

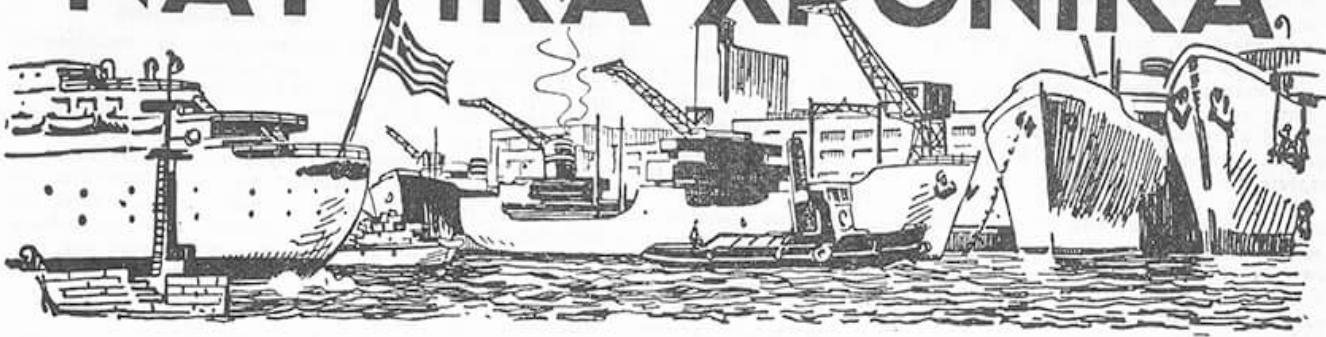
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1964

Αρ. Φύλλου 690/449

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΔ (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 690/449

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1964

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο ΝΕΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

"Αγγωναστος εις την νουτικήν οίκογένειαν όνειος Υπουργός της Ναυτιλίας κ. Μπίρης. Από την Κρήτην κατάγεται, όπου το πρώτον πρό έτων έποιλετεύθη. Ο Πειραιεύς τώρα τὸν έγγάρισε καὶ τὸν ἀνέδειξε δουλευτὴν του.

Δέν ύπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ὁ κ. Μπίρης διακατέχεται ἀπό τὴν φιλοδοξίαν νὰ προσφέρῃ τὰς ύπηρεσίας του εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Θὰ μελετήσῃ, πιστεύουμεν, τὰ ζητήματά της. Θὰ γνωρίσῃ τὰς ἀπόψεις τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ θὰ ἀκούσῃ τὰς εἰσηγήσεις τῆς ὑπηρεσίας. Θὰ μορφώσῃ ιδίαν γνώμην καὶ θὰ προσδώσῃ τὰς κατευθύνσεις, αἱ ὄποιαι δὲν ἡμπορεῖ νὰ είναι ἄλλαι, παρὰ τὸ συμφέρον, τὸ γενικότερον, τῆς δεινοῦ χειμαζομένης Ναυτιλίας.

Εὐτύχημα διὰ τὸν κ. Μπίρην, ὅτι ζητήματα ταξικά — κεφαλαίου καὶ ἔργασίας — δὲν θὰ ἔχῃ νὰ ἀντιμετωπίσῃ. Αὐτὰ αἱ ἐνδιαφέρομενα τάξεις μόνια των, δι' ἄπ' εὐθείας συνεννοήσεων, τὰ ἔλυσαν ἡδη. Θέματα καλῆς, ἀπροσκόπου διοικήσεως τοῦ πλοίου θὰ τεθούν πρὸ τοῦ νέου Υπουργού. Θέματα ἀπλᾶ, ἡ ἐπίλυσις τῶν ὅποιων προϋποθέτει καλὴ θέλησιν καὶ κάποιαν γνώσην τῆς ιδιοτύπου θέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Δύο μόνον ζητήματα, τὸ φορολογικὸν καὶ τὸ ἀκτοπλοϊκόν, θὰ ἀποσχολήσουν περισσότερον τὴν σκέψιν τοῦ κ. Υπουργοῦ. Τοῦ πρώτου ἡ ἐπίλυσις ἔχει κάπως χωρῆσει. Θὰ χρειασθῇ ἡ ἐπανάληψης τῆς προσπαθείας τοῦ προκατόχου του. Τοῦ δευτέρου ζητήματος ἡ ἀντιμετώπισις χρήζει ιδιαιτέρας προσοχῆς. Λύσεις ἀπλαὶ καὶ ἐφαρμόσιμοι ύφιστανται. "Ἐν καιρῷ θὰ διατυπώσουν καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ τὰς ἀπόψεις των.

Συνιστώμεν, πάντως, εἰς τὸν κ. Μπίρην, νὰ ἀποφύγῃ τὴν πολυπραγμοσύνην. Ο εὐπαθῆς ὄργανισμὸς τῆς Ναυτιλίας δὲν τὴν ἀνέχεται. Θέλομεν ἀκόμη νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ὡς Υπουργὸς μιᾶς πανισχύου, πρόγραμματι, λασποβλήτου Κυβερνήσεως, δὲν θὰ θελήσῃ ποτὲ νὰ ἔχῃ γνώμωνα τῶν ἐνεργειῶν καὶ τῶν εἰσηγήσεων του τὸν κομματικὸν ὑπολογισμὸν, ὅτι θὰ ἔχῃ ἐναποθέσει ἐκτὸς τοῦ Υπουργείου τὰς προσωπικάς του ὑποθέσεις, ὡς δουλευτὴν Πειραιώς, καὶ ὅτι δὲν θὰ είναι, ὅπως οἱ προκάτοχοι του, ἀτύχως, ἀπλὸς ἐκτελεστὴς τῶν ὑπηρειακῶν εἰσηγήσεων. Δὲν είναι πάντοτε ἀλάθητοι, οὔτε ἀπλλαγμέναι ὀπισθοδούλων σκέψεων.

Καὶ ἄν ὁ κ. Μπίρης ἀφοσιώσῃ ἐστὸν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας — ἥτις, σημειωτέον, τόσον μέχρι τούδε ἡτούχησεν εἰς τοὺς Υπουργούς της — ἀν καταστῆ συνήγορος τῆς ὑποθέσεως της, πρέπει νὰ είναι δένδιος, ὅτι σχι μόνον θὰ κερδίσῃ τὴν εὐγνωμοσύνην της, ἀλλὰ καὶ τὴν πολιτικὴν του θέσιν θὰ ἐδραίωσῃ, τὸ μέλλον του ὡς νέου

πολιτικοῦ ἄνδρός, εὑρύτατον θὰ διανοίξῃ. Τὸ εὐχόμεδου.

Αἱ στήλαι αὐταὶ θὰ παρακολουθήσουν τὸ ἔργον τοῦ κ. Μπίρη. Θὰ τοῦ παράσχουν ἀνεψιφιλάκτως τὴν ὑποστήριξιν, χωρὶς, δεδιώκη, καὶ νὰ παύσουν ἐπισημαίνουσαι τὰ κακῶν κείμενα, ἀπικρίνουσαι τὴν ἀπροθυμίαν ἡ τὰς ἐπιζημίους διὰ τὰ καλῶν ἐννοούμενα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας ἀψυχολγήτους καὶ ἀκαίρους ἐνεργείας.

ΤΟ ΠΡΩΤΙΣΤΟΝ ΚΑΘΗΚΟΝ

Πρῶτον, λοιπόν, τὸ φορολογικόν. "Ο κ. Μπίρης θὰ είναι ὁ εἰσηγητής. Τὸ θέμα ἐν τῇ οὐσίᾳ τοῦ δὲν είναι λελυμένον, οὐδὲ κάν ἐμελετήθη. Η Ναυτιλία δὲν ζητεῖ τὴν τριετῆ μόνον παράστασιν τῆς ἀπαλλαγῆς διὰ τὰ νεότευκτα. Τὴν μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ 4% διὰ τὰς χρονοναυλώσεις θεωρεῖ ἐπίσης ἐπιβεβλημένην. "Οταν ὁ Νόμος 1880 ἐθεσπίσθη, τὰ ἐλληνικὰ πλοία δὲν ὑπερέβαινον ἔνα ἔκαστον τὴν χωρητικότητα τῶν 10.000 τόνων d.w. Διὰ τὰ χρονοναυλώμενα, συνεπῶς, σκάφη, τὸ φορολογητέον ποσὸν ἡτολίαν πειριωρισμένον, κατ' ἀναλογίαν δὲ καὶ ἐισπραττόμενος φόρος (4% ἐπὶ τοῦ ναύλου).

Τώρα ἐφέθασμεν αἰσίως εἰς τὰ μεγάλα σκάφη — τάνκερς καὶ φορτηγά — τῶν ὅποιων ἡ χρονοναυλώσις ὀνέρχεται εἰς πολλαπλασία ποσαὶ καὶ τὸ σοδαρώτερον μὲν ἐλάχιστα περιβώρια σκανδιναύριστον κερδούς, μῆκαλύπτοντος οὐδὲ τὴν τακτικὴν ἀπόσθεσιν τοῦ σκάφους, συγχόντα δὲ οὔτε καὶ τὰ τοκοχρεωλύσια. Θὰ ἡτολίας ὁφέλεις νὰ πιστεύῃ, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ τοιούτων μεγάλων σκαφῶν — μέχρις 90.000 τόν. — θὰ ἔδεχνοντο ποτὲ νὰ πληρώσουν φόρον ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου πρὸς 4%, ὅταν διὰ τὸ 1% τῆς μεσιτείας διεξάγονται ἐπίμονοι διαπραγματεύσεις καὶ ὅταν ὁ ναύλος μόλις καλύπτει αὐτὰς τὰς δαπάνας τοῦ ὑπὸ χρονοναυλώσιν σκάφους. Τὸ φυσικότερον καὶ τὸ λογικότερον είναι, νὰ ὅποφύγουν τὰ σκάφη αὐτὰ τὴν ἐλληνικὴν ομηρίαν καὶ νὰ ἀναζητήσουν ὑπὸ τὴν ἀσυδοσίαν τῆς λιβεριανῆς τὴν ἐπιβίωσιν. Αὐτὸς καὶ πράττουν.

Καὶ σᾶσ μὲν είναι ἐγγεγραμμένα ἡδη εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ὄναγκαστικῶς μεταφέρονται εἰς τὸ λιθερισμόν, μετὰ τὴν ἐπτασίαν, σᾶσ δὲ τελούν ὑπὸ ναυτήγησιν, θὰ ψύσωσυν τὴν σημαίαν τῆς ἀφρικανικῆς ζούγκλας, ἀφοῦ ἔκει ἐπιτυγχάνουν ὅτι μεις τοῖς ἀρνούμεθα.

Διὰ τὰ σκάφη, ἀκριβῶς, σύνταξης ἡ μείωσις τοῦ ποσοστοῦ τοῦ φόρου ἐπιβαλλεται, ὅτι δένδωμεν νὰ τὰ κρατήσωμεν ὑπὸ τὴν σημαίαν μας.

"Εχομεν, κατὰ δεύτερον λόγον, τὰ λίμπερτς. Είναι μία πραγματικότης διὰ τὴν

Ναυτιλίαν μας. "Η πρὸς αὐτὰ συμπαράστασις ἐπιβαλλεται. Σκληρῶς ἀγωνίζονται νὰ κρατηθοῦν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσιαν. Συμφέρον ἔχομεν νὰ κινοῦνται. Οι ιδιοκτήται τῶν πιθανῶν νὰ μὴ κερδίζουν, ἀπασχολούνται ὅμως τὰ πληρώματά των καὶ εἰσάγουν ἔδω πολύτιμον συνάλλαγμα. Καὶ δὲν είναι δύλιγος τὰ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πολεμικῆς ναυπιγήσεως σκάφη. "Ἐπικίνδυνον είναι νὰ κονθηθῶμεν καὶ πρὸς αὐτά, τὰ ὑποστάντα καὶ ψιφιστάμενα ἐντονώτερον τὴν κρίσιν, τὴν φορολογικήν διευκόλυνσιν, ποὺ παρέχομεν εἰς τὰ νεότευκτα. Θὰ ἀναζητήσουν διὰ τῆς φυγῆς ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, τὴν φορολογικὴν ἀνακούφισιν.

"Η κρίσις ἐκρήτησεν, ἀτυχῶς, ἐπὶ πολύ. Κατεξήντησε τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν. "Ετι καλῶν ἔργασιῶν, διὰ τὰς χρειασθῶν διά νὰ ἀνασυγκροτηθῆ. Καὶ κατὰ τὰ ἔτη αὐτὰ τὸ Κράτος καλεῖται — ἀν θέλῃ νὰ ἔχῃ Ναυτιλίαν — νὰ προέλθῃ ὄρωγον. Να μὴ δώσῃ — ὅπως οἱ ἄλλοι δίδουν — ἀλλὰ καὶ νὰ μὴ ζητήσῃ νὰ πάρῃ ἀπὸ τὸν μὴ ἔχοντα, ἀπὸ τὴν χωρὶς κέρδη ἐπιχείρησιν.

"Ἐργον δύσκολον — τὸ ὅμολογούμεν — βάσανολάβη ὁ νέος Υπουργός τῆς Ναυτιλίας. Θὰ χρειασθῇ, ἀφοῦ ὁ ἴδιος μελετήσῃ καὶ γνώμην ὀποκτήσῃ ἐπὶ τῆς φορολογικῆς ὑποθέσεως, νὰ μεταπείσῃ καὶ τοὺς συναδέλφους του ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῶν διευκούλωνσεων. Πρέπει νὰ ἀπολαγῇ ἡ Ναυτιλία τῶν φόρων ἐπὶ τῶν ζημιῶν, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐπιδίωσιν. Καὶ ὅταν διεξέλθῃ τὴν κρίσιμον οὐτὴν περίσσον — οἱ ναύλοι καὶ πάλιν ἔξεπεσαν — ὃς ἔλθῃ τὸ Κράτος νὰ ζητήσῃ τὴν φορολογικὴν τῆς εἰσφοράν. Κανεὶς δὲν θὰ τὴν ἀρνηθῇ.

ΚΑΤΙ ΤΟ ΣΑΘΡΟΝ...

Κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀμφισβητήσῃ τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς προϊσταμένους τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας — τὸν Υπουργὸν καὶ τὸν ναύαρχον γενικὸν διευθυντὴν — νὰ προσανέστω εἰς τὰς ἐπιβαλλομένας, κατὰ τὴν κρίσιν των, μεταβεστεῖς τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν.

Οὔτε καὶ τώρα θὰ ἡδύνατο τις νὰ ἐπικρίνη τὰς ἔστω καὶ εὐρυτέρας μορφῆς τοποθετήσεις, ἀν ἀκαίρως δὲν ἀπεφαίξοντο, δύο μόλις ἡμέρας πρὸ τῶν ἐκλογῶν. Αὐτή, ἀκριβῶς, ἡ ἀνεύγητος σπουδή, παρέσχε τὴν ἀφορμήν νὰ διεσβληθῇ ἡ ἐνέργεια τοῦ κ. Σπανίδη — πολλὰ περὶ εὐτῆς εἰς τοὺς διαδρόμους τοῦ Υπουργείου ἐλέγοντο — νὰ προκληθῇ δὲ τελικῶς ἡ παρέμβασις τοῦ τότε Πρωθυπουργοῦ, ὅπως οἱ μεταδέσεις εἶναι στολούν.

Εἴχομεν, δεσμίως, τὰς ἐπιφυλάξεις μας, διὰ τὰς ἐπιχειρηθείσας τοποθετήσεις. Περιττεύουμεν διῶσα τὸ σχόλια, ἀφοῦ δὲν ἐπραγματοποιήθησαν. "Ἐπισημάνωμεν, πάντως, τὴν τελευταῖς ἀναπτυχθείσαν καιροσκοπικὴν τακτικὴν εἰς τὰ διοικητικὰ πράγματα τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας. Αἱ ἔκαστοτε κρα-

τουσαι κομματικαι καταστάσεις, άπετελέσαν τὸν γνώμονα ἐνεργειῶν, αἴτινες, ἀσφαλῶς, δὲν προήγαγον οὔτε τὸν Λιμενικοῦ Σώματος τὴν θέσιν, οὔτε καὶ τὸν προϊστομένων τῶν τὸ ἐπιβεδλημένον κύρος.

Ἐν ἡμέραις ἔκλογῶν συνῆθον λ.χ. ἐπειγόντως τὰ συμβούλια κρίσεως τῶν ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν. "Ἐπρεπε τούτο νὰ ἀποφευχθῇ. Διαδῆλη ἡδύνατο νὰ θεωρηῇ ἡ ἐνέργεια αὐτὴ τῆς Διοικήσεως.

Καὶ ὡς ἐπακόλουθον, ἥδην αἱ μεταθέσεις, ἀποφασισθεῖσαι ἀπὸ "Ὑπουργὸν ὑπηρεσιακὸν, ἀγνοούντα τὰ πρόσωπα καὶ τὰς ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας. Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν τὸ λεχθέν, ὅτι αἱ ἐσπευσμέναι κρίσεις καὶ αἱ μετέπειτα τοποθετήσεις, ἀπεσκόπουν εἰς τὴν τακτοποίησιν τῆς θέσεως ἐνὸς ἀνωτέρου λιμενικοῦ, συνδεομένου μὲ τὸν κ. Σπανίδην καὶ ὅτι ὁ κ. Θεοχάρης τῶν φιλικῶν αὐτῶν δεσμῶν ἐπωφελήθη, ἵνα διενεργῇ ἀκωντώς τὰς μεταθέσεις.

Λέγεται ἀκόμη, ὅτι ἀνώτεροι λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, πιστοὶ τῷ θεράποντες μέχρι πρότινος τῆς Ἑθνικῆς Ρίζοσπαστικῆς "Ἐνώσεως, ἀσθμαίνοντες κατέθασαν εἰς τοὺς προθαλάμους ισχυρῶν παραγόντων τοῦ Κέντρου, ἵνα τὴν πίστιν αὐτῶν πρὸς τὰς νέας καταστάσεις διαδηλώσουν.

Καὶ τὰ χειρότερα: "Ἀπὸ ἀνώτερον λιμενικὸν διεπράθη ἡ βαρεῖα ἀπρέπεια νὰ μετοδώσῃ εἰς ἐφοπλιστὴν, ισχυρὸν κομματικὸν παράγοντα τοῦ Κέντρου, τὰς διεσχαθεῖσας συχνήσεις ἐν ὑπηρεσιακῷ συμβούλιῳ δι' ὠρισμένην ἐνδιαφέρουσαν αὐτὸν ὑπόθεσιν. "Ἐπεδίωκε τὴν φιλίαν καὶ τὴν ὑποστήριξιν τοῦ παρὰ τῷ κ. Πολυχρονίδη.

Νὰ συνεχίσωμεν; Θὸ ἔχειριστε οὐτὸν χωρίσμενον εἰς δάσος διὰ νὰ ἀποδίξωμεν, ὅτι κάτι τὸ σαθρὸν ψήσταται εἰς τὴν ὅλην συγκρότησιν τοῦ "Ὑπουργείου Ναυτιλίας, ὅπερ καὶ τείνει ἐπικινδύνων νὰ διαβρώσῃ τὸν διοικητικὸν φορέα τῆς Ναυτιλίας.

Ο κ. Μπίρης ἀς ἀποκομίσῃ τὰ συμπράσματα ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω καταγγελλόμενα.

ΠΡΟΩΘΕΙΤΑΙ Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ

Οι ἔλληνικοι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι τοῦ Λονδίνου, ἐκφράζουν τὴν ἱκανοποίησιν τῶν διὰ τὴν ἐπιτελεσθεῖσαν πρόδοσον εἰς τὸ τόσον ἀκανθῶδες ζῆτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων πολέμου, κατὰ τὴν τελευταίαν διάσκεψιν τῶν Παρισίων (12—14 Φεβρουαρίου).

Ἡ Ἑλλὰς ἔξεπροσωπήθη ἀπὸ τοὺς κ.κ. Ν. Σταμπολῆν, προξενικὸν λιμενάρχην Λονδίνου, Τσάλαν, πλωτάρχην λιμενικοῦ, ἀρμόδιον τμηματάρχην τοῦ "Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τοὺς κ.κ. Δ. Κοπανίτσουν καὶ Γ. Μπίσμπαν, ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τῆς διασκέψεως προήδρευσε καὶ πάλιν

ὁ διευθυντὴς τοῦ Γαλλικοῦ "Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν κ. M. Lalleu, μετέσχον δὲ ἀντιπροσωπεῖαι ὄλων τῶν χωρῶν τοῦ N.A.T.O., πλὴν τῆς Πορτογαλίας καὶ τῆς Ἰσλανδίας.

"Ἡ διάσκεψις ἀπῆσχολήθη καθ' ὅλας τὰς ἡμέρας τῶν ἔργων τῆς, μὲ τὴν τελικὴν διατάπωσιν τῆς ἐκθέσεως πρὸς τὴν Ἀνωτάτην Ἀρχὴν τοῦ N.A.T.O., ἡ οποία θά λάθη καὶ τὰς τελικὰς ὀποφέσεις κατὰ τὴν προσεχῆ σύνδοσην τῆς εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα, τὸν μῆνα Ἀπρίλιον.

"Ἐξ ὅσων ἔγνωσθησαν, τὸ διατυπωθὲν τελικῶς σχέδιον τῆς ὡς ἡνω ἐκθέσεως, εἶναι, μᾶλλον, ικανοποιητικὸν διὰ τὰς ἐλληνικὰς ἀπόφεις. Κατ' ἄρχην ἀναγνωρίζεται γενικῶς ἡ σκοπιμότης καὶ τὸ πραγματοποιήσιον τοῦ θεσμοῦ τῆς ἀσφαλίσεως. Καὶ οὕτω παρέχεται εἰς τὸ N.A.T.O. ἡ εὐχέρεια τῆς τελικῆς ἐγκρίσεως τοῦ σχεδίου.

Διετυπώθησαν, θεοβαίως, ἐπιφυλάξεις εἰς ὠρισμένα σημεῖα παρ' ἀντιπροσωπεῖων τινῶν, ὅλα τὸ τούτο δὲν μεταβάλλει τὴν οὐσίαν, ἢτοι τὴν γενικὴν ἀπόδοξην παρ' ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν τῆς ἀναγκαιότητος ὅπως καλύφθουν οἱ ἐμπορικοὶ συμμαχικοὶ στόλοι κατὰ τῶν πολεμικῶν κινδύνων.

Λεπτομερειακὰ θέματα, ὡς λ.χ. τὸ χρόνον τῆς ἐνάρεσεως καλύψεως τῶν κινδύνων, τοῦ τρόπου οἰκονομικῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν χωρῶν, τῆς λειτουργίας ἐνὸς ἀσφαλιστικοῦ ὄργανον πολέμου κλπ., ὀφείλονται νὰ ρυθμισθοῦν διὰ μελλοντικῶν διαπραγματεύσεων, ἀφοῦ κατ' ἄρχην ἡ Ἀνωτάτη Ἀρχὴ τοῦ N.A.T.O. ἥθελεν ἔγκρινει τὴν ἔκθεσιν τῶν πραγματογνωμόνων.

Τὸ ζῆτημα, λοιπόν, ἐπιτυχῶς πρωθήθη. Τώρα προβλέπεται ἡ ἄμεσος ἀνάγκη τῆς σθενάρας ὑποστηρίξεως τοῦ θέματος ἐπὶ πολιτικοῦ πλέον ἐπιπέδου ἀπὸ μέρους τῆς "Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. "Ἀπὸ τούδε θὰ πρέπει νὰ παρακληθοῦν αἱ σύμμαχοι χώραι, ὅπως καταλλήλους δύνασιν δηγίας εἰς τοὺς ἐκπρόσωπους αὐτῶν, κατὰ τὴν προσεχῆ σύνδοσην τοῦ Ἀπρίλιον.

"Ἐνδείκνυται ἐπίσης, ὅπως ἡ ἀντιπροσωπεία μας εἰς τὴν ἐν λόγω διάσκεψιν, συγκροτηθῇ κατὰ τὸν πλέον ἄρτιον τρόπον ἀπὸ πλευρᾶς διοικητικῶν ἐκπροσώπων καὶ ἐφοπλιστικῶν τοιούτων.

Πιστεύομεν, ὅτι ὅλοι — πρῶτοι οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι — ἐπάρκη ἔχουν κατανόησιν τῆς σπουδαίοτητος τοῦ ζῆτηματος. Βαρύνουσαν ἔχει τούτο σημασίαν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Τὸ μὲν κατασφοδίζεται ἡ ἐπανόρθωσις τῶν πολεμικῶν ζημιῶν διὰ τῆς ἐν καιρῷ ἀντικατεστάσεως τῶν θυσισθέντων πλοίων, τὸ δὲ ισχυροποιεῖται ἡ θέσις τῆς Ἑλλάδος, ὡς συμμάχου καὶ προβάλλεται ἡ φερεγγυότης τοῦ ἀλληνικοῦ πλοίου, ἔναντι τῶν ξένων διανειστῶν του.

Τὰ καταλληλὰ πρὸς τὴν Κυβερνήσειν διοδήματα ἔχουσαντο.

ΤΟ ΑΔΙΕΞΟΔΟΝ

Οὔτε λευκοφυλλαδίται δὲν προσφέρονται πλέον πρὸς ναυτολόγησιν. Καὶ ἂν τινες ἔξευρεθούν, τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. δὲν παρέχει τὴν ἀδειαν. "Απηγορεύθη ἀπὸ τὸ "Ὑπουργείον ἡ πρόσληψη λευκοφυλλαδίτων διὰ τὰ ποντοπόρα πλοῖα, πρὸς συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τῆς συνθέσεως τῶν. Οἱ πλοιοκτῆται τῶν «κόστερς», δοκιμαζόμενοι καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν πληρωμάτων καὶ μὴ δυνάμενοι ἀλλως νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν, ἡπειρησαν νὰ τὰ παροπλίσουν, εἰς ἣν περίπτωσιν ἐπιτραπῇ καὶ τῶν λευκοφυλλαδίτων ἡ φυγὴ πρὸς τὰ ποντοπόρα σκάφη.

Καὶ θὸ πρέπει νὰ λάθωμεν ὑπὸ δύψιν, ὅτι μὲ τὴν εἰσόδον τῆς θερινῆς περιόδου ἡ κατάστασις θὰ χειροτερεύσῃ, θὸ ἔξιχθη εἰς τὸ ἀδιέξοδον. Τόσα καὶ τόσα ἐπιβατηγά σκάφη θὸ ἀναλάβουν τὰ ταξίδια τῶν.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ πρόσληψης Ἐλλήνων εἰδικεύμενών ναυτικῶν ἀπὸ τὰ ξένα πλοῖα, ἀμέιώτως συνεχίζεται. Πρῶτοι οἱ Ἐβραίοι καὶ οἱ Ἐβραίοιμερικανοί ἀλλὰ καὶ οἱ Σκανδινανοί εἶναι οἱ καλοί μας πελάται. Κατέπλευσε πρὸ ημερῶν συνδικόν σκάφος τοῦ γνωστοῦ ἐφοπλιστικοῦ Σαλέμ ἐπὶ τοῦ ὅποιου εξ Ἑλλήνες ναυτικοὶ ἐπέδαινον. "Αλλοι πολλοὶ εἶναι ναυτολογημένοι ἐπὶ συνδικών σκαφῶν.

"Ἡ φυγὴ πρὸς τὰ ξένα πλοῖα, καθ' ὅλας τὰς προβλέψεις, θὰ ἐνταθῇ, ἐφόσον ἡ ἀποχὴ ἀπὸ τὰ θαλάσσια ἔργα διευρύνεται εἰς τὰς σκανδινανούπικάς χώρας καὶ οἱ Ἐβραίοι ἐπιδιώκουν μὲ τὴν ἔργασίαν τοῦ "Ἐλλήνος ναυτικοῦ νὰ ἐδραιώσουν τὴν ναυτιλιακὴν τῶν ἀνάπτυξιν.

Τὸ πρόδημα χρήζει προσοχῆς καὶ μελέτης ιδιαιτέρως ἀπὸ τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους καὶ τοὺς κρατικούς ἀρμόδιους. Κινδυνεύουμεν νὰ ἴδωμεν τοὺς "Ἐλλήνας ἐφοπλισταῖς προσφεύγοντας εἰς τὰς σκανδινανούπικάς χώρας καὶ οἱ Ἐβραίοι ἐπιδιώκουν μὲ τὴν ἔργασίαν τοῦ Κεντρικῶν Αμερικῆς. "Ἐφέθασμεν εἰς τὸ ἀδιέξοδον.

ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΩΝ "ΚΟΣΤΕΡΩΝ"

Τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐνέκρινε τελικῶς τὸ καταρτισθὲν σχέδιον διατάγματος «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν καὶ τῶν πετρελαιοκινήτων πλοίων». Συνεκεράσθησαν αἱ ἀπόφεις τῶν ἐνδιαφερομένων μερών.

Διὰ τῆς ἐπιτευχείσης συμφωνίας ἐπέρχεται μειώσις τῆς συνθέσεως τοῦ πληρωμάτου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν, ήτις ὑπῆρξε μέχρι τούδε ὑπερτέρα τῆς ἀπαιτουμένης διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον κίνησιν τῶν σκαφῶν καὶ λίαν ἐπαχθῆς εἰὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν.

"Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς καθιερουμένης νέας συνθέσεως, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀπόφασιν περὶ ὑποχρεωτικῆς ἐπὶ διμηνον ὑπηρεσίας τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ σοβαροῦ

DAWOOD & Co.

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE
Cables: "LATHIPHIA" Codes used ABC
Tel. No. 86 5th & 6th & Bentley's

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors,
Stevedores, Provision Merchants,
Lighter Suppliers,
Ship Chandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING
BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM:
JONES ROBERTS & Co.
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΖΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex	BRAKE	Tel. 510	Telex
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007	Norderdeich 4-5	Priv. 510 via	4151
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex	NORDENHAM	Tel. 2651	Telex
Schlachte 15/18	Priv. 446176	0244151	P.O.B. 98	Priv. 2651 via	0244151
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex	EMDEN	Tel. 2391	Telex
Kaiserhafen	Priv. 45841	023876	Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
	WILHELMSHAVEN	Ebertstrasse 124	Tel. 26235/37	Telex	
			Priv. 21365	02537.5	

TELEGRAMS: "ERMIS"

Represented also at: LUBECK KIEL

προβλήματος, τὸ όποιον ἀντιμετωπίζει ἡ ἀγχιπλούσα φορτηγὸς Ναυτιλία, τῆς ἔξευρεσεως πληρωμάτων.

Πολλὰ είναι τὰ ἀπασχολοῦντα καὶ τὸν κλάδον αὐτὸν ζητήματα, ἡ ρύθμισις τῶν ὅποιών ἐπιβάλλεται νὰ ἐπακολουθήσῃ τὸ ταχύτερον, διὰ νὰ δυνηθῇ τὸ μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος νὰ ἔξυπηρετῇ τὰς ἑσωτερικὰς θαλασσίας μεταφοράς, ἀλλὰ καὶ νὰ χρηματεύσῃ, ὡς πάντοτε, ὡς σχολίου προτασιεύσεως τῶν πληρωμάτων τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΔΕΙΝΩΣΕΙΝ

Δὲν θὰ παρέλθῃ, βεβαίως, ἀπαρατήρητος ἡ στροφὴ τῶν μεγάλων γαλλικῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν πρὸς τὰς μεταφορὰς τῶν εἰς χύμα φορτίων. Πρόκειται ὅμως μόνον νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησιν τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖσα, τὰ ἡδη διερχόμενα κρίσιν νέων παραγγελιῶν, ἀλλὰ καὶ νὰ διατηρήσουν οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ τὴν δραστηριότητα τῶν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, τὴν σημαντικῶν μειωθεῖσαν, ἀφ' ὅπου τὸ γαλλικὸν ἀποκιακὸν κράτος διελύθη.

Θὰ ἐπιδιοχθῇ ἡ ναυπήγησις μεγάλων μπάλκ κάρριερς, μεταλλούφων καὶ δεξαμενοπλοίων (60-100 χιλ. τόν.), μὲ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ γαλλικοῦ κεφαλαίου, διασφαλιζομένης ἐν τινι μέτρῳ καὶ τῆς πρανιώσεως ἀπὸ μεγάλους διοικητικοὺς ὄργανοις, ἔγχωρίους καὶ ξένους.

Μέχρι τούδε ὁ Γάλλος ἐφοπλιστὴς προκειμένου περὶ τράμτης σκοφῶν, περιώριξ τὴν ἐπιχειρηματικότητά του εἰς τὰς μεταφορικὰς καὶ μόνον ἀνάγκας τῆς Μητροπόλεως καὶ τῶν ἀποικιῶν τῶν πετρελαίων, τῶν ἔξ Αμερικῆς γαιανθράκων καὶ τινῶν σιτοφορτίων. Αἱ δυνατότητες τῶν λιμένων — τὰ δυθίσματα — καθώριζαν καὶ τὰ μεγέθη τῶν ἀπασχολουμένων πλοίων.

Τώρα τὰ νέα μεγάλα γαλλικά τράμπης, ξηροῦ καὶ ύγρου φορτίου, πρόκειται ναυπηγούμενα νὰ προσφέρωνται καὶ αὐτὰ εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγορᾶν. Υπολογίσιμος ὁ γαλλικὸς παράγων. Πρόσθετος χωρητικότης θὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας της καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι αἱ γαλλικαὶ μεταφοραὶ ὑπὲρ αὐτῆς θὰ διασφαλισθοῦν κατὰ κάποιον τρόπον.

Καὶ ἂν τις λάθῃ ύπ' ὅψιν του τὴν ἀναπτυσσομένην ναυτιλιακὴν δραστηριότητα χωρῶν ἔνων πρὸς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης, τὰ ίδιοκτητὰ πλοία μεγάλων διοικητικῶν συγκροτημάτων, τὴν ἀσκούμενην διάκρισιν τοῦ ἔθνικον πλοίου καὶ τὴν ἀνεμάτιστον πρὸς τὰ ναυτηρία στροφὴν τῶν ἐφοπλιστῶν — Νορβηγῶν, Ἐλλήνων καὶ Ἀγγλῶν κυρίως — θὰ καταλήξῃ εἰς τὰ ἀγνωνώδεις ἐρώτημα: Ποῦ δαίνομεν; Ἐσφαλῶς ὅχι πρὸς τὸ καλύτερον, οὔτε πρὸς τὴν ἔξοδον τῆς ἀπὸ ἐπταετίας κρατούσης κακοδαιμονίας.

ΝΑ ΕΠΙΤΑΧΥΝΘΕΙ Ο ΡΥΘΜΟΣ

Δὲν στέρεγει τὸ Γενικὸν Λογιστήριον εἰς τὴν χορήγησιν τῶν πιστώσεων διὰ τὴν σύστασιν τοῦ δευτέρου τιμήματος τῆς Ἀνακριτικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ατυχημάτων. Λείπει ἀπὸ τοὺς ἀνθρώπους τοῦ Γενικοῦ Λογιστήριου ἡ κατανόησις τῆς ἀνάγκης.

Καὶ ὅμως, ἡ συστάσεως τῶν ἐκκρεμῶν ὑποθέσεων ἔχει ὑπερβῆ κάθε προηγούμενον. Εἰς τριακοσίας περίπου ὑπολογίζονται, ματοῖς ἀναμένουσαι τὴν σειράν των πρὸς ἐκδίκισιν. Σοβαραὶ αἱ συνέπειαι διὰ τοὺς ἔχοντας ἔννομον συμφέρον. Πρόσθετοι δέντροι είναι αἱ ἐπιπλάσεις ἀπὸ τὴν σημειουμένην καθυστέρησιν καὶ εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας. Λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ἐκκρεμότητος τῶν ὑποθέσεων ἀπαγορεύεται ἡ ναυτολόγησις τῶν ὑπὸ ἀνάκρισιν πληρωμάτων, ἐν ἀναμονῇ τοῦ πορίσματος τοῦ Συμβουλίου διὰ κάθε ναυτικὸν ἀτύχημα. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸῦ δὲν θὰ είχεν ὑπὸ ἄλλας συνθήκας σῆση ἔχει τώρα σημασίαν. Δύσκολος, ὃν μὴ ἀδύνατος, καθίσταται ἡ ἔξευρεσις καὶ ἐνὸς θερμαστοῦ πρὸς συμπλήρωσιν τῶν κενῶν εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος ἐνός πλοίου. Μετα-

εὗ λ.χ. τῶν πληρωμάτων, διὰ τὰ ὅποια εἶναι ἀπηγορευμένη ἡ ναυτολόγησις, συγκαταλέγεται καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ ὑπερωκεανίου «Λακωνία», ὅπερ κατὰ τὸ μέγιστον αὐτοῦ ποσοστὸν ἀποτελεῖται ἀπὸ θαλαμηπόλους, μαγείρους κλπ. Ἔχει τόσην ἀνάγκην αὐτῶν ἡ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία!

Ἐπικειμένης τῆς νέας τουριστικῆς περιόδου, τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας συνέστησεν εἰς την Α.Ε.Ε.Ν.Α., ὅπως συνεδριάζῃ τρίς, τούλαχιστον, τῆς ἐγδομάδος, πρὸς διεκπεραίωσιν τοῦ ὑποθέσεων, ὡστε νὰ καταστῇ ἡ ἀποδέμευσις πληρωμάτων πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Τὴν σύστασιν αὐτὴν πρέπει τὸ Υπουργείον, ὅχι μόνον νὰ ἐπαναλάβῃ, ἀλλὰ καὶ τὸ παρακολούθηση τὴν ἐκτέλεσιν της, μέχρις ὅτου, τούλαχιστον, οἱ αὐθένται τοῦ Γενικοῦ Λογιστήριου, θελήσουν νὰ διευκολύνουν τὴν σύστασιν τοῦ δευτέρου τιμήματος, ἵνα ἐπιταχυνθῇ ὁ ρυθμὸς της ποντοπορίας τῶν πλοίων.

Ο ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Ναί. Μὲ τὸ ἀδόκητον θάνατον τοῦ Σοφοκλῆ Βενιζέλου, ἔχασεν ἡ Ναυτιλία τὸν πολυτιμότερον φίλον της. Κανεὶς ἄλλος πολιτικὸς δὲν ἐνεστέρισθη μὲ περισσότεραν στοργὴν τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν: κανεὶς ὅλος δὲν ἐστήριξε τόσον ἀποφασιστικῶς τὴν μεταπολεμικὴν προσπάθειαν τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Ο Σοφοκλῆς Βενιζέλος ἐπέτυχε τὴν παραχώρησιν τῶν πρώτων ἑκατόντα λίμπερτος, ἀπανταὶ καὶ ἀπέτελεσαν τὸν πυρήνα τοῦ μεταπολεμικοῦ Ἑλληνικοῦ ναυπλιακοῦ θαύματος. Αὐτὸς τὸ ἔζητησεν, ἔξ ὄντος τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν.

Ο Σοφοκλῆς Βενιζέλος ὑπῆρξεν ὁ ἐμπνευσμένος δημιουργὸς τῆς προσπάθειας διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκποιίδευσιν. Αὐτὸς κατέπρισε τὸ νομοθετικὸν διάταγμα, τὸ διέπον τὴν μεγάλην αὐτὴν προσπάθειαν. Αὐτὸς καὶ παρέσχε τὴν δυνατότητα ἐξεύρεσεως τῶν κεφαλαίων διὰ τὴν στέγασιν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου.

Ο Σοφοκλῆς Βενιζέλος ἦτο ὁ μόνος ὀρνηθεῖς νὰ λάθῃ κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων τὰ παρὰ τῶν Ἀμερικανῶν ὑποδειχθέντα μέ-

τρα ἀναγκαστικῆς διὰ κατασχέσεων εἰσπράξεως τῶν ἐρήμην τῆς Ναυτιλίας ἐπιβληθέντων ὑπερμέτρων φόρων.

Ο Σοφοκλῆς Βενιζέλος, παρὰ τὰς ἀντιδράσεις τῶν Ἀμερικανῶν παρατηρητῶν, ἀλλὰ καὶ τοῦ τότε ἀρμοδίου Υπουργοῦ τοὺς ἐνδοιασμούς, ἀνέλαβεν αὐτὸς προσωπικῶς νὰ εἰσηγηθῇ καὶ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν κύρωσιν ἀπὸ τὴν Βουλὴν, ἐν πλήρει συμφωνίᾳ καὶ μὲ τὴν τότε ἀντιπολίτευσιν, τοῦ φορολογικοῦ νόμου 1880, στοις καὶ ἀποκατέστησε, μετὰ τὰς τόσας ἀντιδικίας, τὰς σχέσεις Δημοσίου καὶ ἐφοπλισμοῦ καὶ διημούσεων τὸν ἐπαναπτυρισμόν.

Καὶ, τέλος, ὁ Σοφοκλῆς Βενιζέλος, διαδῆλων καὶ πάλιν τὸ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας ἐνδισφέρον του, ἀνέθεσεν εἰς τὸν πολιτικὸν του φίλον. Πολυχρονίδην τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας καὶ αὐτὸς εἰσηγήθη — ὀλίγας πρὸ τοῦ θανάτου του ἡμέρας — τὴν τροποποίησην τοῦ φορολογικοῦ καθεστώτος.

Ἐξήσαμεν ἐγγύτατα τὴν μεταπολεμικὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐγνωρίσαμεν τὸ θερμὸν δί' αὐτὴν ἐνδισφέρον τοῦ Σοφοκλῆ Βενιζέλου. Κάθε εἰσηγήσις τείνουσα νὰ θεραπεύῃ ἀνάγκην τινά τοῦ πλοίου, ἐτύχασε τῆς ἀμέριστης ὑποστηρίξεως του. Διὰ τὴν Ναυτιλίαν ὁ θάνατος τοῦ μοναδικοῦ του φίλου, είναι ἀπόλεια ἀνεπανόρθωτος. Ή ἀποσύνη τοῦ Σοφοκλῆ Βενιζέλου, τώρα, μετὰ τὰς αἰσθητικές, καθίσταται ἔτι περισσότερον αἰσθητή. Εἰς τὴν συμπαράστασιν τοῦ ἐστρίχθουσαν ὅλαις αἱ προσδοκίαι μας διὰ τὴν τρίχθησαν ἐποιεῖσαν τὸν τόσων καὶ τόσων ἀπὸ ἔτων ἐκκρεμούσων την πρότασην τῶν ἀνάγκης την πρότασην τῶν ἀνθρώπων του.

ΤΑ ΚΟΛΛΥΒΑ...

Ἐνδεκα ἐκατομμύρια δρχ. ἐδαπανήθησαν εἰς ἐπιδόματα ἀνεργίας κατὰ τὸ ἀπελθὸν τοὺς καὶ δώδεκα ἑκατόμ. προβλέπονται διὰ τὸ 1964. Εἰμεθα περίεργοι νὰ πληροφορηθῶμεν ποῦ, εἰς ποιόυς ἀνέργους, διετέθησαν τὰ ἑκατομμύρια αὐτὰ καὶ βάσει ποίων προβλέψεων ἐνεκρίθησαν αἱ πιστώσεις διὰ τὸ τρέχοντας ἔτος.

Ἀνεργοίς ναυτικός, ίκανός πρὸς ἀνάληψιν ὑπηρεσίας, δὲν ὑπάρχει οὐτε ἔδω οὐτε εἰς τὰς ἄλλας ναυτικὰς περιοχάς. Γνωστὸν εἰς δόλους τὸ γεγονός αὐτό. "Αν κανεὶς παραμένει ἀνεργός, ὑπὸ τὴν κρατούσαν ἐντακτὴν κίνησην τῆς Ναυτιλίας, τούτῳ θὰ ὀφειλεται εἴτε εἰς ἀνικονότητα, εἴτε διότι δὲν θέλει νὰ ταξιδεύσῃ." Αλλην, πιθανόν, ἀπασχόλησην εἰς τὴν ξηράν θὰ ἔχῃ.

Καὶ ὅμως, ἐκατομμύρια διανέμονται εἰς ἀνέργους! Μία ἐπιστομένη ἔρευνα τῆς κάθε περιπτώσεως ἐπιβάλλεται. Καθ' ὑμᾶς, τὸ σκάνδαλον δὲν ἀποκλείεται. Εἰς τοὺς πίνακας τῶν ἀνέργων ἐμφαλεύει.

Καλεῖται ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ Υπουργείου νὰ δικαιολογήσῃ τὰ δαπανήθεντα καὶ νὰ γνωρίσῃ ποῦ ἐστρίχθη εἰς τὰς προβλέψεις της διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν πίστωσιν τῶν δώδεκα ἐκατομμυρίων δραχμῶν τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Ἐπὶ τέλους, τὰ χρήματα αὐτά, προερχόμενα ἀπὸ τὰς εἰσφορὰς τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ ὑστέρημα τῶν ναυτικῶν, είναι Ἱερά. Κατασφαλίζουν τοὺς ἔργαζομένους διὰ τὴν ἔργων ἀνεργίαν. Κόλλυθα δὲν είναι διὰ νὰ μοιράζωνται...

ΓΕΓΟΝΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ

Ἐχαιρετίσαμεν τὴν πρό τινος σύστασιν τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσοσφαλείας. Είναι τὸ πρώτον δῆμος πρὸ τὴν χειροφέτησην τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ δὲν ὑπερδάλλουμεν. Εἰναι ἡ ἀπαρχὴ μιᾶς προσπάθειας, ἡτὶς ωρίμασιν, ἐπὶ τέλους εἰς τὴν σκέψιν, κατὰ κύριον λόγον, τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἐτι τὸ ικανοποιητικότερον τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ἐκδηλώσεις αὐτῆς τῆς προσπάθειας δὲν ἀναφέρονται μόνον εἰς τὴν πρό δέδομάδων ἀνακοινωθεῖσαν σύμπτην τῆς «Ἑλληνικῆς Επιτροπῆς Ασφαλίσεως Πλοίων καὶ Αεροσκαφῶν». Τρεῖς ἄλλαι, ἐκ τῶν μεγαλυτέρων Ἑλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν Επιτροπῶν, αἱ «Φοί-



**ΠΡΩΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ
HEMPELS**

νιξ», «Ιονική» και «Γενικαί Ασφάλειας Ελλάδος», λειτουργούσαι ύπό την αιγίδα των ιδρυτριών των Τραπεζών Εμπορικής, Ιονίκης και Λαϊκής και Πειραιώς, άπεφάσισαν πρό έτους την σύστασιν Κοινοπραξίας διά την άναληψη εργασιών άσφαλίσεως σκαφών εις την άγγικήν άγοράν και εις την Αθήνας. «Ας σημειωθῇ, ότι αἱ Γενικαὶ Ασφάλειαι Ελλάδος, ιδρυθεῖσαι τὸ 1917 ύπὸ Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ησκήσαν ἄπὸ τότε συστηματικῶν τὸν κλόδον άσφαλίσεως σκαφῶν.

Η Κοινοπραξία ήρχισεν αὐτὴν την προσπάθειαν μετὰ μακρὸν μελέτην καὶ ἐπίγνωσιν, ότι ἀνταποκρίνεται εἰς τὸ κοινὸν αἴτημα περὶ δημιουργίας ἐλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς άγορᾶς, ἡ οποία, ἀναπτυσσόμενη, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀποδῷ σημαντικός βοηθός τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ Κοινοπραξία συνεβλήθη μὲ τὰς κυριωτέρας καὶ ειδικωτέρας ἀντασφαλιστικὰς ἔταιρις τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἀπὸ τὰς ὅποιας ἐπέτυχεν ικανοποιητικὸν δρους συνεργασίας καὶ πλήρη κάλυψιν.

Τὸν Απρίλιον 1963 ἡ Κοινοπραξία, ύπὸ τὴν ἐπωνυμίαν The Phoenix—Greek Hull Insurance Pool, ἥνοιξε τὰ γραφεῖα τῆς εἰς Λονδίνον: Cullum House 34, Lime Street, London E.C.3, Tel. Mansion House 1771)1772 καὶ ἀνέθεσε τὴν διεύθυνσιν των καὶ τὴν ἀποδοχὴν ἐργασιῶν (underwriting), εἰς τὸν πεπειραμένον "Αγγλὸν άσφαλιστην" K. F. C. H. Buxton.

Στόχος τῆς εἶναι ή ἀνάληψις ἐργασιῶν κυρίων ἐπὶ ἐλληνικῶν σκαφῶν, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ ἡ πλήρης συμμετοχὴ τῆς εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν άγοράν τοῦ Λονδίνου, διὰ τῆς ἀναλήψεως ἐργασιῶν σκαφῶν ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιλαμβάνονται καὶ ἐργασίαι ἐπὶ τῶν σημαντικωτέρων στόλων. Ή προστάθεια αὐτὴ παρουσιάσειν ἀξιόλογον ἀνάπτυξιν, μέχρι τούδε δὲ ἡ Κοινοπραξία ἐπέτυχε συμμετοχὴν εἰς τὴν ἀσφάλισιν 400 περίπον σκαφῶν ύπὸ ἐλληνικῆν καὶ ξένας σημαίας, ἡ δὲ ἀνταποκρισὶς ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων καὶ τῶν μεσιτῶν Λονδίνου υπῆρξε πλέον ἡ ικανοποιητική.

Αὐτοί, λοιπόν, οἱ ένοι ἐλληνικοὶ ἀσφαλιστικοὶ ὄργανοι, δὴν χωρήσουν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐργασιῶν των μὲ τὴν ἐπιβεβλημένην συντηρητικότητα καὶ ἂν διὰ τῆς κολῆς διαχειρίσεως θεμελιώδους τὴν θέσιν τῶν, συμμετέχοντες εἰς τὴν καλύψιν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπὶ σκαφῶν κινδύνου κατὰ μικρὸν ποσοστοῦ, θὰ καταστῶν μίαν ήμέραν οἱ κυριοὶ ἀσφαλισταὶ τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, θὰ ἐλέγχουν ὑπωδήποτε τὴν θέσιν αὐτοῦ εἰς τὴν διεθνῆ ἀσφαλιστικὴν άγοράν.

Δὲν ὑπερτιμῶμεν τὰς δυνατότητάς, οὐδὲ δραματικόμεθα. Τὸ ἀσφαλιστικὸν μας πρόβλημα ἀπὸ δεκαετήριῶν ἀπηχόλησε καὶ τὰς στήλας αὐτάς. Πολλὰ τὰ καλὰ δυνατὸν

νὰ προέλθουν ἀπὸ τὴν δημιουργίαν ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Πιστεύουμεν ὅτι θὰ ἐπιστῇ ὁ χρόνος, κατὰ τὸν ὄποιον οἱ ἀσφαλιστικοὶ μας ὄργανοις μοι θὰ εἰναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσουν τὸν ἐλληνικὸν κίνδυνον, ἐν γνώσει πλέον τελούντες, ὑπευθύνων ἐπ' αὐτοῦ στατιστικῶν δεδομένων.

Θὰ ἐλθῃ, ἐπλίζομεν, ἀκόμη τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου, διὰ τὴν ὁμαδικὴν ἀντασφαλιστικῆς άγορᾶς, ἡ οποία, ἀναπτυσσόμενη, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀποδῷ σημαντικός βοηθός τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ Κοινοπραξία συνεβλήθη μὲ τὰς κυριωτέρας καὶ ειδικωτέρας ἀντασφαλιστικὰς ἔταιρις τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἀπὸ τὰς ὅποιας ἐπέτυχεν ικανοποιητικὸν δρους συνεργασίας καὶ πλήρη κάλυψιν.

Τελούμεν ἐν πλήρει γνώσει τί ἐπέτυχον αἱ ξεναὶ ναυτιλίαι διὰ τῆς Ἐθνικῆς ἀσφαλιστικῆς άγορᾶς καὶ ποιαὶ αἱ ἐπιβαρύνεις τῆς ιδικῆς μας, διότι δὲν ηύτυχος νὰ ἴδῃ ἐδῶ συνιστωμένην καὶ τὴν καταλληλον ἀσφαλιστικὴν ὄργανωσιν.

Ἡ χειραφέτησις, λοιπόν, ἥρχισε. Προσποτίθεται διὰ τὴν καλὴν αὔριον ή σύνεσι, ἡ συντηρητικότης κοιτᾷ ἡ γνῶση. «Ἄξεπαινοι οἱ ἀναληφθεῖσαι πρετοβουλίαι, εὐγνωμοσύνης ἄξιοι θὰ εἰναι οἱ πρωτοπόροι, ἃν ἐπιτύχουν. Πολλὰ θὰ εισφέρουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν Οἰκονομίαν μας.

Ω. K. DAWSON MILLER

«Ἀλληλασφαλιστικὸν ὄργανον σὺνιστοῦν εἰς τὸ Λονδίνον καὶ αἱ ἀσφαλιστικοὶ ἔταιροι (Aviation Mutual Insurance Association). Ή ιδέα τῆς ἀλληλασφαλείας — τὸ πρῶτον εἰς τὴν Ναυτιλίαν τόσον ἀποδοτικὸς ἐφαρμοσθεῖσα — ἐπέκτεινεται τώρα καὶ εἰς τὴν δεροπορίαν. Ή σχετικὴ προσπάθεια προήχθη χάρις εἰς τὴν συμπαράστασιν τοῦ φίλου τῆς Ναυτιλίας μας κ. Dawson Miller, τῆς United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association, σύστις, ὡς γνωστὸν, διαχειρίζεται καὶ τὴν ἐλληνικὴν ἀλληλασφαλείαν κινδύνων πολέμου (Hellenic Mutual War Risks Club).

«Ολαι αἱ μεγάλαι ἀσφαλοποιοὶ ἔταιροι τῆς Εὐρώπης μετέχουν ήδη τοῦ συσταθέντος Club. Ελπίζεται νὰ προσχωρήσουν καὶ αἱ ἀμερικανικοί.

Οἶκοθεν νοεῖται, πόσον τὸ γραφεῖον τῶν κ.κ. Thos. R. Miller and Son θὰ κερδίσῃ εἰς κύρος διὰ τῆς συστάσεως τοῦ ἐν λόγῳ Club υπὲ τῶν καὶ οἱ ιδικὴ παραπομπή σεις θὰ ὀφεληθῇ ἀπὸ τὴν τοιούτη προβολὴν τῶν διαχειριστῶν της.

«Ἄσ σημειωθῇ, ότι ζωὴν ἐκατονταετῆ ίστορεὶ τὸ ἀσφαλιστικὸν γραφεῖον Miller καὶ ἡ παρ' αὐτοῦ διευθυνμένη ἀλληλασφαλεία «Γιουνάιτεντ Κίνγκντομ», κολύπτει τοὺς κινδύνους τοῦ πεύπου, περίπου, τοῦ παγκοσμίου τοννάς καὶ καταβάλλει ἑταῖροις ἀποζημώσεις ἐννέα ἑκατομμυρίων λιρῶν.

Διὰ τὴν ἐπέτυχην τῆς συμφωνίας πρὸς σύστασιν τῆς ἀλληλασφαλείας τῶν ἀεροπο-

ρικῶν ἑταῖρων συνεκλήθη κατὰ Νοέμβριον εἰς τὸ Λονδίνον, πρωτοβουλίᾳ τοῦ κ. Dawson Miller διάσκεψις, εἰς ἣν μετέσχον ἀντιπρόσωποι 32 ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων.

Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΤΟΥ N.A.T.

«Ἀκούονται παράπονα συνταξιούχων τινῶν, οἵτινες νομίζονται ὡς δυσμενεῖς τὰς διὰ τὰς συντάξεις τῶν ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἔχουν υποδάλει ἐνστάσεις πρὸς συζητησιν εἰς τὴν δευτεροβάθμιον 'Αναθεωρητικὸν Ἐπιτροπήν.

Καίτοι δύο αἱ τοιούται ἐνστάσεις ἔχουν υποβληθῆ ἀπὸ μηνῶν, ἐν τούτοις ἡ πρὸς ἔξέτασί τῶν 'Αναθεωρητικὴ 'Ἐπιτροπή, ἡ δὲν συνέρχεται ἡ ἀποφέύγει νὰ ἐπιλεγθῇ τῶν υποθέσεων.

Διὰ τὴν ἀνέσγυγτον αὐτὴν κατάστασιν, παρέχεται ἡ ἔξης δικαιολογία:

«Ο ισχύν διὰ τὸ N.A.T. νόμος, δίρζει σαφῶς, ότι τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Ἐπιτροπῆς προεδρεύει ἡ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ 'Υπουργείου, μὲ ἀναπληρωτὴν τοῦ τὸν ναύαρχον γενικὸν διευθυντήν. 'Απὸ μακροῦ, ὅμως, χρόνον, δὲν υπάρχει εἰς τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας γενικὸς γραμματεὺς. 'Η προεδρία τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Ἐπιτροπῆς ἀπὸ τὸν ναύαρχον γενικὸν διευθυντήν, νόμῳ δὲν εὐσταθεῖ πλέον. Αἱ τυχὸν ἀποφάσεις τῆς υπὸ τοιαύτην σύστασιν, υπόκεινται εἰς ἀκυρότητα παρὰ τὸν Συμβουλίου 'Ἐπικρατείας, ὡς ἀπεφάνθη τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους.

«Ηδη, μὲ τὴν νέαν ἀπόφασιν τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, διὰ τὴν ὅποιας ὁ θεσμὸς τῶν γενικῶν γραμματέων ἀναστέλλεται, δημιουργουμένων ἀντ' αὐτῶν ύφυπουργείων, καταρρεῖ καὶ ὁ θεσμὸς τῆς συστάσεως τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Ἐπιτροπῆς, ως μὴ δυναμένης πλέον νὰ συγκροτηθῇ βάσει τῆς ισχυός της Νομοθεσίας.

«Ανάγκη, λοιπόν, νὰ τρεποποιηθῇ τάχιστα ὁ νόμος εἰς τὸ σχετικὸν περὶ ἀναθεωρητικῶν ἄρθρον. 'Αλλως, αἱ υποβληθεῖσαι ἡ υπόθεσόμεναι εἶναι ἐνστάσεις, οὐδέποτε πρόκειται νὰ συζητηθοῦν ἡ, καὶ ὅν συζητηθοῦν, ύφισταται διὰ τὰς ἀποφάσεις ὁ κίνδυνος.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ ΑΞΙΩΣΙΣ

«Θέλει τὸ 'Υπουργεῖον τοῦ 'Εμπορίου (Διεύθυνσις Κρατικῶν 'Αγορῶν), νὰ ὀλλάξῃ ἡ σύνθεσις τῆς Εἰδικῆς 'Ἐπιτροπῆς Ναυλώσεων, ἀποκλεισμένων τῶν ἐπαγγελματικῶν ἐκπροσώπων, προσλαμβανομένων δὲ ὡς μελῶν συτῆς, ἐνὸς ἀντιπροσώπου τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἐνὸς ΠΛΟΗΓΟΥ!

«Οι εἰδικοί, δηλαδή, οἱ πεπειραμένοι ἐκπρόσωποι τοῦ Πανελλήνιου Συνδέσμου Ναυτικῶν Πρακτόρων, τοῦ 'Ιδρυματος Ναυλομεστών καὶ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου, κρί-

The first and only Greek shipping agency formed at Eastern Canada by Shipowners.

Established 1960

NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 St. Nicholas St.

MONTREAL, CANADA

Phone: VI. 9-4563-4

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 Broadway New York 6, N.Y.

Cables: CARRASBRO

νονται ἀπὸ τοὺς μανδαρίνους τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου ως ἀκατάλληλοι νὰ ἔξετάζουν τὰς προσφοράς διὰ τὰς ναυλώσεις, προσπίζοντες οὕτω ἀποτελεσματικότερον τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου. 'Η ἐπιδιωκόμενη πρόσληψις ως μελῶν τῆς 'Ἐπιτροπῆς τοῦ πλοηγοῦ καὶ τοῦ ὑπαλήπτου τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος, ὑποδῆλοι καὶ τοὺς σκοπούς τῶν ἀρμόδιων τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου. Τοὺς ἔνοχης ἡ παρουσία τῶν εἰδικῶν προσώπων, τὰ ὅποια θὰ προελάμβανον, ἀν μή τι ἄλλο, τὰ σφάλματα. Καὶ διεπράχθησαν τόσα εἰς τὸ παρελθόν, πρὸ τῆς συστάσεως τῆς Εἰδικῆς αὐτῆς 'Ἐπιτροπῆς! Καὶ τὰ σφάλματα αὐτά ὑπῆρχαν ἡ ἀφορμὴ τῆς προσλήψεως τῶν εἰδικῶν προσώπων.

'Αλλὰ διὰ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα, παραθέτομεν κατωτέρω πληροφορίας τινὰς διὰ τὸ μέχρι τοῦδε ἔργον τῆς ἐν λόγῳ 'Ἐπιτροπῆς:

1. 'Η διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 265841)30433 τῆς 14ης Νοεμβρίου 1957 κοινῆς ἀποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν 'Εμπορίου καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας συσταθεῖσα τεχνικὴ 'Ἐπιτροπή, περιελάμβανε, πλὴν τῶν λοιπῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων καί:

α) "Ἐνα ἑκπρόσωπον τοῦ ἐν Πειραιεῖ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, εἰδικὸν περὶ τὰς ναυλώσεις.

β) "Ἐνα ἑκπρόσωπον τοῦ Πανελλήνου Συνδέσμου Ναυτικῶν Πρακτόρων.

γ) "Ἐνα ἑκπρόσωπον τοῦ 'Ιδρυματος Ναυλομεσιτῶν καὶ Πρακτόρων τῆς κατηγορίας τῶν ναυλομεσιτῶν φορτηγῶν πλοίων.

2. 'Ἐργον τῆς 'Ἐπιτροπῆς, ως καθωρίσθη ἐν τῇ ἀποφάσει, εἶναι νὰ γνωμοδοτῇ: α) 'Ἐπι τῶν ὅρων καὶ τῶν λεπτομερείων ἐν γένει τῶν διακηρύξεων διενεργείας διαγωνισμῶν ναυλώσεως πλοίων. β) 'Ἐπι τῶν ὑποβαλλομένων τῆ Δ) νοσεὶ Κρατ. 'Αγορῶν προσφορῶν ναυλώσεως πλοίων, ἀτινα θὰ χρησιμοποιηθῶσι διὰ μεταφορᾶς ἐκ λιμένων Η.Π.Α. σιτηρῶν καὶ ἑτέρων δημητριακῶν, προμηθευμένων βάσει τῆς χορηγουμένης δοθείας καὶ τῆς προκρίσεως ἐξ αὐτῶν τῆς πλέον συμφερούσης διὰ τὸ Δημόσιον ναυλώσεων. γ) 'Ἐπι τῆς διαμορφώσεως, βάσει τῶν ὅρων τῆς διακηρύξεως καὶ τῶν προσφορῶν, τοῦ κειμένου τῶν ναυλοσυμφώνων καὶ δ) 'Ἐπι παντός σχετικοῦ μὲ τὰς γενομένας ναυλώσεις προκύπτοντος θέματος, φερομένου ὑπὸ τῆς ὑπερφορίας ὑπ' ὄψιν αὐτῆς.

3. 'Ἐκ τῶν ὑπαστάμενων στοιχείων καὶ ἐκθέσεων ἀνενδιάστως προκύπτει, διὰ τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἔξεπλήρωσεν ἐπαρκῶς μέχρι σήμερον τὸν τεθέντα αὐτῆς σκοπὸν καὶ διὰ τοῦ συμβολῆς τῶν παρ' αὐτῆς ἑκπροσώπων ὑπῆρξεν ίκανοποιητική, καθ' ὅσον οὗτοι τυχάνουσι ἀνεγνωρισμένης ἐμπειρίας καὶ γενικώτερας καταρτισμός καὶ μορφώσεως, οἱ ἀριστεῖς, τρόπον τινά, τῶν παρ' αὐτῶν ἑκπρο-

σωπούμενων τάξεων.

4. 'Αριστος εἶναι ἡ αἰτίασις τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου περὶ παραπόνων. Θέλουν νὰ δικαιολογήσουν οἱ τῆς Α' Διευθύνσεως τὴν προτεινομένην ἀναδιάρθρωσιν τῆς 'Ἐπιτροπῆς, τοῦτο μὲν διότι προβάλλουν ως ἀρνητικήν τὴν ἀναγνώσιν τῶν παρασχεθείσων ὑπηρεσιῶν, τοῦτο δὲ διότι ἡ παράλειψις οὐσιαστικῆς ἐρεύνης τῶν παραπόνων, θὰ ἥδυνατο νὰ ὀπτολέσῃ αἰχμὴν κατὰ τῆς αιτούσης τὴν ἀνασύνθεσιν ὑπηρεσίας, ως ἀποκοπούσης τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν εἰδικῶν καὶ πεπιεραμένων μελῶν, διὰ λόγους προσωπικούς καὶ οὐχὶ συμφερόντων τοῦ Δημοσίου.

'Ενισχύεται δὲ σφόδρα πᾶς τις εἰς τὴν διατύπωσιν ἀπόριας, διετί ἀρά γε καὶ ἀνάκομη ὑπῆρχε τι τὸ μεμπτόν, ἐπιζητεῖται ἡ κατάργησις μιᾶς ἐπιτροπῆς, πολλὰ προσφερούσης (δρᾶς ἀπάντησιν 'Υφυπουργοῦ 'Εμπορίου εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15. 2.64) καὶ οὐχὶ ἡ ἔξετασις τῶν πραγματικῶν αἰτίων, ὅταν μάλιστα τὴν ἀπορίαν συμπληρώνει ἡ ἐπιλογής, διότι τῇ ἀληθείᾳ οὐδεὶς δύναται νὰ ἔννοησῃ εἰς θέμα καθαρῶς εἰδικὸν - τεχνικόν, τί δύναται νὰ προσφερούσην ὁ ἑκπρόσωπος τῆς πλοηγικῆς ὑπερσίας καὶ ὁ ἑκπρόσωπος τοῦ Ο.Δ.Π.

Θὰ συναντήσουν, πιστεύομεν, τὴν ἀρνητινὴν αἱ περὶ ἀνασυνθέσεως τῆς 'Ἐπιτροπῆς, προτάσεις τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου. Καὶ ἡ ἀρνητικὴ αὐτὴ πρέπει νὰ εἴναι κατηγορηματικὴ ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν ὄργανων σεων, διόπει τοῦ δυναμένου καλύτερον νὰ γνωρίζῃ τὰ πράγματα τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Σύντονα τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἀρνητικὴν αὐτὴν διαβήματα δέοντα νὰ ἐπακολουθήσουν παρὰ τῇ Κυβερνήσει. Τὸ συμφέρον τοῦ Δημοσίου τὰ ἐπιβάλλει.

ΑΠΕΙΚΟΝΙΖΕΤΑΙ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Τὸ μέχρι τοῦδε ἀξιόλογον ἔργον τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως προβάλλεται κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον, διὰ τοῦ κυκλοφορήσαντος πρὸ τινῶν ημερῶν πολυσελίδου εἰκονογραφημένου Λευκώματος

'Εξεδόθη τοῦτο ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν Διεύθυνσιν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐπιμέλειαν τῶν κ.κ. 'Αντωνιάδη καὶ Μτάτη, μὲ σκοπὸν νὰ γνωρίσῃ εἰς τὴν εὐρυτέρων κοινὴν γνώμην τὴν ἔκτασιν τῆς καταδηλώσεως προσπάθειας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη διὰ τὴν ἐν σχολαῖς ἀρτιωτέραν κατάρτισιν στελεχῶν διὰ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικόν.

'Αμερπτος ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἡ ὅλη ἐμφάνιση τοῦ Λευκώματος. 'Ενδιαφέρουσαι αἱ πορεύμεναι πληροφορίαι, πλουσία ἡ εἰκονογράφησις καὶ καλαίσθητος ἡ ἑκτύπωσις.

'Ο ἀναγνώστης ἐνημερούται ἐπὶ τῶν ὅσων ἀπὸ τοῦ 1957 ἐπετελέσθησαν διὰ νὰ πληρωθῇ καὶ παρ' ἡμῖν — εἰς τὴν ναυσίδιον 'Ελλάδα — τὸ μέγα κενὸν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως.

'Η πρώτη λ.χ. εἰκὼν τῆς συγκεντρώσεως εἰς τὸ προαύλιον τῶν Σχολῶν 'Ασπροπύργου τῶν ἀποφοίτων δλων τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν, ἵνα ἀπὸ τὰς χειρας τοῦ Βασιλέως λάδουν τὸ διπλωμά των, παρέχει τὸ μέτρον τοῦ συντελεσθέντος ἔργου. 'Υπερδιακόσιοι ήσαν οἱ ἀπόφοιτοι — ναυτίλοι, μηχανικοί καὶ ἀσυρματισταὶ — τοῦ 1963.

'Αναφέρεται λεπτομερέστερον εἰς τὸ Λεύκωμα τὸ ιστορικὸν τῆς ιδρύσεως τῶν τεσσάρων ἐν λειτουργία σχολῶν — τρεῖς ἄλλαι τελοῦν ὑπὸ σύστασιν — καὶ ἀναλύεται τὸ ἐκπαίδευτικὸν πρόγραμμα, οἱ ισχύοντες κανονισμοὶ καὶ αἱ παρεχόμεναι προνομίαι εἰς τοὺς ἀποφοίτους διὰ νὰ λάδουν τὸ διπλωματικό των.

Διὰ τὴν 'Ελλάδα, βεδαίως, μὲ τὰ πολλὰ σκάφη καὶ τὰ ἐκσταμάτιρια τῶν τόννων, δὲν ἡμπορεῖ τις νὰ ισχυρισθῇ, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως — ἀπὸ τὰ σοβαρότερα καὶ τὰ πλέον ἐπείγοντα τῆς Ναυτιλίας μας — ἐπελύθη μὲ τὰς τέσσαρας σχολὰς καὶ τὰς τρεῖς, ποὺ θὰ λειτουργήσουν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους. Χρειάζονται καὶ ἄλλαι σχολαί — μηχανικῶν κυρίων. 'Ως ἀμερπός ἀνάγκη πριβάλλει καὶ καὶ ἡ πληρεστέρα δργάνωσις τῶν ἐν λειτουργίᾳ.

'Ο πρώτος, ὅμως, ἡ καλὴ ἀρχὴ γίγνεται καὶ ἡ προσπάθεια προκόπτει. Μὲ τὴν δομήθειαν δλων τῶν ἐνδιαφερομένων, ἀποφασιτικούς θὰ χωρίσωμεν τὴν ἀνιούσαν.

Κατὰ τὴν ἔξεπτιαν (1958 - 1963), ἀπεφοίτησαν τῶν σχολῶν 'Υδρας, 'Ασπροπύργου, Κύμης καὶ Σύρου 950 ναυτίλοι, 228 μηχανικοί καὶ 62 ἀσυρματισταί. Οἱ ἀριθμοὶ εἶναι, πάντως, πολὺ κατώτεροι τῶν ἀναγκῶν. Μετὰ τὴν λειτουργίαν καὶ τῶν ἀπτὰ σχολῶν, προβλέπεται νὰ ἀποφοίτουν καὶ τὸν ἑπτατέταρτον δόκιμοι ναυτίλοι καὶ περὶ τοὺς ἑκατόντα πεντήκοντα δόκιμοι μηχανικοί. 'Οταν θὰ λειτουργήσῃ καὶ ἡ σχολὴ μηχανικῶν εἰς τὴν Σύρον, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀποφοίτων δοκίμων μηχανικῶν, θὰ φέση τοὺς ἑκατόντα δύο δοκίμους τατ' ἔτος.

Τὰ κεφάλαια, εύτυχῶς, διὰ τὴν λειτουργίαν δλων τῶν σχολῶν τῶν σχολαῖς, εἶναι ἔξησφαλισμένα ἀπὸ τὰς εἰσφοράς, κατὰ πρώτων λόγων, τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ Κράτος παρέχει τὰ δλιγόντερα.

Τὸ Λεύκωμα ἀκριβῶς ἀποσκοπεῖ νὰ διεγίρῃ τὸ κρατικόν, κατὰ πρώτων, ἐνδιαφέροντων καὶ εἰς τὴν πληρεστέραν ἐνημέρωσιν τῆς Κοινῆς Γνώμης. Τὸ Κράτος ήγνόησε μέχρι τοῦδε τὸ καθήκον του.

Πρόκειται ἀκόμη τὸ Λεύκωμα νὰ ἐκδοθῇ.

SCANDIA SHIPPING AGENCIES LTD.,

LINER & TRAMP AGENTS — CHARTERING BROKERS

SALE & PURCHASE

Cable Address :

"Scanship"

Telex :
Scanship - Mtl. 01-2795

New Boe Code

Tel. : 866-4811

HEAD OFFICE: 621 Craig Street West, MONTREAL, Canada.

Subagents at —

Sorel, Three Rivers, Baie Comeau, Quebec, Halifax, N.S., St. John, N.B., Fort William, Port Arthur, Ont., Hamilton, Toronto, Sarnia, Duluth.

Καθαρῶς ἐλληνικὰ συμφέροντα, ὑπὸ ἐλληνικήν διαχείρισιν. 'Αποταθῆτε εἰς τὸν κ. Σ. ΣΤΑΥΡΙΝΙΔΗΝ δι' οἰανδήποτε

πληροφορίαν σχετικῶς μὲ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸ ST. LAWRENCE.

καθ' ἀ πληροφορούμεθα καὶ εἰς τὴν ἄγγλικήν. Ἐπιβάλλεται, πράγματι, νὰ ἐνημερωθοῦν καὶ οἱ ξένοι — φίλοι καὶ ἀνταγωνισταί μας, φορτωταί καὶ ἀσφαλισταί — ἐπὶ τῶν δύον ἑδω ἐπιτελοῦνται, ἵνα η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀπόκτησῃ στελέχη ικανά νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τάς συγχρόνους ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Καὶ θὰ συμπληρώσωμεν τὰς ἐπ' εὐκαιρίας τῆς ἐκδόσεως τοῦ Λευκώματος παρατηρήσεις μας, μὲ τὸν κατωτέρω δημοσιεύμενον πρόδογον τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Κώστα Λεμού, τοῦ ὀποίου γνωστὸν εἶνα: τὸ ἐνδιάφερον διάτο τὸ ἔργον τῆς ναυτικῆς ἑκπαιδεύσεως. Αὐτός, ἄλλως τε, είναι καὶ ὁ πρώτος ὑποδείξας τὴν ἐκδόσιν τοῦ Λευκώματος:

Η ιστορία των Ἑλλήνων, ή μακριών πορείας τοῦ Ἑλληνικοῦ θένους, είναι συνουσαμένη μὲ τὴν θάλασσαν. Είναι αναμφιθίτην, ότι εἰς τὴν ιστορίαν τοῦ κόσμου ὑπῆρχαν κατὰ καιρούς λαοὶ ναυτικώτατοι, πολλὰ ἐπιτελέσαντες καὶ πολλὰ καρπώντες ἐν τῇ θαλασσίᾳ ἰούχοις των. Ἀλλὰ λαοὶ δεύτερος, ἀριθμῶν διον μακρότερον τῶν τριῶν χιλιάδων ἔτων, διὸν ναυτικοὶ ἀπό τῆς ιαραγῆς ἡγετικοὶ ὑπάρχειν τοι μέχρι τῆς παρθόντης ιστορικῆς του στιγμῆς, δὲν ὑπάρχει. Μετὰ τὴν θαλασσικῆς ὑπεροχῆς είναι συνδεδεμένη ἡ θένυκη μας δόξα καὶ μετά τῆς ναυτικῆς μας κάμψεως ἡ ἀπόκλισις πρὸς τὴν δύσιν.

Εἰς, τὸν στενὸν καὶ ὀρεινὸν χῶρον, ὃπου ἡ Ιστορικὴ ὄνταγκατότης μᾶς ἔφερε να ἔζησαν, κατενούσαι σαφεῖς τὰς τοῦ αὐγῆς τοῦ πολιτισμοῦ μας, ὅτι ερεγα τὸ τῆς θαλασσικής κράτος. Τὴν θαλασσαν, ἡ δύοια λούει τὸν κορυφὴν τῆς πατρώας, γῆς καὶ τὸν ἀχανή πόντον τὸν περιβάλλοντα τὰς ἡπειρους, ὥργωναν αἱ πρώραι τῶν πλοίων μας καὶ εἰς τοὺς γαλανούς αὐλακάς ἐσπειρον οἱ Ἐλληνες τὰς ἐπιδιαστάσιας διὰ να θερίσουν πλούτον, δόξαν καὶ ισχὺν. Καὶ ἡ μικρὰ εἰς ἐκτασίν Ἐλλάς ἔγινε μεγάλη ναυτική δύναμις, τριάντα κατόπιν σειρῶν εἰς τὸν κατάλογον τῶν ναυτικῶν ρωπῶν τοῦ κόσμου, πρότι τούσις ἐν ἀνάλογίᾳ με τὴν πληθυσμὸν τῆς.

