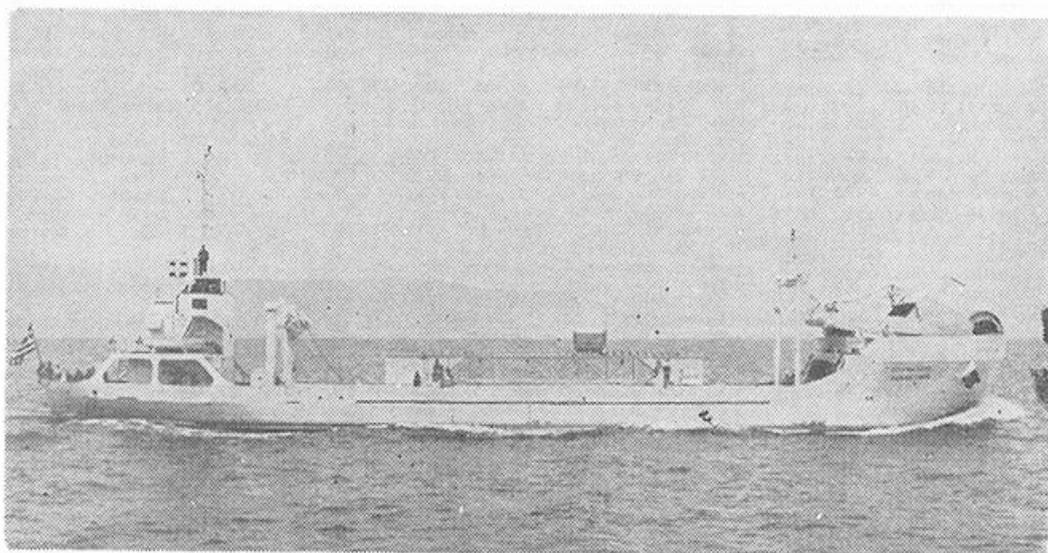
- ★ MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS  
CONVERSIONS • DRY-DOCKING
- ★ CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP  
TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
- ★ FLOATING DRY-DOCKS

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 constructions 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 Metohi 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. 1

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

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

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

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	διήλθε Έσκουμίνς 8 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Ευρώτας»	48	3596	άνεκ. Πενάγκ 14 Μαΐου διά Τσιγκτάς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σ. Έλλας»	48	8482	άνεκ. Μόζι 25 Μαΐου διά Καμπόντια
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπυρουαίς»	29	1943	άνεκ. Κων/πολιν 17 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Α.	έτ. «Θέρμια»	58	8952	άνεκ. Πρίνς Ρούπερτ 18 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Π. (δεξ.)	έτ. «Άγγελικη»	47	9849	διήλθε Μπρούναμπουτελ 22 Μαΐου διά Καναδά
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Σάλιζ»	40	2912	έφθ. Μόρς 18 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάργκα Όσεάνικα»	57	11630	έφθ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 26 Μαΐου
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	1920	άνεκ. Άλεξάνδρεια 21 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Καρένα»	39	1000	έφθ. Άμμόκωστον 25 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεκ. Σουέζ 2 Μαΐου διά Γκιζαν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	έτ. «Μαριτάιμ»	55	8450	έφθ. Μπάρι 17 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαρφουέντς»	43	7298	άνεκ. Μπέλφαστ 21 Μαΐου διά Ντουλαού
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Άντρεβιρζιν»	51	7066	άνεκ. Λός Άντζελες 13 Μαΐου διά Κορίντο
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Καρίγκα»	37	1272	έφθ. Καλκούτταν 24 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεκ. Σουέζ 23 Μαΐου διά Καράτι
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	άνεκ. Πειραιά 18 Μαΐου διά Ραθένα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	35	1217	εις Πύλον από 9 Όκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. Ρούσοσ - Μπαλόηπτος	29	2569	άνεκ. Γκαλιάρι 6 Μαΐου διά Νητρούτι
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. Γ. Άποστολόπουλος	17	1860	διήλθε Κων/πολιν 22 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. Σάν Θεράπν	46	5617	άνεκ. Κατάνια 21 Μαρτ. διά Σπαλάτων
ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΙΩΝ	έτ. Παρούσοσ	19	2286	διήλθε Κων/πολιν 2 Μαΐου διά Ρένι
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεκ. Σαγκάν 16 Μαΐου διά Τσιβαγκτάς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. Ν. Κ. Βλάχος	46	2414	άνεκ. Σουέζ 9 Μαΐου διά Τζένταν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλαδική»	29	3963	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 21 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτσια»	53	11558	διήλθε Έλαινός 21 Μαΐου διά Μάντσεστερ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μοριάντε»	55	8254	άνεκ. Πούλο Μπούκοκ 11 Μαΐου διά Ρίβερ Πλέιτ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	9921	άνεκ. Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	έφθ. Χονολουού 24 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ»	54	11077	διήλθε Παναμά 13 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	46	1892	άνεκ. Βηρυττόν 15 Μαΐου διά Ρενί
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Θράνκο»	38	1333	έφθ. Άιλ όφ Γκραιν 25 Μαΐου
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργώ - Έλλάς»	46	5383	άνεκ. Λονδίον 26 Μαΐου διά Κων/πολιν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αυλίς»	35	3724	διήλθε Κων/πολιν 14 Μαΐου
ΑΙΗΤΖΑΣ	έτ. «Μπελδιέντο»	43	7259	έφθ. Άμβέρσαν 25 Μαΐου
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	έτ. Ζαχάρης - Βασιληάς	44	1545	άνεκ. Τζιμπουτί 23 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. Σιγάλας - Πλατῆς	31	2992	έφθ. Ρότερνταμ 21 Μαΐου
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαριόρα»	43	7216	άνεκ. Λήθ 21 Μαΐου διά Κίελον
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρι»	59	8132	διήλθε Κων/πολιν 7 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσασιαφικ»	56	2863	έφθ. Μαντράς 26 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. Έλλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	53	3575	έφθ. Ναγκόνια 14 Μαΐου
ΑΘΛΗΤΗΣ	έτ. «Άθλητης»	45	7664	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Ν. Ύόρκν
ΑΘΩΝ	έτ. «Άθλος»	45	13570	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΑΘΩΣ	έτ. «Άθως»	45	2933	έφθ. Κείπ Τάουν 22 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαήρ»	44	7239	άνεκ. Μόζι 24 Μαΐου διά Λός Άντζελες
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αιτζ'αν»	44	8481	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Έλληνική» Α.Ε.	45	3805	άνεκ. Σιγκαπούρη Ρόδς 21 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	11292	έφθ. Μαντζανίλο (Μεξ.) 25 Άπρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Κων/πολιν 19 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΙΝ	έτ. «Φορέυτερς Τρανσπ.»	56	9090	έφθ. Σάντα όθ 19 Μαΐου
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάροικι»	61	14431	έφθ. Κολοούμπια Ρίβερ 20 Μαΐου
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρομάζοκ»	49	11105	έφθ. Στεττίνον 15 Μαΐου
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	έτ. Ν. Βερνίκος-Ευγενιδῆς	52	1534	άνεκ. Ουσιόκι 15 Μαΐου διά Βρετ Κολομβίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Άστροπροπίτσια»	49	3347	άνεκ. Βρέμν 18 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμάτ»	59	9735	έφθ. Λειζόες 25 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	έτ. Στρατῆς Άνδρεάδης	44	7207	άνεκ. Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Σιμπενίκ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. Δ. Σανδόπουλος κλπ.	46	2103	άνεκ. Σιγκαπούρη Ρόδς 25 Μαΐου διά Τοιμπά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	έτ. άδ. Τσουρινάκ	39	3375	άνεκ. Τζιμπουτί 23 Μαΐου
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. έλληνικά συμφέροντα	47	1724	εις Πειραιά από 10 όεθρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Έμπρός»	54	5254	άνεκ. Άμβέρσαν 26 Μαΐου διά Τζένταν
ΑΛΙΣ	έτ. «Στάμλε»	44	7189	άνεκ. Άυθούσον 18 Μαΐου διά Τερνέστον
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμπόου»	60	9959	άνεκ. Πόρτ Σαϊδ 19 Μαΐου
ΑΛΚΥΟΝ	έτ. «Σηγουαίς»	53	1886	άνεκ. Όρρηπορτ (Μπαχ.) 30 Άπρ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΑΛΚΥΟΝΗ	έτ. «Άλκυόνη»	53	9149	έφθ. Τόρρε Άνουντζιάτ 20 Μαΐου
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάννα»	44	7365	έφθ. Γένοβαν 25 Μαΐου
ΑΛΚΩΝ	έτ. «Μαροβλιέντο»	43	7150	έφθ. Μόντρεαλ 23 Άπρ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαβίτα»	42	7272	έφθ. Ντῶρμαν 10 Μαΐου
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρθέρας»	47	5441	έφθ. Χαϊφόνκ 3 Μαΐου
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ Φασιλίτις»	53	12897	άνεκ. Σουέζ 25 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΛΤΑΪΡ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	έφθ. Σάντος 14 Μαΐου
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέτιμαρ»	42	7286	διήλθε Κων/πολιν 24 Μαΐου διά Νοθορωσιόκν
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Άκαρνασία»	48	5021	έφθ. Βουδάπν 24 Μαΐου
ΑΜΕΝΤΕΟ	έτ. «Μαρφροντέρα»	43	7215	άνεκ. Λός Άντζελες 3 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	έφθ. Δουβλίον 25 Μαΐου
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σηγουαίς»	47	1514	έφθ. Γδῶνια 16 Μαΐου
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	έτ. Κ. Σ. Ποταμιάνος	46	2814	άνεκ. Μονρόβια 23 Μαΐου
ΑΜΦΙΩΝ (δ.)	έτ. «Γκῶλικ»	58	12772	έφθ. Μασσαλίαν 12 Μαΐου
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόσμαρ»	44	7359	έφθ. Κοραμασόκ 25 Μαΐου
ΑΝΑΣ	έτ. «Άναζ»	55	8519	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 18 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Ρεζουράέκιον»	42	7177	έφθ. Άμβέρσαν 25 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Α. (δ.)	έτ. «Άνατόλιαν»	52	12525	άνεκ. Άμαγκασάκι 19 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έτ. «Σπαλματόρι»	44	7310	έφθ. Σάντος 21 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	έφθ. Ρότερνταμ 26 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ντάλια»	45	6712	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	άρνεϊ Άυπελάκι από 24 Ίουλ. 1962
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρουντίλ»	53	10431	διήλθε Κων/πολιν 14 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Ριάκιον»	36	2128	έφθ. Βουδάπν 24 Μαΐου
ΑΝΙΤΑ	έτ. Καλαφάτη	35	1865	διήλθε Μπρούναμπουτελ 20 Μαΐου διά Λένινγκραντ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. Άννα Μαλεύρη	38	1532	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. Μαράστορ	47	7981	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου διά Κύπρον
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΪ'Η	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	ίδε «ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (σημ. Παναμά)
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Ντουλουθ 21 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11342	ύπό παραλαθῆν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5016	εις Ίννοσίμα από 7 Άπρ. (έπισκευαί)
ΑΝΤΑΡΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	12113	έφθ. Όδερσοδν 16 Μαΐου
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεκ. Όρρηπορτ (Μπαχ.) 8 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεκ. Μένα Άκμαντι 23 Μαΐου διά Λάντε Έντ
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	άνεκ. Ρας Τανούρα 21 Μαΐου διά Μπροντώ
				άνεκ. Βιλελιωκάφεν 23 Μαΐου διά Μπόννυ
				έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΠΥΛΟΝ

**ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ ΠΙΕΡΡΑΚΕΑΣ**

ΤΗΛΕΦ. 52

Μ.Ω. ΓΡΑΦ. 93

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΙΟΠΑΡ-ΠΥΛΟΣ

ΤΡΙΑΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΕΙΡΑΣ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενοιάνα»	61	10952	έφθ. Ναυλάκι 13 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινόσ»	43	2937	άρχει Πειραιά από 8 Φεβρ.
ΑΝΥΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκουάρντια»	55	11148	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 13 Μαΐου δια Ραβένα
ΑΣΙΟΣ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	άνεχ. Γιοκοκάμα 20 Μαΐου δια Μεξικό
ΑΟΥΡΟΡΑ	έτ. «Ήνγκλ»	44	7195	εις θέσιν 300 μιλ. ανατ. Κείπ Ρέις 18 Μαΐου (Ζημία)
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μίντεπολ»	39	1830	άνεχ. Λειζόες 20 Μαΐου δι' Ισραήλ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αθηνιαν»	57	9744	έφθ. Γιοκοκάμα 3 Μαΐου (έπισκευα)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	έφθ. Βαλτιμόρη 22 Μαΐου
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Σηγουαίης»	49	1502	υπό παραλαβήν
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΡΑΝΤ	έτ. «Αουρόρα»	34	1695	διήλθε Κων)πολιν 21 Μαΐου δια Κωνσταντζαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Όσεανφάριγκ»	23	3682	άρχει Άμπελάκι από 12 'Ιουλ. 1965
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Όσεανφάριγκ»	61	13553	έφθ. Μόζι 27 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Όσεανφάριγκ»	46	5382	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	άνεχ. Ταμπα 18 Μαΐου δια Κόλπον Μεξικού
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	Κ. Ν. Γκιώνης	45	8641	εις Πέραμα από 6 'Απρ. (έπισκευα)
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Σίππ. Ντεβελόμμεντ»	58	10392	άνεχ. Βανκούβερ 17 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαΐου δια Λά Ρομάνα
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόμμεντ»	57	10376	έφθ. Σιμίζου 21 Μαΐου
ΑΡΗΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόμμεντ»	58	10391	άνεχ. Τζιμπούτι 26 'Απρ. δι' 'Ινδίας
ΑΡΗΣ ΙΙΙ (δ.)	έτ. «Άρπς»	47	5059	άνεχ. Γκουαγιακίλ 26 Μαΐου δια Καλλάο
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	12323	υπό παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	άνεχ. Άιλ όφ Γκράιν 24 Μαΐου δια Σούντοβαλ
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	έφθ. Ούουσαικουπούκι 11 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Καστελάτου»	46	7783	άνεχ. Άκίτα 14 'Απρ. δια Ναούρου
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Μήνωσ»	45	8422	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άστεριών»	44	7273	έφθ. Σιμπενικ 15 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άργώ»	39	5196	άνεχ. Ξερός 27 Μαΐου δι' 'Ιμμίχχαμ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Σάντος 26 Μαΐου δι' Άμβούργον
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρθουέλο»	37	6704	έφθ. Ρότερταμ 10 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	άρχει Σύρον από 24 Μαρτ. 1964 (άποθήκη)
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Άριών»	38	3570	έφθ. Βερακρούς 23 Μαΐου
ΑΡΚΑΔΙΑ (όπερωκ.)	Α. Χαριοιάδης	45	2397	υπό παραλαβήν
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Άρκαδία»	31	20648	άνεχ. Βαστώνη 24 Μαΐου (κρουαζιέρα)
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Έρμης»	44	7138	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δια Πειραιά
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. Σαβάνα 26 Μαΐου
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Έμπρος»	43	2905	έφθ. Άμβέρσαν 25 Μαΐου
ΑΡΟΣ	έτ. «Άρμονία»	61	9443	άνεχ. Γιοκοκάμα 9 Μαΐου δια Περού
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άλεξία»	48	3783	έφθ. Γιοκοκάμα 25 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Άρτεμις»	50	8819	άνεχ. Γιβραλτάρ 20 Μαΐου δια Ροζάριο
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	έφθ. Πόρτλαντ ('Όρ.) 11 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εοσιέρις»	62	15781	έφθ. Σκίντα (Φιλιππίλ) 20 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηγουαίης»	49	1502	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Άσώματοι»	60	10142	έφθ. Ναγκόγια 17 Μαΐου
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καριμπ»	51	15846	έφθ. Βομβάν 10 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ	Λ. Νομικός	11	1458	άρχει Πειραιά από 22 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Άντζεμικαήλ»	51	7294	άνεχ. Βερακρούς 17 Μαΐου δια Ληθ
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	άνεχ. Ντάρμπαν 3 Μαΐου δια Πύλον
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Άνναλίζα»	48	1955	έφθ. Ραβένα 3 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΑΓΚΟΥ	έτ. «Μίνα»	43	7129	άνεχ. Σαβάνα 25 Μαΐου δια Ταμπίκο
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοί	47	2465	έφθ. Μπαρλέττα 11 Μαΐου
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ρέα»	43	3151	άνεχ. Κριστιανουοντ 21 Μαΐου δι' Άρχάγγελον
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Σηγουαίης»	51	1851	διήλθε Μπρούνομπούτελ 19 Μαΐου δια Κόπιγκ
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άργκό»	43	7120	άνεχ. Μπαντάρ Άμπας 23 Μαΐου δια Πόρτ ντέ Μπούκ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαίης»	48	1501	άνεχ. Κων)πολιν 19 Μαΐου δια Κωνσταντζαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Όσεαν Τάνκερς»	57	25156	άνεχ. Άμουαίη Μπαίη 18 Μαΐου δια Βιλεμμοχαφεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Ατλάντικ Φράυτερς»	45	7281	άνεχ. Σιγγαπούρη ρόδς 16 Μαΐου δια Μπαγκόκ
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Άναξ»	58	9724	έφθ. Άμβούργον 6 Μαΐου
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Αύλις»	44	7190	έφθ. Θεο)νίκην 18 Μαΐου
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ά Τρωτός»	53	13675	έφθ. Αύγουσταν 24 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	διήλθε Θερονταίη Άϊλαντ 13 Μαΐου δια Περο. Κόλπον
ΑΥΓΣ (δ.)	έτ. «Μαρουτίλ»	53	12301	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου δι' Άργεντινήν
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Σηγουαίης»	48	1501	άνεχ. Τύνιδα 20 Μαΐου δι' Άλικάντε
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (όπερωκ.)	έτ. «Όκεανία»	40	26314	άνεχ. Άντεν 22 Μαΐου δι' Όκλαντ
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουαίης»	54	1747	διήλθε Κων)πολιν 21 Μαΐου δια Κωνσταντζαν
ΑΥΡΑ	Ζαχάρης - Βασιληάς	43	988	έφθ. Πέραμα 13 'Απρ. (έπισκευα)
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πηλεύς»	65	21505	άνεχ. Ρότερταμ 25 Μαΐου δια Ταμπα
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Μασσαλίαν 25 Μαΐου δια Πειραιά
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζούρ»	62	10741	έφθ. Μπ. Άύρες 17 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	47	5340	έφθ. Γένοβαν 19 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Βενετιαν 26 Μαΐου δι' Όδησόν
ΒΑΣΙΛ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (όπερωκ.)	έτ. «Γκροκ Λάιν»	56	25516	άνεχ. Βαστώνη 25 Μαΐου δια Χάιφον
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (όπερωκ.)	Χόμ Λάινς	27	21329	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Μαΐου δια Πειραιά
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Γουόρλντ Μπριλιαντς	59	43373	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 24 Μαΐου
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	20958	άνεχ. Μένα Άχμαντι 13 Μαΐου δια Κουϊνάνα
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Έλληνική Α.Ε.»	46	2025	άνεχ. Λονδίον 24 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ήγκλ Τράνσπορτ»	61	14218	έφθ. Βαλένθια 16 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	εις Πειραιά από 7 'Απρ.
ΒΕΝΤΚΙΜΩΛΟΣ	άδ. Βεντούρη και Ζαχαρίου	43	2972	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου δια Γάνδην
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιθέραλ Κάργκο	45	1892	άνεχ. Κων)πολιν 16 Μαΐου δια Μπουρκόκ
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεχ. Σιγγαπούρη ρόδς 20 Μαΐου δια Β. Κορέαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Πράντο»	64	15283	άνεχ. Ροζάριο 18 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	Μουνδρέας	38	2563	διήλθε Κων)πολιν 15 Μαΐου δια Νοβορωσίκην
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	άνεχ. Σουέζ 23 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	διήλθε Κων)πολιν 21 Μαΐου δι' Όδησόν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Άμβέρσαν 27 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν

## Η ΜΟΝΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ

P.O. BOX : 3190  
CABLE ADDRESS : "GREKKA"

# CAPE TOWN

TELEX : 5-7045  
TELEPHONE : 2-7771

## GREKKA (PTY) LIMITED

INCORPORATING

### CHARTER MARINE AGENCIES

SHIPPING · CLEARING · TRAVEL · INSURANCE

Radio City - Tulbagh Square

## POSEIDON SHIPS' AGENCIES (PTY) LTD

SHIPS' & TRAVEL AGENTS - SHIPBROKERS

6, Mercury Lane

# DURBAN

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

TELEX : 6-7432  
TELEPHONES : 62944, 28690

ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	42	7080	άνεχ. Κολόμπο 18 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. (Ν. Βερνίκος)	29	1022	άρχει Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΓΑΛΛΙΑΣ	έτ. «Γεράνια»	50	5449	άνεχ. Καλοκώττα 18 Μαΐου διά Κολόμπο
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «'Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Χιροσίμα 17 Μαΐου διά Τζακάρτα
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Γαρδένια»	47	3607	άνεχ. Λονδίνον 17 Μαΐου διά Χάμιλτων
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «'Αστρομπέλο»	37	5613	άνεχ. Μπούενος 'Αύρες 18 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Α.	Σπυρ. & Γερ. Λάλης	50	1478	άνεχ. 'Αμμόκωστον 23 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«'Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. 'Αμβούργον 26 Μαΐου διά Κων' πολιν
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Μιχαλός & Υιοί	46	2920	άνεχ. Γαλιφόρην 22 Μαΐου διά Καναδά
ΓΕΩΒΙΔΑΚΑ	έτ. «Μίρεμαρ»	44	7250	άνεχ. Γάνδην 12 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΑ	Μορκουσης - Γιαννιώτης	20	1112	άνεχ. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 21 Μαΐου διά Σμύρνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιβανός	51	7564	άνεχ. 'Εϊθονμάουθ 12 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	είς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	αδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Νεαν 'Ορλεάνην 20 Μαΐου διά Μετόχι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ	αδ. Κοντού	46	943	διπλθε Κων' πολιν 15 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	48	10928	έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δήμητρα»	39	6713	υπό παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «'Ενσενάντα»	56	8818	άνεχ. Καουσιάν Μπαϊν 20 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Ντανίνα»	43	4654	έφθ. Ρίο 'Ιανέρο 23 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	7176	άνεχ. Σφάζ 25 Μαΐου διά Νέα Καρθαλί
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατσιφικό»	42	7142	έφθ. Κούρε 22 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μάγενρι»	52	10081	άνεχ. Κιέλον 22 Μαΐου διά Λένινγκραντ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Χιούστον 18 Μαΐου
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	έφθ. Σάν Πέντρο ('Αργ.) 9 Μαΐου
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	έτ. «'Αστούριας»	52	8129	άνεχ. Τρίνιταντ 15 Μαΐου διά Σάντος
ΓΙΩΤΑ	Νομικός - 'Αλεξάντος	51	2071	έφθ. Νεαν 'Ορλεάνην 19 Μαΐου
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Τσιθαγκάο 19 Μαΐου
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	άνεχ. Νεαν 'Υόρκην 14 Μαΐου διά Πειραιά
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	αδ. Γουλιανδρή	56	20668	έφθ. Τσιτταγκόγκ 19 Μαΐου
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Βίλα Νοβα»	57	9173	έφθ. Μπάγια Μπλάγκα 28 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α' Γ' ΛΣ	έτ. «'Ολινάρες»	57	9132	έφθ. Μαιζουρού 19 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «'Ολινάρες»	57	9761	έφθ. Ντάιρεν 9 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Λάιτλ Μπαρ»	63	15389	έφθ. Καλοκώττα 16 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ' Γ' Τ	έτ. «Μέντ»	45	3826	άνεχ. Λός 'Αντζελες 9 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Ρόμπλο ντέ 'Ορο»	62	15381	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΟΛΕ' Τ' Μ	'Ιω. Λάτοης	52	11580	έφθ. Σαγκάνν 21 Μαΐου
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Θ. Κατσούλης	47	2533	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΓΚΡΕΤΑ	'Ιω. Λάτοης	44	9892	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 25 Μαΐου
'ΕΚΡΟΥΤΣ ΜΠΙΡ (έπιθ.)	έτ. «Γουέστερν Τράναπορτ»	59	9268	είς Πέραμα από 7 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	'Αγγελάκης κ.λ.π.	51	5170	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 23 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΣΤΚΟ ΠΑΝΑΜΑ	έτ. «Γ. Γκλέιντ»	52	15675	άνεχ. 'Αντοφαγκάστα 23 Μαΐου διά Σάν Βισέντε
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΕ' ΙΝΤ	έτ. «Γουόρλντ 'Εντερπράϊζ»	53	21064	διπλθε 'Εσκουμίνς 3 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ' ΙΖ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	έφθ. Μέγαρο 28 Μαΐου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΣΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Σουέζ 25 Μαΐου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	Στ. Νιάρχου	49	18226	άνεχ. Σουέζ 19 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	15729	είς Σκαραμαγκά από 15 'Απρ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΕ' Ι' Α	έτ. «'Ιντερμαριν»	54	20585	διπλθε 'Εσκουμίνς 21 Μαΐου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	έτ. «'Αχιλλεος»	43	12846	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Κζίλορ»	43	12846	διπλθε Κων' πολιν 23 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «'Ηρων»	61	15979	διπλθε Κων' πολιν 22 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	'Ελληνική Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Μαντεβίδεο 26 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	'Ιατρού κ.λ.π.	52	1380	έφθ. Μπωμόντ 25 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	έτ. «Μαρκουάρντια»	55	12146	έφθ. 'Ασντοντ 22 Μαΐου
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Ροζάριο 12 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Τζιμπουτί 17 Μαΐου διά Καλοκώτταν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Βέλκος»	37	2002	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 26 Μαΐου διά Βικτωρίαν (Β.Κ.)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «'Ιόνικ»	44	7265	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Ντεβελόμμεντ»	63	16417	έφθ. Βερακρούζ 22 Μαΐου
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίππικ Ντεβελόμμεντ»	54	16417	άνεχ. 'Αντεν 4 Μαΐου διά Μαντράς
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	«Σίππικ Ντεβελόμμεντ»	61	16417	άνεχ. Μαντράς 9 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «'Αλκας»	53	7829	άνεχ. Χόρ αλ 'Αμάγια 23 'Απρ. διά Λά Πλάτα
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	έτ. «Αιολος»	61	9326	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «'Οπρνούινες»	55	3534	έφθ. Μπουμπουρού 24 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «'Οριεντάλ»	49	3668	άνεχ. Ραγκούν 23 Μαΐου διά Σαγκάνν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Οιλιόρι»	63	10523	άνεχ. Χιροκάτα 9 Μαΐου διά Σαγκάνν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Δημ. Κυριακού	37	2996	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 15 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Καρράρα 17 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Δήμος»	44	7266	άνεχ. Τζιμπουτί 16 Μαΐου διά Τσιναμπο
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Βερωγτί»	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου δι' 'Ινδίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	'Ακ. Χαλκούσης	43	7244	διπλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Νότιον 'Αφρικήν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Διαμαντής»	42	6904	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Μαΐου διά Κασοιουγκ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Μπωμόν 22 Μαΐου διά Μάντοσεστερ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Μακρής	45	1082	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΔΙΑΜΑΝΤΩ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	έφθ. Καλοκώτταν 22 Μαΐου
				άνεχ. Θεούτα 23 Μαΐου διά Λίβερπουλ
				είς μεταφοράς 'Ελλάδος - Μ. Θάλασσης