Τό υψηλός δώμας σημειώνεις τὸ δόποιον οἱ ἀρίθμοι αὐτοὶ τοποθετοῦν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ τὸ ἐλλήνικὸν δύναμα, δεν εἶναι θέσις ἀνατούσεως. Ἡ διατήρησης τοῦ ἐθαύματος εἶναι τοσοῦν ἐπίμονος καὶ δυσχερῆς, ὅσον εἴναι ἀναγκαῖα καὶ ἐπιβεβαίημένη. Ἔδινες δὲ δόμους τοὺς τομεῖς, οἱ δόποιοι συνθέτουν τὴν ἔννοιαν τοῦ ἡμετορικοῦ ναυτικοῦ, η ἑντάσις καὶ ἡ ἀπόδοσης δεν εἴναι ιδούμαντος καὶ ἀνάλογος, τὸ τέραστον ναυτικὸν οἰκοδόμημα μας. Βρίσκεται παρευσιάστη ἐπικινδύνους ρωγμάτων. Καὶ εἴναι ἀπόλυτας δέσισσον, διτὶ εἴς τὸν κυριωτέρων παραγόντων τὰς τοὺς δόποιος τὸ οἰκοδόμημα τοῦτο στήριζεται, εἴναι τὸ ἐμφύων τῆς ναυτιλίας ὄλικον. Είναι ὁ Ἑλληνικὸς δόποιος στρέφει τὸ πηδόνιον καὶ κινεῖ τὴν Ἑλικα πρὸς τοὺς δρίζοντας ἐπιτυχίας.

Είναι διὸ τούτο ἀνυπόκριτος ἡ χαρὰ καὶ ἡ ὑπερφένεια μου πάλι προλόγους τὸ ωρίον τούτο λεικωμά, τὸ ὅποιον θὰ φέρει εἰς φῶς τὰ ἐπιτεύγματα τῆς νεανικίας εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν στελέχων της. Αἱ δημόσιαι σχολαὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, εἰς τάς δόπιας σφραγίδεσται ἡ ναυτικὴ παράδοσις καὶ καλλιεργεῖται ἡ σύγχρονος ναυτικὴ μόρφωσις, ἀπότελον τὸ θεμέλιον τῆς μεγάλης ναυτιλίας. Τὰ ἐπιτεύγματα τῶν δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἰναι γνωστὰ μόνον εἰς τὸν στενὸν κύκλον τῶν ἐξ παγγελμάτων ἔνδιφερομένων, διότι ἀνήκουν εἰς ὁλόκληρον τὴν ναυτική μας πετρίδα καὶ είναι καυχήσα παντὸς "Ἐλλήνος.

παντού Ελληνος.

Πρό δέ γίγων ακόμη έτσι, ήτο ασήμαντος ή συμβολή τού επιτίμου πράτους εἰς τὴν μόρφωσιν τῶν στελεχών τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ ισχύα τὰ ὀποτελέσματά της. Εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν εἰχεν ἄφθιτον, σχεδὸν ἐξ δόλοκήρου, ἢ ὑπόθεσις τῆς καταρτίσεως τῶν ὁξιμαρτικῶν τοῦ πλοίου καὶ πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ ὅτι, ὑπὸ τάς κρατουσάς τότε συνθῆκας, ἡ ιδιωτικὴ αὐτὴ προστάσεις ἐπέτελεσε χρηματωτῶν καὶ ἐπαινετὸν ἔργον. Άι μεταπολεμικαὶ δικαὶα συνθήκαι ὀνταποτεξεῖς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἡ ἀλματῶδης δηλαδὴ ἀνήσυχος τοῦ ἐμπορικοῦ μαρα τὸ στόλον, ή εἰδικὴ θεσις τοῦ ἐπιδιενθέσης στίθιν καὶ οἱ διανοχθεῖσιν εὑρύσταται προσποικοὶ ἐφέρον διλοὺς τούς ἀρρροδίους ἐνώς προβλῆματος ἐπὶ τὴν λυσεως τοῦ δόπιου ἐξηρτότασ αὐτὸύ τούτο τὸ μελλον τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Δεν ἐπρόκειτο πλέον περὶ τοῦ ἐνός ἐκστομυρίου τῶν των πνητοπόλεων σκαφῶν μας, ἀλλὰ περὶ ἀριθμῶν οἱ διοτοι κατέπληξαν τὴν ὑφίστων. Ή προσπάθεια επανδρώσεως τοῦ κολοσσιστοῦ αὐτοῦ στόλου ἐπρέπει να είναι ἐξ ἴσου γενναῖα. Οἱ ἀριθμοὶ καὶ ἡ ποιότης της ἐπρεπε γὰν ἀνέλθουν εἰς ἐπιτέβα, τὰ δοπια βό θετέρων εἰς τὸν στόλον αὐτοῦ νὰ διαδραματίσῃ, τὸν ρόλον που τοῦ ἐπέβαλον αἱ περιστάσεις.

Ευτυχώς, διτί άλλοι οι παράγοντες της ναυτιλίας τό¹ Κράτος, οι έφοπλισται και οι ναυτικοί, αντέλλει² φθησαν τελικά τη³ ήτημπην και τό⁴ άνιμετωπίσουν κατά τόν όρθιν τρόπον. Ή⁵ πεντεύοντα 1950-55⁶ υπήρχεν ή⁷ κρίσιμος έποχη. «Επειτα νά⁸ ένημερωθών⁹ οι υπεύθυνοι, νά¹⁰ πεισθούν οι άδιάφοροι και διστα¹¹ κτικοί και νά¹² παραμερισθούν οι αντιθέρων,¹³» πρεπει¹⁴ κυρίων νά¹⁵ έξερεθούν τά μεγάλα κεφαλαία διό¹⁶ νά¹⁷ ίδρυθουν αι¹⁸ Σχολαι¹⁹ και νά²⁰ έξασφαλισθούν οι πο²¹ ρι²² τής λειτουργίες των. Μέ²³ τα²⁴ κεφαλαία τού²⁵ Α'²⁶ σφαλοτάτης²⁷ Οργανισμού²⁸ Κινδύνων²⁹ Πολέμου³⁰ και τά³¹ έφοπλιστικάς³² δωράς³³ έπετεύχθη τό³⁴ πρώτον. Μέ³⁵ τη³⁶ κωνικεριστιν³⁷ τής υπέρ³⁸ της ναυτικής³⁹ έπικαιριεύσεων⁴⁰ υ⁴¹ πορχωτικής⁴² εισφοράς⁴³ των⁴⁴ Ελληνικων⁴⁵ πλοίων⁴⁶ έξη⁴⁷ σφαλισθή⁴⁸ τό⁴⁹ δεύτερον. Το⁵⁰ δια⁵¹ 1955 έτιθη ο⁵² θερμό⁵³ λιος⁵⁴ λίθος⁵⁵ τού⁵⁶ ναυτικού⁵⁷ έπικαιρετικού⁵⁸ συγκροτήμα⁵⁹ τος⁶⁰ τού⁶¹ Αστροπούργου,⁶² διά⁶³ τού⁶⁴ όποιου⁶⁵ ή⁶⁶ μεγάλη⁶⁷ ίδει⁶⁸ τής ναυτικής⁶⁹ έκπτασεύστος⁷⁰ κατέτοι⁷¹ πραγμα⁷² τικότη⁷³. Σημειών⁷⁴ περικλείωνται εις⁷⁵ δηλιγ⁷⁶ γραμμα⁷⁷ τόν⁷⁸ έπιμοχθον⁷⁹ αυτό⁸⁰ άγνω⁸¹ η⁸² άνα⁸³ από⁸⁴ θεμάζεμεν⁸⁵ τό⁸⁶ κτίρια⁸⁷ και τάς⁸⁸ έγκατοστάσεις⁸⁹ το⁹⁰ Δημοσιον⁹¹ Σχολών⁹², αναδύγισθε⁹³ πόσον⁹⁴ εύγνωμο⁹⁵ νε⁹⁶ πρέπει νά⁹⁷ είμεθα⁹⁸ πόλης⁹⁹ άνεινους¹⁰⁰ οι¹⁰¹ διάνελασ¹⁰², διεξήγαγον¹⁰³ και¹⁰⁴ έφερον¹⁰⁵ εις¹⁰⁶ πέρα¹⁰⁷ τό¹⁰⁸ δύσ¹⁰⁹ κολον¹¹⁰ και¹¹¹ εύγενες¹¹² τοστο¹¹³ έργον.

Τὸ πρόδημα, πάντως, ἔχει λυθῆ. Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ἐτέθη ἐπὶ βάσεων ισχυρῶν καὶ ἀδιαστέα.

στων. Τὸν Ἀπόρρηπυρον ἡγολούθουσαν οἱ ἄλλαι Δημόσιαι Σχολαι, τὰ ἑκατιοευτικά ἐπιτέλεα συγκροτῶνται, ὁ ἔξπιλοςδε συμπληρώνται καὶ ἡ ἀπόδοσίς των, ποστοτικος· ποιοτικος, καθημερινος ἐβετούται. Οὐ ήτο, δεκαίως, ὅσνεντο νὰ ισχυρισθῆναι, ὅτι τὸ ἔργον ἐτέλεωται καὶ ὅτι τρέπεται νὰ ἐπαναπαυμέθεται εἰς τοὺς ἑπαίνους καὶ τὰ συγχρητήρια. Διότι πρόκειται περὶ ἔργου δυναμικοῦ, τελεύτης συνεχῶν ἐν ἐξελίξει. Καθημερινος κατι τρέπεται νὰ προστίθεται καὶ νὰ βελτιώται. Τὸ Κράτος πρέπει νὰ πεισθῇ, ὅτι πάσα δαπάνη ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς ἐπιταίνεσσεως είναι δαπάνη ἀπαραίτητος, παραγωγική, ψηλῆς προτεραιότητος. Καὶ οἱ ἐφοπλισται πρέπει νὰ κατανοήσουν, μερις ἕνος, ὅτι αἱ Δημόσιαι Σχολαι τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ είναι ἔργον αὐτῶν καὶ δι' αὐτούς, καὶ ἔχουν ιερά υπόχρεωσιν νὰ τὸ γνωρίζουν, νὰ τὸ ἀγάπουν καὶ νὰ τὸ ενισχύουν.

Οπως μεγάλη είναι καὶ Ἑλληνική Ναυτιλία, σύντομος είναι καὶ τὸ ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐπικαιδίωσεώς αἱς καὶ ὡς τοιούτην ἀξίζει καὶ ἐπιβάλλεται νὰ προ-
βληθῇ ἕάνω την πολιν καὶ την οἰκουμένην. Διὰ νὰ
μάθῃ ὁ κόσμος, ὅτι ἡ Ἑλλάς δὲν έχει Ναυτιλίαν,
λόγω συμπτιώσεως ἡ διαστικών συνθήκων, ἀλλὰ διό-
τι είναι γῆ, μητέρα ναυτικών. Διότι είναι χώρα ναυ-
τική.

ΚΩΣΤΑΣ Μ. ΛΕΜΟΣ

‘Η καθιέρωσίς του ένιαίσου φόρου εισοδήματος, εις τὸν ὅποιον ὑπάγονται καὶ αἱ πρόσθετοι, πέραν τοῦ κανονικοῦ μισθουν, δημιουραὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων, ἐδημιουργησε σημαντικὸν φόρτον ἔργασίας καὶ εὐθυνας διὰ τοὺς πλοιάρχους καὶ τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεία.

‘Η υποχρεωτική τήρησις βιβλίων υπερωρίων καὶ ἡ υποδολή κατεστάσεων πρὸς τὸ διαχειρίζομενον τὸ πλοίον γιαφέον, ἀποτελεῖ πολύπλοκον ύπόθεσιν διὰ τὸν πλοϊάρχον. Πρόξενος ἐνίστε εἶναι προστριβῶν, μὲ τὰ πληρώματα καὶ τους πλοιοκτήτας.

Ἄλλα καὶ διὰ τὰ ἐφοπλιστικά γραφεῖα
ἡ εὐθύνη τῆς συγκεντρώσεως τῶν καταστά-
σεων καταβολῆς τῶν ὑπερωριακῶν ἀμοιβῶν
καὶ τῆς ὑποβολῆς τῶν εἰς τὴν Ἐφορίαν,
δημιουργεῖ συχνά ζητήματα, τὰ ὅποια κα-
τά κανόνα ἀποδαίνουν εἰς βάρος τῆς ναυ-
τιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, λόγῳ ἵσως καὶ τοῦ
ὑπερμέτρου ζήλου τῶν φοροτεχνικῶν ὑπ-
ρεστιών.

Τὸ θέμα συνεζητηθῇ ἡδὴ μετοξὺ τῶν εὐ-
διαφερομένων ἐφοπλιστικῶν γραφείων καὶ
ἀπεφασίσθῃ, ὅπως ζητηθῇ ἀπὸ τὴν ἀρμεδίαν
ὑπηρεσίαν τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν,

UNIVERSITY OF WISCONSIN,

S. A. D. E. P.
SOCIÉTÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES
37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.
Cables: AUXIPETRO PARIS

**ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ**

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

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

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

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

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

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

EN KUNDINSE:

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

ίνα δόσει τού ἑκάστοτε ισχύουτος βασικού μισθολογίου αἱ ὑπερωριακαὶ ἀμοιβαὶ ὑπολογίζονται διὰ τὸν ἔνιασον φόρον εἰς ὥρισμένον σταθερὸν ποσοστὸν τῶν βασικῶν ἀποδοχῶν, ἀνταποκρινόμενον, κατὰ μέσον ὅρον, εἰς τὴν πραγματικότητα.

Ἡ προτεινομένη λύσις εἶναι λογική, διευκολυντική, ἐφαρμόσιμος καὶ συμφέρουσα διὰ τὸ Δῆμοσιον. Τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα καὶ οἱ πλοίοι χρονὶς θὰ ἀπολαμψοῦν τῆς πολυπλοκού διαδικασίας τηρησεώς διδίλων καὶ ὑποβολῆς καταστάσεων, αἱ δὲ ὑπερσίαι ἐπὶ τοῦ ἐλέγχου τῶν ὑποβαλλομένων στοιχείων, θὰ διηκολούντων εἰς τὸ ἔργον των, ἐφ' ὅσον κατὰ τεκμήριον ἡ φορολογητέα ὑλὴ θὰ ἦτο ἀπὸ συμφώνου προκαθωρισμένη.

Ἡ "Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν ὁφεῖται νὰ προβάλῃ τὸ ἄνωτέρω αἵτημα. Πιστεύομεν νὰ γίνη τοῦτο ἀπόδεκτὸν ἀπὸ τὸ 'Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν. Συμφέρει, ἀλλωστε, ἡ ἀπλούστευσις αὐτὴ τῆς θεοβαύλωσεως τοῦ ἔνιασον φόρου ἀπὸ τοὺς ναυτικούς, διότι θὰ πειριζόντων καὶ αἱ ὑπερσίαι ἐλέγχου εἰς τὸ ουσιαστικὸν αὐτῶν ἔργον, ἀπαλλασσόμεναι μᾶς προσθέτου, ἀνεύ ἀποδόσεως ἔργασίας.

ΤΑ "NEA APO THN ELLADA,"

'Απὸ τῆς 17ης ληξαντος, ὁ ἀσύρματος τοῦ Ο.Τ.Ε. ἐκπέμπει τὰ «Νέα ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα», μὲ ἀποδέκτας ὅλα τὰ πλοῖα τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Μεταδίδονται δελτία ἀπὸ τριακοσίας περίπολος λέξης, ἐπαναλαμβανόμενα διὰ τοῦ εἰκοσιτετραώρου, μὲ περιεχόμενον τὰς κυριωτέρας ἐστωτικὰς εἰδῆσεις, πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ναυτικῶν μας. Τοιάυτα δελτία διὰ τοὺς ναυτικούς καὶ τοὺς ταξιδιώτας, ἀπὸ πολλοῦ ἔχουν θεσπίσει τὸ σοδαρὰ ναυτικά κράτη. Ἐκπέμπονται εἴτε δι' ισχυρῶν ραδιοφωνικῶν σταθμῶν εἴτε διὰ τῆς ἀσυρμάτου τηλεγραφίας. Καὶ μόνον ἡ Ἑλληνικὴ φωνὴ ἀπούσιαζεν ἀπὸ τοὺς αἰθέρας τῶν ὕκεανῶν. Εἰς μάτην ἡ Ναυτιλία ἀνεζήτητε τὴν ἐπαφὴν αὐτῆν μὲ τὴν Πατρίδα ἀπὸ τὰς κρατικάς μας 'Αρχας.

Ἀπὸ διετίας, μία ιδιωτικὴ πρωτοβουλία εἰς προσταθῆσαι νὰ ὑποκαταστήσῃ τὸ Κράτος εἰς τὴν ἐν προκειμένῳ ὑπηρεσίᾳν. Ἐδέησε, τελικῶς, ἐπὶ τῆς ὑπουργίας τοῦ ναυάρχου Σπανίδη, νὰ ἐκτιμῇ ἡ ὑπόδειξις καὶ νὰ ἀρθοῦν πλέον αἱ ἀντιρήσεις καὶ σὶ ἐπιφύλαξεις τῶν μανδαρίνων τοῦ 'Ὑπουργείου Συγκοινωνῶν. Τὸ προσφερθὲν δῶρον εἰς τὰς χιλιάδας τῶν ποντοπόλων μας εἶναι μεγά. Εἶναι, κυριολεκτικῶς, ἀνεκτίμητον.

Αἱ στήλαι αὐτοὶ πολὺ ἡσηχολήθησαν μὲ τὴν ἀνάγκην τῶν ἔξ 'Ἑλλάδος νέων πρὸς τὰ πλόια. Ἐπιμόνως ἔτονισθη, δὅτι ἡ ἀποστολὴ τῆς Ἑλληνικῆς φωνῆς ἐπιτηδείως ἀνεπληρούτω ἀπὸ μίαν ἄλλην, Ἑλληνικήν, δυστυχῶς, καὶ αὐτὴν φωνήν, τὴν προσβολλομένην ἡς φωνὴν τῆς «Ἐλεύθερης Ἑλλάδας», τροφοδοτοῦσαν τοὺς ἀνὸν τοὺς ὕκεανους ἀκροστάς, διὰ τῶν πανισχύρων ραδιοφωνικῶν σταθμῶν τοῦ Παραπετάσματος, μὲ εἰδῆσεις ἀποσκοπούσας τὴν ἀπογοήτευσιν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν διαστροφήν. Τώρα, μὲ τὰ «Νέα ἀπὸ τὴν πραγματικὴν Ἑλλάδα», ἡ οἰκτρά, ἀντενηνικὴ προπαγάνδα τοῦ Παραπετάσματος θὰ ἀπονήσῃ.

Ἄθροιστα καταφέννουν εἰς τὸ 'Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὰ εὐχαριστήρια μηνύματα τῶν ποντοπόλων μας. Πρόσγατι, τὸ Υ.Ε.Ν. δικαιοῦται θερμῶν εὐχαριστιῶν καὶ εἰδικρινῶν συγχαρητηρίων. Είχον τὴν ὑπομονὴν καὶ τὴν ἐπιμονὴν οἱ προστάτευσοί του, ὅχι μόνον τὸν 'Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας νὰ κινητοποίησον, ἀλλὰ καὶ τὰς ἐκ τῶν ἄλλων 'Ὑπουργείων τροχοπέδους νὰ παρακάμψουν μὲ καταλλήλους ἐνεργείας.

Τὸ δελτίον τῶν «Νέων ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα», μεταδίδεται εἰς ὅλας τὰς ὑπὸ τοῦ παρακτίου χρηστημοποιουμένας συχνότητας τῶν δραχέων κυμάτων εἰς τὰς 11.30' καὶ 21.30' ὥρας ΓΚΡΗΝΟΥ-Τ.Σ. Τὸ περιεχόμενον τῆς ἐκπομπῆς θὰ δελτίουται συνεχῶς, βάσει τῶν ὑποδείξεων καὶ ἄλλων συμπερασμάτων,

ώστε νὰ καλύπτῃ πᾶν ὅ,τι πρέπει νὰ πληροφορούνται οἱ ναυτικοὶ μας, ἀλλὰ καὶ οἱ Ελλήνες ταξιδιώται.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Βραδύτης εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἐπισημαίνεται. Ἐχομεν ὑπὸ ὄψιν μας δύο περιπτώσεις ἀδικαιολογήγητοι καθυστερήσεως φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἐνὸς Ἑλληνικοῦ καὶ ἐνὸς φιλανδικοῦ. Δέν χρειάζεται νὰ ὑποδειχθεῖν τὶ σημαίνουν αἱ καθυστερήσεις αὐταὶ καὶ ποῖαι αἱ ἐξ αὐτῶν ἐπιπτώσεις. Εἶναι εὔκολον νὰ τὸ ἀντιτηθῇ ὡς οἰσοδόποτε. Αὔξησης τῶν ναυάλων τῶν φορτίων τῶν προοριζομένων δι' Ἑλλάδα ἢ τῶν ἔξ αὐτῆς ἐξαγοραμένων. Καὶ συγκεκριμένως αἱ περιπτώσεις καθυστερήσεως ὀναφέρονται: Πρῶτον εἰς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Μικηναί», τῆς τακτικῆς γραμμῆς Ν. Ἀμερικῆς, τὸ ὄποιον ἔχειάσθη πέντε διλοκλήρους ἡμέρας (ἐπλεύσις την 9ην Φ/ρίου καὶ ἐπεράτωση τὴν φορτοεκφόρτωσην του τὴν 14ην Φεβρουαρίου) διὰ νὰ ἐκφορτώσῃ 1.523 τόνους διαφόρων ἐμπορευμάτων καὶ διὰ νὰ παραλάβῃ ἔτερους 1.221 τόνους. Η καθυστερήσης αὐτὴ ἐστημένη, ἐνῷ τὸ σκάφος διαθέτει τέσσαρα κύτη, διευκολύνοντα τὴν ταυτόχρονον ἔργασίαν ἀναλόγου ἀριθμοῦ ὁμάδων ἔργατων.

Καὶ δεύτερον εἰς τὸ ὑπεράνγχρονον, πράγματι, φιλανδικὸν φορτηγὸν «Βίργυκο», τὸ ὄποιον διὰ νὰ ἐκφορτώσῃ 946 τόνους δημοσιογραφικοῦ χάρτου εἰς ρόλους, ἔχειάσθη τέσσαρας διλοκλήρους ἡμέρας, ἐνῷ διέθετεν εἰδίμονος ἐπλαστικῆς υλῆς τανίας, διὰ τὴν προστασίαν τοῦ χάρτου καὶ τὴν ταχυτέραν φορτοεκφόρτωσιν.

Τὸ σκάφος κατέπλευσε τὴν 9ην Φεβρουαρίου, ἡναγκάσθη ὅμως νὰ παραιμένη ἐπὶ διῆμερον εἰς τὸν προλιμένα, ἐλλείψει τῆσεως παραδολῆς καὶ τελικῶς ἥρχισεν ἡ ἐκφόρτωσίς του τὴν 11ην Φεβρουαρίου διὰ νὰ περατωθῇ τὴν 13ην ίδιου μηνὸς. Τὸ «Βίργυκο», διαθέτει καὶ αὐτὸν τέσσαρα κύτη.

Δεῖν πρόκειται νὰ ἀναφέρωμεν τὰ καταβληθέντα «ἔξτρα» ποσά διὰ τὴν ἐπιτάχυνσιν τῶν φορτοεκφορτώσεων.

Εἰς τὰς σχετικὰς διαμαρτυρίας τοῦ Σκανδινανικοῦ Πρακτορείου πρὸς τὴν ἀρμοδιάν της προτερεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π., ἐδόθη ἡ ἀπάντησης, ὅτι ἡ καθυστερήσης ὀφείλεται εἰς Ἐλλειψιν ἀφ' ἐνὸς φορτηγίδων καὶ χώρου αφ' ἔτερου προώπου μέσων δεξαμενισμοῦ. Εἶναι αἱ μόναι θετικαὶ ἐπιδιώξεις, αἵτινες προώποιται νὰ προαγάγουν τὸν λιμένα καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς, ἀποφασιστικὴν εἰσφέρουσαν τὴν συμβολὴν εἰς τὴν ἔθνικὴν μας οἰκονομίαν.

Ἀλλὰ πρὸ πάσης μελέτης διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ λιμενικοῦ προβλήματος, χώροι προϋποτίθενται ἐπαρκεῖς πρὸς τὴν περιοχήν, τὴν προβλεπομένην διὰ τὸν μείζονα λιμένα. Εἶναι τὸ ἀλφα τῆς προσπαθείας. Αὐτὸὺς τοὺς χώρους θὰ κληθοῦν οἱ διαχειριζόμενοι τὰ πρόγματα τοῦ λιμένος νὰ ἔχασφαλίσουν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν του.

λευστὸς λιμένος ἀνέτως ἔξυπηρετοῦντος, μὲ τὸ χαμηλότερον δυνατὸν κόστος, τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον του.

ΑΙ ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ

Κάποτε, ὅταν τὴν διεύθυνσιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς θὰ ἀναστάθουν ἄνθρωποι μὲ γνῶσιν ἐπαρκῆ καὶ θέλησιν στερράν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν βασικῶν του προβλημάτων, θὰ μελετηθῇ καὶ ἡ σύστασις τῶν διοικητικῶν ζωνῶν, τῆς ἐμπορικῆς καὶ τῆς διοικητικῆς Ανάγκης ὁργανικῆς ἡ λειτουργίας των. Χωρὶς αὐτὰς δὲν νοεῖται προσπάθεια περαιτέρω ἀναπτύξεως τοῦ πειραικοῦ λιμένος.

Καὶ θὰ πρέπει, ἐπὶ τὴν προόφει μιᾶς πρὸς τὰς ἐλευθέρως ζωνὰς ἀναποτρέπουν ἔξελιξεως, οἱ ἀναγκαιούντες χώροι, πάσῃ θυσίᾳ νὰ ἔχευρεθούν καὶ νὰ διαφυλαχθοῦν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος. Είναι ἡ προϋπόθεσις καθέ σχετικῆς προσπαθείας.

Τὸ ἐπαναλαμβάνομεν: Διὰ τὸν πειραικὸν λιμένα δὲν νοεῖται διεύρυνσις τῆς σημερινῆς του κινήσεως, χωρὶς τὴν λειτουργίαν τῶν δύο ἐλευθέρων ζωνῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν συγχρονισμένης διοικητικίας ἐπισκευῶν πλοίων, μετ' ἐπαρκῶν μέσων δεξαμενισμοῦ. Εἶναι αἱ μόναι θετικαὶ ἐπιδιώξεις, αἵτινες προώποιται νὰ προαγάγουν τὸν λιμένα καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς, ἀποφασιστικὴν εἰσφέρουσαν τὴν συμβολὴν εἰς τὴν ἔθνικὴν μας οἰκονομίαν.

Ἄλλα πρὸ πάσης μελέτης διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ λιμενικοῦ προβλήματος, χώροι προϋποτίθενται ἐπαρκεῖς πρὸς τὴν περιοχήν, τὴν προβλεπομένην διὰ τὸν μείζονα λιμένα. Εἶναι τὸ ἀλφα τῆς προσπαθείας. Αὐτὸὺς τοὺς χώρους θὰ κληθοῦν οἱ διαχειριζόμενοι τὰ πρόγματα τοῦ λιμένος νὰ ἔχασφαλίσουν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν του.

ΕΛΕΙΨΩΝ Η ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΣ

Διεπραγματεύοντο ἀπὸ μακροῦ τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» τὴν κατασκευὴν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 25.000 τόν. διὰ τὴν Βουλγαρίαν. Ἐστάθη ἀδύνατον τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος νὰ ἀντιτηθῇ τὸ ἐν προκειμένω συμφέρον τῆς Οἰκονομίας μας. Δέν ἐδόθη τὴν ἐπ' ἀνταλλαγῆ, διὰ τοῦ Ἑλληνο-βουλγαρικοῦ κληρικοῦ, πληρωμὴν τῶν σκαφῶν σύτε καὶ τὰς ἐν συνεχείᾳ ὑποβληθείσας προτάσεις περὶ παροχῆς πιστώσεως. Αποτέλεσμα: τὰ ιατνικά ναυπηγεῖα ἐκέρδισαν τὴν παραγγελίαν.

Ἀναγράφομεν τὸ γεγονός, ἵνα καταδειχθῇ πόσον ὀλίγην ἔχει κατανόησιν ὁ κρατικὸς παράγων τῆς ἀνάγκης, ὅπως συντρέξῃ τὸ ἔργον τῆς ἔγχωροις νεαρᾶς ναυπηγικῆς διοικητικίας. Ἡ γνώση τὸ καθῆκον του. Οὐδὲ αὐτὰς τὰς ιδιαῖς μας ναυπηγῆσεις — ἀκτοπλοϊκῶν μικρῶν φορτηγῶν — δὲν ἡθελησεν νὰ χρηματοδοτήσῃ, ἵνα τὰ ἐδῶ ναυπηγεῖα ἀναπτυσσόμενα, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν διεθνῆ ἀποκτήσουν προδολήν.

ΑΝΕΠΙΟΥΜΗΤΟΣ

Ἄπο τὰ ἀκατανόητα τῆς ναυτιλιαστικῆς πολιτικῆς τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν: Κατόπιν τῶν γνωστῶν ἐπεισοδίων εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ, τὰς «γιούνιονες» ἀνεκοίνωσαν τὴν ἀπόφασίν των περὶ «μπούκοτάξ» τῶν παναμαϊκῶν πλοίων, ἀδιακρίτως πλοιοκτησίας. Κατόπιν τούτου, ἐζητήθη παρ' ὡρισμένου ὄμογενοῦ πλοιοκτήτου, ἡ ἀλλαγὴ τῆς σημαίας εἰς σκάφος ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν. Εἰς τὸ ἐλληνικὸν ηηολόγιον ἐπρόκειτο τοῦ να μετεγγραφῇ. Ή ἀρνησίς τῆς «Μαρι-

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, ύλικα μηχανῆς,
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS
εἰς N. ΑΦΡΙΚΗΝ
2. Selkirk Street — CAPE TOWN

ταύμ 'Αντημινιστρέσιον» υπήρξε κατηγορηματική. Της φίλης και συμμάχου 'Ελλάδος ή σημαίας δὲν διασφαλίζει, ως φαίνεται, τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου δικαιώματα ἐλέγχου — τὸ περὶ οὐ ὁ λόγος σκάφος χωρακτηρίζεται ως restricted. Τὴν λιβεριανὴν προτιμούν αἱ ἀμερικανικὴν ὑπηρεσίαι — ἀν δὲ Παναμᾶς ἐπιτρέψῃ τὴν μεταφορὰν — μὲ τὰ ὑψηλὰ δικαιώματα ἔγγραφης, ποὺ ζητεῖ ὁ φίλος μας εἰς τὴν Νέαν Υόρκην «κομμισάριος» τῆς Λιβερίας.

Καὶ ὅμως διερωτᾶται ὁ ἐνδιαφερόμενος ἐφοπλιστής: Τὴν προσύποιθεμένην προστασίαν κατὰ τῶν «γιούνιονς» αἱ ἀμερικανικαὶ ἀρχαὶ δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ παράσχουν; 'Ἐν ταυτῷ ὅμως ἀποκρούουν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ἐπιβάλλουν τὴν λιβεριανήν. Δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ ἀπασχολήσῃ τὴν 'Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν ἡ τοιαύτη ἄρνησις τῆς Οὐασιγκτώνος; Δὲν θὰ ηξιέ τὸν κόπον τὸ σχετικὸν διάθημα τοῦ "Ἐλλήνος Πρεσβευτοῦ";

Ο "ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ,, ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

'Ἡ υπόθεσις τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ «Οἴκου Ναύτου» καὶ εἰς τὴν Πρωτεύουσαν ἔντισκεται ἡδη εἰς τὸ τελικὸν στάδιον τῆς πραγματοποιίσεως. Σύντομοι τινὲς συζητήσεις τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Ιδρυματος ἀπόμενουν, σχετικαὶ μὲ τὸν καθορισμὸν τῆς μορφῆς τὴν ὅποιαν θὰ ἔχῃ τὸ παράρτημα, κατὰ τὴν πρώτην περίοδον τῆς λιτοτροφίας του.

Τρία εἶναι τὰ συζητούμενα σχέδια: 1) "Αν τὸ παράρτημα θὰ πρέπει νὰ είναι πλήρες, ὅπως καὶ τὸ ἐν Πειραιεὶ κεντρικὸν, διαθέτον ἀρτία εσωτερικὰ ιατρεῖα. 2) "Αν θὰ περιορισθῇ νὰ λειτουργῇ μόνον μὲ διοικητὴ κὸν προσωπικὸν καὶ μὲ ἔνα ἀρχίατρον, παραπεμπομένων τῶν ἀσθενῶν εἰς τὰ ιατρεῖα συμβεβλημένων μὲ τὸ "Ιδρυματος ιατρῶν. Καὶ 3) "Αν θὰ προτιμηθῇ μέση κατάστασις, μὲ πρόσληψιν ιατρῶν μόνον διὰ τὰς συνθετέρας εἰδικότητας ἀσθενεῶν. Καὶ διὰ τὰ τρία σχέδια, τὸ Φορμακείον ὀπωσδήποτε θὰ ὑπάρχῃ πλήρες, ὅπως καὶ τὸ ἐν Πειραιεῖ.

Κατὰ πάσαν πιθανότητα, προτίμησις θὰ εἶναι ἡ τοῦ διεύθετον σχεδίου, τὸ ὅποιον εἶναι καὶ οἰκονομικῶς προσφορώτερον. "Άλλως τε περὶ ἀρχῆς πρόκειται. Προϊόντος τοῦ χρόνου καὶ δάσει τῆς κινήσεως καὶ τῶν ἀναγκῶν, θὰ λάβῃ καὶ τὸ ἐν Αθήναις παράρτημα τὰς ἀπιβαλλομένας ἐπεκτάσεις καὶ ἔξοπλισμόν, διὰ τὸν καλυτέραν ἐπιλήρωσιν τοῦ προορισμοῦ του. 'Ὀπωσδήποτε, αἱ προβλεπόμεναι οἰκονομικαὶ ἐπιβαρύνσεις τοῦ παραρτήματος θὰ πλησιάσουν τὸ ήμισυ ἑκατομμύριον δρχ. ἐτήσιως. Δέον δημος νὰ σημειωθῇ τὸ ὅτι, ἐάν δὲν ἐπραγματοποιείτο

ἡ εἰς Ἀθήνας ἐπέκτασις τοῦ «Οἴκου Ναύτου», ἐπιβεβλημένη προέβαλλεν ἡ ἀνάγκη ἐπεκτάσεως τοῦ κεντρικοῦ καταστήματος τοῦ Πειραιῶς, ἡ λειτουργία τοῦ ὅποιου ἡ πλέον προβληματική.

Πράγματι, ἡ κατάστασις τοῦ κεντρικοῦ καταστήματος παραμένει ἡ ίδια, ὅπως καὶ πρὸ δεκαετίας, ὅτε ἡ ιατροφαρμακευτικὴ περιθώριψις παρείχετο εἰς εἴκοσι καὶ μόνον χιλιάδας ναυτικῶν. "Ηδη, ἡ Ναυτιλία μας ἐλασθε διαστάσεις πολλαπλασίες, μὲ τὴν προσέλευσιν δὲ εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ μας ἰδρύματα καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ξένων σημαίας πλοίων, οἱ προστατεύομενοι ναυτικοὶ ὑπερβαίνουν τὰς ἔβδομηκοντα χιλιάδας, χωρὶς τὰ μέλη τῶν οικογενειῶν των. Καὶ εἶναι γνωστόν, ὅτι σημαντικὸν ποσοστὸν διαμένει ἐν 'Αθήναις καὶ Πειραιεῖ.

ΜΙΑ ΠΕΝΤΗΚΟΝΤΑΕΤΗΡΙΣ

'Ἐπι τὴν συμπληρώσει πεντηκονταετίας ἀπὸ τῆς ιδρύσεώς του, τὸ εἰς Λονδίνον γραφεῖον τῆς γνωστῆς ὀλλανδικῆς ἐταιρίας P.H. Van Ommegang έξεδωσεν ἀναμοντοκίνη λεύκωμα, εἰς τὸ ὅποιον ιστορεῖται ἡ ἔξελιξις τοῦ ἐν λόγῳ γραφείου. "Η εἰς Ρόττερνταμ ἐταιρία ιδρύθη τὸ 1839, ἀριθμεῖ δηλαδὴ ζωὴν 125 ὀλοκλήρων ἑτάν, σήμερον δὲ ἔχει ἔκαπλωθῆ εἰς ὅλον σχεδόν τὸν κόσμον, μὲ ὑποκαταστήματα εἰς τὰς κυριαρχέας ναυτικὰς καὶ διοικητικὰς χώρας, τὰ δόποια ἀνήκουν μὲν εἰς τὴν ιδρύτριαν ἐταιρίαν, ἀλλ' ἀποτελοῦν ἀνεξαρτήτους ἐταιρίας, κατὰ τὴν νομοθεσίαν τῆς χώρας εἰς τὴν ὅποιαν ἔκαστον υποκαταστήματα ενύρισκεται.

"Υπὸ τὴν ἀνάτερων ἔννοιαν, ἀνέκαρτητον βρεταννικὸν ἐταιρίαν ἀποτελεῖ καὶ τὸ εἰς Λονδίνον τμῆμα, ιδρυθὲν τὸ 1914, ὀλίγους μῆνας πρὸ τῆς κηρύξεως τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου. "Έγκατεστάθη τὸ γραφεῖον αὐτὸν εἰς δύο δωμάτια τοῦ κτιρίου Μπράτλικ, εἰς τὴν γνωστὴν Λίνενχαλλ στρῆτη τοῦ Σίτου, δύο δὲ ἄνδρες ἀπετέλεσον ὅλον τὸ προσωπικόν του. 'Ησχολούντο αὐτοὶ μὲ τὴν τακτικὴν γραμμὴν ποὺ είχε ἐγκαταστήσει ἡ ἐταιρία τῶν διὰ πλοίων τῆς μεταξὺ Λονδίνου καὶ Ρόττερνταμ, παρὰ δὲ τὴν μετ' ὀλίγους μῆνας κήρυξιν τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, τὸ γραφεῖον συνέχισε τὴν δραστηριότητά του. 'Η Ολλανδία ἡτο τότε οὐδετέρα καὶ ἡ γραμμὴ μὲ τὴν Αγγλίαν συνεχίζετο, παρὰ τὰς ἐκ τοπιλλισμῶν καὶ ἐκ ναρκῶν ἀπωλείας.

'Ανεπτύσσετο, οὖτως, καὶ τὸ βρεταννικὸν τμῆμα καὶ ἐπεξέτεινε συνεχῶς τὴν δραστηριότητά του, κατὸ δὲ τὸ δεύτερον παγκοσμίου πόλεμου, ἀπετέλεσε τὸν πυρήνα τῆς ἐπιτροπῆς διαχειρίσεως τῶν εἰς τὴν ὑπέρηψιαν τῶν συμμάχων ὀλλανδικῶν πλοίων, μετὰ τὴν ὑπὸ

τῶν Γερμανῶν κατάκτησιν τῆς 'Ολλανδίας. Τὸ Μάιον τοῦ 1941 τὸ μέγαρον Μπράτλικ κατεστράφη ἐκ βομβαρδισμού, ἀπώλεσθησαν δὲ κατὰ τὸ μέγιστον τμῆμα των καὶ τὰ ὄρχεια τῆς ἐταιρίας, τὰ δόποια ἀνασυνεκροτήθησαν μάρεσσα ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ. Τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1949 ἡ ἐταιρία ἐπανεγκατεστάθη εἰς τὸ νέον κτίριον Μπράτλικ καὶ ἡ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητός της συνεχίσθη μὲ τὸν αὐτὸν ταχὺν ρυθμὸν μὲ τὸ δόποιον ἐπεξετείνετο καὶ ἡ εἰς 'Ολλανδίαν κεντρική ἐταιρία.

"Υπάρχουν, οὖτως, σήμερον εἰς τὸ Λονδίνον, πλὴν τῆς ἀρχικῆς ἐταιρίας P.H. Van Ommegang (London) Ltd. καὶ αἱ The Medomseley Steamship Co. Ltd. καὶ η Crowsford Shipping Co. Ltd., τῆς αὐτῆς ιδιοκτησίας καὶ ὑπὸ τὴν αὐτὴν διοίκησιν, αἱ δόποια, πλὴν τῶν γνωστῶν ναυτιλιασκῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν τῶν ἐργασιῶν, εἰναι καὶ πλοιοκτήτριαι 15 καινουργῶν φορτηγῶν γραμμῆς. Τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ τὴν ὀλλανδικήν, βρεταννικήν καὶ γαλλικήν σημαίαν πλοίων τῆς δύμαδος Βάν "Ομπερεν, ἀνέρχεται σήμερον εἰς 68 πλοίοι, φορτηγά, δεξαμενόπλοια καὶ ἀκτοπλοϊκά, χωρητικότητος 573.523 τόννων d.w., ὡς καὶ ἀπὸ ποταμόπλοια κατεύπολις καὶ ἀκτοπλοϊκά, χωρητικότητος 32.000 τόννων d.w. Μετέχει, δημος, ἡ ἐταιρία αὐτὴ καὶ εἰς τὴν πλοιοκτήσιαν πολλῶν ἄλλων ὀλλανδικῶν ἐταιριῶν, ἐνῷ ἡ δραστηριότης της ἐκτείνεται καὶ εἰς διαφόρους ἄλλους διοικητικούς κυρίων, τομεῖς.

"Ἐν δρεῖ ἐνὸς τοιστού παρελθόντος καὶ τοῦ γεγονότος ὅτι καὶ τὸ εἰς Λονδίνον τμῆμα τῆς ἐταιρίας κατώρθωσε νὰ ἔξελθῃ ἀπὸ δύο παγκοσμίους πολέμους καὶ ἀπὸ δύο «καταστροφικά» κρίσεις, ὡς ἡ τοῦ 1930 καὶ ἡ ἀπὸ τοῦ 1957, τὸ ἐκδηθὲν λεύκωμα δικαίως διαπιστώνει μὲ ὑπερφάνειαν τὴν ἐπιτευχθεῖσαν πρόδοσην καὶ καταλήγει τονίζον, διτὶ «ένν γνώσει, τόσον τῆς ἀδεβαίοτητος ὅσον καὶ τῶν εὐκαιριῶν ποὺ μάς ἀναμένουν εἰς τὸ μέλλον, ἡ ἐταιρία μας θὰ ἐπιληφθεῖ τὸν προσιμό της, μὲ ἐπιμονὴν καὶ μὲ συνέπειαν, ὅστε κατὰ τὸν ἐστασμὸν τῆς, μετὰ 50 ἔτη, ἐκανονιστεῖριδος μας, νὰ δυνάμεθα μὲ δικαίων ὑπερφάνειαν νὰ παρουσιάσωμεν τὰ ἐπιτεύγματα μας».

"Οταν τὸ εἰς Λονδίνον γραφεῖον θὰ ἐορτάζῃ τὴν ἐκανονιστεῖριδα του, η κεντρική ὀλλανδική ἐταιρία θὰ ἀριθμῇ διοίκησιν 175 ἔτῶν, τὸ δόλον δὲ συγκρότημα θὰ είναι, ἀσφαλῶς, πολὺ πλέον ἐκτεταμένον.

"Ημεῖς οἱ 'Ελληνες, μὲ τοὺς δόποιους ἡ ἐταιρία Βάν "Ομπερεν στενῶς συνεργάζεται εἰς πλείστους τομεῖς τῆς δραστηριότητός της, εἰλικρινῶς θαυμάζομεν καὶ ἐκτιμῶμεν τὴν συνεχῆ καὶ ἐπιτυχῆ αὐτῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα σταδιοδρομίαν.

STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

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

REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS
'NEST" SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.
BONDED STORES

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

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS — MIKE MAKRIDIS

108 EAST FIRST STREET
SAN PEDRO - CALIF

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΝ ΤΟΥ "ΛΑΚΩΝΙΑ,"

- ΤΟ ΠΡΟΑΝΑΚΡΙΤΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ.— ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΑΡΤΥΡΩΝ
- ΕΙΣ ΒΡΑΧΥΚΥΚΛΩΜΑ ΩΦΕΙΛΕΤΟ Η ΠΥΡΚΑΙΑ
- ΣΥΓΧΥΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
- ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΕΝ ΤΩ ΣΥΝΟΛΩ ΤΟΥ ΕΞΕΤΕΛΕΣ ΤΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΤΟΥ
- ΕΞΑΙΡΕΤΑΙ Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΗΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΡΙΑΣ κ. ΑΝΔΡΕΟΥ
- Η ΑΗΘΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΕΝΙΩΝ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ

Εις τὴν Ἀνακριτικὴν Ἐπιτροπῆν Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων διεβιδάσθη ὁ φάκελλος τῶν ληφθείσων καταθέσεων ἐπιβατῶν τοῦ ὑπερωκεανού «Λακωνία», παρὰ τοῦ πρὸς τοῦτο μεταβόντος εἰς Λονδίνον πλωτάρχου λιμενικού τὸν Ἀνδρ. Χρονοπόλου. Ὁ φάκελλος διαλαμβάνει συνολικά 71 καταθέσεις, ἐκ τῶν ὅποιών 61 ἐλήφθησαν παρὰ τοῦ κ. Χρονοπόλου καὶ 10 ληφθεῖσαι ἐνώπιον συμβολαιογράφου τῷ διειθιδάσθησαν.

Μὲ τὸν φάκελλον τῶν αινακρίσεων διεβιδάσθη εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἔγγραφον τοῦ τέως Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σπανίδη, διὰ τοῦ ὅποιου ὑποδιεικύνεται ἡ ἀνάγκη τῆς ταχυτέρας διεκπεραιώσεως τῆς ὑπόθεσεως, λόγῳ τοῦ ἀντικτύπου τὸν ὅποιον εἶχεν ἡ καταστροφὴ τοῦ ἀληγονικοῦ ὑπερωκεανού εἰς τὴν διεθνὴ κοινὴν γνώμην.

Ἡ Α.Ε.Ε.Ν.Α., ἀφοῦ προδῆ εἰς συμπληρωματικὴν ἔξετασιν τοῦ πληρώματος τοῦ «Λακωνία» θὰ ὑποδῆλη τὸ σχετικὸν πόρισμα αὐτῆς πρὸς τὸ Σ.Ε.Ν.Α., ἵνα τοῦτο διαπιστώσῃ τὰς εὐθύνας.

Ταυτοχρόνως, ἡ πρωτότυπος δικογραφία ἐκ τῶν 71 καταθέσεων διεβιδάσθη εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν διὰ νὰ μεταφρασθῇ — ἐπικυρωμένων ἐπισήμων τῶν ληφθείσων εἰς τὴν ἀγγλικὴν μαρτυρικῶν καταθέσεων — καὶ νὰ ἀποσταλῇ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν Εἰσαγγελίαν Πειραιῶς, προκειμένου νὰ ἀπαγγελθῇ κατηγορίᾳ, ἐφ' ὅσον προκύψουν ποινικαὶ εὐδόναις κατὰ τῶν ὑπευθύνων.

Ὡς πληροφορούμεθα ἔξι ἐγκύρου πηγῆς, διὰ τῶν ληφθείσων καταθέσεων ἐπεδιοχθῆσαν δύο τινά: Ἄφ' ἐνὸς μὲν νὰ ἐξακριβωθοῦν τὰ αἴτια τῆς πυρκαϊᾶς καὶ ἄφ' ἐπέρου ἡ συμπεριφορά τοῦ πληρώματος κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πυρκαϊᾶς καὶ ἐν συνεχείᾳ κατὰ τὴν προσπάθειαν διασώσεων τῶν ἐπιβατῶν, μετὰ τὴν διαταχθεῖσαν ἐγκαταλείψεων τοῦ πλοίου.

Οσον ἀφορᾷ τὸ πρῶτον σκέλος τῶν ἀνακρίσεων, τινὲς ἐκ τῶν ἔξετασθέντων ἐπιβατῶν κατέθεσαν ὅτι πρὶν ἡ ἐκδηλωθῆ τὸ πῦρ ὥσφρανθησαν ὅσμην καιομένου ἀλαστικοῦ καὶ ὅτι πλεῖστα ὥστα φῶτα τῶν θαλαμίσκων δὲν ἦπιστον.

Ἐκ τῶν καταθέσεων τούτων συμπεραίνεται, ὅτι ἡ ἡλεκτρικὴ ἐγκατάστασις τοῦ σκάφους ὑπέστη δραχυκύλωμα, μὴ γενόμενον ἐγκαίρως ἀντιληπτὸν ἀπὸ τοὺς μηχανικοὺς καὶ ἡλεκτρολόγους.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ «Λακωνία» εἶχεν ὑποστῆ ἐπιθύρωσιν ἀπὸ ἐπιθεωρητὰς τοῦ Ἀγγλικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν, τοῦ γαλλικοῦ νηογνώμονος «Βέριτας», αἱ δὲ μηχανικαὶ του ἐγκαταστάσεις εἶχον ἐπιθεωρηθῆ ἀπὸ ἐκπροσώπους τῶν ἐργοστάσιων Θόρυβρα τοῦ Σαουθάμπτον καὶ ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων.

Κατὰ συνέπειαν, ἡ πυρκαϊᾶ ὠφείλετο εἰς παντελῶς τυχαῖον γεγονός.

Οἱ πλεῖστοι ἐκ τῶν ἔξετασθέντων ἐπιβατῶν κατέθεσαν, ὅτι τὸ πῦρ ἐξεδηλώθη κατ' ἀρχὴν εἰς τὸ κομμωτήριον τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ ὅποιου καὶ ἀντελήφθησαν νὰ ἔξερχεται καπνός, περὶ τὴν 9.30 μ.μ. τῆς 22ας Δεκεμβρίου.

Τὴν περίπτωσιν τοῦ σαμπιτάζ τὴν ἀποκλείουν ἀπαντεῖς οἱ ἔξετασθέντες ἐπιβάται.

Οσον ἀφορᾷ τὸ δευτέρον σκέλος τῶν ἀνακρίσεων, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν συμπεριφορὰ τοῦ πληρώματος, δῆλον αἱ καταθέσεις ἀναφέρουν, δῆλον τὴν κατάσθεσιν τοῦ πυρὸς κατεβλήθη ἐν μέρους τοῦ πληρώματος

κάθε προσπάθεια. Τὸ ἔργον τῆς κατασθέσεως τοῦ πυρὸς ἥρχισε περὶ τὴν 10 μ.μ. καὶ διήρκεσε μέχρι τῆς 11.30 μ.μ., ὅποτε διετάχθη ἡ ἐγκαταλείψις τοῦ πλοίου καὶ ταυτοχρόνως ἐξεπέμφθη τὸ S.O.S.

Ἡ κατάσθεσις τοῦ πυρὸς παρὰ τὰς ἐντατικὰς προσπάθειας τοῦ πληρώματος, κατέστη ἀδύνατος, διότι, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὰς καταθέσεις, τὸ ὑδωρ δὲν ἔξετοξετο μὲ ἀρκετὴν πίεσιν ἀπὸ τοὺς σωλήνας τῶν πυροσβεστήρων. Κατὰ συνέπειαν, κάθε προσπάθεια ἐντοπίσεως καὶ κατασθέσεως τοῦ πυρὸς, ἀπέβαινεν ἄκαρπος καὶ τὸ πῦρ διέφυγε τοῦ ἐλέγχου καὶ ἥρχισε νὰ ἐξαπλούται πρὸς σῶλας τὰς κατευθύνσεις.

Ως πρὸς τὴν στάσιν τοῦ πληρώματος, μετά τὴν διαταχθεῖσαν ἐγκαταλείψιν τοῦ σκάφους, ἡ γενικὴ ἐντύπωσις τῶν ἔξετασθέντων μαρτύρων εἶναι, ὅτι οἱ περισσότεροι τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐδομήθησαν τοὺς ἐπιβιθασθούντας τῶν σωσιθείων διάπιστώσῃ τὰς εὐθύνας.

Πανικός, κατὰ τὰς καταθέσεις πάντοτε τῶν ἐπιβατῶν, δὲν ἐσπηριώθη, ἐν τούτοις, ἔλειπεν ἡ πλήρης ὄργανωσις εἰς τὴν κατανομὴν τοῦ πληρώματος εἰς τὸ διατεταγμένας θέσεις, ὡστε τὸ ἔργον τῆς διασώσεως τῶν επιβατῶν νὰ καθίσταται εὐχέρετερον.

Ἐξαίρεται ἀπὸ τὸν τίνος τῶν μαρτύρων ἡ ἀναληφθεῖσα πρωτοβουλία εἰς τὸ ἔργον τῆς διασώσεως τῶν ἐπιβατῶν ἀπὸ τὸ διευθυντήν τῆς Κρουαζιέρας κ. George Herbert. Οὗτος ἀνέλαβε τὸ γενικὸν πρόσταγμα κατὰ τὴν ὥραν τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου καὶ ἔδισε συνεχῶς ὅδηγίας εἰς τοὺς ἐπιβάτας.

Εἰδικὴ μνεία εἰς τὰς καταθέσεις ὅλων σχεδὸν τῶν ἔξετασθέντων μαρτύρων, γίνεται διὰ τὴν ψύχραιμον στάσιν τὴν ὅποιαν ἐπέδειξεν ἡ ἀσύρματιστρια κ. M. Ἀνδρέου, τόσον κατὰ τὴν διαπεριώσεως τῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν λέμβων, δόσον καὶ κατὰ τὴν προσπάθειαν ἐπικοινωνίας μετὰ τῶν σκαφῶν τὰ ὅποια ἐσπεύσαν εἰς δοθεῖσαν τοῦ φλεγομένου ὑπερωκεανού. Δέοντα νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ κ. Ἀνδρέου, εὑρίσκομέν ἐπὶ κεφαλῆς 80 ναυαγῶν εἰς σωσίδιον λέμβον, ἐκάλει εἰς δοθεῖσαν διὰ τοῦ ὅπτικοῦ τὰ πλησίον εὐρισκόμενα σκάφη.

Ἐπίσης κατὰ τὴν ἐπιδίβασιν τῶν ναυαγῶν ἐπὶ τοῦ ἰσπανικοῦ ἀτμοπλοίου «Salta» ἡ κ. Μαρία Ἀνδρέου, ὁμιλούσα τὴν ἰσπανικήν, ἀγγλικήν καὶ ἄλλας γλώσσας, ἡδυνήθη νὰ δοθεῖση τοὺς διασωθέντας ἐπιβάτας τοῦ «Λακωνία» καὶ διὰ τὸ ἀσύρματον τοῦ σκάφους νὰ μεταβιθάσθη τοὺς ὑπερωκεανούς. Δέοντα νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ κ. Ἀνδρέου, εὑρίσκομέν ἐπὶ κεφαλῆς 80 ναυαγῶν εἰς σωσίδιον λέμβον, ἐκάλει εἰς δοθεῖσαν διὰ τοῦ ὅπτικοῦ τὰ πλησίον εὐρισκόμενα σκάφη.

Ἐπίσης κατὰ τὴν ἐπιδίβασιν τῶν ναυαγῶν ἐπὶ τοῦ ἰσπανικοῦ ἀτμοπλοίου «Salta»

οὐδὲν δὲν ἔδοιησαν κατὰ τὴν προσπάθειαν διασώσεως τῶν ἐπιβατῶν, ἀλλὰ τούναντίον ἐπεδόθησαν εἰς τὴν λεηλασίαν τῶν ἀποσκευῶν, εἰσερχόμενοι εἰς τὸν θαλαμίσκον. Οἱ ἀσυνειδῆτοι οὗτοι, οἱ πλεῖστοι Ἰταλοί καὶ Γερμανοί, ἀφοῦ ἐλεηλάτησαν πλείστας ὅσας ἀποσκευάς ἐρευνῶντες δι' ἀνεύρεσιν χρήματων καὶ κοσμημάτων, κατέφυγον σενεχείᾳ εἰς τὰ μπάρ τοῦ σκάφους, ὅπου ἐμεθύσκοντο.

Ἐπὶ τὸν σημείον τούτου οὐδεὶς ἐκ τῶν ἔξετασθέντων ἐπιβατῶν ἀνέφερε τὸ ὄνομα θαλαμίσκου, διότι δὲν τὸ ἔγνωριζεν, ὡστε ἡ καταγγελία νὰ ἀφορᾶ συγκεκριμένα πρόσωπα. Οἱ ίδιοι οὗτοι θαλαμίσκοι, ἀναφέρεται ἐπίσης εἰς τὰς καταθέσεις, διότι οἱ πρώτοι τῶν ὀλίγων των ναυαγῶν ἀνερριχθήσαν εἰς τὰ κλίμακα τῶν προσδραμόντων πλοίων διὰ νὰ σωθοῦν.

Ὦς γενικὸν συμπέρασμα ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν Αγγλῶν ἐπιβατῶν ἔχαγεται ἡ παρατηρηθεῖσα σύγχυσις περὶ τὸ ἔργον τῆς διασώσεως. Τὸ πλήρωμα, γενικῶς, συμπεριφέρθη καλῶς, ἐξετέλεσε τὸ καθήκον του, πλὴν τῆς θλιβερᾶς περιπτώσεως τῶν θαλαμίσκων, οἱ πλεῖστοι τῶν συνεχείᾳ εἰσέπιπτοι τῶν ὀλίγων της ηγεμονίας των πλοίων.

Βαρεῖαι είναι ἡ εὐθύνη τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς. Εἰς αὐτὴν ἀπόκειται νὰ καταλογίγισται πρωτοβουλία εἰς τὸν τύχον, πρὸς εἰανδήποτε πλευράν, ὑπαρχόμενα εὐθύνας. Εἰς τὸ τελικὸν πόρισμα αὐτῆς στηρίζεται συνήθως καὶ ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων. Τόσον δὲ ἡ Δικαστικὴ Ἀρχή, δόσον καὶ τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον, ποὺ θὰ κληθούν ἐν συνεχείᾳ νὰ ἐπιβάλλουν τὰς ἀναγκαίας κυρώσεις, εἰς τὰ ὀντώτερα κυρίως πορίσματα πρόκειται νὰ βασίσουν τὰς ἀπόφασεις των.

Εἰσῆλθη, πάντως, ἡ ὑπόθεσις εἰς τὸ στάδιον τῆς δικαστικῆς πλέον ἐρεύνης καὶ μὲ ἐμπιστοσύνην ἀσμένει, τόσον ἡ ἐλληνικὴ ὄσον καὶ ἡ διεθνὴς κοινὴ γνώμη, τὴν τελικὴν τῆς ἀπόφασιν.

Καὶ κλεψόν, πάντως, ἡ σημείωμα αὐτό, τονίζοντες τὴν ἀνάγκην τῆς ταχυτάτης ἐκδίκασεως τῆς ὑπόθεσεως καὶ τῆς ἐπιθολῆς αὐστηρῶν κυρώσεων κατὰ τὰς ὅσσαν θὰ ἀπεδεικνύοντο ἐπιλήσμονες τοῦ καθήκοντός των.

Ἡ μακρὸν ἐλληνικὴ ιστοτική παράδοσις, αὐτὸν τὸ κύρος τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπιβάλλει τὴν ἀνεπηρέαστον κρίσιν. Οὐδεμία σκοπιμότης δικαιολογεῖται. Θὰ είναι, ἄλλως τε, αὐτή καὶ εἰς δάρος μας. διότι τὸ περιεχόμενον τῶν εἰς τὸν Λονδίνον καταθέσεων, είναι γνωστὸν καὶ εἰς τὸν ἀμερικανικὸν Μεταφορῶν.

Τὸ νὰ εἰμεθώ κάτοχοι μιᾶς μεγάλης Ναυτιλίας, συνεπάγεται καὶ ἐξ ἴσου μεγάλας εὐθύνας. Καὶ πρέπει να ἀποδείξωμεν, διτὶ δυνάμεθα νὰ φέρωμεν τὸ δάρος τῶν τοιούτων εὐθύνων.

OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. Ἀτομικὰ δωμάτια, μετά λουτροῦ, τηλεφόνου, πλήρως κλιματισμένα.
2. Στοργική περιθωρίου, πλήρως συγκεκροτημένη
3. Ἰατρική ἐπίσκεψις, ἀν ζητηθῆ, ἐπὶ τοῦ πλοίου
4. Παροχὴ ὑπρεστών καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.
5. Ομιλεῖται ἡ Ἐλληνικὴ ἀπὸ δύο νοσοκόμους καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀπὸ δύο νοσοπικόν.

ΛΙΜΝΗ ΖΑΚΑΡΑΣ CHOME BUS STOP ICHIOKA

ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Ιατρὸς N. OGAWA

ΣΑΣ ΕΚΟΥΡΑΣΑΝ ΑΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΣΤΟΜΙΑ ΚΥΤΩΝ; - ΣΑΣ ΕΚΟΥΡΑΣΑΝ ΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΩΣ ΤΩΝ;

ΤΟΤΕ ΠΡΟΤΙΜΗΣΑΤΕ ΤΑ ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΥΤΩΝ C.P.I. ΚΑΙ ΘΑ ΕΧΕΤΕ ΤΟΙΑΥΤΑ ΙΣΧΥΡΩΣ ΚΑΤΕΣΚΕΥΑΣΜΕΝΑ, ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙ ΘΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ, ΧΩΡΙΣ ΗΜΙΜΕΤΡΑ, ΆΛΛΑ ΜΕ ΠΛΗΡΩΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ. ΚΑΘΟΡΙΣΑΤΕ ΟΤΙ ΕΠΙΘΥΜΕΙΤΕ C.P.I.



ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ 23.500 τόννων d.w.
(άναδιπλουμένου τύπου καλύμματα δύο φύλλων)
Κατασκευασταί: Ισικαβαζίμα - Χαρίμα, Τόκιο
1962



Δεξαμενόπλοιον - μεταλλοφόρον 53.500 τόννων d.w.
(μὲ καλύμματα άνοιγοντα πρὸς τὴν πλευρὰν)
Κατασκευασταί: Μιτσουμπίσι - Νιππόν, Γιοκοχάμα
1963

ΕΑΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΤΕ Ή ΠΡΟΤΙΘΕΣΘΕ ΝΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΤΕ Η ΑΚΟΜΗ ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ, ΘΑ ΚΕΡΔΙΣΕΤΕ ΕΑΝ ΚΑΘΟΡΙΣΕΤΕ ΟΤΙ ΕΠΙΘΥΜΕΙΤΕ ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΚΥΤΩΝ C.P.I.

ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΚΑΛΥΜΜΑΤΩΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΥΤΩΝ, ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ, ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΜΑΣ ΚΑΛΥΜΜΑΤΩΝ, ΑΝΟΙΓΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑΝ, ΑΕΡΟΣΤΕΓΩΝ, ΑΝΕΥ ΑΝΤΩΡΙΔΩΝ Ή ΓΡΥΛΛΩΝ.

SHINMARU HATCH BOARD Co, LTD

No. 7,3 - CHOME, SHINYAMASHITA - CHO, NAKA - KU,

YOKOHAMA, JAPAN

CABLE ADDRESS - CENTROLITE YOKOHAMA

SOLE LICENSEES (ORIENT) CLEVELAND PNEUMATIC INDUSTRIES, DIV. OF PNEUMO - DYNAMICS, U.S.A.

Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

ΟΓΔΟΗΝΚΟΝΤΑ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΛΙΡΩΝ Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.—Η ΣΥΜΠΑΗΡΩΣΙΣ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ.—ΗΥΞΗΜΕΝΟΝ ΤΟ ΚΟΝΔΥΛΙΟΝ ΕΚ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ.

Διά' ἀποφάσεως τού τ. Υπουργού Ναυτιλίας κ. Α. Σπανιδή, ἐνεκρίθη ὁ νέος προϋπολογισμὸς τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως τοῦ ἔτους 1964, κοινοποιηθεὶς πρὸς ἑκτέλεσιν εἰς τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Υπουργείου καὶ τὰς διοικησίες τῶν Δημοσίων Ναυτικών Σχολῶν.

Ἐπὶ μιᾶς αἰσιοδόξου προσπτικῆς διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ ποντοπόρου πλοίου στηρίζουν οἱ συντάξαντες τὸν προϋπολογισμόν, τὴν αὐξησιν τοῦ σκέλους τῶν ἑσδόδων τοῦ K.N.E. Ἀπὸ τὴν ἀποδοτικὴν ἔργασίαν τοῦ πλοίου ἔξαρται κυρίως ἡ πρόσδοσις καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἀνάλογης προσποθείας διὰ τὴν δημιουργίαν νέων στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικού Ναυτικοῦ. Εἰς τὴν καλὴν τοῦ πλοίου ἔργασίαν στηρίζονται ἡ πρόνοια, ἡ ἀπάδευσις καὶ πλείστα ἄλλα προβλήματα συνυψασμένα μὲ τὴν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν.

Βάσει, λοιπόν, τῶν καλῶν προβλέψεων, αἱ εἰσφοραὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆν καὶ ἔνην σημαίαν, συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T., αἵτινες ἀποτελοῦν καὶ τὴν κυριωτέραν πηγὴν ἐνισχύσεως τοῦ K.N.E., θὰ ἀνέλθουν κατὰ τὸ 1964 εἰς 80.000 λίρας, ἐνῷ αἱ εἰς δραχμὰς τοιαῦται ὑπελογισθήσαν εἰς ἑκατομμύριον.

Ἐξ ἄλλου, ἀπὸ τὸ σκέλος τῶν ἑσδόδων ὑπολογίζεται εἰς 7.500.000 δραχμάς. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου 3.000.000 θὰ διατεθοῦν πρὸς συνέχισιν διαφόρων κτιριακῶν ἔργων, 4.000.000 περίπου δραχμαὶ διὰ τὴν καλυψιν τῶν ἀναγκῶν συντηρήσεως, λειτουργίας καὶ ἐφοδιασμοῦ τῶν σχολῶν, ὡς καὶ διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τοῦ πάσης φύσεως προσωπικοῦ αὐτῶν. Τέλος εἰς 500.000 δραχμὰς ἔχουν υπολογισθῆται τὰ γενικὰ ἑσδόδα.

Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜὸς τοῦ 1964 παρουσιάζει, ἔναντι τῶν προγενεστέρων αὐτοῦ, σταθερὰν αὐξησιν εἰς ἀμφότερα τὰ σκέλη ἑσδῶν καὶ ἑσδόδων.

Οσον ἀφορᾷ ιδιαιτέρως εἰς τὸ σκέλος τῶν ἑσδῶν, ἡ αὐξησις αὐτῶν ὀφείλεται εἰς τὴν συνεχός δελτίουμένην ὄργανωσιν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικού Ναυτικοῦ καὶ εἰς τὴν προσθήκην νέων, ὡς η Σχολὴ Μηχανικῶν Χίου καὶ η Σχολὴ Πλοιάρχων Σύρου.

Πρέπει ἐπίσης νὰ τονισθῇ ἡ βαίνουσα μειούμενη συμβολὴ τοῦ τακτικοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ εἰς τὰς δαπάνας τῆς Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως, γεγονός τὸ ὅποιον εἶναι, τούλαχιστον, ἀκατανόητον, εἰς περίοδον καθ' ἣν προέχουσσα σημασία ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἔχει δοθῆ πρὸς τὴν τεχνικὴν ἐκπαίδευσιν.

Ἡ συνεχῆς ἄνοδος τῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Ναυτικὴν Εκπαίδευσιν, ἀποδεικνύεται καὶ ἐν τοῦ παρατιθέμενου κατωτέρῳ πίνακος ἑσδῶν τοῦ K.N.E., ἀπὸ τοῦ 1958, ὅποτε ἐπερατώθησαν αἱ ἀρχικαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου, μέχρι τοῦ 1962:

Ἐτήσια ἑξοδα τοῦ K.N.E.:

1958	Δρχ.	1.190.000
1959	»	2.190.000
1960	»	2.420.000
1961	»	4.520.000
1962	»	6.620.000

Ἀντιστοίχως τὰ ἑσδῶτα τοῦ Κεφαλαίου κατὰ τὴν αὐτὴν πενταετίαν, ἐμφανίζονται ὡς ἀκολούθως:

1958	Δρχ.	2.030.000
1959	»	2.720.000
1960	»	3.006.000
1961	»	5.548.000
1962	»	8.267.000

ΕΚ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Πέραν τῶν ηδημένων τακτικῶν ἑσδῶν

τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ 1964, ηδημένον κατὰ 4.920.000 δραχμάς, ἐμφανίζεται ἐφέτος καὶ τὸ κονδύλιον, τὸ ὅποιον ἐνέκρινε τὸ Υπουργείον Συντονισμοῦ ἐκ τῶν Δημοσίων Ἐπενδύσεων, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως.

Συνολικῶς τὸ ὑφος τοῦ ἑγγραφέντος διὰ τὴν Ναυτικὴν Εκπαίδευσιν ποσοῦ, ἀνέρχεται εἰς 8.639.000 δραχμάς. Διὰ τοῦ ποσοῦ τούτου θὰ καλυφθοῦν ὅποια ἀπόφεως κατασκευαστικῶν ἔργων, ἡ συνέχισις τῶν διασκευῶν τῆς Σχολῆς "Υδρας", ὡστε τὸ ἑκταδευτικὸν αὐτῆς ἐπίπεδον νὰ φθάσῃ ἐκεῖνο τῶν ἄλλων Σχολῶν, καὶ ἡ ἀποπεράτωσις τοῦ νέου Σχολῶν, καὶ τὰ διαφοράτερας σημειώσεις.

Ἐξ ἄλλου, ἀπὸ ἀπόφεως ἔξοπλισμοῦ εἰς τεχνικὰ μέσα τῶν σχολῶν, τὸ ἑγκριθὲν πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν προμήθειαν τοῦ πάσης φύσεως ἡλεκτρολογικοῦ υλικοῦ τοῦ νέου ἡλεκτρικοῦ ἔργαστηρίου τῶν Σχο-

Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1963 ΥΠΕΡΕΒΗ ΚΑΘΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΝ.—ΑΝΗΛΘΟΝ ΕΙΣ 125.300.000 ΔΟΛΑΡΙΑ.—ΑΝΟΔΙΚΗ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ

Αἱ προβλέψεις τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν περὶ τοῦ ὑφος τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος κατὰ τὸ 1963, ἐπῆλθεν συν. Εἰς 125.300.000 δολλάρια ἀνήλθεν ή ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματική πρόσδοσις, διὰ νὰ καταστάθῃ τὴν δευτέραν θέσιν μεταξὺ τῶν συναλλαγματικῶν προσδόσων τῆς χώρας, μὲ προπορεύμενον μόνον τὸ κονδύλιον τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων, τὸ ὅποιον ἀνήλθεν εἰς 128 ἑκατομμύρια δολλάρια.

"Ομως, ἡ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα εὑρίσκεται εἰς τὴν κορυφὴν τῶν πάσης φύσεως συναλλαγματικῶν προσδόσων. Ποσὸν τούλαχιστον τεσσάρων ἑκατομμυρίων δολλαρίων, κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς ὑπηρεσίας στατιστικῆς συναλλαγμοτος καὶ καταρτίσεως ισοδυγιού πληρωμῶν τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος, καταγράφεται ἐσφαλμένα, ἀπὸ τὰ οἰκεῖα τημάτα τῶν Ναυτιλιακῶν Τραπέζων, εἰς τὸν πίνακα τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων καὶ δεύτερον εἰς τὴν καταβολὴν μέρους τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτεργατῶν, παρὰ τῶν ἐνταῦθα ἐφοπλιστικῶν γραφείων, διὰ τῶν δραστηριοτήσεων τῶν ὡς ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων.

Ἡ μείσωσις αὕτη τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλιούμενων, ἀποδίδεται ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος εἰς δύο βασικοὺς λόγους: Πρώτον εἰς τὴν λανθασμένην καταχώρησιν τῶν ἐμβασμάτων τούτων ὑπὸ τῶν Ναυτιλιακῶν Τραπέζων, εἰς τὴν στήλην τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων καὶ δεύτερον εἰς τὴν καταβολὴν μέρους τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτεργατῶν, παρὰ τῶν ἐνταῦθα ἐφοπλιστικῶν γραφείων, διὰ τῶν δραστηριοτήσεων τῶν ὡς ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων.

Ἀξιοσημένως εἶναι καὶ ἡ αὔξησις τοῦ κονδύλιον τοῦ ἀναφερούμενου εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν καὶ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου κονδύλιον τοῦ 1962. Αὐριθέτη εἰσ 2.300.000 δολλάρια καὶ εἰς ποσοστὸν 121,05%.

Ἡ αὔξησις ὀφείλεται εἰς τὴν ἀθρόαν κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1963 ἐγκατάλειψιν τοῦ ἀγκυροβολίου τῆς ἀργίας σημαντικοῦ ἀριθμοῦ παρωτλισμένων πλοίων, τοῦ δεξαμενισμοῦ αὐτῶν καὶ τῆς διενεργείας ἐπισκεψών.

Τέλος καὶ τὸ κονδύλιον τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὰς εἰσφορὰς ὑπὲρ τῶν ἀσφαλιστικῶν ταμείων, παρουσιάσαν αὔξησιν ἐκ 2.100.000 δολαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 58,33%, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου κονδύλιον τοῦ ἔτους 1962.

Καὶ οὕτω, τὸ προϊὸν τῆς δραστηριότητος τῆς Ναυτιλίας κατέλαβε κατὰ τὸ 1963 τὴν κορυφὴν τῆς πωραμίδος, τῶν πάσης φύσεως, τῶν ὡς ἀδήλων χαρακτηριζούμενων, συναλλαγματικῶν προσδόσων τῆς χώρας.

λῶν Μηχανικῶν καὶ Ἀσυρματιστῶν Ἀσπροπύργου, τὴν προμήθειαν τῶν ναυτικῶν ὄργανων καὶ τῶν ἀναγκαίων πλωτῶν μέσων διὰ τὰς τάξις σχολάς.

Διὰ τῆς διαθέσεως τοῦ ποσοῦ τῶν 8.639.000 δραχμῶν, συμπληρούται ὁ τεχνικὸς ἑσπειρισμὸς τῶν σχολῶν καὶ περατώνται δῆλα τὰ προγραμματισθέντα ἔργα διατομέρων.

Ἡ αὔξησις τοῦ κονδύλιον ἐπενδύσεων ὑπέρ της συνεικινήθη, ἐπὶ τέλους, ἀπὸ τὴν καταβαλλομένην προσπάθειαν εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως. Τὰ μέχρι σήμερον διατείνεται ποσὰ ἀπὸ τὸν δημόσιον προϋπολογισμὸν διὰ τὰς τάξις σχολάς ἡτο κυριολεκτικῶς ἀσήμαντα, λαμβανομένου ὑπὲρ ὄψιν καὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἀπὸ τὴν πίστωσιν τῶν 2.500.000 δραχμῶν περίπου, ἡ ὁποία ἐτήσιως ἐνεγράφετο εἰς τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν, ποσὸν 1.500.000 δραχμῶν ἔπαινειστέπαττε τὸ Δημόσιον διὰ τὴν καταβολῆς τῶν διδάκτρων ἐκ μέρους τῶν μαθητῶν.

Ο ΝΕΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΗΥΣΗΜΕΝΑ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ. — ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ. — Η ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. κ. ΠΑΝ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΥ

Πρός τὰ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. διενεμήθη ὁ καταρτισθεὶς νέος προϋπολογισμὸς τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας Ναυτικῶν, τοῦ ἔτους 1964.

'Η πορεία τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ Κ.Α.Α.Ν. θεμελιώθηται ἐπὶ αἰσιοδόξων προβλέψεων διὰ τὰς ἔργασίας τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἐπειδὴ τῶν εἰσφορῶν τῆς ὀποίας — ἐφόπλιστῶν καὶ ναυτικῶν — στηρίζονται κυρίως ὅλα τὰ ταμεῖα τὰ ἀποδέποντα εἰς τὴν προστασίαν τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας.

'Ο νέος προϋπολογισμὸς ἀναλύεται ὡς ἀκολούθως:

ΕΣΟΔΑ	
'Αποδιδόμενα ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ.	81.095.000
Πραγματοποιούμενα ὑπὸ τοῦ «Οίκου Ναύτου»	11.070.503
Σύνολον	92.165.503

ΕΞΟΔΑ

1) Κλάδος 'Ασθενείας	64.742.444
Διαχείρισις «Οίκου Ναύτου»	12.730.003
2) Κλάδος 'Ανεργίας	1.593.917
α) Διαχείρισις Γ.Ε.Ν.Ε.	4.528.805
β) Διαχείρισις Ν.Α.Τ.	1.000.000
γ) 'Αποθεματικὸν	7.570.334
Σύνολον ἔξοδων	92.165.503

'Ἐτης ἔκθεσεως ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀντιπλοιάρχου λιμενικοῦ κ. Παν. Βλασσοπούλου προκύπτει, ὅτι τὰ ἔσοδα εἰναι πρόσθια ἔναντι τοῦ ἔτους 1963 κατὰ 11.809.000 δραχμᾶς ἡ κατὰ ποσοσ. 14.69%.

'Ομοίως ηδημένα ἐμφανίζονται καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ Κεφαλαίου κατὰ 8.923.990 δρχ. ἡ κατὰ ποσοστὸν 11.79%.

'Η αὐξησις τῶν ἔξοδων ἔχειγεται ἐκ τῆς καλύψεως ὀλονέν καὶ μεγαλύτερου ἀριθμοῦ ἡσφαλισμένων ἀφ' ἐνός, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ποιοτικῆς βελτιώσεως τοῦ εἰδούς τῆς παρεχομένης προστασίας ἀφ' ἑτέρου.

Εἰδικότερον δύον ἀφορᾶ εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ σκέλους τῶν ἔσοδων, αὕτη στηρίζεται εἰς τὴν συνεχιζομένην δραστηριότητα τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, τῆς ὄποιας τὸ ποσοτὸν ἀργίας κατὰ τὰ ὑπὸ ὄφιν τοῦ στοιχεία ἐμειώθη ἔναντι τοῦ κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ ἔτους 1963 ποσοστού. Οὕτω, ἐνῷ διὰ τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1963 εἶχεν ὑπολογισθῆ ποσοστὸν ἀργίας 35% διὰ τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ποντοπόρα φορτηγὰ καὶ 32% διὰ τὰ συμβεδλημένα, τὰ ἀντίστοιχα ποσοστὰ διὰ τὸ 1964 ὑπελογίσθησαν εἰς

22% δι᾽ ἀμφοτέρας τὰς κατηγορίας, τῶν δὲ δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 30% καὶ 27,5% διὰ τὸ 1963, εἰς 20% δι᾽ ἀμφοτέρας τὰς κατηγορίας διὰ τὸ 1964.

Κατὰ δεύτερον λόγον, εἰς τὴν αὐξησιν κατὰ 3% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων τῶν διαφόρων κατηγοριῶν καὶ συνεπώς ἐπὶ πλέον εἰσφορῶν ισαρίθμων συγκεκριμένων

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΕΞΟΔΩΝ

	1964	1963
Εἰσφοραὶ ναυτικῶν, πλοίων ἐσωτερικοῦ	3.345.000	2.765.000
» » ποντοπόρων	19.450.000	16.277.000
Εἰσφοραὶ ναυτικῶν συμβεδλημένων	13.715.000	12.134.000
'Εξαγοραὶ ναυτικῆς ὑπηρεσίας	816.000	1.831.000
Εἰσφοραὶ ἐργοδοτῶν, πλοίων ἐσωτερικοῦ	3.848.000	3.259.000
» » ποντοπόρων	22.043.000	18.449.000
» » συμβεδλημένων	15.544.000	13.748.000
» » ἔξαγορας ἐργοδότου	298.000	282.000
Τέλη, δικαιώματα, φόροι	1.667.000	1.417.000
Διάφορα ἔσοδα	219.000	219.000
Συμμετοχὴ ἡσφαλισμένων εἰς δαπάνας	10.818.501	9.322.501
'Εκτακτα ἔσοδα «Οίκου Ναύτου»	2	2
'Εσοδα ἐκ τῆς περιουσίας	252.000	252.000
'Εσοδα παρελθ. οἰκονομικῶν ἔτῶν	50.000	401.000
Σύνολον	92.165.503	80.356.503

Γενικὸν σύνολον ἔσόδων

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΕΞΟΔΩΝ

1) Κλάδος 'Ασθενείας	1964	1963
'Υγειονομικὴ Προστασία ἡσφαλισμένων Κέντρου	39.610.001	38.387.001
» » 'Επαρχιῶν	17.255.000	14.301.000
Δαπάναι λειτουργίας Παιδικῶν 'Εξοχῶν	1.605.400	1.401.200
'Αποδοχαὶ προσωπικοῦ «Οίκου Ναύτου»	2.785.841	2.402.561
'Αποζημίωσις συμβούλων καὶ ἐπιτροπῶν	313.200	343.200
'Εξοδα γραφείων καὶ διοικήσεως Κέντρου	1.783.001	1.279.501
'Εξοδα διοικήσεως Παραρτημάτων	520.000	450.000
'Εκτακτα ἔξοδα	25.000	25.000
Δαπάναι παρελθουσῶν χρήσεων	200.000	50.000
'Επιπλα, σκεύη, εἴδη ἀπογραφῆς κλπ.	645.001	475.001
Σύνολον ἔξοδων κλάδου 'Ασθενείας	64.742.444	59.114.464
2) Κλάδος 'Ανεργίας	1964	1963

Δαπάναι ἐπιδοτήσεως ναυτικῶν	12.300.000	11.000.000
Δαπάναι ναυταποστολῶν	200.003	200.003
"Εξοδα διοικητικὸν καὶ λειτουργίας Κλάδου 'Ανεργίας	230.000	230.000
Δαπάναι λειτουργίας Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιῶς - Σύρου	1.593.917	1.404.979
Λοιπαὶ δαπάναι προστασίας	2.280.001	1.580.000
Δαπάναι διοικήσεως Κέντρου	1.075.804	1.022.604
"Εξοδα λειτουργίας Κ.Α.Α.Ν. εἰς Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα	1.073.000	1.019.122
'Επιστροφὴ εἰσφορῶν	100.000	100.000
'Αποθεματικὸν	1.000.000	4.685.350
Πρόβλεψις ἀποθεματικῶν Κλάδου 'Ανεργίας	7.570.334	1
Σύνολον δαπανῶν	27.423.059	21.242.019

Σύνολον 'Ασθενείας καὶ 'Ανεργίας

	1964	1963
Σύνολον	92.165.503	80.356.503
Λείας δι' ιδιοτικῶν κλινικῶν, τὴν κατὰ τόπον ἐπέκτασιν τῆς μέσω τῶν ἀγροτικῶν ιατρείων παρεχομένης προστασίας, τὴν αὐξησιν τῶν ἀποζημιώσεων τῶν ιατρῶν παραρτημάτων κλπ. 3)	= = = =	= = = =
Εἰς τὴν αὐξησιν τῶν δαπανῶν διὰ παιδικᾶς ἡ μαθητικᾶς κατασκηνώσεις τῶν τέκνων τῶν ναυτικῶν διὰ 4)	λείας δι' ιδιοτικῶν κλινικῶν, τὴν κατὰ τόπον ἐπέκτασιν τῆς μέσω τῶν ἀγροτικῶν ιατρείων παρεχομένης προστασίας, τὴν αὐξησιν τῶν δαπανῶν διὰ παιδικᾶς ἡ μαθητικᾶς κατασκηνώσεις τῶν τέκνων τῶν ναυτικῶν διὰ 4)	λείας δι' ιδιοτικῶν κλινικῶν, τὴν κατὰ τόπον ἐπέκτασιν τῆς μέσω τῶν ἀγροτικῶν ιατρείων παρεχομένης προστασίας, τὴν αὐξησιν τῶν δαπανῶν διὰ παιδικᾶς ἡ μαθητικᾶς κατασκηνώσεις τῶν τέκνων τῶν ναυτικῶν διὰ 4)
Εἰς τὴν αὐξησιν τῆς ύγειονομικῆς προστασίας τοῦ Κέντρου, εἰς τὴν πρόβλεψιν 17 ἐπὶ πλέον μελῶν τοῦ ἐν γένει ύγειονομικοῦ προσωπικοῦ καὶ τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ ἀπὸ 2 Ιουνίου 1960 Β. Διατάγματος «περὶ ἀποζημιώσεως ιατρῶν κλπ.» 2)	εἰς τὴν αὐξησιν τῆς ύγειονομικῆς προστασίας τοῦ Κέντρου, εἰς τὴν πρόβλεψιν 17 ἐπὶ πλέον μελῶν τοῦ ἐν γένει ύγειονομικοῦ προσωπικοῦ καὶ τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ ἀπὸ 2 Ιουνίου 1960 Β. Διατάγματος «περὶ ἀποζημιώσεως ιατρῶν κλπ.» 2)	εἰς τὴν αὐξησιν τῆς ύγειονομικῆς προστασίας τοῦ Κέντρου, εἰς τὴν πρόβλεψιν 17 ἐπὶ πλέον μελῶν τοῦ ἐν γένει ύγειονομικοῦ προσωπικοῦ καὶ τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ ἀπὸ 2 Ιουνίου 1960 Β. Διατάγματος «περὶ ἀποζημιώσεως ιατρῶν κλπ.» 2)
Εἰς τὴν αὐξησιν τῆς ύγειονομικῆς προστασίας εἰς τὴν πρόβλεψιν ἐν γένει παροχῆς προστασίας εἰς μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἡσφαλισμένων, τὴν ἐφαρμογὴν τὸ πρώτων τοῦ μέτρου παραπομπῆς εἰς ιατροὺς εἰδικοτήτων, τὴν ἐπέκτασιν τῆς παροχῆς κλινικῆς νοση-	εἰς τὴν αὐξησιν τῆς ύγειονομικῆς προστασίας εἰς τὴν πρόβλεψιν ἐν γένει παροχῆς προστασίας εἰς μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἡσφαλισμένων, τὴν ἐφαρμογὴν τὸ πρώτων τοῦ μέτρου παραπομπῆς εἰς ιατρούς εἰδικοτήτων, τὴν ἐπέκτασιν τῆς παροχῆς κλινικῆς νοση-	εἰς τὴν αὐξησιν τῆς ύγειονομικῆς προστασίας εἰς τὴν πρόβλεψιν ἐν γένει παροχῆς προστασίας εἰς μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἡσφαλισμένων, τὴν ἐφαρμογὴν τὸ πρώτων τοῦ μέτρου παραπομπῆς εἰς ιατρούς εἰδικοτήτων, τὴν ἐπέκτασιν τῆς παροχῆς κλινικῆς νοση-

πληρωμάτων ἐπὶ τῶν προβλέψεων τοῦ 1964 ἔναντι τοῦ 1963.

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΕΞΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Τὰ ἔσοδα καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ἀναλύονται ὡ

ΤΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥ N.A.T.

Η ΑΝΑΓΚΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΤΕΡΑΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΩΣ ΤΩΝ

Μεταξύ ἄλλων ναυτιλιακών θεμάτων, πρωτεύουσαν κατέχει θέσιν τὸ ζήτημα τῆς πλέον ἀπόδοτικής τοποθετήσεως τῶν διαθεσίμων τοῦ N.A.T. καὶ τῶν ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ὄργανισμάν τῶν ναυτικῶν μας.

Δὲν πρόκειται νὰ διατυπώσωμεν συγκεκριμένον ἡ καινοφανῆ τινα προγραμματισμὸν ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ ζήτηματος. Προτιθέμεθα μόνον νὰ τὸ ἀνακινησωμενον. Αἱ διπλαὶ ἐκλογαὶ καὶ ἡ πολιτικὴ ἀθεναιότης τῶν τελευταίων μηνῶν δὲν ἥσαν ἡ μόνη περιόδος, ποὺ προεκάλεσε μίαν καθολικὴν καθήλωσιν τῆς δραστηριότητος τῆς κρατικῆς μηχανῆς. Ιδιαίτερως, μᾶλιστα εἰς τὸ "Υπουργείον Ἐμπορικής Ναυτιλίας" ἡ ἀπραξία χρονολογεῖται ἀπὸ ἐτῶν. Πολλῶν ἔτῶν καὶ ἐπὶ πολλῶν, δυστυχῶς, ὑπουργικῶν περιόδων.

Αἱ στήλαι οὐταὶ κατ' ἐπανάληψιν ἡσχάλησσαν καὶ πολλὰς ἐφιλοξενησαν ἀπόφεις περὶ τοῦ προσφορτέρου τρόπου τῆς ἐπενδύσεως τῶν κεφαλαίων τῶν ἀσφαλιστικῶν μας ὄργανισμῶν καί, πρὸ πάντων, τοῦ N.A.T. Τάς ἀπόφεις αὐτὰς γνωρίζουν καὶ οἱ ἀρμόδιοι. Κατὰ κάπιον τρόπου παρουσιάζουν μίαν σαφή εἰκόνα περὶ τοῦ τί δέον γενέθαι. "Ἐν τούτοις, οὐδέν συνετελέσθη. Τὸ ζήτημα ἀνταμετωπίσθη μόνον διὰ μεμνωμένων λύσεων. Προεβλήθη ἡ δικαιολογία, ὅτι ἡ ισχύουσα περὶ τὸ N.A.T. νομοθεσία, ἐπιβάλλει τόσους καὶ τοιούτους περιορισμούς, ὡστε νὰ είναι ἀδύνατος ἡ ἐφαρμογὴ ἐνὸς ὕγιους προγράμματος ἐπενδύσεων." Άλλοι, πάλιν, ισχυρίζονται ὅτι καὶ μὲ τὰ ὑπάρχοντα νομοθετικὰ περιθώρια, θὰ ἡτο δυνατόν νὰ εὑρεθῶν τρόποι καλυτέρας ἀπόδοσεως τῶν συγκεντρωθέντων κεφαλαίων. Πιστεύουμεν εἰς τὴν πρότην ἀποφίνη. Εἶναι, πράγματι, δέσμιον, ὅτι δὲν ἔχει δοθῆ ἡ δέουσα προσοχὴ εἰς τὸ ὅλον θέμα. Οὐδεὶς πλέον διερωτᾶται διοτί τὰ ναυτικὰ δάνεια ἀπὸ τὸ N.A.T. δὲν ἔχουν ζήτησιν. Διότι ὅλοι γνωρίζουν, ὅτι οἱ δόσι εἶναι δορεῖς καὶ αἱ διατυπώσεις, ποὺ ἀπειποῦνται, εἶναι παντελῶς ἀπροσάρμοστοι πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα. "Ἐπὶ μῆνας διαρκεῖ ἡ διοικασία τῆς παροχῆς ἐνὸς δάνειου. Τὸ ἀποτέλεσμα φαίνεται εἰς τοὺς ἰσολογισμοὺς τοῦ Ταμείου, ὃπου ἀντὶ νὰ αὐξάνονται, μειούνται τὰ διατεθειμένα εἰς ναυτικὰ δάνεια κεφαλαία του.

"Η μετατροπή μέρους τῶν ὑψηλῶν τραπεζιτικῶν καταδέσεων εἰς ἔτοιμα προσδοδόρους ἀκίνητα, ἀπαγορεύεται. Η ἀνοικοδόμησις ὑπαρχόντων οἰκοπέδων, οὔτε σημειώνει δύναται νὰ σημειώσῃ πρόδοσην. Εἰς τὸ θέμα τοῦτο ὑπάρχουν, καὶ πολὺ φυσικά, ἀντίθετοι ἀπόφεις. Η δασκή διάστασις γνωμῶν, εὑρίσκεται εἰς τὸ ἔαν πρέπει τὸ N.A.T.

τρεχούσας ἑτησίας εἰσπράξεις. Αἱ προβλέψεις μὲ τὴν σημερινὴν σύνθεσιν τῆς Ναυτιλίας είναι ὅτι, παρὰ τὴν αὐξησιν τῶν διαπανῶν διὰ τὰς συντάξεις, θὰ ὑπάρχουν πάντοτε σοδαρά περιουσίαιν τοῦ Ταμείου. Καὶ ὅλον αὐτὸ τὸ συνεχῶς αὐξανόμενον κεφαλαιον, θὰ παραμείνη κατατεθειμένον εἰς ξένας Τραπέζας, ἢ δὲν ληφθῇ πρόνοια δημιουργικῆς ἀξιοποίησεως του.

Διὸ τοῦ εἶδους αὐτὸν τὴν ἀξιοποίησιν δὲν ἔχομεν, ως εἴπομεν ἡδη, συγκεκριμένον σχέδιον, διότι τὰ πράγματα δημιούν ἀφ' ἐστῶν. Η μόνη ἀσφαλής ἐπένδυσις, προσδοδόρος καὶ παραγωγική, είναι ἡ διοχετευσις τῶν κεφαλαίων τοῦ N.A.T. πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Μεγάλα εἶναι τὰ περιώρια ποὺ ἀφίνει ἀκάλυπτα ἡ ξένη χρηματαγορά. Ἀκόμη μεγαλύτερα ἀνοίγονται διὰ τὴν οικονομίαν τοῦ τόπου μας. Θὰ ἡτο δυνατὸν νὸ δοθῇ ἡ εὐχέρεια εἰς τὸν ἐκσυγχρονισμὸν πολλῶν κλάδων τῆς Ναυτιλίας, ὅπως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν, τῶν ἐπιβατηγῶν, τῶν τουριστικῶν, ἀκόμη καὶ τῶν μεσογειακῶν. Θὰ ἐνθαρρυνθῇ ἡ μικρὰ τώρα, μεγάλη ἀργότερον, ναυπηγικὴ μοσ διομηχανία καὶ θὰ δημιουργήσῃ ιδικὴν της τάξιν χρηματίων καὶ σημαντικῶν πελατῶν. Θὰ ἐκέρδιζε τὸ N.A.T. νέους πόρους ἀπὸ τὴν προσθήκην νέων μονάδων καὶ, συνπτῶς, νέων ἀσφαλισμένων πληρωμάτων. Θὰ ἀπηλλάσσετο ἀκόμη ἡ ἀπὸ τὴν φορολογίαν τῶν τόκων καὶ τῶν ἐνοικίων, ἢ ἐποδοθεῖται τὰ κεφαλαία του εἰς ναυτικά δάνεια. Οἱ τόκοι των εἶναι ἀπηλλαγμένοι φόρων.

Η σημερινὴ ἀδυναμία τοῦ N.A.T. ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ ἀξιοποίησῃ τὰ κεφαλαία του, ἀφ' ἐτέρου δὲ νὰ καρπωθῇ τὰ μεγάλα πλεονεκτήματα, τὰ ὅποια προσφέρει ἡ δανεισδητησία διὰ τὸν εἰς νέον τονταζόντη Ναυτιλίας, θέτουν σαφῶς πρὸ ἡμέραν τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος. Θὰ ἡτο, μᾶλιστα, δυνατόν, εἰς τὴν λύσιν αὐτὴν νὰ περιληφθῶν καὶ τὰ διαθεσίμων ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ὄργανισμῶν τῶν ναυτικῶν. "Αν, θεβαίως, τὸ θέλουν. Καὶ θὰ τὸ θελήσουν, διότι εἶναι ζήτημα κατασφαλίσεως τῶν συμφερόντων των καὶ ἔχασφαλίσεος ικανοποιητικῆς πρασδόου.

Εἰς τὴν δημιουργίαν μιᾶς ἐθνικῆς ναυτικῆς πίστεως, ὁφείλομεν κατὰ κύριον λόγον νὰ ἀποβλέψωμεν. Τὰ ἀποθεματικὰ τῶν ναυτικῶν ἀσφαλιστικῶν ὄργανισμῶν, ἀνερχόμενα εἰς τὸν περίποιο ἀκτομμύρια δολλαρία, ἡμιποροῦν νὰ ἀποτελέσουν τὸν πυρήνα τῶν απιτουμένων κεφαλαίων. Δὲν ἀρκοῦν, θεβαίως, οὐτά καὶ μόνον. Αἱ ἔδω Τραπέζαι θὰ ἡδυνατοῦν συνεργαζόμεναι εἰς τὴν προσπάθειαν, νὰ συνεισφέρουν, ὅπως καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰ ιδρυτικὰ κεφαλαία καὶ διὰ τῶν καταθεσέων των. Μακράς πνοής δὲ προγραμματισμός. "Ολα ἡμιποροῦν νὰ γίνουν ἢ δὲν ληφθῆ ἡ θέλησις καὶ η πίστης.

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

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

FORMERLY
LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1
TL. BISHOPS GATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS, TEL. 477426

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

PIRAEUS

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

νά μή είναι συναγωνιστικός εις τὴν παγκόσμιον ἀγοράν καὶ οἱ ναυλωταὶ νὰ προσπαθοῦν διὰ τῶν ἀνατέλη τεχνασμάτων, νὰ πωλήσουν. 'Ημεῖς, πάντως, θεωρούμεν τὴν τακτικὴν ταύτην ἐπιλήφμον καὶ μυωπάζουσαν, ἄν δχι ἐκτλητικήν.

Φρονούμεν, ὅτι δὲν θὰ συναντήσῃτε δυσκολίαν νὰ μάρθετε ποιοὶ εἰναι οἱ ναυλωταί, ἐπαφιέμεθα δὲ εἰς ὑμᾶς νὰ κρίνετε, ἃν ἡ παρούσα πληροφορία μας εἶναι ἐνδιαφέρουσα καὶ χρήζει δημοσιότητος.

Μετὰ τιμῆς
ΕΛΛΗΝΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ
Νέα 'Υόρκη, 11 Φεβρουαρίου 1964

ΕΠΙ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος σας τῆς Ιης Φεβρουαρίου ἔ.ξ. ἐδιάβασα σχόλιον μὲ ἐπικεφαλίδα «ΖΗΤΗΜΑ ΣΟΒΑΡΟΝ» καὶ μὲ ὑπογραφὴν «ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ».

Φαντασθῆτε πόσο δειλὰ παρουσιάζει τὸ σχόλιον αὐτὸν ἀξιότιμος κ. ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, ἀφοῦ δὲν τὸ ὑπογράψει.

Τὰ πράγματα θὰ τὰ θέσω ἀπλά καὶ ὑπὸ τύπου μικροπαραδειγμάτων, ὅσον ἀφορᾶ τοὺς ἐπικρατοῦντας δρους εἰς τὴν ἑταῖριαν αὐτὴν τῶν... ἀλλοθήσκων. Γνωρίζω τὰ πράγματα, ἀφοῦ ὑπηρετῶ ὡς «πόρτ - κάπταιν» ἀπό 8ετίας.

1. "Οταν διὰ πρώτην φοράν προσελήφθην ὡς πλοίαρχος καὶ τὸ πλοῖον μου ἔφθασε εἰς λιμένα τοῦ Κόλπου, ἐπέβη τούτου εἰς τὸν συνιδιοκτητῶν καὶ συγκεκριμένως ὁ κ. Πάκ. Μεταξὺ τῶν ἀλλων τὰ ὅποια μὲ ἥρωτησε, ἡθέλησε νὰ μάθῃ ἔανη ἡμίους παντρεμένος. Εἰς τὴν καταφατικήν μου ἀπάντησιν μὲ ἥρωτησε πόσον καιρὸν εἶχα νὰ ίδω τὴν γυναῖκα μου καὶ τοῦ ἀπῆτησα δύο ἔτη. Τότε ὁ κ. Πάκ μου εἶπε: «Καπετάνιο, τὸ πλοῖο τοῦτο (Βίκτορου), τὸ ὅποιον κυβερνᾶς, προορίζεται νὰ κάνῃ κυκλικά ταξίδια Κόντινεντ - Ἀμερικῶν - ἀνατολικάς ἀκτὰς Β. Ἀμερικῆς, διάρκεια ταξιδίου περίπου 40 ἡμέρων. Ἀπὸ ἡμᾶς ἔχεις τὴν ἔκουσιοδότησην νὰ ἔρχεται ἡ γυναῖκα σου ἀεροπορικῶς εἰς τὸ Κόντινεντ νὰ τὴν βλέπης κατὰ τὴν ἐκείνη παραμονὴν τοῦ πλοίου, μὲ ἔξοδο τῆς ἑταῖρίας.

Καὶ ἔρωτα τὸν ἀνώνυμον Ἐφοπλιστήν, ἔχει κανένα ὅμοιον παράδειγμα τῶν ὁμοθρήσκων μας νὰ μοῦ παρουσιάσῃ;

2. Κάποτε εἶχα ἔνα θεῖον πλοίαρχον, διστις

εἶχε προσληφθῆ εἰς τὸ γραφεῖον τῆς ἐν λόγῳ ἑταιρίας ὡς «πόρτ - κάπταιν». Δυστυχῶς, δομας, ἀπέθανεν 43 ἡμέρας μετά τὴν πρόσληψην. Τότε, ἔκτος τοῦ ὅτι δλοι οἱ ἀλλόθρησκοι διευθυνταὶ ἡκολούθησαν τὴν κηδείαν, καὶ ἔκτος τοῦ ὅτι ἐπλήρωσαν τοὺς δεδουλευμένους μισθούς, ἐπιτροσθέτως ἐστειλαν εἰς τὴν χήραν δολ. 4.500.

3. Πέρυσιν, εἰς πλοῖον τῆς ἑταιρίας Πάκ & Κάν εύρισκομενον εἰς Τσίππαγκον ('Ανα. Πλακιστάν), ἀπέθανεν ἀπὸ καρδιακήν προσδολὴν εἰς τὰ εινὸς θαλαμηπόλος, μὲ ὄλιγομην ὑπηρεσίαν εἰς τὴν ἑταιρίαν τῶν ἀλλοθρησκῶν. Τὸ λείψανον ἐστάλη ἀεροπορικῶς εἰς Ἐλλάδα καὶ συγχρόνως ἔφθασε καὶ πρὸς τὴν χήραν ἔνα δῶρον δολ. 3.000. Καὶ δχι μόνον αὐτὸν, ἀλλὰ οἱ ἀλλόθρησκοι διέθεσαν πούλμαν, στεράνια διὰ τὸν νεκρόν, καὶ συνυδούς εἰς τὸ Γαλαξείδι καὶ νομίζω ἐπλήρωσαν καὶ τὸν τάφον του. 'Ασφαλῶς ὁ ἀξιότιμος Ἐφοπλιστής θὰ ἔχῃ νὰ μοῦ ἐπιδείξῃ ἀπειρά τέτοια παραδείγματα τῶν ὁμοθρησκῶν μας.

4. Πρὸ δόλιγων μηνῶν πρώτος μηχανικός μὲ μικράν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν ἑταιρίαν (οἷς ἔτος), ἀπέθανεν ἀπὸ βαρυτάτην ἀσθνείαν. Παρ' ὅλον ὅτι δλοι οἱ λατροὶ ἀπεφάνησαν ὅτι ἡ πάθησίς του ἦτορ προγενεστέρα, ἡ ἑταιρία, ὡς δῶρον ἀπέστειλε εἰς τὴν χήραν 2.000 δολάρια.

5. Παρ' ὅλον ὅτι εἶναι ἀλλόθρησκοι καὶ πρόσφυγες οἱ κ.κ. Πάκ & Κάν, κατὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ ἀξιότιμου 'Ἐφοπλιστοῦ, ἐν τούτοις τὰ πλοῖα τῶν εἰναι συμβεδοῦμένα μὲ τὸ N.A.T., καμμία ποτὲ ἀνωμαλία ἡ καθυστέρησης εἰς τὰ ἐμβάσματα πρὸς αὐτὸν δὲν ἔσημειώθη, διότι σέβεται ἡ περὶ ἡς ὁ λόγος ἑταιρία, τὸ ιερὸν δικαίωμα τοῦ "Ἐλλήνος ναυτικοῦ διὰ τὴν συνταξιοδότησην του.

6. Περὶ ἀποδοχῶν καὶ τροφοδόσιας δὲν διμῶλ. Πάντως, διταν οἱ ναυτικοί μας ἐπώλουν τὰ ὑπάρχοντα τῶν εἰς τὸ μουράγιο τοῦ Πειραιῶν, οἱ ἀλλόθρησκοι παρεῖχον ἐργασίαν εἰς αὐτούς. Μήπως καὶ τότε ἡσαν ἐπίχημοι; Τέλος, ἀγαπητή ἀνάνυμε κ. 'Ἐφοπλιστά, δὲν θέλω νὰ ἐπεκτείνωμαι περισσότερον. Σᾶς λέγω μόνον, ὅτι τέτοιους πρόσφυγας μακάρι νὰ είχεν η Πατρίδα μας κοι νὰ εισθε δέσιος, ὅτι τὰ φέλη θὰ ἡσαν πολλά. Ή ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος ἐλλείψεως πληρωμάτων δέον νὰ ἀναζητηθῇ πρὸς ἄλλην κατεύθυνταν καὶ γενικώτερα μέτρα νὰ ληφθοῦν. Δὲν πρόκειται νὰ ἐπιλυθῇ τὸ πρόβλημα σύτο μὲ τὰ 10 ή 20

πλοῖα τῆς Ocean Shipping & Trad. Corp. Ai ἐφημερίδες ἔγραψαν πρὸ ἡμερῶν: «4.500 ΜΕΤΑΝΑΣΤΑΙ ΘΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΟΥΝ ΕΝΤΟΣ ΜΗΝΟΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΓΎΤΡΑΛΙΑΝ». Πρὸς τὰ ἔκει ἡ προσοχή μας.

Γ. ΚΟΡΚΑΚΑΣ
(Πλοιάρχος E.N.)

Μέγαρον Εύστη, Τηλ. 477-658
Πειραιεύς, Φεβρουάριος 1964

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ο κ. Κόρκακας προσασπίζει τοὺς ἔργοδότας του. Πάντως τὸν διαβεβαιοῦμεν, ὅτι αἱ πρὸς αὐτὸν καὶ τοὺς ναυτικούς μας ἀγαθαὶ τῶν πρόθεσεις, ἔχουν μίαν εὐνόητον ἔξήγησιν: Χάρις εἰς αὐτούς ἐπαγγέλλονται οἱ κ.κ. Πάκ καὶ Κάν τοὺς ἐφοπλιστάς. Χωρὶς αὐτούς, τοὺς ἀπαραμίλλους ναύτας, εἰναι ἀδύνατον τὸν σταθμὸν εἰς τὸν θαλάσσιον στίδον, μὲ τὸν ὅποιον σχέσιν τινὰ ἡ παράδοσιν δὲν είχον.

Καὶ καθ' ἡν στιγμὴν οὐδὲ λευκοφυλλαδίτης ἔδω δὲν προσφέρετο πρὸς ναυτολόγησιν, κρίνει σκόπιμον ὁ ἐπιστολογράφος μας νὰ παρέχωμεν ἡμεῖς αὐτοὶ τὰ μέσα εἰς τοὺς ἀνταγωνιστάς μας, διὰ νὰ μᾶς συναγωνιζωνται;

Οι Νορβηγοὶ ἀσφαλῶς δὲν θὰ τὸ ἐπέτρεπον, νόμω δὲ, πράγματι, δὲν τὸ ἐπιτρέπουν.

Η ΨΗΦΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

"Οταν ἡ παρούσα τύχη δημοσιεύεται, θὰ ἔχῃ παρέλθει σχεδὸν ὁ σάλος τῶν ἐκλογῶν. 'Η ἐτυμηγορία τῶν ψηφιφόρων θὰ ἔχῃ ἐπιδραμεύσει τοὺς ἐκλεκτούς. 'Η γνώμη μας, συνεπῶς, κάθε ἄλλο παρὰ ὡς ἐκλογική προπαγάνδα θὰ πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ.

"Ἐντὸς διετίας περίπου, τρίς ὁ λαὸς ἐκλήθη εἰς τὰς κάλπας. Τὸ δὲ συμπέρασμα μένει πάντα τὸ ὅτι, ἡ μεγαλυτέρα δύναμις τοῦ πολίτου είναι ἡ ψήφος του. Πρὸς αὐτὴν ἐρωτοτροποῦν οἱ ὑπόψηφοι μὲ θεμιτάς καὶ ἀθεμιτούς, ἀλλὰ καὶ κάποτε ἐξωφρενικάς ὑποσχέσεις. Διότι, πολὺ καλά γνωρίζουν ὅτι, ἡ υπόψησις ἀποτελεῖ τὸ δραστικότερον ὅπλον καὶ τὸ καλύτερον δόλωμα πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν. Στόχος δὲ πάντοτε αἱ πολυπληθέστεραι τάξεις καὶ αἱ κάπως συμπαγεῖς μάζαι. 'Αγρόται, δημόσιοι ὑπάλληλοι, καπνεργάται κλπ.

"Υπάρχει, ἐν τούτοις, καὶ μία ἄλλη πολιά-

PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

ριμόμενος τάξις πολιτών, τής όποιας τά ένδιαφέροντα κανένα δεν συγκινούν σε τέτοιες στιγμές. Είναι οι ναυτικοί. Αύτοι δέχονται έπανους μόνον. Τούς άναγνωρίζεται πώς είναι από τούς κυριωτέρους συντελεστάς της έθνικης μας οίκονομίας, ότι άνψυχωσαν την 'Ελλάδα σε στάθμη τρίτης ναυτικής δυνάμεως είς τόν Κόσμον. Πέραν αύτού, δημοσίας, τόν ένδιαφέρον τής Πολιτείας, τό δόπιον ρυθμίζουν οι έκαστοτε νικηταί των έκλογων, σταματά.

Είς τά προεκλογικά προγράμματα δηλων τών κομμάτων και είς τάς τρεῖς αὐτάς προσφάτους έξορμήσεις, ούτε μία λέξις δέν δημιλεῖ περὶ Ναυτιλίας και ναυτικών. Είναι τούτο ή μεγαλύτερα απόδειξης τού βασιμού τών λεγομένων μας.

Συχνά τίθεται διαχωρισμός, ότι τούτο πρέπει νά έπισθοδή είς τό διτί οι ναυτικοί δέν ψηφίζουν. "Ωστε, δικαιολογημένα στήν συνειδήση τών υποψηφίων είναι άναξιοι ύπαλογοισμού. Φυσικά, ούτα σκεπτόμενοι, ύπολογίζουν μόνον τήν άναπτηρίαν ώς έκλογέν, είς δύσους από τούς ναυτικών εύρισκονται κατά τάς έκλογας άνα τάς θαλάσσας.

"Εν τούτοις, μία τεραστία μάζα ναυτικών υπάρχει και ψηφίζει. Είναι αι οίκογένειαι τών άποντων. Είναι άκομη και δεκαπέντε χιλιάδες συνταξιούχοι. Αύτοι δέ έχουν πολυπληθέστερες οικογένειες, άφου πλειστοί είχαν αύτών έχουν δχι μόνον παιδιά, άλλα και έγγονούς ψηφοφόρους. "Ωστε, άπαντανται οι πολιτεύμενοι τού τόπου μας, όταν νομίζουντες τούς ναυτικούς στερουμένους έκλογικού δικαιωμάτος, τους χειρίζονται, δημοσίως τούς.

"Έκείνο πού λείπει, ίνα έκδηλος παρουσιασθή και έκ μέρους τών ναυτικών ή δύναμις τής ψήφου, άλλοτε ώς έπιβράδευσις και άλλοτε ώς άποδοκιμοσία, είναι ή συνειδητοποίησις αύτού τού δικαιώματος. Θά έπερπε, δηλαδή, κάποιοι νά κάποιοι νά ένημέρωνταν αύτή τήν συμπαγή τάξη γύρω από πρόσωπα και πράγματα.

"Η ηγεσία τής άργανωπεως τών συνταξιούχων μηχανικών και άσυρματιστών E.N. περιήλθε πρό τών έκλογων τά κέντρα πολλών υποψηφίων. Δέν έγένετο διάκρισις πολιτικών τοποθετήσεων. "Έγινε έπιλογή προσώπων, πού κάτι γνωρίζουν από Ναυτιλίαν και ναυτιλούμενους, άφου κοινόν είναι τό μυστικόν, δημοσία, στήν άλλοτε ώς άποδοκιμοσία, πού σήμερον λέγεται τρίτη παγκόσμιος ναυτική δύναμις, διεκδικούσα νά γίνη δευτέρα, έτον τριακοσίων άνθρωπων τού Κοινωνιού της, είναι ζήτημα αν δέκα έξι αύτών έχουν γνώσην τινά έπιν ναυτικών θεμάτων! "Ολοι οι άλλοι, άσφαλώς άγνοούν και τήν υπαρξην τής Ναυτιλίας μας. "Άλησμόντος δέ μάς είναι ή πρό έπικοσαστίας έπιμονή πολιτικού τινός παράγοντος, πού απόρους διστά πρέπει νά αποζημιωθή ή άπολεσθείσα Ναυτιλία μας κατά προτίμησιν άλλων ζημιών τού πολέμου, τών άποδημών, λ.χ., τής "Αρτας.

— Γιατί τό καράβι πρώτα και δχι τό μουλάρι; Έλεγε μέ άπορια...

Άυτούς τούς δέκα άποψηφίους συνηντήσαμε και έγνωρισαμε είς αύτους τήν παρουσία μας. Τούς ένημερώσαμε και έπι τού σκοπού τής έπισκεψώς μας. 'Απαριθμήσαμε πρός

αύτούς τόν δύγκο μας. Τούς άπεδείξαμε, ότι και τών ναυτικών, τών ψηφοφόρων ναυτικών, ή μάζα, κάθε άλλο παρά εύκαταφρόντος πρέπει νά είναι. "Έχουν δέ και αύτοι πολλά, πλειστα ζητήματα άξιούντα τήν προσοχήν τής Πολιτείας. Είναι πλέον καιρός και οι ναυτικοί νά συμμερίζωνται τήν κρατικήν στοργήν και τό κρατικόν ένδιαφέρον.

"Ελάδαμε, φυσικά, ύποσχεσίες. Κρατούμε τώρα αὐτάς τάς ύποσχεσίες, έπιφυλασσόμενοι διά τόν άπολογισμόν πετραγμένων, δτάν ή πραγματική μας δύναμις, ή δύναμις ως ψηφοφόρων θά έχη και πάλι τήν άξιαν της.

Είμεδα δέδαιοι, ότι ή έπεμένη έκλογική άναμετρησης θά εύρη και τούς ναυτικούς ως συμπαγή τάξιν, ικανήν νά έπισημάνη ένεργως τήν παρουσίαν της. "Η δέ ήμετέρα όργανωσις φιλοδοξεί νά αποτελέση τόν πυρήνα, διδουσα τό σύνθημα πρός τάς άλλας συνδικαλιστικάς όργανώσεις τών ναυτικών μας.

**ΕΚ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ
ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ & ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ Ε.Ν.
Πειραιεύς, 14 Φεβρουαρίου 1964**

ΟΙ ΛΕΥΚΟΦΥΛΛΑΔΙΤΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Κατ' έπαναληψιν έσκεψθην τελευταίως νά σάς γράψω άλιγας λέξεις διά τήν παντελή έλλειψιν πληρωμάτων, τήν έπιν ένοντων συναρμολόγησην «έπαστολών» διά τήν έπανθρωπινή συμπλήρωσην τής συνθέσεως που τόπορο πλοίου ή τήν παραλαβήν νεοαγραρισθέντος ή νεοτεύκτου. "Ισως και είς το «λακωνία» νά υπή έλλειψαν οι πολλοί λευκοφυλλαδίται...

Είς πάντας είναι γνωστή ή έλλειψις. Αύτη και δέδαιον μάφορμην είς τό Γ.Ε.Ν.Ε. νά δέχεται πρός ναυτολόγησιν είς ποντοπόρα πλοία και είς πλοία άξιωσεων, λευκοφυλλαδίτας ήλικιας 14 έως 18 έτών, ένω πρό δλιγάνων μηνών δέν έπέτρεπε τήν ναυτολόγησην τών ούτε είς μότοριπης ή είς ίστιοφόρα. Δικαίως τό Γ.Ε.Ν.Ε. δέν έπέτρεπε τήν έπι ποντοπόρων σκαφών ναυτολόγησην λευκοφυλλαδίτων, διότι ούτοι είναι τελείων άναυτοι, μη γνωρίζοντες καλά καλά τί είναι πλοίον και τί είναι καπινοδόχοι! Πώς θά ήτο δινατάντων νά ταξιδεύουν άνα τούς άκεανούς και νά μετέχουν είς τάς έπι τού πλοίου έργασίας, καθιδηγούμενοι από τόν ναυλκήρων ή άλλον τινά ύπευθυνον τού πλοίου;

Δέν πρέπει νά σάς φανή περίεργον, ότι σήμερον ένα λίμπερτα — φέρ' είπειν — τού πλοίου τό πλήρωμα άποτελείται από 30 άτομα (άνδρας είς τήν ναυτική γλώσσαν), οι δέκα στερούνται παντελῶς ύπηρεσίας, είναι δηλαδή λευκοφυλλαδίταις άναυτοι και πολλάκις «τεσπονθήδες» από τά δουνά, έστω πού ένιαν νησιώτες. Τό αύτό παρατηρεῖται είς τά νεότευκτα φορτηγά και δεξαμενόπλοια, καθώς και είς τά έπιβατηγά πλοία και τά ύπερεκανία.

Τί θά δέναντο νά προσφέρουν οι δέκα λευκοφυλλαδίται μέσα είς ένα λίμπερτο, διά νά έπανελθω είς τό άδικημένον και τόσα προσφέρουν, άλλα και ταλαιπωρημένον αύτό πλοίον, δέν ήμπορων νά έννοησω. "Οταν τα-

χιδεύη έμφορτον από τήν Νότιον 'Αμερικήν πρός τήν Εύρωπην και καταληφθή διά τινας ήμέρας είς τό μέσον τού 'Ατλαντικού από τρικυμίαν και τού «ελασκάρου οι σφήνες», θά πρέπει ένα ύπευθυνο χέρι νά τίς έλέγετη με τήν 'Εφαριπούλλαν». "Οταν δέ άνεμος τού σχίζη ήσα διάδρομον, ποίου λευκοφυλλαδίτον ή ράχης θά είναι ίκανή νά μεταφέρη από τάς απόθηκας τού πλοίου άλλο διάδρομον, διά νά σκεπασθή τό στόμιον τού κύτους και νά σωθή τό σκάφος από δέντρον καταποτισμόν. Είς αὐτάς τάς κρισίμους στιγμάς άλλοι έκ τών λευκοφυλλαδίτων έχουν σωριασθή έρειπια και βογγούν, καταρρώμενοι τήν ώραν πού έναυτολογήθησαν άμαρτησαν είς τά μεγάλα πλοία και άλλοι, άνευθυνοι δντες, τρέχουν από τήν πλοίου είς τήν ακρην τού πλοίου είς τήν άλλην, με σοδαρώταν κίνδυνον νά παρασυρθούν από τόν δύκον τών κυμάτων, πού σαρώνουν τό κατάστρωμα. "Ο ναυλκήρος και τό άλλο πλήρωμα, ματαίως θά τούς άνα-ζητούν!

Είναι δόλιγον τραγική ή κατάστασις μέ τους λευκοφυλλαδίτας και δις μή προσπαθούν άφήσιστα οι ένδιαφερόμενοι «νά συμπληρώσουν κεφάλια», δπως όρθιδατα συγγενής μου έφοπλιστής χαρακτηρίζει τήν τοι-αύτην έκ τών ένοντων συμπλήρωσιν τού πληρωμάτος. "Οταν τά σκέπταμαι, έστω και διανέρισκωματαί είναι άσφαλείς είς τό γραφείον ή είς τήν οίκιαν μου, με καταλαμβάνει ρίγος. "Αναποτολά, τί θά γίνεται είς τά ταξιδίων τών πλοίων με τήν τραγικήν κατάστασιν τών λευκοφυλλαδίτων και διερωτώμαται «πώς γναίνει τό ταξίδι». "Ασφαλώς δάγιος Νικόλαος είναι πραγματικός προστάτης δλων μας και ίδιαντέρας αύτών που ταξιδεύουν και παραδίουν τήν ζωήν των είς τούς συναδόλφους τών λευκοφυλλαδίτων, τούς δποίους άναλαμδάνουν νά έχουν μαζί των, μολονότι ούδεμιαν τούς προσφέρουν ύπηρεσιαν.

"Υπό τήν πίεσιν, δητι τά μικρά πλοία δέν δύνανται νά έξεύρουν πληρώματα — γεγονός γνωστότατον και δληθέστατον — ο ύπηρεσιακός ύπουργός τής Ναυτιλίας άπηγρευσεν είς λευκοφυλλαδίτας νά ταξιδεύουν με ποντοπόρα σκάφη, έστω προηγουμένως δέν έχουν δίμηνον προϋπηρεσίαν είς μικρά πλοία. Είλικρινος, διερωτάμαται έσαν είναι σοδαρά αύτά τά πράγματα, νά άπομακρύνωμεν, δηλαδή, τούς λευκοφυλλαδίτας από τά μεγάλα πλοία, πιεζόμενοι από τήν άδυναμίαν νά έπανδρωσάων τά μικρά, ένω θά έπετρεπε, απαραιτήτως, νά ναυτολογήσαι κάθε νεοεισχόρωμενος είς τό ναυτικόν έπαγγελμα, έπι έξαμηνον, τούλαχιστον, είς τά μικρά πλοία και μάλιστα είς τά ίστιοφόρα και τά κόστερς, δπόσθεν και θά γίνεται ή έπιλογή. Είς τούς ίκανούς, νά δίδεται τότε ή έλευθερία πρό παντολόγησην είς τά μεγάλα.

"Άς μελετήσωμεν τά πράγματα και δις φροντίσωμεν, με λογικήν και σύνεσιν, δι' δλα τά θέματα πού άπασχολούν τό πλοίον, άλλα με άλως ίδιαντερον ένδιαφέρονταν και προσοχήν διά τό θέμα τών πληρωμάτων.

Μετά τιμῆς
ΝΙΚΟΣ Γ. ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ

Πειραιεύς, 16 Φεβρουαρίου 1964

EMPIRE STEVEDORING C^o. L^{TD.}

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTRÉAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

General Agents:

GEORGE CARRAS, INC.

17 State Street
NEW YORK 4, N.Y.

Cables: CARRASBRO

ΜΕΤΑ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ

ΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ

ΑΙ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΙΣΘΟΥΣ

Την 17η Φεβρουαρίου ύπεγράφη παρά τών έκπροσώπων της 'Ενώσεως τών 'Εφοπλιστών και τών ναυτεργατικών δραγμάδεων της Π.Ν.Ο. τό συμφωνητικόν διά τούς νέους όρους έργασίας, ύπό τούς όποιους θά διέπεται αύτη ἐπί τών φορτηγών ποντοπόρων πλοίων, ἀνω τών 4.500 τόν. d.w. Τὸ κείμενον τοῦ συμφωνητικοῦ ἔχει ὡς κάτωθι:

Α' ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

1. 'Η ἐν γένει ἔργασία τῶν πληρωμάτων τῶν ἔργαζομένων ἐπὶ φορτηγών πλοίων ἀνω τῶν 4.500 τόννων νεκροῦ φορτίου (dead weight) θὰ συνέχισθη διεπομένη ὑπὸ τῶν ὅρων τῆς ἀπὸ 1ης Μαΐου 1959 τεθίσης ἐν Ισχύι βασικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, ὡς αὕτη ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ ἀπὸ 25ης Αὐγούστου 1961 Συμφωνητικοῦ, μεθ' οὐ ἐνσωματώθη εἰς ἔνιαν κείμενον καὶ ἡς ἡ Ισχύς λήξαστη τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1961, παρετάθη α) δι' ιδιαιτέρων συμφωνιῶν μεχρὶ τῆς 31ης Ιανουαρίου 1964 καὶ β) διὰ τοῦ παρόντος μέχρι τῆς 15ης Φεβρουαρίου 1966.

2. 'Η συνέχιστις τῆς Ισχύος τῆς ἀνωτέρω Συλλογικῆς Συμβάσεως θέλει πραγματοποιηθῆ ὑπὸ τὰς κατωτέρω συμφωνηθείσας παρ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν τροποποιήσεις, αἱ όποιαι, ἐνσωματούμεναι εἰς τὸ κείμενον τῆς Συλλογικῆς ταύτης Συμβάσεως, ἀποτελοῦσσι μετά πάντων τῶν λοιπῶν δρῶν ταύτης τὸ ἔνιαν κείμενον τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως, τῆς όποιας ἔναρξις δρίζεται ἡ 1η Φεβρουαρίου 1964.

Β' ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ

1. Αὐξήσις Μισθολογίου.

Συνεφωνήθη διὰς παρασχεθῆ αὔξησης μισθῶν, ἀνερχομένη εἰς δύο λίρας 'Αγγλίας (2.0.0) μηνιαίως, εἰς τοὺς ὑποπλοίαρχον, ἀνθυποπλοίαρχον, μηχανικούς ἐσωτερικῆς καύσεως (M.E.K.) α', β' καὶ γ' τάξεως, ραδιοτηλεγραφητάς α' καὶ β' τάξεως, ναυκλήρουν, ἔυλουργόν, ναύτην, μηχανοδηγούνς α' καὶ β' τάξεως, ἀρχιθεμαστήν, ἀντλιώρον, λιπαντήν, θερμαστήν, καθαριστήν ἀδειούχον θερμαστήν, μάγειρον, θαλαμηπόλον καὶ ἀδειούχους δοθηθούς μαγείρου καὶ θαλαμηπόλων.

Κατόπιν τῆς συμφωνίας ταύτης, τὸ Κεφαλαῖον Α' τῆς κωδικοποιημένης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται ὡς ἔχης, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς χορηγηθείσης διὰ τοῦ ἀπὸ 21ης Ιανουαρίου 1963 Συμφωνητικοῦ μεταξύ τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς Πανελλήνιου 'Ενώσεως Μηχανικῶν μηχανιῶν ἐσωτερικῆς καύσεως Ε.Ν. αὐξήσεως τῶν μισθῶν τῶν α' μηχανικῶν (M.E.K.) κατὰ ἔξι λίρας 'Αγγλίας (6.0.0):

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'.

Μισθολόγιον

Τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων τῶν ἑλληνικῶν φορτηγών πλοίων ἀνω τῶν 4.500 τόννων dead weight καθορίζεται ὡς κατωτέρω:

Β α θ μ δ ος

Μισθός εἰς Λίρας 'Αγγλίας

'Αξιωματικοὶ καταστρώματος:

'Υποπλοίαρχος 80. 0.0

'Ανθυποπλοίαρχος 67. 0.0

Μηχανικοὶ μηχανιῶν ἐσωτερικῆς

καύσεως:

Μηχανικός α' 112. 0.0

Μηχανικός β' 80. 0.0

Μηχανικός γ' 67. 0.0

'Αξιωματικοὶ ἀσυρμάτου:

Ραδιοτηλεγραφητής α' 80. 0.0

Ραδιοτηλεγραφητής β' 67. 0.0

Κατωτέρων προσωπικὸν κατα-

στρώματος:

Ναύληρος 44.10.0

Ξυλουργός 44.10.0

Ναύτης 40. 0.0

Δόκιμος πλοίορχος (α)	15.10.0
Ναυτόπταις (β)	11.10.0
Σ.Η.Μ.: α) Δόκιμος πλοίορχος πτυχιούχος τῆς Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ν.), μετά ἐνὸς ἔτους ὑπηρεσίαν λαμβάνει μισθὸν	21.10.0
Μή πτυχιούχος τῆς Σ.Ε.Ν. μετά διετῆ ὑπηρεσίαν λαμβάνει μισθὸν	21.10.0
β) Ναυτόπταις μετά ἐνὸς ἔτους ὑπηρεσίαν λαμβάνει μισθὸν	13.10.0
Κατωτέρων προσωπικὸν μηχανικὸν μηχανῆς:	
Μηχανοδηγός α'	56. 0.0
Μηχανοδηγός β'	47.10.0
'Αρχιθεμαστής	46.10.0
'Αντλιωρός	46.10.0
Λιπαντής	44.10.0
Δόκιμος μηχανικὸς ἐσωτερικῆς καύσεως (α)	15.10.0
'Ανθρακεὺς	26. 0.0
Θερμαστής	42. 0.0
Καθαριστής (κεκτημένος ἀδειανθέματον)	42. 0.0
Καθαριστής (μὴ κεκτημένος ἀδειανθέματον μετά θαλασσίων ὑπηρεσίαν ἐνὸς ἔτους)	26. 0.0
Σ.Η.Μ.: α) Δόκιμος μηχανικὸς μετά διετῆ ὑπηρεσίαν λαμβάνει μισθὸν	21.10.0
Προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν:	
Μάγειρος	49. 0.0
Θαλασσητός	44.10.0
Βοηθός μαγείρου (κεκτημένος ἀδειανθέματον)	28. 0.0
Βοηθός θαλαμηπόλου (κεκτημένος ἀδειανθέματον)	28. 0.0
Βοηθός θαλαμηπόλου (ἀδειανθέματον)	11.10.0

2. Φορτία ἐκρηκτικά:

Συνεφωνήθη δῆμος τὸ ἐκ 10% ἐπίδομα, περὶ οὐ δὲ 3η παράγραφος τοῦ Κεφαλαίου Β' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, χορηγίται καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν τὰ μεταφερόμενα φορτία εἰναι καὶ ἐκρηκτικά. Συνεπῶς ἡ ἀνωτέρω παράγραφος ἀντικαθίσταται ὡς ἔχης:

3. Τὸ ἀνωτέρω ἐπίδομα καταβάλλεται εἰς τοὺς ναυτικοὺς τοὺς ὑπηρετοῦντας καὶ ἐπὶ φορτηγών πλοίων (μὴ δεξαμενοπλοίων), ἐφ' ὃσον ταῦτα, ἐκτὸς ἀλλοι φορτίων, μεταφέρουν καὶ ἔψευκτα ἡ ἐκρηκτικά φορτία εἰς ποσότητα ἀνωτέρων ποσοστοῦ 5% (πέντε τοῖς ἑκατόν) τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου (dead weight).

3. Αντλιωρός:

Διὰ τὸν ἀντλιωρὸν ἀποσαφηνίζεται, δῆμος ἡ τὴν ἐπιμέλειαν τῆς συντήρησεως τῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων τοῦ ἀντλιωράκουντα σίου καὶ δῆμος τὸν καλυτέραν ἀξιοποιήσιν τοῦ θὰ τελῇ κατὰ τὴν διάρκειαν μὲν τῷ φορτεκφορτώσεων ὑπὸ τὰς ἀμέσους διαταγάς τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς, ἐφ' ὃ δὲ τοῦ α' μηχανικοῦ. Οὕτως εἰς τὸ Κεφαλαίου Β' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προστίθεται τρίτος ὑπότιτλος, ἐπιγραφόμενος «'Αντλιωρός», ἔχων ὡς ἔχης:

'Αντλιωρός

«Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν φορτεκφορτώσεων ὡντὸν ἀντλιωρὸς τελεῖ ὑπὸ τὰς ἀμέσους διαταγάς τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλού δὲ ἀντλιωρὸς θὰ τίθεται ὑπὸ τὰς διαταγάς τοῦ Α' μηχανικοῦ καὶ ἐπιμελεῖται, μεταξὺ τῶν ἄλλων καθηκόντων του, καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων τοῦ ἀντλιωράκουντα σίου».

4. 'Εν πλῷ ἐργασίας 48 ὥρων καὶ

Κυριακαὶ ἀργίας:

Καθιερώνται ὑπὲρ τοῦ μέχρι σήμερον ἐργαζομένου ἐν πλῷ 56 ὥρας καθ' ἔδηδομάδα προσωπικού, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ ἐργασία τῶν 48 ὥρων ἔδηδομάδας, ἀφ' ἔτερου δὲ ὡς Κυριακὴ ἀργία πάσας τοῦ Κυριακῆς διανυμένη ἐν πλῷ. Δεδομένου, δῆμος, δῆμος, δῆμος τὸ πλοῖον εἰναι ἀνάγκη, ὅπως συνεχίζῃ ἀπροσκόπως τὸν πλοῦν, ἡ ἐργασία κατὰ τὰς ἐν πλῷ Κυριακάς εἶναι ὑποχρεωτική διὰ τὸ ὡς ἀνωτέρω προσωπικόν. Διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν Κυριακῶν ἐν πλῷ ἐπαφίεται εἰς τὸν πλοιάρχον, δῆμος, χορηγήση ἀνά μιαν ἡμέραν ἀπαντάσεως ἐν λιμένι δι' ἔκάστην Κυριακὴν ἐργασίας ἐν πλῷ ἡ τὴν ἀναλογούσαν ὑπερωρίαν. Πρὸς ρύθμισιν τοῦ 48ώρου καὶ τῶν Κυριακῶν ἐν πλῷ συμφωνεῖται, ὅπως ἀντικαταστάσιν αἱ παράγραφοι I τοῦ Κεφαλαίου Γ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, καὶ μόνιν τῶν τριῶν ὑποτίτλων α) «Προσωπικὸν καταστρώματος ἐν πλῷ», β) «Προσωπικὸν μηχανημάτων καὶ λεβητούσιν ἐν πλῷ» καὶ γ) «Προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι», ὡς ἀκολούθως:

Προσωπικὸν κατὰ τα στράτευσις

ἐν πλῷ

1. α) Αἱ δῶραι ἐργασίας τῶν ἀνδρῶν τῶν φυλακῶν ἐν πλῷ δίζονται εἰς τεσσαράκοντα ὅκτω (48) καθ' ἔδηδομάδα, ητοι εἰς ὅκτω (8) ὥρας καθ' ἔκάστην ἡμέραν ἀπὸ τῆς Δευτέρας μέχρι καὶ τοῦ Σαββάτου, τῆς Κυριακῆς ἐν πλῷ θεωρουμένης ὡς ἡμέρας ἀργίας.

β) Λαμβανομένης ὑπὸ δύνην τῆς Κυριακῆς, δῆμος αἱ ἐργασίαί εἰναι ἐν πλῷ συνεχίζωνται καθ' ὅλας τὰς ἡμέρας τῆς ἔδηδομάδος, οἱ ἀνδρες τῶν φυλακῶν ὑποχρεοῦνται νά ἐκτελοῦν ἐν πλῷ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν φυλακῶν καὶ κατὰ τὰς Κυριακάς ἐπὶ ὅκτώρων.

γ) Δι' ἔκάστην Κυριακὴν ἐργασίας ἐν πλῷ παρέχεται κατ' ἐπιλογὴν τοῦ πλοιάρχου εἴτε μία ἡμέρα ἀδειανθέματος ἐν λιμένι, εἴτε πρόσθετος καθ' ὥραν ἀμοιβὴ (ὑπερωρία) διὰ τὴν παρασχεθῆσαν ὅκτώρων ἐργασίαν.

δ) 'Εφ' δύον ὁ πλοιάρχος δὲν ἀσκήσῃ τὸ δικαιώματα τῆς ἐπιλογῆς ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τοῦ ἀπότολου τοῦ πλοίου, ὁ ναυτικὸς δικαιούεται νά ἀξιώσῃ τὰς ἀναλογούσας εἰς αὐτὸν προσθέτους ἀμοιβῆς (ὑπερωρίας).

προσωπικὸν κατὰ τα στράτευσις ἐν πλῷ

1. α) Αἱ δῶραι ἐργασίας τῶν ἀνδρῶν τῶν φυλακῶν ἐν πλῷ, δίζονται εἰς τεσσαράκοντα ὅκτω (48) καθ' ἔδηδομάδα, ητοι εἰς ὅκτω (8) καθ' ἔκάστην ἡμέραν ἀπὸ τῆς Δευτέρας μέχρι καὶ τοῦ Σαββάτου, τῆς Κυριακῆς ἐν πλῷ θεωρουμένης ὡς ἡμέρας ἀργίας.

β) Λαμβανομένης ὑπὸ δύνην τῆς Κυριακῆς,

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.

σπως αἱ ἑργασίαι ἐν πλῷ συνεχίζονται καθ' ὅλας τὰς ἡμέρας τῆς ἔδημοιδος, οἱ ἄνδρες τῶν φυλακῶν ὑποχρεούνται νά ἑκτελοῦν ἐν πλῷ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν φυλακῶν καὶ κατὰ τὰς Κυριακὰς ἐπὶ ὀκτώρων.

γ) Δι' ἑκάστην Κυριακήν ἑργασίας ἐν πλῷ παρέχεται κατ' ἐπιλογήν τοῦ πλοιάρχου εἴτε μία ἡμέρα ἀδείας ἐν λιμένι εἴτε πρόσθετος καθ' ὥραν ἀμοιδή (ὑπερωρία) διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν ὀκτώρων ἑργασίαν.

δ) Ἐφ' ὅσον ὁ πλοιάρχος δὲν ἀσκήσῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιλογῆς ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τοῦ ἀπότοπου τοῦ πλοίου, ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται νά ἀξιώσῃ τὰς ἀναλογούσας εἰς αὐτὸν προσθέτους ἀμοιδᾶς (ὑπερωρίας).

Προσωπικόν γενικῶν ὑπηρεσίων ὑπηρεσίαν.

σιδῶν ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι

ει). α) Αἱ ὥραι ἑργασίας τοῦ προσωπικοῦ τῶν γενικῶν ὑπηρεσίων ἐν πλῷ ὀρίζονται εἰς τεσσαράκοντα ὅκτω (8) καθ' ἔδημοιδας, ητοι εἰς ὅκτω (8) ὥρας καθ' ἑκάστην ἡμέραν ἀπὸ τῆς Δευτέρας μέχρι καὶ τοῦ Σαββάτου, τῆς Κυριακῆς θεωρουμένης ὡς ἡμέρας ἀργίας.

β) Λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς ἀνάγκης, σπως αἱ ἑργασίαι ἐν πλῷ συνεχίζονται καθ' ὅλας τὰς ἡμέρας τῆς ἔδημοιδος, οἱ ἄνδρες τῶν γενικῶν ὑπηρεσίων ὑποχρεούνται νά ἑκτελοῦν ἐν πλῷ τὴν ὑπηρεσίαν των καὶ κατὰ τὰς Κυριακὰς ἐπὶ ὀκτώρων.

γ) Δι' ἑκάστην Κυριακήν ἑργασίας ἐν πλῷ παρέχεται κατ' ἐπιλογήν τοῦ πλοιάρχου εἴτε μία ἡμέρα ἀδείας ἐν λιμένι, εἴτε πρόσθετος καθ' ὥραν ἀμοιδή (ὑπερωρία) διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν ὀκτώρων ἑργασίαν.

δ) Ἐφ' ὅσον ὁ πλοιάρχος δὲν ἀσκήσῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιλογῆς ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τοῦ ἀπότοπου τοῦ πλοίου, ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται νά ἀξιώσῃ τὰς ἀναλογούσας εἰς αὐτὸν προσθέτους ἀμοιδᾶς (ὑπερωρίας).

5. Δεξιαὶ μενόπλοιαὶ ἐν λιμένι:

Ἐπειδὴ ἐν τῇ πράξει διετυπώθησαν ἀμφιβολίαι, ἀποσαφήνιζεται ὅτι ἡ δευτέρα περίοδος τῆς παραγράφου 1 τοῦ ὑποτίτλου «Προσωπικὸν καταστρόματος, μηχανοστάσιον καὶ λεβητοστασίου ἐν λιμένι» τοῦ Κεφαλαίου Γ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀφορᾷ καὶ τὰ δεξαιμενόπλοια. Διὰ τὴν ἄρσιν τῶν ἀμφιβολίων ἡ περίοδος αὐτὴ ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης:

»Ἐν περιπτώσει καθ' ἥν αἱ φυλακαὶ διατηροῦνται οὐχὶ διὰ λόγους ἀσφαλείας τοῦ πλοίου (καὶ τῶν δεξαιμενοπλοίων περιλαμβανομένων), καταδέλλεται εἰς τοὺς ἄνδρας τῆς φυλακῆς ὑπερωρία διὰ τρεῖς ὥρας κατὰ Σάββατον καὶ δι' ὅκτω ὥρας κατὰ Κυριακήν.

6. Ἀρτοποίησις:

Ἀποσαφήνιζεται ἐπίστης, διτὶ ἡ ἀρτοποίησις εἶναι ὑποχρεωτική, δταν τὸ πλοίον εὐρίσκεται εἰς τὴν ἑράδαν καὶ δὲν ἐπικοινωνεῖ μετὰ τῆς ἑράδας. Πρὸς τοῦτο ἡ παράγραφος 4 τοῦ ὑποτίτλου «Προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσίων ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι» τοῦ Κεφαλαίου Γ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται

σταται ὡς ἔπειται:

4. Εἰς τὸν μάγειρον καταδέλλεται ἀνελλιπῶς, ἐπὶ πλέον τοῦ μισθοῦ του, καὶ εἰδίκον ἐπίδομα ἀρτοποίησις ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας, ὅκτω (8.0.) μηνιαῖς, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ πλοίου μηχανικὸν ζυμωτήριον, ἐν ἐναντίᾳ δὲ περιπτώσει ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας δέκα (10.0.) ἀρτοποίησις ἑκτελεῖται μόνον ἐν πλῷ. Εἰς περίπτωσιν μὴ ὑπάρχεις καταλλήλου ἄρτου ἐν λιμένι, ὑποχρεούνται ὁ μάγειρος εἰς τὴν παρασκευὴν ἄρτου ἄνευ ἑτέρας ἀμοιδῆς. Ἐπίσης εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἄνευ ἑτέρας ἀμοιδῆς ἡ παρασκευὴ ἄρτου εἰς τὴν περιπτώσιν καθ' ἥν τὸ πλοίον, εὐρισκόμενον ἐπὶ ἀγκύρας (στήν πάρα), διὰ τὸν προμήθειαν ἀλλών ἐφοδίων καὶ ὑλικῶν. Τὸ ἐπίδομα τούτο δὲν καταδέλλεται ἐὰν τὸ πλοίον παραμένῃ ἐν λιμένι, ἐκτὸς διὰ λόγους φορτοεκφορτώσεως, καὶ δὲν παρασκευάζεται ἄρτος ἐπὶ τοῦ πλοίου».

7. Ή μέραι κατάπλου καὶ ἀ π ό π λ ο υ:

Μετὰ τὴν καθίέρωσιν ἐν πλῷ τῆς 48ώρου ἑργασίας, ἡ τελευταία (ἐπειχηγηματική) πρότασις τῆς παραγράφου 2 τοῦ ὑποτίτλου «Ημέραι κατάπλου καὶ ἀπότοπου» τοῦ Κεφαλαίου Γ' διαγράφεται καὶ ἡ παράγραφος αὐτῆς ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης:

2. Κατὰ τὰς ἡμέρας Σάββατον καὶ Κυριακήν, ἐπικειμένου τοῦ κατάπλου ἡ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, ἐὰν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου αἱ φυλακαὶ καθορίζωνται ἐντὸς 12 ὥρων πρὸ τοῦ ἀπότοπου ἢ συνεχίζονται ἐπὶ 12 ὥρας μετὰ τὸν κατάπλουν, αἱ ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἑκτελούμεναι ἑργασίαι διεπονται ὑπὸ τῶν διατάξεων περὶ ἑργασίας ἐν πλῷ.

8. Αὕτησις ὑπερωριακῆς ἀ μ ο i β ἥ s:

Γίνεται δεκτὸν παρ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν, σπως ἡ καθ' ὥραν πρόσθετος ἀμοιδή (ὑπερωρία) αὐξηθῆ δι' ὀλόκληρον τὸ πληρώμα κατὰ Ἑξ πέννας (./6.). Κατ' ἀκολουθίαν ἡ παράγραφος 2 τοῦ Κεφαλαίου Δ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης:

2. Διὰ τὴν πρόσθετον ταύτην ἑργασίαν, ὁ ἑκτέλεσας αὐτὴν ναυτικὸς δικαιοῦται εἰς πρόσθετον ἀμοιδῆς (ὑπερωρίαν), ἡ δποία δρίζεται διὰ μὲν τοὺς ἀξιωματικοὺς εἰς σελλίνια πέντε (5/-) καθ' ὥραν, διὰ τὸ ναύκληρον, ξυλουργόν, ἀρχιθερμαστήν, μηχανοδηγὸν α', λιπαρήν, μάγειρον καὶ θαλαμηπόλον εἰς σελλίνια τρία καὶ τέσσαρας πέννας (3/4), διὰ τοὺς λοιποὺς πτυχιούχους εἰς σελλίνια τρία (3/-) καὶ διὰ τοὺς δοκίμους ἀξιωματικούς, ναυτόπαιδες καὶ μὴ πτυχιούχους εἰς σελλίνιον ἐν καὶ Ἑξ πέννας (1/6).

9. Ανώτατα δριαὶ ὑπερωριακῆς ἀ μ ο i β ἥ s:

Μετὰ τὴν καθίέρωσιν τῆς ἑργασίας τῶν Κυριακῶν ἐν πλῷ ὡς ὑπερωριακῆς, καὶ τὴν Ἑξ Ἑξ πεννῶν ὡς ἀνωτέρω συμφωνηθεῖσαν

αὐξησιν τῆς ὑπερωριακῆς ἀμοιδῆς, ἡ μὲν παγία ὑπερωριακὴ ἀμοιδὴ τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν αὐξάνεται κατὰ μίαν λίραν Ἀγγλίας, εἰς δὲ τὸ ποσοστὸν 25% τῶν ὑποπλοιάρχων καὶ Β' μηχανικῶν δὲν περιλαμβάνεται ἡ ὑπερωρία τῶν Κυριακῶν ἐν πλῷ. Οὕτως ἀντικαθίσταται ἡ παράγραφος 4 τοῦ Κεφαλαίου Δ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ὡς ἔξης:

4. Εἰδικῶς, προκειμένου περὶ τῶν ὑποπλοιάρχων καὶ τῶν μηχανικῶν Β', τὸ συνολικὸν ποσόν τῶν ὑπερωριῶν κατὰ μῆνα δὲν δύναται νά ὑπερβῇ τὸ ποσοστὸν τριάκοντα μὲν τοῖς ἑκατόν (30%) διὰ τὰ ἑκτελούντα πλόδα τακτικῶν γραμμῶν (liners), τὸ ποσοστὸν δὲ είκοσι πέντε τοῖς ἑκατόν (25%) διὰ τὰ λοιπὰ φορτηγά τοῦ μισθοῦ τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως, προκειμένου δὲ περὶ ραδιοτηλεγραφητῶν τὰς λίρας Ἀγγλίας ἐπτά (7.0.0). Ἐντὸς τῶν ἀνωτάτων τούτων, εἰς τὰ δόποια δὲν περιλαμβάνονται αἱ ὑπερωρίαι αἱ ἀντιστοιχούσαι εἰς Κυριακὰς ἑργασίας ἐν πλῷ, ὑποχρεούνται οὗτοι εἰς ἑκτέλεσιν πάσης ἑργασίας τῆς ειδικότητός των».

10. Πλοιαρία ἐντὸς ποταμῶν:

Ἡ παράγραφος 4 τοῦ Κεφαλαίου Η' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης:

4. Ἀπαγορεύεται ὁ ἑξωτερικὸς χρωματισμὸς καὶ ἡ ἀποσκριβίσις, ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον εὐρίσκεται ἐν δεξαμενῇ ἡ ἐντὸς ποταμῶν διαύλων μὲ χειμαρρώδη ρεύματα.

11. Χρόνος ἐκκαθαρίσεως προσθέτων ἀπό των ἀμοιδῶν:

Χάριν τῆς ὁμοιομορφίας τῶν λογαριασμῶν καὶ τῆς ἀπλουστεύσεως αὐτῶν, συμφωνεῖται, σπως ὁμοῦ μὲ τὴν ἐκκαθάρισμαν τῶν μισθῶν ἐκκαθαρίζονται καὶ ἑξοφλούνται αἱ πρόσθετοι ὡς καὶ αἱ ιδιαίτεραι ἀμοιδαί. Κατόπιν τούτου, ἡ παράγραφος 2 τοῦ Κεφαλαίου ΙΑ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης:

2. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας των οἱ ναυτικοὶ δικαιοῦνται εἰς προκαταβολὰς μέχρι τοῦ ἡμίσεος τῶν δεδουλευμάνων μισθῶν των, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν χορηγηθεισῶν προηγουμένων προκαταβολῶν. Ἡ ἐκκαθάρισις καὶ ἑξόφλησις τοῦ μισθοῦ, ὡς καὶ τῶν προσθέτων καὶ τῶν ιδιαίτερων ἀμοιδῶν ἐνεργεῖται κατὰ τρίμηνον.

12. Φθορὰ ἀματισμοῦ ναυκληρῶν

Ἐξαιρετικῶς χορηγεῖται εἰς τὸν ναυκληρὸν ἐπίδομα ἐκ δέκα σελλίνιων (10/-) μηνιαῖς, διότι ὁμοφώνως ἀναγνωρίζεται ἡ ιδιαίτερα φθορὰ τοῦ Ιματισμοῦ του. Πρὸς τοῦτο προστίθεται παράγρ. 5 εἰς τὸ Κεφαλαιον ΙΒ' τῆς Σ. Σ. ἔχουσα οὕτω:

5. Ἐξαιρετικῶς εἰς τὸν ναυκληρὸν παρέχεται μηνιαῖς εἰδικὸν ἐπίδομα ἐκ δέκα σελλίνιων (10/-), λόγω ιδιαίτερης φθορᾶς τοῦ Ιματισμοῦ του.

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B. 55 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS"

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

13. Ειδικοί μισθοί ασθενείας:

Μετά τὴν αύξησιν τῶν μισθῶν κατὰ δύο λίρας μηνιαίως, ἀναπροσαρμόζονται ἀντιστοίχως, προσαυξανόμενοι κατὰ μίαν λίραν Ἀγγλίας καὶ τέσσαρα σελλινια (1.4.0), οἱ εἰδικοὶ μισθοὶ τῶν ἀσθενῶν τῶν τυχόντων αὐξήσεως μισθῶν ναυτικῶν ἐντὸς καὶ ἔκτος νοσοκομείων νοσηλευομένων. Συμφωνεῖται ἔξι ἀλλοῦ, ὅτι τῆς αὐξήσεως ταύτης ρητῶς ἔξαιροῦνται οἱ ἀξιωματικοί. Κατ' ἀκόλουθαν τούτων, ἡ παράγραφος 1 τοῦ Κεφαλαίου ΙΓ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ ὡς ἐν αὐτῇ πίναξ ἀντικαθίστανται, περιληφθείσης εἰς τὴν ἀναπροσαρμογὴν καὶ τῆς διαφορᾶς, ἥτις ἐπιπροσθίθεται εἰς τοὺς μηχανικοὺς Μ.Ε.Κ. α' τάξεως ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν 110.00 λιρῶν Ἀγγλίας, ὡς ἔξης:

14. Καθορίζεται ειδικός μισθός εἰς λίρας Ἀγγλίας τῶν ἀσθενούντων ναυτικῶν τῶν νοσηλευομένων ἐκτὸς πλοίου ὡς κάτωθι:

Κατὰ τὴν δύορκειαν τοῦ εν νοσοκομείῳ	Κατὰ τὴν δύορκειαν τῆς νοσηλεύεται τοῦ ἐπαντίκαιου νοσοκομείου (επαντίκαιον προτεραιότερον τίττου τροφῆς)
'Υποπλοιάρχος	47. 0.0
'Ανθυποπλοιάρχος	39. 0.0
Μηχανικός Α' Μ.Ε.Κ.	66. 0.0
Μηχανικός Β'	47. 0.0
Μηχανικός Γ'	39. 0.0
Ραδιοτηλεγραφῆτης Α'	47. 0.0
Ραδιοτηλεγραφῆτης Β'	39. 0.0
Ναύληπρος	26.14.0
Ξυλουργός	26.14.0
Ναύτης	24.04.0
Δόκιμος πλοιαρχός	9.10.0
Ναυπότεις	7. 0.0
Μηχανοδηγός Α'	33.14.0
Μηχανοδηγός Β'	28.14.0
Άρχιθερμαστής	27.14.0
'Αντικιαρός	27.14.0
Λιπαντής	26.14.0
Θερμαστής	25.04.0
Καθαριστής μὲ δύεισιν θερμαστοῦ	25.04.0
Καθαριστής δινεὶς δύεισις δόκιμος μηχανικός Μ.Ε.Κ.	15.10.0
'Ανθρακεύς	15.10.0
Μάγειρος	29.04.0
	36.04.0

Θαλαμηπόλος	26.14.0	33.14.0
Βοηθός μαγείρου	16.14.0	23.14.0
Βοηθός θαλαμηπόλολος ἀ- δειούχος	16.14.0	23.14.0
Βοηθός θαλαμηπόλολος μὴ ἀδειούχος	7. 0.0	14. 0.0

14. Ή μέραι ἐκτὸς ὑπηρεσίας

(Days Off):

Μετά τὴν καθιέρωσιν τῶν Κυριακῶν ἔργασίας ἐξ ἄλλου, ὅτι τῆς αὐξήσεως ταύτης ρητῶς ἔξαιροῦνται οἱ ἀξιωματικοί. Κατ' ἀκόλουθαν τούτων, ἡ παράγραφος 1 τοῦ Κεφαλαίου ΙΓ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ ὡς ἐν αὐτῇ πίναξ ἀντικαθίστανται, περιληφθείσης εἰς τὴν ἀναπροσαρμογὴν καὶ τῆς διαφορᾶς, ἥτις ἐπιπροσθίθεται εἰς τοὺς μηχανικούς Μ.Ε.Κ. α' τάξεως ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν 110.00 λιρῶν Ἀγγλίας, ὡς ἔξης:

15. Καθορίζεται ειδικός μισθός εἰς λίρας

16. Καταγγελία τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως

κεμβρίου 1966.

«3. Συμβάσεις ναυτικῆς ἔργασίας συνομολογηθεῖσαι πρὸ τῆς 16ης Φεβρουαρίου 1964 καὶ μὴ λήξασαι μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ταύτης θὰ διέπωνται ἔφεξης ὑπὸ τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως».

17. Καταγγελία τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως

Συμφωνεῖται ὅπως ἡ παράγραφος 2 τοῦ Κεφαλαίου ΙΗ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀντικαθασταθῆ ὡς ἔξης:

«2. 'Η παρούσα Συλλογική Σύμβασις δύνανται νὰ καταγγελθῇ παρ' ἐκατέρου τῶν συμβαλλομένων μερῶν τέσσαρας μῆνας πρὸ τῆς λήξεώς της, θέλει δῆμος ισχύσῃ δύο εἰσέτι μῆνας μετά τὴν καταγγελίαν της».