SOL

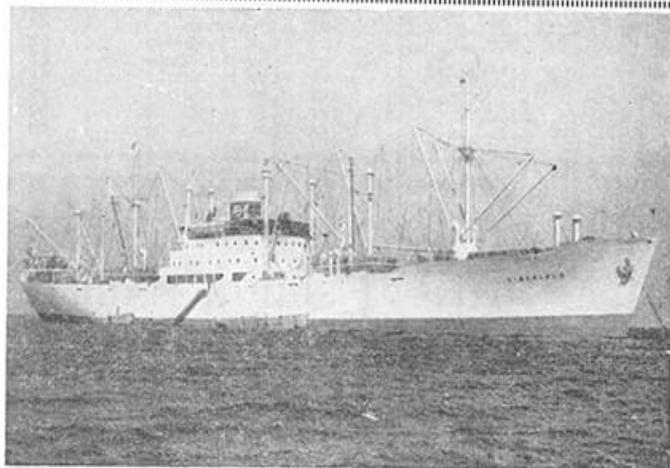
Always at  
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOL,,

GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,,

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κ.λ.π.	45	2302	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 22 Μαΐου δια Μπάσαν
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Λ.	Σπ. & Βρ. Λάλης	50	1485	διήλθε Μπρούναμπουτελ 23 Μαΐου δια Βιάμαρ η Ροστόκ
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	60	13335	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 21 Μαΐου δια Πωλάκ
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδελφοί Λύρα	43	7280	άνεχ. Κολόμπο 18 Μαΐου δια Καλκούτταν
ΔΙΟΝΗ	έτ. «Παρίτια»	57	9722	έφθ. Γιαδάτα 26 Μαΐου
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρθαλορ»	52	12132	διήλθε Κων'πολιν 23 Μαΐου δια Γαλλίαν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωοδόχοος»	44	7249	άνεχ. Τζιμπουτι 24 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πρίνκιπαλ»	49	11771	άνεχ. Βανκούβερ 13 Μαΐου δια Κίναν
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Παν - Όσεαν»	25	3297	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδς 24 Μαΐου δι' 'Αντεν
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χέγκε»	42	7388	άνεχ. Βαλτιμόρην 11 Μαΐου δια Θρή Ρίβερς
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλντουάιντ»	43	7131	έφθ. Ρότερταμ 12 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαράντσο»	43	7267	έφθ. Μορμουγκάο 26 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τουντς & Σία	32	1502	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 11 Μαΐου δια Κοσέρι
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφάς κ.λ.π.	21	2988	έφθ. Σουεζ 23 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΒΛΑΜΑ	Βαλμάς Ν.Ε.Π.Ε.	43	8292	έφθ. Μάλμο 19 Μαΐου (έπισκευαί)
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «'Ελτρανσπόρτ»	56	10530	άνεχ. Βανκούβερ 12 Μαΐου δια Γιοκοκάμα
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνας	48	2105	άνεχ. Σουάνσπ 26 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Κουβέιτ 19 Μαΐου δια Μπάσα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνεσιόν»	63	14164	άνεχ. Πρίνς Ρουπερτ 9 Μαΐου δια Τσιβαγκτάο
ΕΛΕΑΝΝΑ	Κ. Εύθυμιάδης	54	11232	υπό παραλαβήν
ΕΛΕΝ	έτ. «'Ολίστιμ»	43	7128	άνεχ. Πούλο Μπούκου 11 Μαΐου δια Β. Κορέαν
ΕΛΕΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	39	1742	άνεχ. Καράτσι 26 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «'Ανδρία»	48	8430	άνεχ. Ριγιέκα 17 Μαΐου δια Λαττάκια
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιστα Ριός»	52	12228	υπό παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «'Ελένη»	43	7245	άνεχ. Λίβερπουλ 16 Μαΐου δια Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΕΝΗ Κ.	'Ελένη Κυριακού	39	3023	άνεχ. Τάραντα 12 Μαΐου δια Λάγκος
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	Τ. «Μίνως»	49	10908	διήλθε Κων'πολιν 25 Μαΐου δι' 'Όσπασόν
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρφελι»	48	3829	έφθ. 'Όχο Ριός 23 Μαΐου
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	'Ηλ. Τομπούλης	29	2851	άνεχ. Ουμέα 21 Μαΐου δι' 'Ορνοκλονταβικ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Πρίντζης	21	1549	διήλθε Κων'πολιν 12 Μαΐου δια Νοβορωσισκην
ΕΛΛΑΣ	Τρανοσαοφικ	55	2863	εις Πειραιά από 10 Μαΐου (ζημιαί εκ πυρκαϊάς)
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαίμος	43	7186	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 19 Μαΐου δια Ρότερταμ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΟΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	υπό παραλαβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΗΝΤΕΡ	Τρανοσαοφικ	62	6666	έφθ. Καλκούτταν 6 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	Τρανοσαοφικ & Γιουνιβ.	61	7293	έφθ. Καλκούτταν 27 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανοσαοφικ & Γιουνιβ.	60	7293	έφθ. Καλκούτταν 21 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	εις Πειραιά από 24 'Απρ. (έπισκευαί)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	Γιουνιβέρσαλ Κάργκο	62	6659	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δια Κόρπους Κριστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Βηρυττόν 24 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«'Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Μασσάουα 19 Μαΐου
ΕΛΛΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	εις Πειραιά από 30 'Απρ. (έπισκευαί)
ΕΛΛΗ	έτ. «Μαρομόντο»	39	5219	έφθ. Κουβέιτ 24 Μαΐου
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 22 Μαΐου
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσαλ Κάργκο	57	7068	άνεχ. Κοσιν 23 Μαΐου δια Κόρπους Κριστι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«'Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Καράτσι 21 Μαΐου δια Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«'Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δια Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανοσαοφικ	56	7510	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαΐου δια Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Τρανοσαοφικ	56	7510	έφθ. Νεάν 'Υόρκην 23 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«'Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Τσαρλεστον 26 Μαΐου δια Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Τρανοσαοφικ»	57	7063	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 19 Μαΐου δια Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«'Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Σουεζ 18 Μαΐου δια Μπάσαν
ΕΛΛΗΝΙΣ	«'Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Χιούστον 20 Μαΐου δια Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Λούζην»	43	7302	έφθ. Κόρπους Κριστι 23 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ	Μαρφουέρτζα	32	18564	άνεχ. 'Όκλαντ 18 Μαΐου δια Παπύτ
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Μάκην»	48	2474	έφθ. Τερνέστην 20 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Πρίντζης»	38	2265	άνεχ. Βαρκελώνην 18 Μαΐου δι' 'Ιτέαν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Κόλοφ 'Αζούλ»	42	7058	έφθ. Βακαματσού 19 Μαΐου
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Καλκούτταν 21 Μαΐου
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Μπαμόν 16 Μαΐου δια Μοντεβιδεο
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σηφάρερα»	44	7251	έφθ. Τερνέστην 20 Μαΐου (έπισκευαί)
ΕΡΑΤΩ (δεξ.)	έτ. «Μάγενηρ»	52	10081	έφθ. Λένινγκραντ 24 Μαΐου
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	άνεχ. 'Αντεν 6 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Πειραιά 3 Μαΐου
ΕΡΙΑΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (υπερωκ.)	'Ιω. Λάτοης	35	23580	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν
ΕΡΙΑΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	'Ιω. Λάτοης	66	45300	άνεχ. 'Οζάκαν 10 Μαΐου δια Μεζικό
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	άνεχ. Ρουέν 29 'Απρ δια Τάιν
ΕΡΜΗΣ ΑΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	έφθ. Βακαματσού 24 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσκ»	59	9584	εις Πόρτ Σουδάν από 8 Νοεμ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	διήλθε Μπρούναμπουτελ 19 Μαΐου δια Στεττινόν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «'Αργκόλια»	58	12168	διήλθε Κων'πολιν 22 Μαΐου δια Μεσόγειον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	αδ. Γ. Δομεστίτην	34	1716	άνεχ. Τζιμπουτι 22 Μαρτ. δια Β. Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«'Όκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «'Εναρσις»	50	2454	άνεχ. Χάθριν 12 Μαΐου δια Καρταγκένα (Κολ.)
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	έτ. «'Αδς Σάντος»	57	9061	άνεχ. Πούλο Μπούκου 22 Μαΐου δια Τσιπαγκόγκ
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Μόντρεαλ 26 Μαΐου
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Ευδώρα»	48	2358	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 26 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκορντ»	44	7292	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 23 Μαΐου
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζιλιο»	57	8903	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 23 Μαΐου
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζιλιο»	61	6373	διήλθε Παναμά 23 Μαΐου δια Γιοκοκάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζιλιο»	61	9659	άνεχ. 'Αμβέρσαν 25 Μαΐου δια Γιοκοκάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδς 24 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζιλιο»	60	6288	άνεχ. Ναγκόγια 6 Μαΐου δια Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζιλιο»	60	6288	έφθ. Κόμπε 26 Μαΐου

# STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALITIES

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

TERMINAL 2 - 4229

SPROUCE 5 - 2066

TERMINAL 2 - 4554

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO • CALIF

ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. (Σάν Μπαζιλίο)	57	8631
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. (Σάν Μπαζιλίο)	56	8985
ΕΥΡΩΠΗ	έτ. (Μαριάνο)	49	1987
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. (Φράνκο)	65	9500
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249
ΕΦΘ	Α. Μ. Νομικός	35	1512
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ν. Π. Κολαίτης	38	1595
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. ("Όκλαντ")	61	10965
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. (Μαρθέλλα)	57	10173
ΗΛΙΑΣ ΝΤΑΪΦΑΣ II	Νταϊφάς	44	7233
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. ("Ελίρε")	57	9060
ΗΛΙΑΣ Π.	έτ. (Πάλληρος)	47	2287
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. (Σκαραμαγκάς)	47	5120
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815
ΗΘΑΙΣΤΟΣ	έτ. (Βουλκάν)	65	21400
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. (Ναυαρίνον)	61	14518
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. (Μηλού Χάντρα)	44	1662
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. (Σουρένα)	44	7286
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. ("Ιόνιον")	44	7258
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. (Μαριθίδα)	43	7236
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.	Άφοι Λάλη	50	1478
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	έτ. (Μαρκορόνε)	61	16561
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	Ι. Ν. Νόρρικ	24	1324
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	Οίκος Βάτη	58	15895
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. (Τκρική Τάνκερ)	49	8311
ΘΕΩΡΙΣ	Άγγελάκης	38	3581
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. (Σάντα Ρομπερτα)	43	7259
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. (Σουναμερικά)	46	1988
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ	Τ. Μουστογιάννης	43	1760
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΙΑΣ (δ.)	έτ. (Κροαίτια)	64	40043
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. ("Άρμαντόρες")	57	9746
ΙΩΑΚΗ (δελ.)	έτ. ("Αντίνα")	52	11289
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	Έλλην. Δεξαμενοπολία	52	8662
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΙΗ	έτ. (Τζέμινι)	43	7176
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. (Βιγκράντε)	49	1991
ΙΟΥΛΙΑ	Νταϊφάς	29	1808
ΙΡΕΝΑ	έτ. ("Όλιμπο)	43	7232
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. (Βέριτας)	43	7275
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. ("Ιωάννα")	26	2873
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. (Ναυτιλ. Έκμετ) σεις	45	9918
ΙΩΑΝΝΗΣ	Άγγελάκης κ.λ.π.	38	4740
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. (Γλαύκη)	48	1845
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. (Σαιντ Ίωάννης)	44	7248
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. ("Αθηνά") κ.λ.π.	44	10909
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. Χατζηπατέρας	43	7244
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΝΑΣ (δ.)	έτ. ("Άστρο)	52	10160
ΚΑΒΟΣ (δ.)	έτ. (Χάρη Τάνκερ)	60	14076
ΚΑΙΤΗ (δ.)	έτ. ("Εβερολέυ")	55	11991
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. (Λαίμος Άδελφοί)	38	2368
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. (Καλλιδώρα)	42	2697
ΚΑΛΙΜΑΝ	έτ. (Βέλαμορ)	43	7091
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. ("Ιντάστριας")	55	11798
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. (Μιχαλίνος)	44	7249
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. ("Άϊλα Γκράντε")	65	15932
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. (Χρήπα)	37	2348
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. Ζεδέ	51	7154
ΚΑΛΥΦΟ	Α. Μ. Νομικός	50	1517
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. (Κανάρης)	44	7240
ΚΑΠΑ	Ίω. Καπράλος	44	2074
ΚΑΠΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	Άθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. (Τράμπ)	55	8902
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. (Κερκέτις)	50	4876
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. (Τράμπ Τσάρτερινγκ)	54	8003
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	έτ. ("Ελιπίς")	44	8453
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. (Ντελμάρ)	55	12534
ΚΑΠΙΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. ("Ιρις")	46	4576
ΚΑΠΙΤΑ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. ("Νικηφόρος")	43	7176
ΚΑΠΙΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. ("Άγια Κακίλια)	60	8717
ΚΑΠΙΤΑΝ Γ.	έτ. (Πουέρτο Ντάριεν)	43	7275
ΚΑΠΙΤΑΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. (Γεροντί)	51	8842
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. (Μαρίρο)	43	7176
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. (Γιουρόπα Κομέρα)	44	7123
ΚΑΠΙΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Γκρής Σίπ. Έντερπράϊζ	43	7227
ΚΑΠΙΤΑΝ ΣΥΛΛΑΣ (δ.)	έτ. (Σάλις)	53	11101
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ (δελ.)	έτ. (Μπράιτ Στάρ)	47	9956
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.	έτ. ("Ελνάβαλ")	61	13408
ΚΑΠΙΤΑΝ ΧΟΡΝΜΠΛΟΥΟΥΕΡ (δ.)	έτ. ("Άστροέστε")	51	11102
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. (Στροβίλ)	43	7163
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. (Γκλόμπουος)	44	19020
ΚΑΣΟΣ	("Κάσοι") Α.Ε.	39	5215
ΚΑΣΟΣ	άδ. Βασιλιά	22	1584
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. (Πολύμυρα)	43	7312
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. ("Άγιμόντε")	51	9956
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. (Βασιλική)	53	1901
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7148
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. (Κάνοπους)	60	10494
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. (Κρέθων)	51	2373
ΚΑΤΕ Α.	έτ. (Μαρταλέντο)	50	5627
ΚΑΤΕ Ν. Α.	έτ. ("Αρόζα")	65	21500
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. (Μαροεγκούρο)	44	7155
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. ("Άστροσουρένο")	36	1413
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	άδ. Κολοκοτρώνη	55	11100
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. (Χρυσάνθεμον)	43	7234
ΚΕΪΠ ΑΡΑΖΟΣ (δ.)	έτ. (Βαλντέρα)	58	12193
ΚΕΪΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. (Σκαρντάνο)	42	7265
ΚΕΪΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. (Κάλλαρο)	44	7244
ΚΕΪΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. ("Άστρονεπτούνο")	50	12240
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. (Κάνοπους)	62	10494
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. (Λουκέρνο)	44	5069
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. (Ζαδέ)	48	4030
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. (Στροβίλι)	43	7159
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Έπιφαναίδης	44	7176
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. (Περσεύς)	57	9153
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. (Σπάρτη)	63	15740
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. ("Έλλην. Άσθρ")	58	11156
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. (Πύλοσ)	63	15378
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. (Ζαδέ)	39	4716
ΚΙΟΝΙ	έτ. ("Άττικο")	48	1922
ΚΙΡΙΝ	Έπιφαναίδης	56	9403
ΚΙΤΣΑ	έτ. (Μαρακίθα)	44	7279
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. (Μπελμάρ)	44	7190
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. ("Άντιγόνη")	55	8487
ΚΛΕΙΩ	Α. & Δ. Χανδρής	47	935

διήλθε Παναμά 14 Μαΐου διά Σαιγκόν	
έφθ. Βομβάν 2 Μαΐου	
έφθ. Πόρτ Σαϊδ 17 Μαΐου	
άνεχ. Γιοκοκάμα 14 Άπρ. διά Τσιθαγκτάο	
έφθ. Τσιθαγκτάο 23 Μαΐου	
άνεχ. Μασσαλιόν 28 Άπρ.	
άνεχ. Άγκόνα 12 Μαΐου διά Κατάκωλον	
διήλθε Παναμά 23 Μαΐου διά Κόμπε	
άνεχ. Σύρον 14 Μαΐου διά Βενγάζη	
έφθ. Γιβραλτάρ 4 Μαΐου (δι' Άλδανιαν)	
έφθ. Νεαν Ύορκην 14 Μαΐου	
έφθ. Βομβάν 19 Μαΐου	
διήλθεν Άντεν 19 Μαΐου διά Κουβεΐτ	
άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 29 Μαρτ. διά Β. Κορέαν	
άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 20 Μαΐου διά Κίναν	
άνεχ. Άγιον Φραγκίκον 24 Μαΐου δι' Ίαπωνίαν	
έφθ. Λός Άντζελες 24 Μαΐου	
άνεχ. Τρίνιταντ 29 Άπρ. διά Κομόρο Άϊλαντ	
άνεχ. Τσιγκτάο 4 Μαΐου διά Δυρρακίον	
διήλθε Κων) πολιν 21 Μαΐου διά Μεσόγειον	
έφθ. Τσιπταγκόκ 21 Μαΐου	
άνεχ. Χάνκο 23 Μαΐου διά Μπροϋσελες	
άνεχ. Ναγκόγια 25 Μαΐου διά Βανκούβερ	
εις Πειραιά από 17 Μαρτ. (έπισκευαί)	
άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 6 Μαΐου διά Ταντζιούγκ Ούμπαν	
άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 13 Μαΐου διά Πάλεμπαγκ	
άνεχ. Άμβούργον 21 Μαΐου διά Τζάκσονβιλ	
άνεχ. Γιοκοκάμα 24 Μαΐου διά Σιγγαπούρην	
άνεχ. Λονδίον 25 Μαΐου διά Βηρυττόν	
έφθ. Τριπολιν (Λιβάνου) 19 Μαΐου	
έφθ. Πόρτ Σαϊδ 26 Μαΐου	
άνεχ. Σαγκάν 17 Μαΐου διά Δυτ. Άυστραλιαν	
άνεχ. Ρόττερταμ 1 Μαΐου διά Μπ. Άυρες	
υπό παραλαθών	
άνεχ. Πουσαν 14 Μαΐου	
άνεχ. Λίβερπουλ 19 Μαΐου διά Πειραιά	
έφθ. Πέραμα 3 Άπρ.	
διήλθε Κων) πολιν 24 Μαΐου διά Μεσόγειον	
άνεχ. Σάντος 26 Μαΐου διά Βάρναν	
διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Βάστο	
άνεχ. Πειραιά 19 Μαΐου διά Κρήτην	
έφθ. Τορόντο 19 Μαΐου	
άνεχ. Ναγκόγια 13 Μαΐου διά Σαγκάν	
έφθ. Μπ. Άυρες 21 Μαΐου	
έφθ. Καρατάι 24 Μαΐου	
διήλθε Παναμά 22 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘ)	
έφθ. Κολόμπο 12 Μαΐου	
άνεχ. Λός Πάλμας 22 Μαΐου διά Μπ. Άυρες	
έφθ. Μπάγια Μπλάνκα 18 Άπρ.	
άνεχ. Μπόνου 14 Μαΐου διά Άμβούργον	
άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 2 Μαΐου διά Μανίλα	
διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Λάγκος	
έφθ. Δάνταϊκ 24 Μαΐου	
υπό παραλαθών	
έφθ. Ντώρμαν 13 Μαΐου	
άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 20 Μαΐου διά Κίναν	
άνεχ. Πόρτ Ά Πρίνς 22 Μαΐου διά Χάρβιν	
έφθ. Ρίο Ίανέιρο 26 Μαΐου	
άνεχ. Χάιφα 19 Μαΐου διά Κόπερ	
άνεχ. Χόγκ Κόγκ 15 Άπρ. διά Σιχανούκβιλ	
έφθ. Πειραιά 3 Μαΐου	
άνεχ. Χόγκ Κόγκ 22 Μαΐου διά Καντόν	
άνεχ. Τσάρλεστον 13 Μαΐου δι' Άλγερίαν	
έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου	
έφθ. Μάουντ Μασονγκουού 20 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘ)	
άνεχ. Ορήπορτ (Μπαχ.) 23 Μαΐου διά Σαιγκόν	
άνεχ. Γιοκοκάμα 26 Μαΐου διά Βανκούβερ	
έφθ. Άμστερνταμ 21 Μαΐου	
έφθ. Άλεξάνδρειαν 6 Μαΐου	
έφθ. Νεαν Όρλεάνην 19 Μαΐου	
άνεχ. Τσιθαγκτάο 20 Μαΐου διά Τσιπταγκόκ	
άνεχ. Μπ. Άυρες 25 Μαΐου διά Ρόττερταμ	
άνεχ. Σουέζ 23 Μαΐου	
άνεχ. Τσάλνα 25 Μαΐου διά Κολόμπο	
έφθ. Σάντος 4 Μαΐου	
άνεχ. Άντεν 24 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον	
άνεχ. Λός Άντζελες 19 Μαΐου διά Κολομβιαν	
άνεχ. Κοκουίμπο 25 Μαΐου διά Μουροράν	
άνεχ. Μπρέμερκαφεν 13 Μαΐου	
άνεχ. Ορήπορτ (Μπαχ.) 20 Μαΐου διά Καλκούττα	
άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 Μαΐου διά Σιχανουκβιλ	
διήλθε Ουσάντ 25 Μαΐου διά Στεπτινόν	
διήλθε Κων) πολιν 24 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν	
άνεχ. Ντάριεν 19 Μαΐου διά Πασοού	
άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 13 Μαΐου διά Κίναν	
υπό παραλαθών	
άνεχ. Λός Άντζελες 11 Άπρ. δι' Άκαπούλκο	
άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 19 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο	
έφθ. Έλοινκι 17 Μαΐου	
έφθ. Γόδνια 24 Μαΐου	
διήλθε Παναμά 19 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού	
άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαΐου διά Κίναν	
άνεχ. Λαττάκια 9 Μαΐου	
έφθ. Σουέζ 19 Μαΐου	
έφθ. Κουβεΐτ 18 Μαΐου	
έφθ. Μπ. Άυρες 19 Μαΐου	
άνεχ. Μπ. Άυρες 18 Μαΐου διά Βαρκελώνην	
άνεχ. Άστορία 17 Μαΐου δι' Ίνδιαν	
έφθ. Νιούκαστλ 24 Μαΐου	
έφθ. Τόκιο 19 Μαΐου	
άνεχ. Κρίστμας Άϊλαντ 16 Μαΐου διά Μελβούρην	
άνεχ. Ρίο Γκράντε 24 Μαΐου διά Πειραιά	
άνεχ. Μορμουγκάο 23 Μαΐου διά Κόντινεντ	
έφθ. Λός Άντζελες 12 Μαΐου	
έφθ. Νιού Γουεστμίνστερ 25 Μαΐου	
άνεχ. Μορμουγκάο 21 Μαΐου δι' Ίαπωνίαν	
άνεχ. Ναγκαοκάι 17 Μαΐου διά Γκλάντσοτούν	
διήλθε Παναμά 23 Μαΐου διά Νηπρούϊτ	
έφθ. Γιαλί Άϊλαντ 8 Μαΐου	
άνεχ. Ροζάριο 19 Μαΐου διά Χάιφα	
άνεχ. Βενετιαν 17 Μαΐου διά Μαριλνίκα	
άνεχ. Τζιμπουτί 16 Μαΐου διά Σαιγκόν	
άνεχ. Ορήπορτ (Μπαχ.) 12 Μαΐου διά Βομβάν	
άνεχ. Τσίλνα 24 Μαΐου διά Κουνταλόρε	
υπό παραλαθών	
έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου	

ΚΝΩΣΟΣ	Κ. Εὐθυμιάδης	49	2146	ἀνεκ. Ντακάρ 19 Μαΐου διὰ Πόρτ Χάρκουρτ
ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΣ (δ.)	ἐτ. «Κόνφιντανς»	50	9959	ἀνεκ. Ἅγιον Βικέντιον (Κ.Β.) 20 Μαΐου διὰ Ραβένα
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	ἐτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	ἀνεκ. Μπ. Ἄυρες 18 Μαΐου διὰ Κίναν
ΚΟΡΘΙΣ	ἐτ. «Διαμάντι»	46	2361	ἐφθ. Ντῶρμαν 19 Μαΐου
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	ἐτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Πορβού
ΚΡΗΤΗ	Ἐμπειρικός Σ. Γ.	44	7207	ἐφθ. Μπάρι 13 Μαΐου
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	ἐτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	ἐφθ. Νέαν Ἰόρκην 26 Μαΐου
ΚΡΟΝΙΟΣ	ἐτ. «Κρόνιος»	51	2372	ἐφθ. Χαίφα 25 Μαΐου
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ἐτ. «Μιραμάρ»	59	9360	ἐφθ. Βανκούβερ 23 Μαΐου
ΚΥΘΗΡΑ	ἐτ. Ζαδέ	52	5156	ἐφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΚΥΘΟΣ	ἐτ. «Ζαδέ»	46	3648	ἐφθ. Ἀμβούργον 27 Μαΐου
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ἐτ. «Ζαφίρ»	39	3287	ἐφθ. Ἀλεξανδρείαν 20 Μαΐου
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	ἐτ. «Κανόπους»	54	10860	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δι' Ὀδησόν
ΚΥΜΑ	Ρούσσος καὶ Σία	38	2838	ἀνεκ. Ἀμπιτζάν 22 Μαΐου διὰ Λέγκορν
ΚΥΠΡΟΣ	«Ἑλληνική» Α.Ε.	45	3794	διήλθε Κων) πόλιν 19 Μαΐου διὰ Μεσόγειον
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	ἐτ. «Κυρά»	49	2032	ἀνεκ. Πύλον 21 Μαΐου δι' Ἄνατ. Γερμανίαν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	ἐτ. «Ἀύρα»	56	9086	διήλθε Μπρούνομπουτελ 22 Μαΐου διὰ Ρίγαν
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ	ἐτ. «Λιμπάνο»	43	7291	ἀνεκ. Ντακάρ 17 Μαΐου διὰ Λάγκος
ΚΥΡΙΑΚΗ	ἐτ. «Ἀλκίμ»	45	3312	ἀνεκ. Καράτσι 25 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	ἰω. Κατσουλάκος	38	4840	ἀνεκ. Ἀμβούργον 20 Μαΐου διὰ Χιούστον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	ἀδ. Κ. Πατέρα	43	7201	ἀνεκ. Τζιμπουτί 14 Μαΐου διὰ Βουθάιν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ἐτ. «Κωνκισταντόρ»	45	7157	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διὰ Καλκούττα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	«Ἑλλ. Θάλασ. Μεταφ.»	57	10044	ἐφθ. Σασόμπο 16 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΚΗΣ Σ.	Ι. Μιμίδης κ.λ.π.	45	899	ἐφθ. Ἀκάμα 25 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ	Γαλάτης	30	1988	ἐφθ. Σφάζ 22 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	ἐτ. «Μιχαλινός»	54	8063	ἀνεκ. Ληθ 24 Μαΐου διὰ Ρίβερ Σαιντ Λῶρενς
ΚΩΣΤΗΣ	ἐτ. «Κωστής»	44	7263	ἀνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 17 Μαΐου διὰ Καλκούττα
ΚΩΣΤΗΣ	ἀδ. Λώα	56	8474	ἀνεκ. Ὄζακα 25 Ἀπρ. διὰ Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	ἐτ. «Ὁκρεανοπόρος»	44	7297	ἐφθ. Κοσίν 14 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	ἐτ. «Αἰτζιαν»	65	14088	ἐφθ. Ὄζακα 14 Μαΐου
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	ἰω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	ἀνεκ. Κολόμπο 10 Μαρτ. διὰ Σιχανουκβιλ
ΛΑΪ'ΟΝΣ Οὐ ΔΗΛΟΣ	ἐτ. «Κοῦμτεκαλ»	49	2273	ἐφθ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου
ΛΑΚΟΝΙΑ (μεταλ.)	ἐτ. «Ἄττικα»	60	14431	ἐφθ. Βανκούβερ 21 Μαΐου
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	ἐτ. «Λορέτιο»	44	7252	ἐφθ. Ἀμβέρσαν 19 Μαΐου
ΛΑΣΣΗ ΙΙ	Ἰω. Γ. Μεταξάς	46	1053	ἀνεκ. Σπέτζια 25 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ	Ἰω. Γ. Μεταξάς	48	1053	ἀνεκ. Πάτρας 19 Μαΐου διὰ Πειραιά
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	ἐτ. «Ντιμαντε»	62	10515	ἀνεκ. Τσιμπά 1 Μαΐου διὰ δυτ. ἀκτὴν ΗΠΑ
ΛΕΪ'Κ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	ἐτ. «Ἀρτεμιδιον»	45	10385	ἀνεκ. Λά Πλάτα 20 Μαΐου διὰ Νέαν Ἰόρκην
ΛΕΛΕΤΑ (δ.)	ἐτ. «Ἐλμο Σίππικ»	39	10060	ἐφθ. Μπ. Ἄυρες 10 Μαΐου
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ	ἐτ. «Θεοδώρου»	46	3495	ἀνεκ. Ἀλγερίαν 20 Μαΐου διὰ Δυρράκιον
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τερνιάζος	43	7196	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	ἐτ. «Σκάραστελ»	36	4997	διήλθε Παναμά 8 Μαΐου διὰ Λίβερπουλ
ΛΕΩΝ	Π. Βράγκος	36	1631	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΛΕΩΝΗΣ	Ἄχ. Χαλκούσης	50	8408	ἀνεκ. Κολόμπο 18 Μαΐου διὰ Σουεζ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	ἐτ. «Φαίρος»	65	16000	ἀνεκ. Γιοκοχάμα 18 Μαΐου διὰ δυτ. ἀκτὴν ΗΠΑ
ΛΙΒΥΗ	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	41	890	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7291	διήλθε Παναμά 19 Μαΐου διὰ Λονδίον
ΛΙΝΑ ΣΤΕΛΛΑ	ἐτ. «Κονσολάντο»	48	3349	ὑπὸ παραλαβὴν
ΛΙΝΔΟΣ	ἐτ. «Τόρρες»	62	10882	ἀνεκ. Μιλιγουόκυ 25 Μαΐου διὰ Ρόττερταμ
ΛΙΝΤΑ	ἐτ. «Μαρθιέντο»	60	14302	ἐφθ. Μπάγια Μπλάνκα 6 Μαΐου
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	«Ἑλληνική» Α.Ε.	50	2696	εἰς θέσιν 59.41 Β. - 0.28 Α. Μαΐου 18 διὰ Πειραιά
ΛΟΝΤΟΝ	ἐτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	ἀνεκ. Νέαν Ὁρλεάνν 23 Μαΐου διὰ Μπροντῶ
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΪ'Α ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	ἐτ. «Στάνμορ»	51	11317	διήλθε Λίζαρντ 15 Μαΐου διὰ Μπ. Ἄυρες
ΛΟΡΕΝΤΖΟ	Ἄχ. Χαλκούσης	44	7150	διήλθε Κων) πόλιν 22 Μαΐου διὰ Νοβορωσίον
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	ἐτ. «Ἰόνιον Νουβινκ.»	64	9615	ἀνεκ. Βανκούβερ 24 Μαΐου διὰ Κίναν
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	ἐτ. «Μουζάκιες»	46	4249	ἀνεκ. Γιοκοχάμα 21 Μαΐου διὰ Σαγκάην
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	ἐτ. «Ἐλθίρα»	44	7244	ἀνεκ. Ριγιέκα 24 Μαΐου δι' Ἐλευσίνα
ΜΑΓΙΑ	ἐτ. «Εὐβοία»	37	2312	ἀνεκ. Γένοβαν 4 Μαΐου διὰ Χαίφαν
ΜΑΓΚΑΝΑ	ἐτ. «Ἰατρού»	48	1600	ἀνεκ. Ἀμμόκωστον 22 Μαΐου διὰ Μπέλφαστ
ΜΑΙΡΗ - ΝΙΚ	ἐτ. «Μοιρηνικ»	44	1876	ἀνεκ. Πενάγκ 27 Ἀπρ. διὰ Σαγκάην
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	ἐτ. «Ἄνοδος»	59	2848	ἀνεκ. Σιγγαπούρην ρόδς 14 Μαΐου διὰ Χόγκ Κόγκ
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	ἐτ. «Μαρενθους»	62	1703	ἀνεκ. Ἰμμίγχαμ 22 Μαΐου διὰ Γκόνφρεδβιλ
ΜΑΝΑ (δ.)	Ἀχιλ. Χαλκούσης	48	8583	ἐφθ. Ραζάριο 25 Μαΐου
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	ἐτ. «Μανδράκι»	45	7201	ἀνεκ. Λυγούστα 22 Μαΐου δι' Ὀδησόν
ΜΑΝΕΚΙΝΑ ΙΙ (δ.)	ἐτ. «Ὀλμέντο»	53	11276	ἀνεκ. Σίδνεϋ (Ν.Σ.) 22 Μαΐου διὰ Ποῦντα Καρντόν
ΜΑΝΕΣ	ἐτ. «Μοτορβάδες»	55	8526	διήλθε Παναμά 20 Μαΐου
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνόκης	37	1322	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΜΑΝΙΝΑ	ἐτ. «Ντορικότ»	37	1344	ἀνεκ. Σουεζ 13 Μαΐου
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	ἐτ. «Βέρνιμε»	52	11022	ἀνεκ. Ντῶρμαν 18 Μαΐου δι' Εὐρώπην
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	ἐτ. «Γρήκ»	45	3766	ἐφθ. Μπαλικ Παπάν 24 Ἀπρ.
ΜΑΝΤΩ	ἐτ. «Μάντω»	30	1041	ἀνεκ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 19 Μαΐου διὰ Κωνσταντίνζαν
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	ἐτ. «Σαρίτα»	44	2902	ἀνεκ. Πειραιά 11 Μαΐου δι' Ὀραν
ΜΑΡΑΘΟΝ	ἐτ. «Γιουρόπα»	43	15030	ἀνεκ. Λυγούστα 9 Μαΐου διὰ Μονρόβια
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (ἐπιθ.)	ἰω. Λάτοης	45	9900	ἐφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ (δ.)	ἰω. Λάτοης	51	16440	ἀνεκ. Πόρτ Σαϊδ 25 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	ἐτ. «Πυθαγόρας»	66	22000	ἐφθ. Πασκαγκούλα 18 Μαΐου
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	Τζένεραλ Κάρριερς	66	18600	καθελκυσθέν Σάντερλαντ 18 Μαΐου
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	Σπ. Ἐλευθεριάδης	49	10123	ἀνεκ. Λυγούστα 29 Ἀπρ. διὰ Μπ. Ἄυρες
ΜΑΡΘΑ	ἐτ. «Ἰντερνάσιοναλ»	44	4958	ἐφθ. Λονδίον 26 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	ἐτ. «Μπέκος»	50	1647	ἀνεκ. Ἄντεν 21 Μαΐου διὰ Χοντέινα
ΜΑΡΙΑ	ἐτ. «Ἰόνιαν»	62	9455	ἀνεκ. Κούς Μπαϊν 12 Μαΐου διὰ Λέγκορν
ΜΑΡΙΑ	Μητρόπουλος & Σία	32	1597	εἰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς
ΜΑΡΙΑ	ἐτ. «Μάρθα»	39	1506	ἀνεκ. Ποτσουόλι 10 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ (δεξ.)	Γ. Γεραρδῆς	16	1808	εἰς Πειραιά ἀπὸ 12 Αὐγ. 1965
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	ἐτ. «Ἰσθμείνια»	56	12230	ἀνεκ. Χάλιφαζ 23 Μαΐου δι' Ἀρούμπα
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝ	ἐτ. «Μάρμαρο»	56	8799	ἀνεκ. Βηρυττόν 23 Μαΐου διὰ Λαττάκια
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	ἐτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	διήλθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου δι' Ἀργεντινὴν
ΜΑΡΙΑ Κ. (δεξ.)	ἐτ. «Σάμοσκ»	56	6156	ἀνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 25 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	ἐτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	ἐφθ. Σαλίνα Κρούζ 18 Ἀπρ.
ΜΑΡΙΑ Λ. Ο.	ἐτ. «Λακωνία»	38	4238	ἀνεκ. Καράτσι 20 Μαρτ. διὰ Σαγκάην
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	ἐτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	ἐφθ. Ντουλούθ 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Μ.	Α. Μπινιάρης κ.λ.π.	48	2661	ἐφθ. Κολόμπο 27 Ἀπρ.
ΜΑΡΙΑ Μ.	Π. Μπουρμπουλης	40	886	ἐφθ. Πειραιά 19 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	ἐτ. «Μιχαήλ»	43	7219	ἀνεκ. Ναγκόνια 13 Μαΐου διὰ δυτ. ἀκτὴν ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑ Ν.	ἐτ. «Πλατοάνι»	41	5294	ἀνεκ. Σιγγαπούρην ρόδς 2 Μαΐου διὰ Κορέαν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	ἐτ. «Πάρπαντα»	44	7176	ἀνεκ. Πούλο Μπούκομ 7 Μαΐου διὰ Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	ἐτ. «Μιχαήλ»	43	7217	ἐφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Τ.	ἐτ. «Ἐλετσον»	36	1690	ἐφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	ἐτ. «Πανθίστα»	57	10314	ἐφθ. Λονδίον 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	ἰω. Λάτοης	50	16394	εἰς μεταφορὰς Σουεζ - Βαντι Φεύράν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	ἰω. Λάτοης	37	23732	ἐφθ. Πειραιά 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΩ	ἑλληνικὰ συμφέροντα	47	1219	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΜΑΡΙΕΛ	ἐτ. «Αἰλάντερς»	55	4710	ἐφθ. Ὄζακα 27 Ἀπρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Ἑλλην. Ἀσπὴρ	54	11577	διήλθε ἀκρωτ. Καλῆς Ἐλπίδος 20 Μαΐου διὰ Μοντεβιδεο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.	ἐτ. «Λας Πέρλας»	43	7185	ἀνεκ. Τζιμπουτί 23 Μαΐου διὰ Κίναν
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	ἐτ. «ΝΕΚ»	53	15789	ἐφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.	ἐτ. «Μαριλένα»	62	8111	ἐφθ. Νέαν Ὁρλεάνν 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΡΙΤΑ	ἐτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	56	8716	ἐφθ. Πειραιά 30 Ἀπρ. (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)	ἐτ. «Πόλ Στάρ»	53	11310	ἀνεκ. Μένα Ἀχραντί 24 Μαΐου διὰ Μοντεβιδεο
ΜΑΡΙΣΠΙΑ	ἐτ. «Ἄλμπατρος»	54	3315	ἐφθ. Σαιν Μαλό 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΤΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	ἐτ. «Σορετάιν»	48	3877	ἐφθ. Γκότενμπουργκ 20 Μαΐου
ΜΑΡΙΛΙ (δ.)	ἐτ. «Μάρλι»	59	20827	ἐφθ. Λά Πλάτα 23 Μαΐου
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκούμας	44	2817	ἐφθ. Σπολάτον 22 Μαΐου
ΜΑΡΟΝΙΑ	ἐτ. «Πλέιτ Σίππικ»	49	5038	ἀνεκ. Μογκαντίσιο 18 Μαΐου διὰ Νεάπολιν
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	ἐτ. «Βόλκαν»	50	1665	ἀνεκ. Ντακάρ 21 Μαΐου διὰ Λισαβώνα
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	ἐτ. «Οὐνιθέροαλ»	55	9125	ἀνεκ. Μόζι 13 Μαΐου διὰ Βανκούβερ



ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 5 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ρίμνες»	49	1238	έφθ. Χάλιφαζ 18 Μαΐου
Π. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ρέγιες»	47	2740	άνεχ. Ντουμπάϊ 25 Μαΐου διὰ Μπακρέϊν
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Μαροσεάνο»	60	9317	έφθ. Καλκούττα 24 Μαΐου
ΠΑΤ'ΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	58	23607	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 22 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ (Με)
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Μασιλάσα»	56	16250	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 11 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΥΘΕΙΑ	Γ. Φουντουλάκης	36	1553	άνεχ. Θέουτα 14 Μαΐου διὰ Γκλόμφιορντ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Κ. Γ. Καραδίας	22	2759	διήλθε Κων)πολιν 9 Μαΐου διὰ Γκάλατζ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Γουιαντόρο»	43	7176	άνεχ. Θέουτα 12 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Άκμε»	44	7251	έφθ. Τερνέσπιν 19 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΣΣΑΙΝΑ	έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Έντερπρ.»	57	10720	έφθ. Πόρτλαντ («Όρ.») 17 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	Τσουρινάκης	47	2576	άνεχ. Μάλτα 24 Μαΐου διὰ Τρίπολιν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	έτ. «Βαλλιέντε»	39	2456	άνεχ. Θεο)νίκην 18 Μαΐου διὰ Κωνσταντζαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Π. Κουλουρής	55	10135	έφθ. Χυάλα 20 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	έτ. «Ελίαςζαν»	47	1346	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	Ι. Π. Κατσουλάκος	57	10747	έφθ. Γιαθάτα 26 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.	έτ. «Άρίβο»	39	3562	έφθ. Λα Γκουάρα 18 Μαΐου
ΠΑΝΔΡΑ	έτ. «Ντά Κόστα	47	2811	άνεχ. Λονδίον 26 Μαΐου διὰ Χάλιφαζ
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Μαρπρογκρέσο»	45	4229	άνεχ. Σουέζ 25 Μαΐου
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Φράνκο»	55	11430	άνεχ. Ά. Βικέντιον (Κ.Β.) 13 Μαΐου διὰ Κιελον
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Άστροπρόπερο»	43	7149	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διὰ Χαβάνα
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Πανωραία»	48	5146	άνεχ. Κορμασσάρ 2 Μαΐου διὰ Ντάρβεν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Μαριμπέρια»	39	4550	διήλθε Κων)πολιν 29 Άπρ. διὰ Βάρναν
ΠΑΖΟΙ	Ίω. Παράσκος	43	7144	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 25 Μαΐου διὰ Ρίγαν
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ	έτ. «Κανέρο»	41	2029	άνεχ. Δουβλίον 23 Μαΐου διὰ Σουηδίαν
ΠΑΡΝΟΝ	έτ. «Στενάκις»	44	7371	άνεχ. Πρόβιντες 13 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν
ΠΑΣΙΟΚΕΪΤΟΡ (δ.)	«Έλληνική» Α.Ε.	57	12775	άνεχ. Βανκούβερ 21 Μαΐου διὰ Κίναν
ΠΑΤΡΑΙ	αδ. Χανδρή	47	2754	έφθ. Λονδίον 20 Μαΐου
ΠΑΤΡΙΣ (Λάινερ)	«Έλλ. Όσεαν Κέρριερς	50	16259	έφθ. Σουέζ 22 Μαΐου
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	«Όβερσο Φράυτερ»	56	9972	διήλθε Παναμά 16 Μαΐου
ΠΕΛΑΓΟΣ	Χρ. Σαρλής	61	11767	άνεχ. Γιοκοκάμαν 19 Άπρ. δι' Αϊοί
ΠΕΛΩΦ	έτ. «Πεντάς»	39	863	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΤΑΣ	έτ. «Πανκόρμπο»	65	21374	άνεχ. Νάρβικ 24 Μαΐου διὰ Ράττερνταμ
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Ιόνιον»	59	23601	άνεχ. Ντάρμπαν 16 Μαΐου διὰ Χάργκ Άϊλαντ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Περικλής»	43	7240	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Παλιζάνα»	56	20778	άνεχ. Ρας ές Σίδερ 20 Μαΐου διὰ Μπρούναμπουττελ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	44	7050	έφθ. Μορμουγκάο 7 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μαρνάτο»	60	8962	άνεχ. Μαντράς 23 Μαΐου διὰ Μουρόραν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Σουνταμάρικα»	63	33462	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαΐου διὰ Πουέρτο Λά Κρουζ
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	48	2086	έφθ. Κότκα 19 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	Γ. Πετρόπουλος	56	15852	άνεχ. Μπάκια Μπλάγκα 17 Μαΐου διὰ Κίναν
ΠΕΤΡΟΜΠΡΑ	έτ. «Κάνοπους»	44	3199	εις Πέραμα από 20 Ίουν. 1965
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	57	11089	έφθ. Νιού Πλύμουθ 26 Μαΐου
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Ταρκούδα»	58	23607	άνεχ. Χάργκ Άϊλαντ 23 Μαΐου δι' Άντεν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκούδα»	61	10072	έφθ. Κούς Μπαιν 25 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	ατ. «Σηγουαίης»	41	3307	έφθ. Μπ. Άύρες 23 Μαΐου
ΠΗΤΕΡ Α.	έτ. «Ελοφάρρερς»	61	13379	έφθ. Καλλάο 16 Μαΐου
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμερσιαλ» κ.λ.π.	54	6154	έφθ. Κομά Μπαιν 23 Μαΐου
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μαϊούφερ»	50	10776	άνεχ. Μπάκια Μπλάγκα 19 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Μαρλίνο»	58	9603	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 23 Μαΐου
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Γιούνιον Μαριτάιμ»	43	1815	αργεί Άμπελακι από 6 Ίαν.
ΠΛΕΪΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	44	7186	έφθ. Άμπιτζαν 19 Μαΐου
ΠΛΕΪΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	54	8155	άνεχ. Άμβέρσαν 30 Άπρ. διὰ Μπ. Άύρες
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίνο»	58	9603	έφθ. Μπ. Άύρες 14 Μαΐου
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	έφθ. Δουβλίον 20 Μαΐου
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	9956	άνεχ. Φρημάντλ 14 Μαΐου δι' Όζακαν
ΠΟΥΔΩΡΑ	έτ. «Μαρκίμα»	49	2755	άνεχ. Άμβέρσαν 26 Μαΐου διὰ Χαμίλτον (Όντ.)
ΠΟΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	62	11500	έφθ. Ντάρβεν 15 Μαΐου
ΠΟΥΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Άτλάντα»	57	9797	διήλθε Παναμά 8 Μαΐου δι' Όνακάμα
ΠΟΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. Άνδρεάδης	43	14425	άνεχ. Άμβέρσαν 21 Μαΐου διὰ Κόλπον Μεξικού
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Πλειάς»	37	4840	άνεχ. Μασσαλίαν 14 Μαΐου διὰ Βαρκελώνην
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. Μαρινθάλ	65	20893	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 2 Μαΐου δι' Άργεντινήν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	40998	άνεχ. Βαγχαρέϊ 1 Μαΐου διὰ Περσ. Κόλπον
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Ανόμυμος»	64	37987	άνεχ. Χάργκ Άϊλαντ 17 Μαΐου διὰ Λάντς Έντ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Βομβάν 4 Μαΐου
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10996	διήλθε Παναμά 21 Μαΐου διὰ Σικάγο
ΠΡΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπρίμο»	51	2063	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 13 Μαΐου
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντις»	43	7127	άνεχ. Χιουστον 21 Μαΐου διὰ Κασσιούγκ
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρετέρονο»	55	16718	άνεχ. Παναμά 21 Μαΐου διὰ Μαμπουγιάμα
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπάλακιπ»	56	9218	έφθ. Ταινάμπο 9 Μαΐου
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστήρ»	60	18889	άνεχ. Γιοκοκάμαν 8 Μαΐου διὰ Χιλην
ΠΥΘΑΓΟΡΕΪΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοί	21	1515	διήλθε Κων)πολιν 21 Μαΐου διὰ Μεσόγειον
ΡΑΛ (δ.)	Ίω. Λάτσης	52	10224	άνεχ. Πειραιά 24 Μαΐου διὰ Σουέζ
ΡΑΖΑΝΙ	έτ. «Άνγκάλι»	49	1773	έφθ. Σπέτζια 21 Μαΐου
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	άνεχ. Τζιμπουτί 21 Μαΐου δι' Άπω Άνατολήν
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεχ. Άμβέρσαν 18 Μαΐου διὰ Πειραιά
ΡΑΝΤΝΟΡ	έτ. «Τζεράρλντο»	43	7133	άνεχ. Τζιμπά 16 Άπρ. διὰ Σαγκάην
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άνεχ. Φρήποστ (Μπακ.) 20 Μαΐου διὰ Βομβάν
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	εις Θεο)ν 61.55 Β. - 2.54 Α. Μαΐου 24 δι' Άρχαγγελον
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΣ	έτ. «Μάνλεμο»	45	7176	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ Ρόδς 23 Μαΐου
ΡΟΦ	έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	άνεχ. Μομπάσα 14 Μαΐου διὰ Μπέιρα
ΡΟΔΟΠΗ	«Έλληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΡΟΥ	έτ. «Σκάρος»	41	6901	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 7 Μαΐου διὰ Ντάρμπαν
ΡΟΥΛΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μηπκονοφίλδ»	48	5487	άνεχ. Χάβρην 21 Μαΐου διὰ Κιγκστον (Άσμ.)
ΡΥΘΜΟΣ	Ε. Κωνσταντάκης κ.λ.π.	50	10608	διήλθε Παναμά 2 Μαΐου
Σ. Γ. ΕΜΠΕΪΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκλόμπ»	57	10316	έφθ. Χιουστον 21 Μαΐου
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Λορ. Μαρκές 22 Μαΐου διὰ Περσ. Κόλπον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαΐου
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	αδ. Άγγελάκη & Σία	47	1575	έφθ. Μπέλασσ 25 Μαΐου
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Μάγενοι»	52	10176	έφθ. Σάντα Φέ 25 Μαΐου
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Όρηντο»	43	7268	έφθ. Σιγκαπούρη Ρόδς 8 Άπρ. διὰ Κίναν
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΜΩΝ	έτ. «Μαριαλιζα»	37	2409	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 17 Μαΐου διὰ Μπάρσαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	έφθ. Πότι 22 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΛΙΣΙΑ	έτ. «Πόκουσαμ»	38	1848	άνεχ. Μουσκάτ 25 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	63	13830	άνεχ. Ντουλούθ 16 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΣΑΟΥΘ ΠΟΥΛ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	έφθ. Σαθόνα 23 Μαΐου
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ	έτ. «Ρήφερ»	63	6421	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 Μαρτ.
ΣΑΡΦΟΝΙΣ	έτ. «Χόμερ»	59	9010	έφθ. Σφαζ 16 Μαΐου
ΣΑΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 23 Άπρ. διὰ Ρωσίαν
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	Ά)φοί Σιγάλα	40	5360	άνεχ. Μπάρσαν 18 Μαΐου
ΣΕΪΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Γιουν. Μαρτ. Έντερπράϊζ»	46	3921	έφθ. Άμβέρσαν 24 Μαΐου
ΣΕΛΑΜ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Κάνοπους»	55	16241	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 16 Μαΐου
ΣΕΡΪΘΟΣ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	άνεχ. Βερμουδς 24 Μαΐου διὰ Σαιν Τζων
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεχ. Όσλο 13 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίνι»	52	11705	έφθ. Θοη Ρίβερς 5 Μαΐου
ΣΙΜΠΑ	έτ. «Αμόντα»	43	7275	διήλθε Κων)πολιν 16 Μαΐου διὰ Βάρναν
ΣΙΣΟΥΛΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	άνεχ. Ντακάο 8 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρη
ΣΙΦΝΟΣ	Όρ. Θεοδωρίδης	40	4499	έφθ. Ρότερτορντ 25 Μαΐου
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ»	62	3097	έφθ. Γκόττεμπεργκ 25 Μαΐου
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Μαρμάννα»	53	2340	έφθ. Πουέρτο Μπάριος 17 Μαΐου
ΣΜΑΡΑΓΔΙ	έτ. «Κόρσαλ»	48	3745	έφθ. Μπ. Άύρες 24 Μαΐου
ΣΟΜΙΑ	έτ. «Σήγκολ»	53	3311	έφθ. Κιγκστον (Άσμ.) 24 Μαΐου
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Σόμια»	53	805	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΟΥΚΙ	έτ. «Τάινκερ»	62	28390	άνεχ. Γιοκοκάμαν 28 Άπρ. διὰ Χουάσκο
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Όράνκοι»	28	1660	διήλθε Κων)πολιν 11 Μαΐου διὰ Νοβωρωσκίην
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλής & Σία	45	1598	εις μεταφοράς Έλλάδος - Άδριατικής
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Όλιτσιμ»	29	7030	άνεχ. Άμβέρσαν 7 Μαΐου διὰ Σαντιάγο (Κούβα)
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Όιντέλιτας»	44	7150	εις Πειραιά από 14 Μαρτ. (Ζημιαί)