Τὸ παρὸν Συμφωνητικὸν συνετάγη εἰς τριπλοῦν, ἔξι ὡνά ἐν ἀντίτυπον Ἐλασσον τὰ συμβαλλομένα μέρη, τὸ δὲ τρίτον θέλει κατατεθῆ παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ὑπογράφεται ὡς ἔπειτα:

Διὰ τὴν 'Ενωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Πανελλήνιον "Ενωσιν Πλοιάρχων πάσης τάξεως Ε. Ν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Πανελλήνιον 'Αξιωματικῶν Α-
συρμάτου Θ.Α.Ξ.

ΗΛΙΑΣ ΚΡΟΚΙΔΑΣ

Πανελλήνιον "Ενωσιν Μηχανικῶν Μηχανῶν
Εσωτερ. Καύσεως Ε. Ν.

ΠΟΘΟΣ ΚΑΛΑΠΟΘΑΚΗΣ

Πανελλήνιον "Ενωσιν Ναυτῶν Ε. Ν.

ΔΗΜ. ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ

Πανελλήνιον "Ενωσιν Θερμαστῶν Θαλάσσης
«Ο Στέφενσων»

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΚΛΑΔΑΣ

Πανελλήνιον "Ενωσιν Ναυτομαγείρων Ε. Ν.

«Ο Αγιος Σπυρίδων»

Κ. ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΩΡΟΥ

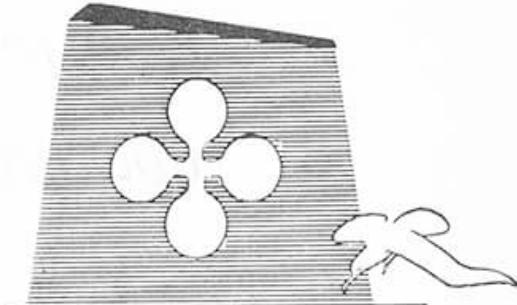
Πανελλήνιον "Ενωσιν Θαλαμηπόλων Ε. Ν.

ΧΡ. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

'Ο Γενικός Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου
Ναυτικῆς Όμοσπονδίας

ΜΑΝΘΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ

tss ΕΡΜΗΣ
tss ΠΗΓΑΣΟΣ
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
ss ΑΤΡΕΥΣ



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ

ιδρυθεῖσα ωαρὰ τῶν Ἑλληνικῶν

Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν

«ΦΟΙΝΙΞ», «ΙΩΝΙΚΗ»

KAI

«ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ»

καյύωτει ἄωαντας

τοὺς κινδύνους σκαφῶν.

Είδικὸν Γραφεῖον τῆς Κοινοπραξίας πρὸς κάλυψιν
τῶν σκαφῶν, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας κυρίως, λει-
τουργεῖ εἰς Λονδίνον εἰς τὴν κάτωθι διεύθυνσιν :

GREEK HULL INSURANCE POOL

CULLUM HOUSE
34 LIME STREET
LONDON E. C. 3

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Κατά πήν έτησίαν γενικήν συνέλευσιν τῆς 'Ενώσεως τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ, ποὺ συνήθεν ἔκει τὴν 17ην Φεβρουαρίου, ἀνεγνώσθη ἡ σύνθησις ἀνασκόπησης περὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ἡ ἀποτελούσα κατὰ παράδοσιν τὴν ἐγκυροτέραν περὶ αὐτῆς ἔκθεσιν τοῦ ἔτους, καλύπτουσα δὲ πάντα τομέα ἀφορώντα εἰς τὸ πλοῖον καὶ τὰ κατ'

ἀναφέρεται, μεταξὺ ἄλλων, εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔκθεσιν, ὅτι τὰ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καθελκυσθέντα πλοῖα ὑπερέβησαν τὰ ὁκτώ ἑκατομμύρια κόρους ὀλίκης χωρητικότητος, χωρίς, δεδιαίως, νὰ ὑπάρχῃ ἑνδειξις, ὅτι εἶναι δυνατὸν εἰς τὸ ἀμεσον, τούλαχιστον, μέλλον νὰ ὑπερβληθῇ τὸ ἐν καιρῷ εἰρήνης ρεκόρ ναυπηγήσεων τοῦ 1958 (9.300.000 κόροι), μὲ πρώτην τὴν 'Ιαπωνίαν, καθελκύσασαν 2.300.000 περίπου κόρους. 'Η δραστηριότης τῶν Βρετανικῶν ναυπηγείων κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἥτο λίαν ικανοποιητική, ἀποδύσασα 1.100.000 κόρους, ἀπετελείτο δὲ ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν κυρίως ἐκ δεξιαμενοπλοίων μέχρι καὶ 85.000 τόνων d.w. (τὸ μεγαλύτερον μέχρι τούτου ναυπηγήθεν εἰς 'Ηνωμένον Βασίλειον σκάφος), καὶ ἔκ μπάλκ κάρριερ μέχρι καὶ 53.000 τόνων d.w.

Τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν ἡ σταθερῶς αὐξανομένη προτίμησις πρὸς τὸ τελευταῖον αὐτὸν τύπον πλοίου, δι' ὃ καὶ κρίνεται ἐπίκαιρος μία σύντομος ἀνάλυσις τῶν ἀφορώντων εἰς αὐτὸν στοιχείων, τόσον ἀπὸ τεχνικῆς, δισκών καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ἐκμεταλλεύσεως καὶ πρὸς τοῦτο ἀναγκαῖα καθίσταται ἡ, σύντομος ἔτισης, ἀναδρομὴ εἰς τὸ παρελθόν.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

"Ἄν καὶ πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἐλάχιστα τοιαῦτα πλοῖα εἰδικῶν μεταφορῶν ὑπῆρχον, τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἔξυπηρετουμένου ἀπὸ τὸ σύνθησις φορτηγὸν τράμπ, οἱ Σουηδοὶ πρῶτοι ἐνσυγχρηστοῦν τὸ 1907 ἐν πλοίον, δυνάμενον νὰ θεωρῇ ὡς ὁ πρωτοπόρος τῶν μεταλλοφόρων σκαφῶν καὶ ὁ οἰονεὶ πρόδρομος τῶν μπάλκ κάρριερς. 'Ονομάσθη «Poleirkeln», ἔχει χωρητικότητα 3.355 τόνων d.w., ἔσχεδιάσθη ἀπὸ τὸν ἰδρυτὴν τῶν, περιφήμων σήμερον, ναυπηγείων Γκοταδέρκεν Hugo Hammars, ἐναυπηγήθη εἰς τὰ ναυπηγεία Λίντχολμενς τοῦ Γκότενμπουργκ καὶ ἀνήκεν εἰς τὴν Γκράνγκεσμπεργκ τῆς Στοκχόλμης, διαθέτουσαν τὰ πλουσιώτατα κοιτάσματα σιδηρομεταλλεύματος τῆς δορείου Σουηδίας. Εἶχε τὸ πλοίον αὐτὸ δύο μόνον συνεχῆ κύτη, ἔφερε τὴν μηχανὴν εἰς τὴν πρύμνην, ἡ χωρητικότητα τῶν κυτῶν περιωρίζετο εἰς τοὺς 22 κυβικοὺς πόδας κατὰ τόνον φορτίου,

τοῦ ὑπολοίπου χώρου διατίθεμένου δι' ἔρμα, ἡ δὲ κατασκευὴ τῶν πλευρῶν συνεδέετο μετὰ τοῦ καταστρώματος διὰ μᾶς καμπύλης σειρᾶς ἐλασμάτων, πράγμα ποὺ μόλις κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη γενικῶς ἐφημόρισθη εἰς ἀναλόγους τύπους πλοίων.

Οἱ αὐτοὶ πλοιοκτῆται παρήγγειλαν εἰς τὰ ναυπηγεία Χάθορου - Λέσλι τοῦ Νιούκαστο τὸ ἀτμόπλοιον «Völlrath Thamm», 8.240 τόνων d.w., παραληφθὲν τὸ 1909, καὶ τὸ «Sir Ernest Cassel», 10.780 τόνων d.w., παραληφθὲν τὸ 1910. Ἐμφότερα ἔφερον μέσα ἐκφορτώσεως, ἐπειδὴ οἱ λιμένες ἐκφορτώσεως ἐστερούντο τοιούτων. Οἱ ἴδιοι πλοιοκτῆται εἶχον ναυπηγήσει εἰς Τάιν, πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, δύο ἀκόμη σκάφη τοῦ αὐτοῦ τύπου, χωρητικότητος 11.550 τόνων d.w., ἡ ὁποία τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἐθεωρεῖτο καταπληκτική διὰ φορτηγά.

Τὴν παρούσαν μορφὴν του ἔλαβε τὸ μεταλλοφόρο σκάφος τὸ 1925, ὅταν ἡ ἐταιρία Μπρόστοκ παρελάμβανεν τὸ τόνου ναυπηγείων Μπλόδων καὶ Βόζς τοῦ 'Αμβούργου τὸ «'Αμερικαλαντ» καὶ τὸ «Σζέσαλαντ», ειδικῆς κατασκευῆς καὶ διαρρυμίσεως καὶ τὰ μεγαλύτερα εἰς τὴν ἐποχήν των φορτηγά τούτου.

Τὰ πρώτα μικτὰ πετρελαιοφόρα - μεταλλοφόρα τῆς Εὐρώπης ἥσαν τὸ «Ράουτας», ναυπηγήθεν τὸ 1944 καὶ τὸ «Ραουνάλα», ναυπηγήθεν τὸ 1945. Ἀνήκον εἰς τοὺς αὐτοὺς Σουηδοὺς πλοιοκτῆτας, τὴν Γκράνγκεσμπεργκ, εἶχον χωρητικότητα 12.100 τόνων d.w., καὶ μετέφερον σιδηρομετάλλευμα εἰς τὴν Καραϊβικήν, ἐπιστρέφοντα ἐκεῖθεν εἰς Σκανδιναվίαν μὲν πετρέλαιον. Ἐκ τῆς περιαρχῆς τῶν πλοίων αὐτῶν προήλθον τὰ σημερινά, γενικῆς χρήσεως μπάλκ κάρριερς ἔηρων φορτίων, μὲ τινας μικτοὺς τύπους, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ 1961 ὑπῆρχον 8.5 ἑκατομμύρια τόνων d.w., τὴν 8ετὴν Ιουλίου 1963 840 πλοῖο χωρητικότητος 17 ἑκατομμύριών τόνων d.w. Ἐξ αὐτῶν, τὰ 171 σκάφη, 3.4 ἑκατομμύρια τόνων d.w., ἥτοι τὸ 19.9% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν μπάλκ κάρριερς, ἀνήκον εἰς τοὺς Νορδηγούς. 'Η Λιβερία(;) ἥρχετο δευτέρᾳ, μὲ 114 πλοῖα, χωρητικότητος 3.2 ἑκατομμύριών τόν. d.w., ἥτοι 18.7% καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία τρίτη, μὲ 101 πλοῖα, 1.8 ἑκατομμύριών τόν. d.w.

Η ΑΝΑΓΚΗ ΔΙΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

"Ἐκτὸτε, φυσικά, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν μπάλκ κάρριερς ἡγέθη σημαντικῶς μὲ νέας, καὶ συνεχῶς μεγαλύτερας, μονάδας. Καὶ ἡ σταθερὰ αὐτὴ αὔξησης, ποὺ παρατηρεῖται ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐντεύθεν, ὀφείλεται εἰς

τὰς μεταβολάς, ποὺ ἐπῆλθον εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον, κυρίως τῶν μεταλλευμάτων, τοῦ γαιανθρακος, τῶν σιτηρῶν καὶ τῶν λιπασμάτων. Είναι εὔκολον ν' ἀντιληφθῇ τις τάς ἐν λόγῳ μεταβολάς, ἂν λάθῃ ὅπ' ὅψιν τοῦ ὅτι, μέχρι τοῦ 1939, αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ ἀνήρχοντο ἐπησίως εἰς 28 περίπου ἑκατόμβον τὸν, τὸν σιδηρομετάλλευματος, διὰ θαλάσσης μεταφερομένου, ἐτῶν ὅποιων 21 ἑκατομμύριο ἀπερροφώντο μόνον ἀπὸ τὴν δυτικὴν Εὐρώπην καὶ εἰσήγοντο κατὰ τὸ πλεῖστον ἐκ Σκανδιναվίας. Σήμερον ἡ δυτικὴ Εὐρώπη εἰσάγει ἐπησίως πλέον τῶν 40 ἑκατομμυρίων τόνων, κατὰ μεγαλύτερον πάλιν ποσοστὸν ἐκ Σκανδιναվίας, ἀλλ' ἐπίσης καὶ ἐκ Καναδᾶ, Ἀφρικῆς καὶ Νοτίου Αμερικῆς, εἰς σημαντικὰς ποσότητας.

'Η 'Ιαπωνία εἰσήγει τὸ 1939 περὶ τὰ 3.5 ἑκατομμύρια τόνων σιδηρομετάλλευματος ἐπησίως ἀπὸ τὴν Μαλαισίαν καὶ τὰς Φιλιππίνας. Τώρα εἰσάγει πλέον τῶν 15 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ πλεῖστον ἐκ Βορείου καὶ Νοτίου Αμερικῆς καὶ ἐκ τῆς Ινδίας. Οἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ, ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταφερομένων κατὰ μιλιον τόνων ἔχει ἐκτοτε αὐξηθῆ ἐις τὸ έξαπλάσιον.

Τὸ αὐτὸ δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τοὺς γαιανθρακας, τῶν ὅποιων μετεβλήθη καὶ αὐτὴ ἡ πηγὴ παραγωγῆς. Μέχρι τοῦ 1939 αἱ μόνοι χώραι, ποὺ εἰσήγον γαιανθρακος εἰς ὑπολογισμοὺς ποσότητας, ἥσαν ἡ 'Αγγλία καὶ ἡ Πολωνία. Διὰ ξηρᾶς, ἐντὸς τῆς Εὐρώπης, διεκινούντο περὶ τὰ 40 ἑκατομμύρια τόνων ἐπησίως εἰς Καναδᾶν, Νότιον Αμερικήν καὶ 'Ιαπωνίαν. Μετὰ τὸν πόλεμον, ἡ δυτικὴ Εὐρώπη εἰσήγει μεγάλας ποσότητας γαιανθρακῶν ἐξ Αμερικῆς παρὰ δὲ τὸ διὰ αἱ οἰονεὶ πρόδρομος τῶν μπάλκ κάρριερς, ἀνήκον εἰς τοὺς Νορδηγούς. 'Η Λιβερία(;) ἥρχετο δευτέρᾳ, μὲ 114 πλοῖα, χωρητικότητος 3.2 ἑκατομμύριών τόν. d.w., ἥτοι 18.7% καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία τρίτη, μὲ 101 πλοῖα, 1.8 ἑκατομμύριών τόν. d.w.

Καὶ τὴν γενική ἀλλαγὴν ἀκολουθεῖ ἐπίσης τὸ ἐμπόριον τῶν σιτηρῶν. Μέχρι τοῦ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΑΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS: DIOSKUROI
TEL.: ROYAL 5611ST. CLARE HOUSE 3033, MINORIES
LONDON E.C. 3.

ύποκατασταθείσα σήμερον άπό την 'Αμερικήν και τὸν Καναδάν. 'Εκ τῶν 32 έκαπομμυρίων τόνων σιτηρῶν, ποὺ μετεφέρθησαν ἀνὰ τὸν κόσμον διὰ θαλάσσης κατὰ τὸ 1962, ή δυτικὴ Εύρωπη εἰσήγαγε τὰ 25 έκαπομμύρια τόνους, ἔξακολουθούσα νὰ εἶναι ὁ κύριος εἰσαγωγεὺς. 'Εμφανίζεται ὅμως, ἐσχάτως, ὡς σοδαρός εἰσαγωγεὺς καὶ ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία, σημαντικά ἔξγουσα προπολεμικῶς ποσότητας, ὡς καὶ ἡ Κίνα καὶ οὐταὶ ἡ μορφὴ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου σιτηρῶν ἀκόλουθει τὴν γενικήν τάσιν τῆς αὐξήσεως τοῦ κατὰ μῆλον καὶ τόνων ἀριθμού, συνεπείᾳ καὶ τῶν ἐμεγάλων ἀποστάσεων διενεργουμένων μεταφορῶν.

'Ενισχύθη τὸ διά θαλάσσης διεθένες ἐμπόριον τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ ἀπὸ τὰς ηδημένιας μεταφορᾶς φωσφάτων καὶ ἄλλων λιπασμάτων ἐκ Βορείου 'Αφρικῆς καὶ τῶν 'Αμερικανικῶν λιμένων τοῦ Κόλπου πρὸς Εύρωπην καὶ Νότιον 'Αφρικήν, ἐπίσης δέ, εἰς περιωρισμένην κλίμακα, καὶ ἔτη τοῦ Ελρηνικοῦ πρὸς τὴν Αὔστραλιαν. Καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν εἰς χύμα φορτίων, ἐνισχύονται ἀπὸ τὸν δωσίτην, τὰ ἄλλα μεταλλεύματα, τὸ τσιμέντον, τὰ ἔγκαχαριν καὶ, ἐσχάτως, τὸ ὑγροποιημένον θεῖον.

Λογική, ἐπομένως, συνέπεια τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν, ἡτοὶ ἡ ἀνάγκη διὰ τὰ πρὸς αὐτὰς προσφέρομένα πλοία, ἔξ οὐ καὶ ἡ προβολὴ τοῦ μπάλκ κάρριερ.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

"Ἄν καὶ ἡ ναυπήγησις ἐνὸς μεγάλου μπάλκ κάρριερ ἀπαιτεῖ σχετικῶς μέγα κεφάλαιον, τὸ κατὰ τόνων φορτίου καὶ μῆλον ἀποστάσεως κόστος μεταφορᾶς σοδαρῶς μειοῦται, σύν τῇ αὐξήσει τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεβαίως, καλῶν συνθηκῶν ἀπασχολήσεως. Οἱ κύριοι παράγοντες, οἱ καθορίζοντες τὸ ναυπηγικὸν κόστος τοιούτου πλοίου, εἰναι τὸ μῆκος αὐτοῦ, τὸ πλάτος, τὸ δέρμος κύτους, τὸ δύνατον, τὸ μέγεθος τῶν κυτῶν καὶ τῶν στομίων αὐτῶν, ἡ τυχὸν ἀνάγκη διὰ κύτη εἰδικῶν φορτίων, τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως καὶ, φυσικά, ὁ ἐπιθυμητὸς βαθμὸς ἀντοχῆς τοῦ σκάφους.

Οἱ παράγοντες, ἀφ' ἔτέρου, οἱ χαρακτηρίζοντες τὴν ἀπό ἀπόψεως οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως καταληλότητα τοῦ σκάφους αὐτοῦ, θὰ ἥδηντο ἐν συντόμῳ νὰ καθορισθοῦν ὡς κάτωθι:

1. Δυνατότης τοῦ νὰ προσαρμόζεται τὸ πλοίον εἰς τὰς μεταβαλλομένας συνθῆκας τῶν μεταφορῶν, τόσον ὡς πρὸς τὰ εἰδή τῶν φορτίων, δυνατούς καὶ ὡς πρὸς τὰς ἀποστάσεις καὶ τοὺς λιμένας φορτοεκφορτώσεως.

2. Κατασκευὴ τοιαύτη, ὥστε νὰ διευκολύνεται ἡ ταχεία φορτοεκφόρτωσις.

3. 'Ικανότης αὐτοστοιχασίας τοῦ φορτίου, πρὸς μείωσιν τῶν ἔξδων.

4. Κατασκευὴ τοιαύτη, ὥστε νὰ «ἀυτοκαθαρίζονται», οὕτως εἴπειν, τὰ κύτη.

5. Μέγεθος τῶν κυτῶν τοιούτου, ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ φόρτωσις φορτίων διαφόρου εἰδικοῦ δάρους.

6. Ἀποφυγὴ τῆς ἀνάγκης εἰδικῶν μέτρων

διὰ τὴν φόρτωσιν ὠρισμένων φορτίων, ὡς ἐπὶ παραδείγματι, ἡ κατασκευὴ τροφοδοτικῶν στομάτων διὰ σιτηρᾶ.

7. Διατήρησις μέσων συνθηκῶν εύσταθείας ὑπὸ κάθε κατάστασιν φορτώσεως, ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὸς ὁ πλούς μὲ τὴν μεγίστην μέσην ὑπερεστικὴν ταχύτητα, ἀκόμη καὶ ὑπὸ κακοκαιρίαν.

8. Κατάλληλος διαφρύμισις τῶν κυτῶν, ἐπιτρέπουσα τὴν κατανομὴν διαρέων φορτίων κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα σοδαράς κοπώσεις τοῦ σκάφους, ἀλλὰ καὶ διατηροῦντα εἰς λογικά δρις τὴν εύσταθειαν.

9. Διατήρησις τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου, ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ d.w. αὐτοῦ, ἀκόμη καὶ δι' ἐλαφρὰ σιτηρᾶ ἢ γαιάνθρακας.

Προφανές εἶναι, διτὶ καθίσταται δυσκολώτατον ἐπίτευγμα ἡ κατασκευὴ ἐνὸς πλοίου συνδυάζοντος δόλα τὰ ἀνωτέρω προτερήματα, πολλοὶ δῆμοι ναυπηγοὶ ἔχουν ἐπιτύχει ἔναν καλὸν συγκερασμόν, λαβόντες ὑπὸ διφίνοι μόνον τὰς ἀνωτέρω τεθείσας προϋποθέσεις, ἀλλὰ καὶ τὰς δυνατότητας τῶν συνηθεστέρων ἀνὰ τὸν κόσμον λιμένων φορτοεκφορτώσεως, αἱ ὀποῖαι θέτουν καὶ κάποιον περιορισμόν εἰς τὸ μέγεθος, διτὶς εύρισκεται, πρὸς τὸ παρόν καὶ διὰ τὸ δυνάμενον νὰ προβλεφθῇ μέλλον, εἰς τὸ δριόν τῶν 70 χιλιάδων περίποτον τόνων d.w.

'Επὶ τῷ διάσει τῶν ἀνωτέρω καὶ ἔχοντες ὑπὸ διφίνοι σχετικῶς μελέτας τῶν κ. κ. Ράλφ Ντάουνχαμ, τεχνικοῦ διευθυντοῦ τοῦ εἰς Γαλλίαν τημάτος τῆς Μάκ Τρέγκορ, Ούγκο 'Εκβαλλ, τεχνικοῦ διευθυντοῦ τῆς Γκράνγκεσμπεργκ καὶ ἄλλων, θὰ ἥδηντο νὰ καθορίσωμεν ὡς κάτωθι τὰ στοιχεῖα τοῦ ιδεώδους, γενικῆς χρήσεως, μπάλκ κάρριερ, ἔκεινα, τούλαχιστον, ποὺ εἶναι δυνατὸν νὰ ἔνσωματωθοῦν εἰς ἐν καὶ τὸ αὐτὸ πλοίον:

1. Πρέπει τὸ σκάφος νὰ διαθέτῃ τὴν μεγίστην δυνατὴν κυβικὴν χωρητικότητα, ἀντιστοιχούσαν εἰς 55 - 60 κυβικοὺς πόδας ἀνά τόνων φορτίου. Βεβαίως, τὰ περισσότερα τῶν μοειδῶν χώμα φορτίων, δὲν ἀπαιτοῦν χωρητικότητα μεγαλύτεραν τῶν 49 κυβικῶν ποδῶν καί, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ ἀνωτέρω ἀνώτατον δριόν, θὰ πρέπει ὠρισμένοι χώροι νὰ χρησιμοποιοῦνται τόσον διὰ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ φορτίου, δυσοὶ καὶ διὰ θαλάσσηρα. Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν ή κατασκευὴ καθίσταται διαριτέρα καὶ περισσότερον σύνθετος, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ διαθέτει τοῦ σκάφους τὸν κόσμον τοῦ φορτίου, διατηροῦντα τὴν ποσότηταν τοῦ προετοιμασίας ἑκάστου τῶν χώρων αὐτῶν, διατηροῦντα τὴν

τικήν μείωσιν τού d.w., ἐνῷ καὶ τὰ ἔξοδα συντηρήσεως αὐξάνουν. Ἐπανέρχεται, ἐπομένως, καὶ ἐδῶ ὁ παράγων τοῦ ἐφοτλιστοῦ, ποὺ πρέπει νὰ γνωρίζῃ διὰ ποῖον ἀκριβῶς σκοπὸν ναυπηγεῖ ἐν πλαΐσιον.

Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ

"Οταν οι προεκτεθέντες παράγοντες ληφθούν ύπ' οψιν και σαφώς τεθούν κατά την ναυπήγησην του πλοίου, τότε τὸ κόστος αὐτού θὰ κατέλθῃ εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν. Αἱ διαστάσεις τοῦ σκάφους θὰ καθορισθούν βάσει τῶν ἀνωτέρω παραγόντων, περιοριζομένου οὕτω εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν τοῦ βάρους αὐτοῦ και αὐξανομένου κατά τὴν ἰδίαν ἀναλογίαν του ὅ.ν. Φυσική, θὰ ἐπιλεγῇ ἡ ἀπλούστερη δυνατή κατασκευή, ὡς και ὁ ἀπλούστερος δυνατός ἔξπλισμός.

Διό τα νά έξαστησι απολιθωμένος συνάντει εγχιπολίμος.
Διό τα νά έξαστησι απολιθωμένος μικρὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως, ή ταχύτης πρέπει νά είναι μετρία, ώστε όχι μόνον τὸ ἀρχικὸν τῆς ἔγκαταστάσεως κόστος νά μειωθῇ, ὅλλα καὶ ή κατανάλωσις κατὰ τόνον φορτίου καὶ μίλιον ἀποστάσεως νά κατέλθῃ εἰς τὸ ἐπιθυμητὸν δριον. Πρός μείωσιν τῶν ἔξδόνων συντηρήσεως πρέπει, τόσον τὰ κόπτη δόσον καὶ αἱ δεξιαὶ θαλασσέρματος, εἴτε νά καλύπτωνται μὲ ειδικὰ χρώματα μακρὰς διαρκείας ή νά προστείνωνται μὲ ικανοποιητικὸν σύστημα καθοδικῆς προστασίας. Ἰδεώδης λύσις είναι ὁ συνδυασμὸς ἀμφοτέρων τῶν συστημάτων αὐτῶν.

Πιθανώτας, αι ισχύουσαι περὶ καταμετρήσεως διατάξεις νά πρέπει ν' ἀναθεωρηθοῦν, διότι καθίστανται δυσμενεῖς διὰ τὰ σκάφη αὐτά. Λόγω τοῦ δτι διαβέθουν ἐν μόνον κατάστρωμα καὶ ἔχουν ὑψος ἑξάλωπα πλοίου ἔνρου φορτίου, τὸ πλευρικὸν των ὕψος εἶναι κάπως ὑπερδολικόν, συγκρινόμενον μὲ τὸ ντέντ γουείτ αὐτῶν καὶ οὕτω ἔχουν συγκριτικῶς μεγαλυτέραν δλικήν καὶ καθαράτερην χωρητικότητα. Ὁφείλεται τοῦτο εἰς δύο λόγους: Ὁ πρώτος εἶναι ὅτι, πρὸς ἑξασφάλισιν τῆς μεγίστης δυνατῆς διὰ φορτίου κυβικῆς χωρητικότηος, τὰ κύτη προεκτίνονται πολὺ πρὸς τὴν πρύμνην, μὲ ἀποτέλεσμα νά μειούνται ὁ διὰ τὸ μηχανοστάσιον διατιθέμενος χῶρος. Καθίσταται οὕτω ἑξαρετικῶς δύσκολον νά ἐπιτευχθῇ ποσοστὸν τοῦ χώρου αὐτοῦ ἵστον τοὐλάχιστον πρὸς τὸ 13% τῆς δλικῆς χωρητικότηος, δόσον εἶναι τὸ μέγιστον δριον ποὺ ἀφαιρεῖται διὰ τὸν ἐν λόγῳ χώρον. Ὁ δεύτερος λόγος συνίσταται εἰς τὴν, ίδιας μὲ τὰ ἀντατέρα φύσεως, δυσκολίαν τοῦ νά ἐπιτευχθῇ χωρητικότηος δεξαιενῶν θαλασσέαστος ἵστο πρὸς τὸ 19%

τῆς δολικῆς χωρητικότητος, ώστε νὰ ἔκπειθούν ἔξι αὐτῆς. Διὰ τοὺς λόγους αὐτούς, πρὸς τὸ παρόν, καθίσταται ἀναγκαῖον ὅπερας κάθε νέον σχέδιον μιάλκ κάρριερ ἔξετάζεται καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς καταμετρήσεως, διότι συχνά αὕτη καθιστᾶ ἀσύμφορον ἔνα ἐπρώτης ὄψεως ἐλκυστικὸν τύπον πλοίου.

Κατ' ἄρχιν, καλὸν εἶναι ὅπως ἐν μπάλκ
κάρριερ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ πάν
εἰδος φορτίου, εἰς τὴν περίπτωσιν δόμως αὐ-
τὴν καθίστανται ἀναγκαῖα ἡ κατασκευή εἰ-
δικῶν «θυλάκων» φορτώσεως σιδηρομετα-
λεύματος ἀνὰ πᾶν δεύτερον κύτος, διὰ νὰ
διατηροῦνται ἀφ' ἐνὸς μὲν αἱ ἐπιβυμηταὶ συ-
θῆκαι εὐσταθεῖς καὶ ἀφ' ἑτέρου ὁ ἀπαιτού-
μενος θαθμὸς ἀντοχῆς τῆς κατασκευῆς, εἰς
ην περίπτωσιν μεταφέρεται τοιούτων φορτίον.
Φυσικὸν εἶναι τούτῳ νὰ αὐξάνῃ τὸ βάρος,
ἐπομένως καὶ τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς,
μὲ ἀνάλογον μείωσιν τῆς εἰς φορτίον μετα-
φορικῆς ικανότητος. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐ-
τῆν, ἀπὸ ἀπόψεως ἀρχικοῦ κόστους καὶ κό-
στους ἐκμεταλλεύσεως, τὸ εἰδικῶς ὡς μεταλ-
λοφόρου κατασκευασθὲν πλοίον ὑπέρεχει τοῦ

μπάλι κάρφιερ, ἄλλ' ὡς ἡδη ἐλέχθη, ὁ Ιδαινός τοις συνδυασμοῖς εἶναι μᾶλλον ἀδύνατος. 'Υπὸ τὰς ἀνωτέρως προϋποθέσεις, τὸ γενικῆς χρήσεως μπάλι κάρφιερ πιθανὸν νὰ ὑστερῇ, προκειμένου περὶ διαφένων μεταλλευμάτων, τοῦ εἰδικοῦ μεταλλοφόρου. 'Ἐπειδὴ δύμας αἱ ποσότητες τῶν μεταφερομένων σιδηρομεταλλευμάτων εἶναι πάλι μικρότεραι ἀπὸ τὰς ποσότητας τῶν ὑπολοίπων δμοειδῶν φορτίων τοῦ παγκοσμίου ἔμπτορον (ἐλαφρότερα μεταλλεύματα, γαιάνθρακες, σιτηρά, λιπάσματα κλπ.), ὁ ἐφοτλιστής φορτηγοῦ τράμπ, ποὺ θέλει νὰ συγχρονίσῃ τὸ στόλον του, εἶναι προτιμότερον νὰ καταφύγῃ εἰς τὸ μπάλι κάρφιερ, παρὰ εἰς τό, διά μιαν μόνον χρήσιν κατάλληλον, μεταλλοφόρον.

"Ἐν πλοίον οἰκονομικὸν εἰς τὴν κατασκευὴν του, γενικῆς δὲ χρήσεως, μπάλι κάρδιρε εἶναι τὸ τοῦ γνωστού τύπου UBS, ὡς τὸ Ἑλληνικὸν «Νικήτας Ρούσσος» τοῦ κ. Ν. Βενιζέλου. Ειναὶ, βεβαίως, μικρὸν σήμερον τὸ ἐν λόγῳ σκάφος τῶν 20.500 τόνων δ.ω., οὐδὲν ὅμως ἐμπόδιον ὑπάρχει εἰς τὸ μέγεθος καὶ ἡδη κατασκευάζονται εἰς Ἱαπωνίαν τοιαῦτα σκάφη 60.000 τόνων. Κύριον χαρακτηριστικὸν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων εἶναι δῆ, φέρουν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα βαθείας διαμήκεις δοκούς, διηκόνυσας κατὰ τὸν κεντρικὸν ἄξονα τοῦ πλοίου, αἱ διποῖαι χρησιμοποιοῦμεναι καὶ διὰ μῆδινσαν τὸν κατα-

σκευήν καὶ ὡς μόνιμα διαμήκη διαφράγματα διά τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν. Φέρουν ἐπίσης ἀνὰ ἓννα «ἀνώτερον κύτος», σχῆματος ἀνεστραμμένου κολούρου κώνου, εἰς τὸ σημεῖον ἔνθα ἔδει νὰ είναι ή θέσις τοῦ μεταξύ δύο κυτῶν ἑγκαρπίου διαφράγματος. Δὲν ἐπιτυχάνεται οὕτω μόνον ἡ ἀσφαλής μεταφορὰ καὶ τοῦ βαρυτέρου ἀκόμη μεταλλεύματος, ἀνευ οἰσαδήποτε θυσίας κυδικῶν διὰ τὴν περιπτώσιν ἐλαφρῶν φορτίων, ἀλλὰ καὶ βοηθούν αἱ κεκλιμέναι πρώτας πρώρων καὶ πρύμνης ἐπίφανειαι τῶν ἀνώτερων αὐτῶν κυτῶν εἰς τὴν φυσικὴν ροήν καὶ τὴν αὐτοστοιχίσιαν τοῦ φορτίου. Παραδείπονται ἀκόμη οὕτω ταὶ ὑπὸ τὸ κατάστρωμα πλευρικαὶ δεξιαμενι, μὲ δῆλα τὰ ἐκ τούτου πλεονεκτήματα. Διότι, μεταξὺ τῶν ἄλλων, παρεπηρήσθη ὅτι εἰς τινας περιπτώσεις, λόγῳ τῆς ψυχῆς εἰς τὰς πλευράς θέσεως τῶν ἐν λόγῳ δεξιαμενιν, ἐπάγωνεν εἰς ψυχρὰ κλίματα τὸ ἐντὸς αὐτῶν ὑδωρ, σημειωθέντων καὶ ρηγμάτων εἰς τὴν κατασκευήν. 'Η δι' ἀρπάγης (grab) ἐκφόρτωσις τῶν ἐν λόγῳ κυτῶν είναι ἐπίσης εὐχερεστάτη, σημαντικῶς μειώνουσα τὸν χρόνον τῆς ἐν λιμένι παραμονῆς.

Διὰ τὴν περίπτωσιν φορτώσεως σιτηρῶν, πλὴν τῶν μεγάλων κεντρικῶν στομίων κυτῶν, καὶ ἐκατέρωθεν αὐτῶν, διατίθενται καὶ μικρὰ πλευρικά στόμια, σηματικῶς διευκολυνομένης οὕτα τῆς αὐτοστοιχσίας καὶ τῆς φορτεκφορτώσεως, ὅλα δὲ τὰ ἀνωτέρω πλεονεκτήματα καθίστανται τὸν τύπον αὐτὸν ἔνα τῶν πλέον ἐπιτυχῶν διὰ μπάλκ κάρριερ γενικῆς χοίστεως.

Διά τῆς συνεχοῦς θελτιώσεως τῶν ἔγκατταστάσεων τῶν ἀνά τὸν κόσμον λιμένων, τῆς ἐκθαμβωντος πολλῶν ἐξ αὐτῶν καὶ τῆς συνεχίζομένης ἐκδιομηχανίσεως, οἱ ὄριζοντες τῆς ἀπασχολήσεως τῶν μπάλων καρριέρων, ὡς τῶν πλέον οἰκονομικῶν μέσων μεταφορᾶς ὅμιειδῶν φορτίων, συνεχῶς θὰ εύρυνωνται. Θά αὐξάνωνται ἐπίσης καὶ αἱ δυνατότητες ἐπωφελοῦς ἐκμεταλλεύσεως, Ιδίᾳ ἐφ' ὅσον αὐξάνῃ ὁ ἐπί τῶν πλοίων διαθέμος αὐτοματοποιήσεως. Καὶ δύονται εύρυνωνται οἱ ὄριζοντες τοῦ νέου αὐτοῦ τύπου πλοίου, τόσον θὰ περιορίζωνται αἱ δυνατότητες τοῦ γνωστοῦ μας τράμπι, τὸ δόποιον, ἀφοῦ προσέφερεν ὅ,τι ἡδύνατο εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ συνέβαλεν ὅσον οὐδέποι, ἵσως, ἀλλος τύπος πλοίου εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς διεθνοῦς φορτηγού ναυτιλίας, ὑποκύπτει πλέον εἰς τὸν ἀδύσπητον νόμον τῶν τεχνικῶν ἔξελίξεων καὶ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν, διὰ ν' ἀποσυρθῇ ὄριστικῶς τοῦ στίβου ἐντὸς τοῦ, οὐχί, δυστυχοῦ πολλῶν ἀνάπτυξεν καὶ πλέον.

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C. 2

TEI NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

**ANDRIAKI
SHIPPING COMPANY**
2, II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

**ANDRIAKI
SHIPPING COMP**

ΚΑΙ Η ΚΙΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑΝ ΤΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΕΙΤΑΙ Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τό κατωτέρω πληροφορισκόν σημείωμα, μάς όπεταί από τό Πεκίνον, μὲ τὴν παράληπτιν νὰ τὸ δημοσιεύωμεν. 'Ανεξαρτήτως τοῦ ἀν καὶ κατὸ πόδον εἶναι ἀξιόλογος ἡ μέχρι τούδε προσπάθεια τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας διὰ τὴν συγκρότησιν ἴδιας ναυτικῆς διοργανώσεως, γεγονός εἶναι, ὅτι ἡ προσπάθεια αὐτῆς καταδύλλεται, προκαλούσα καὶ τὸ ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρον τῆς Ναυτιλίας μας, ἀφοῦ ἀπό τίνον ἔτον σημαντικῆν ἀπασχόλησην εὑρίσκει τὸ ἀληγονικὸν πλοῖον εἰς τὰς κινεζικὰς μεταφοράς.

'Ολοὲν καὶ περισσότερα πλοῖα φέροντα τὴν ἐρυθρὰν σημαίαν τῶν πέντε ἀστέρων τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας, ἐμφανίζονται εἰς διαφόρους ἔπειτα; λιμένας. Πρὸ τριῶν ἑταῖρων, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς, ἡ Κίνα ἀπέστειλε τὸ πρώτον ὕκεανοπόρον σκάφος τῆς εἰς ταξίδιον πρὸς τὴν Τζακάρταν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ νέᾳ φάσις ἐστημένῳ διὰ τῆς ναυπηγήσεως ἐν Κίνᾳ τοῦ φορτηγοῦ «Πίτζ», ἐπισκεφθέντος κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1963 τὸν λιμένα Κονάκρου, τῆς Γουινέας. 'Ηδη τὰ ποντοπόρα κινεζικὰ πλοῖα προσεγγίζουν εἰς 30 καὶ πλέον λιμένας, ἀνήκοντα εἰς 21 χώρας καὶ περιοχᾶς τῆς 'Ασιας, τῆς 'Αφρικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης. Σημαντικώς ἐπίσης ηγέθη καὶ ἡ ἀκτοπλοΐα.

'Απὸ τοῦ 9οῦ ἀκόμη αἰώνος, πλοῖα ναυπηγήθησαν εἰς τὴν Κίναν, ἐπίπεδον μέχρι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. 'Ο Σούλεϊμάν, 'Αραψ Ἐμπόρος, ἐπισκεφθεὶς τὴν Κίναν πρὸ ἐνδεκα αἰώνων, ἀναφέρει, ὅτι κινεζικὰ πλοῖα μετέφερον



'Ο νέος λιμὴν τοῦ Τσανκιάγκ εἰς τὴν Νότιον Κίναν ἀγάθα εἰς τὸ στόμιον τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ὅπου ταῦτα μετεφορτώνοντο ἐπὶ ἄλλων σκαφῶν, μὲ τελικὸν προορισμὸν τὴν Αἴγυπτον, διὰ τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης. Τὸ 1414, ἥτοι 84 ἔτη πρὶν ἦ δὸ Πορτογάλος θαλασσοπόρος Βάσκο ντε Γκάμα ἀνακαλύψῃ τὴν θαλασσήν ὃδον πρὸς τὴν 'Ανατολήν, μέγας κινεζικὸς

στόλος εἶχε πλεύσει πρὸς τὴν 'Ανατολικὴν 'Αφρικήν.

Αἱ ἀκταὶ τῆς Κίνας ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ ἔχουν ἔκτασιν 14.000 χιλιομέτρων. 'Υπάρχουν εἰς αὐτὰς ἔξαιρετα ευσκοτοῦ λιμένες, ἀλλ' ἡ Ναυτιλία τῆς χώρας, αὐτὴ μάτις ἐκατονταετίας, πρὸ τῆς ἀπελευθερώσεως, εύρισκετο εἰς ζένας χειράς. 'Η 'Εμπορικὴ 'Ατμοπλοΐα' τῆς Κίνας, ιδρυθεῖσα τὸ 1872 ἀπὸ Κινέζους κεφαλαιούχους, ἥτο ἡ μεγίστη διὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ναυτικῆς ἑταῖρίας, ἥτις καὶ κατέβαλε προσπαθείας διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς πρὸς ἔξινος λιμένας. Δεινὸς ὄμως συναγωνισμὸς ἀπὸ μέρους τῶν ξένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων προσεκάλεσε τὴν κατάρρευσιν τῆς μετὰ βίαιας κατώρθωσεν αὕτη νὰ διατηρήσῃ μίαν ἀκτοπλοϊκὴν καὶ ποταμοπλοϊκὴν χωρητικότητα.

Διὰ τῆς κατασχέσεως τοῦ ὅγκου τῶν μεγάλων κινεζικῶν πλοίων εἰς Ταϊβάν, τῆς Φορμόζης, καὶ διὰ τῆς βυθίσεως ἐτέρων ἀπὸ τὰς δυνάμεις τοῦ στρατηγοῦ Τσάγκ - Κάι - Σέκ, ἡ νέα Κίνα εὑρέθη ὑποχρεωμένη νὰ ἀναδημιουργήσῃ τὴν Ναυτιλίαν τῆς, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀνελκύσεως βυθισμένων σκαφῶν. Σήμερον ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς Κίνας δύναται νὰ σχεδιάζῃ καὶ νὰ κατασκευάζῃ ποντοπόρα σκάφη τῶν 10.000 τόνων. Πρόσθετον στοιχεῖον εὐδόκιμήσεως τῆς θαλασσίας ἐπιχειρήσεως προέρχεται ἀπὸ τὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ εἰς τὰς τεχνικὰ σχολάς διὰ τὴν ναυπιλούσιαν καὶ τὴν ναυπηγικήν. Πολλοὶ πλοιάρχοι, ὑποπλοίαρχοι καὶ ἀρχιμηχανικοί ἔλαβον δίπλωμα τοῦ Ναυτικοῦ Κολλεγίου τοῦ Ντάϊρεν, διπέρη ιδρύθη τὸ 1958 καὶ καυχάται, ὅτι ἀριθμεῖ πλέον τῶν 2.000 μαθητῶν. Πλείστοι ὅσοι παλαίμαχοι ναυτικοὶ προήχθησαν εἰς ἀξιοματικούς, κατόπιν εἰδικής παγγελματικής ἐκπαίδευσεως.

Αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ μεταφοραὶ ηγέθησαν ραγδαίοις καὶ πλέον τῶν 60 τακτικῶν γραμμῶν ἐξυπηρετοῦνται σήμερον. 'Ο εἰς μετὰ τὸν ἄλλον οἱ πλασιοὶ λιμένες τῆς Κίνας διημούνθησαν ἡ καὶ ἀνακατεσκεύασταις καὶ ἀρκετοὶ νέοι λιμένες ἐδημιουργήθησαν. 'Η Σαγκάν, ποὺ ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερον κινεζικὸν λιμένα καὶ διατηρεῖ τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ ζήκοντα χώρας, ἀπέκτησε τὸ 1956 τὸ πρώτων

της κρηπίδωμα ταῦθανταν. Παλαιαὶ προκυμαῖαι ἐπεξετάθησαν πρὸς διευκόλυντιν τῶν ὀκεανοπόρων σκαφῶν, τὰ ὅποια ἡδη δὲν ἔχουν ἀνάγκην νὰ ἀγκυροθεοῦνται εἰς τὰ ἀνοικτά. Κρηπίδωμα, ἔξι ἄλλου, μὲ θέσεις διὰ τούτοχρονον πλεύσιμα πέντε σκαφῶν τῶν 10.000 τόνων, προσετέθη κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1963 εἰς τὸ νέον λιμένα Τιὲν Τσίν, τῆς Βορείου Κίνας. 'Αποτελεῖ οὗτος τὸν πρώτον τεχνητὸν λιμένα, σχεδιασθέντα ἀπὸ Κινέζους μηχανικούς, τοῦ ὅποιον τὰ ἔργα ἐξετελέσθησαν ἀπὸ Κινέζους ἐργατοχειρίτας. 'Ετερος λιμὴν, ὁ ἄλλοτε μικρὸς



κινεζικὸν φορτηγὸν ἀποπλέει ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Τιεντσίν λιμὴν Τσανκιάγκ τῆς Νοτίου Κίνας, δισταὶς ἐφιλοξένει μόνον τριτσιά ιστιοφόρα καὶ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, κατέστη ἡδη σημαντικὸς λιμὴν, εἰς τὸν ὃποιον προσεγγίζουν σκάφη προερχόμενα ἐξ Ἀφρικῆς, Εὐρώπης καὶ Ν.Α. 'Ασιας.

Οἱ τρεῖς, ὡς ἄνω, λιμένες, καθὼς καὶ οἱ λιμένες Ντάϊρεν, Τσινθαγκτάο καὶ Τσιγκτάο, δὲ λιμὴν Λιενούν καὶ δὲ λιμὴν Βαμπόά, ἐξυπηρετοῦν πλέον τῶν 90% τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν τῆς Κίνας. Κατεσκευάσθησαν εἰς αὐτοὺς λιμενιστική καὶ ἔξωπλοισθησαν τὰ κρηπιδώματά των μὲ μηχανικά μέσα χειρισμοῦ τῶν φορτίων. Τὸ 1963, δὲ μέσος δροῦ χρόνου παραμονῆς ποντοπόρων σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας ἐμειώθη κατὰ μίαν ἡμέραν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ διακινηθοῦν ἐκατοντάδες τίνες χλιαρῶν τόνων φορτίου, ἐπιπροσθέτως τῆς συνήθους κινήσεως, εἰς τοὺς μεγαλυτέρους λιμένας τῆς Κίνας. Γερανοί, κυλιόμενοι ἴμαντες καὶ μηχανήματα φορτώσεως ἀντικατέστησαν θαθμηδὸν τὴν χειρωνακτικὴν ἐργασίαν, ἐνῷ, παρασλήλως, ἐβελτιώθησαν αἱ σιδηροδρομικαὶ καὶ δύδικαι συγκοινώναι μεταξὺ ἐνδοχώρων καὶ λιμένων. Κατὰ τὸ 1963, τὰ 70% καὶ πλέον τῶν φορτοκορτώσεων εἰς τοὺς μεγαλυτέρους κινεζικούς λιμένας διενηργήθησαν διὰ μηχανικῶν μέσων, ἐναντίον ποσοστοῦ 25%, τοῦ ἔτους 1957.

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

VENEZIA

ZATTERE No 1392
TELEGRAMS: OPLITIS - VENICE
TELEPHONES: 700660 - 700661
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΚΕΔΡΟΥ-ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

MONFALCONE

VIALE SAN MARCO No 33
MONFALCONE BEING VERY CLOSE TO TRIESTE,
ALL BUSINESS CONCERNING THAT PORT IS CONDUCTED
BY OUR TRIESTE HEAD OFFICE. WE REQUEST
OUR PRINCIPALS TO ADDRESS ALL CORRESPONDENCE
CREW MAIL ETC. TO OUR TRIESTE OFFICE.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΑΝΑΡΡΙΧΗΣΙΣ ΕΠΙ ΚΑΛΩ

Τὸ λεύκωμα τῶν Δημοσίων Σχολῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ξεφύλλιζε μὲν μιὰ παρέα ἐνδιαφερομένων περὶ τὰ ναυτικά. Σχολιάζοντες τὰ διάφορα κείμενα καὶ τίς φωτογραφίες, εἶχαμε φάσει στὴ σελίδα δῆτοι οἱ μαθηταὶ γυμνάζονται ἀναρριχώμενοι σὲ κάθετα σχοινῖα καὶ σὲ ἀνεμόσκαλα.

—*Υπερβολή!* Δὲν συμφωνεῖς δὲι γίνεται ὑπερβολή; Μοῦ κάνει, μὲ κάποιος δόση παντογνωσίας, ἔνας τῆς συντροφιάς. Ἀκούς ἀναρρίχησις στὸ χίλια ἑννηκόσια ἔξητα τέσσερα... Τί νὰ τὴν κάνουν τάρα τὴν ἀναρρίχηση οἱ σύγχρονοι ἀξιωματικοὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων; Μὲ τὸ *Μάσουντυ*, μὲ τὸ *Πίλιγγριμ* ἡ μὲ κανένα πειρατικὸ τοῦ 1700 θὰ μπαρκάρουν γναίνοντας ἀπὸ τὶς σχολές; Δὲ σοῦ λέω, περὶ γυμναστικῆς, πρὸ παντός, πρόκειται. Δὲν νομίζω δῶμας πώς εἶναι καὶ τόσο χρήσιμη τάρα μιὰ τέτοια γυμναστικὴ μὲ ἀναρρίχηση. *Υπάρχουν* ἔνα σωρὸ ἄλλα γυμναστικὰ συστήματα, ποὺ δυναμώνουν τὰ σώματα, καλλιεργοῦν ὥραις γραμμές, χαρίζουν ύγεια, χωρὶς ὃ γυμνάζομενος ν' ἀναγκάζεται νὰ παρασταῖνη τὸν ἀπλούρο ἀνεδοκατεβαίνοντας ἀνεμόσκαλες καὶ κομποσχοινικὰ χωρὶς λόγο. "Λν δὲν ἀπατῶμαι, τὰ σημερινὰ καράδια σὲ καμιά περίπτωση δὲν παρουσιάζουν τέτοιες ἀξίωσεις. Ποτὲ τάρα, σὲ κανένα ἀπὸ τὰ καράδια δὲν ἀναγκάζεται, δχι ὅ ἀξιωματικός, ἀλλὰ οὔτε καὶ ὁ τελευταῖος ναύτης νὰ γίνεται σαλτιπάγκος. "Η ἔχεις ἀντίρρηση;

»Ἐσύ, ποὺ καθὼς λές—συνεχίζει—ἔκανες στὴ θάλασσα πάνω ἀπὸ τὸ ἔνα τρίτο τοῦ αἰώνα, γιὰ τές μας σοῦ χρείασθηκε ποτὲ μιὸ τέτοια ἀνάγκη γιὰ ἀναρρίχηση; Γιατὶ δὲν πιστεύω νὰ μᾶς πῆς τάρα πώς κοντὰ στὰ πολλὰ καὶ διάφορα χαρίσματα καὶ ικανότητες, ποὺ λέτε πώς ἔχετε σεῖς οἱ παλιοὶ ναυτικοί, εἰσαὶ καὶ ἀσσός στὴν ἀναρρίχηση. Στὴν *«ἀναρρίχηση ἐπὶ κόλῳ»*, δῆτας λέγεται στὴ γλώσσα τῆς γυμναστικῆς, τοῦτο ἐδῶ τὸ κόλπο.

—*Κατ'* ἀρχὴν—τὸν ἀπαντῶ—εἶναι πολὺ δύσκολο καὶ κατατοπισθή ἔνας στεργιανός, δῆτας σύ, στὸ τί χρειάζεται καὶ στὸ τί δὲν χρειάζεται νὰ ἔρει καὶ νὰ εἰδικεύεται δητοὶς ἀποφασίζει νὰ γίνη ναύτικος. Σοῦ λέγω μόνο τούτο, δτι: "Οσο τὰ καράδια καὶ ἀν μεταβάλλωνται σὲ πλεύσματα σαλόνια, σοῦ καὶ ἀν ἔξοπλίζωνται μὲ μηχανήματα καὶ προστατευτικὰ μέσα στὴν ἀντιμετώπιση κάθε μιζέριας, οἱ ναυτικοὶ δὲν θὰ πάψουν ποτὲ νὰ ἔχουν ἀνάγκη ἀπὸ δλες αὐτὲς τὶς ναυτικές ἀρέτες, ικανότητες καὶ γνώσεις, ποὺ ἔχουν στὸν ταξίδευαν μὲ τὸ *Μάσουντυ*, μὲ τὸ *Πίλιγγριμ* καὶ μὲ τὰ πειρατικά, ἀκόμα, καθὼς εἴπεις καὶ σύ, τὰ πειρατικὰ τοῦ 1700. Εἰδικά, ἡ ἀναρρίχηση, εἶναι ἀπὸ τὰ χρησιμώτερα θέματα καὶ ἀπὸ τὶς χρειασθεῖσαι στὴν ἀπόδοση τῶν ναυτικῶν.

—*Κατέφερα* νὰ κατεβῶ στὴ θάλασσα στὰ κατάρια γιὰ νὰ ἀμολάρουν ἡ νὰ μαζέψουν τὰ πανιά. Μπορεὶ νὰ μὴν ἀναγκάζωνται νὰ σαλτάρουν, κρατῶντας τὰ σχοινιαὶ γιὰ νὰ κάνουν ρεσάλτο ἀπὸ καράδι σὲ καράδι. Παρουσιάζονται δῶμας πειριπτώσεις, ποὺ γιὰ ν' ἀπαγκιστρώσουν ἀπὸ τὸ καράδι τοὺς σὲ κάποια δύσκολη στιγμή, ἡ γιὰ νὰ ἀναρριχθοῦν σὲ κάποιο ναυαγοστικὸ μέσο, δ μόνος δρόμος ἀπομένει ἡ ἀναρρίχηση. Συμφωνῶ, ἐν τούτοις στὴν παρατήρηση σου, ποὺ ἀφορᾶ ἐμένα προσωπικῶς. Πράγματι, στὴν ἀναρρίχηση εἶμαι κάτω τοῦ μηδενός. Εἰμαι ἀνίκανος δχι μόνο σὲ κάθετα σχοινῖν ἡ ἐπὶ τέλους σ' ἀνεμόσκαλα ν' ἀναρριχθῶ ἀνετα, ἀλλὰ οὔτε καὶ στὰ σκολάκια τῆς Τερψιθέας ν' ἀνέβω, χωρὶς νὰ ξαπίσουν τὰ πνευμόνια μου. "Εἴκως δ μως δ Θεός καὶ δὲν μοῦ ἔτυχε ποτὲ τὸ συναπάντημα νὰ μοῦ χρειασθῇ, γιὰ νὰ πληρώσω σκληρὰ τὶς συνέπειες αὐτῆς τῆς ἀτζαμωσύ-

νης, πλὴν μιᾶς καὶ μόνης φορᾶς, ἀλλὰ καὶ τότε μὲ μόνη τὴ συνέπεια νὰ γίνω γελοῖος. Καὶ ίδου ἡ ιστορία:

Πάνε ἀκριβῶς τριάντα χρόνια, ὅπου μὲ τὴ *«ΘΕΟΦΑΝΩ* τοῦ Λιβανοῦ εἶχαμε ξεφορτώσει νιπτάρια στὴν Ἀλεξανδρεία καὶ ἐπιστρέφαμε ἀδειοὶ γιὰ τὸ Κόντινεντ, ἀπὸ ὅπου ἐπτρόκειτο νὰ φορτώσουμε τὰ σιμέντα γιὰ τὴ Χιλῆ. Στὸ Γιβραλτάρ θὰ ἔκαναμε ἀνθράκευση. Εἶχαμε πλησιάσει ἑκεῖ, ὅταν μιὰ δενινάκατος ἐγγέλεικη πλεύρισε νὰ μᾶς πρατιγάρη. Εἶπαμε, τὸ καράδι ἦταν ἀδειοὶ καὶ ταξίδευε στὸν ἀφρό. 'Απὸ κάτω οἱ 'Εγγλεζοὶ δὲν μᾶς ἀφήσαν νὰ κρεμάσουμε τὴ σκάλα, ν' ἀνέβουν, ἀλλὰ ζήτησαν νὰ τοὺς στειλούμε ἐμεῖς στὴ δενινάκατο τὰ χαρτιά μας, γιὰ τὸ πράτιγο. Κείνη τὴ στιγμὴ, οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος ἥσαν πολὺ ἀπασχολημένοι μὲ τὴν ἐτοιμασία τοῦ πλευρίσματος. Τὸ ίδιο καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ καταστρώματος. 'Εθγαζαν πάνω σχοινιά καὶ συμρατόσχοινα, δοκίμαζαν τὰ διντῖσια, κρεμάσαν στὶς πλευρὲς τὰ μπαλόνια. 'Εγώ σὰν τελείσω τὴν ἐργασία μου καὶ ἔκλεισα τὸν ἀσύρματο, πότε παρακολουθῶσα ὅλη αὐτὴ τὴ διαδικασία καὶ πότε χάζευα τὸν ιστορικὸ δράχο τοῦ Γιβραλτάρ. Τότε, μιὰ φωνὴ ἀκούθηκε ἀπὸ τὴ γέφυρα:

—*Ε*—Ε, παλληκάρι μου, δὲν μᾶς κάνεις τὴ χάρη νὰ σαλτάρης δς τὴ δενινάκατο καὶ νὰ δώσῃς τὰ χαρτιά μας γιὰ νὰ ἐλευθερώθουμε ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς μπελάδες;

—*Η*ταν ὁ καπετάνιος ποὺ μιλούσε σὲ μένα. Μὲ χαρὰ ὁ δέρθηκα, δέποντας πῶς κάτι θὰ μπορούσα νὰ προσφέρω κι' ἔγω σ' αὐτὴ τὴ δύσκολη στιγμὴ.

Φόρεσσα ἀμέσως τὸ καπέλο μου μὲ τὸ στέμμα τῆς Εταιρίας, πήρα ἀπὸ τὰ χειρὶα τοῦ καπετάνιου μερικὰ χαρτιά καὶ προχώρησα κατὰ τὴν πλάρη, ὅπου τὴν ίδια κείνη στιγμὴ ὁ λοστρόμος κρέμασε μιὰ πρόχειρη ἀνεμόσκαλα. Καθάλησα τὰ κάγκελα καὶ σὰν παίδαρος τριάντα χρόνων ποὺ ἥμουν, κατέβηκα πρὸς τὴν δενινάκατο, ἐνῶ ὁ καπετάνιος ἀπὸ τὴ γέφυρα συνεπλήρωνε:

—*Αν* σὲ ωρήσουν καὶ γιὰ καμιά ἄλλη λεπτομέρεια, δγάλε μιὰ φωνὴ ἀπὸ κάτω νὰ σὲ βοηθήσω.

Ἐδῶ πρέπει νὰ συμπληρώσω τὰ ἔξης: "Ημουν ἀσύρματιστής. Η δὲ προέλευσί μου κανένα δεσμὸ δὲν είχε μὲ θάλασσας καὶ μὲ καράδια. Διάφορα πειρατικά τῆς ζωῆς ὁδήγησαν καὶ τὰ δικά μου τὰ δῆματα ὡς τὸ μουράγιο καὶ ἀπὸ κεῖ στὶς σκάλες τῶν καραδιών. Όστε, ἀπὸ πραγματικές γνώσεις είχα μάλλον μεσάνυχτα. Οὔτε ἡ κιληρονική γραμμή, οὔτε καμιά ἀλλή σοφαρή προετοιμασία μὲ ἐφωδίαζαν, ἔστω καὶ μὲ κάποια στοιχειώδη ικανότητα. "Ημουν ἀπλά ένας ἀπὸ τοὺς πολλοὺς ἀσύρματιστὰς τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, δταν ὁ ἀσύρματος τηλέγραφος ἐπιπρέψει τὴν θάλασσαν τῶν πλοίων. Καὶ ξαναγυρίζουμε στὴν

—*Κατέφερα* νὰ κατεβῶ στὴ δενινάκατο καὶ νὰ δλοκληρώσω τὴν ἐντολὴ τοῦ καπετάνιου. Πήρα πάλι τὰ χαρτιά, ἐπιστάησα τὴν ἀνεμόσκαλα καὶ ἐπεχείρησα τὴν ἀναρρίχηση.

—*Πρώτη* φορά δοκίμαζα τέτοια ἐπίδοση. Σὲ πλευρικές ἀνεμόσκαλες ποὺ ἀκουμπούν

στὶς πλευρές τῶν καραδιών, πολλὲς φορὲς είχα ἀναρριχθῆ, χωρὶς δυσκολίες. Αλλὰ σὲ πραγματικὴ ἀνεμόσκαλα, ποὺ κρεμάσταν κάθετα πρὸς τὴ θάλασσα σα πότε τὴ μάσκα τῆς πλώρης, δὲν ὑπῆρχε γιὰ μένα προηγούμενο. Καὶ ἡ κωμωδία ἀρχίζει.

Μὲ τὸ πρῶτο δημα, τὰ ποδάρια μου προχώρησαν καὶ τὸ κορμί μου ἔγινε μά δριζόντια περισπωμένη. Μάταια ἀγνωστούμονα νέωρα μιὰ σταθερὴ θέση καὶ νὰ προχωρήσω. Ή σκάλα παρασύροντας τὸ ἀναυτο κουφάρι ἐστρίβει πότε δεξιὰ καὶ πότε ἀριστερά, ἐνῶ τὰ πόδια καὶ τὰ χέρια μου δριζούνται σὲ πλήρη ἀσύρματος.

Καὶ τότε τρανταχτὰ γέλια ἀκούσθηκαν ἀπὸ τὴ δενινάκατο:

—*Μπράδο Τσήφ!* Ήραΐσα τὰ καταφέρνεις. Ξανακάμετο αὐτὸ ποὺ ἔκαμες τώρα, Τσήφ! Είσαι υπέροχος, Τσήφ!...

Ἐνας ἀξιωματικὸς τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ χαροπάλευε κρεμασμένος ἀπὸ τὴ δενινάκατο τὸν παρακολουθούσαν τάρα, δέδαιοι δτι ἀπὸ στιγμὴ σὲ στιγμὴ θὰ πέσῃ στὴ θάλασσα καὶ δηριεσθῇ νὰ τὸν φαρέψουν. Στὸ μεταξύ, καὶ ἀλλεὶ δάρκες φαραδῶν. 'Ισπανῶν πλησίαζαν γιὰ νὰ γουστάρουν τὴν ὑπόθεση. Εὔτυχῶς, ποὺ ἀπὸ τὶς φωνές καὶ τὰ πολλὰ χάχανα, πήραν εἰδῆση καὶ ἀπὸ πάνω, ἀπὸ τὴν πλώρη τοῦ καραδιοῦ. Εδήνς, τρεῖς - τέσσερες ναύτες ἀδρούσαν τὴν ἀνεμόσκαλα καὶ τὴν πράσθηξαν, σέρνοντας μαζί της καὶ τὸν κρεμασμένον *«εναυτικό»*, πρὸς μεγάλην λύπην τῆς γαλαρίας τοῦ κόλπου τοῦ Γιβραλτάρ.

Ἐτσι, τὸ ἐπεισόδιο ἔληξε μὲ τὸ ἀδαξο φαινόνεμον μιὰ σκληρῆ γελοιοποίησης. Θά προπούσε δὲν τὸ στό τὸ ἀποδῆτη τραγικότερο.

Ωστε, καθόλου δὲν εἶναι ὁ περβολικὸ τὸ γύμνασμα στὴν ἀναρρίχηση, δπως τὴν παρουσιάζει καὶ ἡ εἰκόνα τοῦ λευκώματος. Αἴλουρος, καὶ σαλτιμπάγκος καὶ πραγματικὰ ἀρκοβάτης πολλὲς φορές, θὰ χρειασθῇ νὰ είναι ὁ πραγματικὸ ναυτικός. Τὸ καράδια ἔξελισσονται, μεγαλώνουν, πλουτίζουν μὲ ὄργανα καὶ μὲ ἐφόδιοι θαυμαστά, ποὺ προσφέρουν τὴν ἀνεση, τὴν ἀσφάλεια ἀκόμα καὶ τὴ χλιδή. Σὲ πολλὰ ἀπὸ αὐτά, η ζωὴ παρουσιάζεται μὲ περισσότερα *«κομφόρο* ἀπὸ τὴν παναπούτην ἀκόμη καὶ στὰ πολυτελέστερα ξενοδοχεῖα. 'Αλλὰ ἀς μὴν ξενιώμε πῶς τὰ καράδια ταξιδεύουν στὶς δενινάκατος καὶ στοὺς πολλούς θάλασσας εἰσαὶς τοῖς πολλοῖς ἀπέκτησες. 'Ο δὲ θάλασσα εἶναι μὲ την παντότε είναι. Δὲν μεταβάλλεται αὐτὴ σὲ τίποτε. Είναι κείνη ἡ ίδια ποὺ μιὰ κάποια μέρα ἐδημιουργήσε δ μεγάλος Δημιουργός της. Μὲ τὰ ίδια πείσματα καὶ τὶς ίδιες ιδιοτροπίες, καὶ πολλὲς ἔκπληξεις.

Πολὺ περισσότερο δὲ στὴν ἐποχή μας, δπου καὶ ἡ ναυτιλία ξέφυγε πολὺ ἀπὸ τὰ πειριθώρια τοῦ φτωχοῦ μας τοῦ δράχου καὶ προβάλλεται σὲ στίβο διεθνῆ. Σὲ διεθνή ἀμπλακαὶ ἀγνώσιμα.

Γιὰ τὴν ἐπιτυχία καὶ τὴν ἐπιδιώση μας ἔκει χρειάζονται δλες οἱ πνευματικές, ἀλλὰ καὶ οἱ σωματικὲς ικανότητες. 'Ακόμα καὶ ἡ ἀναρρίχησης ἐπὶ κάλφ. 'Ακόμα καὶ τὸ ἀλμάτοντα καὶ προσαρμοσμένος σὲ δλα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΚΟΛΛΕΓΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ (ΨΥΧΙΚΟΥ)

'Ο Κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΟΥΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

τ. Διδάσκαλος τοῦ Κολλεγίου Αθηνῶν, εἰδικός διὰ τὰς ἄσων ἔξετάσεις, ἀναλαμβάνει τὴν προγύμνασιν ὑποψήφιων μαθητῶν.

Σύστημα ἄριστον μὲ πρωτότυπα Τέστ

ΠΑΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

Πατησίων 14 (ΣΤΟΑ ΦΕΞΗ δος "Ορ.") 9-1 π.μ. καὶ 5-9 μ.μ. Τηλ. 625.383
'Αγίου 'Αντωνίου 18 Πατησία Τηλ. 884.127

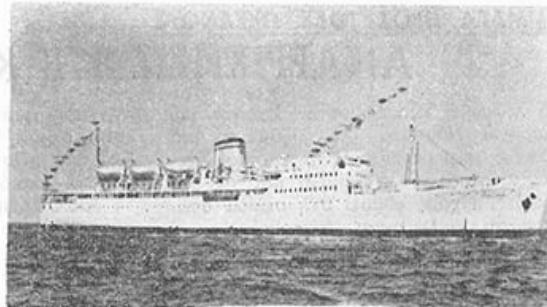
ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ
ΓΡΑΜΜΑΤΑ Α.Ε.

ΓΡΑΜΜΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΑΓΚΟΝΑ
ΚΕΡΚΥΡΑ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ
ΡΟΔΟΣ
ΛΕΜΗΣΟΣ
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ
'Από 12 Μαρτίου 1964

Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ



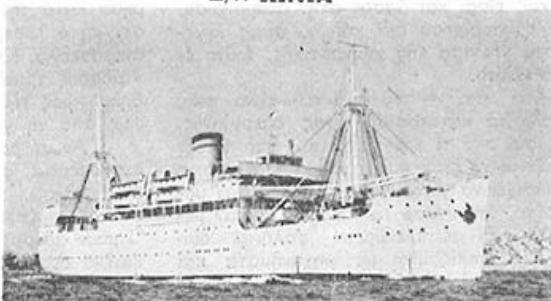
Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ



Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ



Δ/Π ΙΩΝΙΑ



Δ/Π ΛΥΔΙΑ



Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ



ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΜΑΣΣΑΛΙΑ
ΓΕΝΟΥΑ
ΝΕΑΠΟΛΙΣ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ
ΛΕΜΗΣΟΣ
ΒΥΡΗΤΟΣ
ΠΟΡΤ - ΣΑ·Ι·Δ
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ
Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ Δ/Π ΙΩΝΙΑ Δ/Π ΜΗΔΙΑ

ΓΡΑΜΜΗ ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
ΚΕΡΚΥΡΑ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΠΑΤΡΑΙ
ΑΘΗΝΑΙ (ΜΕ ΕΙΔΙΚΑ
ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΗΣ ΕΛΜΕΣ)
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ
'Από 15 Μαρτίου 1964
'Εν κοινοπραξίᾳ με τὸ
δ)π «ΑΠΠΙΑ»
τῆς Adriatica S.p.a.N.

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ
'Από 2 Ιουνίου 1964
'Εν κοινοπραξίᾳ με τὸ
δ)π «ΚΑΡΙΝΑ»
τῶν Διεθνῶν Κρουαζιερῶν

Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΤΑ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ Ε.Η.Σ. - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλ.: 474.341 (5 γραμματ.) - Τελέξ: 322 - Τηλεγρ.: ΕΛΜΕΣ
ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΠΑΟΙΟΝ - "ΡΟΤΟΡ,,

‘Η πρό τινος άγορά του Δανικού δηζελοπλοίου «Else Skou» από “Ελληνας ούδεν, άσφαλώς, ίδιστερον ένδιαφέρον προεκάλεσεν, άμφιβαλλομεν ότι άν και αυτοί οι νέοι πλοιοκτήται γνωρίζουν, διτι τό σακόφιο αυτό άπετέλεσεν άντικείμενον σχολίων τού παγκοσμίου Τύπου, δταν έναυπηγήθη τὸ 1926 εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπρέμεν καὶ ἐτέθη τὸ πρώτον ὃν ηπειρος ὑπὸ τὸ ὄνομα «Μπάρμπαρα». Εδοκιμάζετο εἰς τὸ θέατρον ουαπηγήτον ἐκεῖνο πλοιον ἔνα νέον μέσον οικονομικῆς προώσεως, ἀποτελούμενον ἐκ τριών υψηλῶν μεταλλικῶν πύργων περιστρεφομένων ὑπὸ τού ἀνέμου καὶ μεταβιδιάζοντων τὴν κίνησίν των αὐτήν εἰς τὸν ἐλικοφόρον ἄξονα.

Δεν άπειτυσε πλήρως τὸ πείραμα ἐκείνο, ἀλλ' οὔτε καὶ ὥδηνθή νὰ δώσῃ εἰς τὸ πλοῖον μίαν Ἰκανοποιητικὴν διά την ἔκμετάλλευσιν του ταχύτητα, δι' οὐδὲ καὶ τὸ σύστημα «φρότορ» ἑγκατελεῖθον. Οἱ ἄρχικοι του πλοιοκτῆται ἐπώλησαν τὸ 1933 τὸ «Βαρδάρα» εἰς τοὺς ἐπίσης Γερμανοὺς πλοιοκτήτας Βιγσει, οἱ ὅποιοι τὸ μετέτρεψαν εἰς δηζελόπλοιον καὶ τὸ μετωνόμασαν εἰς «Μπίρκενουσ». Μετὰ τὸ πέρας τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἡγοράσθη ἀπὸ τοὺς Δανούς ἐφοπλιστάς «Ο-βε Σκάου», μετονομασθὲν εἰς ««Ἐλσε Σκάου», οὗτοι δὲ μὲ τὴν σειράν των τὸ ἐπώλησαν πρὸ τίνος εἰς τοὺς σημερινοὺς «Ἐλληνας ἀγροταστούς του, οἱ ὅποιοι καὶ τὸ μετωνόμασαν εἰς «Φάντης Π.».

ΤΟ ΔΙ' ΑΔΡΑΝΕΙΑΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

Εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικών» είχε περιγραφή τὸ ἐφαρμοζόμενον ύπὸ τῶν ὀμερικανικῶν πυρηνικῶν ὑποβρυχίων σύστημα ναυσιπλοΐας, λειτουργούν δάσει τῶν δυνάμεων ἀδρανείας, δὶ' ὁ καὶ ἐκλήθη σύστημα ναυσιπλοΐας δὶ' ἀδρανείας (ship's inertial navigation system). «Ηδη, τὸ τῆμα ἔρευνῶν τοῦ Βρετανικού Ναυαρχείου ἐπέτυχε περαιτερῶν δελτίων τοῦ ἐνδόγνω συστήματος, ὅφειλομένην κυρίως εἰς ἓντα τελείωτερον τύπον στροφέοιν γυροσκοπίων καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν ἀδράνων δὶ' αὐτὰ περιεχόντων ἀερίουν καὶ αὐτενεργούντα. Τὰ ἐν λόγῳ self - acting gas bearings καθιστοῦν τὰ βρετανικὰ γυροσκόπια ἀρισταὶ καὶ ἀπολόγου ἀκοινείας τὸ δὲ βετανικόν

σύστημα παρέχει συνεχώς και αύτομάτως τὸ πλάτος τοῦ πλοίου, τὸ μῆκος, τὴν ταχύτητα, τὴν διανυσμένην ἀπόστασιν καὶ τὴν πραγματικήν ὡς πρὸς τὸν θυβὸν πορείαν τοῦ σκάφους.

Καθίσταται έκ τών άνωτέρω προφανής ή χρησιμότης τού συστήματος αύτού, όχι μόνον διά τὰ ἀτομικὰ ὑποδρύχια, τὰ δόπια παραπέμψουν ἐπὶ μηγαντὶς ἐν καταδύσει, ἀλλὰ καὶ διὰ πάν τοπλεμικὸν σκάφος. Ἐπιτρέπει τὸ σύστημα τούτῳ τὴν εἰς τὰ τυφλά ναυσιπλοῖαν ἐπὶ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα, παρεχόμενον συνεχῶς τού ἀκριβοῦς στίγματος, ή γνώσις τού δόποιον δὲν είναι πάντοτε εὔχερης, τότεν ἐν πλοῖον ἀναγκάζεται, διὰ λόγους τακτικῆς, νὰ μεταβάλῃ συχνὰ πλεύσιν καὶ ταχύτητα.

Αποτελείται τὸ σύστημα αὐτὸ ἀπὸ μίαν μηχανικὴν μονάδα, ἔξασφαίζουσαν τὴν ἀπαιτούμενην «σταθερὸν βάσιον ἢ σταθερὸν ἐπίπεδον καὶ ἀπὸ μίαν ἡλεκτρονικὴν μονάδα, περιέχουσαν τὰ στοιχεῖα ὑπολογιστοῦ καὶ ἐνδείκτου, μετὰ τῶν σχετικῶν δοηθητικῶν ὄργανων. Τὸ δόλον σύστημα περιέχεται ἐντὸς τεσσάρων μεταλλικῶν κιβωτίων, ἔξ ὧν τὰ τρία ἐνδείκται, διαστάσεων ἕκαστον 2X2 ποδῶν καὶ ὅψης 5 ποδῶν.

“Η μηχανική μανός περιέχει έν εύασθητον ἐπιταχύμετρον διαξονικόν, ώς καὶ τρία δόλοκληρωτικά μονοαξονικά γυροσκόπια ἔξαιρετου ἀκριβείας, τὰ δόπια είναι τοποθετημένα ούτως, ὅπειτα οἱ ἄξονες αὐτῶν νὰ είναι ἀμοιβαίνους κάθετοι ἀλλήλων. Τὸ ἐπιταχύμετρον είναι εἰς τὴν πραγματικότητα ἐν λίαν εύασθητον ἑκκρεμές, τοποθετημένον ἐπὶ τοῦ σταθεροῦ ἐπιπέδου κατὰ τρόπον ὥστε νὰ συντίθεται νὰ περιστραφῇ ἐν σχέσει πρὸς τὸ πλοῖον, παρέχει δὲ ἡλεκτρικὰ σήματα ἀνάλογα πρὸς τὰς ἐπιταχύνσεις κατὰ δύο, κατακορύφους πρὸς ἀλλήλας, διευθύνσεις. Τὸ ἐπιταχύμετρον αὐτὸ καὶ τὰ γυροσκόπια συνθέονται μεταξὺ των, μέσω καταλλήλων ἡλεκτρονικῶν ἔξυπηρετικῶν κυκλωμάτων, οὔτως, ὥστε ἡ ισορροπία νὰ ἐπιτυγχάνεται μόνον ὅταν οἱ ἄξονες τοῦ σταθεροῦ ἐπιπέδου είναι παράλληλοι πρὸς τοὺς ὅξονας τῆς γῆς καὶ τὸ ἑκκρεμές ἔχῃ τὴν κατεύθυνσιν τοῦ κέντρου τῆς γῆς, ὥστε νὰ παρέχῃ τὴν ἀληθῆ κατακόρυφων.

Είναι προφανές, ότι ή γωνία μεταξύ τῆς κατακορύφου καὶ τοῦ παραλλήλου πρὸς τὸν ξένον τῆς χῶρας ξένον τοῦ θεούντων θὲς ἴσαιη

ταὶ μὲ τὸ πλάτος αὐτοῦ. Ἀποκαθιστωμένων, διὰ θέσεως τῆς ὀλης συσκευῆς ἐν λειτουργίᾳ, τῶν συνθηκῶν σταθερᾶς καταστάσεως αὐτῆς, οἰδασθεῖται κύνησις τοῦ πλοίου ἐπὶ τῇ ἐπιφανείᾳ τῆς γῆς διαταράσσει τὸν Ισορροπίαν τοῦ ἐπιταχυμέτρου. Μετρουμένης τῆς τιμῆς τῆς ἐν λόγῳ διαταράξεως ὡς πρὸς τὸ ἐπίπεδον θορρά - νότου καθορίζεται δι' ὀλοκληρώσεως ἡ ταχύτης, ἡ δότια καὶ χρησιμοποιεῖται διὰ νὰ στραφῇ ἡ δάσις τοῦ ἔκκρεμου, ὥστε νὰ ἀποκατασταθῇ ἡ ἀρχική αὐτοῦ θέσις, μετρουμένης οὕτω συνεχῶς τῆς γωνίας τοῦ πλάτους.

Κατ' ἀνάλογον τρόπον, οιαδήποτε κίνησις διαταράσσει καὶ τὴν ίσορροπίαν ὡς πρὸς τὸ ἐπίπεδον 'Απηλιώτη - Ζεφύρου, μετρουμένης καὶ τῆς κατὰ τὸ ἐπίπεδον αὐτῷ ταχύτητος, διὰ τῆς διλοκληρώσεως τῆς κατὰ τὴν διεύθυνσιν A-Z τιμῆς τοῦ ἐπιταχυμέτρου. Γνωστού ὅντος τοῦ πλάτους, ἡ ταχύτης κατὰ τὴν διεύθυνσιν αὐτῆν μεταπέρεται εἰς τιμὴν μεταβολῆς τοῦ μῆκους. Αἱ συνδεδυσμέναι ταχύτητες κατόπιν τάξις διεύθυνσεις B-N καὶ A-Z παρέχουν τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου καὶ τὸ διανυόμενον διάστημα.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα, πλάτους, μῆκους, ταχύτητος, ἀποστάσεως καὶ ἀληθοῦς πλεύσεως, παρέχονται συνεχῶς εἰς εἰδίκους ἐνδείκτας καὶ συγχρόνως καταγράφονται ἐπὶ ταυτίας, ἐνδεικνυομένου καὶ τοῦ ἀντιστοίχου χρόνου. Γκρήνουΐτς.

Περαιτέρω δελτίωσις καὶ ἀπλοποίησις τοῦ ἐλόγου συστήματος ὑπολογίζεται, διὰ θάτη καταστήσῃ δυνατήν τὴν μαζικὴν αὐτοῦ παραγωγὴν, ὡστε νὰ εἶναι αὐτὴ προσιτή, ἀπὸ ἀπόφεως τιμῆς καὶ εἰς τὰ ἔμπορικὰ πλοῖα, ὅποτε ἡ ἐργασία τοῦ ναυτίλου ἀπλοποιεῖται εἰς ήδη μόνον τοιούτων, ὡστε νὰ δύνανται οὗτοι εὐχερῶς ν' ἀπασχοληθῆ καὶ εἰς ἄλλα καθήκοντα.

Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Τὰ Ἱαπωνικά ναυπηγεία Καθασάκι ἀγ-
γέλλουν, διτὶ θὰ χρησιμοποιούν τοῦ λοιποῦ
τὴν εἰς δύο ἡμίσουν μέθοδον ναυπηγήσεως διά-
τα μεγάλα πλοῖα. Τὰ δύο αὐτὰ μήματα θὰ
συνδένονται εἰς τὴν θάλασσαν, μετὰ τὴν κα-
θελκυσίν των. Ἡ ἀνάγκη ἐφαρμογῆς τῆς ἐν
λόγῳ μεθόδου ὑπηρεύει ἐκ τῆς ἀδυνα-
μίας τῶν ναυπηγείων νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς
τὰς παραγγελίας ποὺ ἔχουν διὰ μεγάλα
σκαφά. Κατασκεύάζοντας ήδη δύο μεγάλα
δεξαιμενά, ἐπτὸς τῶν ποιών θὰ δύνανται
νὰ ναυπηγοῦνται πλοῖα χωρητικότητος μέ-

Hellenic General Supplies Co.
SHIPPING PROVIDORES — IMPORTERS — EXPORTERS

TELEPHONES - 61-8671 E. KATSAROS, MARINE ENGINEER, PROPRIETOR

TELEPHONES : 61-8671
61-8672

AFTER HRS.: 663-1049

CABLE ADDRESS:

"KATSAROS SYDNEY"

SEARCHED SERIALIZED INDEXED

SYDNEY/RADIO 28 3 1153

HELLENIC HOUSE

251-253 ELIZABETH ST

SYDNEY

MASTER M/v OR S/S APPROACHING AUSTRALIA

FOR YOUR GUIDANCE TO AVOID LENGTHY DELAY MAKE SURE CARGO GEAR CERTIFICATE IN FORCE ALL CARGO GEARS IN GOOD WORKING CONDITION ALL SHACKLES AND BLOCKS FRESHLY MARKED ALL SPLICES MUST BE ACCORDING TO D.L.I. STANDARDS ALL SPLICES MUST BE ACCORDING TO D.L.I. REQUIREMENT OTHERWISE UNACCEPTABLE STOP IF FITTINGS FOR GRAIN ERRECTED ASCERTAIN ACCORDING APPROVED PLAN AND WHEAT TIGHT STOP TO AVOID FUMIGATION ALL HOLES MUST BE ABSOLUTELY CLEANED AND SPRAYED WHERE NECESSARY OTHERWISE FUMIGATION COSTING ABOUT 700 POUNDS PLUS DELAY UNAVOIDABLE STOP SUGGEST CONTACT HELLENIC GENERAL SUPPLY CO. TELEGRAPHIC ADDRESS «KATSAROS SYDNEY» FOR PROVISIONS STORES CASH TO MASTER AND ANY OTHER ASSISTANCE YOU MAY REQUIRE WE ASSURE YOU THIS IS A COMPANY EVERY SHIPOWNER SHOULD DEPEND UPON CONFIRM.

χρις 150.000 τόννων d.w., παραμένει δημοσ δό πρόδηλη μεταφορά της έκτελεσεως των ηδη ύφισταν παραγγελών, μέχρις ότου έτοιμασθούν αι άνωτέρω δεξαμεναί.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω ἀκριβῶν λόγους, ἀπεφασίσθη δόπως ναυπηγήται, εἰς τὰς ηδη ύπαρχουσας, μικροτέρων διαστάσεων, ἐσχάρας, πρῶτον τὸ πρυμναῖον τῆμα τοῦ σκάφους. "Οταν τὸ τμῆμα αὐτὸν καθελκυσθῇ, ἀρχίζει ὁ πλήρης ἔξοπλισμός του, ἐνῷ ἐπὶ τῆς ἐσχάρας ναυπηγεῖται πλέον τὸ πρωραῖον ἡμισυ τοῦ πλοίου, τὸ δόπιον περατοῦται καθ' ὃν χρόνον ἔχει περίπου συμπληρωθῆ ὁ ἔξοπλισμός τοῦ πρώτου τμήματος.

"Ἀφοῦ τὰ δύο τμήματα εύθυγραμμισθοῦν εἰς τὴν θάλασσαν, χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν ἔγοσταθμισμόν αὐτῶν ἐν σύστημα πλωτήρων, ἀποτελούμενον ἀπὸ μεγάλους σωληνοειδεῖς κυλίνδρους, καὶ ἐπιτυγχάνεται οὕτω ἡ συνένωσις τῶν δύο τμημάτων. "Η ἡλεκτροσυγκόλλησις αὐτῶν ἄρχεται ἀπὸ τοῦ καταστρώματος καὶ προχωρεῖ πρὸς τὰ κάτω, ἐνῷ συγχρόνως προχορεῖ κατὰ τὴν αὐτὴν τάξιν καὶ ἡ συνένωσις τῶν σωληνώσεων, καλωδίων κ.λ.π. τοῦ ἐνός τμήματος πρὸς τὰ τοῦ ἑτέρου, προσαρμόζεται δὲ ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὰ ὑφαλα μία μεταλλικὴ λεκάνη, ἐξ ἣς ἀφαιρεῖται τὸ ὅσμο. Οὕτω ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις τοῦ ὑπὸ τὴν ἴσαλον τμήματος γίνεται ἔσωθεν τῆς μεταλλικῆς αὐτῆς λεκάνης, ἥτις ἀφαιρεῖται μετά τὸ πέρας τῆς ἐργασίας.

"Υποστηρίζεται, ὅτι τὸ σύστημα αὐτὸν θὰ ἔξουστερώσῃ τὴν ἀνάγκην ἀπασχολήσεως τῶν μεγάλων καὶ πολυεξόδων δεξαμενῶν — τῶν τόσον ἀναγκαίων διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν νέων αὐτῶν θαλασσίων κολοσσῶν — εἰς τὴν ναυπήγησιν πλοίων καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ καὶ εἰς τὰ μικρότερα ναυπηγεῖται ν' ἀναλαμβάνουν τοιαύτας ναυπηγήσεις. Λέγεται ἐπίσης, ὅτι οὕτω καθίσταται δυνατή καὶ ἡ μεγέθυνσις πλοίων χωρὶς νὰ χρησιμοποιοῦνται δεξαμεναί, πράγμα πού, κατὰ τοὺς Ἰάπωνας, θὰ μειώσῃ εἰς τὸ ημισυ τὸ κόστος τῆς τοιαύτης ἐργασίας.

Δὲν εἶναι, φυσικά, ἀπὸ τοῦδε δυνατὸν νὰ κρίνῃ τὶς ἔαν εἶναι δικιολογημένοι οἱ Ιαπωνικοὶ ισχυρισμοί, περὶ μειώσεως τοῦ κόστους καὶ τοῦ χρόνου ναυπηγήσεως διὰ τῆς χρήσεως τῆς ἀνωτέρω μεθόδου. Δὲν ἔχει ἀκόμη αὐτὴ ἐν τῇ πράξει ἐφαρμοσθῆ καὶ δεν ν' ἀναμένωνται τὰ ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς της, διότι εἶναι μὲν τὰ ἀνωτέρω τεχνικῶς δυνατά, ἀλλὰ δὲν εἶναι διτίθανον, ἐν τῇ ἐκτελέσει, ν' ἀνακύψουν ἀπρόδηλετοι

δυσχέρειαι καὶ προβλήματα, τὰ δόπια πιθανῶν ν' αὔξησουν καὶ τὸ κόστος καὶ τὸν χρόνον ναυπηγήσεως εἰς βαθμὸν καθιστῶντα ἀσύμφορον τὸν ἐν λόγῳ μέθοδον.

Εἶναι, πάντως, αὕτη λίαν ἐνδιαφέρουσα τεχνικῶς καὶ θ' ἀποτελῇ ἡ ἐπιτυχία τῆς νέου ἐπίτευγμα τῶν Ἰαπωνῶν εἰς τὸν τομέα τῆς ναυπηγικῆς διοικησίας.

ΤΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΝ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ

"Ως εἶχομεν ἀναγγείλει πρὸ ἔτους περίπου, εἰς τὰ ναυπηγεία Χόβαλντοβερκε τοῦ Κιέλου, ναυπηγεῖται ηδη τὸ ὑπ' ἀριθ. 1.103 σκάφος, με σχέδια τῶν ναυπηγείων Ντόύτσε Βέρφοτ τοῦ Ἀμβούργου. Πρόκειται διὰ τὸ πρῶτον, πειραματικόν, γερμανικὸν φορτηγὸν πυρηνικῶς κινούμενον πλοῖον, τύπου μπάλκ κάρριερ καὶ χωρητικότητος 15.000 τόννων d.w. "Ἔχει τὸ σκάφος αὐτὸν μῆκος 557½ ποδῶν, πλάτος 77 καὶ βάθισμα 30¼ ποδῶν, τὸ δὲ δόλον πρωστήριον σύστημα (μηχαναῖ, ἀντιδραστήρ κ.λ.π.) θά καταλαμβάνῃ τὸ ἐν τέταρτον περίπου τοῦ συνολικοῦ μῆκους τοῦ σκάφους, ἀρχῆς γινομένης ἀπὸ τοῦ μέσου περίπου τοῦ μῆκους, πρὸς τὴν πρύμνην.

"Η ναυπήγησις θὰ περατωθῇ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1966, αἱ δοκιμαὶ δημοσ δὲν δραπτήσουν ἐπὶ ἐν δόλοκληρον ἔτος καὶ μόνον περὶ τὸ τέλος τοῦ 1967 θὰ ἀρχίσῃ τὸ πλοίον τὰ ταξίδια του, εἰς μεταφορὰς μεταλλεύματος μεταξὺ Γερμανίας καὶ Σουηδίας ἡ Νορβηγίας. "Η μηχανή του θὰ ἀναπτύσσῃ ισχὺν 10.000 ἀρκούνικων πόππων, διδύσσαται εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15,75 μιλίων, ὁ δὲ ἀντιδραστήρ του θὰ εἰναι ἐξειλιγμένου τύπου συμπιεσμένου ὑδατος, δι' ὃ καὶ διακρίνεται οὕτως διὰ τῶν ἀρχικῶν τῶν ἀντιστοίχων γερμανικῶν λέξεων *Fortschrifftliefer Druckwasser Reaktor*. "Εσχεδιάσθη καὶ κατασκευάζεται δ ἀντιδραστήρ αὐτὸς ἀπὸ τὴν Γερμανικὴν *'Ιντεράτομον* εἰς τὰ εἰς Γερμανίαν ἐργοστάσιον Μιτάμπικοκ καὶ Γουΐλκος, θὰ στοιχίσῃ δὲ περὶ τὰ 30 ἔκατον μύρια μάρκα, ήτοι 2.630.000 στερλίνιας. Τὸ μέγεθος καὶ τὸ δάραος τοῦ ἀντιδραστήρος ἔχει σημαντικῶς μειωθῆ, διότι δὲν δένης εὐρίσκεται τοποθετημένος ἐντὸς τοῦ δοχείου πιέσεως τοῦ ἀντιδραστήρος, τοῦ δοποίου τὰ τοιχώματα εἶναι πολὺ λεπτότερα, λόγω τῆς χαμηλῆς πιέσεως τοῦ δάμπου. Αἱ ἀπώλειαι ἔκ τοις ἔχουν ἐπίσης μειωθῆ, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μειωθῇ ἡ ἀπαιτούμενη ισχὺς

τῶν ἀντιλιῶν. "Ο λέδης εἶναι εύκολώτατα προσιτός εἰς τὸ πλήρωμα, ἡ δηλ δὲ ἐγκατάστασις ἔχει οὕτως διαρρυθμισθῆ, ὥστε τὸ δάραος τῆς προστασίας κατὰ τῆς ἀκτινοδηλίας σημαντικῶς νὰ ἐλαττωθῇ.

"Η Εύρατόμ θὰ καλύψῃ ποσὸν ἔξ 1.400.000 στερλίνων, ἐκ τοῦ συνολικοῦ κόστους τοῦ πρώτου αὐτοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου τῆς Εύρωπης, τὸ δόπιον θὰ στοιχίσῃ 4.700.000 στερλίνων.

Η ΔΗΖΕΛ ΜΗΧΑΝΗ

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος παρεδόθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία δύο τοῦ κόσμου 546 πλοῖα, ἀνὰ τῶν 2.000 τόννων d.w., συνολικῆς μεταφορικῆς ίκανότητος 12.250.000 τόννων d.w. Τὰ δύο τρίτα περίπου τῆς ἀνωτέρω χωρητικότητος, ήτοι περὶ τὰ 7.886.000 τόννοι d.w., ἐκίνοντα μὲ διζελομηχανᾶς καὶ ἀποτελεῖ τὸ γεγονός αὐτὸν ἀπόδειξιν, ὅτι δὲν δηζελομηχανή εἶναι ἡ πλέον οἰκονομική, τόσον ὡς πρὸς τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἐγκατάστασιν της, δύον καὶ εἰς διάφορα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ἐν γένει.

"Ἀπὸ ἀπόφεως τύπου πλοίου, ἡ κατανομὴ ἔχει ὡς ἔχης:

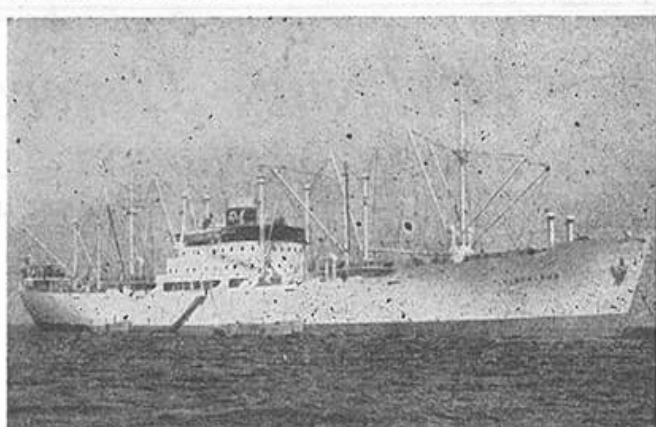
Τύπος πλοίου	'Αριθ. 'Ιπποδύν.	Τόν. d.w.
Ἐπιδαπτύγα	12	62.010 22.350
Φορτηγά γραμμῆς	292	1.768.400 2.451.130
Δεξαμενόπλοια	76	905.510 2.452.350
Μιτάλκ κάρριερ	118	1.103.090 2.879.860
Όχηματαγάγ & ἄλλα	48	203.460 80.170

Σύνολον 546 4.042.470 7.885.860

"Ἀπὸ ἀπόφεως τύπου μηχανῆς, προηγουνται αἱ Σούλτζερ καὶ Μπουρμάστερ ἀντί Βαΐν, καλύπτουσαι ἀνὰ 14% περίπου ἐκάστη τοῦ συνόλου τῆς ἐγκατασταθείσης ἐπὶ πλοίων ιπτιδυνάμεως. "Η κατὰ κατασκευαστὰς κατανομὴ ἔχει ὡς κάτωθι (διὰ τοὺς κυριωτέρους):

Κατασκευαστὴ	'Αριθ. πλοίων	'Ισχὺς εἰς B.H.P.	Τόνοι d.w.
SULZER	121	1.141.530	2.063.120
B. and W.	115	1.015.960	2.149.220
M.A.N.	90	548.380	1.148.650
GÖTAVERKEN	51	456.690	1.124.240
FIAT	32	309.000	549.220
DOXFORD	14	110.500	201.010
MITSUBISHI	17	102.100	236.360
STORK	9	64.950	108.460
PIELSTICK	6	62.860	83.870
ENTERPRISE	3	24.000	6.000
FAIRBANKS-MORSE	5	21.840	12.370
DEUTZ	6	19.130	15.830
POLAR	9	18.220	16.840
WERKSPOR	9	17.930	24.120

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN
GOTHENBURG
TELEGRAMS: "ESOEL,"

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

AB ATLANTTRAFIK
GOTHENBURG
TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES
TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

● Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι ως λόγος απαλλαγής του θαλασσίου μεταφορέως.

Τό έτροφον III Κανών 2 των Κανόνων της Χάγης επιτάχει εις τὸν μεταφορέα τὴν ὑποχρέωσιν τῆς καταλλήλου καὶ ἐπιμελοῦς φορτώσεως, χειρισμοῦ, διαφυλάξεως, στοιβασίας καὶ φροντίδος τοῦ μεταφερομένου φορτίου, ως καὶ τὴν μέριμναν τῆς ἐκφορτώσεως αὐτοῦ.

Ἡ πρεμος διατύπωσις τοῦ κανόνος τούτου, ἡκιοτα προδίδει τὰς διαρτάτας συνεπίας αὐτοῦ διὰ τὸν θαλασσίον μεταφορέα, διστις, παραλαβών τὸ φορτίον ἐν προφανώς καλῇ καταστάσει καὶ ἐκδόσας περὶ αὐτοῦ ἐκαθαράν φορτωτικήν, συνέδη νὰ ἐκφορτώσῃ τοῦτο εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ δεδηλαμένον.

Βεβαίως, ὁ μεταφορέυς δύναται ν' ἀπαλλαγῇ ἀπόδεικνυν τὴν μὴ συνδρομὴν πταίσματος αὐτοῦ ή τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων κατὰ τὴν φόρτωσιν, τὸν χειρισμόν, τὴν διαφύλαξιν, τὴν στοιβασίαν, τὴν φροντίδα ή τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, ή δὲ συνήθως προβαλλομένη ἄμυνα συνίσταται εἰς τὸν ισχυρισμόν, διότι η ζημία τοῦ φορτίου προβλέθη ἐν θαλασσίον κινδύνων, δι' οὓς δὲν εύθυνεται ὁ θαλασσίος μεταφορέως.

Τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως φέρει ὁ θαλασσίος μεταφορέυς. 'Ο κύριος τοῦ φορτίου ἐπισείων τὴν παραδοθεῖσαν εἰς αὐτὸν ἐκαθαράν φορτωτικήν καὶ ἀποδεικνύν τὴν εἰς τὸ φορτίον ἐπενεχθεῖσαν δλάβην ή ἀπώλειαν, δὲν καλεῖται ν' ἀποδείξῃ τὸ πταίσμα τοῦ θαλασσίου μεταφορέως. Τὸ πταίσμα τοῦτο τεκμαίρεται καὶ διανάκομη τὴν φόρτωσιν ή ἐκφόρτωσιν διεξάγουν τρίτα πρόσωπα, ως συμβαίνει σήμερον κατὰ κανόνα, ίδιως εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας, ὅπου η φόρτωσις, ή στοιβασία καὶ η ἐκφόρτωσις τῶν φορτίων διεξάγονται ἀπὸ εἰδικῶν εἰς τὰ ἔργα ταῦτα

ἀσχολουμένας ἑταῖρας. 'Αείποτε, τὰ Ἀγγλικά καὶ τ' Ἀμερικανικά δικαστήρια ἔθεωρησαν τὰς ἑταῖρας ταύτας ὡς προστηθεῖσας ὑπὸ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, διστις ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀν ἔχη κατ' αὐτῶν ὀναγωγῆν, εύθυνεται καὶ διὰ τὸ — τεκμαίρομενον ἐπίσης — πταίσμα τῶν τρίτων τούτων.

Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι, ως ἔννοιαν καὶ ὑπὸ τῶν Κανόνων τῆς Χάγης καὶ ἵνα λειτουργήσωσιν ἀπαλλακτικῶς διὰ τὸν θαλασσίον μεταφορέα, δέον νὰ προσλάθωσι τὸν χαρακτήρα μεσολαβησάντων ἀκαταμαχήτων καὶ ἀπρόσπτων γεγονότων, ὡς ἔνεκεν ἐπήλθεν εἰς τὸ φορτίον η ζημία. 'Η ἀπόδειξης τοῦ τοιούτου χαρακτῆρος τῶν θαλασσίων κινδύνων πᾶν ἄλλο η εὐχερής εἶναι. Τοιούτον ἔνταυθα, διότι καὶ τὰ Δικαστήρια δείκνυνται ἀπρόθυμα εἰς τὴν παραδοχὴν τῆς ἐπὶ τῶν θαλασσίων κινδύνων στηρζομένης ἐνστάσεως τοῦ θαλασσίου μεταφορέως. Οὐχὶ ἀδίκως, συνεπώς, οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ἀπελήμησαν «Συνταγματικὸς Χάρτης τῶν φορτωτῶν» (Shippers' Chart), ὑπὸ τὸ πνεῦμα τοῦτο ἐφαρμοζόμενοι ὑπὸ τῶν δικαστηρίων.

Τὸ σύνθετος θαλασσίου συμβεβηκός διπερ ἀντιμετωπίζει η θαλασσία μεταφορᾶς εἶναι ἡ τρικυμία. 'Απεκάλεσα τοῦτο «σύνθετος» συμβεβηκός, διότι ἀποτελεῖ τὸν κανόνα, ίδια εἰς τὴν ὠκεανοπλοΐαν. Δὲν ἀρκεῖ, συνεπώς, νὰ ἐπικαλεσθῇ ὁ θαλασσίος μεταφορέυς, διότι ἐκ τῆς τρικυμίας ἐπήλθεν η βλάβη εἰς τὸ μεταφερόμενον ἐμπόρευμα. Τὴν τρικυμίαν ἡδύναται νὰ προβλέψῃ καὶ νὰ λάβῃ ἐγκαίρως μέτρα ὑπὲρ τοῦ φορτίου.

'Αντιμετωπίζει ἐδῶ ὁ θαλασσίος μεταφορέυς μίαν πρόσθετον δυσχέρειαν. Πρέπει πρῶτον ν' ἀποδείξῃ, διπερέβει εἰς τὴν κατάλληλον καὶ ἐπιμελή φόρτωσιν καὶ στοιβασίαν τοῦ φορτίου. Τὸ ἀγγλικόν κείμενον τῶν Κανόνων λέγει «The carrier shall properly and carefully load, handle stow, κλπ.». Δὲν ἀρκεῖ, συνεπώς, η ἐπιμέλεια, ἀλλὰ προσπατεῖται καὶ «εκατάλληλος» φόρτωσις καὶ

στοιβασία, τὰ δὲ Ἀγγλικά καὶ Ἀμερικανικά δικαστήρια ἀπέδωσαν ἀείποτε Ιδιάζουσαν διαρτήσατο εἰς τὸ «εκατάλληλον τῆς φορτώσεως καὶ στοιβασίας. Τὸ γαλλικὸν κείμενον τῶν Κανόνων ποιεῖται χρῆσιν τοῦ δρου «appropriée», διπερ ὁ Littré ἐμρηνεῖ «mettre en état de propriété, disposer convenablement». Τὸ «εκατάλληλον τῆς στοιβασίας» ἔξετάζεται ἐν συνειρμῷ πρὸς τὸ γεγονός διότι τὸ πλοίον πιθανώτατος θά συναντήσῃ ἰσχυρὰν τρικυμίαν. Ποίαν δημος ισχυρὰν τρικυμίαν δύναται νὰ προβάλῃ ὁ μεταφορέυς ίνα θεωρηθῇ αὐτὴ ἐμπίπτουσα εἰς τὴν ἔννοιαν τῶν «θαλασσίων κινδύνων» είναι ἐκάποτε ζήτημα πραγματικόν.

Τὰ Δικαστήρια ἀπαιτοῦν ἀπόδειξην περὶ ἀσυνήθους καὶ ἐκτάκτου τρικυμίας, τοιαύτης ὥστε νὰ παρακαλύπῃ τὴν ὑπὸ ἀξιοπλόου πλοίου ἀβλαβὴ μεταφορᾶν τοῦ φορτίου. (Cooper Stewart Engineering Co κατὰ Canadian Pacific Railways καὶ Blackwood Hodge Private India Co κατὰ Ellerman Lines).

「Ως ἐλέχθη ἀνωτέρω, ὁ θαλασσίος μεταφορέυς πρέπει ν' ἀποδείξῃ κατάλληλον καὶ ἐπιμελή στοιβασίαν τοῦ φορτίου. 'Εάν ἀποτύχῃ ούτος εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόδειξην, ματαιούται ὡς εύνότον ἡ ἔρευνα περὶ τοῦ ἀσυνήθους καὶ τοῦ ἐκτάκτου τῆς τρικυμίας. 'Ατελής στοιβασία ἐγένετο δεκτὸν διότι συντετρεχει καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἦν ὁ θαλασσίος μεταφορέυς ἐφόρτωσεν ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ κύτους δύο φορτία, διὸ μὲν ἀπήτει ισχυρὸν ἀερισμόν, τὸ δ' ἔτερον ἀσθενέστατον ἀερισμόν. 'Επειδὴ ἐφηρμόσθη ὁ ισχυρὸς διέρισμός, τὸ δέ τερον φορτίον ὑπέστη ζημίας δι' ἀρκιθή ὑπάπτιος ὁ μεταφορέυς.

Η νομολογία ἀποκλίνουστα πρὸς αὐστηρὸν ἐμρηνείαν τῆς ἐκφράσεως «εκατάλληλος», δὲν φαίνεται διατεθειμένη ν' ἀποστῇ ταῦτης, παρὰ τὸ γεγονός διότι εἰς τὰς ἐκάστοτε ἀναφυμένας δικαστικὰς διενέξεις, οἱ θαλασσίοι μεταφορεῖς ἐπιτίθενται δριμύτατα κατὰ τῆς ἀπόφεως ταῦτα.

Τῆς ἀντιδράσεως δημος κύριοι φορεῖς υπῆρχαν — εὐλόγως — οἱ ἀσφαλισταί. Βάλλοντες μετ' ἀσυνήθους διά Βρετανούς δέξ-

ΓΝΗΣΙΟ ΡΩΣΙΚΟ ΜΑΥΡΟ ΧΑΒΙΑΡΙ ΕΚΛΕΚΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ



Μόνον τὸ ΓΝΗΣΙΑ ΡΩΣΙΚΑ ΚΑΒΟΥΡΙΑ ΜΠΡΙΚ καὶ ΒΟΪΚΑ σίνοι ἡγγυημένης ποιότητος ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΚΑΘΕ ΑΠΟΜΙΜΗΣΗΝ

• Τὸ Ρωσικό ΜΠΡΙΚ προσφέρεται εἰς ποτηράκια - δόσα τῶν 110gr. - 205gr. καὶ δοχείο τῶν δύο κιλῶν

TRANZITO ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΤΗΛ ΑΘΗΝΩΝ: 484.111 ΤΗΛ ΘΕΣΠΙΚΗΣ: 23.006

της έκφρασεως, κατά της τοιαύτης αύστηρας έρμηνειας του όρου «εκατάλληλος», υπεστήθηκαν διτή ή έρμηνεια αυτή δὲν εύρισκεις μείον εἰς τὴν πρόθεσιν τῶν συντακτῶν τῶν Κανόνων τῆς Χάγης. 'Υπεστήριξαν διτή οἱ δργανισμοὶ οἱ ἐνεργοῦντες εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τὰς φορτώσεις καὶ τὴν στοιχείαν τῶν φορτίων, διασθασιοὶ τὰ τεχνικὰ μέσα καὶ τὴν ἐμπειρίαν διὰ τὴν ἀρίστην διεξαγωγὴν τῆς ἔργασίας. Οὐδὲν εὔχερέστερον — εἴπον — ἀπὸ τοῦ νὰ διατυπώνῃ τις ἑκ τῶν ὑστέρων μομφὰς κατὰ τοῦ τρόπου τῆς στοιχείας. Εἶναι ἀναμφισβήτητον, διτή αἱ σρισται σύγχρονοι μέθοδοι στοιχείας δὲν δύνανται νὰ παρασχωσι πλήρη ἀσφάλειαν ἀπὸ ἐνδεχούμενων ζημιῶν τοῦ φορτίου. 'Απὸ ἄλλης ἀπόφεων, αἱ καρικαὶ συνθῆκαι εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας, χωρὶς νὰ εῖναι ἔκτακτοι, συχνότατα ταλανίζωσι τὰ πλοῖα σφρόδως κλυδωνίζομενα. Τὸ ἀποτέλεσμα εἰναι, διτή ἐπέρχονται ζημιαὶ εἰς τὸ φορτίον, καίτοι ἐλήφθησαν ἀπαντα τὰ ἐνδεικυνόμενα μέτρα.

'Η κριτικὴ θὰ ἡτο ἀτελῆς, ἀνεν θετικῆς τινος προτάσεως πρὸς δελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν παραπονούμενων. 'Η πρότασις τῶν ἀσφαλιστῶν κατευθύνεται εἰς τροποποίησιν τῶν Κανόνων τῆς Χάγης. Προτίνεται δηλονότι ἡ ἀντικατάστασις τῆς ἐκφράσεως «εκατάλληλος» διὰ τοῦ όρου «εὐλογος» (reasonable).

Διὰ δευτέραν φορὰν γίνεται προσφυγὴ εἰς τροποποίησιν τῶν Κανόνων τῆς Χάγης. 'Η πρώτη, ἔξ ἀφορμῆς τοῦ όρου τῆς «due diligence», ἔγενετο δεκτὴ ὑπὸ τῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Comité Maritime International ἐν Στοκχόλμῃ. 'Αγνωστον ποια θὰ εῖναι ἡ τύχη τῆς δευτέρας ταύτης τροποποιητικῆς τῶν Κανόνων προτάσεως. Κοινὸν ἀμφοτέρων χαρακτηριστικὸν εἰναι, διτή ἐπιχειροῦσι τὴν ἐπὶ διεθνούς ἐπιτέρου διόρθωσιν ἐρμηνείας υιοθετημέσης ὑπὸ τῆς 'Αγγλικῆς νομολογίας. Καὶ πάλι συνεπῶς ἐσωτερικὴ ἀγγλικὴ ὑπόθεσις προβάλλεται ὡς λόγος τροποποίησεως τῶν Κανόνων τῆς Χάγης καὶ τοῦτο ἀσφαλῶς θ' ἀποτελέσῃ ἀπαξ ἔτι τὸ κύριον ἐπιχείρημα ἔκεινων οἵτινες θ' ἀντιταχθῶσι πρὸς τὴν ζητουμένην τροποποίησιν τῶν Κανόνων.

Γ. I. K.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Τραυματισμὸς ναύτου ὑπὸ ὑποπλοιάρχου. — Εὐθύνη τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς ἀποζημίωσιν τραυματισθέντος.

— 'Εφαρμογὴ δόγματος ἀξιοπλοΐας. — Χρησιμοποίησις ἀξιωματικοῦ μὴ ἀνταποκρινομένου εἰς τὰς ὑποχρέωσεις τοῦ βαθμοῦ του καθιστᾶ τὸ πλοῖον ἀναξιόπλουν. — 'Ανεπτηρέαστον ἐκ τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ ναυτικοῦ διὰ συμμετοχῆς εἰς τὰ κέρδη.

• Η ἐπικράτησις τοῦ δόγματος τῆς ἑκ τῆς ἀξιοπλοΐας τοῦ πλοίου εὐθύνης τοῦ πλοιοκτή-

του, παρὰ τὰς ἀγγίνους κατ' αὐτῆς ἐνστάσεις, μαρτυρεῖται ἐκ προσφάτου ἀμερικανικῆς δικῆς, ἡτις ἀπτσχόλησε τὸ ἀμερικανικὸν Ἐφετεῖον.

'Ο ἐνάγων, ναύτης καὶ ἀλιεύς, ἀνήκεν εἰς τὸ πλήρωμα μικροῦ ἀλιευτικοῦ πλοίου, διπερ μετὰ τριῶν ἑδδομάδων ἀλιευτικὴν ἐξόρμησιν, ἐπανέκαμψεν εἰς τὴν βάσιν του ἐν Mobile τῆς Ἀλαζάμας. 'Ο ἐνάγων, μετὰ διανυκτέρευσιν εἰς τὴν ξηράν, ἐπανῆλθεν εἰς τὴν ἐν πλοιῷ ἔργασιαν του, συνισταμένην εἰς τὴν ἐκείνωσιν κάδων πλήρων Ιχθύων ἐκ τοῦ ἀλιεύματος εἰς τὴν ξηράν. Τοὺς οὕτω κενουμένους κάδους κατεβίθαζεν εἰς τὸ κῦτος. 'Εντὸς τοῦ κύτους εύρισκετο ὁ ὑποπλοιάρχος, δοτίς, ἐν ἀποσύνῃ τοῦ πλοιάρχου, εύρισκετο ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ πληρώματος. Οὐτος, ἔγειρις τοὺς κάδους μὲ ἀλιεύμα, οἵτινες διὰ μηχανικῶν μέσων ἀνεβιθάζοντο εἰς τὸ κατάστρωμα. Διαρκούσης τῆς τοιαύτης ἔργασίας, ἐσπειριώθη καθυστέρησις τις, λόγω βλάβης τοῦ ἀνυψωτικοῦ μηχανήματος. 'Εκ τοῦ λόγου τούτου ἀντηλάγησαν ὑδρεῖς μεταξὺ τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ τοῦ ἐνάγοντος ναύτου. Εδήνς ἀμέσως, ὁ ὑποπλοιάρχος ἀνῆλθε διά τινος κλίμακος εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ ἐπλήγεν ἐκ τῶν νάτων τὸν ἐνάγοντα διὰ χαλυδδίνου ἔργαλείου, καλούμενου κινῶνς «πεπροῦν τοῦ διαβόλου». Εἶναι τοῦτο χαλυδδίνιον αἰχμηρὸν ἔργαλεῖον πρὸς θραύσιν τῶν στηλῶν τοῦ πάγου, μῆκους περίπου τεσσάρων ποδῶν καὶ πάχους μιᾶς ἵντσας. Διέτρησε τοῦτο δύο πλευράς καὶ τὸν πνεύμονα τοῦ ἐνάγοντος, δοτίς βαρύτατα τραυματισθείσης, κατέπεσεν ἐντὸς τοῦ κύτους ἀπὸ υψους ὅκτω ποδῶν ἐπὶ στρώματος ἐκ παγωμένων ιχθύων.

'Ο ἐνάγων, κατορθώσας νὰ ἐπιζήσῃ ἐκ τῶν βαρυτάτων τραυμάτων του, ἐνήγαγε τὸν πλοιοκτήτην, ἐστήριξε δὲ τὴν ἀγωγὴν του ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὸ διτή τὸ πλοῖον ἡτο ἀναξιόπλουν ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς ἀμέλειαν τοῦ πλοιοκτήτου.

'Αμφοτέρας τὰς δάσεις ταύτας τῆς ἀγωγῆς ἔκρινεν ὡς μὴ ἀποδειχθείσας, ὁ κατὰ πρώτον τοῦ βαθμὸν δικάσας δικαστής. 'Έκρινεν οὗτος, διτή ἡ ἀλιευτικὴ ἐξόρμησις εἰχε περατωθῇ καὶ διτή τραυματίσας καὶ τραυματισθείσης δὲν ἦσαν μέλη τοῦ πληρώματος, ἀλλὰ συμμετείχον ἐπὶ ποσοστοῖς εἰς τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἐξόρμησεως, ἐπὶ τὸ δάσεις τῶν δόπιων ἐπληρώνοντο. 'Ἐπισής ἔκρινεν, διτή οὐδὲν ἐκ τῶν γενομένων κατὰ τὸν χρόνον τοῦ τραυματισμοῦ εἶχε σχέσιν τινα πρὸς τὴν εὐόδωσιν τῆς ἑκ τῶν πλοιῶν ἔργασίας, ἀπὸ σκοπιάς τῆς ναυσιπλοΐας ἢ τῆς διαχειρίσεως αὐτοῦ.

Tὸ 'Εφετεῖον, ὅμως, ἔξηφάνισε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν καὶ ἔκρινεν, διτή ὑποπλοιάρχος ἡτο «έλαττων ματικός» ἐφ' δοσον δὲν ἀνταπεκρίνετο πρὸς τὰς ἑκ τῆς θέσεως τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὸν διάστασιν τοῦ πλοιοκτήτης τοῦ πλοίου τοῦ διαβόλου. 'Επι τέλον, ἔκρινεν διτή οὐδοὶ έκτελομένην ὑπὸ τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου. Πρὸς πάντας τούτους δὲ πλοιοκτήτης ἔχει ἀπόλυτον ὑποχρέωσιν νὰ παράσχῃ πλοίον ἀσφαλές.

Τὸ γεγονός διτή οἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἡμείδοντο διὰ συμμετοχῆς εἰς τὰ κέρδη δὲν μεταδόλλει τὴν νομικὴν θέσιν τοῦ τραυματισθέντος, δεδομένου διτή διαβολής τὸν ἔλεγχον ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τὴν hage-boats charter, οὔτε ἐπὶ τοῦ εἰδούς τοῦ της ἀμοιδῆς μεθίσταται διὰ τὸν ἔλεγχος ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἔλεγχος εἰς τὰ κέρδη ἔργαζομένους.

Μετὰ ταῦτα, διτή ἀπόφασις τοῦ 'Εφετείου πρόβη εἰς μακρὰν ἀνάλυσιν τῶν προγηθεισῶν ἀπόφασεων ἐπὶ τραυματισμῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀξιοπλοΐαν καὶ κατέληξεν ἐκ ταῦτης εἰς τὸ συμπέρασμα, διτή τὸ εἰς παρομοίας ἀγωγὰς τιθέμενον πρὸ τοῦ δικαστοῦ ἐρώτημα εἰναι «Ο ἐπιτεθεὶς ἀνταπεκρίνετο εἰς τὰ ναυτικὰ προσόντα τῆς θέσεως του;» Τὸ συμπέρασμα εἰναι, διτή ἀγρία ἐπιθεσις διὰ νύσσοντος ὑράνου εἰναι ἀρκοῦσα ἀπόδειξις διτή διὰ τὸ προσόντα τὰ ναυτικὰ προσόντα τῆς θέσεως του; Τὸ συμπέρασμα, διτή ἀγρία ἐπιθεσις διὰ νύσσοντος ὑράνου εἰναι ἀρκοῦσα ἀπόδειξις διτή διὰ τὸ προσόντα τὰ ναυτικὰ προσόντα τῆς θέσεως του;

Μολονότι — συνεχίζει διτή ἀπόφασις τοῦ 'Εφετείου — διαίγνωσις τῆς διαφορᾶς στηρίζεται κυρίως ἐπὶ τῆς ἐκτιμήσεως πραγματικῶν περιστατικῶν, ἣν ἐνεργεῖ διὰ τοῦ πρώτου βαθμὸν δικάζων, αἱ συνθῆκαι τῆς ὑπὸ κρίσιν περιπτώσεων ὑπηργόρευσαν εἰς τὸ 'Εφετείον τὴν κρίσιν διτή ἐκ τοῦ νόμου διὰ σημειωθείσας ἐπιθεσις συνίστα παράδασιν τῆς ὑποχρέωσεως τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς παροχὴν ἀξιοπλού πλοίου. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν διὰ τὸ προτεθεὶς διτή κεφαλῆς τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος. 'Επετέθη δολίως, ὅμα καὶ ἀγρίως. Τὸ χρησιμοποιηθὲν ὡς ὑπὸ πλοιοκτήτου, ἡδύνατο νὰ τραυματίσῃ θανατώμας. 'Η παρουσία τοῦ ὑποπλοιάρχου ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐδημιούργει κινδύνους διὰ πάντας διτή τοῦ πλοίου ἔργαζομένων.

Τὸ οσον ἀφορᾷ τὴν κρίσιν τοῦ κατὰ πρώτον βαθμὸν δικάζωντος, διτή διὰ τραυματισθείσης εἰργάζετο εἰς τὰ κέρδη, τὸ 'Εφετείον ἔκρινεν διτή διὰ τραυματισθείσης δὲν ἀπέβαλε τὸν τοῦ λόγου τούτου τὴν ίδιοτητα τοῦ ναυτικοῦ, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει ὑπεκάθιστα ναυτικὸν ἐφ' δοσον εἰργάζετο εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου. 'Υπεμνήσθη διτή τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοΐας ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ τῶν ἔργων πορτεκόρων, διαστήσεως τοῦ πλοιοκτήτης τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν διὰ τὸ προτεθεὶς διτή κεφαλῆς τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος. 'Επετέθη δολίως, ὅμα καὶ ἀγρίως. Τὸ χρησιμοποιηθὲν ὡς ὑπὸ πλοιοκτήτου, ἡδύνατο νὰ τραυματίσῃ θανατώμας. 'Η παρουσία τοῦ ὑποπλοιάρχου ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐδημιούργει κινδύνους διὰ πάντας διτή τοῦ πλοίου ἔργαζομένων.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

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

Directors:
Capt. Ant. Callergis
Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
TEL. NIGHT: 412905

τοι περὶ τῶν ἐταιρῶν Ἐργῷ, Ἀτλας, Ντούτης Λέβαντ καὶ Ντούτης Ὁριεντ καὶ τῆς σουηδικῆς Τρανσμαρίν. Διὰ τῆς ἔνιασ-
ας ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς στόλου 51 σκαφῶν
καὶ διὰ τῆς συνεργασίας εἰς τάς εἰσπράξεις
τῶν ναύλων, θά ἐπιδιώχῃ ἡ πλέον ἀποδοτικὴ
ἐργασία. Τὸ κεντρικὸν γραφεῖον τῆς κοινο-
παραξιας ἔδρεύει εἰς τὸ Ἀμβούργον, μὲ εύρ-
τατον δικύον πρακτορείων καὶ ἀντιπροσωπει-
ῶν, ποὺ ἔξεπροσώπουν μέχρι τούδε τάχι πέντε
ἐταιρίας.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Οι ναυπηγικοί κύκλοι της Δυτικής Γερμανίας έλάχιστα είναι ικανοποιημένοι από τάς έξελίξεις τών έργασιων των κατά το 1963. Αι δοθείσαι παραγγελίαι ήσαν άρκετα, όλα αι τιμαί έσημείσανταν πιώσιν. Εις 900.000 τόν. γκρός ύπελογιζόντο αι παραγγελίαι του 1963, έναντι τών 250.000 τόνων, του 1962. Αι ήδη άντα χείρας παραγγελίαι είναι εις δύκον ικανοποιητικά, ώστε νά διατηρηθῆ τή παραγγελία εις άνωτερο έπιπδα. Πρόπειτο θώμας νά ληφθῇ ήπ' όμιν, δι η πλείστα ναυπηγεία έργαζονται με ζημίαν, λόγω τού δύστατου συναγωνισμού τών Ιαπωνικών, όλα και τών σουηδικών ναυπηγείων. Είναι θλιβερά, τά δοντι, η διαποτίστωσις, διτ, ένδι τα γερμανικά ναυπηγεία δίλγον μετά τόν πόλεμον είχον κατορθώσει νά άποτελούν μίαν από τάς κυριωτέρας πηγάς συναλλαγματικής προσόδου διά τήν Γερμανίαν και είχον έπιτύχει νά άνακτησουν τη διεθνή θέσιν των, άγνωστουν ήδη δι' αύτην ταύτην τήν έπιθεώσιν των. Η άξια τών ναυπηγήσεων κατά τήν τελευταίαν δεκαετίαν σκαφών διά λογαριασμόν, ξένων έφοπλιστών ύπελογιζετο εις 11 δισεκατομμύρια μάρκων. Κατά τό 1950 η συμβολή τών ναυπηγείων εις τάς γερμανικάς έξαγωγάς άνηλθεν εις 4%, κατά τό 1962 θώμας ή συμμετοχή αύτη περιωρίσθη εις 2,3%.

"Η γερμανική κυβέρνησης πρόκειται έντος του άμεσως προσεχούς μέλλοντος νά προέλθη εις ώρισμένας απόφοιτες ύπερ της ναυτηγικής διομήχανίας. Εδίδική επιτροπή, μὲ συμμετοχήν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ναυπηγών, συνεστήθη καὶ θέλει εἰσηγηθῆ τὰ ληπτέα μέτρα.

ΔΑΝΙΑ

ΠΩΛΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ

Ἐν δλω 51 δανικά πλοιοι ἐπωλήθησαν εἰς ξένους κατά τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ἀφορμῇ εἰς τὰς παλαιώτερις ταύτας δὲν ἔδωκαν ἡ ἀκαταλλήλοτης τῶν σκαφῶν, ἀλλὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ πλοιοκτήται των εἰχον ἀπολέσει καθεὶδραν ἐλπίδος ἐπὶ τῆς δυνατότητος ἐκμεταλλεύσεων των εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, συνεπείᾳ τῆς διστακτικῆς τακτικῆς, τὴν διποίαν ἔχακολουθεῖ νὰ τηρῇ ἡ δανική κυβέρνησις, δόσον ἀφορᾶ τὴν συνθεῖσαν τῶν πληρωμάτων. Τὸ πολυμελές τῆς συνθέσεως κατέστησεν ἐφεκτικούς τοὺς πλοιοκτήτας εἰς τὴν περαιτέρη ἀπένδυσιν κεφαλαίων εἰς πλοιά, μὲν ἀμεσον τὸν ἀντίκτυπον καὶ εἰς τὴν ἔγχωριον ναυπηγικήν διομήναν, στερουμένην

ηδη παραγγελιών προερχομένων έκ τής έθνικής Ναυτιλίας.

ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΛΔ·Ι·ΝΕΡΣ ΤΗΣ "ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ,,

Η αμερικανική «Πρέζιντεντ Λάϊνς», πρόκειται μεταξύ των έτων 1965 και 1968 νάθεστη έν υπηρεσία ένδεικα νεότευκτα φορτηγά γραφμῆς, άπο τα ταχύτερα εν τῷ Κόσμῳ, συνολικοῦ δὲ κόστους 137 εκατομμυρίων δολαρίων. Τρία έκ τῶν νέων πλοίων θά είναι τῆς κλάσεως «Μάστερ Μάρινερ» και θά ναυπηγηθούν εἰς Σάν Ντιέγκο. Τὰ ἐν λόγω σκάφη, πρόκειται νά ἀντικαθίσσουν τὰ ἐπιχορηγούμενα παρίλικα πλοία εἰς τὰς τακτικὰς γραφμᾶς τῆς ἑταῖρισ, βάσει των γνωστῶν συμφωνιῶν μὲ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

ΠΡΟΣ ΝΕΑΝ ΔΙΩΡΥΓΑ;

Κατόπιν των γνωστών ἐπεισοδίων εις τὴν διώρυγα του Παναμά, μελετώνται υπὸ τῆς κυβερνήσεως — ίδια — τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἀλλὰ καὶ παρ' ιδιωτικῶν συμφερόντων, τριάκοντα τοποθεσίαι διὰ τὴν κατασκευὴν δευτέρας διώρυγος ἐνόψης τὸν Ἀτλαντικὸν μὲν τὸν Ειρηνικὸν. «Ολαὶ αἱ ὅδοι αὗται προσφέρονται πρὸς διάνοιαν διώρυγος, θέουσαν δύμας τεράστια προβλήματα μηχανικῆς, διαμορφώσεως ἑδάφους καὶ ἄλλων γεωλογικῶν καὶ κλιματολογικῶν συνθηκῶν, ίνα μὴ ἀναφράωμεν καὶ τὸν πολιτικὸν παράγοντα. Αἱ ὅδοι αὗται ἔχουσαι θημήσανται καὶ αἱ σχετικαὶ μελέται τους συνεκτρώμησαν εἰς διαφόρους ἐκθέσεις μηχανικῶν καὶ γεωλόγων ἀπὸ τοῦ 1931 καὶ ἐντεῦθεν, ἐν τῇ προστάξει ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος Παναμᾶς καὶ ἔχυτησεως περισσοτέρων καὶ μεγαλύτερών πτολίων.

Απὸ γεωλογικῆς πλευρᾶς, ἡ καλυτέρα θέ-

σις έξακολουθεῖ νά κείται εἰς τὸν Παναμάν, ἔνθα τὸ πλάτος τοῦ ισθμοῦ περιορίζεται εἰς 30 περίπου μίλια. Ἀπὸ πολιτικῆς ὁμῶς πλευρᾶς, προσφορτέρα πυπόθεσία τομῆς τοῦ ισθμοῦ είναι μία περιοχή τοῦ Νοτίου Μεξικού. Ἡ χθαμαλὴ αὕτη χώρα, μὲ σύχι μεγάλας λίμνας, ἔχει ἑκατὸν 130 περίπου μιλίων ἀπό ἀνατολῶν πρὸς δυσμάς, ἥτοι ἀπὸ τοῦ κόλπου Καμπέκε μέχρι τοῦ κόλπου Τεχουαντεπέκ. Αἱ δόδι ἀυτὰ ἔχασφαλίζουν διώρυγας μὲ ἐπίφανιαν ὑδάτων τὴν ίδιαν πρὸς τὴν θαλασσήν ἐπιφάνειαν, διώρυγας δηλαδὴ κατ' εὐθείαν συγκοινωνύσας μὲ τὴν θάλασσαν, ἀνεύ ἐνδιαιτέσσαν λιμνῶν καὶ ὑδατοφρακτῶν.

Επειρα προταθείσα σύδιο διέρχονται διά της Νικαράγουας, μιᾶς ἐκ τῶν ἔξι ὀνειζαρπήτων δημοκρατικῶν χωρῶν τῆς Κεντρώας Αμερικῆς καὶ ἀπό τὴν Κολομβίαν εἰς τὴν Νότιον Αμερικήν. Εἰς τὴν Νικαράγουαν ἐξηρυθμήσαν ἔξι ὁδοῖς διά τῶν κοιλάδων Ντεσεάντο καὶ Σάν Χουάν ποταμῶν, πρὸς τὴν λίμνην τῆς Νικαράγουας, δῆποι πλοῖα δύνανται νὰ πλέουν εἰς γλυκέα υδάτα ἐπὶ μῆκους 100 μιλίων. Μία τῶν ὁδῶν κρατερεύουνται εἰς τὴν νοτιεύτερην τῆς λίμνης καὶ δύνανται νὰ ἀντιμετωπίσῃ ναυσιπλοῖα εἰς τὸ ὑψος τῆς θαλάσσης.

Ἐνδεκα ἄλλαι ὄδοι εἰς Παναμάν περιλαμ-

δάνουν μίαν, ἐνθα δὲ ισθμός εἶναι πλατύς καὶ τὰ 40 μίλια καὶ πολὺ λίγης τῆς ὑπερφούσης διώρυγος, ἐνθα τὸ πλάτος εἶναι μόνον 35 περίπου μίλια. Ἐτέρος τοποθεσίας κείται 45 μίλια ἀνατολικῶς τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, διπου δὲ ισθμός παρουσιάζει τὸ στενότερον αὐτού πλάτος. Ἀλλα δέδοι, γνωσταῖς ὑπὸ τὸν χαροπτήρισμὸν «ὅδοι τοῦ ποταμοῦ Τονύρα», κείνται ἐμέρι τοῖς Παναμάν καὶ ἐν μέρει εἰς τὴν γειτονικὴν Κολομβίαν.

'Η σημερινή διώρυξ, τού Παναμά, μήκους 51,2 μιλίων, κατεσκευάσθη μεταξύ τών έτων 1904 και 1919 και περιλαμβάνει σειράν δύο λόγιαν υδάτινοφρακτών, οπίνες άναβιθάζουν ή καταβιθάζουν τὰ σκάφη μέχρι λιμνών γλυκέων υδάτων, κειμένων εἰς ύψος ἄνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης. Πλοΐα προερχόμενα από τόν Ατλαντικόν υψώνονται κατά στάδια μέχρι τῆς λίμνης Γκατούν, κειμένης 18 πόδας ύπεράνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης. Άκολουθως τὰ σκάφη διαπλέουν τὰ 24 μίλια τῆς λίμνης και φθάνουν εἰς τὸ δισιλον Γκαγιάρων καταβιθάζουν διὰ τῶν υδάτινοφρακτῶν τοῦ Πέντρο Μιγκουέλ οἰς τὴν λίμνην Μιραφλόρες, κειμένην 54 πόδας ἄνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης. Εκείθεν κατέρχονται πρὸς τὸν λιμένα Μπαλμπόα, κείμενον εἰς τὸ ύψος τῆς θαλασσίας ἐπιφανείας και εἰσέρχονται εἰς τὸν Είρηνοκινόν. Οι φυσικοὶ περιορισμοὶ τοῦ συστήματος, ἀνήσυχοιν τόσον τοὺς μηχανικοὺς ὅσσον καὶ τοὺς φορτωτάς. Τὸ ὄριον διαστάσεων ἐμπορικῶν πλοίων προσδιορίζεται ἀπὸ πλάτους 102 ποδῶν, μῆκος 800 ποδῶν καὶ βύθισμα 37 ποδῶν. 'Ο δικτάωρος διάπλους ἀπὸ τοῦ ἔνος ὕκειον εἰς τὸ δεύτερον καθυστερεῖ, λόγῳ πολλῶν παραγόντων, ὅπως ἡ συμφόρησις κινήσεως, ὁ ἀριθμός τῶν ὕδρων ἡμέρας πρὸς ἀσφαλή ναυσιπλοίαν καὶ ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῆς πορείας τῶν πλοίων ἐπὶ μιάς γραμμῆς, ὅπων χρειάζονται ἐπισκευασίαι εἰς τοὺς ὑδάτινοφράκτας.

Κατά τούς ἐμπειρογνώμονας, νέα διώρυξης όποιας τὸ οὐρανός επίφανείας τῶν θεάτων θά ήτο η αὐτή πρός τὴν θαλάσσην, θά ἐπέλευε πολλὰ ἐκ τῶν υφισταμένων προβλημάτων. Δύναθαν ὑπῆρχεν ὄριον μεγέθους ἡ ἀριθμού πλοιών, θά ήσαν δὲ πάντοτε δυνατά αἱ μειζονες ἔκδιαινυσεις, ἐνῷ ή λειτουργίας μιᾶς τοιαύτης διώρυγος θά ήτο ὀλιγώτερον δαπανηρά.

ΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΣΙΤΑΠΟΘΗΚΑΙ

‘Η μείωσις τών άποβεμάτων σιτηρών είς τάς Ἡνωμένας Πολιτείας, συνετέλεσεν εἰς τὴν ἀπελευθέρωσιν σημαντικού ἀριθμού παραπλι- σμένων λίμπετρος, ἄτινα ἔχρησις ποιούντο ὡς πλωτά σιταποθήκη. Ἀπό πολλῶν ἥδη ἑταῖρων τὰ λίμπετρα προσέφερον μίαν ἀκόμη ὑπηρεσίαν, ὡς ἀποθήκαι, λόγω τῆς ἀνεπαρ- κείας τῶν χερσαίων ἀποθηκευτικῶν χώρων. Κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1955, ἐν δλφ 385 λίμπετρος ἦσαν ἀπόθηκαι διὰ σιτηρὰ 2½ ἑκατομμυρίων τόνων. Ἡ ἐκφόρτωσίς των ἤρ- χισεν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος φθινοπώρου καὶ τὸ τελευταῖον σκάφος ἐξέφορτωσε πρό τινων ἡμερών τὸ φορτίον του.

ATHANAS MAVROUDIS

STEAMER POINT

CABLES: "NASSOS"

P.O.BOX 1227

PHONE: 2096

**ADEN
IPCHANDLER**

**GUARANTEED SERVICE,
QUALITY & PRICES**

AGENTS:

GREECE: LYCOUDI BROS

33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

ΙΣΡΑΗΛ

ΚΑΙ ΕΝΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΛΑΙΝΕΡ

Η έταιρια «Ζίμ» προτίθεται, μετά τὴν παραλαβήν από τὰ γαλλικά ναυπηγεία τοῦ υπερωκεανού «Σαλόμ», τῶν 24.000 τόνων γκρός, νὰ προδῆ εἰς τὴν ναυπήγησην ἐνὸς τουριστικοῦ πλοίου μὲν θέσιν μιᾶς κατηγορίας. Θὰ διαδέπτη, δηλαδή, πεντακοσίους δικλίνους κοιτανίσκους, ψύχλης ποιοτικῆς καταστάσεως, οἵτινες καὶ θὰ διατίθενται εἰς χαμηλάς τιμάς.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ «Σαλόμ» ἐπεράτωσε τὰς δοκίμας του καὶ ἐπρόκειτο νὰ παραδοθῇ κατ' αὐτὰς εἰς τὴν «Ζίμ», ητος — ὡς γνωστὸν — τὸ προορίζει διὰ τὴν γραμμήν Χάϊφας - Μασσαλίας - Νέας Υόρκης. Ἐχει ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσων του μὲν ἀτμοστροβίλους, δυνάμεων 25.300 πτπων, οἵτινες τῷ ἔξασφαλίζουν ταχύτητα 21 μιλών, διαθέτει δὲ ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ καὶ σταθερωτάς πρὸς μείωσιν τοῦ διατοιχισμοῦ. Η μεταφορική του ικανότης ἀναφέρεται εἰς 1.114 ἐπιβάτας, ἐκ τῶν διποίων 20 εἰς ἑκάτοντα πολυτελείας διαμερίσματα, 56 πρώτης θέσεως, 142 α' - β' θέσεως καὶ 896 τουριστικῆς θέσεως.

ΑΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Μεγάλη ἀντιδρασις ἔξεδηλωθή ἀπὸ μέρους τοῦ 'Ισραὴλ κατὰ τῆς ἐπιβλητείσης ἔχατως ἀπὸ τὴν «Διάσκεψιν Κόντινεντ - Εγγὺς Ανατολῆς» ἐπιβαρύνσεως τῶν ναυλῶν, ητος, ὡς ύπολογίζεται, θὰ σημάνῃ διὰ τοὺς εἰσαγωγεῖς πρόσθετον δαπάνην 150.000 δολαρίων μηνιαίων.

Ἡ «Διάσκεψις» ἐπέδαλε τὴν ἐπιβάρυνσιν, διότι — ὡς ἐλέχθη — τὰ πλοῖα ὑπέκειντο εἰς πολυημέρους καθυστερήσεις εἰς τέλ - Αβίδ καὶ Χάϊφαν, κατὰ τὰς ἑκεὶ ἐργασίας ἐκφορτώσεως. Παρομοία ἐπιβαρύνσις μελετᾶται καὶ διὰ τὰς ἔξι Αγγλίας φορτώσεις πρὸς τὸ 'Ισραὴλ.

Η έταιρια «Ζίμ», ητος εἶναι μέλος τῆς «Διασκέψεως Κόντινεντ - Εγγὺς Ανατολῆς», ἀνεκοίνωσεν, ὅτι ἀδυνατεῖ νὰ δεχθῇ τὴν ἀπόφασιν, μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι εἶναι ἐπιζημία διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ 'Ισραὴλ καὶ ὅτι ἀντίκειται καὶ εἰς τὰ συμφέροντα τῶν φορτωτῶν, καθόσον θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν μείωσιν τοῦ δύκου τῶν φορτίων. Εκπρόσωπος τῆς

«Ζίμ» ἔδήλωσεν, ὅτι πρόθεσις τῆς «Διασκέψεως» ἡτο νὰ ἐπιβιάζῃ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους τὴν ἐπιβάρυνσιν, ἀλλ᾽ ὅτι, κατόπιν παρεμβάσεως τῆς «Ζίμ», ὄνειρήθη ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀποφάσεως μέχρι τέλους τῆς χειμερινῆς περιόδου 1963 - 64, ὅπότε αἱ καθυστερήσεις ἡτονούν. Ο αὐτὸς ἐκπρόσωπος προσέθετε, ὅτι ἡ ἐπιβάρυνσις θὰ ἡκυρώνετο, εὐθὺς ὡς ἐδειλιούτῳ ἡ κατάστασις εἰς τοὺς Ισραηλίνους λιμένας.

Ο διευθυντής ἔξι ἄλλους τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας ἐτόνισεν εἰς δηλώσεις του, ὅτι ἡ ἐπιβάρυνσις είναι τελείως ἀδικαιολόγητος καὶ ὅτι, αἱ χαρακτηρίζουσα τὴν σημερινὴν κατάστασιν δυσχέρεια, είναι προσωρινά καὶ οὐχὶ χειρότεραι τῶν παρατηρουμένων κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἔξαγωγῆς ἐσπεριδοειδῶν. Αἱ κακοκαρίαι κατέστησαν ἀδύνατον τὴν ἐργασίαν ἐπὶ πολλὰς ἡμέρας εἰς τὸ λιμένον τοῦ Τέλ - Αβίδ, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ σημειωθῇ μεγάλη ἐντασίς τῶν ἐργασῶν εἰς τὴν Χάϊφαν. Παρὸ τὰς διακοπὰς τῆς ἐργασίας, λόγῳ τῶν δροχῶν, αἴτινες ἡσαν κατὰ 50% περισσότεραι, ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους, ὁ λιμὴν τῆς Χάϊφας ἐνεφάνισεν σύξην τῶν φορτεκφορτώσεων κατὰ 17% τὸν παρελθόντα μῆνα, ὅπότε ἡ ἐργασία, ἐκτελούμενη μὲ ταχὺν ρυθμόν, ἐκάλυψε κίνησιν 347.000 τόνων. Αἱ δυσμενεῖς καιρικαὶ συνθῆκαι ἀποτελοῦν ἀνωτέρων διάν καὶ μειώνουν τὰς ἡμέρας εύδιας. Ἐξ ἄλλου, οἱ εἰδίκοι περὶ τὰ ναυτιλιακὰ ὑποστηρίζουν, ὅτι ἡ οὐσία τοῦ θέματος ἔγκειται εἰς τὴν ἀνωμαλίαν τῆς ἐργασίας εἰς τέλ - Αβίδ, ἡ ὅποια ἐπιβραδύνει τὰς φορτεκφορτώσεις καὶ ἐπιβαρύνει διὰ φόρτου κινήσεως τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας κατὰ τὴν ἀκμὴν τῆς ἐποχικῆς ζωηρότητος.

ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΝ ΤΟΝΝΩΝ

Δύο μπάλκ κάρριερς τῶν 40.000 τόνων παρήγγειλεν εἰς τὰ ιστιωνικά ναυπηγεία ἡ ἔταιρις «Ελ - Γιάμ», ἡ δευτέρα, δηλαδή, μεγάλη ισταηλιὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἐνῷ καὶ ἡ «Ζίμ» διαπραγματεύεται τὴν παραγγελίαν ἐτέρων δύο. Ἀνεφέρετο, ἐπ' εὔκαιριά, ὅτι τὰ πλοῖα τῆς «Ελ - Γιάμ» θὰ ἀπασχοληθοῦν μὲ τὰς μεταφορὰς τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἔμπορίου τοῦ 'Ισραὴλ. Λας σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἔταιρια αὕτη κατέκειτο στόλον 180.000 τόνων, ἐνῷ ἐκμεταλλέυεται καὶ ἀρκετά ξένα πλοῖα χρονονταλωμένα παρ' αὐτῆς. Ἡ «Ζίμ» ἀφ' ἐτέρου, κατέχει σήμερον 46 πλοῖα, 408, 208 τόνων, πρόκειται δὲ ἐντὸς τοῦ 1964

νὰ παραλάβῃ ἔτερα 20 σκάφη, 200.000 τόνων περιλαμβανομένου τοῦ ὑπερωκεανού «Σαλόμ» τῶν 24.000 τόνων. Κατόπιν προστούσας προβλέψεις, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τοῦ 'Ισραὴλ θὰ φθάσῃ τὸ 1970 εἰς δύναμιν 1.000.000 τόνων, ὡς καὶ ἄλλοτε ἔχουν ἀναγράψει τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΓΓΛΙΑ - ΙΑΠΩΝΙΑ

Ἄγγλος ναυπηγὸς ἀναφερόμενος εἰς τὰς διαφορὰς τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους μεταξὺ 'Αγγλίας καὶ Ιαπωνίας, ἐπ' εὔκαιριά τῆς καθηλεκύσεως ἐνὸς τάκερ 65.000 τόνων διάλογον τῆς Πενίνουλαρ - Οριένταλ, ἀνεγνώσισεν ὅτι τὸ αὐτὸ σκάφος, ναυπηγούμενον εἰς τὴν Ιαπωνίαν, θὰ ἐστοίχιζεν ἡμίσυον ἔκατον λιρῶν 'Αγγλίας εὐθηγότερον. Θᾶ ἐπρεπε — κατέληξεν ὁ 'Αγγλος τεχνικὸς — νὰ μὴ πληρωθούν οἱ 'Αγγλοι ἐργάται τὰ ἡμερομίσθιά των διὰ νὰ φθάσουν τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα εἰς τὸ κόστος τῶν Ιαπωνικῶν.

NΟΡΒΗΓΙΑ

ΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ

Οι Νορδηγοὶ ἐφοπλίσται πρόκειται — συμφώνων πρὸς ὑπεύθυνον στατιστικὴν — νὰ παραλάβουν μεταξὺ 'Ιανουαρίου 1964 καὶ 'Ιανουαρίου 1967, ἐνενήκοντα δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 5.379.330 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὅποιων 25, χωρητικότητος 1.579.300 τόνων είναι προναυλωμένα διὰ μακράς χρονικὰς περιόδους. Τὰ ὑπόλοιπα 65 τόν. d.w. 3.800.030 είναι ἀναύλωτα.

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ παραδοθοῦν 41 δεξαμενόπλοια, 2.265.830 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὅποιων 18 είναι προναυλωμένα καὶ τὸ 1965 θὰ παραδοθοῦν ἔτερα 38, χωρητικότητος 2.342.750 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὅποιων 6 μόνον είναι προναυλωμένα. Τὸ 1966 θὰ παραδοθοῦν ἔνδεκα δεξαμενόπλοια, 770.750 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων μόνον ἐν είναι προναυλωμένον.

Ἡ μέση χωρητικότητος τῶν νέων αὐτῶν δεξαμενοπλοίων είναι ἡ τῶν 63.000 τόνων d.w. 'Αναλυτικότερον, 9 σκάφη είναι τῶν 80.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω, 29 τῶν 60.000 ἐως 80.000 τόνων καὶ 30 είναι τῶν 50.000 ἐως 60.000 τόνων d.w. ἔκαστον.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 5 μ.μ.
ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ :

ΠΑΤΡΑΣ,
ΣΑΜΗΝ,
ΙΘΑΚΗΝ,
ΚΕΡΚΥΡΑΝ,
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,, "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,, Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ
Ώραν 13: διὰ ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 18: διὰ ΚΟΡΘΙΟΝ - ΑΝΔΡΩΝ - ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

» 18.30: διὰ ΧΑΝΙΑ - ΡΕΘΥΜΝΟΝ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ
Ώραν 13: διὰ ΠΑΤΜΟΝ - ΛΕΡΩΝ - ΚΑΛΥΜΝΟΝ - ΚΩ - ΡΟΔΟΝ

» 17: διὰ ΠΑΤΡΑΣ - ΣΑΜΗΝ - ΙΘΑΚΗΝ - ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

» 18.30: διὰ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΡΕΘΥΜΝΟΝ - ΧΑΝΙΑ

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ
Ώραν 14: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΣΑΜΗΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ

» 18: διὰ ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΛΗΜΝΟΝ

Πληροφορία: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς πάντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΩΔΠΟΥ ΒΕΙΤΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄποντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

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

Ν. Μπέγλερης, Μιχ. Μακρυνός, Γ. Μέλισσας, Κ. Κάστορας, 'Αθ. Ντεγιάννης, Γ. Ντούλης, Δ. Νικολακάκης, 'Ιω. Ντουζέππης, Ι. Παπαϊωάννου, Ν. Παπαθανασίου, 'Ια. Πασσάς, Β. Παναγιωτίδης, Εύσ. Παυλίδης, Γ. Πετράκης, Χρ. Πανόπουλος, Π. Πετεινούδακης, 'Αν. Παπαχήστου, Χ. Πατμανίδης, Γ. Πετροπούλεας, Δ. Πούλος, Γ. Παπαδάκης, Π. Παραδείσης, Κ. Παντουδάκης, Β. Πάτρας, 'Ιω. Παπάδης, Σπ. Παπαγεωργίου, 'Εμρ. Πελοποννήσου, Δ. Πλατώνης, Γ. Ρούσσος, Θ. Ρεθίνης, Εύ. Ρούσσος, 'Αθ. Ρουμελιώτης, Δημ. Ρεπάνης, Φ. Ράπτης, Δ. Ρεκλείνης, Λεων. Ράσης, Δ. Σαμοθράκης, Μ. Σπανούδης, Πλ. Σελεμενάκης, Χαρ. Σάμιος, Γ. Συμιανάκης, Ν. Σαρδής, Στ. Σταμούλης, Σ. Σταυρόπουλος, Χρ. Σωκάρης, 'Αθ. Σακελλαρίδης, 'Αρ. Σταυρινόδης, Π. Σύρκος, Ν. Σκηνίτης, Γ. Σολωμός, Λεων. Τόμπρος, Ν. Τριμπάλης, Στ. Τοέτσερης, Δ. Τρωιάνος, Γ. Τριπολίτης, 'Αν. Τσιλιμός, 'Άλ. Τσιρόζογλου, Μιχ. Τσίκινης, Χρ. Τζιώτης, Λ. Τωμαζάνης, Γ. Τσιθάκης, 'Εμρ. Φεργάκης, Π. Φρατζέσκαρος, Π. Φιλιππούσης, Π. Φιλιππόπουλος, Ν. Φωκιανός, Ν. Φραγκούλης, 'Αχ. Χατζηστεφάνου, Βασ. Χαριτάκης, Χαρ. Χατζηπαναγιώτου, Ν. Χαραλάμπης, 'Ιω. Χριστοδούλατος, Θ. Χειλαδάκης και Ξ. Χανιώτης.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Δύο άκομμη σκάψη του κ. Μανώλη Κουλουκούντη έπροκειτο να έκποιηθούν κατόπιν δικαστικής αποφάσεως, το «Ζάν» 9.720 τόνων δ.ν. εις τὸ λιμένα τῆς Φιλαδέλφειας τὴν 18ην Φεβρουαρίου καὶ τὸ «Μὲ εἰστριχός 10.831 τόνων δ.ν., εἰς τὸ λιμένα τῆς Βαλτιμόρης, τὴν 25ην Φεβρουαρίου. Καὶ τὰ δύο σκάψη ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Μπούλ», ἐλεγχομένην παρὰ τοῦ Οίκου τοῦ κ. Μαν. Κουλουκούντη. Ἀπομένουν εἰσέτι τέσσαρα σκάψη, ἀτίνα περιλαμβάνονται εἰς τὸ σχέδιον ἀναδιοργανώσεως, ὅπερ — ἐγκρινόμενον — υπολογίζεται νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ περὶ τὰ μέσα Μαρτίου.

Αἱ προσφερθέσαι τιμαὶ διὰ τὴν ἔκποιησιν τῶν ἀνωτέρω δύο σκαψῶν ἡσαν: 'Εκατὸν χιλιάδες δολ. διὰ τὸ πρώτον καὶ 65.000 δολ. διὰ τὸ δεύτερον. "Αγνωστον ἄν κατεκρώθησαν.

ΕΙΣ ΤΟ ΑΟ·Υ·Δ' ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

'Ο μέχρι τοῦδε Προϊστάμενος - ἐπιθεωρητής τοῦ Βρετανικοῦ Νηογύνωμονος ἐν 'Ελλάδι ο. Ρότζερς μετατίθεται εἰς Πειραιῶς εἰς 'Αγγλιαν., ἀντικαθίσταται δὲ ἐνταῦθα ἀπὸ τῆς 7ης Μαρτίου 1964 ὑπὸ τοῦ κ. Υ. C. Garrison, δοτὶς ἡτο μέχρι τοῦδε Προϊστάμενος - ἐπιθεωρητῆς εἰς Βίντερτουρ τῆς 'Ελεβίας.