ΣΟΦΙΑ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	25	996
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξέλιση»	57	10739
ΣΟΦΙΑ Τ.	«Κρητική Άκτοπλοία»	36	4091
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπετσαί»	44	7276
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρο»	43	3327
ΕΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721
ΕΠΥΡΟΣ	Α. Νομικός	50	2516
ΕΠΥΡΟΣ (δ.)	Ίω. Λάτορας	26	5648
ΕΠΥΡΟΣ Α.	Σπύρος Λάλης	40	2209
ΕΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Προεδριάνια»	56	8789
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΘΕΝΣ	Α. & Π. Καλλιτόρας	44	1723
ΣΤΑΡ ΟΦ ΠΑΪΡΙΟΥΣ	έλληνικά συμφέροντα	46	2010
ΣΤΑΡΛΑΪΤ II	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντά Κόστα»	30	4184
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσο»	44	7223
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Έλευθεριάδης	49	8630
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	έτ. Μάτσας	45	4014
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μπαζεβάνης	47	1998
ΣΤΡΟΒΙΑΙ	έτ. «Στοούβλι»	43	7187
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401
ΣΥΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράιζ»	52	2073
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίνα»	45	4880
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Σιγάλας - Πλατής»	31	3991
ΤΑΡΙΩΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τάρπον»	53	7564
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502
ΤΕΓΕΑΝ	έτ. «Σάντα Καλλιόπη»	43	7314
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεοσι»	61	9636
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρούμπιστορ»	62	16563
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213
ΤΖΟΥ	έτ. «Σούλαγκ»	37	5556
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεο)νίκη»	65	38100
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιατιμ»	42	7362
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σπασούιτ»	53	3411
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Έλληνική» Α.Ε.	56	2863
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ II	έτ. «Τρανοροδόπη»	39	6429
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ III	έτ. «Τρανοροδόπη»	47	3578
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρέιντ Λάιν»	45	7635
ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρέιντ Λάιν»	45	7667
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Άϊλα Γκράντε»	65	15900
ΤΡΙΤΩΝ	αδ. Γράτσοι	44	7207
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Ίσοπαρμ»	34	2353
ΥΒΟΝΗ (δεξ.)	έτ. «Έβγερσο»	51	8997
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ - Μελαχρινός & Υιοί	38	5239
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βικινγκ Τρέιντερ»	59	23678
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Ίλ - Μέντικο»	37	4298

άνεκ. Ρόδοι 14 Μαΐου δια Κόλπον Σούδας	
έφθ. Μιλιγουάκι 26 Μαΐου	
έφθ. Χάιφον 9 Μαΐου	
άνεκ. Μπ. Άυρες 29 Άπρ. δι' Ίσπωνίαν	
έφθ. Βαλτιμόρη 22 Μαΐου	
άνεκ. Παρανάγκουα 21 Μαΐου δια Μόντρεαλ	
διήλθε Μπρούνομπουτελ 20 Μαΐου δια Τουρκού	
άνεκ. Γιβραλτάρ 21 Μαΐου δια Μπάρι	
έφθ. Σουέζ 16 Άπρ.	
άνεκ. Σταθάινγκερ 24 Μαΐου δι' Άαλμποργκ	
άνεκ. Βανκούβερ 17 Μαΐου δια Γκιζόν	
έφθ. Τσιμπότε 12 Μαΐου	
εις θέσιν 5.30 Β. - 97.40 Α. Άπρ. 28 δια Ντακάο	
άνεκ. Ταϊπαγκόγκ 25 Μαΐου δια Σιγγαπούρη	
διήλθε Μπρούνομπουτελ 12 Μαΐου δια Δανταϊκ	
άνεκ. Γιοκοκάμα 20 Μαΐου δια Ντάιρεν	
έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.	
άνεκ. Καλλάο 12 Μαΐου δια Σουΐπε	
έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου	
έφθ. Κουβέιτ 16 Μαΐου	
διήλθε Κων)πολιν 15 Μαΐου δια Μ. Θάλασσαν	
άνεκ. Γιοκοκάμα 3 Μαΐου δια Βανκούβερ	
άνεκ. Ναουρού 23 Μαΐου δι' Έϊθονμάουθ	
άνεκ. Κατάνια 18 Μαΐου δια Κων)πολιν	
έφθ. Σπέτζια 9 Μαΐου	
άνεκ. Τάμπα 22 Μαΐου δια Κουσίρο	
εις Πειραιά από 31 Δεκ.	
άνεκ. Όσλο 20 Μαΐου	
έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 23 Μαΐου	
εις μεσογειακάς μεταφοράς	
διήλθε Πούλο Μπούκομ 4 Άπρ. δια Κίνα	
άνεκ. Τζιμπουτί 20 Άπρ. δια Μακασάρ	
έφθ. Βομβάν 11 Μαΐου	
άνεκ. Άγ. Βικέντιο (Κ.Β.) 14 Μαΐου δια Μπ. Άυρες	
διήλθε Παναμά 13 Μαΐου δι' Έϊθονμάουθ	
έφθ. Άμβέρσα 9 Μαΐου	
έφθ. Χόγκ Κόγκ 25 Μαΐου	
άνεκ. Λας Παλμας 19 Μαΐου δια Μπ. Άυρες	
άνεκ. Καράτι 25 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον	
έφθ. Νέαν Ύορκην 26 Μαΐου	
διήλθε Μπρούνομπουτελ 12 Μαΐου δια Ρίγα	
έφθ. Άλμερία 22 Μαΐου	
άνεκ. Νέαν Ύορκην 14 Μαΐου	
άνεκ. Βαλτιμόρη 19 Μαΐου δια Καράτι	
άνεκ. Βανκούβερ 5 Μαΐου δια Κούβαν	
έφθ. Ρίο Ίανείρο 4 Άπρ.	
άνεκ. Γιβραλτάρ 24 Μαΐου	
έφθ. Νεάπολιν 6 Μαΐου	
έφθ. Νέαν Όρλεάνην 15 Μαΐου	
έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 18 Άπρ.	
διήλθε Πόρτ Βέλλερ 24 Μαΐου δια Σικάγο	
άνεκ. Πούλο Μπούκομ 9 Μαΐου δια Κίνα	
υπό παραλαβήν	
διήλθε Κων)πολιν 22 Μαΐου δια Χάιφον	
άνεκ. Πόρτ Σαϊδ 19 Μαΐου	
έφθ. Όζακα 8 Μαΐου	
έφθ. Άλγερίαν 21 Μαΐου	
άνεκ. Ρότερτερνταμ 14 Μαΐου δια Μπουένος Άυρες	
άνεκ. Σκίκιντα (Φιλιππίν) 17 Μαΐου δι' Ίμπίζα	
έφθ. Σάντο Ντομίνγκο 26 Μαΐου	
άνεκ. Μπ. Άυρες 25 Μαΐου δια Κόμπε	
έφθ. Πόρτλαντ (Με) 24 Μαΐου	
έφθ. Κριστίνα 18 Μαΐου	
διήλθε Πόρτ Κολμπόρνε 22 Μαΐου δια Σικάγο	
διήλθε Κων)πολιν 19 Μαΐου δια Πειραιά	
άνεκ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 23 Μαΐου δια Κωνσταντζαν	
άνεκ. Βομβάν 25 Μαΐου δια Μπάραν	
άνεκ. Σαβάνα 26 Μαΐου δια Τουλών	
άνεκ. Άντεν 23 Μαΐου δια Τζέντα	
υπό παραλαβήν	
εις μεσογειακάς μεταφοράς	
άνεκ. Μορμουγκάο 26 Μαΐου δια Γιαβάτα	
έφθ. Σεμπού 20 Μαΐου	
άνεκ. Μπάκια Μπλάνκα 14 Μαΐου δια Ρωσίαν	
έφθ. Δάνταϊκ 16 Μαΐου	
έφθ. Πόρτ Σουδά 25 Μαΐου	
άνεκ. Γκλήογκ 10 Μαΐου δια Κίνα	
άνεκ. Ρότερτερνταμ 26 Μαΐου δια Μπ. Άυρες	
έφθ. Κάντα 26 Άπρ.	
έφθ. Σάουντα 22 Μαΐου	
εις Άμπελάκι από 14 Δεκ.	
άνεκ. Μπιζέρτα 26 Μαΐου δι' Έλευσίνα	
έφθ. Ραβένα 14 Μαΐου	
άνεκ. Σιγγαπούρη ρόδς 15 Άπρ. δια Σικανουκβιλ	
έφθ. Ριγιέκα 23 Μαΐου	
άνεκ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 23 Μαΐου δια Σαντορίνη	
έφθ. Σάντα Θέ 13 Μαΐου	
έφθ. Τσάλνα 23 Μαΐου	

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ματαεντόνιαν»	44	7212
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11417
ΑΓΑΠΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άκτις»	42	7259
ΑΓΓΕΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγγελα»	52	3694
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άθηναι»	53	11365
ΑΓΓΕΛΙΝΑ		έτ. «Τρανζόσεαν»	43	7229
ΑΓΗΝΟΡ (κυπρ.)		έτ. «Άγηνωρ»	43	7139
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σιουέι»	51	16355
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρθάλια»	45	5377
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρμαντόρες»	56	20153
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άθίλα»	43	7238
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άκρωτήρι»	43	7157
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Λιβαν.)		έλληνικά συμφέροντα	43	2836
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιβανου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τοίνιτυ»	53	11010
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)		έτ. «Μαρσιέλο»	24	1988
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγιογαλουσαίνα»	43	7165
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ V (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άριστοτέλης»	56	20140
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (Λιβαν.)		έτ. «Προσπερίτυ»	43	7144
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άιας»	53	12402
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νικόλας»	53	11024
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιοσνάιτεντ»	43	8434

έφθ. Μαντράς 24 Μαΐου	
διήλθε Λίζαρντ 22 Μαΐου δια Σαβάνα	
άνεκ. Τσιμπά 1 Μαΐου δια Τσιγκάτο	
άνεκ. Μπέλιζε 21 Μαΐου δια Πουέρτο Κορτζέ	
άνεκ. Βίλλα Κονστιτιούσον 11 Μαΐου δι' Ίταλίαν	
διήλθε Παναμά 4 Μαΐου δια Κασσιούγκ	
εις Χαϊφόγκ από 19 Άπρ.	
έφθ. Νέαν Όρλεάνην 18 Μαΐου	
άνεκ. Ρότερτερνταμ 23 Μαΐου δια Τερνούζεν	
έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου	
εις Μοντεβίδεο από 20 Σεπτ. 1965	
διήλθε Παναμά 17 Μαΐου	
άνεκ. Άλεξάνδρειαν 22 Μαΐου δια Κωνσταντζαν	
διήλθε Λίζαρντ 18 Μαΐου δια Καναδά	
έφθ. Πόρτλαντ (Με) 24 Μαΐου	
εις Γκαλάτς από 10 Μαρτ.	
έφθ. Καλλάο 14 Μαΐου	
έφθ. Βίλεμσταντ 25 Μαΐου	
άνεκ. Σαγκάν 21 Μαΐου δια Τσιδαγκτάο	
άνεκ. Νέαν Ύορκην 20 Μαΐου δια Κιουρασάο	
έφθ. Μπλέξεν 24 Μαΐου	
άνεκ. Μπ. Άυρες 23 Μαΐου δια Βαλένθια	

ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Εσπεράντζα"	43	7265	έφθ. Ρότερνταμ 15 Μαΐου
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Φρατέρνιτν Μαριτάμ"	44	7134	είς θέσιν 36 Ν. - 29.2 Δ. 10 Μαΐου διά Κίναν
ΑΕΛΛΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Βότα"	57	20797	άνεχ. 'Αμβούργον 23 Μαΐου διά Περω. Κόλπον
ΑΖΑΝΤΕΧ		έτ. "Μαρακόντε"	47	2992	έφθ. Λίβερπουλ 19 Μαΐου
ΑΖΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Πάσμο"	44	2855	διπλθε Παναμά 11 Μαΐου διά Κορίντο
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Αζουέρο"	44	7176	άνεχ. Μπ. "Άυρες 14 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Μεντ, Σπυουσί"	49	3484	έφθ. Σφάζ 21 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	Τρανσμαρίνα 'Αρμαντόρες	42	6997	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 Μαΐου διά 'Οδοπόν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άστροσπλέντορ"	30	4125	άνεχ. Βίλεμστατ 25 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Αθάμας"	41	4729	έφθ. Μπάρσαν 24 Μαΐου
ΑΘΕΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Τορτόζα"	61	13679	άνεχ. Μαγκλόρε 16 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ατλάντικ"	54	18784	άνεχ. Ναγκασάκι 19 Μαΐου διά Ντουμάι
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Σάντα Βιργίνια"	43	7290	έφθ. Τεργέσπιν 10 Μαΐου
ΑΘΛΟΣ		έτ. "Λαϊμπήριαν"	44	7271	διπλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Ρουέν
ΑΙΘΑΛΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Αιθαλία"	43	7248	άνεχ. Μπυμόντ 18 Μαΐου διά Ρεσίφε
ΑΙΘΩΝ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άκτωρ"	43	7133	έφθ. Πούλο Μπούκομ 25 Μαΐου
ΑΓΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Λαϊμπήριαν"	58	10018	άνεχ. Κιτιμάτ 26 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Λαϊμπήριαν"	58	10018	άνεχ. Ντουλούθ 19 Μαΐου
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Λαϊμπήριαν"	58	10020	διπλθε Παναμά 11 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΙΟΛΟΣ Η (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ποσειδών"	43	7256	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 18 Μαΐου διά Κούβαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ		έτ. "Άκουλα"	57	8184	άνεχ. Φρημάντλ 21 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΎ		έτ. "Πασιφικ"	66	23400	είς Χιροσίμα υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Τσέρο Κουάκα"	65	18400	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 16 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΑΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ακάμας"	45	7285	άνεχ. Γιοκοκάμα 25 Μαΐου διά Βαμπόα
ΑΚΑΣΣΑ (πιν.)		έτ. "Σάντος"	50	1385	είς Σιγγοπούρην ρόδες από 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΣΤΟΣ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άγνήωρι"	46	7331	έφθ. Κάρλοσχομ 22 Μαΐου
ΑΚΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άκερ"	42	7066	άνεχ. Μπ. "Άυρες 14 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΜΗ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άκμη"	44	7159	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 19 Μαΐου διά Τοκουγιάμα
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (όγγυλ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Λύνμπρουκ"	47	7173	είς θέσιν 34.3 Β. - 33.5 Δ. 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΚΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Μελτεμι"	43	7224	έφθ. Κίγκστων (Σαμ.) 24 'Απρ.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ρόζενταλ"	43	10544	άνεχ. Σιγγοπούρην ρόδες 13 Μαΐου διά Μπαλικ Παπών
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άκτινα"	44	7254	έφθ. Μαντράς 23 Μαΐου
ΑΚΤΩΡ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άκτωρ"	43	6943	διπλθε Παναμά 18 Μαΐου διά Κίναν
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Γκαραγουαίν"	54	29440	διπλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άλφα"	43	6989	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 8 Μαΐου διά Μπ. "Άυρες
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Μαρβιόζα"	44	1413	ἀργεί Βαλτιμόρην από 18 'Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Φιντέλιτν"	56	10480	άνεχ. Σπάττλ 9 Μαΐου διά 'Ελ Σαλθαντόρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ρέζ"	58	10499	έφθ. Λίβερπουλ 19 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Λαϊμπήριαν"	56	20926	άνεχ. Σουέζ 17 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)		έτ. "Σάν Νικόλα"	43	2908	έφθ. Λέγκορν 22 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Πρίοριτυ"	42	7241	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Φάιρον"	44	7215	έφθ. Ρότερνταμ 2 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Μονρόβια"	65	10865	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 18 Μαΐου διά Ναυλάκι
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ντάναγκελ"	43	7070	άνεχ. Μόζι 9 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΑΛΚΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άκτις"	55	12334	άνεχ. Ρας Τανούρα 22 Μαΐου διά Σιγκαπούρην.
ΑΛΚΥΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Σάντα Ρίτα"	44	7063	άνεχ. Βιζαγκαπατνάμ 13 Μαΐου διά Ριγιέκα
ΑΛΜΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Κάμπος"	41	7401	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 14 Μαΐου διά Λονδίνον
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Γκόσφορντ"	44	11460	άνεχ. Γενοβαν 1 Μαΐου διά "Κορπίντο"
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ντέκο"	44	7276	άνεχ. Ντακάρ 17 Μαΐου διά Λονδίνον
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Εξτραμάρ"	44	7280	έφθ. Πόρτο 'Αλέγκρε 15 Μαΐου
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ντέκο"	43	7204	έφθ. Λά Γκουάιρα 13 Μαΐου
ΑΛΜΠΙΝΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ντέκο"	43	7260	άνεχ. Βιτόρια 17 Μαΐου διά Μπιμπόο
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Πλάμορ"	44	7270	άνεχ. Θέουτα 19 Μαΐου διά Κέμπε
ΑΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	Σ. Ζερθός	17	965	έφθ. Σπαλάτον 1 Μαρτ.
ΑΛΤΙΣ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Σαλαμίς"	41	7169	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 15 Μαΐου
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)		έτ. "Σάν 'Αντώνιο"	43	7171	άνεχ. Ρότερνταμ 10 Μαΐου διά Βερακρούζ
ΑΛΧΕΓ'Ρ (Λιθάνου)		έτ. "Σάν 'Αντώνιο"	44	7183	άνεχ. Σεγκούντο 20 Μαΐου διά Γκέλα
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	46	2062	άνεχ. Μαυρικίον 18 Μαΐου διά Μακούς Ρίβερ
ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)		έτ. "Μέγα"	38	1885	έφθ. Γάνδην 22 'Απρ.
ΑΜΕΝΑΪΤΥ (πιν.)		έτ. "Σαιντ Τόμας"	52	4894	άνεχ. Χάμπτον Ρόδες 19 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΑΜΟΡΓΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Βιαντόρο"	61	13716	διπλθε Καπ Σαιν Μιζέλ 19 Μαΐου
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Κόνδωρ"	44	10635	άνεχ. Ραζάρτο 20 Μαΐου διά Βέλγιον
ΑΜΦΙΛΙΑ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άμφιθέα"	43	7036	έφθ. Ρίο Γκράντε 21 Μαΐου
ΑΜΦΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Τραμπιγκ & Φρέυτιγκ"	39	5171	άνεχ. 'Αμβούργον 25 Μαΐου
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άκτωρ"	44	7229	έφθ. 'Αμβούργον 21 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Τορκάνο"	44	7242	άνεχ. Μπάκια Μπλάνα 24 Μαΐου διά Γενοβαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άιλα Χερμύζα"	66	23571	άνεχ. Κοκούιμπο 6 Μαΐου διά Μουροράν
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Γουέστ 'Αφρικαν"	56	13262	άνεχ. Σασέμπο 21 Μαΐου διά Μίρι
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Τρανσόσααν"	55	21075	άνεχ. Κορινάνα 9 Μαΐου διά Χάρκ 'Αιλαντ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έτ. "Άνιμον"	40	3182	άνεχ. Ντακάρ 16 Μαΐου διά Μιζεσμπω
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Σανάντερ"	53	19125	άνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλέιντς 22 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΑΝΔΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Μαρλίτα"	65	15597	άνεχ. Βανκούβερ 17 Μαΐου δι' ανατολ. άκτήν Η.Π.Α.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)		"'Οράιον"	63	34114	άνεχ. Χιροκάτα 26 Μαΐου διά Περω. Κόλπον
ΑΝΘΑΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άδωνις"	42	7044	διπλθε Κων)πολιν 24 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Κόνδωρ"	43	10582	έφθ. 'Αλγερίαν 26 Μαΐου
ANNA (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ελντοράντο"	57	25441	άνεχ. Σουέζ 17 Μαΐου διά Περω. Κόλπον
ANNA Κ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Γουέστ 'Αφρικαν"	54	6112	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκο 10 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άννίτσα"	65	19758	έφθ. Λός 'Αντζελες 23 Μαΐου
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Σάνστον"	44	10599	έφθ. Βομβάν 24 Μαΐου
ΑΝΤΣΕΛΙΚ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Ελεούσα"	44	7158	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 Μαΐου διά Γιαδατα
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Βιαντόρο"	63	14048	άνεχ. Σαρφχ 21 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άτλας Πετρόλεουμ"	57	22130	έφθ. Σουέζ 25 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άντώνης"	48	6259	έφθ. Νεάπολιν 23 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΑ Η (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7303	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 20 Μαΐου διά Πόρτ Κάμπα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	"Σάουθ 'Ηστ 'Ατλάντικ"	63	15985	άνεχ. Ναγκόγια 17 Μαΐου διά Δυτ. άκτήν Η.Π.Α.
ΑΝΤΩΝ Η	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Μαρντόρο"	57	11041	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ Ρόδες 23 Μαΐου
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άπατούρια"	43	7154	έφθ. Μπουένος Άυρες 16 Μαΐου
ΑΠΕΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Άπεξ"	42	6706	άνεχ. Ρεσίφε 22 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Σάν Τζιοβάνι"	44	7284	έφθ. Κοσιν 20 Μαΐου
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Τοάταμ"	45	3599	έφθ. Παραμαρίμπο 16 Μαΐου
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Σάντα Κατερίνα"	37	5405	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 Μαΐου
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	Α. Καταγωγέωργης	40	1280	άνεχ. Θέουταν 26 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΑΡΑΓΚΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Σενκόβια"	56	10180	έφθ. Ντακάρ 23 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Πασιφικ Τράνοπορτ"	43	8479	άνεχ. Ρότερνταμ 26 Μαΐου διά Μπρέμερφαεν
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. "Γιούνιτας"	35	4965	έφθ. Μομπάσα 11 Μαΐου

# ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

## SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Director

Surveyor: Eng. Pablo J. More

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

TEL. NIGHT: 72905

ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβελόζ»	64	28313	άνεκ. Λά Σαλίνα 24 Μαΐου δια Λάντζ Έντ
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ευφράφικαν»	46	1889	έφθ. Ν. Υόρκην 26 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Όλιμαν»	42	7176	άνεκ. Χαθάνα 7 Μαΐου δι' Ιταλιαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεκ. Μαυρικιον 14 Μαΐου δι' Αντόνιο Ένεσ
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλάντικ»	44	7179	άνεκ. Ντακάρ 19 Μαΐου δια Λονδινον
ΑΡΧΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	58	16258	άνεκ. Κίγκστον (Ιαμ.) 20 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8462	άνεκ. Σιγκαπούρη Ρόδς 14 Μαΐου δια Ναγκόγια
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερ»	58	23626	έφθ. Νεάπολην 26 Μαΐου
ΑΡΙΜΑΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	45	3861	άνεκ. Μπαραγκούλη 8 Μαΐου δια Σαν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρκιζα»	45	7540	έφθ. Αμβούργον 16 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	Μιχ. Καραγεώργης	40	5488	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 23 Μαΐου δι' Άαρχους
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	Κ. Καραγεώργης	40	7480	έφθ. Ρότερνταμ 13 Μαΐου
ΑΡΙΕΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοαντίνα»	45	7210	έφθ. Χάρπτον Ρόδς 18 Μαΐου (μετων. ΜΠΕΑΤΑ)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άριας»	63	28029	εις Αϊσί από 1 Άπρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	άνεκ. Αμβούργον 11 Μαΐου δια Λέικκεντ Χάρμφορ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7247	άνεκ. Ντακάρ 23 Μαΐου δια Τσιθιθαβέκια
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντες»	35	992	έφθ. Χούλ 24 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	Μ. Καραγεώργης	44	7589	άνεκ. Μόμπιλ 24 Μαΐου δια Ρότερνταμ
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	Μ. Καραγεώργης	40	7433	έφθ. Κέιπ Τάουν 27 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Όμπρος»	56	10093	έφθ. Μαντράς 23 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μισαφλορες»	38	10280	έφθ. Νεκτοσέα 6 Άπρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρα»	43	7254	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 21 Μαΐου δια Χάδρην
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άριάτε»	44	7216	έφθ. Σάφι 25 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άριών»	28	1707	άνεκ. Τρίπολην (Λιθάνου) 22 Μαΐου δια Γκάλατζ
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ»	44	10511	έφθ. Ροζάριο 17 Μαΐου
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρα»	43	8527	άνεκ. Γιοκοχάμα 8 Μαΐου δια Μπλάκ Γουόριον Λαγκούν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσοδος»	43	7303	άνεκ. Πούλο Μπούοκ 21 Άπρ. δια Κορέαν
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	44	10496	έφθ. Κρίστομαπα 25 Μαΐου
ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντσο»	48	11379	διήλθε Έσκουμίνς 23 Μαΐου
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρντες»	47	3007	έφθ. Λίβερπουλ 14 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊανδρος»	44	7179	έφθ. Νεκτοσέα 23 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ	(N.A.T.)	Όθεροπιζ Μπάκ Κάρριερς	64	17976	άνεκ. Ναγκόγια 10 Μαΐου δια δυτ. άκτήν ΗΠΑ
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	άνεκ. Φρέντρικαταν 14 Άπρ. δια Σταθάγκερ
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντόν»	44	10454	έφθ. Κίγκστον (Ιαμ.) 19 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	«Κάργκο Λάνερ»	63	15929	έφθ. Γιοκοχάμα 20 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	44	7259	άνεκ. Μπωμόντ 25 Μαΐου δια Τάμπα
ΑΡΧΑΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμη Ση Τράνοπ.»	43	7137	άνεκ. Άγ. Φραγκίσκον 10 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουβατλάντικ»	44	7283	έφθ. Σιγκαπούρη Ρόδς 26 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	45	7260	άνεκ. Τζιμπουτι 24 Μαΐου δια Καλκούτταν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Λέγκορν 22 Μαΐου
ΑΞΗΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άσπι»	40	2667	άνεκ. Καζαμπλάνκα 24 Μαΐου δια Γάνδην
ΑΞΙΛΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρα»	53	13415	έφθ. Σιράχα 24 Μαΐου
ΑΞΙΠΡΟΝΗΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σουπερίορ»	44	14243	άνεκ. Καουισάν Μπαϊν 4 Μαΐου δια Γκουαγιακίλ
ΑΞΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρομαρίν»	45	14132	διήλθε Παναμά 10 Μαΐου δια Γιοκοχάμα
ΑΞΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άσθέρ»	50	5324	έφθ. Σάντα Φέ 3 Μαΐου
ΑΞΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	«Όράιον»	63	34114	έφθ. Χορ άλ Άμάγια 26 Μαΐου
ΑΞΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12624	άνεκ. Σουεζ 24 Μαΐου δια Βομβάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	20608	άνεκ. Χορ άλ Άμάγια 22 Μαΐου δια Μομπάσα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	60	20444	άνεκ. Μένα Άκμαντι 1 Μαΐου δια Κασιούγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	49	17094	άνεκ. Χορ άλ Άμάγια 19 Μαΐου δια Λορέντζο Μαρκές
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλου Στάρ»	64	31716	άνεκ. Σουεζ 14 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	63	15977	έφθ. Γιοκαϊσι 24 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερ»	57	24831	άνεκ. Ρας ες Σιδερ 22 Μαΐου δια Ρότερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	55	12985	άνεκ. Άμπαντάν 10 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	53	11322	άνεκ. Σπόρτ 24 Μαΐου δια Παύντα Καρντόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	53	12696	άνεκ. Βαλτιμόρην 19 Μαΐου δια Πουέρτο Μιράντα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	53	12712	άνεκ. Μαδέιρα 14 Μαΐου δια Πουέρτο Λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	51	11524	έφθ. Τοκουγιάμα 25 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Hot Άτλάντικ»	62	15921	άνεκ. Μοζ 13 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερ»	56	14839	άνεκ. Πουέρτο Λα Κρούζ 12 Μαΐου δια Νιου Χάφεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	52	10930	έφθ. Βοστώνη 10 Άπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλου Στάρ»	64	38672	άνεκ. Μένα Άκμαντι 14 Μαΐου δια Λίβερπουλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	57	10189	έφθ. Γιαθάτα 27 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	58	10139	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 17 Μαΐου δια Μαντράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΪΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	10139	άνεκ. Μουροράν 2 Μαΐου δια Μπαλμπόα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	63	15985	έφθ. Ναγκόγια 21 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	56	10087	εις Όζάκαν από 6 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ Hot Άτλάντικ	64	15977	έφθ. Νεαν Όρλεάνν 24 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	59	10505	έφθ. Γιαθάτα 22 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΪΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	60	10789	έφθ. Μαντράς 19 Μαΐου
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκάμας»	51	8867	έφθ. Ροζάριο 20 Άπρ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	έφθ. Λομπιτο 15 Μαΐου
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μηθήρ»	56	10312	διήλθε Παναμά 21 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άμμοσθένης»	53	10228	έφθ. Άντεν 23 Μαΐου
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άχιλλετ»	41	5281	άνεκ. Ντακάρ 15 Μαΐου δια Πόρτ Χάρκουρτ
ΒΑΝΚΑΛΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τράιουμφ»	43	8540	άνεκ. Άαρχους 11 Μαΐου δια Κοπεγχάγην
ΒΑΡΝΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροφιλ»	48	2164	έφθ. Άμμόκωστον 25 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Όλιμαν»	44	7192	διήλθε Μπρούνμπουτελ 18 Μαΐου δια Ροστόκ
ΒΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμι»	34	1698	έφθ. Γκρέπτ Γιάρμουθ 20 Μαΐου
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	άνεκ. Μοντεβιδεο 18 Μαΐου δια Μ. Θάλασσον
ΒΕΑΤΡΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	44	7134	έφθ. Καλκούτταν 17 Μαΐου
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδες»	40	8205	εις Σιγκαπούρη από 23 Νοεμ. 1965
ΒΕΝΟΥΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λευκωσία»	34	2917	εις Πέραμα από 2 Όκτ. 1965
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεκ. Μαδέιρα 20 Μαΐου δια Μακάπα
ΒΙΒΙΑΝ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντ Σιπιγκ»	53	2089	έφθ. Βρυττόν 23 Μαΐου
ΒΙΚΙΓΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βικίγκ»	44	7266	εις Νεαν Όρλεάνν από 1 Φεβρ. (προσήραξεν)
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτόρια κάρριερς»	42	6749	άνεκ. Κουάλα Ρομπιν 15 Μαΐου δια Βακαγιάμα
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο»	45	3736	άνεκ. Άγ. Βικέντιου (Δ.Ι.) 24 Μαΐου δια Παραμαρίμπο
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τραναόα.»	58	26566	έφθ. Σουεζ 25 Μαΐου δια Γαλλίαν
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7604	έφθ. Βίλεμσταν 18 Άπρ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	έφθ. Λά Παλις 21 Μαΐου
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΪΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άντριάτικα»	44	7243	διήλθε Μπρούνμπουτελ 20 Μαΐου δια Ροστόκ
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	«Όράιον»	64	34114	διήλθε Παναμά 17 Μαΐου δια Περού
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Έπος»	43	7276	άνεκ. Φρημόντ 12 Μαΐου δια Νεάπολην
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε»	43	7248	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	23626	άνεκ. Σουεζ 16 Μαΐου δια Χάργκ Άϊλαντ
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνφλντ»	42	7286	άνεκ. Σιγκαπούρη Ρόδς 18 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεκ. Κομώ Μπαϊν 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΑΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	άνεκ. Σεμαίνους 25 Μαΐου δι' Άγγλίον
ΓΑΛΙΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστούριας»	44	7113	έφθ. Γδύνια 21 Μαΐου



**NEPTUNOS**  
 AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.  
 THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING  
 NAVAL CONTRACTORS  
 TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 1067

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

**COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.**  
 P. O. BOX No 610  
 Telegram **CONFORNA**

**BEIRA**  
 SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS  
 OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	«Οράιον»	64	36281	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Περο, Κόλπον
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	«Οράιον»	63	34517	άνεχ. Σουεζ 22 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑ	(N.A.T.)	«Σεντραλ»	45	7253	διήλθε Θέρωνταιν Αίλιαντ 29 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Ασώπος»	45	7255	άνεχ. Ν. Υόρκην 15 Μαΐου δι' Οξελουσσόντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραντίκτα»	45	7256	άνεχ. Βακαγιάμα 9 Μαΐου δι' Οξελουσσόντ
ΓΕΩΡΓ. ΔΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορακόνια»	66	30000	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Ρας Λανούφ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18790	άνεχ. Κόρυτον 19 Μαΐου διά Μπουζι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Έβερσετ»	35	5028	έφθ. Καζαμπλάνκα 14 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	43	8531	άνεχ. Μοντεβιδεο 15 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δαμπαρι»	22	1731	έφθ. Μερσινα 17 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολώντουντ»	31	2841	διήλθε Κων'πολιν 26 Μαΐου διά Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπερο»	43	7166	άνεχ. Τζιμπουτι 21 Μαΐου διά Καραάτι
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιαν»	41	5270	άνεχ. Τζιμπουτι 28 Μαρτ. διά Κορέαν
ΓΙΑΝΟΥΛΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Έλληνικ Σίππικ & Ίντάστρ.	43	8544	άνεχ. Μπ. Αύρες 19 Μαΐου
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	άνεχ. Λας Πάλαμας 11 Μαΐου διά Κπεμε
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτωρία»	40	5550	έφθ. Άμστερνταμ 25 Μαΐου
ΓΕΟΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβερσαλ»	44	7145	άνεχ. Μπωμόντ 18 Μαΐου διά Μπουεναβεγντούρα
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία»	45	7240	άνεχ. Χόγκ Χόγκ 16 Μαΐου διά Τσιδαγκτάο
ΓΚΕΜ (δελ.)	(N.A.T.)	«Οράιον»	63	34517	άνεχ. Αιλ όφ Γκραϊν 23 Μαΐου διά Μένα Άχμαντι
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκουρία»	52	10593	έφθ. Σάντο Ντομίγκο 15 Μαΐου
ΓΚΟΛΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιαλ»	41	7027	έφθ. Μορμουγκακ 19 Μαΐου
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Όσεαν»	44	11873	άνεχ. Χάμπτον Ρόδε 14 Μαΐου δι' Ιταλιαν
ΓΚΡΕΪΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ίντεγκριτυ»	50	12240	έφθ. Άγ. Φραγκίσκο 22 Μαΐου
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	34	1803	άνεχ. Γανδην 24 Μαΐου διά Τάραντα
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρια»	39	1626	εις Μπαργκουίλα από 9 'Οκτ. 1964
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόζ»	64	15282	άνεχ. Κόρπονα Κρίστι 17 Μαΐου δι' Άμβέρσαν
ΓΟΥΕΣΤΡΟΥΪΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	έφθ. Μπ. Αύρες 20 Μαΐου
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Όσεάνικ»	45	7648	έφθ. Ν. Όρλεανν 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΒΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμούντ»	43	14313	έφθ. Ρίο Ίανέρο 13 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΊΝΤΗΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγούιτρερ»	55	10961	άνεχ. Σιγκαπούρη Ρόδε 21 Μαΐου διά Ταντζιούγκ Ουμπάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	Άτλάντικ Τράνσπορτ	57	26032	άνεχ. Μπότανυ Μπαι 15 Μαΐου δι Περο, Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούνιτυ»	52	20667	άνεχ. Ν. Υόρκην 25 Μαΐου δι' Άρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΛΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούνο»	55	27278	άνεχ. Σουεζ 11 Μαΐου διά Περο, Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	53	13256	άνεχ. Ίδακούνι 16 Μαΐου διά Περο, Κόλπον (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΑΥΪΝΤΑΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερ»	54	28323	άνεχ. Λος Άντζελες 25 Μαΐου διά Χαντίκτον Μπής
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΑΥΪΝΤΟΥΝΤ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαζούλ»	57	13750	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΕΪΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουήκς»	55	27278	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	άνεχ. Σουεζ 20 Μαΐου διά Περο, Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκρατίτιουντ»	54	27278	έφθ. Τενερίφε 26 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ίντερνασιοναλ»	54	20431	έφθ. Μένα Άχμαντι 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζιλ»	57	13750	άνεχ. Γκόττεμποργκ 22 Μαΐου διά Καριπίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Όμοιλ»	62	11971	άνεχ. Άγ. Βικέντιν (Κ.Β.) 24 Μαΐου διά Κοντρεκούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσάοτς Μπαι»	57	25489	άνεχ. Ν. Υόρκην 25 Μαΐου δι' Άρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαιφου»	57	25490	άνεχ. Μένα Άχμαντι 20 Μαΐου διά Φώλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ»	57	26031	άνεχ. Σουεζ 19 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Όρέστης»	57	26031	άνεχ. Σουεζ 20 Μαΐου διά Περο, Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΣΕΤΥ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	διήλθε Κων'πολιν 26 Μαΐου δι' Όδουσσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτρώων»	43	14309	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΪΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Νιάρχου	50	17588	εις Γιοκοχάμα από 26 Μαρτ. (μετασκευή)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όυρανια»	49	17598	άνεχ. Γκάλθεστον 21 Μαΐου δι' Ίνδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΪΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	49	17598	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 19 Μαΐου διά Νίνασσαμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	17597	έφθ. Βομβάν 1 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	49	17598	διήλθε Κων'πολιν 14 Μαΐου δι' Όδουσσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΝΑΡΚ (π.δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπάννερ	58	20546	εις Πειραιά από 18 'Απρ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΛΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπλουτ	57	27902	έφθ. Σιδνεϋ 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπόντ	57	20533	άνεχ. Ρότερνταμ 18 Μαΐου διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πις»	49	13956	άνεχ. Άμβέρσαν 18 Μαΐου διά Μάροα ελ Μπρέγκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Ση»	53	12843	έφθ. Μένα Άχμαντι 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ότοτον»	58	11201	άνεχ. Άγ. Βικέντιν (Κ.Β.) 18 Μαΐου διά Κοντρεκούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΠΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκίουρ Τάνκερ»	55	20165	άνεχ. Πουέρτο Μόρναντ 11 Μαΐου διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρο»	44	12805	διήλθε Φλώριγκ 22 Μαΐου διά Τερνούζεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφειν»	58	11200	άνεχ. Άϊνσβάρντεν 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερ»	58	25888	έφθ. Σαντόντερ 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ίντερμαριν»	54	20585	διήλθε Κων'πολιν 25 Μαΐου δι' Όδουσσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άφροδίτη»	43	12846	άνεχ. Μένα Άχμαντι 19 Μαΐου διά Λάντ Έντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περσεφόνη»	64	47344	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	έφθ. Νιούκασλ 27 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΊΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντιγόνη»	65	47344	έφθ. Μένα Άχμαντι 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όριεντάλ»	52	12705	έφθ. Τόρρε Άνουνταία 15 Μαΐου
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 22 Μαΐου διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	έφθ. Πειραιά 21 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (πιν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρομέντωρ»	18	1545	άνεχ. Ταιν 12 Μαΐου διά Πουέρτο Όρντάζ
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντινεντάλ & Μεντιπερ.	53	12705	έφθ. Κουβέιτ 15 Μαΐου
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπριστόλ»	44	7235	έφθ. Άλεξάνδρειαν 17 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάμσοκ»	66	17057	έφθ. Ρότερνταμ 20 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Ίωάννης»	44	7255	άνεχ. Μορμουγκάο 23 Μαΐου δι' Όλλανδιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	5579	έφθ. Ναγκόνια 20 Μαΐου
ΔΕΣΠΩ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Έσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Καρθάρ 19 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Ά)φολ Σιγάλα	29	2935	έφθ. Κολουμπια ρίβερ 24 Μαΐου
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Δήλος»	43	8602	άνεχ. Βιζαγκαπατνάμ 26 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. Αιτζιαν	44	7258	άνεχ. Θεούτα 22 Μαΐου διά Τάραντα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντινέμα»	29	2947	άνεχ. Βιτόρια 21 Μαΐου διά Σικάγο
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσεάνικα»	65	28000	άνεχ. Βομβάν 25 Μαΐου διά Σουεζ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Όινοϋσαι»	37	1917	άνεχ. Στετίνον 20 Μαΐου διά Τερνούζεν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7252	διήλθε Κων'πολιν 7 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΔΗΜΟΣ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7187	άνεχ. Τζιμπουτι 15 Μαΐου διά Κιναύρα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρμπιαν»	44	7257	άνεχ. Τζιμπουτι 15 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	άνεχ. Πούλο Μπούκακ 14 Μαΐου
ΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παλαμίοτο»	40	2819	έφθ. Άλεξάνδρειαν 15 Μαΐου
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνα»	43	7260	άνεχ. Νεαν Όρλεανν 24 Μαΐου διά Γκάλθεστον
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρό»	52	12523	άνεχ. Αύγουσαν 23 Μαΐου διά Βισμάρ
ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τσέυεν»	43	7184	άνεχ. Σιγκαπούρη Ρόδε 21 Μαΐου διά Τσιμπά
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	άνεχ. Βιλεμσταν 17 Μαΐου διά Σιέρα Λεόν
ΔΟΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	έφθ. Καλκούττα 27 Μαΐου
					άνεχ. Σουεζ 23 Μαΐου διά Μπάβναγκαρ
					έφθ. Πενάγκ 20 Μαΐου

## Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

## HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

SHIP-CHANDLERS

SINGAPORE

OFF PHONE: 76673; 93554

CABLE: "HELLENICO"

RESD. &gt; 46015

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,  
DECK & ENGINE STORES  
DAY and NIGHT SERVICEU. K. Representative:  
Z. C. HOURMOUZIOS

Stockists of all Greek Provisions

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

LONDON E.C.3  
11. GORING STREET

ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	άνεχ. Βιτόρια 19 Μαΐου δια Σπάρους Πόιντ
ΔΡΟΜΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. 'Αϊόι 4 Μαΐου
ΔΡΟΜΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαραθών»	43	8588	προσπράξεν εξωθι Πόρτ Όκα 26 Μαΐου
ΔΩΡΕΙΥΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6331	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 25 Μαΐου
ΔΩΡΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 15 Μαΐου δια Πουέρτο Καμπέλο
ΕΒΗ W.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρς»	43	8562	άνεχ. Όζάκαν 26 Μαΐου δι' Όκλαντ (Καλιφ.)
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρδία»	57	13711	έφθ. Ρότερνταμ 1 Μαΐου
ΕΒΜΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	«Γαυντεσιον Άρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 12 Μαΐου δια Ρίο 'Ιανέιρο
ΕΒΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	Νόρθ Άτλαντικ	63	15983	άνεχ. Μόζι 19 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΕΖΝΑΡ ΘΟΡΣΕΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουεστογούτερς»	65	38529	άνεχ. Ρότερνταμ 23 Μαΐου δια Μένα Άχμαντι
ΕΘΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δράκας»	56	10329	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 20 Μαΐου δια Νέαν Όρκνη
ΕΚΤΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σύνθια»	44	7210	εις θέσιν 39.45 Β. — 157.39 Α. Μαΐου 20 δια Καμαϊοί
ΕΛ ΜΙΝΑ (λιθάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1280	έφθ. Σέτε 24 Μαΐου
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φόρ Γουίντς Κάρριερς»	30	5949	άνεχ. Λας Πάλμας 20 Μαΐου δια Γένοβαν
ΕΛΑΙΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκλόμπυλ Τάνκερς»	54	17297	άνεχ. Τάμπα 24 Μαΐου δι' Άρούμπα
ΕΛΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τένες»	43	7263	έφθ. Σάντα Φέ 16 Μαΐου
ΕΛΕΑΝΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλεξάνδρα»	43	7244	άνεχ. Τακόμα 19 Μαΐου δια Γιοκοκάμα
ΣΛΕΝ Κ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλμπατρος»	45	7160	έφθ. Νέαν Όρκνη 14 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σέσις»	34	4163	έφθ. Σαθόνα 20 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άραγκουα»	38	5500	διήλθε Παναμά 18 Μαΐου δια Λονδίνον
ΕΛΕΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιστα Ριος»	52	12228	άνεχ. Τζιμπουτι 1 Μαΐου δια Βουδαπν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελευθερουπολις»	58	13066	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 15 Μαΐου δια Πάλεμπαγκ
ΕΛΙΖΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντόριν»	44	7151	άνεχ. Μόζι 25 Μαΐου δια Μαντράς
ΕΛΙΚΟΣ (σημ. Γιβρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρίτων»	43	7134	εις Κων) πολιν από 4 Άπρ.
ΕΛΛΗ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άνιτο»	33	5432	έφθ. Ραθένα 13 Μαΐου
ΕΛΛΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φαράλλον»	52	11466	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδς 18 Μαΐου
ΕΛΛΗΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Γιοκοκάμα 11 Μαΐου δια Γκάλβεστω
ΕΛΛΙΡΕ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	Μ. Καραγεώργης	44	7555	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 18 Μαΐου
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 15 Μαΐου δια Σαγκάν
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαγκουαρντ»	55	12134	άνεχ. Βάλβις Μπαϊν 21 Μαΐου δι' Άρούμπα
ΕΛΠΙΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελπις»	42	7106	έφθ. Μπάθναγκαρ 19 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ II	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	8541	έφθ. Μιλιγουάκυ 25 Μαΐου
ΕΝΦΩΣΙΣ (λιθάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ένωσις»	43	7162	άνεχ. Μπουένος Άϊρες 23 Μαΐου δια Κίναν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Έρκουλες»	58	17749	διήλθε Παναμά 21 Άπρ. δια Χουάσκο
ΕΡΙΕΤΤΑ (λιθάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναβιέρα Φινονζ»	43	7272	έφθ. Τεργέστην 12 Μαΐου
ΕΡΟ΄ΙΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ροκετ»	64	29396	έφθ. Χιουστόν 23 Μαΐου
ΕΣΠΕΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άτλαντις»	57	10689	διήλθε Λίζαρντ 18 Μαΐου δια Σαθόνα
ΕΥΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 22 Μαΐου δι' Άγγλιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άνεχ. Έσμπζερκ 24 Μαΐου δια Στεττινόν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίντπνέντενας»	43	7231	άνεχ. Χιουστόν 22 Μαΐου δια Σαθόνα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άσανδρος»	19	3858	έφθ. Κων) πολιν 13 Μαΐου
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	άνεχ. Γάνδην 5 Μαΐου δι' Άρχαγγελον
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασιφικ Όйл»	66	39494	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 18 Μαΐου δι' Ίαπωνιαν
ΕΥΒΟΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	Έλληνικ Σίππηκ & Ίντάστρ.	43	8482	άνεχ. Ντουλουθ 21 Μαΐου
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	άνεχ. Μένα Άχμαντι 27 Άπρ. δια Κάβρην
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεαν»	42	6975	έφθ. Παρανάγκουα 20 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	άνεχ. Άιλ όφ Γκραιν 24 Μαΐου δια Κρίστιανσαντ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όρφεύς»	64	34593	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 24 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κολόςας»	56	10053	έφθ. Κασικουράν 9 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	54	18730	έφθ. Φιλαδέλφεια 24 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	άνεχ. Λονδίνον 24 Μαΐου δι' Όυμμ Σαϊδ
ΕΥΠΛΟΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ευκρίσια»	59	9003	άνεχ. Τσάνκαυ 18 Μαΐου δι' Ίαπωνιαν
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	54	20896	έφθ. Τακόμα 22 Μαΐου
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναϊας»	43	2896	άνεχ. Σπαλάτον 21 Μαΐου δια Πούλα
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρεθύμαρ»	49	17613	άνεχ. Νέαν Όρκνη 20 Μαΐου δι' Άρούμπα
ΕΟΥΡΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	διήλθε Άκρωτ. Καλις Έλπιδος 24 Μαΐου δια Λάντς Έντ
ΖΑΜΠΕΖΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9894	άνεχ. Σιγγαπούρην 25 Μαΐου δια Νέαν Όρκνη
ΖΑΝΕΤΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άντριαν»	43	7176	έφθ. Βουδαπν 14 Άπρ.
ΖΑΝΙΛΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	άνεχ. Πουέρτο Λά Κρούζ 2 Μαΐου δι' Άντίγκουα
ΖΑΝΝΗΣ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΖΗΚΑ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανεουρόπα»	55	20449	άνεχ. Δουνηέρκην 19 Μαΐου δια Μπόννυ
ΖΗΚΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Παλμέα»	45	14418	διήλθε Παναμά 12 Μαΐου δια Βουτώνη
ΖΗΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	Δάρδονος	48	4574	έφθ. Κομώ Μπαϊν 25 Μαΐου
ΖΗΡΑΚΗΣ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλμπερτα»	43	7180	έφθ. Σούβα 23 Μαΐου
ΖΗΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσα φραγκάντσια»	65	23535	άνεχ. Γιαθάνα 21 Μαΐου δια Λός Άντζελες
ΖΩΛΕΙΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Πόρτο Άλέγκρε	46	7369	έφθ. Άμπιτζάν 21 Μαΐου
ΖΩΛΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όκεανίς»	43	7183	άνεχ. Τεργέστην 20 Μαΐου δια Πειραιά
ΖΩΝΑΣΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θεναμάρις»	49	5685	έφθ. Νέαν Όρκνη 26 Μαΐου
ΖΑΡΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θάρρος»	50	1845	εις Παλέρμιο από 29 Δεκ.
ΖΑΡΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλμπερτα»	57	10316	άνεχ. Πόρτ Άλμπερτι 25 Μαΐου δια Τόκιο
ΖΑΣΟΣ Α΄ΛΑΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θάσσομαρ»	52	12446	άνεχ. Μπαρμπάνος 18 Μαΐου δια Δομινικανικήν Δημοκρ.
ΘΕΝΚΕΤΚΙΒΙΓΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σημπορντ»	44	7260	έφθ. Καλκούττα 20 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Καλλάο 21 Μαΐου δια Γιοκοκάμα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρλθαρ»	44	7194	άνεχ. Μπουένος Άϊρες 12 Μαΐου δι' Όσπουν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φιαντρά»	45	7255	άνεχ. Λός Άντζελες 20 Μαΐου δια Μπαλμπόα
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσλαντικα»	43	7188	έφθ. Γένοβαν 23 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	άνεχ. Νέαν Όρκνη 21 Μαΐου δια Τζάκσονβιλ
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάργκο»	63	15982	άνεχ. Κολούμπια ριβερ 19 Μαΐου δια Κορέαν
ΘΗΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	άνεχ. Ντάρμπαν 25 Μαΐου δια Ντακάρ
ΘΗΡΑ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζάντε»	55	2858	άνεχ. Τσάρλεστον 24 Μαΐου δια Νέαν Όρκνη
ΘΟΥΛΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίντερμαρ»	43	2015	έφθ. Τεργέστην 18 Μαΐου
ΘΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άδριαν»	43	8443	διήλθε Έσκουμίνς 25 Μαΐου δια Τολέδο
ΘΥΕΛΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φαιρηίς»	66	41500	άνεχ. Χόραλ Άμάγια 22 Μαΐου δια Ρίο 'Ιανέιρο
ΘΩΜΑΣ Π. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μορεξπενίτα»	57	11005	έφθ. Χόγκ Κόγκ 11 Μαΐου
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	έφθ. Πόρτ ντέ Μπουκ 22 Μαΐου
ΙΑΚΑ Α΄ΛΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όθακα»	47	7426	διήλθε Παναμά 18 Μαΐου δια Περού
ΙΚΑΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σύνθια»	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Μαΐου δι' Ίνδιαν
ΙΛΕΝΑ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλιστιμ»	37	5925	άνεχ. Χαθόνα 28 Άπρ. δια Νικαρο
ΙΜΥ (λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άσούνσιον»	20	2253	διήλθε Κων) πολιν 21 Μαΐου δια Γκάλατζ
ΙΜΠΑΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	άνεχ. Βαλιμόρην 22 Μαΐου δια Μάντζεστερ
ΙΝΒΙΚΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	άνεχ. Ναγκόγια 20 Μαΐου δια Βανκούβερ
ΙΟΝΙΑΝ Α΄ΛΑΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τράφολγκαρ»	56	10414	έφθ. Ίλιόλο 16 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πεικκόσμικ»	65	30516	άνεχ. Σουέζ 19 Μαΐου δια Χάργκ Άϊλαντ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρίστομαλ»	44	7176	άνεχ. Λός Άντζελες 19 Μαΐου δια Γιοκοκάμα
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπέρκλευ»	63	13516	έφθ. Κόμπε 19 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	διήλθε Κων) πολιν 21 Μαΐου δια Νέαν Όρλεάνην
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαϊφαίορ»	56	10422	άνεχ. Ναγκόγια 19 Μαΐου δια Μεξικό
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπνάντσορντ»	63	13517	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 25 Μαΐου δια Γιοκοκάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	άνεχ. Τακόμα 21 Μαΐου δι' Άρούμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρίστομαλ»	44	7198	άνεχ. Βουδαπν 13 Μαΐου δια Ριγιάκα
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	53	22531	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Μαΐου δια Άρούμπα
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άυστραλις»	47	5188	άνεχ. Μπότγουντ 23 Μαΐου δια Βερακρούζ

## DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

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

TELEX: LONDON 25-451 21-613

ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΣΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστ»	44	7230	άνεξ. "Αγ. Φραγκίσκον 12 Μαΐου διά Γιουρβίκα
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ	(N.A.T.)	έτ. «Σουσεξ»	48	5144	έφθ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου
ΙΟΝΙΚ ΕΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ελμολεού»	53	7602	άνεξ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 14 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	7021	έφθ. Χιούστον 22 Μαΐου
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιριόμαρ»	33	3946	έφθ. Ριγίεκα 21 Μαΐου
ΙΡΙΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	άνεξ. Σουεξ 25 Μαΐου διά Μαντράς
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανουέβα»	17	1295	άργει 'Αμπελάκι από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτίνα»	30	9001	εις Σουεξ από 29 Μαρτ. (ζημιά)
ΙΩΑΝΝΑ V. (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	12920	εις Μπέιρα από 5 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εουρο»	58	10077	έφθ. Μορμουγκάο 17 Μαΐου (δι' 'Αμβέρσαν)
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμβόδο»	43	7297	έφθ. Σάντος 5 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Γκιόβανι»	42	7020	άνεξ. Μπάσαν 25 Μαΐου διά Σουεξ
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (πιν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέρπι»	44	2850	άνεξ. Στεπτινόν 23 Μαΐου δι' Έσμπτζεργκ
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	άνεξ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 16 Μαΐου διά Βομβάν
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	Έλληνικ Σιπ. 'Ινταστρίτς	43	8529	έφθ. Φλώοιγκ 23 'Απρ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Έντινα»	43	7237	έφθ. Καλλάο 18 Μαΐου
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάβο»	44	7638	έφθ. Μπιλμπάο 23 Μαΐου
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 13 Μαΐου
ΚΑΒΟΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10122	άνεξ. Σίδνεϋ 24 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	«'Οβερροφί Τάκοφι»	30	2377	άνεξ. Λέγκορν 17 Μαΐου δι' 'Ιλιτοεφκ
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10864	διπλθε Παναμά 3 Μαΐου διά Γιοκοκάμα
ΚΑΙΜΠΡΙΤΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Γουώρτερ»	56	12788	άνεξ. Βίλερμσταντ 30 'Απρ. δι' 'Αμουαίν Μπαιν
ΚΑΙΤΗ (πιν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικμαρ»	46	1921	έφθ. Λάγκος 21 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «'Αϊλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	έφθ. Κοκουίμπο 20 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάν»	53	13469	εις Πειραιά από 29 'Απρ. (έπισκευα)
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (πιν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4766	άνεξ. Καλαί 4 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΚΑΛΙΘΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμης»	43	8687	έφθ. Χάμιλτον ('Οντ.) 22 Μαΐου
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνοπορτ»	57	8774	έφθ. Τσιμπότε 16 Μαΐου
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (σημ. Γιβρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτ»	39	4664	έφθ. Δουβλίον 23 Μαΐου
ΚΑΛΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλιθέα»	43	7251	διπλθε Παναμά 17 Μαΐου διά Μόζι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ειρηκό»	63	17057	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	έφθ. Ναγκόγια 15 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπανοπητή»	43	2874	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	32	1551	διπλθε Κων'πολιν 21 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μητροφάνης»	24	2060	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	20899	άνεξ. Τζάκσονβιλ 12 Μαΐου διά Τσιουντάντ Μπολιβάρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόχο»	64	18995	άνεξ. Μουρράν 19 Μαΐου διά Σίδνεϋ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	31	1871	εις Γκάλθεσταν από 5 Φεβρ. 1965 (έπισκευα)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αστρονυέβο»	37	5137	έφθ. Λουάντα 18 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμεντε»	46	8147	έφθ. Νάπιερ 23 Μαΐου
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκοντίνενταλ»	44	4296	άνεξ. Μόντρεαλ 1 Μαΐου διά Μεγ. Λίμαν
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσμαρ»	56	3281	άνεξ. 'Αμβέρσαν 14 Μαΐου διά Γκουαγιακίλ
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάλι»	58	14606	έφθ. Γκλόιγκ 24 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σον Φελίτσι»	43	7033	άνεξ. Κέιπ Τάουν 12 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσσον Κάργκο»	57	20564	έφθ. Σίδνεϋ 27 Μαΐου
ΚΑΤΕ Μ. Γ. (σημ. Γιβραλτάρ)	(N.A.T.)	έτ. «Μ. & Γ.»	47	1796	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεξ. Χαβανα 30 'Απρ. διά Σαντιάγο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	4696	70 μίλια Ν.Δ. Λάντς 'Εντ Μαΐου 18 διά Χιούστον
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	16226	άνεξ. Κόρπους Κρίσι 20 Μαΐου διά Βομβάν
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Έντινα»	43	7238	διπλθε Παναμά 23 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Ξεσίλιο»	58	13752	διπλθε Παναμά 5 Μαΐου διά Τόκιο
ΚΕ'ΙΠ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	άνεξ. Τάμα 24 Μαΐου διά Μπρισμαπέιν
ΚΕ'ΙΠ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	6799	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Μαΐου
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντούστριαλ Φρέϋτ.»	57	17180	άνεξ. Βιτόρια 7 Μαΐου διά Μόζι
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεξ. Σουεξ 23 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκλήσιαν»	66	47000	εις 'Αϊό υπό συμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεξ. 'Αϊό 20 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδομος»	64	29797	άνεξ. Σουεξ 19 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδόν»	58	20487	άνεξ. Τερνέστην 25 Μαΐου διά Χορ άλ 'Αμάγια
ΚΙΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ευαγγελιστρια»	44	7299	'Ιδε: «ΚΩΣΤΟΥΛΑ» (σημ. Λιθερίας)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	52	11157	άνεξ. Καζαμπλάνκα 9 Μαΐου διά Πουάν Νουάρ
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23232	έφθ. Πόρτ ντέ Μπούκ 23 Μαΐου
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	'Αλ. Τσαβλίρης	27	5411	διπλθε Κων'πολιν 22 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	έφθ. Βιζαγκαπαντάμ ρόδς 16 Μαΐου
ΚΛΕΙΩ (πιν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντούλας»	42	7176	άνεξ. Σιγγαπούρην ρόδς 3 Μαΐου διά Κίναν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεάνικ Πετρόλ»	58	22129	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
ΚΝΟΣΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «'Ορόνια»	44	7159	έφθ. Καλκούττα 19 Μαΐου
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλ»	43	7176	άνεξ. Τζιμπουτί 9 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Σεμπού 22 Μαΐου
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόνα»	53	12107	άνεξ. Σιγγαπούρην ρόδς 26 Μαΐου διά Ντά Ναγκ
ΚΟΝΔΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αγκουίλλα»	19	2949	άνεξ. Καζαμπλάνκα 24 Μαΐου διά Βενετιαν
ΚΟΝΣΟΝΕ'ΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονέινς»	53	12062	άνεξ. Σουεξ 19 Μαΐου διά Φάο
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλροου»	56	12843	έφθ. Βομβάν 21 Μαΐου
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονταλλέσιον»	52	12132	άνεξ. Σιγγαπούρην ρόδς 19 Μαΐου διά Κεελόγκ
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτ Μάνφλαντ»	45	8492	άνεξ. Σιγγαπούρην ρόδς 11 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράθβενς»	44	7261	άνεξ. Σπάλτ 20 Μαΐου διά Βομβάν
ΚΟΡΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουάτερς»	55	12500	έφθ. Αιγούστα 24 Μαΐου
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οξ'Ιλιον»	41	5173	έφθ. Μπιλμπάο 26 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέβα»	63	30705	άνεξ. Πόρτ Σαϊδ 21 Μαΐου διά Κάλουντμποργκ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σον Πέντρο»	45	7176	έφθ. Μορμουγκάο 11 Μαΐου
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «'Ογκουέρας»	56	10567	άνεξ. Τρινταντ 23 Μαΐου
ΚΟΡΣΑ'ΙΡ	(N.A.T.)	«'Ηοτερν Ση Τράνοπορτ»	62	14963	άνεξ. Γιοκοκάμα 25 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμορ»	49	7478	άνεξ. Μπουένος 'Αϊρες 21 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόου»	57	7827	άνεξ. Χιροκάτα 19 'Απρ. διά Χουάσκο
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14878	άνεξ. Τσιμπά 20 Μαΐου δι' 'Αυστραλιαν
ΚΟΥΡΪΟΥΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαθάρ»	47	1401	άνεξ. 'Αμμόχωστον 14 Μαΐου διά Λθ
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαβοιόζα»	44	7135	έφθ. Μόζι 15 Μαΐου
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	άνεξ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 16 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιαν»	56	4031	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 18 Μαΐου
ΚΡΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνορ»	43	7132	άνεξ. Βιζαγκαπαντάμ 21 Μαΐου διά Τζιμπουτί
ΚΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σην Σεσίλι»	57	13755	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαΐου
ΚΥΚΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσκουατόριαλ»	48	1534	άνεξ. Πόρτ Σαϊδ 14 Μαΐου
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκ'λάρα»	56	24305	άνεξ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Περω Κόλπον
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «'Αετοοοικ»	43	7239	έφθ. Ροζάριο 7 Μαΐου
ΚΥΡΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μινώταυρορ»	40	6992	άνεξ. 'Αγ. Βικέντιον 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (πιν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμέντορ»	36	3149	άνεξ. 'Αλεξάνδρειαν 25 Μαΐου διά Ντακάρ
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκανντέρορ»	45	6172	διπλθε Πόρτλαντ 26 Μαΐου διά Γδύνια
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. Καραθένα	44	7274	άνεξ. Μορμουγκάο 20 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (πιν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρομφέο»	23	3097	εις Ραβένα από 27 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύζι»	64	34594	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 26 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	53	11047	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Μαΐου
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσμαρ»	56	3267	έφθ. 'Αμβέρσαν 24 Μαΐου
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικός»	39	2993	άνεξ. Βρέμν 25 Μαΐου διά Κλαπέιντα
ΚΩΣΤΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ευαγγελιστρια»	44	7299	άνεξ. 'Αγ. Φραγκίσκον 19 Μαΐου διά Χονολουλού
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	διπλθε Ουσάντ 23 Μαΐου διά Σάντος
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	διπλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δι' 'Αγιον Βικέντιον
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	διπλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπχομ»	65	34185	άνεξ. Ράς Τανούρα 18 Μαΐου δι' 'Ελλάδα
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντάστριεν Μαριν»	43	8533	άνεξ. Λόρ 'Αντζελες 8 Μαΐου διά Γκουαύμας
ΛΑΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Οδισέο»	44	8299	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 23 Μαΐου
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέο»	56	23880	άνεξ. Σουεξ 23 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Αστοόλεο»	48	9511	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 16 Μαΐου
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2694	διπλθε Ουσάντ 23 Μαΐου διά Βάστο
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαβενοτορα»	56	10048	άνεξ. Χόγκ Κόγκ 22 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέφτρικ»	43	7176	εις θέσιν 5.41 Β. — 99.31 Α. Μαΐου 23 διά Μπιντάν
ΛΕΩΝ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερέσα»	52	3346	άνεξ. Χάργκ 'Αϊλαντ 6 Μαΐου διά Γιβραλτάρ (διαταγάς)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διπλθε Παναμά 24 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	57	10499	έφθ. Τσουκούμι 23 Μαΐου
ΛΗΔΡΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ατλας»	40	5172	άνεξ. 'Αμβέρσαν 11 Μαΐου διά Τσιμπόπο

ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	άνεχ. Βομβάν 25 Μαΐου δια Περισκόπων Κόλπον
ΛΙΜΠΑ (όνδ.)		έτ. «Εμπρέσα»	52	3351	άνεχ. Σάντα Μάρθα 7 Μαΐου δια Πουέρτο Κορτέζ
ΛΙΝΓΑ		έτ. «Αλεξανδρα»	42	7252	άνεχ. Μουροράν 14 Μαΐου δια Τακάο
ΛΙΓΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Τζων»	54	1604	έφθ. Άντεν 17 Άπρ.
ΛΟΓΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Άζουλ»	57	21123	έφθ. Σάντο Ντομίνγκο 20 Μαΐου
ΛΟΡΕΤΤΑ		έτ. «Κοντινένταλ»	43	12949	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 5 Άπρ. δια Ταϊβάν
ΛΟΥΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινερς Τρασι.»	43	8463	άνεχ. Νεκρούδερ 26 Μαΐου δια Βενεζουέλαν
ΛΟΥΓΙΖΑ (π.δ.)		έτ. «Ατλαντικά Πασίφικα»	54	11827	άνεχ. Γκότεμπουργκ 27 Άπρ. δια Άρούμπα
ΛΟΥΚΙΑ (π.δ.)		έτ. «Λουκία»	45	8404	διπλθε Κων) πολιν 21 Μαΐου
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονροβία»	57	7584	έφθ. Βαλένθια 20 Μαΐου
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας»	43	7228	άνεχ. Πειραιά 21 Μαΐου δια Όδσπών (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Μένα Άχμαντί 20 Μαΐου δι' Άμβέρσαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεσανο»	59	27466	άνεχ. Σουέζ 17 Μαΐου δια Μένα Άχμαντί
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεστινο»	29	6638	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 20 Μαΐου δι' Έιδονμάουθ
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κονταλεισον»	64	29396	άνεχ. Νεάν Όρλεάνην 24 Μαΐου δια Ρότερνταμ
ΛΥΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζαν»	52	2980	έφθ. Φώβευ 13 Μαΐου
ΛΩΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λωρης»	43	2847	άνεχ. Τζιμπουτί 22 Μαΐου δια Σουέζ
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιβάνου)		έτ. «Λεθάν Σιππιγκ»	47	2306	διπλθε Κων) πολιν 18 Μαΐου δια Κωνσταντζαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπροαν»	44	7060	άνεχ. Μπ. Άύρε 10 Μαΐου δια Ρότερνταμ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νορθ Άτλάντικ»	63	15983	έφθ. Ντάρμπαμ 17 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	διπλθε Σάουθεντ 25 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοεδνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Δουνκέρκην 23 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ Φ. (κυпр.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7128	έφθ. Τορεδιέτσα 21 Μαΐου
ΜΑΛΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7145	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 14 Μαΐου δια Ταινάμπο
ΜΑΝΤΟΪΛΑ Π (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έλληνικ Ίντερνάλ»	58	24978	άνεχ. Σουέζ 7 Μαΐου δια Περα. Κόλπον
ΜΑΝΤΡΕΚ (Λιβάνου)		έτ. «Μίνα»	43	7255	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Άπρ. δια Κίναν
ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανώλης»	42	7260	άνεχ. Νεκοτσα 22 Μαΐου δια Μοντεβιδεο
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντ Άθως»	44	7155	έφθ. Σάντος 21 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Λόριεντ 23 Μαΐου δια Στεττινον
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοτσέπτο»	44	7190	άνεχ. Τζιμπουτί 18 Μαΐου δια Μαντράς
ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλοσιππικ»	43	7259	διπλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ώσαν Καργκο»	57	20564	έφθ. Λονδινον 25 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσου»	27	1554	έφθ. Πειραιά 21 Άπρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας & Πλατς	30	4620	άνεχ. Κολόμπο 18 Μαΐου δια Σουραμπάγια
ΜΑΡΚΩ	(N.A.T.)	έτ. «Γιανδιερος»	62	8951	έφθ. Σορέλ 24 Μαΐου
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	43	2743	διπλθε Έλαινώρε 24 Μαΐου
ΜΑΡΗΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτο»	48	1911	εις Γενοθον από 28 Άπρ. (Ζημία)
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μόννα»	43	8426	άνεχ. Γιοκαίοι 25 Μαΐου δια Κινούρα
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	(N.A.T.)	έτ. «Άννίτα»	43	7273	διπλθε Έσκουμίνς 14 Μαΐου δια Βενεζουέλα
ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	Μ. & Α. Σιππιγκ	44	7252	άνεχ. Ορήπορτ (Μπακ.) 20 Μαΐου δια Σαϊγκόν
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ληντερ»	64	34594	άνεχ. Σουέζ 24 Μαΐου δια Μένα Άχμαντί
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (Λιβάνου)		έτ. «Λεθάν Μαρτ.»	42	7203	άνεχ. Τενερίφε 11 Μαΐου δια Χαδάνα
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Άσγκεριν»	43	8518	άνεχ. Άγιον Βικέντιον (Κ.Β.) 11 Μαΐου δια Μπέιρα
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυпр.)	(N.A.T.)	Βιντι Φράτερς	43	6962	έφθ. Άμβέρσαν 19 Μαΐου
MARIANNA V (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	40	9255	εις Πειραιά από 22 Ίαν. (έπισκευαί)
MARIANNA (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρχουλι»	38	5548	άνεχ. Νεάν Όρλεάνην 7 Μαΐου δια Γενοθον
MARIAEMMI	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικαπετάνος»	43	7202	έφθ. Ραγκούν 6 Μαΐου
MARIBERNTA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	52	10892	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Μαΐου δια Μπαγκόγκ
MARIGΩ (π.)		έτ. «Νεβάδα»	42	7147	έφθ. Βομβάν 16 Μαΐου
MARIELIN	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	44	7212	έφθ. Μορμουγκάο 19 Μαΐου
MARIETTA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Νορτε»	56	20207	άνεχ. Τερνέσπν 23 Μαΐου δια Τρίπολιν (Λιβάνου)
MARIETTA E.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	έφθ. Μορμουγκάο 17 Μαΐου
MARIKA (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκίραμαρ»	43	7253	διπλθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου δια Στεττινον
MARCOΣ P. (δ.)		έτ. «Σάν Κωνσταντινο»	44	10313	έφθ. Άμβούργον 25 Μαΐου
MARIMILANKA	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεραλ Καρριερς»	44	7279	έφθ. Τρινκομαλι 20 Μαΐου
MARIMPROYNA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10451	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
MARINA		έτ. «Φιντέλιτυ»	66	18200	εις Γιοκοσούκα υπό συμπλήρωσιν
MARINA A.	(N.A.T.)	έτ. «Έλμαρινα»	65	19758	άνεχ. Μουροράν 11 Μαΐου δια Χιλην
MARINER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 24 Άπρ. δια Ντουμάι
MARINTA	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινερς»	48	2739	άνεχ. Ρουέν 24 Μαΐου δια Καλλάο
MARINTI ΖΟΥΜΠΑΜΙ		έτ. «Άντμαρκ»	58	4576	άνεχ. Άμπιτζάν 4 Μαΐου δι' Άλγεριαν
MARJUGKA (δ.)	(N.A.T.)	αδ. Φαφαλιου	58	12676	έφθ. Ρότερνταμ 12 Μαΐου
MARJPERAA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	50	16027	άνεχ. Θεούτα 23 Μαΐου δια Μαρακαίμπο
MARJPOZA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	11901	έφθ. Σαδάνα 17 Μαΐου
MARJPRIMA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10467	άνεχ. Μιλγουόκυ 23 Μαΐου
MARITSA (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 20 Μαΐου δια Ρότερνταμ
MARITYKH	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7232	άνεχ. Θεούτα 22 Μαΐου δι' Ίνδιαν
MARIXRISTINA (Λιβ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Σουέζ 27 Μαρτ. δια Ούμ Σαϊδ
MARIXOFA	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεραλ Καρριερς»	40	5147	εις Πειραιά από 19 Φεβρ. (έπισκευαί)
MARKAP	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοος»	42	7244	έφθ. Τσιμπά 16 Μαΐου
MARMARON	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	άνεχ. Τζιμπουτί 23 Μαΐου δια Νεάν Ύορκν
MARNA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορος»	54	16023	άνεχ. Νεάν Ύορκν 22 Μαΐου δια Χιούστον
MAROUKLA (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλι»	43	7263	άνεχ. Αύγουστα 21 Μαΐου δια Βομβάν
MARSEL M. X.		έτ. «Μαροελι»	44	7251	έφθ. Χάμπτον ρόδες 16 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	56	23871	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 18 Μαΐου δια Ρας Λανούφ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθίου	64	9390	άνεχ. Τακόμα 20 Μαΐου δια Γιοκοχάμα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιβ.)		έτ. «Λεθάν Σιππιγκ»	48	2346	διπλθε Κων) πολιν 21 Μαΐου δια Βραϊλαν
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιβ.)		έτ. «Λεθάν Σιππιγκ»	20	1512	διπλθε Κων) πολιν 22 Μαΐου δια Κωνσταντζαν
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	Τράνοπορτ Ναβινκ	40	7121	άνεχ. Καλκούτα 20 Μαΐου δια Χιούστον
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλίνα»	29	4537	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας»	65	34185	άνεχ. Άϊδί 15 Μαΐου δια Μένα Άχμαντί
ΜΑΤΙ (π.)		έτ. «Ευροπέσιν»	20	1953	άνεχ. Μπιλμπάο 25 Μαΐου δια Πασάγιες
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άιρβιλ Μοτοριαί»	57	8855	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 20 Μαΐου δια Κόλπον Μεξικου
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανησιακή»	28	2288	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζάριο»	45	7264	άνεχ. Καλκούτα 17 Μαΐου δια Μπαγκόγκ
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	άνεχ. Ορήπορτ (Μπακ.) 12 Μαΐου δια Βενετιαν
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιβάν.)		Ι. Νάκος	27	2766	έφθ. Θεσσαλονίκην 16 Μαΐου
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΕ ΠΑΪΟΝΙΡ (δ.)		έτ. «Φαίραιλ»	54	12308	άνεχ. Παλέρνο 21 Μαΐου δια Φαλκονάρα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστούριας»	58	20894	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου δι' Άρούμπα
ΜΕΡΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 26 Μαΐου
ΜΕΡΣΙΝΔΙ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθ Γιουρόπα»	41	6782	έφθ. Σάντος 15 Μαΐου
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	Έλληνικ Σιππιγκ & Ίνταστρ.	43	8537	άνεχ. Μιλγουόκυ 23 Μαΐου
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Άντεν 22 Μαΐου δια Βομβάν
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Έμμανελ»	36	1965	άνεχ. Ντακάρ 19 Μαΐου δια Μασσαλιαν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Μένα Άχμαντί 4 Μαΐου δια Τσιταγκόγκ
ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	41	9260	άνεχ. Άμβούργον 24 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρομινέτο»	65	28313	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 23 Μαΐου δια Λονδινον
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ώσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διπλθε Ουόσάντ 22 Μαΐου δια Γκαλιάρι
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ώσεάνικ»	56	8390	έφθ. Μόμπιλ 25 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άνεχ. Νεάν Ύορκν 13 Μαΐου δι' Άρούμπα
ΜΟΥΣΣΕ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσοσέ»	29	9307	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άργοναύτης»	53	4085	άνεχ. Μπακρέιν 22 Μαΐου δια Κόραμασαρ
ΜΠΑΖΙΑ		έτ. «Σον Μπαζιλιο»	48	3574	διπλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου
ΜΠΑΖΙΑ ΠΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σερο - Γκουάκα»	65	18400	άνεχ. Μουροράν 23 Μαΐου δια Δ. ακτήν Β. Άμερικης
ΜΠΑΛΜΟΡΑΛ		έτ. «Μπάλμοραλ»	44	2666	άνεχ. Έμντεν 19 Μαΐου δια Σαντάντερ
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	3929	διπλθε Μπρούνομπούτελ 29 Άπρ. δια Ματάντι
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσι»	43	7139	άνεχ. Λαύριον 7 Μαΐου δια Πότι
ΜΠΑΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλου Σπ»	48	3351	έφθ. Τζέντα 1 Μαΐου
ΜΠΑΟΥ ΣΚΑΎ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλου Σκάυ»	41	4189	έφθ. Καράτσι 24 Μαΐου
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	13144	άνεχ. Μπακρέιν 22 Μαΐου δια Μανίλα
ΜΠΡΑΖΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρλτον»	43	7255	έφθ. Μπιλμπάο 9 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ εις Ίσπανούς)
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολ»	50	9627	έφθ. Ρίο Ίανέιρο 20 Μαΐου
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)		έτ. «Πασίφικ Κόστ»	43	7233	άνεχ. Πουσαν 11 Μαΐου δια Πόρτλαντ (Όρ.)
ΜΠΡΟΥΚΕΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	5105	διπλθε Ουόσάντ 13 Μαΐου δια Φορτ ντε Φράνς
ΜΥΣΤΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	44	8508	άνεχ. Καλλάο 16 Μαΐου δια Τσιμπότε
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	άνεχ. Χιούστον 10 Μαΐου δι' Άμστερνταμ
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Άργους»	43	8394	άνεχ. Ώτχαμ 13 Μαΐου δια Κόλπον Μεξικου
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3094	άνεχ. Μαρακαίμπο 16 Μαΐου δι' Άϊπην (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνεμοι»	45	3486	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου

ΝΑΓΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναγός»	37	7699
ΝΑΓΟΣ (Λιθάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζαννής»	43	7092
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάρ»	57	23690
ΝΑΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανσοεάνικ»	43	7228
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαργκραντ»	58	24068
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλτις»	42	7227
ΝΕΙΛΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νασιέντο»	56	10693
ΝΕΛΛΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νελλα»	38	4996
ΝΕΜΕΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνιέρσαλ Τράμπ»	42	9730
ΝΕΡΒΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άστρα»	44	8536
ΝΕΣΤΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανσοεάνικ»	64	16073
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολαρίς»	58	24256
ΝΗΗΕΡΤΗΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Περγκα»	52	11267
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαρινα»	18	2447
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λειθάδι»	43	7121
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	34938
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρχερέντσια»	58	8028
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	Οίκος Μαρή	58	8028
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Απονικόλας»	43	7294
ΝΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ριταλέζ»	46	2927
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άζόρες»	45	7003
ΝΙΚΟΣ Β. (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νίκος»	42	2873
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μητροφάνης»	42	2757
ΝΙΚΟΣ Σ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάρονιμπρος»	49	15901
ΝΙΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρικοντινεντάλ»	44	7180
ΝΙΟΒΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294
ΝΙΟΥΓΚΡΟΦ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρονοπότερ»	44	7063
ΝΙΟΥΜΙΝΤΟΥ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	Άλ. Τσαβλίρης	42	7172
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	Άλ. Τσαβλίρης	35	5654
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σκιάθος»	44	7145
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σουλού»	58	20451
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ	(Ν.Α.Τ.)	«Τρανζόσαν Φράυτερ»	44	14800
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιντουσάιν»	58	18184
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ποναίη»	59	18180
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ'Υ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πριαμ»	64	38649
ΝΟΡΘ ΑΜΕΡΙΚΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ Μαρ. Έντερ»	52	5626
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παλμυρα»	56	12402
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμ.»	52	12029
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλμα»	52	12557
ΝΤΑΝΥ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κωνστανός»	25	1473
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουίντουορντ»	58	17743
ΝΤΕΛΟΙΚ ΗΓΚΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπ Έντερπράιζ»	58	13545
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπ Έντερπράιζ»	61	13198
ΝΤΕΛΟΙΚ ΣΚΑ'Υ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπ Έντερπράιζ»	63	13751
ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπ Έντερπράιζ»	59	13545
ΝΤΕΡΜΠΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	10396
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαχάρα»	57	22226
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νητζερτ»	56	20848
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΦ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρκτικ»	52	20667
ΝΤΗΘΙΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναβιγκέτορ»	60	13847
ΝΤΗΘΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κ. Τρέιντερ»	44	18671
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρτεμαρ»	13	1216
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	Οίκος Χανδρή	53	12463
ΝΤΟΝΑ ΙΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	Οίκος Χανδρή	43	11040
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γζενεράλ Κάριερς»	58	10483
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρμαντόρες»	55	11209
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγεν-Ευρώπη»	56	8716
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10014
ΝΤΟΡΙΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρεζουλούτ»	56	10486
ΝΤΟΡΣΕΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντεροντινεντάλ»	58	10396
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τσεγιέν»	33	6923
ΟΛΓΑ (Λιθάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλισιαν»	43	7199
ΟΛΙΒΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλιθος»	48	9821
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερρωκ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τσανσατλάντικα»	53	17362
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΤΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εξήτερ Μαριτάιμ»	54	17999
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ'Υ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρταγκένα Σίππηκ»	54	13652
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πριμρούς»	54	20453
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	Άρ. Όνάσος	65	38600
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΓΙΜΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέντμπαγκ»	64	32380
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ (δεδ.)	(Ν.Α.Τ.)	«Όλυμπικ Μαριτάιμ»	65	32400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μίλφορντ»	64	38598
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πορτμαρ»	65	38608
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρρόου Σίππηκ»	54	14047
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΓΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	Άρ. Όνάσος	65	32407
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκρόντουίτς»	58	27602
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρονομαριν»	50	24741
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τοέσερ»	53	14221
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάρομαντος»	53	14009
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπλουφιλντ»	49	24682
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΓΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλυμπικ»	53	18245
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σουανσ»	54	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκρόνβιλ»	55	13709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'Γ'Α (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τσανσκοντινεντάλ»	54	18011
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίτομοντ»	65	13900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(Ν.Α.Τ.)	Άρ. Όνάσος	65	13923
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(Ν.Α.Τ.)	Άρ. Όνάσος	65	13923
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΛ	(Ν.Α.Τ.)	Άρ. Όνάσος	65	13923
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μερυλαντ»	55	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντέρου»	60	23290
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λούζορ»	59	23280
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σήμπεουκ»	54	17999
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σόουθ Άτλάντικ»	55	18790
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Λίμπερτυ Τράνοπορτ»	55	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντέροντο»	54	20595
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ενσεάντα»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φορελαντ»	49	17792
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλυμπικ Όιλ»	49	24689
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονορβία Τράνοπορτ»	59	37958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστ Σίππηκ»	60	37744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΠΙΟΥΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άραπαίη»	63	30320
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λούκερν»	64	30320
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΞΘΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέλμπουρι»	65	13900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσιντένταλ»	58	27602
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπφορντ»	50	17791
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπεβέρλαϊν»	64	47493
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ήγκλ Ναβιγ.»	54	13598
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ριβαντόβια»	54	20611
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαμόνα»	43	8195
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όμόνοια»	44	7297
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λά Έμπρέσσα»	56	21090

διήλθε Γιβραλτάρ 27 Άπρ. διά Ρίβερ Σαιντ Λώρενς  
 άνεχ. Ντακάρ 18 Μαΐου διά Τριπολίη (Λιθάνου)  
 άνεχ. Σάντος 21 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπον  
 άνεχ. Βομβάν 20 Μαΐου διά Τζιμπουτι  
 έφθ. Κόμπε 25 Μαΐου  
 έφθ. Βαλτιμόρν 25 Μαΐου  
 άνεχ. Λός Άντζελες 15 Άπρ. διά Ντουμάι  
 άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 1 Μαΐου διά Κοσίη  
 άνεχ. Βανκούβερ 4 Μαΐου δι' Ίαπωνίαν  
 άνεχ. Καζαμπλάνκα 22 Μαΐου διά Γάνδην  
 έφθ. Μπωμόντ 18 Μαΐου  
 διήλθε Κέιπ Βίνσεντ 25 Μαΐου διά Μεγ. Λίμανς  
 έφθ. Χιούστον 24 Μαΐου  
 έφθ. Φιλαδέλφεια 24 Μαΐου  
 άνεχ. Μιθόλεσομω 26 Μαΐου διά Πόρτ Τζερόμ  
 άνεχ. Τρίνιταντ 18 Μαΐου διά Σαλθαδόρ  
 έφθ. Σουέζ 25 Μαΐου  
 άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 13 Μαΐου διά Μπ. Άύρες  
 άνεχ. Ρας Τανούρα 9 Μαΐου διά Πόρτ Ντίξον  
 έφθ. Βαλτιμόρν 25 Μαΐου  
 έφθ. Πόρτ Άρθουρ 2 Μαΐου  
 άνεχ. Ρότερνταμ 13 Μαΐου διά Καναδά  
 άνεχ. Σουέζ 25 Μαΐου διά Καλκούττα  
 έφθ. Πόρτ ντέ Μπούκ 17 Μαΐου  
 άνεχ. Πούλο Μπούκομ 17 Μαΐου διά Γκλόγκ  
 διήλθε Λίζαρντ 18 Μαΐου διά Νόβα Σκώτια  
 εις Πειραιά από 26 Μαρτ. (έπισκευαί)  
 διήλθε Κων. πολιν 21 Μαΐου  
 έφθ. Καλκούττα 18 Μαΐου  
 άνεχ. Καύλο Μπούκομ 11 Μαΐου διά Κίνα  
 έφθ. Κολόμπο 11 Μαΐου  
 εις Θέση 21.21. Β. — 76.38 Δ. Μαΐου 14 προήραζεν  
 έφθ. Μακείο 20 Μαΐου  
 άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Μαΐου διά Κίνα  
 έφθ. Μπ. Άύρες 6 Μαΐου  
 διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Άϊνοβάρντεν  
 διήλθε Παναμά 19 Μαΐου  
 έφθ. Σάντα Όε 14 Μαΐου  
 άνεχ. Νεάν Όρλεάνην 19 Μαΐου δι' Άμβούργον  
 άνεχ. Σουέζ 17 Μαΐου διά Ρας Τανούρα  
 άνεχ. Βαλτιμόρν 20 Μαΐου διά Τάμπα  
 άνεχ. Μπάρο 26 Μαΐου διά Μέσην Άνατολήν  
 άνεχ. Άμβούργον 25 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικου  
 διήλθε Λίζαρντ 25 Μαΐου διά Γδύνια  
 έφθ. Βομβάν 8 Μαΐου  
 έφθ. Πόρτ Σαϊδ 24 Μαΐου  
 έφθ. Βιτόρια 25 Μαΐου  
 έφθ. Νεάν Όρλεάνην 25 Μαΐου  
 έφθ. Νεάν Όρλεάνην 22 Μαΐου  
 έφθ. Χιούστον 24 Μαΐου  
 διήλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Λά Πλάτα  
 διήλθε Παναμά 5 Μαΐου διά Μόζι  
 άνεχ. Χιούστον 25 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν  
 άνεχ. Νεάν Όρκνην 16 Μαΐου διά Χιούστον  
 έφθ. Άλεξάνδρειαν 18 Μαΐου  
 εις Τσιμπά από 11 Θεβρ. (έπισκευαί)  
 έφθ. Άλεξάνδρειαν 6 Μαΐου  
 άνεχ. Σπέτζια 18 Μαΐου διά Κωνσταντζαν  
 έφθ. Σάντα Όε 10 Μαΐου  
 έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 20 Μαΐου  
 άνεχ. Μπ. Άύρες 4 Μαΐου διά Ίταλίαν  
 έφθ. Τζακάρτα 14 Μαΐου  
 άνεχ. Σιγγαπούρην ρόβς 26 Μαΐου διά Ντουγκουίν  
 έφθ. Ρίο Ίανέιρο 24 Μαΐου  
 έφθ. Κόμπε 21 Μαΐου  
 έφθ. Σεβίλην 24 Μαΐου  
 έφθ. Πουσαίν 16 Μαΐου  
 έφθ. Πόρτ Άλφρεντ 25 Μαΐου  
 άνεχ. Ροζάριο 21 Μαΐου δι' Άγγλίαν  
 άνεχ. Άμβούργον 17 Άπρ. διά Κούβα (διαταγάς)  
 διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Νιγηρίαν  
 έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου  
 διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Μένα Άχμαντί  
 άνεχ. Νεάν Όρκνην 20 Μαΐου διά Κιουρασάο  
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαΐου διά Πούντα Πάλμας  
 άνεχ. Χαλούλ Άϊλαντ 21 Μαΐου διά Λονδίον  
 άνεχ. Χορ άλ Άμάγια 18 Μαΐου δι' Ίταλίαν  
 άνεχ. Μένα Άχμαντί 5 Μαΐου διά Νεάν Ζηλανδίαν  
 άνεχ. Σουέζ 24 Μαΐου διά Χάργκ Άϊλαντ  
 άνεχ. Μένα Άχμαντί 9 Μαΐου διά Σάντος  
 άνεχ. Καράκας Μπαϊν 23 Μαΐου  
 άνεχ. Χάργκ Άϊλαντ 13 Μαΐου διά Βιλελμχάφεν  
 άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 22 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)  
 διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Φάλε'Υ  
 άνεχ. Νεάν Όρκνην 27 Μαΐου διά Καρταγκένα (Κολ.)  
 διήλθε Έσκομνίς 3 Μαΐου διά Βενεζουέλαν  
 έφθ. Σουέζ 25 Μαΐου διά Λας Πάλμας  
 άνεχ. Όμισμα 13 Μαΐου διά Χάργκ Άϊλαντ  
 διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Μένα Άχμαντί  
 έφθ. Βαλτιμόρν 13 Μαΐου  
 άνεχ. Μπριτζπορτ 24 Μαΐου διά Κιουρασάο  
 άνεχ. Μένα Άχμαντί 19 Μαΐου δι' Αύγουστον  
 διήλθε Παναμά 14 Μαΐου δι' Ίαπωνίαν  
 διήλθε Παναμά 22 Άπρ. δι' Ίαπωνίαν  
 έφθ. Ναγκόγια 25 Μαΐου  
 διήλθε Παναμά 19 Μαΐου διά Κόμπε  
 άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 19 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ  
 άνεχ. Μένα Άχμαντί 19 Μαΐου διά Καοσιούγκ  
 άνεχ. Μένα Άχμαντί 19 Μαΐου δι' Άμβέρσαν  
 άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 23 Μαΐου  
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαΐου διά Πούντα Πάλμας  
 άνεχ. Κόρπους Κρίστ 23 Μαΐου διά Βομβάν  
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 Μαΐου διά Πούντα Πάλμας  
 διήλθε Έσκομνίς 25 Μαΐου διά Κεμπέκ  
 άνεχ. Νεάν Όρκνην 23 Μαΐου δι' Άρούμπα  
 έφθ. Άμβούργον 26 Μαΐου  
 άνεχ. Σουέζ 16 Μαΐου διά Μένα Άχμαντί  
 άνεχ. Λός Άντζελες 24 Μαΐου διά Ρας Τανούρα  
 διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Σιδών  
 άνεχ. Ρας Τανούρα 22 Μαΐου διά Σαβόνα  
 άνεχ. Ρότερνταμ 24 Μαΐου διά Περα. Κόλπον  
 έφθ. Τσιμπά 21 Μαΐου  
 άνεχ. Σάντος 17 Μαΐου διά Μένα Άχμαντί  
 άνεχ. Μένα Άχμαντί 20 Μαΐου διά Ρότερνταμ  
 άνεχ. Τρίνιταντ 23 Μαΐου διά Βενεζουέλαν  
 άνεχ. Ρότερνταμ 26 Μαΐου διά Μπάνια  
 άνεχ. Νεάν Όρλεάνην 20 Μαΐου διά Κιουρασάο  
 εις Μασσαλίαν από 2 Άπρ. (ζημία εκ πυρκαϊάς)  
 έφθ. Ίνγκουρα 21 Μαΐου  
 έφθ. Μαντράς 23 Μαΐου  
 άνεχ. Βιλεματαντ 25 Μαΐου διά Μαροκκάιμπο

ΟΡΕΜΑΡ (nav.)		έτ. «Πάναμαρ»	34	8378
ΟΡΙΑΝΑ (π.)		έτ. «Ορίανα»	44	7165
ORIENT IMPORTER	(N.A.T.)	έτ. «Άστρονάτο»	43	8371
ORIENT KAPITAN (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίνταντ»	54	12449
ORIENT STAR (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όριεντ»	56	20921
ORIENTAL IMPORTER		έτ. «Άμερσοία»	66	15601
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όριζόλ»	58	12667
ΟΡΜΟΣ		έτ. «Σύνθια»	43	7229
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όρο»	53	10109
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	49	15773
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	8615
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Φρούτερ»	44	8253
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουμπάιν»	43	7189
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	57	15724
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23234
ΟΥΑΪΤ ΚΑΙΦΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7176
ΟΥΑΪΤ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7125
ΟΥΑΪΤ ΧΟΡΣ		έτ. «Σπτάιντ»	43	7261
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692
ΟΥΡΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ουράνος»	42	7150
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασόγια»	58	10659
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΗΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	2742
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Οίναναίερα»	44	7208
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133
ΠΑΝΑΧΑΪΤΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	«Όράδιον»	63	34426
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15481
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύς»	43	2867
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12700
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Έλναθικέιτορς»	44	7254
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπο»	37	1575
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπορτιανή»	27	2457
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάιλμα»	44	3807
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Όσεάνικα»	43	6721
ΠΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα	61	13903
ΠΑΣΙΦΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σελέστιαλ»	65	43600
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Πασίφικ Γιούνιον»	44	14238
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Λέτσενα»	38	2275
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαβεντούρα»	57	10048
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	5122
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπήριουρ»	44	10448
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλι»	43	2881
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)		έτ. «Όδρος»	30	2861
ΠΕΓΚΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέγκας»	47	4609
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλ»	54	19190
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	24502
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (nav.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ & Τράνοπορτ»	43	7176
ΠΕΡΑ ΑΪΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	8692
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867
ΠΕΡΑ ΜΠΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	8692
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	8119
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001
ΠΕΡΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	10122
ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονροβία»	60	8693
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Οίλ»	65	39494
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Κήνοπους»	50	2028
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11886
ΠΙΤΣΑ (π.)		έτ. «Σικόνεν»	41	2856
ΠΙΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Όρενς»	43	7204
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	56	10092
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάούντομ»	65	34000
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίβακα»	43	7258
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βόλ ντι Κομπάρε»	57	8549
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρογκράντε»	43	7245
ΠΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσεαν Γουαίπερ»	38	2561
ΠΟΠΗ Κ.		έτ. «Ζανλούκ»	42	2808
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτσάντε»	52	11391
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλάντικ»	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 Άφρিকা»	58	8414
ΠΡΟΨΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόχοκ»	59	12168
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Σύνθια»	44	7252
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιγκουε»	57	23693
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ίντεραμερικάνα»	59	13918
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ II		έτ. «Κάρντιναλ»	43	7265
ΡΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρπς»	44	7260
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	63	12273
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθδούλ»	17	1293
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κέντρυ»	43	7194
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρολάτα»	65	16334
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Όριεντ»	43	7244
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (nav.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόρτε»	46	6917
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερ Ση»	56	21028
ΡΟΜΕΟ		Κομέρσιου Ναβιγκ.	56	5288
ΡΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνουέστρου»	33	6850
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσι»	44	7176
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	26 Όκτωβρίου	45	7091
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόζα»	42	7165
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΪΜΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζέιμς»	42	7243
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Μπάλκ Κάρριερς»	47	3504
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	Μάγκελαν Στρέιτ	45	7656
ΣΑΜΠΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωλέττ»	50	17902
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντελόζ»	38	1532
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστου»	50	2736
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7239
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ		έτ. «Άλτάιρ»	45	3161
ΣΑΝ ΝΙΚΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7224
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντρε Ριοζ»	51	10353
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7197
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7206
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όλιστιμ»	43	7260
ΣΑΝ ΤΣΕΟΡΤΖ (nav.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσος»	42	2727
ΣΑΝ ΤΣΟΡΤΖ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	42	7267
ΣΑΝ ΤΖΟΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. Πρόδρομος	40	5134
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηνουαίπε»	55	11922
ΣΑΝΡΑΪΖ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντομέρο»	65	31779
ΣΑΝΤΑ ΘΕ ΕΣΠΙΛΟΡΕΣ	(N.A.T.)	Όθερσχιζ Μίννεραλς	63	30886
ΣΑΝΤΑ ΘΕ ΠΑΪΟΝΗΡ	(N.A.T.)	Όθερσχιζ Μίννεραλς	64	30682
ΣΑΠΦΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200

έφθ. Σάν Νικόλας (Άργ.)	20 Μαΐου
άνεχ. Τσιμπότε	3 Μαΐου διὰ Χουάρμεϋ
έφθ. Μόντρεαλ	24 Μαΐου
άνεχ. Όζάκω	25 Μαΐου διὰ Γιοκοκάμαν
έφθ. Τάραντα	4 Μαΐου
έφθ. Κόμπε	18 Μαΐου
διπλθε Ούσαντ	23 Μαΐου διὰ Γκαλιάρι
άνεχ. Σαφι	20 Μαΐου διὰ Νέαν Όρλεάνην
έφθ. Πειραιά	8 Μαΐου
έφθ. Κοατζακόκω	24 Μαΐου
έφθ. Βομβάν	27 Μαΐου
άνεχ. Σιγκαπούρη	Ρόδς 9 Μαΐου διὰ Σουέζ
έφθ. Χιούστον	25 Μαΐου
άνεχ. Μόμπιλ	15 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν
έφθ. Μόντρεαλ	2 Μαΐου
άνεχ. Μένα Άχμαντί	23 Μαΐου διὰ Γένοβαν
άνεχ. Γιαβάτα	26 Μαΐου δι' Όζάκω
έφθ. Βομβάν	26 Μαΐου
άνεχ. Βάλθις Μπαί	16 Μαΐου δι' Έιδονμαουθ
άνεχ. Φιλαδέλφειαν	12 Μαΐου διὰ Μπλάκ Κέιπ
έφθ. Καλκούτταν	5 Μαΐου
άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ	17 Μαΐου διὰ Κορέαν
άνεχ. Όζάκω	8 Μαΐου διὰ Τσιγκάω
άνεχ. Βζαγκαπατάν	17 Μαΐου διὰ Νέαν Όρκνη
άνεχ. Κολόμπο	23 Μαΐου διὰ Καλκούτταν
άνεχ. Ούσαν	13 Μαΐου διὰ Μένα Άχμαντί
διπλθε Γιβραλτάρ	21 Μαΐου διὰ Σαβόνα
άνεχ. Μπαγιόν	14 Μαΐου διὰ Σουακι
έφθ. Πόρτ Σαϊδ	24 Μαΐου
άνεχ. Μπάκια Μπλάνα	15 Μαΐου διὰ Περού
έφθ. Παράγιες	14 Μαΐου
άνεχ. Τζιμπουτί	25 Μαΐου διὰ Τερνέστν
άνεχ. Τζιμπουτί	24 Μαΐου διὰ Μύκονον
έφθ. Γιαβάτα	22 Μαΐου
άνεχ. Σαράχ	25 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
άνεχ. Ντάρμπα	17 Μαΐου διὰ Μόζι
άνεχ. Ρόττερνταμ	26 Μαΐου διὰ Ρας ές Σιδέρ
άνεχ. Κόμπε	8 Μαΐου διὰ Βανκούβερ
έφθ. Σιγκαπούρη	Ρόδς 24 Μαΐου
άνεχ. Βερακρούζ	25 Μαΐου διὰ Βοστώνην
έφθ. Νεκοτσα	21 Άπρ.
άνεχ. Τζιμπουτί	15 Μαΐου διὰ Καλκούτταν
διπλθε Γιβραλτάρ	21 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
άνεχ. Σέτε	8 Μαΐου διὰ Γκαζουουέτ (Νεμούρς)
εις Φαρταλέτζα	από 1 Φεβρ.
άνεχ. Πόρτ Σαϊδ	25 Μαΐου διὰ Τάραντα
άνεχ. Πόρτλαντ	(Με) 19 Μαΐου δι' Αρούμπα
διπλθε Παναμά	17 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
άνεχ. Πόρτλαντ	(Με) 23 Μαΐου διὰ Πούντα Πάλμας
άνεχ. Βομβάν	8 Μαΐου διὰ Κέντλα
άνεχ. Φρήπορτ	(Μπαχ.) 17 Μαΐου διὰ Βρυττόν
εις Λονδόν	από 15 Μαΐου (Ζημία)
διπλθε Ούσαντ	25 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
άνεχ. Γιαβάτα	23 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
άνεχ. Τρινταντ	20 Μαΐου διὰ Ντακάρ
άνεχ. Καλκούτταν	26 Μαΐου διὰ Γιοκοκάμα
έφθ. Τουτικορίν	13 Μαΐου
έφθ. Λισαβών	21 Μαΐου
άνεχ. Γιοκοσοκω	25 Μαΐου διὰ Βανκούβερ
άνεχ. Χάρκ Άιλαντ	12 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
άνεχ. Παράγιες	27 Άπρ. διὰ Μιραμίτι Μπαί
άνεχ. Κέιπ Τάουν	12 Μαΐου διὰ Βάλθις Μπαί
έφθ. Λισαβών	21 Μαΐου
έφθ. Γιοκοκάμα	11 Μαΐου
άνεχ. Βανκούβερ	21 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
άνεχ. Σουέζ	22 Μαΐου δι' Ίνδιαν
έφθ. Σέβεν Άιλαντς	24 Μαΐου
άνεχ. Πόρτ Σαϊδ	17 Μαΐου διὰ Λίβερπουλ
άνεχ. Γιοκαίσι	20 Μαΐου διὰ Γιοκοκάμα
άνεχ. Λός Άντζελες	12 Μαΐου διὰ Λονδίνον
άνεχ. Άλεξάνδρεια	17 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
διπλθε Γιβραλτάρ	22 Μαΐου διὰ Επέτζα
έφθ. Σάν Νικόλας (Άργ.)	20 Άπρ.
άνεχ. Τζιμπουτί	22 Μαΐου δι' Άκάμπα
άνεχ. Βαλτιμούρη	12 Μαΐου διὰ Μπορντώ
έφθ. Πούλο Μπούκομ	25 Μαΐου
έφθ. Καλλάο	19 Μαΐου
άνεχ. Βενετιαν	24 Μαΐου διὰ Μπ. Άύρες
έφθ. Βέρα Κρούζ	21 Μαΐου
άνεχ. Σιγκαπούρη	Ρόδς 20 Μαΐου διὰ Τσιμπά
έφθ. Λούγουαν	21 Μαΐου
έφθ. Νέαν Όρλεάνην	18 Μαΐου
έφθ. Άουττόν	16 Μαΐου
άνεχ. Μίικε	14 Μαΐου διὰ Τσουρούγκα
έφθ. Όλμπαν (N.Y.)	25 Μαΐου
εις Τζένταν	από 24 Ίαν.
άνεχ. Άγ. Βικέντιον	(Κ.Β.) 23 Μαΐου διὰ Ν. Άμερικην
έφθ. Ναβάιμο	25 Μαΐου
άνεχ. Τσιτανκόγκ	22 Μαΐου διὰ Τσάλλαν
έφθ. Μπαρμπάντος	21 Μαΐου
διπλθε Παναμά	21 Μαΐου δι' Αρούμπα
έφθ. Μπιλμπάο	20 Άπρ. (έπισκευαί)
άνεχ. Τζιμπουτί	28 Άπρ. διὰ Ταϊβάν
έφθ. Σιμπενικ	18 Μαΐου
άνεχ. Πούλο Μπούκομ	25 Μαΐου διὰ Κιναν
έφθ. Τσιγκμαλί	1 Μαΐου
έφθ. Πόρτ Όκα	26 Άπρ.
έφθ. Σουέζ	14 Μαΐου
έφθ. Μπουένος Άύρες	16 Μαΐου
έφθ. Χιούστον	13 Μαΐου
έφθ. Ριγιέκα	24 Μαΐου
άνεχ. Άμπαντάν	21 Μαΐου
άνεχ. Ν. Όρκνη	24 Μαΐου διὰ Μπ. Άύρες
εις Ταραγκόνα	από 7 Όκτ. 1965
έφθ. Σουέζ	18 Μαΐου
έφθ. Μπ. Άύρες	19 Μαΐου
έφθ. Νεκοτσα	18 Μαΐου
έφθ. Κασοούγκ	14 Μαΐου
άνεχ. Φρήπορτ	(Μπαχ.) 18 Μαΐου διὰ Συριαν
άνεχ. Λονδόν	19 Μαΐου διὰ Λένινγκραντ
έφθ. Μαϊζουρού	10 Μαΐου
έφθ. Σουέζ	24 Μαΐου
έφθ. Χόγκ Κόγκ	11 Μαΐου
έφθ. Νεκοτσα	13 Μαΐου
άνεχ. Χουέλβα	24 Μαΐου διὰ Γλασκώβην
άνεχ. Ν. Όρλεάνην	9 Μαΐου διὰ Μπαντάρ Μασούρ
άνεχ. Μένα Άχμαντί	18 Μαΐου διὰ Λονδίνον
έφθ. Άμβέρσα	25 Μαΐου
διπλθε Παναμά	16 Μαΐου
έφθ. Άλεξάνδρειαν	22 Μαΐου

ΣΕΪΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	43	7266	διήλθε Ουόαντ 25 Μαΐου δια Καζαμπλάνκα
ΣΕΡ ΦΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορκαντινέλα»	54	19418	άνεχ. Βιλελμοχάφεν 5 Μαΐου δια Πουέρτο Μιράντα
ΣΕΡΙΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σεσίλιο»	58	13944	άνεχ. 'Ισιλο 9 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΣΕΥΨΑΡ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	43	7273	έφθ. Μπουενος Άιρες 24 Μαΐου
ΣΗΛΤ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσοάρ»	40	5355	άνεχ. Λάγκος 22 Μαΐου δια Γένοβα
ΣΙΔΕΡΗΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοριν»	43	7275	άνεχ. Ρότερνταμ 14 Μαΐου δια Πόρτο Άλεγκρε
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιβ.)	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1059	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΣΙΝΙΚ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταντορ»	65	33287	άνεχ. Μένα Άχμαντί 21 Μαΐου δι' Αύγουστον
ΣΙΦΝΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	διήλθε Παναμά 5 Μαΐου δια Τόκιο
ΣΚΙΡΦΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούν»	63	17487	άνεχ. Σίδνεϋ 15 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΚΟΡΙ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόρα»	50	5304	άνεχ. Σάντο Ντομινγκό 18 Μαΐου δια Μπραχόνα
ΣΟΜΕΡΣΕΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγούατερς»	53	12681	διήλθε Λίζαρντ 26 Μαΐου δια Φώλεϋ
ΣΟΥΕΡΤΕ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιζα»	57	10661	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 Μαΐου δια Γκνλόγκ
ΣΟΥΛΙ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	έφθ. Βαλτιμόρν 22 Μαΐου
ΣΟΥΙΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	19448	έφθ. Χιούστον 22 Μαΐου
ΣΟΥΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12369	άνεχ. Ρας Τανούρα 13 Μαΐου δια Σιγκαπούρν
ΣΠΑΡΤΑΝ (πov.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Άννούλα»	41	3496	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΣΠΗΝΤΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκοβίκ»	57	20683	διήλθε Παναμά 6 Μαΐου δια Σιμόστον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλουσορς»	64	34593	άνεχ. Ντάρμπαν 18 Μαΐου δια Μένα Άχμαντί
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	13150	έφθ. Πουέρτο Λα Κρούζ 20 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτον Τάνκερς»	56	20150	έφθ. Σπέτζια 25 Μαΐου
ΣΤΑΛΩ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΣΤΑΜΑΤΗΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιανα»	43	7299	έφθ. Μαδρίδα Ρόδς 15 Μαΐου
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ίνσουλαρ»	55	8799	άνεχ. Σιγκαπούρσν Ρόδς 22 Μαΐου δια Μουροράν
ΣΤΑΣΣΑ (π.)	(N.A.T.)	αδ. Κολλακ	51	1685	άνεχ. Σαθί 17 Μαΐου δι' Άγγλίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλού Σταρ»	64	38672	άνεχ. Μένα Άχμαντί 4 Μαΐου δια Μιλφορντ Χάφεν
ΣΤΕΒΟ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνταμ»	44	7066	διήλθε Κων'πολιν 10 Μαΐου δια Πότι
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλντ»	56	16081	άνεχ. Σουέζ 9 Μαΐου δια Βομβάν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαούρο»	56	16360	έφθ. Καλκούταν 23 Μαΐου
ΣΥΠΡΙΑΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγαπνυρ»	57	9315	άνεχ. Κουνταματού 9 Μαΐου δια Γιοκοχάμαν
ΣΥΡΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	43	8394	άνεχ. Ρότερνταμ 25 Μαΐου δια Μεγ. Λίμνας
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	ω-κος 'Ιγγλέρι»	56	10096	έφθ. Τσιταγκόκ Ρόδς 23 Μαΐου
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Λονδίον 13 Μαΐου δια Μπόννου
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Σουέζ 20 Μαρτ. δια Σαγκάιν
ΤΑΡΣΕΥΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυριδών»	47	5605	διήλθε Παναμά 17 Μαΐου δια Καλλός
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Τασία»	43	8578	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 26 Μαΐου δια Κάντλα
ΤΑΣΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Ειρήνη»	30	5316	άνεχ. Νεάπολιν 22 Μαΐου
ΤΕΡΕΖΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρεια»	58	10499	άνεχ. Φορταλέζα 21 Μαΐου δια Λας Πάλμας
ΤΕΡΓΙΚ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Ροζάριο 13 Μαΐου
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Άρμενι»	49	2420	εις θέσιν 41.15 Β. - 32.30 Δ. Άπρ. 25 δια Κάντρυ Χάρμπορ
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινιζ Ναβινγκ.»	38	1465	έφθ. Άλεξάνδρεια 20 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Όσεανικ»	43	7040	άνεχ. Νεκοτσά 14 Μαΐου δια Λονδίον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Όσεανικ»	43	7026	άνεχ. Χάρμπον Ρόδς 21 Μαΐου δια Κόλπον Μεξικό
ΤΖΕΝΗ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	65	19421	άνεχ. Νέαν Όρλεάντν 21 Μαΐου δια Κόμπε
ΤΖΕΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμορ»	53	12521	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΤΖΕΝΤΡΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανθεον»	53	11243	έφθ. Τάλταλ 22 Μαΐου
ΤΖΩΝ Β. (Λιβαν.)	(N.A.T.)	Εύγ. Ι. Σαριόη	22	2201	διήλθε Κων'πολιν 15 Μαΐου δια Νοβορωσιόκν
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΕ II	(N.A.T.)	έτ. «Καπέταϊκο»	39	6698	έφθ. Σαθόνα 19 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βικινγκ»	42	7268	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου δια Σάντος
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοισ»	53	5479	άνεχ. Άμβέρσα 14 Μαΐου δια Τζακσονβιλ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπαο»	54	19129	άνεχ. Τενερφες 19 Μαΐου δια Μπόννου
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. Σιτίνα	39	5333	άνεχ. Λας Πάλμας 25 Μαΐου δι' Άμβούργον
ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	άνεχ. Χόρ άλ Άμάνια 9 Μαΐου δια Γιοκοχάμα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεχ. Βακαγίμα 22 Μαΐου δια Χάριετ Χάρμπορ
ΤΟΛΜΗ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	έφθ. Πόρτ Χάκουρτ 20 Μαΐου
ΤΟΝΥ (Λιβανού)	(N.A.T.)	Έλλ. Καραπιπέρη	43	7176	άνεχ. Λας Πάλμας 13 Μαΐου
ΤΟΥΛΑ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Όλιστιμ»	37	4561	άνεχ. Σουέζ 21 Μαΐου δια Μαντράς
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (πov.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Μάρμαρα»	43	2858	έφθ. Σουέζ 25 Μαΐου
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τραμπ Τάνκερς»	43	7238	άνεχ. Σιγκαπούρν Ρόδς 22 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζακσον»	44	8636	έφθ. Μορμουγκά 11 Μαΐου
ΤΡΕΪΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Γκέλα 17 Μαΐου
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαΐου
ΤΡΙΑΙΝΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροσουέρτε»	43	5199	άνεχ. Άγ Βικέντιον (Κ.Β.) 16 Μαΐου δια Γένοβα
ΤΡΙΑΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	53	5579	έφθ. Γκουαγιακίλ 25 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου δια Νέαν Όρλεάντν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δια Φώλεϋ
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Γένοβα 24 Μαΐου δια Σαθί
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Νέαν Όρλκν 17 Μαΐου δια Πουέρτο Μιράντα
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7243	άνεχ. Σιγκαπούρν Ρόδς 10 Άπρ. δι' Όζάκαν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	50200	εις Άσίο υπό συμπλήρωσιν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιλ»	57	23664	άνεχ. Λας Πάλμας 23 Μαΐου δι' Άμπιτζάν
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροντοράντο»	57	13082	έφθ. Ρότερνταμ 24 Μαΐου
ΤΥΧΗ (σημ. Άιτς)	(N.A.T.)	έτ. «Πισις»	43	6993	άνεχ. Σιγκαπούρν Ρόδς 10 Άπρ. δια Β. Κορέαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδροουσσα»	55	21088	άνεχ. Κοινανά 18 Μαΐου δια Μένα Άχμαντί
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήχορς»	42	2831	άνεχ. Θέουτα 20 Μαΐου δια Πόρτ Σαϊδ
ΦΑΕΘΩΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμστ»	45	15005	άνεχ. Βρέμν 13 Μαΐου δια Ρίβερ Σαιντ Λώρενς
ΦΑΙΑΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Λανσερ»	45	15574	άνεχ. Χάρμπον Ρόδς 19 Μαΐου δια Βραζιλίαν
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκουιν»	47	15543	άνεχ. Πουέρτο Λα Κρούζ 6 Μαΐου δια Λας Μίνας Μπαϊ
ΦΑΪΡΓΟΥΪΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθγουϊντ»	45	7696	άνεχ. Ορπτόουν 21 Μαΐου
ΦΑΪΡΓΟΥΪΝΤΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντολτς»	43	7176	άνεχ. Νέαν Όρλκν 22 Μαΐου δι' Άλγερίαν
ΦΑΛΚΟΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	43	15441	άνεχ. Καράκας Μπαϊ 19 Μαΐου
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλώρα»	60	13998	έφθ. Γιοκοχάμα 19 Μαΐου
ΦΑΝΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λίλυ»	42	7259	άνεχ. Φρήπορτ (Μπακ.) 11 Μαΐου δι' Άμβέρσα
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντ»	57	21910	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου δια Νέαν Όρλκν
ΦΑΡΑΛΙΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκοβίκ»	45	7181	έφθ. Χάιφον 27 Μαΐου
ΦΑΡΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	15579	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρομέδα»	63	50622	άνεχ. Κάρκ Άλταν 8 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΦΛΟΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσεαν Γουάινς»	36	2642	άνεχ. Μάλταν 20 Μαΐου δια Πειραιά
ΦΛΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όυρανία»	51	8085	έφθ. Ντεμαράρα 23 Μαΐου
ΦΟΙΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαουντθιου»	54	11693	άνεχ. Σαλθαδόρ 20 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΦΛΟΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενθιάντο»	41	7244	άνεχ. Μορμουγκά 18 Μαΐου δια Γιουγκοσλαβίαν
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλώρα»	60	15157	άνεχ. Μόντρεαλ 19 Μαΐου
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόνα»	48	3668	έφθ. Καλκούταν 16 Μαΐου
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτυ»	63	10382	έφθ. Λας Άντζελες 22 Μαΐου
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Άλ. Τσαθλίρης	40	6807	άνεχ. Μαδέιρα 24 Μαΐου δια Κούβαν
ΦΡΗ ΜΕΡΙΣΑΝΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Άλ. Τσαθλίρης	40	5237	έφθ. Στεττιον 21 Μαΐου
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Άλ. Τσαθλίρης	42	7181	εις θέσιν 34.8 Β. - 36.33 Δ. Μαΐου 9 δια Κούβαν
ΦΡΗ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Άλ. Τσαθλίρης	44	7132	έφθ. Ριγιέκα 20 Μαΐου
ΦΡΙΣΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέινς»	44	15020	άνεχ. Νέαν Όρλκν 25 Μαΐου δια Βαλτιμόρν
ΦΡΟΨ ΞΥΛΑ (πov.)	(N.A.T.)	Άλ. Τσαθλίρης	44	7067	έφθ. Σάντα Φέ 25 Μαΐου
ΦΟΥΤΕΙΝΗ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493	άνεχ. Λας Άντζελες 18 Μαΐου δια Χιούστον
ΦΟΥΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	έφθ. Βιζαγκαπανάμ 24 Μαΐου
ΧΑΔΙΑ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	49	1952	άνεχ. Αύγουστον 19 Μαΐου δι' Άμβέρσα
ΧΑΡΔΙΝΚΤΟΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγούατερς»	59	13094	άνεχ. Σιγκαπούρν Ρόδς 15 Μαΐου δια Ταντζιούγκ Ουμπάν
ΧΑΡΝΤΕΜΠΕΡΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Βαγκουαρντ»	48	1231	άνεχ. Βερμούδας 18 Μαΐου δια Λίβερπουλ
ΧΑΤΖΗΣΤΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Όσεαν Κάρκο»	56	10583	άνεχ. Βαλτιμόρν 20 Μαΐου δια Χιούστον
ΧΕΛΜΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	41	5236	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 Μαΐου δια Κίνα
ΧΕΡΜΟΝ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	διήλθε Κων'πολιν 18 Μαΐου δια Βραϊλιν
ΧΙΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσεαν Κάρκο»	56	10597	έφθ. Γιοκοχάμα 24 Μαΐου
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλυ Κρός»	55	13646	εις Νέαν Όρλκν από 7 Άπρ. (έπισκευαί)
ΧΡΙΑΔΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίακ»	45	2871	έφθ. Πέραμα 7 Μαΐου
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	43	12793	εις Κούρε από 20 Άπρ. (έπισκευαί)
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	65	19400	έφθ. Κόμπε 14 Μαΐου
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σολμάρε»	42	2873	άνεχ. Πειραιά 21 Μαΐου δια Σιμόρν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρο»	43	7140	διήλθε Κων'πολιν 17 Μαΐου δια Τουάφ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δια Γκλόμφιορντ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούαγιαλ»	55	29330	άνεχ. Νέαν Άμπντολλά 25 Μαΐου δια Δανίαν
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Νέαν Όρλκν 16 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Όιλ»	65	39494	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 21 Μαΐου δια Σαθόνα
ΩΜΕΓΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκούστα»	44	7208	έφθ. Ραγκούν 20 Μαΐου

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 136

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JUNE 1966

### The London Conference

The main subjects discussed during the recent London Conference were four. They were: additional insurance on cargoes; the replacement of Liberty ships; the Unemployment Fund and the establishment of a Marine Hospital.

With respect to extra cargo insurance, Professor Stratis Andreadis, Chairman of the Greek Shipowners' Association, had the bright idea of inviting leading insurance men in London to a luncheon attended by the Greek Minister of Mercantile Marine, Mr. I. Mavridoglou, Mr. Kulukundis and himself, representing the Greek side, and Messrs. J. N. Peyton-Jones, Managing Director of H. Clarkson & Co. (Insurance) Ltd., R. G. Massey and Peter Martens, also Directors of the same firm; Messrs. Park and Taylor, the first being a Member of the Committee of Lloyd's and the second a Member of the Joint Hull Committee and, finally, Mr. Charlton, also a member of the Joint Hull Committee and Leading "Company" Underwriter representing Sun-Ocean and the Royal Exchange Group.

The matter of additional insurance on cargoes carried by ships more than twenty years old was discussed at length and the views on both sides were aired. The underwriters reiterated their arguments concerning damage to cargoes carried by warbuilt vessels, pointing out that the more valuable bulk cargoes are carried by such vessels which are the only ones able to load at distant and shallow-draught ports from where such cargoes are usually loaded (copra, fishmeal, lumber, etc.).

The Greeks, on the other hand, argued it was unfair to impose a blanket increase and make all shipowners suffer for the sins of a few. Indeed, the sudden hiking of the additional insurance from 2.6% to 17% betrayed the real intent of the underwriters to do away with warbuilt vessels once and for all and irrespective of the ownership or condition, whether good or bad, of each warbuilt vessel.

It was further pointed out to the underwriters how serious the effect was going to be on Greek shipping as a whole and on many individual enterprises which were, in any case, left with no choice but to replace their old ships with new ones in a very few years' time.

The underwriters finally agreed to reconsider the matter and make the necessary proposals to the various committees involved.

They also stressed their desire to facilitate the position of Greek-flag ships to which the Greek representatives replied that they were interested in a favourable solution for all Greek-owned ships irrespective of flag.

Highlight of the meeting was the reunion of the Minister, Mr. Mavridoglou, with Mr. Park who had not seen each other for twenty years. They had first met in Chios when Mr. Park was serving as an officer with the British Army in Greece and had enjoyed Mr. Mavridoglou's hospitality on the Minister's home island. It helped to remind the guests at the luncheon of the war years and the immediate postwar period when Anglo-Greek friendship was at its zenith and break a good deal of the icy reserve that could be observed at the start of the meeting.

With respect to the replacement of superannuated Greek ships it was unanimously decided to set up a committee of shipowners with the task of finding out whether it would be feasible to place a total order for new-buildings to replace the old ships. The committee would also find out whether this could be done with part-payment in Greek goods. The committee would then submit a report to the Greek government which would indicate in what way government support could be forthcoming.

The need for a special unemployment fund was recognised by all. A study has been drawn up by the Ministry and will be submitted to the shipowners and the unions in due course.

Finally, the need for a Marine Hospital, fully equipped and sufficiently large to cope with the requirements of Greek seamen, was also recognised and a committee will be appointed to draw up a study on the subject.

### Mr. Mavridoglou in London

During his recent visit to London, Mr. Mavridoglou, the Minister of Mercantile Marine, did not confine his activities to the meetings with Greek shipowners but extended himself in many other directions as well. He took the opportunity of a courtesy visit to the President of the Board of Trade, his British colleague, for a preliminary talk on the discussions to be held in Oslo on the occasion of the Ministerial Meeting to be held there shortly on the subject of the liner conferences. Greek liner companies have long been seeking to join these conferences with stiff opposition from the incumbents.

The Minister's advisers during these discussions will be Captain Hanidis, Mr. Callimanolopoulos, Mr. Anthony Chandris and Mr. P. Marchessinis. We believe that this time, the shipowners who dominate the conferences will not be able to avoid a debate on the Greek demand which is a manifestly fair one and justified in all respects. The second largest merchant fleet in the world cannot be thus treated and Mr. Mavridoglou is in a very strong position and eminently able to shoulder the cause.

The Minister also met, in London, several financial backers and representatives of shipyards with a view to ascertaining whether it would be possible to obtain favourable credit facilities for Greek new-buildings in Britain. Credit facilities, apparently, should not be too difficult to obtain but shipbuilding costs in Britain are, for the present at least, still higher than they are in Japan. Perhaps if a large order for a sizable number of ships were to be forthcoming, the price could be lowered accordingly, although this seems unlikely. Perhaps, in a couple of years' time, when the current trend towards the merging of smaller shipyards into larger units is fulfilled, shipbuilding costs in Britain might become more competitive.

Nevertheless, Mr. Mavridoglou stressed that Greek shipowners would be only too glad to use the facilities of British shipyards when the prerequisites mentioned above are met.

Finally, Mr. Mavridoglou took the opportunity to visit Greek ships docked in London in the company of the Director-General of the Ministry, Admiral Stambolis. The Minister attaches great importance to the constant and frequent contact between port officers and crews and has given orders that consular port officers are to visit all Greek ships calling at the ports under their jurisdiction without fail. They are also to listen to complaints and settle on the spot any differences that might have arisen between them and the Master or shipowner. He has also asked them to instruct crews on the proper procedure for formulating such complaints and keep them from falling prey to the enemies of Greek shipping who are likely to lead them astray with subversive propaganda.

### The Chinese

Peking is proving to be Greek shipping's best customer. Indeed there are more Greek-flag vessels on charter to the Chinese than to anyone else and Greek ships rank third after the British and Norwegian vessels also

CABLES: "HERMES"

# DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

SOLE AGENTS FOR:

AMERIOD PRODUCTS

LILY BRAND MARINE PAINTS

BOX 475  
PHONES 65.181  
23.002  
A/H 88.8465

on charter to Peking which, altogether, run into millions of dwt.

The Chinese are very correct in their business dealings and disputes are rare. When they arise, they are settled amicably. The ships on charter are not pressed for time and the cargoes consist of general merchandise, grains, fertilisers, etc.

The only fly in the ointment of late has been the subject of voyages to North Vietnamese ports. Timecharters contracted before the Greek ban on these voyages included a worldwide clause and the vessels concerned were exempted from the ban. Nevertheless, in several instances, Greek crews have refused to sail the ships to North Vietnam. The Chinese charterers have shown patience in such cases and even offered substantial bonuses to the crews concerned but to no avail. Peking has therefore had to resort to ships registered Hong Kong for its transport requirements to North Vietnam.

In the light of the large-scale flag discrimination that is being practised everywhere and the competition on world markets of Soviet freighters, plus the large number of ships being built for the Indian, Hong Kong and Japanese merchant fleets, the Chinese charters come as a boon and a blessing to Greek shipping. Timecharters contracted during the past two years have proved gainful and they are not only likely to continue but to increase as well. The Chinese constitute a quarter of the world's population and their requirements are very great. And when the restrictions placed by the United States on trade with China are lifted at some future date, their tonnage requirements will, to coin a Chinese phrase, take a "great leap forward!"

## The repair base at Pylos

The Government Economic Council's decision to lay the groundwork for a ship construction and repair base at Pylos is a step in the right direction.

The fact that Ishikawajima-Harima of Japan are pouring millions of dollars into this project is enough guarantee that it will succeed.

Ishikawajima-Harima have been closely linked with Greek shipping for some time now and 70% of Greek shipbuilding orders in Japan—which make up 35% of Japan's orders from abroad—are being handled by them.

The Japanese firm has everything to gain from a repair base so close to the main sea routes of the Mediterranean and, of course, so have the Greek shipowners who will be having their ships serviced by the shipbuilders themselves. Finally, the Greek economy will benefit substantially from the whole project.

Here, in brief, are the main provisions of

the proposals approved by the Government Economic Council:

1. Size of capital investment to be imported entirely from abroad: \$16 million.

2. Half of this amount will consist of machinery, tools, spares and other equipment and the other half in liquid currency.

3. The imported capital will be divided into the share capital of a Greek Société Anonyme and a loan to the company for an equal amount (\$8 million).

4. The creditor and importer are: Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd. of Tokyo, Japan and John S. Latsis.

5. The investor will be a Greek société Anonyme to be set up within eight months with a share capital of at least \$8 million.

6. The project will include, during the first stage, a floating dock with a lifting capacity of at least 50,000 dwt; a graving dock with a 70,000-ton capacity and the possibility of having it increased to 100,000 dwt.; a building berth at least 150 metres long and 40 metres broad; a machine shop, boiler shop, foundry, carpenter shop etc. as well as an oil separator installation. The base should be able to undertake heavy metal construction jobs for industry and shipbreaking.

Finally, the time limit for the completion of the project is set at three years and the Greek Government undertakes not to allow the establishment of another shipyard in the vicinity for the next 22 years. If, during this period, the total investment exceeds \$30,000,000, then the monopoly is extended for another 22 years.

Who will pay for and who will carry out the infrastructure work for the project (roads, water supply, power, etc.) has not yet been decided. Proposals have been made by the interested parties and these are now being studied.

## The Greek wage scale

The "Financial Times" published, on May 20, a table comparing the wage scales of seamen employed on U.K., U.S., German, Norwegian, Swedish, Japanese, Portuguese, Greek, Dutch and Belgian ships. The object was to prove that although the British wage scale was not the highest, it was nevertheless better than some others. The subject came up on the occasion of the strike of British seamen who are demanding £60 per month and a reduction of working hours at from 56 to 40. The table lists the basic wages, overtime rates and other benefits of an able seaman plus sickness and unemployment allowances, pensions, leave, etc.

As far as Greek seamen are concerned, no mention is made of such allowances the only remark being that bonuses are granted at the shipowner's discretion and nothing more.

Adding insult to injury, the paper goes on to draw the reader's attention to this part of the table and point out, bitterly, that it is the Greek seaman's low wage scale which allows Greek shipowners to compete with low freight rates.

The "Financial Times" is so far off the mark in its assessment of the Greek wage scale that we feel duty-bound to publish the true facts of the case.

In the first place, Greek merchant seamen were among the first to enjoy pensions—the Greek Seamen's Pension Fund (NAT) having been established in 1861. In the second, accident protection was first accorded to Greek seamen in 1914.

As for the basic monthly wage of forty pounds prescribed by the collective agreement—the law of supply and demand has long since pushed it up to fifty as the "Financial Times" grudgingly admits.

Working hours at sea for the Greeks are 48, compared to 56 for the British and although the overtime rate is 3/4 per hour, the

paper fails to point out that in normal circumstances, Greek seamen earn as much as an additional 25% of their basic wage in overtime payments.

Finally, the following benefits to Greek seamen are laid down by the law or included in collective agreements:

a) Extra payment for work listed in Clause 7 of the collective agreement.

b) 12-days' paid leave per year.

c) Free medical and hospital care at the ship's expense up to 4 months and from then on at the expense of the Seamen's Home. In certain cases, a wage is also paid at the same time. Seamen's families are also entitled to free medical care through the Seamen's Home.

d) Unemployment allowance.

e) Up to two years wages for temporary disablement following an accident and up to six years' wages for a permanent disability.

f) A pension after 15 years of service at sea or after an accident, regardless of the time spent at sea. On a seaman's death, his pension is given to his legal heirs.

g) Greek seamen eat the same food as the officers. We mention this because the "Financial Times" points it out with respect to the U.S. Merchant Navy.

## New cruise ship for Sun Line

On May 23, Sun Line inaugurated its new cruise ship, the "Stella Maris II" which will replace the original "Stella Maris" with which the company began its cruise operations in 1960.

50,000 cruise passengers have so far travelled on Sun Line ships and the foreign exchange earnings for Greece from this source are estimated at \$10 million. The "Stella Maris II" is expected to bring this income up to \$2 million per annum.

The "Stella Maris II" was built in Bremen in 1960 and was bought by Sun Line in 1965. At Trieste, the ship underwent extensive conversion and re-decoration to comply with the highest standards of luxury cruising.

The vessel is entirely air-conditioned with individual controls in the cabins; she has been fitted with a 5-channel audio system; she has a total of 93 cabins, 16 of which are de luxe suites and 80 of which are outside cabins with a total of 212 berths, 182 of which are lower berths.

The dining room can seat 165 persons and the two main lounges can seat 150. There are movies on board and an open-air swimming pool. The sun decks are on three levels and occupy 375 square metres of space.

The "Stella Maris II" will perform 7-day cruises in the Aegean and Turkey.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

"NEGRITHEMO"

TELEX: PR76 BOMBAY  
TELEPHONEON 261686

**T. NEGRIS & Co.**

SHIP CHANDLERS  
& CONTRACTORS

Darabshaw House,  
Ballard Road, P.O.Box 123

BOMBAY - INDIA

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