ΕΙΣ ΤΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ

Τὸ ἀναδειχθὲν Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ 'Εργατοϋπαλληλικοῦ Κέντρου Πειραιῶν, ἐκ τῶν ἀρχαιερειῶν αὐτοῦ τῆς 21ης καὶ 22ας Φεβρουαρίου 1964, συνῆλθεν εἰς τὴν πρώτην αὐτοῦ συνεδρίασιν τὴν 24ην Φεβρουαρίου 1964 καὶ ἔξελεξεν: Πρόεδρον τὸν κ. Κασιμάτην 'Ιωάννην, Α' 'Αντιπρόεδρον τὸν κ. Κροκιδᾶν 'Ηλίαν, Β' 'Αντιπρόεδρον τὸν κ. Παπαδόπουλον Χαρίλαον, Γεν. Γραμματέα τὸν κ. Καλαρούτην Σταύρον, Ταμίαν τὸν κ. Τηλιακὸν Σταύρον, 'Εφόρον τὸν κ. Εύθυμιον Εύθυμιον, Συμβούλους τοὺς κ. κ. Παπαθανασίου Δημήτριον, 'Αποστολίδην Νικόλαον, Βῆχον Νικόλαον, Μπενετάτον Δημήτριον, Μαγγανάν Δημήτριον, Καράλην Εύαγγελον καὶ Γεώργαν Γεώργιον.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου ἔχοργηνθήσαν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κατώταν ναυτικούς, ἀποχρήσαντας τοὺς ναυτικοῦς ἐπαγγέλματος καὶ τάς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Μικέν Νικ. Μπενίκον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 12 ἡμέρων δρχ. 2.490 μηνισίων, 'Ηλίαν Μαρ. Φράγκον ή Μυλωνᾶν, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 22 ἡμέρων δρχ. 3.362

καὶ Ειρήνην, χήραν Νικ. Βασιλείου, μὲ ὑπηρεσίαν 36 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 4.831 μηνισίων.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Παν. Μ. Χατζηπαντωνίου, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 8 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 920, Παν. Γ. Κατσικογιάννην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 963, Δημ. Σταμ. Βοργιάν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 750, Μαρίαν, χήραν 'Ιω. Μαυρογιανάκη, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δρχ. 750, Τρύφ. Γρ. Φιλιππίδην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 1.273, Μαρίαν, χήραν ηπέτερα Σπ. 'Αποστολοπούλου, ναύτου, μητέρας Σπ. Γεώργιου ιανουαρίου 1964, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς 'Οριαν 'Εξηρές, «Θαλῆς», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.257, ἀπὸ 1 Σεπτεμβρίου 1963, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύ. Σύστρη, «Κόρινθος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 9.756, ἀπὸ 28 Ιανουαρίου 1964, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς 'Οριαν 'Εξηρές, «Θαλῆς», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.257, ἀπὸ 1 Σεπτεμβρίου 1963, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύ. Σύστρη, «Κόρινθος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 26.031, ἀπὸ 28 Ιανουαρίου 1964, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τὰς «Διεθνῆ Ναυτιλιακὰ Πρακτορεῖα», «Μαριανέλα», ὑπὸ σημαίας Κύπρου, τόννων γκρός 6.994, ἀπὸ 1 Νοεμβρίου 1963, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Μαστρανδρέα, «Θεοφανώ Λιβανού», λιβεριανόν, τόννων γκρός 18.500, ἀπὸ 12 Φεβρουαρίου 1964, «Ατλαντικ Γκουάρτιας», λιβεριανόν, τόννων γκρός 10.087, ἀπὸ 20 Φεβρουαρίου 1964, «Ατλαντικ Τσάμπιον», λιβεριανόν, τόννων γκρός 18.500, ἀπὸ 10 Φεβρουαρίου 1964 καὶ «Ατλαντικ Γκλόρια», λιβεριανόν, τόννων γκρός 10.094, ἀπὸ 11 Φεβρουαρίου 1964, έκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς έταιρίας «Σ. Λιβανὸς 'Ελλάς», «Κοντέσσα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 12.842 ἀπὸ 1 Ιανουαρίου 1964, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Ιω. Τσάκου καὶ «Ριδιέρρα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 12.273, ἀπὸ 5 Σεπτεμβρίου 1963, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Εύσταθίου.

σωπος τοῦ κ. 'Ιωάν. Λ. Γουλανδρῆ (Γκρήκ Λάιν).

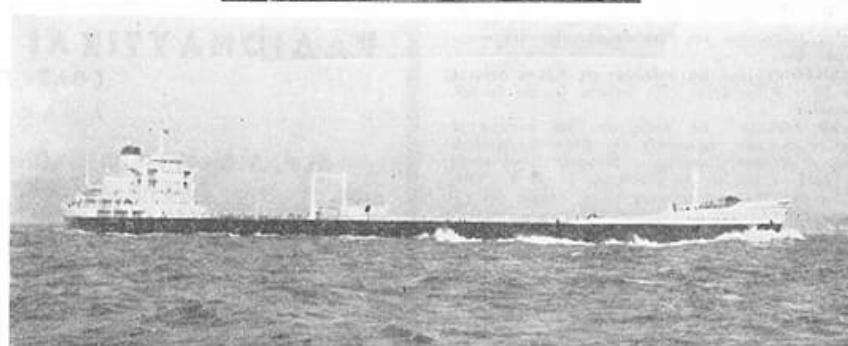
ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ β' 15θήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ζένας σημαίας ἐπηνδρωμένων μὲ «Ελληνας ναυτικούς: «Μάρκαρ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.244, ἀπὸ 15 Οκτωβρίου 1963, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Ξυλᾶ, «Άθαντε», λιβεριανόν, τόννων γκρός 9.756, ἀπὸ 28 Ιανουαρίου 1964, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς 'Οριαν 'Εξηρές, «Θαλῆς», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.257, ἀπὸ 1 Σεπτεμβρίου 1963, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύ. Σύστρη, «Κόρινθος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 30.705, ἀπὸ 1 Ιανουαρίου 1964, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σπ. Πορφυράτου, «Γουόρλην 'Ινφλουενς», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.257, ἀπὸ 1 Σεπτεμβρίου 1963, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύ. Σύστρη, «Κόρινθος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 26.031, ἀπὸ 28 Ιανουαρίου 1964, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύ. Σύστρη, «Κόρινθος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 18.500, ἀπὸ 12 Φεβρουαρίου 1964, «Ατλαντικ Γκουάρτιας», λιβεριανόν, τόννων γκρός 10.087, ἀπὸ 20 Φεβρουαρίου 1964, «Ατλαντικ Τσάμπιον», λιβεριανόν, τόννων γκρός 18.500, ἀπὸ 10 Φεβρουαρίου 1964 καὶ «Ατλαντικ Γκλόρια», λιβεριανόν, τόννων γκρός 10.094, ἀπὸ 11 Φεβρουαρίου 1964, έκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς έταιρίας «Σ. Λιβανὸς 'Ελλάς», «Κοντέσσα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 12.842 ἀπὸ 1 Ιανουαρίου 1964, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Ιω. Τσάκου καὶ «Ριδιέρρα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 12.273, ἀπὸ 5 Σεπτεμβρίου 1963, έκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Εύσταθίου.

Ἐξ ἄλλου κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐτοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλίσμένων τὰ σκάφη: «Μανετζίνα», ὑπὸ σημαίας Λιβανού, «Μαγγελάνος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.215, «Μπέρμπερα», ὑπὸ σημαίας Σομαΐάς, τόννων γκρός 499, «Ζουΐντερξ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.212 καὶ «Άντονο», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 2.126, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἀνωτέρω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐτοῦ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 667, τόννων γκρός 6.558.229.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΡΑΙΟΝ



"Ἐνα ἀπὸ τὰ μεγάλα ἑλληνικὰ σκάφη — τὸ δεξαμενόπλοιον «Παναχαϊκόν» — ἐπεσκέφθη τὰ πειραιάκια ὕδατα. Ήρισμένας ἐπισκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά. Είναι χωρητικότητος 54.000 τόν. δ.ν., προσφάτου κατασκευής τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων Μιτσούμπισι. 'Ανήκει εἰς τὴν ἑταῖριν «Ζέφυρος», τοῦ συγκροτήματος τῶν κ.κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ. "Ἔχει μῆκος 233 μέτρων, πλάτος 31 μ. καὶ βάθος 16 μέτρων, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 52 ποδῶν, κινεῖται δὲ μὲ ἀτμοστροβίλους ισχύος 13.400 ἀτρακτοπίπων, ἀναπτύσσον τοκύτητα 15.35 μιλίων τῆς ὥραν. "Ἄες σημειωθῆ, δέτι διὰ λογαριασμὸν ἐταιρίων, αἰτίνες τελούν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν κ.κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ, ἐναυπηγήθησαν τοὺς τελευταῖς μῆνας εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι καὶ 'Ισικαρστζίμα - Χαρίμα επέτα ἀδελφὰ ἡ παραπλησίου τύπου δεξαμενόπλοια καὶ μικτὰ τοιαῦτα, τόννων 52.55.000 ἑκαστον. Είναι τὰ «Ανεμός», «Αστραπή» καὶ «Βρονή», τόν. 52.400, μικτό (μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα). Καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Παναχαϊκόν», «Γκιάνα», «Γεράνιο» καὶ «Γέρεστος», τόννων 55.000 ἑκαστον.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.: 'Εκ Πόρτ Σουδάν δι' 'Αμερικανού, έφθασε την 14ην Φεβρουαρίου εις Σουέζ, όπου και κανυστέρησε λόγω ζημιάς εις τό σύστημα πηδαλίου. Αἱ ἀνωτέρω ζημιά εἶτε κανυστέρησαν την 17ην Φεβρουαρίου και αύθιμηρὸν τὸ σκάρος εἰσῆλθε εἰς τὴν διώρυγα, κατευθυνόμενον πρὸς προορισμὸν του.

ΑΘΑΛΩΝ: 'Ενω προποιμάζετο ἐντὸς τοῦ λιμένος Γκήλογκ τῆς Αύστραλίας πρὸς φόρτωσιν, ἀπέκόπτησαν τὸ πρυμναῖον του συνεπείᾳ θυέλλης τὴν 22ην Φεβρουαρίου και προσήρπαντο ἡ πρώμην του. Μετὰ δὲ τοῦ απεκόλλητο, τὴν βοσηὶ μηρουλκῶν, μετὰ ἐπιεγέρσην δὲ δὲν διεπιστώθησαν ἔμφατες ζημιές. Χορήγηθέντος πιστοποιητικὸν ναυτιλοτοῦς, τὸ πλοίον εφόρτωσε σιτηρά καὶ ἀνέχωρε τὴν 24ην Φεβρουαρίου διὰ Κανάρια.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝΟ: 'Επισκευάζοντος ζημιάς εἰς Μόζι ἀπὸ τῆς Ιης Φεβρουαρίου, μεταξὺ τῶν δοπιῶν καὶ εἰς τὸν καθαριστήρα καυσίου Ντε Λαβδά, ἀπέπλευσε τὴν μηρυμβίου τῆς 12ης Φεβρουαρίου κενὸν διὰ Βαϊκουνέρ. Τρία λεπτά μετὰ τὴν ὑπὸ φορτίον λειτουργίαν του, δικαντέρω καθαριστήρα ὑπέστη ἔκρηξην τοῦ ἀσφαλιστικοῦ δακτυλίου τῆς λεκάνης του, καταστραφεῖς τελείως, σοδαράς δὲ ζημιάς ὑπέστη καὶ ἡ παρὰ τὸν καθαριστήρα ἀντίλια κυκλοφορίας καυσίμου. Τὸ πλοίον ἐπέστρεψεν εἰς Μόζι πρὸς ἐπισκεψίην τῆς ἀντίλιας, ἐνῷ δὲ καθαριστήρος θ' ἀντικαταστᾶθη εἰς ἔτερον λιμένα, τοῦ πλοίου διαθέντος ἄλλους δύο καθαρισταρίους. 'Επισκευάσαντος τάς ζημιάς του, ἀνέχωρε τὴν 19ην Φεβρουαρίου διὰ προορισμὸν του.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΕΩ: 'Αφιχθέν εἰς Γιοκογύαν τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερεν δὲτούπεστη ζημιάς εἰς τὴν Ελίκα.

ΑΚΑΜΑΣ: 'Εκ Ιαπωνίας, προσῆρπεν τῶν πρωίων την 17ην Φεβρουαρίου εἰς Χανούλουν, λόγω ζημιῶν εἰς τοὺς λέβητας, ἐξηριδώθη δὲ δὲτούπεστη οὐδεὶς εἰς τὴν επισκεψήν του παρατεταμένη ρυμοκήν περιόδου λειτουργίαν των μὲθαδόσιων οὐδων.

ΑΚΤΙΟΝ: 'Εκ Βαλτιμόρου δι' 'Αρούμπια, ὑπέστη ζημιάν εἰς τὰς τροφοδιτικὰς οὐδύτης τῶν ἀντίλιας τὴν ἐπομένην τῆς ανανωρίσεως του καὶ ἐρυμουλκήθη τὴν 24ην Φεβρουαρίου εἰς Νόρφολ. Μετὰ τὴν ἐπισκεψίην τῶν ζημιῶν του, ἀνέχωρε διὰ προορισμὸν του τὴν 7ην Φεβρουαρίου.

ΑΛΚΗΣ: 'Απὸ Νεκταρίου δι' 'Αμεριδύον, προσῆρπεν τὴν 21ην Φεβρουαρίου ἐντὸς τοῦ διαιώνου Μοντεζίδο, ἀνέλκυσθεν μετ' ὅλιγας ὥρας δι' ίδιων του μεων. Τὴν 23ην Φεβρουαρίου διενέκεισε διὰ προσρισμὸν του, ὀφεῖλος πιστοποιητικὸν ναυτιλοτοῦς.

ΑΛΚΙΜΟΣ: Ποστορυγμένον ἀπὸ ὄπταμήνου καὶ πλέον, εἰς ὀπτία τῆς δυτικῆς Αὔστραλίας, κατέστη δυνατὸν νὰ ἀνέλκυσθῃ ἀπὸ ναυαγοσώσιτος τῶν Φιλιππίνων τὴν νότα τῆς 11ης Φεβρουαρίου. Ἀποφελήνεται δύγκωδος κυματισμού, δυστὶς σημαντικῶν διηπούλουν τὸ ἔργον τῆς ἀνέλκυσεως. 'Αφοῦ κλεισθεῖσαν προκειρία τὰ ρήματα καὶ ἀντηθεύοντα δὲν δατά εἰς τὸν κατόν, οἱ ναυαγοσώσαντο προθίστενται νὰ ρυμουλήσουν τὸ πλοίον εἰς Μανίλα τῶν Φιλιππίνων.

ΑΜΠΕΡ: Κατὰ τὴν ἀνανωρίσεων του ἐν Μάντσεστερ διὰ Λάντσιτος τὴν 11ην Φεβρουαρίου, ἐπέστης κατὰ τὸν ἀπρότολον 'Κωνσόρις', παραδεδηλένουν εἰς Τράφφορτ Γουάρδ καὶ ἐν συνγειτεῖ ἐπὶ τῆς ὑπὸ όριθ. 8 προβλήτος, ὑπόστητη ζημιάς εἰς τὴν πλευρά του.

ΑΝΔΡΕΑΣ: 'Απὸ Ταμπίκο διὰ Νέαν 'Υδρων μὲ φορτίον πτερελαίου, προστράξεν εἰς τὴν ἔξοδον τοῦ λιμένος κατὰ τὸν ἀνανωρίσεων του τὸν 20ην Φεβρουαρίου. 'Ανειλάνθη μετά τινας ὥρας δι' ίδιων μέσων, ἐπανισπλεύσαντο καὶ ἐκφράσαντο τομῆα τοῦ φοτείου του, ὀφεῖλος δὲ ἀλλος πιστοποιητικὸν ναυτιλοτοῦς, ἀνέχωρε τὴν 21ην Φεβρουαρίου διὰ προσρισμὸν του.

ΑΝΤΟΝΥ ΙΙ: Καταπλέουσαν εἰς Κόρπε τὴν 22ην Φεβρουαρίου, διὰτετάσθη ζημιάς εἰκασκορίας.

ΑΡΜΑΘΕΙΑ: 'Εξ 'Αμεριδύον διὰ Βίσαρη μὲ φορτίον σιτηρών, προστράξεν εἰς τὴν ἔξοδον τοῦ λιμένος κατὰ τὸν ἀνανωρίσεων του τὸν 20ην Φεβρουαρίου. 'Ανειλάνθη μετά τινας ὥρας δι' ίδιων μέσων, ἐπανισπλεύσαντο καὶ ἐκφράσαντο τομῆα τοῦ φοτείου του, ὀφεῖλος δὲ ἀλλος πιστοποιητικὸν ναυτιλοτοῦς, ἀνέχωρε τὴν 21ην Φεβρουαρίου διὰ προσρισμὸν του.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: 'Εν Μουρούρι διὰ Χουάσκο κενέν, ὑπέστη ρήμα τοῦ τοῦ καταστρόματος εἰς τὴν ὄριστεράν πλευράν τοῦ στομίου τοῦ ὑπὸ όριθ. 5 κυτταύς συνεπείᾳ κακοκαρίας καὶ τὸ ρήμα ἐπίτεινετο τὸ πλοίον προσηγόρισεν εἰς Χανούλουν τὴν 21ην Φεβρουαρίου. 'Εγένοντο αἱ δύονται ἐπισκεψαὶ δι' ἐνισχύσεως μὲταπέμπτατα καὶ τὸ πλοίον, λαδῶν πιστοποιητικὸν ναυτιλοτοῦς, ἀπέπλευσε διὰ προσρισμὸν τοῦ τὸν 28ην Φεβρουαρίου.

ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ: Περὶ τοῦ ὀποίου ἀνέφερον εἰς προγνωμένον τεύχος οἵ διτεῖ προσαράξει εἰς τὴν ἀνοικτὴ τῆς Ἱεραπέτρας νησίδα Γαϊδουρονήση, ἀνέλκυσθη τὸ ὄπογευμα τῆς 17ης Φεβρουαρίου μὲταπέμπτατα αὐθιμερόν, ὀφεῖλος μετ' ὅλιγον προσπάθειῶν καὶ ὀφεῖλος τὸ ημιοπίστημα τοῦ ερρίφη εἰς τὴν θάλασσαν, ποστότης δὲ μὴ διλαδέντος ἐξεφοτώθη ἐπὶ φορτηγίων. Περὶ τοῦ 3.000 τόνων φορτίου, ἀλαβάσαντος καὶ μῆ, παραμένουν ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Αφοῦ ἐκλείσθησαν τὰ ρήματα προχείρως εἰς Ἱεραπέτραν, τὸ πλοίον ἐρυμούλκηθη τὴν 20ην Φεβρουαρίου μὲταπέμπτατα Πειραιά, ἀλλ' ἡ καταστασίς του εἶναι κακιστή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ: 'Εκ Καρδόρ διὰ Κωνστάντζαν, παρέμεινε τὴν 13ην Φεβρουαρίου ἀκύρωντος

πλησίον τοῦ ἀκρωτηρίου Σίδερο τῆς Κρήτης, συνεπείᾳ παρούσιος ὄδατων εἰς τὰ κούστιμα του, ἐρυμουλκήθη δε εἰς Πειραιά, διόπου ἐφθασε τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ὑπὸ τοῦ μηρυούλκου «Κυκλών», ὑπογράφεντος ἀνοικτοῦ συμφωνητικοῦ τύπου Λόδε'ς. 'ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.: Περὶ τῆς προσαράξεως καὶ ἀνέλκυσεως τοῦ ὀποίου ἀνέγραψαν εἰς προγνώμενον τεύχος μας, ἀλλος πιστοποιητικὸν ναυτιλοτοῦς τῆς 15ην Φεβρουαρίου καὶ ἀνέγκωρησε διὰ Πειραιά, διόπου ἐφθασε τὴν 16ην, προκειμένου νά πόστηται τὸ πλοίον ὅσουν καὶ ἡ προβλήτης ὑπέστησαν ζημιάς. Περιτάσσων τὴν φόρτωσίν του, ἀπέπλευσε τὸν διανομένον θέρητον Φεβρουαρίου διὰ Γδεύνια.

ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ: Εύρισκομενον παραδεδηλέμονες εἰς Μάρτιν τελε Πλάτα, ὑπέστη τὴν 13ην Φεβρουαρίου καὶ ἀποτελέσθησαν τὸ πασάλον, εἰς ὃν προκάλεσε ζημιάς, χωρὶς τὸ πλοίον νά ύποστηται ἐμφατί τινας ζημιάς. Περιτάσσων τὴν φόρτωσίν του, ἀπέπλευσε τὸν διανομένον θέρητον Φεβρουαρίου διὰ Γδεύνια.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ: 'Επισκευάζει εἰς Πειραιά ζημιάς εἰς προσαράξεως εἰς Σπάλτο τὴν 1ην Φεβρουαρίου, ὡς καὶ ἐπαλοιτέρας ζημιάς εἰς τὸν κακοκαρίας καὶ εἰς τοὺς μηχανῆντος στάδιον, πιβανών συνεπείᾳ ἀναφλέξεως εἰς τοὺς λέβητας, τὴν 20ην Φεβρουαρίου, προκάλεσε ζημιάν αἱ ὑπερβολές τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 'Εκ Φιλιππίνων διὰ Ρότερντομ, ἀπέλασε τὴν 16ην Φεβρουαρίου ὑμέτερας τός ἀγκύρας τοῦ πλοίου τοῦ Χούκ δὲ Χόλαντον καὶ ἀρίθμητη μετά τίνας ζημιών αἱ ὑμέτερες τοῦ πλοίου τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ: 'Εκ Κωνσταντζίου διὰ Μαρίνας παραδεδηλέμονες εἰς Ηλικίαν παραπλέοντας τὸν πλοηρόμετρον, προσέρχομενον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: 'Αφιχθέν εἰς Καθασάκι τῆς Ιαπωνίας τὴν 10ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν πλοηρόμετρον τοῦ πασάλου δέκα τίμησαν.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:</

θεούν δημών εἰς τὴν προβλοτή, εἰς δύο ἑκατὸν παραδημένας πετρελαιοφορτγίδας καὶ εἰς ἕν συμπλόκον. Τὸ «Μαρίλιαν» συνέσιε τὸ πλοῖον του.

«ΜΑΡΙΤΣΑΣ»: Εἰς Μπίζερας, εἰσερχόμενος εἰς τὸ λιμένα Μάρη νιελ Πλάτα, προσέκρουσεν εἰπὸν τοῦ παραδειλημένου ἀτμοποίου «Γλωριάνα». Άμφοτερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν θλαφράς ζημιάς.

«ΜΙΝΩΑ»: Εἰς «Αμέριδρος δι' ἀμερικανὸν λιμένα τοῦ Κόλπου, προσηγγίσει τὴν 14ην Φεβρουαρίου εἰς Χόρτα λήγων ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Μετὰ προχείρους ἐπισκευάσει, ἀνέχωρης τὴν 22ην Φεβρουαρίου διὰ Γλαζόβρετον.

«ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ»: Απὸ Αμέρεραν διὰ Τζόκοσνιδιλ, προσηγγίσει τὴν 10ην Φεβρουαρίου εἰς Χόρτα πρὸς ἐπισκευάσην ἡμέρας ἔκανον κακοκαριάς εἰς τὸ μηχανοστάσιον, εὐρέθησαν δὲ καὶ ὅταν ἐν συνδιλῷ νομεῖς τοῦ ἔχοντος ρήγματος. Ἐπεισκευάσθησαν προχείρως διὸ τοποθετήσεως ἐπιθεμάτων πρὸς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς ἔκστοτον νομεῖς.

«ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΩΡΤΖ»: Απὸ Πόρτη Ελλεσμερ διὰ Ρότερνταμ, προσηρῆσε τὸν πρωινὸν τῆς 23ης Φεβρουαρίου ὑπὲν κακοκαριάς καὶ κακὴ δρατότητα εἰς λᾶν ἐκτέλεσθησαν δέ καὶ ὅταν ἐν συνδιλῷ νομεῖς τοῦ ἔχοντος ρήγματος. Ἐπεισκευάσθησαν προχείρως διὸ τοποθετήσεως ἐπιθεμάτων πρὸς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς ἔκστοτον νομεῖς.

«ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ»: Αφιχθέν εἰς Κόμπε, ἀνέκοινος τὴν 24ην Φεβρουαρίου ὅτι ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸ προσαράξεως πλοῖον εἰς Σάουθαμπτον, εἰς τὰ ρηγά του Σόλεντ. Τὸ ἄνδρων πλήρωμα τοῦ διεσωθῆν ὑπὸ τῶν ναυαγοσωστικῶν. Βραδύτερον ἀνεικαύσθη ὑπὸ ἄλλου ναυαγοσωστικοῦ καὶ ἐνώ ἐρυμανούλητο εἰς Νάρη, ἐβυθίσθη τελικῶς, ἀπολέσθη. Μετὰ ποιησίδεις προσπαθειῶν τῶν ολλανδικῶν ναυαγοσωστικῶν, τὸ «Ελπιρόδερ Τζωρτζ» ἀνεικαύσθη τὴν ἡμέραν τῆς 24ης Φεβρουαρίου καὶ ἐρυμανούλητο εἰς Ρότερνταμ, ὅπου καὶ κατέλιπε τὴν 26ην, πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ δεξαμενισμόν.

«ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ»: Αφιχθέν εἰς Κόμπε, ἀνέκοινος τὴν 24ην Φεβρουαρίου ὅτι ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸ προσαράξεως πλοῖον εἰς Σάουθαμπτον.

«ΝΑΠΙΕΡ»: Εἰς Καραϊβικής διὰ Φιλαδέλφειαν μὲν πλήρες φορτίον ἀρόγυρον πετρελαίου, προσήρχεται συνεπειαὶ ομιχλῆς τὴν 11ην Φεβρουαρίου παρὰ τὴν νησίδα Μηνῆ, πλησίον της εἰσόδου τοῦ ποταμοῦ Ντελάγουερ. Τὴν πρωινὸν τῆς 12ης ονεικαύσθη τὸ δονθεῖα δόλιο ρυμαλώκων, ἐνοικιασθεῖσαν μὲ τὴν ὄραν, καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του, ἀφιχθέν την ιδίαν ημέραν εἰς Φιλαδέλφειαν.

«ΝΟΥΝΤΖΙΑ»: Εἰς Ρουέν διὰ Πειραιᾶ, προσῆγει τὴν 10ην Φεβρουαρίου εἰς Χόρδην λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν του. Μετὰ τὴν ἐπισκεψήν του, ἀνέχωρης τὴν 17ην Φεβρουαρίου διὰ προορισμῶν του.

«ΝΤΑΡΜΑ ΟΥΡΑΝΙΑ»: Αφιχθέν εἰς Μόζι: ἐκ Ντάρμπαν τὴν 15ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερεν ὅτι ὑπέστη μικρές ζημιές ἐκ κακοκαριάς.

«ΟΙΝΟΗ»: Περὶ τῆς προσαράξεως τοῦ ὄποιον ἀνέφερεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος, μας δὲ ανειλικύσθη ὑπὸ τὸν ρυμαλώκων Βερνίκιον Μαρίαν τὸ ἀπόγευμα τῆς 18ης Φεβρουαρίου, μετὰ πενθήμερον προσπάθειαν, τὸν ρυμαλώκων σπεύσαντος εἰς καπον Σουέζ ἐκ Πειραιῶς. Τὸ πλοῖον «Οινόη» ἐρωδιάθη διὰ κουσιμῶν εἰς Σουέζ, όπου ἐπεισερχήθη καὶ ἀσθέσεις πιστοποιητικοῖς ναυστηλοίσι, ἀποπλέσθη τὸν 19ην Φεβρουαρίου διὰ τὸ Πόρτ Σουδάν.

«ΟΛΓΑ»: Εἰς Πόρταν τοῦ «Ορεγκον δι' Ινδίας, ἀνέφερεν ὅτι τὴν 12ην Φεβρουαρίου ὅπεστη ζημιάς ἐκ κακοκαριάς, ἔφθασε δὲ τὴν 14ην εἰς Γιοκοχάμαν πρὸς ἐκφόρτωσην καὶ ἐπισκεψήν. Αἱ σοδορωτεραι εἴκ τον ζημών ἐδόθη ἀσθέσεις διὰ τὴν ἐπισκευασθῶν ὀργότερον, μετὰ δὲ τὴν διενέργειαν τῶν ὑπολοίπων ἐπισκευῶν, ἐλασθε πιστοποιητικὸν ναυστηλοίσι καὶ ἀνέχωρης τὴν 26ην Φεβρουαρίου διὰ προσηρίσμων του.

«ΟΞΕΑΝ ΠΕΤΖΙΝΑ»: Περὶ τοῦ ὄποιον ἀνέφερεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος, μας δὲ προσήρχεται τὴν 6ην Φεβρουαρίου εἰς ποτέρους ἀκτὴν τῶν ἀντατοίκων Ινδίων, ανειλικύσθη τὴν ἐσπέραν τῆς 11ης Φεβρουαρίου ὑπὸ τοῦ σπεύσαντος ἐκ Τζακάρτα πολωνικῶν ναυαγοσωστικῶν «Τζάνταρα». Τὸ πλοῖον ἐπλέσθη δι' ιδίων δύναμεων, συνοδεύουσαν ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ, εἰς λιμένα Μπατάκη Πατάνη, σπουδαίων εἰς τὴν ιδίαν ημέραν.

«ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ»: Απὸ Αγίου Φραγκίσκου δι' Ιαπωνίαν, προσηγγίσει τὴν 22ην Φεβρουαρίου εἰς Μίντηγουεν λόγω διαφορῆς, συνεπειαὶ ἐκτεταμένων ρηγμάτων εἰς τὰς πλευράς του, λόγω κακοκαριάς.

«ΠΑΝΔΩΡΑ»: Τὸ ἐλύγων πλοῖον, ἐκ Γαλατίστου διὰ Χάλδη καὶ Λονδίνου, διῆλθε τὴν 1ην Φεβρουαρίου ἐκ Πειραιῶς, ἀποπλέσθησαν αὐθηρέρων διὰ προορισμῶν του, ἀνέφερε δὲ στὴ τὴν 29ην Ιανουαρίου προσήρχεται συνεπειαὶ ὄμιχλης ἔξωθεν τοῦ Σουλινά, ἀνελκυσθεῖσαν μετὰ ἡμέρων δι' ιδίων μεσων. Τὰ ὄπρι. 1 καὶ 3 διπούθησαν διέρρεουν, τῶν ὑδάτων ἀλεγχομένων ὑπὸ τῶν αντιτιγόν τοῦ πλοίου, ζημιάς δὲ υπῆρχον καὶ εἰς τὰς μηχανάς, τὴν ἐλικα καὶ τὸ πηδαλίον.

«ΠΑΞΟΙ»: Περὶ τῆς προσαράξεως τοῦ ὄποιον ἐγράφομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἀφοῦ ἐπεράτωσεν εἰς Σιγκαπούρους τὰς ἐπισκευάσεις τοῦ πηδαλίου του, ἐπανεφότωτε τὸ φορτίον του καὶ ἀπέπλεσθη τὴν 14ην Φεβρουαρίου δι' Ιαπωνίαν.

«ΠΡΟΟΔΟΣ»: Περὶ τοῦ ὄποιον ἀνεγράφομεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας, ἀφοῦ ἐπεράτωσεν εἰς Σιγκαπούρους τὰς ἐπισκευάσεις τοῦ πηδαλίου του, ἐπανεφότωτε τὸ φορτίον του καὶ ἀπέπλεσθη τὴν 14ην Φεβρουαρίου δι' Ιαπωνίαν.

«ΡΙΒΙΕΡΑ»: Απὸ Αστόριας δι' Ιαπωνίας, ἀνέφερεν τὴν 21ην Φεβρουαρίου, διὰ τὸ πλοίον τοῦ Μπιζέρτας, ἐπὶ ὄμικλους δυσθίου.

«ΦΡΗ ΤΡΕΝΤΕΡ»: Προσήρχεται τὴν μεσημέριαν τῆς 19ης Φεβρουαρίου ἐντὸς τοῦ λιμένος Μπιζέρτας, ἐπὶ ὄμικλους δυσθίου.

ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τοῦ ιατροῦ κ. Γ. Α. ΑΘΑΝΑΣΙΑΝΑ

Χαίρομεν διότι ἡ ναυτική μας βιβλιογραφία ἥρχισεν ἐσχάτως νὰ πλουτίζεται δι' ἀξιόλογων, πράγματι, συγγραμμάτων, μὲ τινὰ τῶν ὅποιων ἡ σχαλδήθη κατὰ καιρούς ή στήλη αὐτῆς.

Καὶ τὴν σειρὰν τῶν, ἀναμφισβήτητως, καλύτερων ἐξ αὐτῶν ἔρχεται νὰ συμπληρώσῃ μία ἔξαιρετικῶν φροντισμένη ἀπὸ ἀπόφεως ἐκτυπώσεως καὶ γενικῆς ἐμφανίσεως ἐργασία, ἐνὸς νέου ιατρού, δοτικὸς ἐπί την ιατρικήν τοῦ πλοίου την περιοχήν τοῦ ταξιδίου τοῦ άνθρωπου, διατάξεις τῶν ναυαγών, ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν τοῦ ναυαγίου, ἀποτελούμενος τοῦ ίατρού τοῦ Πανεπιστήμιου, ζήσας οὕτως ἐκ τοῦ πλοίου την ζωὴν τοῦ πλοίου.

Η ἐπιστημονική κατάρτισις, ή παρατηρητικότητας καὶ ἡ εὐσυνεδρία τοῦ νέου αὐτοῦ ιατρού, τὸν ὀθησαν εἰς τὴν ίδεαν της εἰς εἰδικὸν σύγγραμμα συγκεντρώσεως τῆς ψῆφης έκεινης ποὺ θὰ καθίσταται εύχερη καὶ ἀποτελεσματική τὴν ἐπί του πλοίου παρορκήν τῆς ἀναγκαίας ιατρικῆς περιθώρων.

Τὸ περί την ιατρικήν τοῦ ναυαγού, τοῦ παρεχομένων πρώτων προσθέτων, οἱ εἰδικοὶ ἐπιστημονες, δύνανται εἰντός την διάθεσιν τοῦ πάσχοντος, μέσων καὶ φαρμάκων, ως καὶ αἱ σχετικαὶ μὲ τὰ ἀνωτέρω κρατικαὶ διατάξεις, σημαντικῶν δοθεῖσαν εἰς τὴν έκπληρωσιν τῆς πάσχοντος πλοιάρχου, τοῦ ιατρού τοῦ πλοίου την έπισημότερην.

Εἰς τὴν θάλασσαν δὲν ὑπάρχει, εἰς τὰς πλειστάς τῶν περιπτώσεων, ιατρός, τὰ δὲ

ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπάρχοντα μέσα είναι, ἐνίοτε, ἐλάχιστα.

Καὶ ὁ κ. Αθανάσιανας, βαθέως κατέχων τὸ θέμα του, τὸν ιατρόν τοῦ ἔξαντλει, καλύπτων πάσαν περίπτωσιν ἡ οποία είναι δυνατόν νὰ παρουσιασθῇ εἰς τὴν θάλασσαν, μὲ σαφήνειαν καὶ ὄρθολογικήν κατάταξιν τῆς ψῆφης.

Δὲν είναι, δεδομένης, δυνατόν νὰ γίνη ἐνταῦθα, ἐστω καὶ σύντομος, ἐπισκόπησις τοῦ περιεχομένου τοῦ ιατρού.

Τὰ περὶ εἰδικῶν παθήσεων τῶν ναυτικῶν καὶ τὰς της ἐπιβιώσεως τῶν ναυαγών, ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν τοῦ ναυαγίου, ἀποτελούμενος τοῦ πλούτου της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της άναγκαιότητος της περιθώρων της παραδείγματος, καὶ τὰς της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

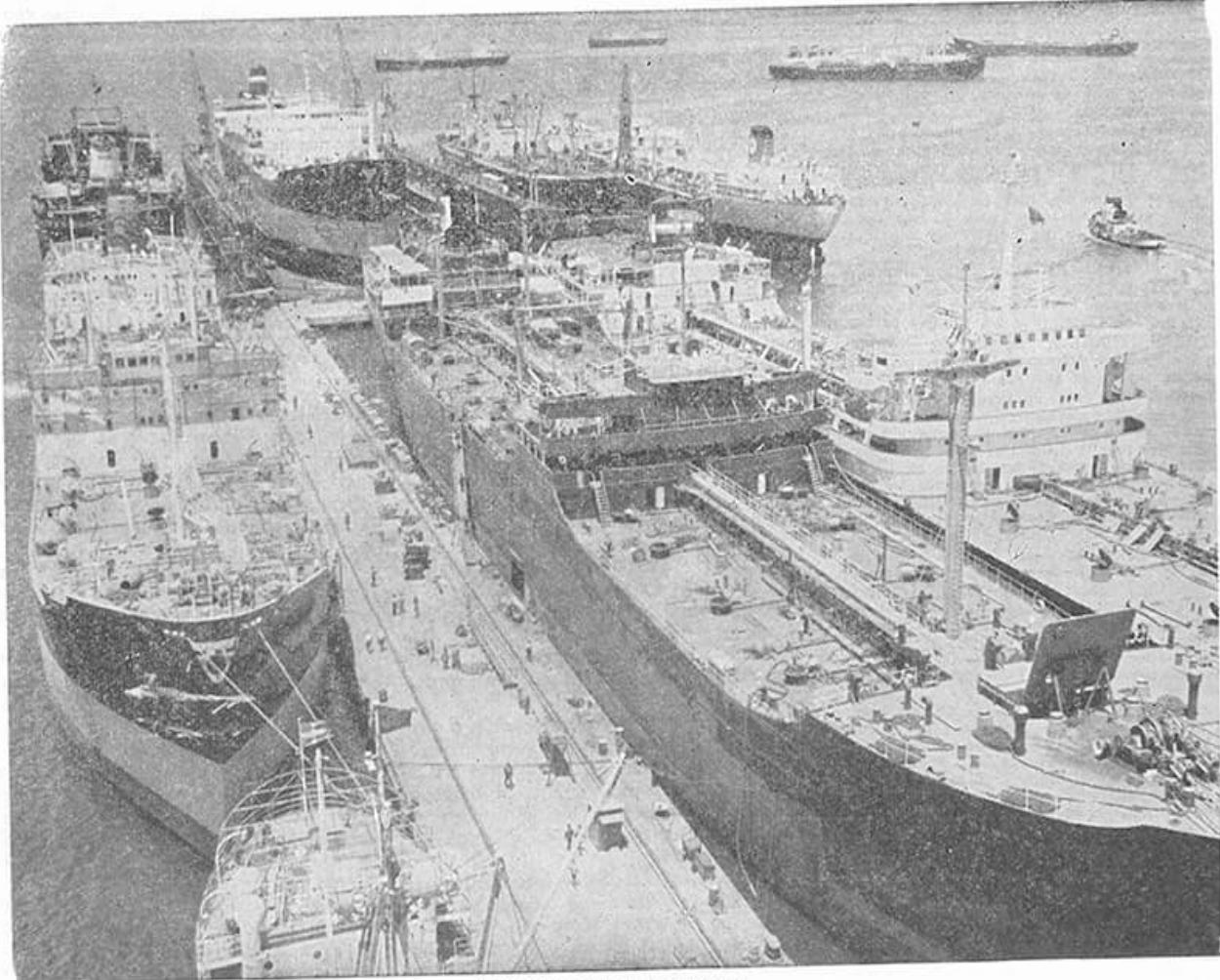
Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

Αἱ δόξαις, τέλος, τῆς παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος της περιθώρων της παραδείγματος.

HELLENIC SHIPYARDS

PIRÆUS (Skaramanga)

- ★ MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS •
- CONVERSIONS • DRY-DOCKING
- ★ CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
- ★ FLOATING DRY-DOCKS
 - No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.
 - No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

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

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

Telex : ATHENS 96. Telephone : ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

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

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

U.S. Agents : TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Γενική ή κατάρρευσης της αγοράς. Μέχρι πρό τινος ή κρίσις είχε συγκεντρωθεί είς μόνην τήν Βόρ. 'Αμερικήν, μὲν έλαφράν ύποτιμητικήν τάσιν είς τὸ Πλεῖτ. Κατά τὸ β' 150θμέρον τοῦ Φεβρουαρίου, ἡ ἐκπτώσης τῶν ναύλων ἐπεξετάθη εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, μὲν ἀπότομον τὴν ύποτιμήσιν εἰς τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν καὶ τὴν Νότιον 'Αφρικήν. Χαρακτηριστικὸν γεγονός αἱ ἀδραί ναυλώσεις τάκνερος ἀπὸ τὸν Κόλπον καὶ τὸ Πλεῖτ διὰ σιτηρᾶ.

Καὶ οἱ χαμηλότεροι ναύλοι δὲν φαίνεται νά ἀνέμενον τὴν ἔκτασιν τῆς ύποτιμήσεως. 'Η συστάρευσης τοννάς ήτο καὶ πάλιν ἡ κυρία ἀφορμή. Πανικόδηλοι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐσπεύδοντο πρὸς τὴν οἰανδήποτε ναύλωσιν.

Δυσκόλως οἱ παραπηρηταὶ τῶν ἑξεδίζεων τῆς ναυλαγορᾶς δικαιολογοῦν τὴν αἰσιοδοξίαν τῶν διὰ τὸ ἀμερικὸν μέλλον, πλὴν ἡ ὄψη ρότης τῶν χρονοναυλῶσεων καὶ ἡ σταθερότης τῶν ναύλων παρέχουν τὴν ἐπίδιον τῆς καλυτέρας αὔριον. Διάχυτος, πράγματι, κρατεῖ ἡ ἐντύπωσις, διτὶ ἡ δῆλη κατάστασις δυνατὸν νὰ δελτιώθῃ δχι πρὸ μακροῦ χρόνου.

Οὕτω, ὁ ναύλος ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν κατῆλθε συνεχῶς ἐκπιπτῶν εἰς τὰ 8 δολλάρια διὰ Φεβρουαρίου - Μάρτιου, μὲν στασιμότητα εἰς τὰς φορτώσεις, λόγω τοῦ λιμενεργατικοῦ μπούκοτάζ, δῆπερ τὸ παρεμβάσιο τοῦ κ. Τζόσον καὶ μὲ τὴν ύπόσχευσι τῆς μελλοντικῆς ἀπασχολήσεως ἀμερικανικῶν πλοίων διὰ τὸ ημίσυ τῶν πρὸς τὰς χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ σιτοφορτίων ἐλλύθη.

Συμβόλαιοιν, ἔξ ἄλλου, 100 χιλ. τόννων ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον ἐκλείσθη εἰς τὰ 8.50 δολ. διὰ Μαύρην Θάλασσαν, μὲ ὄψιὸν 5 δολ. διὰ τὸ Κόντινεντ, 7.50 δολ. διὰ τὴν Βαστικήν καὶ 9.50 ἐὰν ἀπὸ Κόλπον. 'Ετερον συμβόλαιοιν 100 χιλ. τόν. ἐκλείσθη μὲ ναύλον κατὰ 50 σεντὸν ὀλιγάτερον.

Διὰ τὴν Αἴγυπτον ἐπίσης ἀπὸ τὸν Κόλπον τὰ 7.25 δολ. ἐπιληρώθησαν (Μάρτιον - 'Απρίλιον) δύο, δηλαδή, δολλάρια κάτω τῶν πρὸ εἰκόσισημέρου ναυλώσεων. Διὰ τὸ Κόντινεντ μπάλικαριερ ἐπιληρώθη δολ. 3.60. Διὰ τὴν 'Ινδίαν ('Απρίλιον) προσεφέροντο τὰ 67/6 ἀπὸ τὸν Κόλπον καὶ μὲ τὸν ναύλον αὐτὸν τέσσαρα τάκνερ ἐκλείσθησαν. Διὰ τὰ φορτηγὰ οἱ ἐφοπλισταὶ ἔζητον τὰ 72/6 ἀτινα καὶ ἐπέτυχον ἀπὸ Κόλπον διὰ Δυτ. 'Ακτην.

Μόλις πρὸ πέντε ἑδομάδων ἐπιληρώθησαν τὰ 87/6 διὰ φορτηγὰ καὶ τάκνερ δι' 'Ινδίαν (Μάρτιον). Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον ή αὐτὴ ἐκτασις τῶν ἐκπτώσεων. Τὰ 10 δολ. ἐπιληρώθησαν εἰς μέτρια σκάφη. Διὰ τὸ Κόντινεντ, τέλος, δολ. 4.50, ἔναντι τῶν 5.60 δολ., τοῦ 'Ιανουαρίου. Διὰ τὴν Πολωνίαν δολ. 6.25.

Οἱ ναύλοι τῶν γαιαινθράκων ἡκολούθησαν ἐπίσης τὴν κατιούσαν. Τὰ 22/6 - ἐπιληρώθησαν ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὰ 5 - 4.90 δολ. διὰ Δυτ. 'Ιαπλίαν, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐπτὰ ταξίδια ἐπιληρώθησαν τέσσαρα μόνον δολ. Λίμπερτον διὰ Νότ. 'Αμερικήν (Ρίον) δολ. 7.50. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν τέλος, μὲ ἀλληλοιδιασθόχους ἐκπτώσεις τῶν ναύλων, ἐπιληρώθησαν δολ. 6.75 εἰς σκάφος 20 χιλ. τόννων καὶ 6.50 δολ. εἰς σκάφος 30 χιλ. τόν. (Μάρτιον). Μικρότερον σκάφος 6.90. Συμβόλαιοιν πενταετές δι' ἔξ φορτία τῶν 25.000 τόν. καὶ ἄνω ἐπησίως ἐκλείσθη εἰς τὰ 7.10 δολ.

Ἡ αὐτὴ ύποτιμητική κατάστασις καὶ διὰ τὰ παλαιοισθήτρα. 'Απὸ τὰς 137.500 δολ. πρὸ 150θμέρου, οἱ ναύλοι κατέπεσαν εἰς τὰς 117.500, ἀκόμη καὶ δι' ἀπτεράς ἡμερομηνίας. Φορτία ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας κάτω τῶν 145.000 ἐπιληρώνοντο ('Ιούνιον).

Σιτηρὰ ἀπὸ τὸ Τσώρτσιλ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 5.75 καὶ ἀπὸ τὸ Χάλιφας διὰ Πολωνίαν 5.70 δολ. 'Απὸ τὸ Μπαΐ Κομώδολ. 4 διὰ τὸ Κόντινεντ (Μάρτιον).

Καλοὶ ναύλοι, λόγω τῶν γνωστῶν ἀπὸ ἀμερικανικῆς πλευρᾶς περιορισμῶν, ἐπιληρώνοντο ἀπὸ τὴν Κούβαν. Διὰ τὴν 'Ιταλίαν δολ. 9.90 καὶ τὴν Καζαμπλάνκαν 9.40 - 9.50 καὶ ἐν συνεχείᾳ 9.05 δολ. 'Απὸ Ρεσίφε διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 9.

Ἐξέπεσαν καὶ οἱ ναύλοι ἀπὸ τὸ Πλεῖτ, ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ὑπερπροσφερομένου ἔτοιμου τοννά. Σκάφη τινα ἐτράπησαν πρὸς ἄλλας ἀγοράς. Διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν 81/- καὶ 86/6 'Αδριατικήν. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (Μάρτιον - 'Απρίλιον) ἐπιληρώθησαν 105/-. Διὰ τὴν Κίναν ἔτοιμα σκάφη ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 107/- καὶ 103/6. Τάκνερ εἰς τὰ 102/- καὶ ἐν συνεχείᾳ 96/- (24.000 τόν.). Διὰ τὸ Κόντινεντ, τέλος, σκάφος Μαρπίου ἐκλείσθη εἰς τὰ 71/3 (διὰ Ρόπτερτσιμ) καὶ 74/6 'Αμβρέσταν /'Αμβούργον.

Ἡ αὐτὴ κατάστασις τῶν ἐκπτώσεων ναύλων, εἰς μικροτέραν δύμας ἐκτασιν, καὶ εἰς τὸν Βόρ. Εἰρηνικόν. Διὰ τὴν Κίναν σιτηρὰ 49/- καὶ 48/6, μὲ προηγούμενον ναύλον 53/6. Διὰ Ναχόντκα ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας (ἔτοιμον πλοίον) δολ. 7.75. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν τὰς πρώτας δημέρας τοῦ 150θμέρου δολ. 8 μὲ 7½% προμηθείαν καὶ Φιλιππίνας 8.25. Λίμπερτον ἐδέδη διὰ ἔνδειαν καὶ γενικὰ δι' 'Αγγλίαν δολ. 12.75, ἐν συνεχείᾳ 13 δολ. καὶ 92/6 φίο μέχρι Σεπτεμβρίου. Παλαιοισθήρα διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἀπὸ τὰ 87.500 δολ. μέχρι καὶ τῶν 75.000 δολ. διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια (Μάϊον).

Χαλαρὸς ὁ τόνος τῆς ἐργασίας καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς 'Απων Ανατολής. Ναυλώσεις ἀρκεῖ ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν διὰ τὴν 'Ινδίαν ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 60/- ἀπὸ Γκρηγορίου διὰ Βομβάνην καὶ 55/- εἰς τὰκνερ ἐλευθ. ἔκφ. Ἐπίσης 100/- σιτηρὰ εἰς σάκκους ἀπὸ Νότ. Αύστραλιαν διὰ Μπέριαν ή Λορέντζο Μαρκές. Διὰ Βασσόραν 90/- μὲ 500 τόν. φόρτωσιν καὶ 750 τόν. ἐλευθ. ἐκφράτωσιν.

Ἀραιαὶ καὶ οἱ ναυλώσεις ινδικῶν μεταλλευμάτων, χωρὶς ἐνδιαφέρον τι ὅστον ἀφορᾶ εἰς τοὺς ναύλους, μὲ 54/- ἀπὸ Μαρμάγκος διὰ Πολωνίαν καὶ 40/- διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν εἰς σκάφη μεγάλα. Διὰ τὴν Κωνστάντζαν ἀπὸ τὸ Πόρτ Ρέντι (Απρίλιον καὶ Μάϊον) 56/9 καὶ ἔτοιμον σκάφος 69/-.

Ὑπερχρεώθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ δεχθοῦν ναύλους χαμηλοτέρους ἀπὸ τὸν Νότιον 'Αφρικήν δι' ἀραδόσιτον κατὰ 10/- κατωτέρους τῶν πρὸ 150θμέρου. Τὰ 80/- ἐπιληρώθησαν ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ τρεῖς λιμένας Β. 'Ιαπωνίας καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ Ντώρμπταν 72/6 εἰς σκάφος 14.000 τόν., μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν εἰς τὰς συνήθεις τιμᾶς καὶ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφράτωσιν. Χρώμιον ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ Νόρδερν Ρέντις δολ. 8 διὰ σκάφος 19.000 τόν. καὶ δολ. 8.15 διὰ Κόρπους Κρίστι εἰς σκάφος 21.000 τόν.

Ζάκχαρις ἀπὸ Μακαΐ - Τάουνσδιλ δι'

SCHERMULY (ENGLAND)

Τὰ τελειότερα καὶ παγκοσμίου φήμης ἐφόδια σημάτων κινδύνου διὰ

Πλοία

'Αποκλ. Εισαγωγεῖς

(Διαρκής Παρακαταθήκη)

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ

ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

"ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ",

ΚΑΡΑΓΓΕΛΙΚΟΥ 111 - ΤΗΛ. 43.749

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Αγγλίαν 92/6 δι' 'Απρίλιον/Μάϊον, ἔναντι τῶν 115/- τοῦ Νοεμβρίου. 'Απὸ Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέντις, η Κόλπον δολ. 7.10 - 7.25.

Φωφάτα ἀπὸ Ντακάρ διὰ Νότ. 'Αφρικήν 44/- καὶ 45/-. Μαγγανέζα ἀπὸ Λουπίτο διὰ τὸ Κόντινεντ 33/9 (σκάφος 30.000 τ.). Φωφάτα ἀπὸ Καζαμπλάνκαν διὰ Νότιον Κίναν 56/-. Χυτοσίδηρος ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν δι' 'Ιαπωνίαν 55/- καὶ 60/-. Τσιμέντα διὰ Περσικὸν Κόλπον 50/-. Σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ Μελίλαν διὰ Βέζερ 18/9. Κώκα ἀπὸ Νόρντενχαμ δι' 'Ελλάδα 45/- καὶ 47/- ἀπὸ τὸ 'Εμπεν διὰ Κωνσταντζίου. Φωφάτα ἀπὸ τὴν 'Ακάμπα δι' 'Ελλάδα 29/6 καὶ διὰ Γιουγκοσλαβίαν 31/-.

Τὸ μόνον ἐνθαρρυντικὸν σημεῖον τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι ἡ συνεχιζομένη ζωηρότης περὶ τὰς χρονοναυλῶσεις. Ναύλοι ὀπωσδήποτε ίκανοποιητικοὶ ἔξακολουθούν νὰ πλήρωνωνται. Περιωρίσμενα δημως τὰ χρονικά διαστήματα διὰ κυκλικά τὸ πλεῖστον ταξίδια η ὀλιγομήνου διαρκείας.

Οι Κινέζοι ἐπιληρώσαν 22/- διὰ ταξίδιον ἀπὸ 'Αγγλίαν εἰς Κίναν, 24/6 ἀπὸ τὸ Κόντινεντ καὶ 20/- εἰς μότορσπιτ 9.185 τόν. διὰ 11/15 μῆνας. Τὰ κυκλικά Δυτ. 'Αφρικῆς εἰς τὰ 25/- καὶ 26/9. Διὰ τὴν Αύστραλιαν 29/9 καὶ τὴν Νότιον 'Αφρικήν 31/- μὲ ἐπανταπάδοσιν Κέπιτ Τάουν. Κυκλικά Εἰρηνικοῦ δολ. 3.15 εἰς σκάφη 15.000 τόν., μὲ 23 τόν. φιούελ διὰ 13 μιλια. Διὰ 3/5 μῆνας μότορσπιτ 16.868 τόν. δολ. 3.20. Παράδοσις Κόλπον Μάρτιον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Στάσιμος ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τάκνερ εἰς τὰς χαμηλὰς ἐπίπεδα, εἰς τὰς ὅποιας ἀπὸ τινὰς ἑδδουάδων κατῆλθε. Τὰ 40% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἐδειλιότηταν εἰς τὰ 35 - 38% (Μάρτιον). Ζωηρότερον ἐσημειώθη τὸ ἐνδιαφέρον τῶν μεγάλων ἐταιριῶν. Περὶ τὸ τέλος Φεβρουαρίου ἐπιληρώθησαν κατὰδίποτε σημεῖον 20% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ καὶ 28% διὰ μεγαλύτερα σκάφη, ἀπωτέρας ἡμερομηνίας. 'Η πρόλεψις, πάντως, διὰ μικροτέρους ναύλους δικαιολογεῖται καὶ λόγω τῆς ἐποχῆς.

Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 66% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. 'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν καθαρὰ φορτία διὰ τὴν 'Ανατολ. Γερμανίαν 17½% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ.

Εἰς τὰς υπερατλαντικὰ ταξίδια λίαν περιωρισμένη ἡ ἐργασία. Ναύλοι 35 - 40% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ.

'Απὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ Βόρ. 'Αμερικήν (Φεβρ.) 57½% κάτω τοῦ A.T.R.S. καὶ 45% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ ἀμεσος φόρτωσις, ἀκάθαρτα φορτία.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Περιωρίσμενην ἐνεφάνισε κίνησην ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ δεύτερον ημίσυ τοῦ Φεβρουαρίου, μὲ ὄλιγας διαταγάς ἐν κυκλοφορίᾳ καὶ εἰς τιμὰς χαλαράς. Τὰ τοιμέντα καὶ τὰ μεταλλεύματα συνεκέντρωσαν τὴν περισσοτέρων ἐργασίαν. 'Απὸ Κωνστάντζαν (τοιμέντα) διὰ Περσικὸν Κόλπον 48/- φίο, μὲ φόρτωσιν 20 Μαρτίου — 10 'Απριλίου καὶ ἀπὸ Χάιφαν (τοιμέντα) διὰ Σιέρρα Λεόνες ύπηρχεν ἔργασία διὰ μεταφοράν 60.000 τόνων, μὲ ἐναρξιν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Σεπτεμβρίου διὰ σκαφῶν τῶν 10.000 τόνων καὶ μὲ ἔνα ταξίδιον ἀνά διμηνον. Σχετικώς, ἔζητοῦντο προφοραί. 'Απὸ Σπαλάτον (τοιμέντα) ἔζητοῦντο σκάφη τῶν 3.000 - 4.000 τόν. διὰ Πόρτ Σουδάν εἰς τὰ 32/6 φίο καὶ τῶν 2.000 - 3.000 τ. διὰ Τρίπολιν (Λιδύης) εἰς τὰ 19/6, Μάρτιον. Διὰ φορτία λευκολίθου ἐκ Θεσσαλίας προσεφέροντο εἰς σκάφη τῶν 4.000 τ. διὰ Βαλτιμόρην δολ. 4.50, μὲ φόρτωσιν 5 - 20 'Απριλίου καὶ εἰς σκάφη τῶν 2.500 τ. διὰ Κόρπους Κρίστι δολ. 7.50, Μάρτιον. 'Επίσης ἀπὸ Τεργέστην (λευκολίθοιν) σκάφη 3.000 - 4.000 τ. διὰ Χούλλη ἢ ἔνα λιμένα Μπρίστολ Τσάννελ 36/6, διὰ συνεχείᾳ φορτώσεις μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Τουρκικὸν χρώμιον, ἀπὸ Γκότσεκ 2.000 τ.

καὶ ἀπὸ Σμύρην ἑτέρους 2.000 τ. διὰ Καρόντε 32/6 φίο, 1-15 Μαρτίου, ἀπὸ Βηρυττόν φωσφάτου (σκάψη τῶν 4.000 ἔως 5.000 τ.) διὰ Ντέριντζε 20/-, ἀρχὰς Μαρτίου, ἀπὸ Μερσίναν (τέσσαρα φορτία τῶν 2.000 τ. μεταλλευμάτων ἔκαστον) διὰ Πόρτο Μάργκερα δολ. 4.20 φίο, μὲν ἐναρξιν 1-15 'Απρίλιου καὶ ἀπὸ Λαττακία 1.000 τ. πίτυρα δι' ἔνα λιμένα Δανίας καὶ ἔτεροι 1.000 τ. δι' 'Αμβέρσαν δολά. 11.50, φίο, φόρτωσις ἀρχὰς Μαρτίου. 'Απὸ Νεμούρ καὶ

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ ΤΟ 1963

'Εδημοσιεύθησαν πρό τινων ήμερῶν αἱ στα-
τιστικαὶ τῶν Λόδύ'ς Ρέτζιστερ, διά τὴν ναυ-
πηγικὴν δραστηριότητα τοῦ 1963. Σκάφη
συνολικῆς χωρητικότητος 8.538.513 τόνων
υγκρὸς καθειλύσθησαν, μὲν ἀρχῆσιν 163.759
τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ 1962. Εἰς τοὺς ἀρι-
θμοὺς δὲν περιλαμβάνονται αἱ εἰς Ρωσίαν,
Ἀνατολικὴν Γερμανίαν καὶ Κίναν καθελκύ-
σεις, ἐλλείψει συγκεκριμένων στοιχείων ἐξ
ὑπευθύνων πηγῶν. 'Η εὐηνοῖς τῆς ναυπηγι-
κῆς παραγωγῆς ἡ κολουθήθη καὶ ἀπὸ περισ-
στότερας παραγγελίας. Τὸ πλέον ἀξιοσημεί-
ων γεγονός ἀπέτελεσαν τὰ πρωτεῖα τῆς
'Ιαπωνίας, ητις ἥλθεν ἐπὶ κεφαλῆς ὅλων τῶν
ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, ὡς δεικνύει
ὁ κάτωθι συγκριτικὸς πίναξ:

X ώραι	Καθελκύσεις Τ. γκρός	Διαφορά έναντι 1962
'Ιαπωνία . . .	2.367.353	+184.206
Δ. Γερμανία . .	970.579	- 39.119
'Αγγλία - 'Ιρλαν.	927.649	-144.864
Σουηδία . . .	887.738	+ 46.716
'Ιταλία . . .	492.176	+143.980
Γαλλία . . .	447.079	- 33.499
'Ολλανδία . . .	377.026	- 41.468
Νορβηγία . . .	340.930	- 35.514
Δανία . . .	322.953	+ 92.483
'Ην. Πολιτείαι	294.427	-154.623
Γιουγκοσλαβία	264.416	+116.731
Πολωνία . . .	185.448	- 3.964
'Ισπανία . . .	174.796	+ 49.542
Φιλανδία . . .	129.081	- 11.054
Βέλγιον . . .	107.897	+ 31.216
Καναδάς . . .	99.123	- 30.039
"Οσον αφορά τὰ δεξαμενόπλοια, αἱ καθελκύσεις τοῦ 1963 ἀνήλθον εἰς 3.716.470 τ. καὶ ήσαν κατὰ 718.309 τόν. ἀνώτερα τοῦ 1962. Τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν ἀπό 35,8% ἐπὶ τῷ συνδόλῳ, ἀνῆλθε τὸ 1963 εἰς 43,5%. Κυριώτεραι κῶραι, εἰς τὰς ὅποιας ἐπρεγματοποιήθησαν αἱ καθελκύσεις δεξαμενοπλοίων κάρριερς, ήσαν αἱ κάτωθι:		
X ώραι	Τάνκερς Τόνιοι	Διαφορά έναντι 1962
'Ιαπωνία . . .	1.300.737	+440.184

Σουηδία	509.391	+ 29.876
Δ. Γερμανία . .	421.836	+ 28.933
'Αγγλία - 'Ιρλαν.	369.197	- 33.552
Γαλλία	234.056	+ 95.772
Δανία	226.687	+ 125.226
'Ιταλία	159.825	+ 78.477
Νορβηγία	153.324	- 26.574
'Ολλανδία . . .	134.728	+ 154
'Ην. Πολιτείαι	117.724	+ 54.198

Τὰ μπάλκια κάρριερς έκαλυψαν τὰ 24,4% τού συνόλου των καθελκύσεων τοῦ 1963. «Εφεβασαν, δηλαδή, εἰς 2.082.184 τόν., μὲ μείσων 99.348 τόνων, ἔναντι τοῦ 1962. Αἱ κυριώτεραι χώραι ναυπηγήσεως μπάλκια κάρριερς, ἥσαν αἱ κάτωθι:

X ώρα	Τόνοι	Διαφορά έναντι 1962
Ιαπωνία	611.653	—154.689
Δ. Γερμανία	385.487	+ 63.330
Ιταλία	231.971	+ 77.725
Σουηδία	179.908	+ 17.838
Ποινικοσλαβία	135.441	+ 69.412
Αγγλία - Ιρλαν.	134.534	— 25.842
Νορβηγία	124.011	+ 4.100
Γαλλία	120.490	— 86.821

Αι ναυπηγικαι χώραι, αίτινες κατεσκεύασσαν την μεγαλυτέραν χωρητικότητα διά λογαριασμὸν ἔνων ἐφοπλιτιῶν, ήσαν ἡ Ἰππωνία, μὲ 1.496.759 τόν. (63,2%), ἡ Σουηδία, μὲ 698.341 τόν. (78,7%), ἡ Δυτικὴ Γερμανία, μὲ 644.012 τόν. (66,4%), ἡ Ἀγγλία-Ιρλανδία, μὲ 283.654 τόν. (30,6%), ἡ Γαλλία, μὲ 281.708 τόν. (63%) καὶ ἡ Γιουγκούρα, μὲ 224.551 τόν. (95%).

σπλαντικά, με 224.651 τόν. (85%).
Οσκού αφορά, τέλος, τὰς νηοδογήσεις, ή καθελκυσθεῖσα χωρητικότης, κατά τὸν σημαντικότερον αὐτῆς δύκον, προωρίζετο διά τὰς κάτωθι σημαντικά:

Σημασία	Τόνοι	Σημασία	Τόνοι
Νορδηγική	1.481.000	'Ιταλική	344.000
Λιβεριανή	1.191.000	Δ. Γερμαν.	328.000
Αγγλική	1.082.000	Η.Π.Α.	294.000
Ιαπωνική	870.000	Δυνική	292.000
Σουηδική	364.000	'Ολλανδική	288.000
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	357.000	'Ινδιας	197.000

ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΧΩΡΗΣΙΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

ΕΠΙ ΤΑΠΗΤΟΣ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΣΕΩΣ

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Νέαι ἐπείγουσαι συστάσεις διαβιβάζονται ἐκ Λοιδίνου πρὸς τοὺς ιδιοκτήτας τράμπις φορτηγῶν, ὅπως προσχωρήσουν εἰς τὸ Σχέδιον Σταθεροποίησεως τῶν Ναούλων καὶ τεθῆ ἀναστεκτικὸς φραγμός κατὰ πάσης ἐνδεχομένης ὑποχωρήσεως τῶν τιμῶν κατὰ τὸ προσεχὲς θέρος. Ὁ πρόεδρος τῆς Διεθνοῦς Ἐνίσσεως Σταθεροποίησεως κ. Δαυΐδ Ρόμπινσον, μοιλόντι πιστεύει, ὅτι οἱ ναοῦλοι τῶν τράμπις θὰ παραμείνουν κατὰ τρεῖς ἀκόμη μῆνας, τούλαχιστον, εἰς λογικά πως ἐπίτε-
δα, ὑπενθυμίζει, ἐν τούτοις, τὰς ἀποτόμους πτώσεις, αἵτινες ἐπῆλθον μετὰ τὰ ὑψηλὰ ἐ-
πίπεδα τοῦ παρελθόντος Ὀκτωβρίου. Τὸ γε-
γονός τοῦτο ἥλθε νά ἀποδεῖξῃ τὸν εὔθραυ-
στον χαρακτῆρα τῆς ναυλαγορᾶς.

"Ισχυρίζεται δ. κ. Ρόμπινσον, ότι είναι σημαντικόν νά ύπαρχη ένεργον Σχέδιον πρός απότομη σοδαράς πτώσεων των ναύλων. "Η κτηβείστα πείρα κατά τα δύλιγα παρελθόντα έπι. άπειδειγν δτι. α' τιασι των ναύλων,

θσάκις κατέρχωνται εἰς λίλιαν χαμηλά ἐπίπεδα, χρειάζονται μακρὸν χρονικὸν διάστημα, διὰ νὰ ἐπανέλθουν εἰς ἔπιπερα ἀπόδιόντα σέρδους. «Η προβλέψις, δύνη, εἶναι προτιμωτέστερη τῆς θεραπείας. Δι' αὐτὸν ἄκριδος τὸν δόγον, ἐκπέμπει ἀπὸ τοῦδε ἐπείγοντα σήματα πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας, πρὸς συνεργασίαν, δύποτε ἡ ναυλαγορὰ εὑρίσκεται εἰς καλὸν ἔπιπεδον. Τονίζει ὁ κ. Ρόμπιμπον, διὰ τὸ Σχέδιον, ἵνα τεθῇ εἰς λειτουργίαν ἐπὶ τῇ δάσκαλον τῶν ἥδη ὑφίσταμένων ναύλων, θὰ χρειασθῇ, δύποτε οἱ πλοιοκτήται εἰσφέρουν δέ πέντας κατὰ τόνον, μηνιαίως. »Ἀναφέρει τοῦτο — εἶπε — διὰ νὰ διαλύσω τὴν ἀποφινίων ἐφοπλιστῶν, οιτινές φρονουν, διὰ θάλητηθῆ εἰσφορὰ 1/6 κατὰ τόνον, εὐθὺς ὡς δύναμις γίνεται λεγόμενη.

το 2 χειρίον αρχιστή ισχυον». Ανέφερεν ώς πράσδειγμα ό. κ. Ρόμπινσον, μὲ εἰσφορὰν Ναυτιλίας 12 έκατομμαρίου τόνων d.w. πρὸς 6 πέννας κατὰ τόνων, δὲ δημιουργῆθι κεφάλαιον, διπερ θὰ ἐπιτρέ-

πη τὴν ἀποζημίωσιν 200 παραπλισμένων φορτηγῶν τῶν 10.000 τόνων ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1946 ἔως 1955 ἡ 300 λίμπερτς. «Μή ἔχετε ὅμως κατά νοῦν — συνέχισε ὁ κ. Ρόμπιτσον — ὅτι ἡ σταθεροποίησις τῆς χωρητικότητος ἀποτελεῖ «Ταμείον Συντάξεως» διὰ τὰ λίμπερτς. 'Αποβλέπει νὰ παρακινήσῃ τοὺς ἐκμεταλλεύμενους φορτηγὸς σκάφη δῶλων τῶν κλάσεων, ὅπως ἀπόστρουν ἐκ τῆς ὑπεροειδιάς σκάφη, ὅπως δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ τὰ ἐκμεταλλεύωνται μὲ κέρδος».

Παρεδέχθη, διτὶ τὰ παλαιοτέρων τύπων πλοῖα — ώς ἐπὶ τὸ πλεῖστον τὰ λίμπερτους — εἰσέρχονται καὶ ἔξερχονται ἐκ τῶν ἀγυροκοδιών παροπλισμοῦ ἀναδόγων μὲν τὸ διαρρόμετρον τῶν τιμῶν τῆς ναυλαγορᾶς. «Πιστεύω — συνέχισεν — διτὶ οἱ ναυλωταὶ θά προτιμῶν· νὰ ἔχουν τιμᾶς ναύλων τηρουμένας ἐπὶ ὅμαλων ἐπιπέδων, παρὰ ὑποκειμένας εἰς διακυμάνσεις».

Ταυτοχρόνως δ. κ. Ρόμπινσον ἐπειθύμει νὰ διασκεψά τὴν φευδαρίστην, διτά Σχέδια Σταθεροποίησεως τῆς χωρικότητος, ἀπότελούν μέσα ὑποχρεώντα τοὺς ναυαλώτας εἰς τὴν καταβολὴν λύτρων. Προσέθεσεν, διτά δὲν θά ύπαρχη κεντρικός θέγχος ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἡ ἐπὶ τῶν πλοιοκτήτων - μελῶν τοῦ Σχεδίου. «Οἱ πλοιοκτῆται, εἶπε, θὰ διατηροῦν τὴν ἔλευθερίαν των, δῆπας δέχονται, σᾶς τιμᾶς κρίνουν προσφόρους».

Τὸν Μάρτιον 1963 εἶχε διαβίσασθη πρὸς τοὺς ἀνὰ τὸν Κόσμον πλοιοκτήτας ἐρωτηματολόγου καθορίζον ἐν λεπτομερεῖς τὸ Σχέδιον Συνεργασίας, ἐλήφθατο δὲ ἀπαντήσεις ἐκ μέρους πλοιοκτητῶν διαχειρίζομένων χωρητικότητα 22 ἑκατομμυρίων τόνων d.w., αἵτινες εἶχον ὡς ἔξῆς:

Υπέρ τοῦ Σχεδίου ἀπεφάνθησαν πλοιοκτῆται 12½ ἑκατομμυρίων τόνων.

Τέλος τροποποιημένου Σχεδίου πλοιοκτήτης
ται 412 έκατομμυρίων τόνων.

Κατά παντὸς Σχεδίου συνεργασίας πλοιο-
κτήται 5 έκατομμυρίων τόνων.

Τότε προσταριόν υποβάλλουν τής 'Ενώσεως, έθεώρησε — κατά τὸν κ. Ρόμπινσον — τάς ἀνωτέρας ἀπαντήσεις, ὡς ἀρκετά ἐνθαρρυντικά, ὥστε νὰ δικαιολογοῦν τὴν πλειόνεμη προώθησιν τοῦ ζητήματος. 'Ανελαβεν διότιν τὸ ἔργον ἀναθεωρήσεως τοῦ Σχεδίου, διάν περιληφθόδυν εἰς αὐτὸν αἱ γενόμεναι ὑποδείξεις ἐκ μέρους πλοιοκτητῶν διατηρούντων ἐπιφυλάξεις, χωρὶς δικαῖοοι αἱ ὑποδείξεις τῶν ἔρχονται εἰς σύγκρουσιν μὲν τὸ ἀρχικὸν Σχέδιον, 'Ανεμένετο ή ἐνδεχομένη ἀπόδοσις τοῦ τροποποιηθέντος Σχέδιου'. Αἱ λογοθεῖσαι ἀπαντήσεις ἐπὶ τοῦ ὀντεθωρηθέντος Σχεδίου, λεπτομέρεια τοῦ ὅποιου ἀνεκοινωθῆσαν τὸν παρελθόντα Νεόμεριον, ἐκθίσανταν ἐνθαρρυντικά, ἀλλ' οὐχὶ καὶ ἐπαρκεῖς, ὥστε νὰ διαμορφωθῶν εἰς ὀριστικὴν πρότασιν. "Ηλπίζειν δὲ κ. Ρόμπινσον, διτὶ θὰ παρείσκετο ὑποστήριξις ἀπὸ πλοιοκτήτας διαχειρισμόνεμος, τούλαχιστον, 15 ἑκατομμύρια τόνων d.w., ἀτίνα καὶ θὰ ἐπετέλουν τὴν δάσιν, νο τὸ Σέδιον τεθῇ ὑπὸ ἑφασμογόνην.

Περαιτέρω δὲ καὶ Ρόμπινσον ἔδειξαίωσεν, ότι οἱ Βρετανοί πλοιοκτήται δεικνύουν τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν σταθεροποίησιν τῆς χωριτικότητος, μετ' αὐτούς δὲ ἔρχονται οἱ „Ἐλλήνες, ἐνώπιοι Σκανδιναϊκοῖς νεικῶσι, ἔχουν ἀνάγκην νὰ πεισθοῦν περισσότερον. Ἡρόηθρος δὲ καὶ Ρόμπινσον νὰ διακινδυνεύσῃ τὴν πρόβλεψιν, πότε ἐνδέχεται νὰ ἀρρίσῃσθε ἡ λειτουργία τοῦ Σχεδίου καὶ προσέθηκε: «Οπως ἔχουν τὰ πράγματα σήμερον, οὐπίζεται νὰ ὑπάρχῃ ἐν καιρῷ τῷ Σχεδίου, ὅπτε νὰ ἀσκήσῃ ἀποτελεσματικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, ὅπαν αὐταὶ δὲ προσεγένες θέρος ἀρρίσουν νὰ ὑποχρεοῦν».

ΚΡΑΤΟΣ ΕΝ ΚΡΑΤΕΙ

Κατὰ πληροφορίας ἐξ Οὐασιγκτώνος, δὲ Αμερικανὸς ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου προ-
ιδοποίησε τοὺς λιμενεργάτας, ὅτι ἡ ἀπει-
ρίᾳ τῶν, ὅπως μποκοτάρουν τὰς φορτώσεις
τούτου διὰ τὴν Ρωσίαν ἀποτελεῖ ἐπικίνδυνον
τάνακμιν εἰς τὴν κρατικὴν ἔξωτερηκήν πολι-
τικήν, δυναμένην νὰ ἔχῃ ἐπιζημίους συνε-

πείσας. Συνέστησεν είς αύτούς νά μή πραγματοποιήσουν τὴν ἀπειλήν των, ἀλλ' οἱ ἐκπρόσωποι τῶν «γιούνιον» διηγορίησαν, θά συνεχίσουν μπούκοτάροντες τὰς φορτώσεις, ἀν τὸ ἡμισυ τῆς ποσότητος δὲν μεταφερθῇ δι' ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Πρός τὸ παρόν ὑπάρχουν διαθέσιμα πλοῖα ὑπὸ τὴν ἀστέρεσσαν πρὸς διακίνησιν μόνον τῶν 30 ἔως 40% τοῦ πωληθέντος εἰς τὴν Ρωσίαν σίτου, μολονότι ἡ κυβέρνησης τῆς Οὐασιγκτόνιος ἐπράξει πᾶν τὸ δυνατόν πρὸς ἔξασφάλισιν μείζονος χωρητικότητος.

Ἄγνωστον τί προτίθεται νά πράξῃ ἡ κυβέρνησης, ἀν οἱ λιμενεργάται συνεχίσουν τὸ μπούκοτάζ. Πάντως — καθ' ἁδὲ ἐδήλωσαν ὅ υπουργός — ἡ πρώτη πράξις θά είναι ἡ προσφυγὴ τῶν σιτεμποριῶν οἰκους εἰς τὰ δικαστήρια διὰ τὴν ἔκδοσιν ἀποφάσεως κατὰ τοῦ μπούκοτάζ. Εἰς τὴν περιπτώσιν ταύτην τὸ κράτος δὲ παρέμβη ὡς φίλος παρὰ τῷ δικαστηρίῳ. Ἡ Κοντίνενταλ ἐπώλησαν εἰς τὴν Ρωσίαν, ὡς ἔγγιστα, 1.000.000 τόννων σίτου ἀντὶ 78 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ἔχητον δῆμος παραίτησιν ἀπὸ τῆς ἀξιώσεως, διόπει τὸ δῆμος τῆς ποσότητος ταύτης μεταφερθῆ δι' ἀμερικανικῶν σκαφῶν, μὲ τὸν ισχυρισμόν, ὅτι δὲν δύναται νά ἔχειν μείζονα χωρητικότητα. Ἡ παραίτησις παρεσχέθη. Ἡ ἑταῖρία Κάργκιλ, ἡτίς συνεφώνησε τὴν πώλησιν εἰς τοὺς Ρώσους 700.000 τόννων σίτου, πρόκειται νά ζητήσῃ καὶ αὐτὴ τὴν ἔχαρεσιν τῆς ὑποχρεώσεως διὰ τὰ

50 - 50.

“Ἡδη ἀναζητεῖται ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν νέον σύστημα ἐπιχορηγήσεως τῶν ἔχογονένων σιτηρῶν, ὅχι εἰς χρῆμα, ἀλλὰ εἰς εἰδός, εἰς περισσότερα, δηλαδὴ, σιτηρά. “Ἀλλως κινδυνεύει ἡ δόλοκληρωτικὴ παράδοσις τῶν πωληθέντων εἰς τοὺς Ρώσους φορτίους”

Ἐν τῷ μεταξύ, παρὰ τὰς ἐπιμόνους παραστάσεις τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν καὶ τὴν προσωπικὴν παρέμβασιν τοῦ Προέδρου Τζόνσον, οἱ Ἀμερικανοὶ λιμενεργάται, ὑποστηρίζοντες τὰ ναυτεργατικά «γιούνιον», θέλουσι νά ἄγονται τὰς κυβερνητικὰς ἀπόψεις. Συνεχίζουν τὸ μπούκοτάζ τῶν ἔξενων πλοίων, ποὺ ἐναυλώθησαν διὰ νά μεταφέρουν σιτηρά εἰς τὴν Ρωσίαν. Τέσσαρα ἡδη σκάφη ἀπρακτούν εἰς διαφόρους ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Κλόπου καὶ τοῦ Νόρδερν Ρέιντζ.

Συνεπίκουρον δῆμος ἔρχεται τὸ Κογκρέσον εἰς τὰς ἑργατικὰς ἐπιδιώξεις. «Ἐπιμένει εἰς τὴν κατὰ τὸ ἡμισυ συμμετοχὴν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰ φορτία διὰ τὴν Ρωσίαν, παρὰ τὸ γεγονός διὰ διαθέσιμα δὲν ὑπάρχουν διὰ νά καλύψουν τὸ ποσοστὸν τῶν 50%.

Τὰ διθύραστα ἔξ αλλού τῶν ρωσικῶν λιμένων (32 πόδες) δὲν ἐπιτρέπουν τὴν φόρτωσιν εἰς μεγάλα τάνκερς. Ἀπεκλείσθη λ.χ. τὸ γωνάτον μας εἰς Νάσιοναλ Ντηφέντερ», διότι μὲ φορτίον μόνον 50 χιλιάδων τόν. Θά εἶχε δύθισμα 39 ποδῶν.

ΤΑ ΕΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΡΑΜΠΣ

Αἱ σημειωθεῖσαι μεταβολαὶ εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν τράμπτων (διὰ σκάφη τῶν 4.000 τόννων d.w. καὶ ἄνω) κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1963, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τρία προηγούμενα τρίμηνα τοῦ I-

δίου ἔτους καὶ τὸ ἀντίστοιχον τέταρτον τρίμηνον τοῦ 1962, δείκνυνται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα, ὀφειλόμενον εἰς τὴν στατιστικὴν ὑπηρεσίαν «Οὐεστινφόρμ» (οἱ ἀριθμοὶ εἰς 1000άδας τόννων d.w.):

	1962	1963	1963	1963	1963
	Δ' 3μην.	Α' 3μην.	Β' 3μην.	Γ' 3μην.	Δ' 3μην.
Στόλος εἰς ἀρχὴν 3μήνου	30.843	31.760	35.900	36.145	37.014
Νέαι ναυπηγήσεις	646	915	808	832	749
Μεταφοραὶ εἰς τὸν στόλον	165	3.141	174	166	199
Μετατροπαὶ τάνκερς	297	297	72	88	140
MEION :					
Διαλυθέντα	70	145	441	123	197
Ἀπολεσθέντα	100	32	51	28	—
Εἰς μεταφοράς λάινερς	21	36	317	56	21
Στόλος εἰς τέλος 3μήνου	31.760	35.900	36.145	37.014	37.984
Διαφορὰ	+ 917	+ 4.140	+ 245	+ 869	+ 870

ρεσίαν κατὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον, δλίγαι δῆμος ἀλλαὶ μετατροπαὶ πρόκειται νά γ' νουν.

Ἐξ ἀλλού τὰ ὑπὸ παραγγελίαν ἡ ναυπήγησιν τράμπτων κατὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ 1963, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔτερα τρία τρίμηνα τοῦ ίδιου ἔτους καὶ πρὸς τὸ ἀντίστοιχον δ' τρίμηνον τοῦ 1962, δείκνυνται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα (εἰς 1000άδας τόννων d.w.):

	1962	1963	1963	1963	1963
	Δ' 3μην.	Α' 3μην.	Β' 3μην.	Γ' 3μην.	Δ' 3μην.
Νορδηγικὴ	1.922	1.575	1.147	933	1.455
Λιδερίας - Παναμᾶ	575	673	667	580	525
Βρετανικὴ	655	379	296	763	1.338
Γερμανικὴ	407	291	207	125	275
Ἔταλικὴ	564	526	458	405	455
Κάτω Χωρῶν	117	158	74	59	59
Γαλλικὴ	102	90	80	27	27
Ἅσπανικὴ	112	113	204	204	204
Σουηδικὴ	237	221	213	179	130
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	545	559	434	326	458
Ἅσπανικὴ	94	78	108	82	91
Ἅνδιας	295	262	205	140	108
Ἅσραπλ	156	126	126	97	100
Λοιπαὶ	206	184	171	135	447
Σύνολον:	5.987	5.235	4.390	4.055	5.629

Αἱ ἀνάγραφεισαι εἰς τὰ διεθνεῖς τῶν ναυπηγῶν παραγγελίαι τράμπτων κατὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ 1963 ἐσημείωσαν αὔξησιν μεγαλυτέραν πως τοῦ 1.5 ἑκατομ. τόννων d.w. Ἡ ἀνάπτυξις αὕτη τῶν ἐργασιῶν ἥλθεν

Αἱ περισσότεραι παραγγελίαι τοῦ ἐν λόγῳ τριμήνου (59 ἑκ τόν 68) ἀναφέρονται εἰς τὸ παλαιό κάρριερς. Ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων, 34 εἶναι τῶν 30.000 τόννων d.w. καὶ ἀνακαστον. Διάφορα μεταφορικὰ αὐτοκινήτων καὶ διὰ χῦμα φορτία, παρηγγέλθησαν κυρίως διὰ Νορδηγούς καὶ ἵνα μόνον διὰ Γερμανῶν πλοιοκτήτην.

(Δελτίον Οὐεστινφόρμ)

ΑΙ ΡΩΣΙΚΑΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ

‘Ο Γενικὸς ‘Αντιπρόσωπος καὶ ‘Αποκλειστικὸς εἰσαγωγεὺς τῆς «ΣΟΥΝΤΟ-Ι-ΜΠΟΡΤ» κ. Γ. Μουνδρέας ἀνεκοίνωνεν, δτὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν διὰ τὰς σοβιετικὰς ναυτικὰς μηχανὰς παραγωγῆς «ΣΟΥΝΤΟ-Ι-ΜΠΟΡΤ» είναι εύριτανον καὶ ἔξαπλονται συνεχώς, λόγῳ τῆς δημιουργηθείσης ἡδη ἐμπιστοσύνης.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καὶ κατόπιν σχετικῶν συνεννόησεων, τὰς ἑργατικὰς ἐπιδιώξεις. ‘Επιμένει εἰς τὴν κατὰ τὸ ἡμισυ συμμετοχὴν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰ φορτία διὰ τὴν Ρωσίαν, παρὰ τὸ γεγονός διὰ διαθέσιμα δὲν ὑπάρχουν διὰ νά καλύψουν τὸ ποσοστὸν τῶν 50%.

Συνεπίκουρον δῆμος ἔρχεται τὸ Κογκρέσον εἰς τὰς ἑργατικὰς ἐπιδιώξεις. ‘Επιμένει εἰς τὴν κατὰ τὸ ἡμισυ συμμετοχὴν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰ φορτία διὰ τὴν Ρωσίαν, παρὰ τὸ γεγονός διὰ διαθέσιμα δὲν ὑπάρχουν διὰ νά καλύψουν τὸ ποσοστὸν τῶν 50%.

ΚΑΙ ΕΠΕΤΑΙ ΣΥΝΕΧΕΙΑ...

Δύο μεγαλύτερα μπάλκι κάρριερς, τῶν 65.000 τόν. παρηγγέλθησαν εἰς τὰς ιαπωνικὰς ναυπηγείες τὸ ἔτος 1964. Τούτων ἐποκαταστήματα τῆς ‘Αντιπροσωπείας εἰς δῆλους τούς μεγάλους ἐλληνικούς λιμένας καὶ σταθμούς ανεφοδιασμού πλοίων.

Προεναυλωθησαν ἀμέρτερα διὰ τὴν μεταφορὰν γαιάνθρακος ἐξ Ἀμερικῆς εἰς τὸ Κόντινεντ 10,8 ἑκατομ. τόννων — τὰ 80% τῆς μεταφορῆς των ίκανότητος — ἐντὸς δικτεστίας (1965 - 1973).

ΑΥΤΑ ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ...

Κατέρχονται οἱ ναῦλοι ἐκπίπτουν καὶ αἱ τιμαὶ τῶν λιμπερτύς. ‘Η προσπτικὴ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσίν των δὲν ἐπιτρέπει τὴν αἰσιοδοξίαν. Οἱ πρώτοι παροπλισμοὶ ἐπισημαίνονται.

Εἰς τὰς 77 χιλ. λίρας λιμπερτοῦ ἀνεύ ἐπιθεωρήσεως ἡγοράσθη, καὶ ἡ τιμὴ τῶν 60 χιλ. λιρῶν δὲν κρίνεται ἀπίθανος, ὑπὸ τὰς διαγραφομένας καταστάσεις.

ΝΕΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

• Καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, μία νέα κακή ἐσοδεία προδιαγράφεται διὰ τὴν Ρωσίαν, ἡ πέμπτη κατὰ σειράν. Αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι δὲν φάνονται εὐνοϊκαί.

— Καὶ ἀδιαπάνησε μέχρι τοῦδε ἡ Μόσχης 935 ἑκατομμύρια δολ. διὰ τὴν προμήθειαν σιτηρῶν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν.

• Σιδηρομετάλλευμα εἰς μεγάλας ποσότητας πρόκειται νά ἀγοράσουν ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν καὶ Ρουμανία, ἡ Βουλγαρία, ἡ Ούγγαρια καὶ τὰ Σερβοχλοθακία, μὲ τὰν πλοιηματικῶν ἔγκαταστάσεων.

• Τρία τάνκερ τῶν 155 χιλ. τόν. πρόκειται νά κατασκευάσουν τὰ ναυπηγεῖα ‘Ισικοβατζίμα - Χαρίμα διὰ λογαριασμὸν ιαπωνικῆς ἑταῖρίας πετρελαίων. ‘Ηδη ναυπηγοῦν ἔνα τῶν 125.000 τόνων.

— Ζητήματα ταχείας ἀπορροφήσεως ἐνὸς τόσον μεγάλου φορτίου ἀπὸ τὰ διυλιστήρια καὶ προσπελάσεως τῶν ἐμφόρτων σκαφῶν εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν διυλιστηρίων ἀνακύπτουν. Τὸ κόστος, πάντως, τῆς μεταφορᾶς, εἴναι χαμηλότερον.

• Περὶ τὰ 200 δισεκατομ. βαρέλια πετρελαίου θά πρέπει νά προσθέσῃ ὁ ‘Ελεύθερος Κόσμος εἰς τὰ ἀποθέματα του, ἵνα κρατήσῃ ἀσφαλές περιθώριον, λόγῳ τῆς σταθερῶς αὐξανομένης καταναλώσεως.

— ‘Υπολογίζεται, δτὶ ἡ Δυτ. Εὐρώπη θὰ αὐξάνῃ κατ' ἑταῖρος τῶν καταναλώσιν κατὰ 8% καὶ ὅτε περὶ τὸ 1975 ὁ ‘Ελεύθερος Κόσμος θά καταναλίσκῃ 37 ἑκατομ. βαρέλια ημερησίως, κατ' ἵση μοίραν μεταξὺ Δυτ. Εὐρώπης καὶ τοῦ συνόλου τοῦ ‘Ελεύθερου Κόσμου.

• 'Η παραγωγή τού χάλυβος είσι τάς 'Η-νωμένας Πολιτείας ύπολογίζεται νά φθά-σει έφετος τά 114 έκατομ. τόν., έναντι τών 109 τού 1963.

— Καὶ διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον αἱ τε-χνολογικαὶ πρόοδοι θὰ καταστῆσουν τὴν παραγωγὴν εὐθηνοτέραν. Τὸ 1970 τὸ κό-στος θὰ εἰναι κατωτέρου τοῦ σημερινοῦ (δολ. 152) κατὰ 30-40 δολ. τὸν τόνον. Θὰ αύξηθῃ ἀναλόγως καὶ ἡ παραγωγή. Θὰ αύξηθούν καὶ αἱ μεταφοραὶ πρώτων ύλων.

• Μέχρι τῆς 1ης Φεβρουαρίου ὁ Καναδᾶς εἰχε παραδώσει εἰς τὴν Σοδιετικὴν "Ενωσιν 112 έκατομμύρια μπούσελς σίτου, ἐπὶ τῇ δάσει τῆς συμφωνίας τοῦ παρελθόντος φι-νοπώρου, ητις προέβλεπε τὴν προμήθειαν 228 έκατομ. μπούσελς ἀξίας 500 έκατομ-μύριων δολλαρίων.

— Προβλέπεται ἡ παράδοσις ὀλοκλήρου τῆς ποσότητος μέχρι τῆς 1ης 'Ιουλίου, ἀλλ' εἰναι ἀμφίβολον, ἂν ἡ πρόβλεψις αὕτη πρα-γματοποιηθῇ, μολονότο δέ μέχρι τοῦδε ρυθμὸς τῶν φορτώσεων θεωρεῖται ικανοποιητικός.

— Διὰ τὰς ἔξαγωγὰς χρησιμοποιοῦνται ὁ λιμὴν τοῦ Βαγκούμερ ἐπὶ τοῦ Ειρηνικοῦ καὶ οἱ καναδικοὶ λιμένες τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἀπὸ δὲ τοῦ 'Απρίλιον θὰ προστεθοῦν καὶ οἱ λιμένες τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου, ὅπις τῇ ἐπαν-ναλήψει τῆς ναυσιπλοΐας.

• Πρακτορειακαὶ εἰδήσεις ἀναφέρουν, ὅτι ἡ 'Αργεντινὴ καὶ ἡ Λαϊκὴ Δημοκρατία τῆς Κί-νας εύρισκονται εἰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν προμήθειαν εἰς τὴν δευτέραν 1.000.000 τόνων ἀργεντινού σίτου

• Δὲν θὰ ἥτο ἀπίθανον, ἀν συνεχίζετο ἡ ἀν-τίδρασις τῶν 'Αμερικανῶν λιμενεργατῶν διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν προοριζόμενων διὰ τὴν Ρωσίαν σιτηρῶν, νά ἐβλέπαμεν ἐπανερχόμε-να εἰκ τῆς «νασθαλίνης» εἰς τὴν ἐνέργον ὑπ-ρεσίαν μερικά, ἐκ τῶν κρατικῶν λίμπετρυς,

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΚΑΣΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων ρωσικοὺς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης δολ. 10, μὲ 2.000 μ. τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Φεβρουα-ρίου 20 — Μαρτίου 5.

«ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ» (λιβ. δεξ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 7.20 φίο, Μαρτίου 1—15.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (ἐπ. 'Αλούνης) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων ἔκστον Βραζιλίαν δολ. 9.20, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.) σιν 60 σύντες, 16—31 Μαρτ., τὸ ἐν καὶ 9—30 Μαρτ., τὸ ἔπειρον

«ΚΥΠΡΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 9.20, μὲ 1.000 τ. ἐκ-φόρτωσιν 60 σύντες, Μαρτ. 10—25.

«ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 21.000 τ. γεννημάτων ρωσικοὺς λιμένας Μαύρης Θα-λάσσης δολ. 9.75, μὲ 2.000 μ. τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Μαρτίου 5—20.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ III» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 8.000 τ. ἀλέρωσιν σόγιας Βαρελλόνην ἡ Ταρραγόναν δολ. 72.500 ἵνα 75.000 δύο λιμέ-νας, φίο-στόσουντ, 1.500 τ. φόρτ., 750 τ. ἐκφ.) σιν, Φεβρουαρίου 13—20.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόλ-που 10.000 τ. πλατσώσιν εἰς σάκκους Μανιλλάν δολ. 13.75, φίο-στόσουντ, Φεβρ. 27 — Μαρτ. 15.

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λιβ.) Χάρμπον ρόδης 20.000 τ. γαιανθράκων καὶ κοκ (1.102.634 κ. π.) 'Αμερισ-ρόττερτον ἡ 'Αμπερτρότον δολ. 57.500 φίο, ὅπιον ὅπο Φιλοδελφίου δολ. 60.000 φίο, Φεβρ. 15—21.

«ΔΩΡΙΣ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 7.25, μὲ 1.300 μ. τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, τὴν Φεβρουαρίου.

«ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ» Χάρμπον ρόδης 21.000 τ. γαιαν-θράκων ἵνα λιμένα 'Ισπανίας δολ. 7.40, ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, 'Απρίλιον.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων 'Ισπανίας δολ. 10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Μαρτ. 10—27.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ...» (λιβ.) Χάρμπον ρόδης 21.000 τ. γαιανθράκων 'Ισπανίαν δολ. 7.40, ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Απρίλιον.

«ΑΥΓΗ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεν-νημάτων Καράτοι δολ. 10.30, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Φεβρ. 25 — Μαρτ. 5.

«ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Καράτοι δολ. 10.30, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Φεβρ. 25 — Μαρτ. 12.

«ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 21.000 τ. γεννημάτων Καράτοι, δολ. 10.30, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Φεβρ. 25 — Μαρτ. 12.

«ΚΟΝΣΟΝΕΙ-ΝΣ» (μότρο-τάνκερ) ἀμερικ. λι-μένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Καράτοι δολ. 10.30, μὲ 1.500 τ. ἐκφ.) σιν 'Αγκρός - τέρμης, Μαρ-τίου 15—20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἑτ. 'Ανδρούς) ἀμερικ. λιμέ-νας Κόλπου 20.300 τ. γεννημάτων Ρίον 'Ιανίερον

ἵνα καλύψουν τὸ κενὸν τοῦ ποσοστοῦ τῶν 50% ὅπερ προορίζεται διὰ τὰ ὄμηρικανικὰ πλοῖα. Μέχρι τοῦδε, πορ' δλας τὰς προσπα-θείας τῆς Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως, δὲν φαι-νεται δυνατή ἡ κατὰ 50% συμμετοχὴ ὄμηρι-κανικοῦ τοννᾶς εἰς τὰς φορτώσεις, διότι δὲν ὑπάρχουν διαθέσιμα σκάφη.

• Η Ρωσία συνεφώνησε μέχρι τοῦδε τὴν ἀγορὰν 1.700.000 τόνων ὄμηρικανικοῦ σί-του, φαίνεται ὅμως, ὅτι τελικὸς δέκατος καλυφθῇ ποσότης 4.000.000 τόνων. Αἱ δυνατέρειαι, δεν διαθέρευσει, σεβαίως, εἰναι σοθαράι, λόγω τοῦ ἀπειλου-μένου μπούκοτάς τῶν λιμενεργατῶν. Τούτο, ἐνδέχεται νά ἐπιβράδυνη τὰς φορτώσεις, χωρὶς ὅμια καὶ νά ἀκρωπάσῃ τὰς πλαήσεις.

— 'Ο Καναδᾶς ἐπίστης συνεδήλητο μὲ τὴν Ρωσίαν διὰ παράδοσιν σιτηρῶν 5.300.000 τόνων, μέχρι τέλους 'Ιουνίου, σημειούνται ὅμως, ὅτι τὰ μέσα συγκεντρώσεων εἰς τοὺς λιμένας καὶ φορτώσεων ὄλοκλήρου τῆς πο-σότητος, ἐντὸς τῆς άνωτέρω προθεσμίας, δὲν εἰναι ἐπαρκῆ.

— Χώραι, ἐξ ἄλλου, τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλοκ ὑγρόβασαν ἐν ὅλῳ 2.200.000 τόνων σίτου, μὲ παραδόσεις μέχρι τέλους 'Ιουνίου, ἐνώ ἐπέρας ἐκαποντάδας χιλιάδων τόνων δέοντας νά παραλάσσουν καὶ αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, τῶν ὅποιων ἡ τελευταία σιτοπαραγωγὴ ἥτο μειωμένη.

— 'Αφ ἐτέρου, ἡ Αύστραλία καὶ ἡ 'Αρ-γεντινή, παρὰ τὸ ρεκόρ παραγωγῆς των, ἔχουν ὅδη ἀναλάβει ὑποχρεώσεις ἐναντὶ τῆς Κίνας, ἡ ὅποιας δυνατότερος νά ἀγοράσῃ 4.500.000 τόνων κατὰ τὴν περίοδον 1963 - 64.

— "Ηδη ἡ 'Αργεντινή ἀνηγγειλε τὴν πώ-λησην 400.000 τόνων σίτου εἰς τοὺς Κινέ-ζους, μὲ παράδοσιν Μάρτιον - 'Απρίλιον, ἡ δὲ ποσότητος αὕτη εἰναι ἐπὶ πλέον τῶν 350.000 τόνων, τοὺς ὅποιους ἡγόρασεν ἡ Κίνα πρὸ τριῶν ἔβδομαδων. Δὲν ἀποκλείονται καὶ πρόσθετοι μελλοντικαὶ ἀγοραί.

καὶ Η Σάντος δολ. 8.25 ἵνα 8.50 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐκφ.) σιν 60 σύντες, Μαρ. 12—25.

«ΑΡΜΑΡ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 6.900 τ. γεν-νημάτων (τηρηματοφορτίου) Βραζιλίαν δολ. 10.50, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.) σιν 60 σύντες, ὅψιον ναυλωτῶν 11.500 τ. θίου διάδρομοι δολ. 8.25, ἵνα κρήθην 8.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Φεβρ. 17—22.

«ΚΕΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων δυτικήν ὀκτών 'Ινδιας 72/6, ἀνατολι-κήν 75/-, δύο λιμένας ίδιας ὀκτῆς 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Απρ. 3—29.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δυτικήν ὀκτών 'Ινδιας 72/6, δύο λιμένας ίδιας ὀκτῆς 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Απρ. 10—30.

«ΑΓΙΟΣ ΛΗΓΑΝΙΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 12.990 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεῖντς δολ. 8.25, ἵνα κρήθην 8.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Απρ. 19—'Απρίλιον 4.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων δυτικήν Χαντάριον 72/6, δύο λιμένας ίδιας ὀκτῆς 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Φεβρ. 17—22.

«ΙΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» Τακόμα - Πόρτλαντ ρεῖντς 9. 500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 87.500 φίο-στόσουντ, Φεβρ. 25—Μαρ. 10.

«ΑΘΗΝΑ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεῖντς δολ. 8.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Απρ. 6—24.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικοῦ 20.500-22.000 τ. γεννημάτων Δάν-τοιγαν δολ. 8.50, μὲ 1.300 μ. τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Μαρ. 25 — 'Απρ. 20.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας καὶ γενικών εἰδῶν (499.000 κ. π.) 'Αγγλιον δολ. 12.75, φίο-στόσουντ, 'Απρίλιον 15—Μαΐου 5.

«ΧΑΡΙ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 9.500 τ. παλαιοσι-δήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 82.500 φίο-στόσουντ, Μαρ. 25 — 'Απρ. 5.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Ιλιανοῦ) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ὄμηρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων Τό-κιο - Χακάτα ρεῖντς δολ. 8, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Φεβρ. 17—20.

«ΦΟΙΝΙΞ» Βρετ. Κολομβίαν 13.600 τ. ξυλείας καὶ γενικών εἰδῶν (672.000 κ. π.) 'Αγγλιον δολ. 13 φίο, Απρ. 1—25.

«ΔΕΣΠΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. παλαιοσ-δήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 80.000 φίο, 'Απρίλιον.

• Έκ Νοτίου 'Αμερικῆς

«ΑΖΙΑΝ» Νεκοτσά, συμπλήρωσιν Μπαχίαν Μπλάγκαν 10.100 τ. γεννημάτων Δυτ. 'Ιαπωνίας 8/6 ή 90/- δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐκφ.) σιν 'Αγκρός - τέρμης, Φεβρ. 10—28.

«ΕΥΤΥΧΙΑ» ὄνομα Μπαχίαν Μπλάγκαν ἡ Νεκοτσά, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Κίνα 102/-, ὅψιον διοπλήρες φορτίον ἐν Μπουένος 'Αὔρες ἡ Μπαχίαν Μπλάγκαν 100/- μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν 1.500 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Μαρ. 20 — 'Απρ. 8.

«ΝΤΟΡΙΣ» τάνκερ (εκ 'Αργίνας) ἀνά λιμένας Ρίβερ Πλεῖτ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 11.500 τ. γεννημάτων Κίνα 102/-, ὅψιον διοπλήρες φορτίον ἐν Μπουένος 'Αὔρες ἡ Μπαχίαν Μπλάγκαν 100/- μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν 1.500 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Μαρ. 1—31.

«ΕΙ·Π·ΒΑΜΒΑΚΑΣ» Μπαχίαν Μπλάγκαν καὶ Μπουένος 'Αὔρες 10.000 μ. τ. κρήθης 'Αδριατικήν 8/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφ.) σιν εγκρός - τέρμης, Φεβρ. 23 — Μαΐου 5.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ» (Λιβάνου) ἀνά λιμένας Πλεῖτ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Ρόττερντομ 7/3, ὅψιον ἀπό Σάντο Φί 2/6, μὲ 2.000 τ. ἐκφ.) σιν εγκρός - τέρμης, Μαρ-τίου 1—15.

• Έξ 'Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ» 'Αμβρέσταν 4.000 τ. λιπαροσ-δήρων Νεάπολιν 25/6 φίο, 1.500 τ. φόρτ., 750 τ. ἐκφ.) σιν, Φεβρ. 15.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ Πολωνίαν 5.200 τ. γαιανθράκων έκστοτον Σαΐδ δολ. 6.75, ὅψιον ἀπό Κόλπον 7.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών, Απρ. 15—30.

«ΑΚΡΗ» λιβερ. (εκ 'Αγίαναίνεως) ὄμηρικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κόλπου 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 13.250 φίο, Μαρτίου 2—10.

«ΕΘΝΟΣ» ὄμηρικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ

ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ)

ΑΠΟ ΤΟΝ κ.

Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ :

Mr. S. MYLONAS

26-27 Conduit Street

Mayfair LONDON W. 1

Tel : Mayfair 26 46

γεννημάτων Φωρμόζαν, δολ. 10.50, μὲ 1.000 τ. ἐ-λεύθερον ἐκφ.) κών, Μάρτιον.

«ΑΛΚΩΝΙΑ» (ὑπό τάιρ - τσάτερ) ὄμηρικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θερειώς Χάττερας) 19.500 τ.

παλαιοσιδήρων (1.025.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 240.000 φίο, Μάιον — 'Ιουνίου.

«ΕΥΗ» ὄμηρ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θερειώς Χάττερας) 19.500 τ.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπουδαίης»	29	1943	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 18 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Εδέρμια»	58	8952	έφθ. Ν. Ύόρκην 18 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	43	7314	έφθ. Βενετίαν ἀπό 15 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΛΑΣ	έλληνικο συμφέροντα	40	2912	έφθ. Φαμαγκούσταν 24 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 15 Δεκ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Σάρδην»	44	1920	άνεχ. Πειραιᾶ 22 Φεβρ. διά Κων(πολιν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	άδ. Σάρδην	43	1813	εἰς Ιταλίαν, ύπό παραλαβὴν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιστριχτ»	43	7228	άνεχ. Γένοβαν 21 Φεβρ. διά Βαλένθια
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Γιοκοχάμα από 12 'Ιαν. διά Μεζικόν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαριτάιμ»	55	8456	έφθ. Ντώρμπαν 20 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 17 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβιρζιν»	51	7290	άνεχ. Κολόμπο 22 Φεβρ. διά Μπαγκόκ
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατοπίπης	37	1272	έφθ. Πειραιᾶ ἀπό 6 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πύλον ἀπό 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμια»	43	7228	έφθ. Ταϊταγκόγκρ ρόδες 10 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	έφθ. Χαϊφαν 30 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	35	1217	διπλήθ. Κων(πολιν 16 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Σάν Θεράπων	46	5617	άνεχ. Μη. Αύρες 8 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2285	έφθ. Τέλ. Α'δισ 21 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διπλήθ. Θέσουταν 21 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Y.	Τζωρτζίκαι και Συκιάς	26	2321	άνεχ. Αμπαντάν 16 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Ντελαγράταια»	29	3963	έφθ. Βρέμπν 15 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μικόντα»	44	7150	διπλήθ. Παναμᾶ 19 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Μοριάντε»	55	5967	έφθ. Γκουαίμας 7 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθ. Λάσσεντ 20 Φεβρ. διά Χούλλ
ΑΓΚΥΡΑ	Γ. Θουντουλάκης - N. Νοταράς	21	2725	έφθ. Κολόμπο 7 Φεβρ.
ΑΓΛΑΤΑ'ΓΑ	έτ. «Γιουνιβέροαλ»	46	1892	διπλήθ. Κων(πολιν 17 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. διά Βάρναν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άρωγ - Ελλάς»	46	5383	άνεχ. Πύλον 8 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Άλιξι»	35	3724	άνεχ. Πειραιᾶ 21 Φεβρ. διά Στρατῶνι
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 11 Φεβρ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλιάς	44	1650	έφθ. Κατάννυ 10 Φεβρ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	Σινάλας - Πλατής	31	2992	έφθ. Σέατον 15 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Μαριμάρα»	43	7216	διπλήθ. Πόρτ. Σαΐδ 18 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Σέλοιμαρ»	59	8132	έφθ. Καλλάο 9 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	2863	διπλήθ. Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά Ν. Ύόρκην
ΑΘΛΟΝ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	έφθ. Μη. Αύρες 17 Φεβρ.
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Άθλος»	45	13570	άνεχ. Γκριλόγκρ 24 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Λαιμπήριαν»	44	7271	άνεχ. Τζιμπούτη 12 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαργυκούάρντια»	46	7329	άνεχ. Τσιμπιδή 14 Φεβρ. διά Βαμπόνα
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφφρη»	44	7239	διπλήθ. Τζιμπούτη 26 Φεβρ. διά Γάνδην
ΑΙΓΥΤΤΟΣ	έτ. «Άιτζιαν»	44	8481	διπλήθ. Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΑΙΩΝΩΝ	έτ. «Ελληνική» A.E.	45	3805	άνεχ. Άμπερσον 24 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Μαράλμα»	43	7131	άνεχ. Σεμπού 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΟΛΙΑΝ	έτ. «Ιμπρότες»	43	7197	έφθ. Βέρα Κρούζ 12 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έλληνικο συμφέροντα	39	6429	εἰς Τάιν ἀπό 9 'Ιαν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ακούλαι»	57	8427	άνεχ. Ντακάρ 22 Φεβρ. δι' Αγγυλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Ντακάρ 19 Φεβρ. δι' Αμπιτζάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ	έτ. «Φρέύτερς Τρανσ.	56	9090	άνεχ. Μόζι 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	έφθ. Σεμαίνους 25 Φεβρ.
ΑΙΛΕΣΙΑ	έτ. «Απόλλοι»	46	7331	έφθ. Αμβούργον 22 Φεβρ.
ΑΙΛΙΚΑΝ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9735	έφθ. Ιλισσώνων 17 Φεβρ.
ΑΙΛΙΚΑΝ	άδ. Τσουρινάκη	29	2352	έφθ. Αιδόρον 24 Φεβρ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Τ. II	Στρατπ. Ανδρέάδης	44	7207	άνεχ. Ν. Ύόρκην 20 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Δ. Ξανθόπουλος κλπ.	46	2103	έφθ. Μονφαλάκων 15 Φεβρ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Σ.	Τσαβλίρης	42	7181	έφθ. Ταϊταγκόγκρ ρόδες 13 Φεβρ.
ΑΙΛΕΣΙΑ	'Α. Μ. Νομικός κλπ.	51	994	έφθ. Καζαντζίδης 19 Φεβρ. δι' Αμπιτζάν
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόβια»	53	7563	έφθ. Σεμαίνους 25 Φεβρ.
ΑΙΛΙΚΗΝ	έτ. Στάμλες	44	7189	έφθ. Ραγούγιον 22 Φεβρ.
ΑΙΛΚΑΝ	έτ. «Ραιμπόδου»	60	9959	έφθ. Καλλάο 20 Φεβρ. διά Πρίνς Ρούπερτ
ΑΙΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλιμοβίτα»	42	7272	διπλήθ. Ν. Ύόρκην 20 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΙΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολίδαν»	44	7365	έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.
ΑΙΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	έφθ. Μη. Αύρες 14 Φεβρ.
ΑΙΛΤΑΙΡ (δ.)	έτ. «Κόνοπους»	50	10426	έφθ. Τάιν ἀπό 20 'Ιαν.
ΑΙΛΤΕΜΠΙΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ Έγκλιτις»	53	12897	διπλήθ. Πόρτ. Σαΐδ 16 Φεβρ. διά Ραβένναν
ΑΙΛΦΑ	έτ. «Βέτμαρ»	42	7286	έφθ. Αμβούργον 17 Φεβρ.
ΑΙΛΦΕΙΟΣ	Μ. Λιθανός	45	7281	διπλήθ. Παναμᾶ 5 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΑΙΑΛΙΑ	Κουτσάδη και Γρηγορίου	46	2062	έφθ. Νεάπολιν ἀπό 15 'Ιαν.
ΑΙΑΖΩΝ	έτ. «Αμαζών»	44	7281	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 14 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΑΙΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 13 Φεβρ. διά Θιλαδέλφειαν
ΑΙΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	13780	άνεχ. Τύνιδα 16 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΑΙΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	Κ. Σ. Ποταμιάνος	46	2814	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διά Πεισιάδη
ΑΙΜΟΤΙΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεένιον»	38	8408	έφθ. Γένοβαν ἀπό 12 'Ιαν.
ΑΙΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδομαρ»	44	7359	έφθ. Οζάκαν Μπλάγκαν 15 Φεβρ.
ΑΙΑΝΑΣ	έτ. «Αναζή»	55	8519	άνεχ. Χιμπότες 8 Φεβρ.
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Μαριψπένες»	42	7177	έφθ. Μη. Αύρες 14 Φεβρ.
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνον»	43	7284	διπλήθ. Οζάκαν 22 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΑΙΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμπθον»	43	7187	άνεχ. Κριστομπαλ 3 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριδα»	42	7132	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. Τσιμέντων	19	1321	άργει. Αιμπελάκη ἀπό 14 'Ιουλ. 1962
ΑΙΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	εἰς Πειραιᾶ 9 Φεβρ.
ΑΙΑΝΕΜΟΣ	Λ. Θραγκιστας	45	6712	διπλήθ. Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΑΙΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Ζέφους»	63	34114	άνεχ. Τοκουγιάμα 16 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΑΝΙΤΑ	Ε. Γλόπτης κλπ.	36	2128	διπλήθ. Πόρτ. Σαΐδ 17 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΙΑΝΝΑ	άδ. Καλαφάτη	35	1865	άνεχ. Κάρλοχαμον 18 Φεβρ. διά Κουδέτη
ΑΙΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	Μαοκόκης - Σάρδης	37	1541	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΝΙΤΣΑ	Άννα Μαλεύει	38	1489	έφθ. Πειραιά 9 Φεβρ.
ΑΙΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Βαλέκσα»	45	7149	διπλήθ. Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΑΙΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Σάδη Νικολάου»	38	5016	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιαν. διά Μη. Αύρες
ΑΙΑΝΤΖΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	11897	άνεχ. Χούγ Κούκ 16 Φεβρ. διά Θριμάντη
ΑΙΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	57	12558	διπλήθ. Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. δι' Ατλαντικόν
ΑΙΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	57	13694	άνεχ. Αιμοτεργάτη 21 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΙΑΝΤΟΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιανδόρη»	36	2175	διπλήθ. Σούεζ 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΑΝΤΟΝΙΑ	έτ. «Λάσυδην»	39	5171	διπλήθ. Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ	έτ. «Διακρούζ»	43	12950	άργει. Αιμπούργον ὑπό 31 Αύγ.
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ Δ.	έτ. «Βαλενσιάνα»	31	2795	άνεχ. Μοτριλ 14 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινόδα»	61	10952	έφθ. Πιμεντελ 19 Φεβρ.
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΥ II	έτ. «Μαρντόρο»	43	2937	εἰς Πειραιά ὑπό 28 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΑΙΑΝΙΟΣ	έτ. «Δημόδην - Δ. Γκιούλη»	43	11041	άνεχ. Κόμπε 23 Φεβρ. διά Βανκούβερ
ΑΙΑΥΡΩΡΑ	έτ. «Ηνκλ»	44	7249	έφθ. Ν. Ύόρκην ὑπό 23 'Ιαν.
ΑΙΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αθηνιαν»	57	9744	άνεχ. Πρόδιντενς 14 Φεβρ. διά Ισπανίαν
ΑΙΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηνουάιπ»	49	1351	άνεχ. Χαδάννα 20 Φεβρ. διά Σαντιάγκο
ΑΙΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	1112	έφθ. Σεδιλλόν 21 Φεβρ.
ΑΙΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σάντα Κατερίνα»	37	5404	έφθ. Πόρτ. Λίνκολν 26 Φεβρ.
ΑΙΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππη. Ντεβελόπουεντη»	58	10392	εἰς Πειραιά 28 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΑΙΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπουεντη»	57	10376	διπλήθ. Παναμᾶν 23 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΑΡΓΟ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπουεντη»	58	10391	άνεχ. Ναγκασάκι 22 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΑΙΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Δή. Οσεανόφαρίγκη»	61	13553	έφθ. Σερεπόν 23 Φεβρ.
ΑΙΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Ευπόδης»	46	5382	διπλήθ. Σουεζ 14 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΙΑΡΗΣ	έτ. «Αρρης»	47	5059	έφθ. Καλλάο 7 Φεβρ.
ΑΙΑΡΙΑΝ	παναυαϊκή εταιρία	38	2368	έφθ. Λονδίνον 22 Φεβρ.

ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	άνεχ. Μόζι 20 Φεβρ. διά Γκηλόγκ
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Άγκρα»	43	8462	άνεχ. Μπάκια Μηλάγκα 6 Φεβρ. διά Καλλάρ
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	Κ. Χαλκίδι	45	3861	άνεχ. Τρινιντάντ 20 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερτσάντ»	38	5030	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνιαν»	45	8422	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7273	έφθ. Λορεντζο Μαρκές 25 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλορές»	38	10277	εἰς Σκαραμαγκάν από 28 Δεκ. (έπισκευαι)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4901	διπλήθε Σουέζ 25 Φεβρ. διά Τοιτταγκόνκ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρθουέλο»	37	6704	άνεχ. Πόρτ Άλμπερονι 14 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	άνεχ. Σεμαίνους 24 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άρνω»	39	5196	άνεχ. Πειραιά 18 Φεβρ. διά Ιτέαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Μιραφλορές»	40	10224	εἰς Καλούς Λιμένας (Κρήτης) απόθηκη
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερκ.)	έτ. «Αρκαδία»	31	20648	άνεχ. Σασούθαμπτον 21 Φεβρ. (κρουαζιέρα)
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ	παναμακή έταιρια	51	1565	άνεχ. Σφάδ 18 Φεβρ. διά Βουλγαρίαν
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	προσφράζεις εἰς θέσην 54.33Β. - 10.58Α. Φεβρ. 21
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμαρ»	46	5089	διπλήθε Παναμά 14 Φεβρ. διά Βρέμην
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Δρακόπουλος	43	2905	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	έφθ. Ν. Όρλεάνην 7 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΩΝ	παναμακή έταιρια	63	17880	εἰς Φερράλ υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηγουούινς»	49	1358	άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Τύνιδα
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σάντο Μαρίνα»	42	7266	έφθ. Χώρ. Κόγκ 14 Φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	έτ. «Ασώματο»	60	10142	άνεχ. Γκουαμάς 4 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΑΡΧΩΝ ..	έτ. «Πρωτεύεις»	45	7260	έφθ. Βανκούμπερ 22 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζεμιχαλή»	51	6171	έφθ. Δάντοκι 17 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΟΣΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Ιταλίαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	Άσημη	39	1007	έφθ. Θεσσαλονίκην 12 Φεβρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ .	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Yioi	47	2465	άνεχ. Πύλων 19 Φεβρ. διά Ραθένναν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άργει Γένοβαν από 4 Οκτ. 1962
ΑΣΤΡΑΠΗ	έτ. «Ζεψύρι»	63	34114	άνεχ. Γκοκοχάμαν 27 Ιαν. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουούινς»	48	1348	έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	όδ. Τυπάλδου	31	13803	εἰς Γολλίαν υπό παραλαβήν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10146	Ίσε: «ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ», σημαία Λιθερίας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	56	10149	έφθ. Γιαβάταν 20 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	έφθ. Σκαραμαγκάν 24 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΜΗ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Ριγιέκαν 14 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΔΛΚΟΝ .	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ.
ΑΤΛΑΣ ..	έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Χάιφαν 22 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Δάιμον Τρανσατλ.»	60	29741	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΑΤΤΙΚΗ ..	έλληνικά συμφέροντα	44	1172	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΑΥΡΑ ..	έτ. «Τρόπις»	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρων 15 Φεβρ. διά Χούστον
ΑΥΡΑ ..	έτ. «Μαρσούερτε»	43	7235	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
ΑΧΑΙΟΣ ..	Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	988	διπλήθε Κωνίαν πολὺ 17 Φεβρ. διά Οδούσον
	έτ. «Άλμα»	36	5795	έφθ. Νεκοτοσέα 5 Φεβρ.
ΒΑΡΗ ..				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Βαρη»	43	8394	έφθ. Νεκοτοσέα 14 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Γκόλφο Άζούλλα»	62	10741	άνεχ. Σιμίζου 20 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	47	5340	άνεχ. Βρέμην 23 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Μίδελεμπρο 16 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΒΑΣΙΛΟΠΑΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Χόμη Λάινς	27	21329	άνεχ. Βοστώνην 21 Φεβρ. (κρουαζιέρα)
ΒΕΓΑΣ (δ.)	Γουόρλιν Μπριλιαντς	59	43373	έφθ. Τρινιντάντ 17 Φεβρ.
ΒΕΛΓΙΟΝ ..	έτ. «Κάνονους»	58	21215	άνεχ. Χάρηκ Αίλαντ 19 Φεβρ. διά Αντεν
ΒΕΛΟΣ ..	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκιλ Τράνσοπορτ»	61	14218	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 Φεβρ. διά Ριο Ιανέριο
ΒΕΡΓΟ ..	έτ. «Βένους»	53	12897	έφθ. Τεργεστόν 5 Φεβρ.
ΒΕΡΟΙΝΟΝ ..	έτ. «Πράντον»	63	15200	εἰς Γαλλίαν υπό συμπλήρωσιν
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	Γιουνιθέρσαλ Κάρυκο	45	1892	έφθ. Βρέμην 20 Φεβρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βετα»	44	7140	άνεχ. Κολόμπο 15 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ..	Μουνδρέας	38	3090	άνεχ. Θεούταν_2 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 18 Φεβρ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Βιργινία»	57	11623	διπλήθε Σουέζ 10 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ ..	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Βίσμαρ
ΒΟΡΙ ..	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Βρέμην 23 Φεβρ.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ ..	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Κόλπον
ΒΡΟΝΤΗ ..	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πειραιά από 31 Ιουλ. 1961
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ ..	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
	έτ. «Επος»	43	7276	έφθ. Παλέρμο 19 Φεβρ.
ΓΑΛΗΝΗ ..				
ΓΕΡΑΝΕΙΑ ..	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 17 Φεβρ. διά Τρινκομαλί
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Φεβρ. διά Λάδοσεντ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ ..	έτ. «Ορδίον»	63	34500	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ..	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διπλήθε Ούζάν 20 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ ..	Β. Λιβανός	51	7564	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	Χρ. Σαρλπς	48	1529	έφθ. Ριγιέκαν 19 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ ..	όδ. Γούτσου	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 30 Ιαν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	Α.Ε. Μεταφορών	48	10928	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Κωνοτάνζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΕΒΕΡΟΣ ..	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	έφθ. Μόζι 22 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΕΒΕΡΟΣ ..	έτ. «Σάουθολντ»	39	10066	έφθ. Γενόβαν 13 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΕΒΕΡΟΣ ..	έτ. «Γκετάς»	43	7273	έφθ. Πειραιά από 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ ..	Τσαδλίρης	35	5654	έφθ. Μορμουγκάν 15 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ ..	Στρ. Ανδρεάδη	43	7176	άνεχ. Σαιν Τζών 13 Φεβρ. διά Βαλτικήν
ΓΙΑΓΚΟΣ ..	έτ. «Ντέλη Πατσιφίκο»	42	7142	άνεχ. Γκάλεστων 22 Φεβρ. διά Λιθερούηλ
ΓΙΑΝΝΗΣ ..	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεχ. Σαρεύμπο 15 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΓΙΟΣΟΝΑΣ ..	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	έφθ. Ρεντί 9 Φεβρ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ ..	έτ. «Αστούριας»	52	8129	διπλήθε Θεούταν 10 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΓΚΑΝΝΕΤ ..	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Μπορντών 18 Φεβρ. διά Καζαμπλάνκαν
ΓΚΙΩΝΑ ..	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	άνεχ. Τοκουγάιμα 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΛΟΡΙΑ ..	έτ. «Φάνκον»	43	7132	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Ντάρεν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ ..	έτ. «Μιντσταλάντικη»	43	7229	έφθ. Μάρη ντελ Πλάτα 13 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΛ ..	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	άνεχ. Πούλη 18 Φεβρ. διά Ιννοσίμα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ ..	έτ. «Ολινάρες»	57	8884	άνεχ. Γκληδόκ 17 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕ ..	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεχ. Φροτάσουν 21 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ ..	έτ. «Λάϊττλ Μπάρα»	63	15389	άνεχ. Μόζι 23 Φεβρ. διά Σιδηνεύ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΘΛΕΤ'ΙΜ ..	έτ. «Ρόμπιλο ντε Όρο»	63	15381	έφθ. Καρότσι 8 Φεβρ.
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ ..	έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεχ. Αλεξανδρειαν 20 Φεβρ. διά Ερυθράν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	ώ. Λάτσος	52	11580	εἰς Πειραιά 1 Φεβρ.
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (ύπερκ.)	ώ. Λάτσος	44	9384	
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ ..	έτ. «Γουέστ Πόρτ»	45	2933	άνεχ. Σαιν Τζών 4 Φεβρ. διά Ν. Σκωτίαν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ ..	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	άνεχ. Καρδαγένην 5 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούνιτυ»	52	20667	έφθ. Τοκουγάιμα 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΕΙΝΤ ..	έτ. «Γουόρλντ Γκάρντιαν»	55	20432	έφθ. Σκαραμαγκάν 4 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ ..	έτ. «Γ. Γκλέντι»	52	15762	διπλήθε Λίζαρτον 14 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ ..	έτ. «Γουόρλντ Γκλένι»	53	13256	έφθ. Νοβορωσίκουν 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Εντερπράτζ»	53	21064	άνεχ. Τσιμπά 7 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλωντ»	57	24883	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΟΥΟΝΕΣ (δ.)	έτ. «Κίνκ Γουόλλ Μπαίν»	57	26031	Ίσε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΟΥΟΝΕΣ», σημαία Λιθερίας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΕ (δ.)	έτ. «Μπράντοντ»	58	24895	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Ράς Τανούσα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορντ»	52	21102	άνεχ. Ράς Τανούσα 21 Φεβρ. διά Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΛ ..	έτ. «Γουόρλντ Ντέ'ιλ»	52	15729	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 12 Φεβρ. διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	45	10470	άργει Μένγαρα από 15 Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ'Ι-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεάνικη»	44	10172	διπλήθε Λίζαρτον 16 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤ ..	έτ. «Αξιλάες»	43	12846	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 Φεβρ. διά Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ ..				

ΔΑΦΝΗ		έτ. «Δάφνη»	54	1032	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΕΛΦΙΝ		έτ. «Χιαν»	45	7259	άνεχ. Χιροχάτα 3 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Μόδιμεν»	45	7252	άνεχ. Αντεν 13 Φεβρ. διά Ραγγούν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αίδολια»	59	9350	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 15 Φεβρ. διά Ιταλιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Φεβρ. (διαταγάς)
ΔΕΣΠΟ		έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Μπάχια Μπλάγκον 31 'Ιαν.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		έτ. «Ντεβελόπουμεντη»	62	16417	έφθ. Άματερνταμ 11 Φεβρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)		«Σιπιγκ Ντεβελόπουμεντη»	63	16277	εις 'Ολλανδίαν, υπό συμπληρωσιν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		«Σιπιγκ Ντεβελόπουμεντη»	61	16417	διπλήθε Κων(πολιν 17 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Κρίνα»	61	9327	άνεχ. Βανκούμερ 11 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φιλόρι»	63	10500	άνεχ. Μόζι 19 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΔΗΜΗΤΡΟΣ		έτ. «Μαρμαρά»	44	9589	έφθ. Ροζάρια 19 Φεβρ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		έτ. «Φιλική»	29	4524	άνεχ. Νέαπολιν 15 Φεβρ. διά Κροτόνε
ΔΗΜΟΣ		Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	διπλήθε Παναμά 17 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		έτ. «Βεργιτι»	44	7207	έφθ. Οζάκαν 22 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		I. & B. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Ρεσιρ 15 Φεβρ. διά Μπιζέρταν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		Α. Χαλκούσης κλπ.	42	6904	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διά Κόμπη
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΔΙΟΝΥΣΟΣ		Π. Παναζάτος κ.λ.π.	45	2302	έφθ. Βενετίαν 30 'Ιαν.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)		έτ. «Κάνονπους»	60	13335	έφθ. Καλκούτταν 22 Φεβρ.
ΔΙΡΦΟΥΣ		Άδελφοι Λύρα	43	7280	διπλήθε Σουέζ 24 Φεβρ. διά 'Ερυθράν
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Παρίνταν»	57	9722	άνεχ. Αμερισσαν 24 Φεβρ. διά Νόρντεγχαμ
ΔΟΞΑ		παναμαϊκή έταιρια	43	8588	διπλήθε Θέουτα 31 'Ιαν. διά Βοστώνην
ΔΡΟΜΩΝ		έτ. «Ζωαδόκος»	44	7249	διπλήθε Κων(πολιν 15 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΔΥΝΑΜΙΣ		έτ. «Παν - Όσεαν»	25	3297	
ΔΩΡΟΘΕΑ					
ΕΒΕΡΕΣΤ		έτ. «Γουορλντουάιντ»	43	7013	άνεχ. Μαγκαλόρες 23 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΕΙΡΗΝΗ		Άν. Τουντας & Σιά	32	1484	διπλήθε Μπρόνμποττελ 28 'Ιαν. διά Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ		Σ. Νταφάς κλπ.	21	2325	διπλήθε Κων(πολιν 19 Φεβρ. διά Βάρναν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.		Μ. Α. χαμπούρης	23	1369	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		έτ. «Ελτρανανόρτη»	56	10530	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Φεβρ. διά Τακόμα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ		Σ. Μπιλίνης	48	1958	έφθ. Κολόμπο 11 Φεβρ.
ΕΚΑΛΗ		έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	έφθ. Μορμουκάνο 24 Φεβρ.
ΕΚΤΟΡ		έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Μάργκο»	44	7210	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 15 Φεβρ.
ΕΛΕΝΑ Π.		έτ. «Έλδαλ	43	8371	άνεχ. Φρότάουν 14 Φεβρ. διά Κόμπη
ΕΛΕΝΗ		παναμαϊκή έταιρια	44	800	εις δρόμον 'Αγ. Γεωργίου 26 'Ιαν.
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ. «Ανδρία»	48	8430	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Καζαμπλάνκαν
ΕΛΕΝΗ Κ.		έτ. «Τασμανία»	44	7213	άνεχ. Σύρον 20 Φεβρ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΕΛΕΝΗ Κ.		έτ. «Ελένην»	43	7245	διπλήθε Παναμά 10 Φεβρ. διά Κόμπη
ΕΛΕΝΗ Σ.		έτ. «Ανιτα»	33	5432	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Μαρφελάζ»	48	3829	έφθ. Κίγκωταν (Ζαμ.) 18 Φεβρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ		Σηφάρερα 'Ινθεστομενς	43	7176	διπλήθε Κιουρασάο 23 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		Πριντεζης	21	1549	διπλήθε Κων(πολιν 15 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΛΛΑΣ		δδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ		Τρανσόπασιφικ	55	2863	άνεχ. Βιλλα Κοντοπούλου 24 Φεβρ. διά Μπάχια Μπλάγκα
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Χούστον 18 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		Τρανσόπασιφικ & Γιουνδ.	62	6666	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΓΙΟΝΗΡ		Τρανσόπασιφικ & Γιουνδ.	61	7297	έφθ. Ν. 'Υόρκην 24 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		Γιουνιδέρεσαλ Κάργκο	62	8927	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 9 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΗ		«Ελληνικήν» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Μπάραραν 22 Φεβρ. (διαταγάς)
ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ		έτ. «Μαρφέμεντο»	39	5219	έφθ. Νιού Ούεστμπιντερ 13 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		Σ. Μελετης κ.λ.π.	27	1364	έφθ. Τζέδδαν 20 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		Γιουνιδέρεσαλ Κάργκο	57	10280	άνεχ. Βομβάν 19 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνικήν» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Καλκούτταν 16 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		«Ελληνικήν» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Σαδάννα 21 Φεβρ. διά Χούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		Τρανσόπασιφικ	56	7510	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 10 Φεβρ. διά Μπάραραν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνικήν» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 24 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνικήν» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βιρτπάτον 18 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΙΝΕΥΜΑ		«Ελληνιστικήφικ	57	10279	έφθ. Τσιττάγκογκ 24 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΣ		έτ. «Ιούζη»	43	7302	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 22 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (Λάινερ)		Μαρφουέρτζα	32	1850-1	έφθ. Κιουρασάο 21 Φεβρ.
ΕΠΙΛΙΣ		έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	άνεχ. Μπωμώντ 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΕΠΙΛΙΣ Π.		Πριντεζης	38	2265	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 Φεβρ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	έφθ. Μπανγκαρ 17 Φεβρ.
ΕΜΠΟΡΟΣ		έτ. «Πιο Κάριμη»	44	14878	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 17 Φεβρ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Εντερπράζ»	45	8404	άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΝΤΟΠΑΝ		έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Κυνδύσουραν από 7 'Ιουλ. 1962
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Βανκούμερ 21 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Μανίλας 22 Φεβρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		έτ. «Επωφερές»	44	7251	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΕΡΕΤΡΙΑ		έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗΝ (ύπερωκ.)		'Ιω. Λάτσης	37	23732	έφθ. Ντόρμπαν 17 Φεβρ.
ΕΡΜΗΣ		έτ. «Σάμιοκη»	58	9585	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	άνεχ. Σόνιαν 16 Φεβρ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	άνεχ. Χάμπτον 16 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		ά.δ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	έφθ. Κόνιουραν 16 Φεβρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Κόμπη 11 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Παπά - 'Ελευθερίδην	17	3976	άργει Αμπελάκι από 17 Αύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Φλώινκ 11 Φεβρ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		Όικος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Ντόρμπαν 17 Φεβρ.
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Στάκο»	43	7244	άνεχ. Φιλιππίνες 16 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		έτ. «Αθλαντίς»	57	10689	έφθ. Κόνιουραν 16 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		ά.δ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	άνεχ. Σιγκαπούρων 16 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		έτ. «Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Μπιντάν 'Αιλαντ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		Παπά - 'Ελευθερίδην	17	3976	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΕΥΔΑΙΜΩΝ		έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Βανκούμερ 21 Φεβρ. διά 'Ηαπωνίαν
ΕΥΗ		έτ. «Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Λονδίνον 16 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΥΞΕΙΝΟΣ		έτ. «Αθφονία»	43	7176	έφθ. Σαδέμπο 14 Φεβρ.
ΕΥΡΥΛΑΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	έφθ. Κόπιας 9 Φεβρ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. Σιμίζου 5 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 22 Φεβρ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Παναμά 15 Φεβρ. διά Σεμπού
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Γκλόπικ 3 Φεβρ. διά Μπαγκόκ
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	άνεχ. Λορ. Μαρκές 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΤΥΧΙΑ		Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	έφθ. Ραβέννα 11 Φεβρ. διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεχ. Αλγερίου 22 Φεβρ. διά Μπόναν
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		έτ. «Βιλλαρίκα»	56	9975	άνεχ. Λισσαβώνα 19 Φεβρ. διά Χάμπτον
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Ωκλαν»	61	10965	έφθ. Μελβούρνην 23 Φεβρ.
ΖΩΗ		έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	άνεχ. Λισσαβώνα 19 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΗΛΙΑΣ Κ.		Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Ραβέννα 6 Φεβρ.
ΗΠΕΙΡΟΣ		έτ. «Κηφισιόδη»	43	8578	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΗΡΩΝ II		Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Θέουτα 19 Φεβρ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Σίδνεϋ 17 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΘΑΡΡΟΣ		έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεχ. Πόρτ Αλμέρην 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΞΙΟΣ ΚΡΕΤΑΣ		έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Ταιμπά 21 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μαριθίδα»	43	7236	διπλήθε Σουεζ 19 Φεβρ. διά Κόλπο
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ		Τσαθλίρης	42	7172	άνεχ. Μορμουγκάο 19 Φεβρ. διά Ρουέν

ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Δάς Πέρλας»	43	7167	άνεχ. Ντακάρ 14 θερ. διά Πολωνίαν
ΘΕΟΦΑΝΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	Γιουνάιτεντ Κάρυκο	63	15929	Ίδε: «ΘΕΟΦΑΝΙ ΛΙΒΑΝΟΥ», ομραία Λιθερίας
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρέκ Τάνκερ»	49	8311	άνεχ. Βουδάνη 19 θερ. διά Πειραιᾶ
ΘΕΩΡΙΣ	έλληνικά συμφέροντα	38	3685	έφθ. Εμδεν 20 θερ. διά Ρόττερνταμ
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	έφθ. Εμδεν 20 θερ. διά Ρόττερνταμ
ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	έφθ. Τρέπορτ 13 θερ.
ΘΥΡΛΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Ν. Όρλεάνην 9 θερ.
ΙΖΩΜΠΕΑ	έτ. «Άρμαντόρες»	57	9746	άνεχ. Γκιλόγκ 30 Ιαν. διά Ντάϊρεν
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	Ίδε: «ΘΕΟΦΑΝΙ ΛΙΒΑΝΟΥ», ομραία Λιθερίας
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άνεχ. Χούστον 20 θερ.
ΙΟΥΛΙΑ	πανομακή έταιρια	37	1652	διπλής Γιβραλτάρ 9 θερ. διά Ντουμπρόβνικ
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολισπο»	43	7232	άνεχ. Πύλων 18 θερ. διά Γαλλίαν
ΙΡΙΑΔΑ	Α. Έμρογένεντ κλπ.	43	1760	έφθ. Πειραιᾶ 18 θερ.
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	έφθ. Κουβεΐτ 16 θερ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Αμβέρσαν 2 θερ. διά Σαλέρνο
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	άνεχ. Τόκιο 13 θερ. διά Βανκούμερ
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Νουτίλ Έκκετ σεις»	45	9918	άνεχ. Πειραιᾶ 21 θερ. διά Όδησσον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκετάς»	45	7204	έφθ. Ν. Ύρκην 29 Ιαν.
ΙΩ. ΠΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Φρήντον»	42	7035	άνεχ. Καλκούτταν 22 θερ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	άνεχ. Γιαβάταν 23 θερ. διά Λός Αντζελες
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277	διπλής Παναμά 7 θερ. διά Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10909	άνεχ. Αρούμπαν 20 θερ. διά Ν. Ύρκην
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Μάντζεστερ 22 θερ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χαρπ Τανκέρς»	60	14076	έφθ. Σάντος ρόδς 24 θερ.
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	έφθ. Αλεξανδρειαν ἀπό 11 Ιαν.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4765	έφθ. Ρόττερνταν 23 θερ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπαγκασ»	57	9092	άνεχ. Πούλο Μπούκομ από 18 Ιαν. διά Σαγκάνη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	διπλής Γιβραλτάρ 5 θερ. διά Μοντεβίδεο
ΚΑΛΥΨΟ	Α. Μ. Νομικός	50	1517	έφθ. Χάιφαν 21 θερ.
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόδοτα ντε Μάρφελ»	44	7240	άνεχ. Μανιλα 15 θερ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΚΑΝΟΠΟΥΖ	έτ. «Κάνονους»	61	10494	άνεχ. Οζάκαν 15 θερ. διά Ανατ. Αύστραλιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απήγανος»	44	7279	διπλής Σουέζ 22 θερ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	έφθ. Κολλάδο 16 θερ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπ Τσάρτερικ»	54	8003	έφθ. Αμβέρσαν 21 θερ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	έφθ. Ντώριμπαν 21 θερ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	έτ. «Ελπίς»	44	8453	άνεχ. Μοντεβίδεο από 10 Ιαν. διά Μπαλίκ Παπάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Ιλπανο»	43	7281	έφθ. Θεσσαλονίκιν 5 θερ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ιρίς»	46	4575	έφθ. Ωλαδερέιφεν 15 θερ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καικιλία»	60	8717	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 20 θερ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	διπλής Αγ. Βικέντιον 20 θερ. διά Άμβέρσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	διπλής Κωνιάν πολιν 20 θερ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Πιούροπο Κομέρο»	44	7123	έφθ. Βέρα Κρούζ 23 θερ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Μποκάμπας 23 θερ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	έτ. «Ελνάθαλ»	61	13408	άνεχ. Βενετίαν 29 θερ. διά Ραβένναν
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Ν. Όρλεάνην 20 θερ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσιος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Σέτουμπαλ 19 θερ.
ΚΑΣΟΣ	άδ. Βασιλιά	22	1584	άνεχ. Τόκιο 22 θερ. διά Φιλιππίνας
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Ταλμύρα»	43	7312	διπλής Θέουταν 14 θερ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 θερ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτους	44	7198	άνεχ. Χακόδατην 12 θερ. διά Ναχότκα
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονους»	60	10494	άνεχ. Τέλεδαν από 18 Ιαν. διά Τοιτταγκόκ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7155	διπλής Μπρόνομποτελ 14 θερ. διά Κουβέιτ
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χρυσανθέμιον»	43	7176	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 16 θερ.
ΚΕΑ	έτ. «Σάν Σεϊλίο»	58	13752	διπλής Γιβραλτάρ 20 θερ. διά Μεσόγειον
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Μη. Αύρες 22 θερ. διά Μπάκια Μπλάγκαν
ΚΕΙΠΙ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	έφθ. Βαλτιμόρην 22 θερ.
ΚΕΙΠΙ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	έφθ. Βοστώνην 14 θερ.
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άνεχ. Γκλόνιαν 13 θερ. διά Ρωσίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	62	10494	άνεχ. Λός Αντζελες 23 θερ. διά Σπάτηλ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	άνεχ. Νιούκαστ Νιούς 22 θερ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Αλγκομπέντας»	57	25183	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	έφθ. Πονάρηαν 11 θερ. διά Περού
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Πούλον 27 Ιαν. διά Κοπέρ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Χακόδατην 12 θερ. διά Ναχότκα
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Περοευς»	57	9153	άνεχ. Τέλεδαν από 18 Ιαν. διά Τοιτταγκόκ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	Μ. Νομικός	64	35000	διπλής Πονάρηαν 11 θερ. διά Περού
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Βολκάνη»	63	15740	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 16 θερ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Ελλην. Αστήρ»	58	11156	διπλής Γιβραλτάρ 20 θερ. διά Μεσόγειον
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Γιόλος»	63	15378	άνεχ. Μη. Γούριαν 14 θερ. διά Ναχότκα
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Κινί»	43	8432	έφθ. Βαλτιμόρην 22 θερ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έτ. «Μπλεμάρ»	44	7190	έφθ. Βοστώνην 14 θερ.
ΚΝΩΣΣΟΣ	Μ. Μαρκαντινάκης & Yiol	35	946	άνεχ. Καβάλλα 15 θερ. διά Θεσσαλονίκην
ΚΝΩΣΣΟΣ (δ.)	Κ. Εύθυμιαδης	49	2146	άνεχ. Γιβραλτάρ 22 θερ. διά Πόρτ Αρθουρ
ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΣ (δ.)	Έλληνική Δεζαμενοντοίδια	53	2173	εις Αγγλιαν, υπό παρολαθήν
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Κόνφιντανς»	50	9906	διπλής Κωνιάν πολιν 19 θερ. διά Μεσόγειον
ΚΟΡΑΛΙΑ III	έτ. «Πρωτεύη»	43	7207	έφθ. Βικτωρίαν 14 θερ.
ΚΟΡΘΙ	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	άνεχ. Ήτοχαν 25 θερ. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Κόδαρμη»	43	7242	άνεχ. Γιοκοχάμα 14 θερ. διά Ειρηνικόν (ΗΠΑ)
ΚΟΡΩΝΗΣ	έτ. «Πορλαντ»	59	10914	άνεχ. Λάσ Πάλμας 19 θερ. διά Σπάτηλ
ΚΡΗΤΗΣ	έτ. «Διαμάντη»	46	2361	άνεχ. Πενάγια 24 θερ. διά Πόρτ Σουπτεγχού
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Έμπειροκος Σ. Γ.	44	7207	έφθ. Νεάπολιν 4 θερ.
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Διαμα. Πατέρας»	59	9360	έφθ. Μη. Αύρες 19 θερ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Σαν Σεϊλίο»	57	13755	έφθ. Ν. Όρλεάνην 17 θερ.
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Λας Πάλμας 19 θερ. διά Πειραιᾶ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έλληνικα συμφέροντα	39	3381	άνεχ. Αλεξανδρειαν 21 θερ. διά Γένοβαν
ΚΥΜΑ	έτ. «Τάνκερ φάνινας»	44	2902	έφθ. Πειραιᾶ 27 θερ.
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	54	10860	άνεχ. Αντεν 20 θερ. διά Ράς Τανούρα
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Μαρασσούετο»	42	7248	άνεχ. Καλλάδο 19 θερ. διά Σαλάθερρου
ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ	έτ. «Εσκορίαλ»	44	7292	έφθ. Μόζι 19 θερ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	παναισκή έταιρια	45	3794	έφθ. Αλλέγρειον 20 θερ.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Καλμάνα»	49	2032	άνεχ. Γκουαίμας 8 θερ. διά Κίναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Άδρα»	41	979	διπλής Σουέζ 21 θερ. διά Ερυθράν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	έφθ. Ριγιέκαν 18 θερ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Μόζι 19 θερ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Κονκισταντόρη»	45	7157	εις Ρι. Ιανέριο από 22 Δεκ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	έφθ. Αμβούργον 16 θερ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	άνεχ. Αδελαΐδα 19 θερ. διά Ρωσίαν
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λός	56	8474	άνεχ. Λονδίνον 24 θερ. διά Κολόμπο
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	Α. Μελισάκης	39	395	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 θερ. διά Σιγκαπούρην
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	διπλής Γιβραλτάρ 22 θερ. διά Ατλαντικόν
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικα»	60	14431	άνεχ. Μόζι 29 Ιαν. διά Ναχότκα
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	έφθ. Λιθόδον 22 θερ.
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεχ. Γκαλεστων 16 θερ. διά Ριο Ιανέριο
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	63	10515	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 17 θερ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδης	43	7176	έφθ. Τοιμάρ 24 θερ.
ΛΕΩΝ	έτ. Ήράγκος	36	1131	εις δρόμον Αγ. Γεωργίου 26 Ιαν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Ήπειροκος Σ. Γ.	43	6766	άνεχ. Τρίνιανταν 17 θερ. διά Ριο Ιανέριο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Αμβέρσαν 16 θερ.
ΛΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλύσκα»	44	1723	άνεχ. Βενέτιαν 20 θερ. διά Βαρκελώνην
ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Αργώ»	11	1459	άργει. Αμπελάκι από 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΝΑ (δ.)	Μιχαλινός Α.Ε.	43	7291	έφθ. Σασούπιο 16 θερ.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εις μεσογειακά μεταφοράς
	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	άνεχ. Χονολουλού 29 θερ. διά Χιλήν

ΑΟΓΙΝΤΑ	έτ. «Πίο Άζούλ»	44	8536	έφθ. Ματαρανί 17 Φεβρ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρδόκγκρα	38	2588	άνεχ. Ν. Υόρκη 22 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουδιγκ.»	63	7500	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΛΟΥΚΙΑ	Στ. 'Ελευθεριάδης	28	2288	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Φεβρ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περα. Κόλπον
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μοροσέάνο»	58	27462	διπλήθε Σουέζ 24 Φεβρ. διά Περα. Κόλπον
ΜΑΚΕΔΩΝ	έτ. «Τραναφρούΐτη»	46	7142	άνεχ. Γένοβαν 21 Φεβρ. διά Ροζάριο
ΜΑΝΔΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκη»	45	7201	εις Γένοβαν ἀπό 12 'Ιαν.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολμεντό»	53	11276	διπλήθε Θόρονται "Αϊλαντ 24 Φεβρ. διά Περα. Κόλπον
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντώνακης	37	1322	άνεχ. Σπετζά 20 Φεβρ. διά Καρράρα
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατρού	48	1600	έφθ. Φαμαγκούσταν 19 Φεβρ.
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. δι' 'Άμερικαν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Γκρέκη»	45	3766	άνεχ. Μασσαλίαν 13 Φεβρ. διά Βρινδήσιον
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μάντω»	30	1041	έφθ. Βιρτούτον 15 Φεβρ.
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	έφθ. Βαλτιμόρων 26 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιθ.)	'Ιω. Λάτοπς	45	9374	άργει Κυνόσουραν ἀπό 13 Δεκ.
ΜΑΡΦΑ (δεξ.)	Σπ. «Ελευθεριάδης	49	10099	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	2668	έφθ. Βρέμην 19 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεχ. Μη. Αύρες 14 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	άνεχ. Μπρεμερχάρεν 23 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Ελοίσερ»	43	7238	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμωσης»	56	6156	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατανίνη»	41	5294	άνεχ. Ραγγούν 14 Φεβρ. διά Παντάγκ
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Φριμάντη 21 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	έφθ. Βενετίαν 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΝ	Π. Μπουρμπουλης	40	886	άργει Πέραμα ἀπό 26 Νοεμ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μικαλή»	43	7219	άνεχ. Λίβερπουλ 17 Φεβρ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ	έτ. «Πλάπαντα»	44	7176	άνεχ. Ρότερνταν 26 Φεβρ. διά Σάφφι
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μικαλή»	43	7217	έφθ. Βενετίαν 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διπλήθε Παναμά 9 Φεβρ. διά Παντάγκ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7245	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 Φεβρ. διά Βρέμην
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδιότα»	57	10314	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 14 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαριάννα»	39	4998	έφθ. Δάντοις 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ὑπερώκ.)	'Ιω. Λάτοπς	29	14216	άργει Κυνόσουραν ἀπό 31 'Ιουλ. 1963
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II	έτ. «Λάτοπς»	35	23580	άργει Ελευσίνα ἀπό 11 Νοεμ.
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεδάδα»	42	7147	διπλήθε Γιβραλτάρ ἀπό 23 'Ιαν. δι' 'Αργεντινήν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Ελλην. 'Αστρη	54	11577	έφθ. Ντακάρ 23 Φεβρ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντενά»	46	9172	άνεχ. Χάρην 22 Φεβρ. διά Γκάλδεζ
ΜΑΡΙΠΙΤΑ	έτ. «Πιούροπαν»	56	8716	έφθ. Σαμαρκόγκ 12 Φεβρ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΜΑΡΙΤΣΑ	έτ. «Βαλίντα»	29	4537	έφθ. Λίβερπουλ 20 Φεβρ.
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Φ.	έτ. «Λουτρά»	39	5047	έφθ. Βενετίαν 6 Φεβρ.
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκουμας	44	2817	άνεχ. Πειραιά 12 Φεβρ. διά Κατάνην
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Αλμαντίνη»	46	7369	έφθ. Λονδίνουν ἀπό 25 'Ιαν.
ΜΑΡΙΝΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Φεβρ. διά Σουέζ
ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Τσαμκόγκ 12 Φεβρ. διά Γκάλδεζ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	δέδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Βενετίαν 6 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	Οίκος Εύσταθιου	64	9100	άνεχ. Τσιμπούτη 13 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	έφθ. Πασακγούλα 4 Φεβρ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	έφθ. Γκέραλτον 22 Φεβρ.
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Ουλίσες 'Εντερπρ.»	43	7282	έφθ. Τενερίφε 20 Φεβρ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	εις Κύθηρα ἀπό 9 'Οκτ. (ἀποθήκη)
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Φονάνη»	57	9168	άνεχ. Καράτοι 6 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΜΕΛΤΕΜΙ	Νικολέρης-Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Τρικομαλλί 11 Φεβρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Πιθεύερσολ Τράπη	42	7262	άνεχ. Γκάρατων 10 Φεβρ. διά Εδεργκλαντ
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Αίτζιον Φράτη»	60	14431	άνεχ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 18 Φεβρ. διά Σουέζ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Νικόπασα 24 Φεβρ. διά Σαργάνην
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Ντελμάρη»	43	7180	άνεχ. Τσιμπούτη 14 Φεβρ. διά Τοιβαγκτάο
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	έφθ. Φαγιάλ 10 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	έφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	16	2081	άνεχ. Λισσαβώνα 20 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Επιστογούντη»	39	1552	εις Ταζίδια 'Αδριατικής- 'Ελλαδος
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	Ζησόπουλος	17	1860	άνεχ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 18 Φεβρ. διά Σαργάνην
ΜΙΧΑΗΑΝΗΣ	Χρ. Σαρλής και Σία	33	1503	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 25 Φεβρ. διά Σαργάνην
ΜΙΧΑΗΑΝΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ταλαδέρα»	56	8046	έφθ. Μοντάσα 24 Φεβρ. διά Σαργάνην
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έτ. «Ιντελέκτρια»	44	7375	άνεχ. Τσιμπούτη 4 Φεβρ. διά Τοιβαγκτάο
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Μαραντίταντο»	41	7084	έφθ. Φαγιάλ 10 Φεβρ. διά Σαργάνην
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Ελληνική έταιρια	45	974	έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Γκραμάιμας 16 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Στάμιλε»	43	7084	έφθ. Μαγκαλόρε 18 Φεβρ.
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Ελκερρίερς»	44	7190	άνεχ. Όζακαν 16 Φεβρ. διά Λός 'Αντζελες
ΜΠΟΣΤΟΝ Λ.	έτ. «Βετακρού»	44	7289	έφθ. Μελβούρνην ἀπό 17 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Πλα» - «Οσεαν»	36	5275	έφθ. Αλεξάνδρειαν 12 Φεβρ.
ΜΠΡΟΓΟΥΙΝΤ	παναυσική έταιρια	34	4163	έφθ. Θεσσαλονίκην 28 'Ιαν.
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	έτ. «Γουεστογουάντη»	56	2642	διπλήθε Παναμά 16 'Ιαν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	έτ. «Ιουνίουν 'Εντερπράζι»	39	2829	άνεχ. Σύντοβαλλ 19 Φεβρ. διά Σαδόνα
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελλην. Δεδαμενοπλίσια»	51	2173	άνεχ. Τζιμπούτη 14 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δεξ.)	έτ. «Ελλην. Γραμμ. Ν. Αμερ.	34	2709	άνεχ. Πειραιά 14 Φεβρ. διά Βάρον
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	παναυσική έταιρια	49	9025	διπλήθε θέουταν 7 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Γένοβαν ἀπό 10 'Ιαν.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σαλαμινία»	5"	9345	άνεχ. Αστορία 17 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΝΑΝΤΙΝ	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Φάλμουθ 25 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
ΝΑΤΑ	έτ. «Τόρο»	44	2854	άνεχ. Κοατζικοάλκος 20 Φεβρ. διά Τάμπαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	έφθ. Χούλλα 20 Φεβρ.
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	έτ. «Λουζήν»	44	7313	άνεχ. Τρινίνταντ 20 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΝΑΥΠΛΙΟΣ	Γεωργακόπουλος κλπ.	34	1469	διπλήθε Κωνιών 17 Φεβρ. διά Βατούμ
ΝΕΦΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Γένοβαν 27 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Εσπερία»	54	7068	έφθ. Μπάνγαναρ 5 Φεβρ.
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Πολύχρι»	56	5685	έφθ. Μπ. "Αύρες" 19 Φεβρ.
ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ	έτ. «Νηρέυς»	37	5205	άνεχ. Αύγουσταν 11 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΝΗΣΙ	Α. 'Αθανασιάδης	49	1851	άνεχ. Μπαγιόν 21 Φεβρ. διά Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Α. 'Αθανασιάδης	37	838	εις 'Αγγλιαν, ύπο παραλαθήν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Ντέλ Μόρ»	44	7158	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 23 Φεβρ.
ΝΙΚΟΔΑΡΟΜΟΣ	Γεωργόπουλος	38	1762	έφθ. Τεργέστην 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 1 Φεβρ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Μαρασίεντα»	53	1503	άνεχ. Κύπρον 25 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	έτ. Νταϊφάς κλπ.	44	3911	άνεχ. Σπαλάτο 21 Φεβρ. διά Κωνοτάνζαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	Θυμᾶς 'Επιφανειάδης	43	7176	εις 'Οδησσόν ἀπό 9 'Οκτ. 1963
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	δδ. Στινάρη	43	7244	άνεχ. Γένοβαν 21 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΝΙΚ. ΜΙΚΑΛΟΣ III	Oίκος "N. I. Γουλανδρής"	63	45000	εις Ισπανιάν, ύπο ναυπήγησιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Τοιμέντου»	53	2174	εις Πειραιά ἀπό 12 Αύγ. 1963
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 19 Φεβρ. διά Βαρκελώνην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Βάικιαρες»	55	7216	άνεχ. Ν. Ορλεάνη 8 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. «Εψιλόν»	58	8460	άνεχ. Ν. Ορλεάνη 16 Φεβρ. δι' 'Αιμούργον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ασοημώ»	44	7255	έφθ. Αλλέρειαν 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	λ. δραγκίστας	44	7179	άνεχ. Τόκιο 24 Φεβρ. διά Μόζι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	Κ. Πατέρας & Σία	43	7230	άργει 'Αιμελάκι, ἀπό 17 Μαΐου 1962 (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.	Στ. Καβδαδάς	44	1100	άνεχ. Τεργέστην, υπό παραλαθήν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Φοίνικη»	37	12500	άργει Τεργέστην, υπό παραλαθήν
ΝΙΝΗ	Μοίρη & Γεώργ. 'Αντωνάτος	20	1283	άργει Χαλκιδική 2 Φεβρ. διά Μπρίζπορτ
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	άνεχ. Φλώριτης 2 Φεβρ. διά Νανάζιπρο
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Σιππιγκ»	62	28651	άνεχ. Κούν Μπαίν 21 Φεβρ. διά Νανάζιπρο
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	42	7248	έφθ. Σουηδίαν, ύπο παραλαθήν
ΝΟΡΑ ΒΑΓΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Τζωρτζής & Συκιάς	22	1731	έφθ. Ν. Ορλεάνη 17 Φεβρ.
	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10235	άργει Χούστον 22 Φεβρ.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαιμέντες»	57	10904	έφθ. Χαδάνα 3 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΚΑΥΝΤΕΣ	π. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Γιουκέχαμπ από 24 'Ιαν. διά Σακάιντε
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	Παν. «Ατλάντικα	60	9341	έφθ. Χιμπότε 8 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	π. «Πρίαμ»	59	12394	εἰς μεταφοράς Πέρλ Ρίβερ — Χάγκ Κόγκ
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8630	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 23 Φεβρ. διά Γενοβαν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πλάντο»	58	8639	διήλθες Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΝΟΡΘ ΠΕΤΖ	έτ. «Παιωνία»	52	3964	άνεχ. Σουδά 1 Φεβρ. διά Νότ. Αμερικήν
ΝΟΡΘ ΠΟΟΥΛΑ	έτ. «Ρεφριτζπρέιτορ»	63	6434	έφθ. Σαδόνα 18 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πριντοπέ»	61	15092	άνεχ. Αύγουσταν 21 Φεβρ. διά Χιούστον
ΝΟΡΘ ΧΑΓΙΝΕΣ	έτ. «Πριντοπέ»	62	15110	άνεχ. Κασισιούγκ 12 Φεβρ. διά Κόμπε
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλιετ»	42	7251	έφθ. Κορούννα 22 Φεβρ.
ΝΟΥΝΤΣΙΑ	Γ. Κανάκη & Σια	43	1790	έφθ. Αλμπανι (N.Y.) 22 Φεβρ.
ΝΤΑΝΑΧΟΛΑΜ	έτ. «Δαναός»	39	3643	άνεχ. Αρμενόρυγον 10 Φεβρ. διά Χάλιφας
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	έφθ. Νιαστόλιν 15 Φεβρ.
ΝΤΙΑ	έτ. «Ουέστερ»	43	2865	άνεχ. Σιδηνέ 14 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνιος»	62	14150	άνεχ. Σικάμα 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Τζένερολ Ναδιγκ.»	59	9030	διήλθες Κιουρασάο 23 Φεβρ. διά Χανύλλ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναρ. - Εουρόπα»	57	9953	έφθ. Αμερέσαν από 17 'Ιαν.
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	έτ. «Ρεγγίνα»	49	10047	άνεχ. Ντακάρ 23 Φεβρ. διά Μπέρα
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Σπή Τράνσοπορτ»	43	7276	άνεχ. Γιουκοχάμα 20 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιαν»	57	9367	
ΟΙΝΟΗ	έτ. «Μαρβίκτωρ»	41	2036	
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Οινούσσιαν»	56	9217	
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχροινός & Υολ	25	996	
ΟΛΓΑ	Έμπορ. — Εφοπλιστική	44	7284	
ΟΛΓΑ	έτ. «Σηγουαΐνη»	49	4663	
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	8593	
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Κονκόρντια»	42	7132	
ΟΝΤΙΝ (φυγείον)	έτ. «Καρίμπιαν 'Ατλάντικη»	60	5960	
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτοσ	45	7258	
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤΙΝΕΡ	έτ. «Μίντη 'Ηστ»	45	7787	
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΓΚΣ	έτ. «Κόδομος»	43	7211	
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Ορίεντ Μίντη 'Ηστ»	63	8665	
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μίντη 'Ηστ»	44	9894	
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μίντη 'Ηστ»	45	7681	
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Καρίμπιαν 'Ατλάντ.»	56	9942	
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ούλτραμάρ»	61	5972	
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Φορούνια»	56	9198	
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλτρατ»	56	10120	
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικη»	61	10966	
ΟΥΑΛΣΕΣΣ	έτ. «Ούλσασει»	42	8570	
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανια Σ.»	49	1987	
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανος	42	7150	
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμνες»	47	2889	έφθ. Αμπιτζάν 15 Φεβρ.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Αντεν 22 Φεβρ. διά Μποχρέιν
ΠΑΙΜΙ	Άχ. Χαλκούπος	45	3929	έφθ. Κονάκη 19 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Ελλενική Σίππιγκ»	43	8474	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 7 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τσουρινάκης	39	2456	διήλθες Κων) πολιν από 12 'Ιαν. διά Μπουργκάς
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρέ»	56	16250	άνεχ. Τοκογιάμα 15 Φεβρ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	Γ. Θουντουλάκης	24	1352	διήλθες Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Ά') φοι Γράτοσ	22	2759	έφθ. Γκαπτάλανα 22 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Γκουιαντόρο»	43	7176	διήλθες Σουεζ 5 Φεβρ. διά Καράτσι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Ακμέ»	44	7251	έφθ. Μαντράς 20 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Αφοι Βεντούρη	57	10720	έφθ. Αγ. Σαράντα 1 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	36	1211	άνεχ. Ν. Ύρκη 22 Φεβρ. διά Λά Σιμπα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Εύρωτας»	55	10135	άνεχ. Μαρμούνα 23 Φεβρ. διά Ολλανδίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλαζίουν	44	7244	άνεχ. Μερμούνα 23 Φεβρ. δι' Ελλάδα
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	έτ. «Αντριάτικα»	57	10747	άνεχ. Κρόπον Κρίστι 20 Φεβρ. διά Τόκιο
ΠΑΝΑΧΑΙ'ΚΟΝ	έτ. «Ζέφυρος»	63	30400	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΕΞΙΡΕΣ	έλληνικά συμφέροντα	45	7675	άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπουν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Ελλαδική Κείτορος»	44	7254	εἰς Κολόμπο από 27 Νοεμ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύτυχια»	43	7149	διήλθες Παναμά 18 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	εἰς Πειραιά από 11 'Ιαν.
ΠΑΞΟΙ	έτ. «Μαριμπέρια»	43	7144	έφθ. Βενετίαν 20 Φεβρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Αγγελόκης	43	1589	έφθ. Βενετίαν 21 Φεβρ.
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανόρδηπο»	59	23607	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 8 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	διήλθες Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Χάρην
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλδρα»	61	13903	διήλθες Πατέρα 22 Φεβρ. δι' Αμπερτίν
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	διήλθες Σαλδάνδρα 22 Φεβρ. διά Μπελέην
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	7128	έφθ. Κολόμπο 21 Φεβρ.
ΠΑΤΡΑΙ	άδ. Χανδρόη	47	2754	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΠΑΤΡΙΣ (άδινερ)	έτ. «Ελληνική Οσεαν Κέρρειρες	50	18400	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	«Οθερώ Φρά τερη»	56	9972	άνεχ. Σάν Νιτέγκο 1 Φεβρ. διά Καίρην
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Πανόρδημο»	61	11767	έφθ. Βανκούμπερ 8 Τεβρ.
ΠΕΝΤΕΑΗ (δ.)	πανομακήν έταιρία	59	23601	διήλθες Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπουν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	42	6904	ύπο παραδίδων
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	Χαλκούσης και Σια	43	7176	έφθ. Σιδηνέ 5 Φεβρ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζόντα»	56	20778	εἰς Πειραιά από 12 Δεκ. (επισκευαί)
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	44	7050	εἰς Οζάκαν από 17 'Ιαν.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΗ	έτ. «Μονρόδια»	58	8962	
ΠΕΡΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	62	10122	
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	60	8963	
ΠΕΡΕΣΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	56	15852	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	57	11089	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Πίνασος»	43	7282	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκουότα»	61	10072	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Συγνούσιαν»	41	3307	
ΠΗΤΕΡ Α.	έτ. «Ελλαιφάρερς»	61	13379	
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέριοια» κλπ.	54	6154	
ΠΛΕΙΔΑΣΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πλαίτ»	44	7186	
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλαίτ»	54	8155	
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλείτ»	44	7203	
ΠΛΕΙΤ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	Παντελή	43	7244	
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7067	
ΠΟΛΑ II	Λεβεντάκης	31	967	
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	
ΠΟΛΙ	έτ. «Πλαναμά»	54	8825	
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Κίρρων»	43	7258	
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονπους»	61	9956	
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπέριτου»	43	7122	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Γκομπαλζ»	45	7159	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	

ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		Στρ. «Ανδρεάδης	43	14425	άνεκ. Χαλίφας 21 Φεβρ. δι' 'Αμδούργον
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	άνεκ. Μπριστούπαιν 5 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Μορέλας»	43	7284	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 16 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ		έτ. «Πορτοράφτη»	43	8394	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) από 22 'Ιαν. διά Γκάλεζ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Ανώνυμους»	64	37987	διηλθες Σιγκαπούρην 20 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπον
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΕ (δ.)		έτ. «Πρόβιντανες»	43	11173	διηλθες Γιρβαλτάρ 19 Φεβρ. διά Χάρρην
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Προέδρον»	54	16210	άνεκ. Περο. Κόλπον 14 Φεβρ. διά Κομπε
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10996	έφθ. Κολόμπο 17 Φεβρ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεκ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΠΡΟΗΓΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	διηλθες Πόρτ Σαΐδ 17 Φεβρ. διά Νύνασχαμ
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Αλλαρίζη	55	16718	άνεκ. Περο. Κόλπον 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΠΡΩΤΟΝ		έτ. «Αστορί»	60	18889	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 21 Φεβρ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	διηλθες Κων(κ)πολιν 14 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	21	1515	έφθ. Σαν Νικολας ('Αρ.) 14 Φεβρ.
ΠΥΘΕΑΣ		έτ. «Άρμονία»	43	7176	έφθ. Βρέμην 22 Φεβρ.
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	έφθ. Περο. Κόλπον 23 Φεβρ.
ΠΩΛ (δ.)		'Ιω. Λάτοπος	52	10224	άνεκ. Βέρα Κρούζ 14 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΠΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαμία»	38	5910	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 9 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άνεκ. Τζιμπούτι από 26 Δεκ. δι' 'Ινδονησίαν
ΡΕΑ		έτ. «Αλθαρέζη»	44	7176	έφθ. Υρουπίντη 24 Φεβρ.
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 20 Φεβρ. διά Ρουμανίαν
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Καρέλα»	44	7229	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΤΑ		έτ. «Σιγάλα	25	1412	έφθ. Μέρη ντελ Πλάτα 24 Φεβρ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΣ		έτ. «Μάνλεμορς»	45	7176	άνεκ. Στεττίνον 19 Φεβρ. διά Κουβέιτ
ΡΟΓΟ		έτ. «Γκόθαμη»	44	7239	εις Κύπρον 16 Φεβρ.
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Μπ. "Αύρες 14 Φεβρ. διά Κίναν
ΡΟΥΤΗ		παναμαϊκή έταιρια	41	6901	άνεκ. Σιγκαπούρη 11 Φεβρ. δι' 'Ειλάτ
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Ρουθόνη»	37	2348	έφθ. Κάρδιφ 11 Φεβρ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	άνεκ. Βέρα Κρούζ 14 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεκ. Περο. Κόλπον 17 Φεβρ. δι' Αύγουσταν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		έτ. «Κεραμίες»	56	21081	έφθ. Μπαντάρα Μασώρ 24 Φεβρ.
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ		άδ. «Αγγελάκη & Σια	47	1575	άνεκ. Κέπη τάουν 16 Φεβρ. διά Ντάρμπαν
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	έφθ. Χούστον 12 Φεβρ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ		έτ. «Φρίνταν»	43	7268	άνεκ. Λός 'Αντζελες από 16 'Ιαν. διά Καλλάρ
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Σάναν Παντελέψωνη»	44	7282	άνεκ. Μπαχάμας 24 Φεβρ. διά Τόκιο
ΣΑΝΤΑ ΛΑΙΣΙΑ		έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεκ. Ρότερνταμ 5 Φεβρ. διά Καραϊδικήν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ		παναμαϊκή έταιρια	63	14500	άνεκ. Τρίνινταν 9 Φεβρ. διά Σαουθά
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	άνεκ. Δουδίνιον 21 Φεβρ. διά Χαμπτον ρόδις
ΣΑΟΥΘΠΟΟΥΛ		Υἱών Σιγάλα	43	7176	άνεκ. Χάιφαν 24 Φεβρ. διά Βάρναν
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Ρήφερ»	63	6421	διηλθες Παναμά 19 Φεβρ. διά Γκουαγιακίλλ
ΣΑΣ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	διηλθες Κων(κ)πολιν 7 Φεβρ. διά Νοδωρωσίσκην
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		έτ. Σταφυλοπότης & Σια	40	5360	έφθ. Πόρτ Σουδαν 15 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		Α. Πρίτενης	28	1660	άνεκ. Σεπενίκον 23 Φεβρ. διά Πάτρας
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Κανόνους»	55	16241	άνεκ. Βιλελμοχάρεν 15 Φεβρ. διά Τουάφ
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Σάνν Σεούλιο»	58	13753	εις ζέσιν 41.54 Β. — 18.49 Δ. Φεβρ. 19 διά Χούλλ
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεκ. Γκότερπουργκ 17 Φεβρ. διά Καζαμπλάνκαν
ΣΙΜΟΣ		έτ. «Άμαντα»	43	7275	άνεκ. Ναγκόγια 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάραν
ΣΙΣΙΟΥΛΑ		όρ. Θεοδωρίδης	40	4499	άνεκ. Λατάκια 10 Φεβρ. διά Δανιάν
ΣΙΦΩΝΟΣ		έτ. «Ρήφερ»	62	3097	άνεκ. Ταγγίρην 21 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΣΙΦΩΝΟΣ		έτ. «Σάνν Σεούλιο»	58	13752	άνεκ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ. διά Γκάλεζεστον
ΣΙΚΙΝΟΣ		έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεκ. Λίδερπουλ 25 Φεβρ. διά Νέαπολιν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ		έτ. «Κόραλλ»	48	3814	άνεκ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Λός Πάλμας
ΣΟΝΙΚ		έτ. «Τάιγκερ»	62	28390	άνεκ. Ταϊμάτα από 25 'Ιαν. διά Χιλήν
ΣΟΥΑΛΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Σουλινά»	51	9992	έφθ. Πουέρτο λά Κρουζ 13 Φεβρ.
ΣΟΥΝΙΩΤΗΣ		έτ. «Σουύνιον»	56	10692	ίδε: «ΣΟΥΝΙΩΤΗΣ», σημαία Λιδερίας
ΣΟΦΗ ΜΑΡΗ		έτ. «Μαρδεγιγορ»	50	1517	έφθ. Κολόμπο 18 Φεβρ.
ΣΟΦΙΑ		Χρ. Σαρλής & Σια	45	1598	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Ολίστιμη»	29	7030	άνεκ. Πειραιά 15 Φεβρ. διά Θεσ(ν)νικην
ΣΟΦΙΑ III		έτ. «Φιντελίτας»	44	7150	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 14 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΣΟΦΙΑ K.		Στ. Ντιφάσ	30	739	έφθ. Πειραιά 9 Φεβρ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ		έτ. «Εξέλιοριορ»	57	10739	άνεκ. Λός 'Αντζελες 23 Φεβρ. διά Λάγκος
ΣΠΑΡΤΟ		παναμαϊκή έταιρια	44	7310	έφθ. Ροζάριο 23 Φεβρ.
ΣΠΕΤΕΣΑΙ		έτ. «Σπάρτο»	57	9460	έφθ. Μπ. "Αύρες 18 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεκ. Στανόλον 20 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΠΥΡΟΣ Α.		'Ιω Λάτοπος	26	5648	έφθ. Βαντι Φέριραν 22 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		παναμαϊκή έταιρια	40	2209	άνεκ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Μπαρμπέρα
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεκ. Πόρτ Ελίζαμπετ 5 Φεβρ. διά Τασμανία
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεκ. Αλέδρειαν 1 Φεβρ. (διαταγάς)
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Γκρέιν Χάρμπουρ 20 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		έτ. «Κάδος»	44	7223	άνεκ. Μπωρόντ 25 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	έφθ. Μπανάριας 18 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		Σ. Μάτσας	45	4014	έφθ. Ραγγούν 13 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ		έτ. «Τρανσόπασφικα»	43	7255	έφθ. Τζέζεδαν 8 Φεβρ.
ΣΤΡΟΒΙΛΗ		(Γενική) Α.Ε.	39	4693	άνεκ. Φλόσιγκ 18 Φεβρ. διά Ν. Ύόρκην
ΣΤΥΓΑΙΑΝΟΣ		έτ. «Στροβίλη»	43	7167	διηλθες Γιρβαλτάρ 12 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΣΤΥΓΑΙΑΝΟΣ		έτ. «Δελφοί»	44	1876	διηλθες Σουεζ 18 Φεβρ. (διαταγάς)
ΣΥΠΡΙΑΝ MENT		έτ. «Πιουν. Μαρ. Έντερεράζη»	52	2073	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΣΥΡΑ		έτ. «Σύρου»	43	8634	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 14 Φεβρ.
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	άνεκ. Πειραιά 17 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΤΑΝΑΙΣ		έτ. «Τριτώνια»	59	2847	άνεκ. Νιούκαστη (Ν.Σ.) 8 Φεβρ. διά Περού
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Γκαράντες»	31	3991	διηλθες Κων(κ)πολιν 15 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΤΑΣΙΑ		Α. Κατσογώργης κλπ.	44	2321	έφθ. Σάντος 20 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ		Π. Βράγκος	39	1502	άνεκ. Βακαστούν 17 Φεβρ. διά Βιέτ - Νάμ
ΤΕΓΕΑΝ		έτ. «Καλιόπη»	43	7314	άνεκ. Κολάροπι 17 Φεβρ. διά Σουεζ
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. «Αρμένια»	49	2420	έφθ. Φιλόλευφειαν 22 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τοσάτημ»	44	7184	άνεκ. Βρέμην 19 Φεβρ. διά Μπρέικ
ΤΖΟΥ		έτ. «Σούλαγκα»	37	5556	ίδε: «ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ», σημαία Λιδερίας
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικην»	42	7513	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 15 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Εύγενια Ι. Χανδρῆ	43	10448	έφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άνεκ. Πούλι Μπούκορ 21 Φεβρ. διά Τσιτταγκόκ
TINA		έτ. «Ολιστιμ»	42	7362	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Φεβρ.
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	56	2863	διηλθες Κων(κ)πολιν 18 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΤ		Γατζάνης & Μωράτης	49	1366	άνεκ. Χιμπότε 3 Φεβρ. διά Κρίστουπολ
TRINITY		έτ. «Φιντελίτιτη»	57	10493	άνεκ. Βιλελμαχάρεν 9 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)		έτ. «Τρόπικα»	54	12131	άνεκ. Βανκούμερ 22 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΤΡΙΤΩΝ		όρ. Γράτσοι	44	7207	άνεκ. Ν. Ύόρκην 25 Φεβρ. διά Πουέρτο Μπολιδόρ
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ		έτ. «Τροπικάνα»	62	6420	άνεκ. Πάλι Αγκάντα 31 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΥΔΡΑΙΟΣ III		Κουλούρας	38	5239	διηλθες Αγ. Βικέντιον 30 'Ιαν. διά Μπ. "Αύρες
ΥΠΑΠΑΝΤΗ		έτ. «Ανατολή»	41	7195	άνεκ. Πούλι Μπούκορ 21 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	διηλθες Γιρβαλτάρ 22 Φεβρ. διά Χάρρην
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		έτ. «Κόμετ»	43	15005	διηλθες Παναμά 31 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Λάνονερ»	45	15574	άνεκ. Γιανθάτα 24 Φεβρ. διά Μανιανίλλο
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	άνεκ. Εμπεν 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Σόντ Πέντρο»	43	7132	έφθ. Κάρδαρ 14 Φεβρ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Άλορα»	60	13997	έφθ. Λαρέντζο Μωρέκις 18 Φεβρ.
ΦΑΝΗ		έτ. «Μέση»	44	15579	άνεκ. Λαύριον 17 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΦΑΡΟΣ		έτ. Κ. Μάτσας	41	7244	διηλθες Παναμά 17 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΦΛΩΡΑ Μ.		έτ. «Ραούσα»	44	7282	άνεκ. Αντεν 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Αμφιώνη»	57	9950	άνεκ. Μάλταν 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Άλορα»	60	13993	άνεκ. Σιγκαπούρην 23 Φεβρ. διά Κίναν
ΦΟΙΒΟΣ ΑΝΔΡΑΣ		έτ. «Σπλέινης»	44	15020	άνεκ. Ρότερνταμ 19 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού

ΟΡΥΔΙΩΤΗΣ	Zαχάρης - Βασιλίας	47	1106	διήλθε Κων) πολιν 15 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΦΩΣ	έτ. «Λαιμπρίαν»	43	7152	διήλθε Λιζόραν από 22 Ιαν. διά Βιληγκτον (N.K.)
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντέλιτι»	57	10493	άνεχ. Χονδούλου 10 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΦΩΤΗΣ	«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	άνεχ. «Άλγεριον 20 Φεβρ. διά Όράν
ΦΩΤΗΣ Π.	Φ. Πετροπουλάκος	26	1958	άνεχ. Βηρυττόν 24 Φεβρ. διά Γάζαν
ΧΑΔΙΕΣ	M. Κοπότας κλπ.	27	2448	άνεχ. Αγκούνα 15 Φεβρ. διά Ραβέννας
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχάρης, Βασιλίας κλπ.	13	1282	διήλθε Κων) πολιν 15 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7240	έφθ. Γιασένταν 22 Φεβρ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	άνεχ. Βανκούνερ 5 Φεβρ. διά Κίναν
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδς 24 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλτέζο»	44	1876	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ.
ΧΙΟΣ	Κοντός & Ψαρέλλης	44	1752	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Φεβρ. διά Γένοβον
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Ντεβελόπεμπντη»	53	8458	έφθ. Αρμαντάν 23 Φεβρ.
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	εις Χούγκ Κόγκ από 2 Ιαν.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός Έρμανός»	42	2865	διήλθε Κων) πολιν 14 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	όδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	άνεχ. Μπιζέρταν 24 Φεβρ. διά Πειραιά
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Νιουκαστλ (N.S.) 26 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΨΑΡΑ	έτ. «Πίδεβη»	25	958	έφθ. Αρντραστάν 15 Φεβρ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Φαφαλίδης Δ. I.»	45	7247	έφθ. Ολάκιαν 10 Φεβρ.
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλ»	42	7175	άνεχ. Κέπη Τάουν 10 Φεβρ. διά Μάντζεστερ

ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	9856	άνεχ. Μάλμπρο 2 Φεβρ. διά Κιουροσάρο
ΑΓΑΓΗΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	45	10249	εις Τσιταγκόχη ρόδς από 4 Δεκ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα Μπουρικά»	21	1173	διήλθε Κων) πολιν 17 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλλ»	44	7261	έφθ. Ελευσίνα 24 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθάλια»	45	6877	άνεχ. Πειραιά από 13 Ιαν. διά Δυρράχιον
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	έφθ. Σασέμπρο 16 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	έφθ. Σκαραμαγκά 24 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπισαγά»	43	3106	έφθ. Μιδδλσεμπτρο 11 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσάτ»	24	1988	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 17 Φεβρ. διά Γένοβον
ΑΓΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	37	5574	εις Ρότερνταμ, υπό παρολαδήν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Φεβρ. διά Γένοβον
ΑΓΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απολόρι»	44	10172	διήλθε Μπρωνιμποτελ 17 Φεβρ. διά Ήν. Πολιτείας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1946	εις Καζαμπλάκιαν από 24 Ιαν. 1963
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντεντ»	43	8434	άνεχ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Ρεσιφ
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεχ. Τακόσια από 15 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΕΛΛΟΡΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βοτά»	57	20797	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Φεβρ. διά Άμερισον
ΑΖΟΥΡΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	έφθ. Λατάκια 8 Φεβρ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγνούαίνι»	49	3484	έφθ. Μπασεσίν 12 Φεβρ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	Τρανομαρίνα 'Άρμαντόρες	42	6997	έφθ. Ρουέν 17 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	30	4125	έφθ. Σαντάρτερ 16 Φεβρ.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	άνεχ. Κολόμπιαν από 24 Ιαν. διά Ισπανίαν
ΑΘΗΝΑΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	άνεχ. Ναύπλιο 21 Φεβρ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύκριερες»	45	9728	έφθ. Λατάκια 8 Φεβρ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργινία»	43	7280	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 24 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαστοφίκα»	42	7227	έφθ. Λοριαντ 23 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαστοφίκα»	43	7267	διήλθε Θέουνταν 26 Φεβρ. διά "Εμδεν
ΑΙΓΑΙΝΤΑΝΤΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπιμπρίαν»	58	10018	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπιμπρίαν»	58	10018	άνεχ. Κολούμπιαν ρίθερ 9 Φεβρ. διά Ισπανίαν
ΑΙΓΑΙΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπιμπρίαν»	58	10020	άνεχ. Κόμπη 7 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοειδώνα»	43	7256	διήλθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Κουβέιτ
ΑΚΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ζολέ»	45	7285	έφθ. Χανταρίαν από 17 Φεβρ.
ΑΚΡΗ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7246	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ.
ΑΚΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7281	άνεχ. Λονδίνον 11 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	10544	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΚΤΙΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7245	διήλθε Κόμπη 20 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΛΟΥΔΕ ΕΛ ΑΒΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγούσοι»	54	29440	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Φεβρ. διά Πάλιμπορο
ΑΛΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 24 Ιαν. διά Κούβαν
ΑΛΕΞ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριταλέδης»	25	2323	έφθ. Ριγκέναν 16 Φεβρ. διά Ραβένναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίδας»	44	1413	εις Βαλτιμέρην από 3 Νοεμ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10480	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπιμπρίαν»	56	20926	άνεχ. Φιλαδελφίαν 23 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάννα Νικόλα»	43	2908	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 24 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μύρινέλλα»	18	5555	άνεχ. Λονδίνον 11 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρισπο»	44	7215	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066	άνεχ. Νιού Ουεστμινστερ 21 Φεβρ. (διαταγής)
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ.
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέμποπας»	41	7401	έφθ. Ν. Ύρκην 29 Ιαν.
ΑΛΜΠΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7250	άνεχ. Βομβάν 21 Φεβρ. διά Μαντράς
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	έφθ. Ρίο Χάινα 7 Φεβρ.
ΑΑΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	διήλθε Παναμά από 10 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΦΕΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σῆπ Γκάρντιναν»	43	8426	έφθ. Ροζάριο 24 Φεβρ.
ΑΛΧΕΙΔΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αντώνιο»	43	7171	διήλθε Θέουνταν 1 Φεβρ. διά Χούστον
ΑΛΧΕΙΓ' (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7183	έφθ. Μπιλμπάνα 18 Φεβρ.
ΑΜΑΝΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	38	1748	έφθ. Βιρτουτόν 22 Φεβρ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	Νουέδη Βαλεντόνια	45	7201	διήλθε Τρίνιτινταν 13 Φεβρ. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΜΙΟΙΑΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	49	15797	άνεχ. Τσάρλεστον 18 Φεβρ. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουένοτ Αφρικαν»	44	7242	έφθ. Λόδς Αντζελες 24 Φεβρ.
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσαν»	56	13262	άνεχ. Ταρπικό 21 Φεβρ. διά Ν. Ύρκην
ΑΝΑΡΕΑΣ ΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανιμονί»	55	21075	άνεχ. Περσ. Κόλπον 18 Φεβρ. διά Σπέτζια
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	40	3182	άνεχ. Μπιλμπάνο 20 Φεβρ. διά Σέτονταπαλ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντόντερ»	57	11978	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 19 Φεβρ. διά Μίρα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδωνίς»	53	18713	άνεχ. Κόμπη 25 Φεβρ. διά Ρίο Τανούρα
ΑΝΘΩΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόραντο»	42	7044	διήλθε Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά Νοεύτιας
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	57	25441	άνεχ. Ν. Ύρκην 19 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουένοτ Αφρικαν»	45	4229	έφθ. Φουζίκι 23 Φεβρ.
ΑΝΝΑ ΔΟΥ-ΙΖΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτρεμιον»	54	6112	έφθ. Ν. Ύρκην 20 Φεβρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτρεμιον»	44	10505	έφθ. Βενετίαν 29 Ιαν.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΙΟΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτάμι»	41	7061	έφθ. Ροζάριο 15 Φεβρ.
ΑΝΤΟΡΕΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεχ. Αρούμπαν 8 Φεβρ. διά Σαμαΐκα
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	3901	έφθ. Ροζάριο 21 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	διήλθε Παναμά 6 Φεβρ. διά Μεξικό
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλλ»	43	7244	έφθ. Μαντράς 25 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νταϊφά»	44	1589	διήλθε Σάνουθ 'Ηστ Ατλαντικ»
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήστ Ατλαντικ»	63	15985	άνεχ. Αμέρερσον από 25 Ιαν. διά Κόρπους Κρίστι
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ζουάν	24	4436	έφθ. Βομπάνοι από 3 Δεκ. 1962
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	έφθ. Ζέσακαν 4 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Σαντιάγκο
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοθάνι»	44	7284	έφθ. Αλεξανδρέαν 8 Φεβρ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	Α. Κατούγεωργης	40	1280	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διά Ρότερνταμ
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Μπάρμπιαν 20 Φεβρ. διά Νόρτερνταμ
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ποδάρικος	35	4965	άνεχ. Σέρρος 20 Φεβρ. διά Δουγκέρκην
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οδύσσαν»	46	1951	έφθ. Ρότερνταμ 13 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βολέρα»	45		

ΑΡΙΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φινανσιάρια Ναδικός»	19	2395	έφθ. Σπέτζια 16 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	άνεχ. Τόκιο 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριας»	63	27700	άνεχ. Χονολουλού 21 Φεβρ. διά Χουάκο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	έφθ. Βενετίαν 7 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7247	διπλήθε Παναμά 22 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργαμος»	43	6995	έφθ. Ταϊταγκόκ ρόδς 19 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστε»	44	7216	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 12 Φεβρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	28	1707	διπλήθε Κωνύπολιν 31 Ιαν. διά Νοβορωσίκην
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έρμης»	44	7159	έφθ. Βρέπτυν 23 Φεβρ.
ΑΡΚΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύλδαι»	38	13405	άνεχ. Βοστώνην 15 Φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπούτς»	53	18743	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρα»	43	8666	έφθ. Τέμπ 25 Φεβρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσδος»	43	7303	διπλήθε Παναμά 1 Φεβρ. δι' Όζάκαν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιαλ»	32	3848	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. διά Λά Σαλίνα
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2409	άνεχ. Λονδίνον 13 Φεβρ. διά Χάλιφας
ΑΡΡΟΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνστο»	48	11319	άνεχ. Ταμπικο 20 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΑΤΕΜΙΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτεμισιον»	44	7176	έφθ. Πειραιά 20 Φεβρ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνη) 6 Φεβρ. διά Κάλλιαρι
ΑΡΤΣΕΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντον»	44	10454	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. δι' Άτλαντικόν
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκο Λάιν»	63	15929	εις Ρίο Ιανένι από 31 ΔΕΚ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	έφθ. Λίθερπουλ 22 Φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κυρινθός»	22	1754	Ίδε: «ΔΙΑΜΑΝΤΩ», ώς μετωνυμάσθιν
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμι Στή Τράπον»	43	7137	άνεχ. Όζάκαν 5 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικη»	44	7283	άνεχ. Κόρπι 23 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν γκαμπριέλ»	44	7176	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 14 Φεβρ. δι' Άγγλιαν
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνια Κ.»	43	7129	άνεχ. Μπάκια Μπλάκα 13 Φεβρ. διά Βαρκελώνην
ΑΣΠΛΙΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρα»	53	13415	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΑΣΠΡΩΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	44	14243	άνεχ. Φρόπορτ (Μπακ.) 17 Φεβρ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	5234	άνεχ. Μπ. Αύρες 8 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΣΤΡΕΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	12624	άνεχ. Βομδάνιον 14 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	έφθ. Ιμιγκαχ 22 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκινε»	58	20603	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	60	20444	έφθ. Κριοτομπο 23 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	26032	άνεχ. Χιον 12 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096	άνεχ. Γιοκοχάμα 6 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10094	άνεχ. Βαλένθια 31 Ιαν. διά Ριγιέκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	έφθ. Ν. Ορλεάνην 13 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΙΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	49	17094	έφθ. Ν. Υόρκην 4 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΟΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	54	9833	άνεχ. Βοστώνην 4 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΚ Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	άνεχ. Τάμεσιν 16 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	55	12985	άνεχ. Μπάρι 19 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	53	11322	άνεχ. Σέλλα Χάφεν 15 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	53	12696	άνεχ. Κιουρασάο 25 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	53	12712	άνεχ. Πούλο Μπούκον 19 Φεβρ. διά Λίθερπουλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	52	11524	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 17 Φεβρ. διά Μάλταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηότ Άτλαντικη»	62	16500	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 Φεβρ. διά Πασκαγκούλα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	56	14839	έφθ. Χάριπον ρόδς 21 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	52	10930	έφθ. Ν. Υόρκην 21 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	49	10908	άνεχ. Ταμπικο 21 Φεβρ. διά Κεατζακοάλκος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10189	διπλήθε Παναμά 17 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	10139	άνεχ. Αντεν 18 Φεβρ. διά Σουέζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άτλαντικη»	63	15985	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 Φεβρ. διά Β. Είρηνικόν (ΗΠΑ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	διπλήθε Παναμά 15 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΤΟΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηντηγούελλη»	44	7125	άνεχ. Πούλο Μπούκον 8 Φεβρ. διά Σουέζ
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρδια»	43	7257	έφθ. Λονδίνον 14 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπίθερ»	56	10312	άνεχ. Μπιλμπάν 4 Φεβρ. διά Ν. Ορλεάνην
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	άνεχ. Λάγκος 13 Φεβρ. διά Σασσάντρα
ΒΑΝΤΕΡΛΑΣΤ (λ.)		έλληνικη συμφέροντα	44	7271	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 Φεβρ. διά Γενόβαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	44	7192	άνεχ. Πύλον 14 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	έφθ. Μαυρίκιον 25 Φεβρ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεχ. Ροζάριο 21 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ		έλληνικη συμφέροντα	42	6749	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανόσ»	58	26566	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 Φεβρ. διά Μιζουσίμα
ΒΛΑΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικη συμφέροντα	21	1410	άνεχ. Τερνέστον 22 Φεβρ. διά Πόρτο Έμπεδκλε
ΒΡΩΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνι»	56	8633	άνεχ. Μπέλφαστ 19 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΒΡΩΝΤΑΔΟΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	44	7243	άνεχ. Λός Αντζελες 14 Φεβρ. διά Κεελόγκ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	έφθ. Ράς Τανούρα 24 Φεβρ.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόνφλαντ»	42	7286	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Φεβρ. δι' Άμαγκασάκι
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	έφθ. Ν. Ορλεάνην 15 Φεβρ.
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	έφθ. Δουβλίνον 15 Φεβρ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστούριας»	44	7113	έφθ. Μπάραν 15 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νίμωρ»	44	7176	διπλήθε Παναμά 15 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλη»	45	7253	άνεχ. Χιροκάτα 4 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. διά Ριο Ιανέριο
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα ρόδς 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Αιμούργον 20 Φεβρ. δι' Άμερσον
ΓΕΩΡΓΙΟΓ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Οίλη»	54	18790	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεοτ»	35	5028	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	1772	έφθ. Κορούν 25 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσερπο»	43	7166	διπλήθε Σουέζ 23 Φεβρ. διά Σπαλάτον
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άιτζαν»	41	5270	άνεχ. Ριγιέκαν 19 Φεβρ. διά Σεμπένικο
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (N.A.T.)		έτ. «Ελλενικ Σίπηπικ & Ίνταστρ»	43	8513	έφθ. Σασέμπο 16 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΥΛΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντα»	39	10051	έφθ. Μπ. Αύρες 24 Φεβρ.
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πανόλας»	40	5550	έφθ. Ταιταγκόκ ρόδς 6 Φεβρ.
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7241	έφθ. Μπέλφαρ 13 Φεβρ.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρο Πασιφίκ»	44	7158	άνεχ. Βοστώνην 15 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	4740	άνεχ. Σουέζ 20 Φεβρ. δι' Άμπου Ζενίμα
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	27	2766	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 13 Φεβρ. διά Κεελόγκ
ΓΚΙΤΤΕ		έτ. «Στέλλα»	28	5907	έφθ. Τεργεότην 16 Φεβρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	έφθ. Γενόβαν 1 Φεβρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέτρομαρ»	56	26032	έφθ. Πειραιά 13 Ιαν. διά Τόκιο
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	54	28323	άνεχ. Βοστώνην 15 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εγκουάζουλ»	57	13750	άνεχ. Σουέζ 8 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με.)
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουήκη»	57	13750	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Φεβρ.
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πανούσενικ»	55	20432	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Φεβρ. διά Λάδοσεντ
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκλέιντ»	54	20580	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20431	άνεχ. Βοστώνην 8 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΡΗΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλη»	57	13750	άνεχ. Αρούμπαν 20 Φεβρ. διά Μαΐαμι
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Ομοιλ»	61	11971	άνεχ. Αμβούργον 13 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΚΟΥΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τοέστος Μπαίνη»	57	25489	άνεχ. Ντουμάι ρόδς 12 Ιαν. διά Μπατάκας
ΓΚΟΥΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαίφουρ»	57	25490	άνεχ. Μπακρέιν 14 Φεβρ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΓΚΟΥΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλασί			

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπιούτυ	57	27902	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπόντ	57	20533	έφθ. Αμπαντάν 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ'ΙΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πί'ις»	49	13956	έφθ. Σαδόνα 21 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Σή»	53	12877	άνεκ. Βαλτιμόρη 24 Φεβρ. διά Κιουρσάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ηότον»	58	11201	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Λορ. Μαρκές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ ..	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπάννερ	43	12793	άνεκ. Άμδούργον 20 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΖΕΡΙΤΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μερκιουρί Τάνκερς»	55	20165	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. δι' Αρουμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	διπλήθε Μπρόνομποττελ 10 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πλήρωμα)		έτ. «Νιούφεΐν»	58	11200	άνεκ. Ριγιέκαν 16 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	έφθ. Σκαραμαγκάν 22 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Λάντλουσον»	57	10499	εις θεσιν 48.41 Β. - 4.55 Δ. Φεβρ. 17 διά Κάρλοχαμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοντον»	58	10499	άνεκ. Κόμπει 19 Φεβρ. διά Λορ. Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (N.A.T.)		έτ. «Νιόροεστ»	58	10499	άνεκ. Γιοκοχάμα 15 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Μέμφις»	43	12500	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 10 Φεβρ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Στέτελ»	44	13005	διπλήθε Παναμά 16 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	άνεκ. Αμδούργον 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	διπλήθε Παναμά 13 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Δ.δ.) ..		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεκ. Περο. Κόλπον 10 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (Δ.δ.) ..		έτ. «Ορίεντολ»	53	12705	άνεκ. Πουλο Μπούκον 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΙΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίς»	43	14294	άνεκ. Κόμπει 21 Φεβρ. δι' Ιντσόν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	έφθ. Χαδάναν 1 Φεβρ. διά Ματάνζας
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 13 Φεβρ. διά Ματάνζας
ΔΕΚΑ ..		έτ. «Μαργκολόντε»	42	7270	έφθ. Βοστώνην 10 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Ιωάννης»	44	7154	έφθ. Μπαρόντ 24 Φεβρ.
ΔΗΛΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεκ. Λος Αντζελες 10 Φεβρ. διά Τόκιο
ΔΗΛΟΣ ΠΑΓΩΝΙΡ (Δ.) ..	(N.A.T.)	Γ. Θ. Σιγάλας ..	29	2935	έφθ. Τάιν 19 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Δλόσ»	44	7259	άνεκ. Ν. Υόρκην 15 Φεβρ. διά Μανιλαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	έφθ. Βανκούμπερ 21 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ ..	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7187	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Φεβρ. διά Νοθρωδιακον
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (Δ.) ..		έτ. «Καριμπιαν»	44	7257	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	Λ. Φραγκίστας ..	32	1754	εις Πειραιά υπό παραλαβήν
ΔΙΟΝΗ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	έφθ. Κωνιών 19 Φεβρ.
ΔΙΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πιονιάντεν Κρός»	52	12523	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 20 Φεβρ.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τέλοφ»	44	7264	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Καράτοι
ΔΡΟΜΟΝ ..		έτ. «Αλτα»	45	12813	άνεκ. Τερεγγοντ 31 'Ιαν. διά Ριγέκαν
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17500	έφθ. Αμέρεραν 13 Φεβρ.
ΔΥΡΙΕΥΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γρηγορούσσα»	42	2757	διπλήθε Παναμά 21 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΔΥΡΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Δυριέν»	58	6331	έφθ. Μομπίλ 21 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Μομπίλ 21 Φεβρ.
ΕΒΜΑΡ (Λιθ.δ.) ..		έτ. «Μονρόβια»	57	13711	άνεκ. Χάρηκ "Αϊλαντ" 17 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΕΒΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φαουντέσιον 'Αρμαντόρες»	43	8184	άνεκ. Χονόλουλου 29 'Ιαν. δι' Ιαπωνιαν
ΕΖΕ (Δ.) ..	(N.A.T.)	Νόρθ Ατλαντικ ..	63	15983	έφθ. Ναγκούρια 20 Φεβρ.
ΕΞΝΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελεοποντ»	39	6797	άνεκ. Μάρπαρο 19 Φεβρ. διά Κόρραμσαχρ
ΕΙΡΗΝΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε»	56	10329	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ. διά Μομπίλ
ΕΙΡΗΝΗ Ξ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πουντά 'Αρένας»	29	6941	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσιογκ»	42	7210	άνεκ. Τζιψούτι 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΙΑΝΑΝΟΡ ..		έτ. «Στέφ»	43	7261	άνεκ. Λός Αντζελες 24 Φεβρ. διά Τσιμπά
ΕΙΕΝ Κ. ..	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	43	7244	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 12 Φεβρ.
ΕΙΕΝΑ ..		έτ. «Αλμπατρος»	45	7160	έφθ. Τοτταγκόν ρόδς 12 Φεβρ.
ΕΙΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καργκόνεα 'Ιντερνάδο»	22	1953	άνεκ. Λά Γκουλεττ 10 Φεβρ. διά Λικάτα
ΕΙΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αρδάκουνα»	38	5500	άνεκ. Ροζάριο 18 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΕΙΛΛΗ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	έφθ. Κοπεγχάγην 23 Φεβρ.
ΕΙΛΛΗ (Λιθάνου)		έτ. «Φαλλάλον»	52	11680	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΕΙΛΛΗΜΑΡΗ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	έφθ. Δάντοιχ 7 Φεβρ.
ΕΙΛΛΗΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	άνεκ. Γιοκοχάμαν ύπο 23 'Ιαν. διά Ν. Ορλεάνην
ΕΙΛΠΑΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάλκαρ»	56	10312	άνεκ. Λός Αντζελες 31 'Ιαν. διά Σάν Μάρκος "Αϊλαντ"
ΕΝΩΣΙΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	άνεκ. Χιροχάτα 20 Φεβρ. διά Ντάιρεν
ΕΠΙΚ (μετ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσίς»	43	7162	έφθ. Ν. Υόρκην 13 Φεβρ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (Δ.) ..		έτ. «Ερκουλες»	58	17749	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ.
ΕΥΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζεζέ»	43	7272	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6223	άνεκ. Ντύρμπαν 8 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγία»	42	2720	έφθ. Ρόττερνταμ ύπο 23 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου) ..		έτ. «Ιντιπέντεντεν»	43	7231	άνεκ. Ριο 'Ιανείρο 30 'Ιαν. δι' Αματερνταμ
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	άνεκ. Κοναράκ 18 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΥΒΟΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	άνεκ. Αύγυουσταν 20 Φεβρ. διά Γλασκώπην
ΕΥΤΕΝΙΑ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελλειν Σιπηγκ & Ιντάστρ.	43	8393	έφθ. Αγ. Φραγκιόκον 20 Φεβρ.
ΕΥΤΕΝΙΑ (Δ.δ.) ..		έτ. «Οσαεν»	42	6975	άνεκ. Σεμπού 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΤΕΝΙΑ Γ. (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Προιθεύς»	54	11208	έφθ. Αντεν 24 Φεβρ.
ΕΥΤΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 16 Φεβρ.
ΕΥΤΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλα»	54	18730	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΕΥΠΛΟΙΑ ..		έτ. «Ποσειδών»	56	30150	έφθ. Πόρτλαντ 22 Φεβρ.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο»	59	9003	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ.
ΕΦΕΣΟΣ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπραζίλιο»	58	14606	άνεκ. Χούτοντον 11 Φεβρ. διά Κάντλα
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου) ..		έτ. «Ρέμιαρ»	49	17613	έφθ. Κόμπει 15 Φεβρ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Σουέζ 22 Φεβρ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) ..		έτ. «Ούλτοαμάρ»	44	4296	εις Ν. Ορλεάνην ύπο 16 Δεκ. 1962
ΖΙΤΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βάτια»	43	7273	διπλήθε Θέουταν 5 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΖΩΦΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια ..	55	7696	έφθ. Θλωσικ 10 Φεβρ.
ΗΓΚΛ (παν.) ..		έτ. «Οινούδαι» ..	37	1917	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 24 Φεβρ. δι' Ακάμπα
ΗΑΕΚΤΡΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιαρέγιες»	30	1569	εις Λός Αντζελες ύπο 22 Μαρτ. 1963
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Παλμέα»	45	14418	έφθ. Ν. Ορλεάνην 14 Φεβρ.
ΗΡΑ ..		έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Σάντος 11 Φεβρ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	ΗΛ. Κωνσταντίνου ..	48	4697	εις Ν. Ορλεάνην 10 Φεβρ.
ΗΕΤΠΟΡΤ (παν.) ..		έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	διπλήθε Παναμά 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΘΑΛΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τάκης»	37	1166	έφθ. Μπέλφαροτ 21 Φεβρ.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	έφθ. Αλεξάνδρειαν 13 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ»	44	7260	διπλήθε Παναμά ύπο 17 'Ιαν. διά Τόκιο
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ (Δ.) ..		έτ. «Μαρπλαρι»	44	7194	άνεκ. Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Ν. Ορλεάνην 2 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	38	6529	άνεκ. Μη. Αύρες 19 Φεβρ. διά Γενόβον
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.) ..		έτ. «Φιαντόρτα»	45	7255	διπλήθε Κωνιώπιον 5 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΓΗΝΟΥ (Λιθ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πρέδεζα»	42	7205	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 Φεβρ. διά Αθρουρ
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεν Κάργκο»	63	15923	άνεκ. Βικέντιον 20 Φεβρ. διά Βικτωρίαν
ΘΗΜΠΙΑΝ (..)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα 'Ελλε»	43	7259	άνεκ. Τζιμπούτι 19 Φεβρ. δι' Απω Ανατολήν
ΘΟΥΛΑ (π.) ..		έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 Φεβρ.
ΘΡΑΚΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	44	7257	έφθ. Τοιτταγκόν 13 Φεβρ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	διπλήθε Θέουταν 17 Φεβρ. διά Ραγγούν
ΘΩΜΑΣ Α. (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεκ. Ν. Υόρκην 17 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΙΑΝΘ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα ..	53	12102	άνεκ. Αντεν 22 Φεβρ. διά Σουέζ
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου) ..		έτ. «Ολιστιμ» ..	37	5925	έφθ. Σαντιάγκο 6 Φεβρ.
ΙΜΜΥ (Λιθάνου) ..		έτ. «Ασούνγιον» ..	20	2253	διπλήθε Κωνιώπιον ύπο 14 'Ιαν. διά Βάρον
ΙΝΒΙΚΤΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο» ..	44	12646	άνεκ. Ριγιέκαν 17 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ» ..	56	10414	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κρ			

ΙΩΝΙΑΝ ΤΕΛΛΕΤΖΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσάνικ»	53	13485	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ.
ΙΡΙΣ ΗΙ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	3946	διπλής Κων. πολίν 17 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	διπλής "Άγ. Βικέντιον 22 Φεβρ. διά Μη. "Άυρες
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΤΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανουέζαι»	17	1295	άρχεια Κυνούσσουραν ἀπό 1 Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπδα»	43	7297	άνεκ. Λάς Πάλαμα 14 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη Γκιοβάνι»	42	7020	έφθ. Αλεξάνδρειαν 14 Φεβρ.
ΚΑΒΑΛΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	άνεκ. Μπάριμποντας 21 Φεβρ. διά Θόρτ ντε Φράνς
ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	(N.A.T.)	"Ελλενική Σίπ. Ιντάστριες	43	8428	έφθ. "Άγ. Θραγκίσκον 14 Φεβρ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Εντίνα»	43	7237	έφθ. Γκάροτων 21 Φεβρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλφα»	46	3821	έφθ. Λονδίνον 15 Φεβρ.
ΚΑΒΟΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	άνεκ. Βανκούμπερ 14 Φεβρ. διά Τόκιο
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	έφθ. Ριο Ιανέριο 5 Φεβρ.
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	εις Πειραιά ἀπό 11 Φεβρ. 1963
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Οθεροπίς Τάνκοπι»	30	2377	διπλής Κων. πολίν 21 Φεβρ. δι' Ιλίτσεβοκ
ΚΑΛΛ Λ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ι κάμπη»	43	7176	έφθ. Καλλάρ 6 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	άνεκ. Ντακάρ 17 Φεβρ. διά "Ηοτ Λόντον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. "ΕΛ Τρέιντερς»	44	7255	διπλής Παναμά 20 Φεβρ. διά Μπουενάβεντούρα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελικών»	43	8465	διπλής Θέουταν 8 Φεβρ. διά Μη. "Άυρες
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποτέντε»	44	7192	διπλής Θέουταν 10 Φεβρ. δι' Άγκωνα
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδίδα»	35	5103	έφθ. Κίγκοτων (Ζαμ.) ἀπό 24 Ιαν.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίκονεν»	29	2666	έφθ. Λισαράνων 20 Φεβρ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	40	7121	—Ιδες "ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ", ώς μετωνυμάσθη
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	21	1498	άνεκ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτια»	43	1790	διπλής Παναμά 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρυκο»	63	17057	άνεκ. Αμέρεραν 10 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια»	56	10015	άνεκ. Νταρμπάνα 11 Φεβρ. διά Σιγκαπούρων
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιλελούεθα»	07	1075	άργει. Πειραιά ἀπό 22 Ιαν.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Αγιοι Ανάργυροι»	41	2866	έφθ. Τάιν 21 Φεβρ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Υπανστήν»	43	2874	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιτροφάνης»	24	2060	άνεκ. Ντουμπάτι 25 Φεβρ. διά Κόρραμσαχρ
ΚΑΠΤΑΝΙΑΣΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετανίσσα»	44	7281	άνεκ. Κιουρασάο 9 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρα»	43	7993	άνεκ. Γιοκοχάμα 5 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΚΑΠΤΑΝΙΑΣΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	άνεκ. Κολούμπια ρίζερ 11 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Μπερτντά 21 Φεβρ.
ΚΑΡΝΕΙΣ ΣΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	έφθ. Μπουργκάς 25 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτσια»	43	7033	έφθ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φάνκο»	29	9357	έφθ. Νιούπορτ 18 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	έφθ. Φερρόλ 23 Φεβρ.
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεκ. Γιοκοχάμα 20 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διπλής Σουεζ 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΚ ΘΗΡΑΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεκ. Μπαντάρ Μασσαρ 18 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΙΚ ΠΗΛΕΥΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΚΙΜΟΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	39	4876	έφθ. Μη. Άυρες 15 Φεβρ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροενάν»	56	23232	άνεκ. Αμέρεραν 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΚΙΛΑΙΡΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασδίρης	27	5411	άνεκ. Γιοκοχάμα 20 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	διπλής Σουεζ 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΛΕΙΩ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιεντούλας»	42	7176	άνεκ. Μπαντάρ Μασσαρ 18 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεκ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμπι»	43	7248	διπλής Παναμά ἀπό 21 Δεκ. δι' Οζάκαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. διά θιλαδέλφειαν
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλια»	43	7176	άνεκ. Γιαβάτα 15 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΚΟΜΕΤ ΜΠΟΥΤΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκων»	43	7250	άνεκ. Τοάρλεστων 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΜΕΤ ΧΕΜΙΣΤ		έτ. «Ντάνα»	53	12284	έφθ. Τζάκονδιλι 10 Φεβρ.
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Μπάρρου»	53	11270	άνεκ. Χούστον 14 Φεβρ. δι' Αμέρεραν
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (Λ.)		έτ. «Χαγκούλλα»	19	2949	άνεκ. Γενόβαν 20 Φεβρ. διά Σαγκούντο
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (Λ.δ.)		έτ. «Κονσόνεινς»	53	12062	άνεκ. Βενετίαν 18 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (Λ.)		έτ. «Γάλαρους»	44	7299	διπλής Σουεζ 21 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Νανάιμο 19 Φεβρ.
ΚΟΡΗ		έτ. «Σάντα Αννούλα»	40	3496	άνεκ. Κέππον Τάουν ἀπό 25 Ιαν. διά θρόπτασιν (ΕΠΩΛ.)
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρέιντερς»	43	8685	διπλής Παναμά 20 Φεβρ. διά Πρόθιντενς
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλανουεθα»	63	30705	έφθ. Αστόρια 18 Φεβρ. διά Σαγκούντο
ΚΟΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεκ. Ράς Τανόύρα 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΜΟΡΑΛΤ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκούερα»	56	10867	διπλής Σουεζ 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΣΑ ΙΡ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηατέρ Σελ Τράνσοπορτ»	62	14963	άνεκ. Χαμπον ορδός 19 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΑΛΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	43	7075	προσηρματείσεις 47.23 Β. — 61.54 Δ. ἀπό 20 Δεκ.
ΚΟΣΜΙΚ (Δ.Μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	άνεκ. Γιαβάτα 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΡΕΣΤΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαδιόδια»	44	7135	έφθ. Καλκούτταν 15 Φεβρ.
ΚΡΗΝΗΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλής Παναμά 19 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Λεσβού
ΚΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορζι»	38	6032	έφθ. Νανάιμο 21 Φεβρ. διά Περο. (διαταγάς)
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπτήριαν»	56	4031	έφθ. Ν. Όρλεάνην 19 Φεβρ.
ΚΥΜΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάλαρα»	56	24305	άνεκ. Χάρρη Αίλαντ 23 Φεβρ. διά Γιοκαΐσι
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	43	6992	άνεκ. Γιοκοχάμα 13 Φεβρ. διά Πουσάν
ΚΥΠΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτιψ»	43	7230	έφθ. Λάγκος 4 Φεβρ.
ΚΥΡΙΑΚΑΤΕΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐδας»	44	2896	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεκ. Αμέρεραν 21 Φεβρ. διά Ιμιμιχαρ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κ.)		έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	έφθ. Κολόμπο 21 Φεβρ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	45	6172	έφθ. Μπ. Αύρες 14 Φεβρ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Ριγιέκα 13 Φεβρ.
ΛΑΕΡΤΗΣ		έτ. «Στάλα»	50	8683	έφθ. Μοντεβίδεο 19 Φεβρ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ		έτ. «Εργκάνα»	53	11262	διπλής Γιρβάλταρ 10 Φεβρ. διά θιλαδέλφειαν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριελ Μαρίν»	43	8466	έφθ. Βακαρματούσ 16 Φεβρ.
ΛΑΡΓΚΟ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	έφθ. Περο. Κόλπον 24 Φεβρ.
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιασθεντούρα»	56	10048	έφθ. Κοατζακόδλος 20 Φεβρ.
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Λέφτρικ»	43	7176	έφθ. Τζέδδα 14 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιράμοντε»	53	13406	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ ἀπό 21 Ιαν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζπάτα»	43	7109	έφθ. Ν. Όρλεάνην 11 Φεβρ.
ΛΗΤΑ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούναίτεντ Κρός»	53	12577	άνεκ. Μένα Σαούδ 18 Φεβρ. διά Χάρτρων
ΛΟΥΔΙΑΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόρρες»	62	10836	άνεκ. Γιοκοχάμαν 24 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίττλ Τζών»	54	1604	εις Κόμπε ἀπό 7 Ιαν.
ΛΟΥΡΙΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν»	43	8395	άνεκ. Αντεν 21 Φεβρ. διά Σαλαλά
ΛΟΥΣΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	50	15943	άνεκ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 10 Φεβρ. διά Μπάραν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδενίντα»	43	7118	έφθ. Μοντεβίδεο 5 Φεβρ.
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7583	άργει. Λίβερπουλ 31 Ιαν. διά Τάμπαν
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελίθιρα»	44	7244	έφθ. Βρέμπον 21 Φεβρ. δι' Ελευσίνα
ΛΥΡΙΚ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	43	7257	έφθ. Βαρκελώνην 19 Φεβρ.
ΛΥΡΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έλληνικ συμφέροντα	29	6638	έφθ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ.
ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θιστρ»	43	10521	άργει. Όραντζ ἀπό 18 Ιουν. 1961
ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λύρης»	43	2847	διπλής Σουεζ 21 Φεβρ. δι' Ερυθράν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	άνεκ. Τοιμπά 19 Φεβρ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΜΑΙΡΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	άνεκ. Τζιμπούτι 6 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13742	διπλής Σουεζ 17 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεκ. Αμέρεραν 17 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δημητρά»			

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθανού)	.....	έτ. «Άδας Πέρλας»	32	1595	εις Μπάρι από 19 Ιαν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαουρίτσιο»	25	1473	ανεχ. Σφάξ 8 Φεβρ. διά Πόρτο Σάν Στέφανο
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούάσου»	27	1554	έφθ. Θεοσαλονίκην 13 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουερ Κρός»	44	7289	έφθ. N. Υόρκην 20 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	Σιγάλας και Πλατῆς	30	4620	ανεχ. Πόρτ Σουδάν 22 Φεβρ. δι' Ακάμπαν
ΜΑΡΙΚΥ (λ.)	.....	έτ. «Παναθιέρο»	62	8951	έφθ. Ριό Ιανέιρο 1 Φεβρ.
ΜΑΡΗΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	48	2009	εις Χαδρίν, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μητροφάνης»	29	2569	ανεχ. Λεμεσόν 21 Φεβρ. διά Δουνικέρκην
ΜΑΡΙΑ ΒΟΙ ΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	ανεχ. Τάμπαν 6 Φεβρ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάξος»	56	5490	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Φεβρ. δι' Οδησόν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	.....	έτ. «Μισιόσπα»	44	7254	έφθ. Τοιτταγκόνη 13 Φεβρ.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	.....	Π. Κυπριανού	43	7124	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Φεβρ. διά Χαδάνων
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λ.)	.....	έλληνικα συμφέσσοντα	51	16060	εις Τάιν ύπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλιόρερας»	45	8965	έφθ. Ορλέανην 7 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέσσοντα	43	6994	εις Βενετίαν όπο 18 Ιαν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοκουλη	38	5548	ανεχ. Χόκη Κόγη 2 Φεβρ. διά Ντάριεν
ΜΑΡΙΑΣΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	43	7202	διπλήθε Ντόρερ 15 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11022	ανεχ. Τρινιτάνταν 16 Φεβρ. διά Πουέρτο Όροντάζ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριθικ»	52	11169	ανεχ. Πουέρτο Μιράντα 16 Φεβρ. διά Στανλόου
ΜΑΡΙΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Φελίς»	44	7206	ανεχ. Βανκούμπερ 24 Φεβρ. διά Πόρτ Αλμπέρνι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΤΕΛ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Τερέγοντην 18 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πιανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Λιβερπούλ 2 Φεβρ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριθικι	40	5110	έφθ. Πειραιά 2 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	44	7212	έφθ. Κολόμπο 11 Φεβρ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρη	43	7253	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	έφθ. Τρινκομαλί 15 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	έφθ. N. Όρλεανην 19 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστέλλα»	44	7150	άνεχ. Βιρτούτον 20 Φεβρ. διά Λιδόρον
ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Μαμιδάκη	45	10448	άργει «Ελεύσινο» όπο 8 Οκτ. 1962
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμη» Έουρόπα	44	10445	εις Μέρσεϋ Μπάρ 23 Φεβρ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθικ»	51	11901	ανεχ. Μάρ ντελ Πλάτα 16 Φεβρ. διά Νεκοτόεα
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	έφθ. Τόκιο 18 Φεβρ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	43	7232	άνεχ. Κόρρορ 19 Φεβρ. διά Θλώσιγκ
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικη	40	5147	έφθ. Αγ. Θραγκίσκον 21 Φεβρ.
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοοδος»	42	7244	έφθ. Τοιτταγκόκ γρόδης 31 Ιαν.
ΜΑΡΛΕΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Έξπρές»	50	15929	διπλήθε Βιρτούτον 18 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΜΑΡΑΙΝ	.....	έτ. «Σαουθέρν Σταρ»	44	2547	έφθ. Μομπίλη 19 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΜΑΡΑΙΝΤΟ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεβείτσιο»	46	2270	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Μεθύλ
ΜΑΡΑΜΠΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	διπλήθε Παναμά 13 Φεβρ. δι' Ισπωνίαν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλη	43	7263	έφθ. Κοατζακόλικος 12 Φεβρ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	.....	έτ. «Τρανσόπορτ»	44	7251	ανεχ. Ράς Τανούόα 21 Φεβρ. (διαταγάς)
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδρικικ	56	23871	άνεχ. Σάντος 19 Φεβρ. διά Λά Πλάτα
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19190	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 24 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΗΣ Κ.	.....	έτ. «Λέδαν Σιππιγκ»	48	2346	έφθ. Βιρτούτον 18 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	.....	έτ. «Λέδαν Σιππιγκ»	20	1512	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ (λ.)	.....	έλληνικα συμφέσσοντα	40	7121	άνεχ. Λιβερπούλ 3 Φεβρ. διά Πότομακ ρίβερ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (ονδ.)	.....	έτ. «Νόρθ Πασιφίκη	43	7176	άνεχ. Ντακάρ 16 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίρβιλλ Μότορσπι	57	8855	διπλήθε Κων/πολίν 13 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαϊκα	45	7264	άνεχ. Σάντος 19 Φεβρ. διά Λά Πλάτα
ΜΕΛΙΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκακι	57	11691	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 24 Φεβρ.
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μόντορ»	46	4140	έφθ. Βιρτούτον 18 Φεβρ.
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΑΠΑ ΠΑΙΓΟΝΙΡ	.....	παναμακήν έταιρια	54	12552	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Μόζι 15 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΜΕΡΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 18 Φεβρ. διά Κούβαν
ΜΕΡΣΕΝΙΔΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6782	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 29 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (λ.)	(N.A.T.)	Έλλενικ Σιππιγκ & Ιντάστρ.	43	8479	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 20 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΜΙΛΗΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Τριπόλιν (Λιθανού) 19 Φεβρ. διά Ραβένναν
ΜΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Φαγιάδ 22 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΜΙΝΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	παναμακήν έταιρια	49	12803	έφθ. Τοιτταγκόκ γρόδης 15 Φεβρ.
ΜΙΣΣΕΙΔΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλη	44	7249	διπλήθε Σουέζ 23 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Μιγκόλι 24 Φεβρ. διά Νιουγκαΐντ
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορι	56	8390	διπλήθε Παναμά 23 Φεβρ. (διαταγάς)
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόντερ»	53	11289	έφθ. Νεόπολιν 16 Φεβρ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)	.....	έτ. «Μαΐρη»	44	7543	άνεχ. Καρθαγένην 21 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθανού)	.....	έτ. «Μουσέ»	57	12683	άνεχ. Χαδάνων 19 Φεβρ. διά Καναδόν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ	(N.A.T.)	παναμακήν έταιρια	43	6984	έφθ. Μακόρι 13 Φεβρ.
ΜΠΕΘ	(παν.)	έτ. «Μαραίεντον»	47	2331	έφθ. Σάντο Ντομιγκό 19 Φεβρ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άνεχ. Μόζι 6 Φεβρ.
ΜΠΟΡΚΟΛΓΟΓΕΡ	.....	παναμακήν έταιρια	40	5355	άνεχ. Ντακάρ 18 Φεβρ. δι' Αμπιτζάν
ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκ Φρέιτερς»	40	5134	άνεχ. Λονδίνον 15 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καραγουσιάνη»	42	7303	άνεχ. Ελλεσμερ Πόρτ 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΚΟΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντάριος»	16	3528	άργει «Άμπελαί» όπο 7 Δεκ. 1957
ΜΥΡΩΝ (λ.)	.....	έτ. «Κενταύρος»	63	17500	εις Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΙΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Ν. Όρλεανην 17 Φεβρ. δι' Ισπωνίαν
ΝΑΙΒΙΚΕ ΙΤΩΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπάτα Γιουνιντάντη»	53	3094	άνεχ. Πόρτ ο Πρίνς 20 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΝΑΙΒΙΝΤΑΝΤ	.....	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Λονδίνο 14 Φεβρ. διά Ματαντί
ΝΑΙΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί»	45	3486	άνεχ. Ριγιέκαν 21 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΑΓΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντη»	43	7092	έφθ. Ριγιέκαν 25 Φεβρ.
ΝΑΠΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	παναμακήν έταιρια	37	7699	άνεχ. Δάντον 20 Φεβρ. διά Σαλίνα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλεύς»	57	23690	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Λα Σαλίνα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυρκαντ»	58	12624	άνεχ. Ν. Υόρκην 15 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΝΕΔΑΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίσι»	42	7227	άνεχ. Σίδνεϊ 8 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΕΛΛΑ	.....	έτ. «Νέλλα»	38	4996	εις Γένοβαν όπο 19 Ιαν.
ΝΕΜΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονισθέαραλ Τρόμπη»	42	9730	άνεχ. Βενετίαν 19 Φεβρ. διά Μελίλλα
ΝΕΣΤΟΣ	.....	έτ. «Πανοσεάνικ»	63	15000	έφθ. Χουστον 15 Φεβρ.
ΝΕΦΕΛΑΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Σπαλάτον 22 Φεβρ. διά Σπαλάτον
ΝΗΜΗΡΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκαι»	52	11267	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. δι' Ερυθρών
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 12 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
ΝΙΚΙ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβιδία»	43	7121	έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 9 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχερέντσια»	43	7160	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας»	43	7294	έφθ. Μομπίλ 22 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλεξ»	46	2991	διπλήθε Πιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Ραβένναν
ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδρέες»	45	7003	άνεχ. Χούστον 14 Φεβρ. διά Σάντος
ΝΙΚΟΣ Λ. (λιθανού)	.....	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Αμπιτζάν 16 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7294	έφθ. Στεττίνον 16 Φεβρ.
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτό λά Πάλμα»	53	9188	έφθ. Λιμενάριον 14 Φεβρ. διά Χούλλα
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθανού)	.....	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Βοστώνη 14 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΝΙΝΑ (παν.)	.....	έτ. «Σάουθ Ήτ' Αζια»	28	1463	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 Φεβρ. διά Κίκουμα
ΝΙΟΒΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπορτερ»	44	7063	διπλήθε Θεούταν 4 Φεβρ. διά Χαδάνα
ΝΟΕΔ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	διπλήθε Σουέζ 7 Φεβρ. διά Σαδάνα
ΝΟΕΜΗ (Λιθανού)	.....	έτ. «Μάρκαδα»	42	7070	άνεχ. Σιδώνα 7 Φεβρ. διά Σαδάνα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκη»	58	20451	άνεχ. Γδύνιαν 18 Φεβρ. διά Σαδάνα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Θράύτερ»	44	14800	άνεχ. Βοστώνη 18 Φεβρ. διά Πολιτείας
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκη»	58	18183	άνεχ. Βοστώνη 14 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκη»	59	18180	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 Φεβρ. διά Κίκου

ΝΤΕΛΙΚ ΣΚΑΥ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνή Εντερπράτζ»	63	13751	έφθ. Μοριούγκασ 17 Φεβρ.
ΝΤΕΛΙΚ ΟΡΑΚΑ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντερπράτζ»	59	13454	έφθ. Αμέρεσαν 18 Φεβρ.
ΝΤΕΡΜΠΥ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπουνάιν»	58	10396	άνεχ. Ν. Όρελεάνην 14 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΤΗΦΙΑΝ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοβιγκέταρς»	60	13847	διπλήθε. Παναμά 15 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπράνια»	58	10483	Γιοκοχάμαν 24 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμεν-Ευρώπο»	55	11209	άνεχ. Ρεοίφ 11 Φεβρ. διά Μπελέμ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμεν-Ευρώπο»	56	8716	έφθ. Κούρε 19 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτη»	46	10116	διπλήθε. Παναμά 17 Φεβρ. διά Σούπε
ΝΤΟΡΙΑΝ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτη»	56	10486	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ.
ΝΤΟΡΣΕΤ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Ριγιέκαν 19 Φεβρ.
ΟΛΓΑ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν»	43	7199	άνεχ. Μπαχάμας 22 Φεβρ. διά Κούβαν
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατύρον»	43	6704	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 13 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΟΛΥΜΠΙΑ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικα»	53	17362	διπλήθε. Σουέζ 15 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΓ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξίτερ Μαριτάιμ»	54	13665	έφθ. Ν. Ύρκην 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίπιπιγκ»	54	13652	άνεχ. φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιμρόδουζ»	54	20453	διπλήθε. Βοστώνη 20 Φεβρ. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδη Σίπιπιγκ»	58	14047	διπλήθε. Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Ρότερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κερνηνούΐτς»	58	27602	σιπλέ. Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	17791	άνεχ. Κουνιάνη 13 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοστερερ»	53	14221	άνεχ. Γένοβαν 17 Φεβρ. διά Τριπολίν (Λιβάνου)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	άνεχ. «Άντεν 15 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΡΕΛ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουφίλντη»	49	17792	εις. Γιοκοχάμαν ἀπό 24 'Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΚ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωλαρίδα»	54	13678	έφθ. Μπιουάν 14 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσανπορτ»	53	13660	άνεχ. Πόστλαντ (Με) 20 Φεβρ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανόπη»	54	13934	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Πούντο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλι»	55	13709	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΓ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσανποντίνενταλ»	54	13713	άνεχ. Ν. Ύρκην 18 Φεβρ. διά Πούντο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρουλαντ»	55	13934	άνεχ. Βρέστην 13 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓΝΤΕΡ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	άνεχ. Γκόλφαρθν 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουδορ»	59	23280	άνεχ. Τζάκοσβιλλ 6 Φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ»	54	13665	άνεχ. φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	διπλήθε. Πόρτ Σαιδ 24 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτο Τράνσανπορτ»	55	13934	διπλήθε. Χάρκην 14 Φεβρ. διά Ήν. Πολιτείας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΑΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεσέραντο»	54	20595	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσένταντα»	54	13665	διπλήθε. Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Ρότερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντη»	49	17792	έφθ. Περο. Κόλπον 23 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βισιόντει»	49	17792	έφθ. Κούρε 30 'Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλι»	49	17792	άνεχ. Τοιμπά 14 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο Τράνσανπορτ»	59	37958	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 Φεβρ. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίπιπιγκ»	60	37744	άνεχ. Κάιελον, υπό συμπληρωμαίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικη»	63	35000	εις. Κίελον, υπό συμπληρωμαίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Θυάσιος»	63	35000	άνεχ. Κιελον, υπό συμπληρωμαίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΔΑΛΚΟΝ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιεντάντα»	58	27602	άνεχ. Σιενέζ 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΔΑΙΓ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηφορτ»	50	17791	έφθ. Τρίνινταντ 19 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναδιγ.»	54	13580	άνεχ. Πούντα Κορντόν 22 Φεβρ. διά Ν. Ύρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριβαντάβια»	54	20611	διπλήθε. Σουέζ 16 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόναντα»	43	8195	έφθ. Ν. Όρλεανην 13 Φεβρ. διά Βεντί
ΟΜΟΝΟΙΑ ^(Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνια»	44	7297	διπλήθε. Σουέζ 14 Φεβρ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Έμπρεσσα»	55	21090	έφθ. Ρίο Ιανέντρο 4 Φεβρ.
ΟΡΕΜΑΡ ^(παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόναμαρ»	34	8378	άνεχ. Ν. Ύρκην 16 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΟΡΙΚΟ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλλα»	58	12667	άνεχ. Λιθόρνο 18 Φεβρ. διά Σουέζ
ΟΡΟ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	50	9787	έπι. Πουντράντας ἀπό 6 'Ιαν.
ΟΡΟΜΑΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερον Στάρ»	44	7254	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαδόνας Τάνκερες»	53	12065	έφθ. Μαντράς ρόδς 20 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονσερ»	43	8615	άνεχ. Κολομπο 15 Φεβρ. διά Βεντί
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Φράύτερ»	44	7176	διπλήθε. Σουέζ 11 Φεβρ. διά Λάς Μίνας
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπρινγκβιλλά»	43	7210	άνεχ. Σάντος 16 Φεβρ. διά Αργεντίνην
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	άνεχ. Λος Αντζελες 11 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ ΛΟΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουμπάνι»	43	7189	άνεχ. Βανκούμερ 21 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΟΣΣΑ ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσεάδον»	56	23234	άνεχ. Λιθόρνο 18 Φεβρ. διά Σουέζ
ΟΥΑΙΤ ^{ΗΓΚΑ (παν.)}	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	42	7192	έπι. Πουντράντας ἀπό 6 'Ιαν.
ΟΥΑΙΤ ^{ΚΛΙΦΟΣ}	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Καλκούτταν 21 Φεβρ. διά Μαρακούμπο
ΟΥΑΙΤ ^{ΚΡΟΣ} ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7170	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 12 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΟΥΑΙΤ ^{ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ} ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	όργει. Πέραμα ἀπό 11 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ^{ΣΗ (λ.)}	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7167	άνεχ. Μογκαντίσκα 14 Φεβρ. διά Μομπάσσα
ΟΥΑΙΤ ^{ΧΟΡΣ} ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7261	άνεχ. Ρότερνταμ 19 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Μοντεβίδεο 10 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΟΥΡΑΝΙΑ ^(παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν»	29	2692	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνγια»	58	10659	άνεχ. Βάλλιας Μπαίν 4 Φεβρ. διά Σουάνον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ ^(Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Πάρντο»	43	2742	διπλήθε. Πάναμα 19 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ^{ΛΑΙΜΟΣ}	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Θινανοιέρα»	44	7308	άνεχ. Σουέζ 24 Φεβρ. διά Σουέζ
ΠΑΝΑΓΟΣ ^(Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πιάτλειμ»	45	7133	άνεχ. Νεκοτσά 24 Φεβρ. διά Μπ. Αύρες
ΠΑΝΟΨΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λεμπορτ»	54	15842	έφθ. Ραβένα 10 Φεβρ.
ΠΑΝΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	53	3753	άνεχ. Χούλλα 21 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. ^(παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	30	2861	άνεχ. Σαλδαρόβη 21 Φεβρ. διά Μαρακούμπο
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστοβιου»	44	14250	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 12 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΠΑΠΥΡΑ Μ. ^(Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλιαμ»	36	1974	όργει. Πέραμα ἀπό 11 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΑΝΗ ^(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινοσάννα»	27	2457	άνεχ. Βίγκο 4 Φεβρ. διά Μπ. Αύρες
ΠΑΡΦΕΝΟΝ ^(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενών»	43	7258	άνεχ. Καλκούτταν 24 Φεβρ. διά Μπάραν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ ^(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	6721	έφθ. Γδύνιαν 19 Φεβρ.
ΠΑΣΙΟΥΚ ΛΗΝΤΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφικ Γιούνιον»	44	14238	έφθ. Σαγκάνη 3 Φεβρ.
ΠΑΤΜΟΣ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούρα»	57	10048	έφθ. Ν. Ύρκην 21 Φεβρ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. ^(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	5308	άνεχ. Δουγκέρκην 16 Φεβρ. διά Φάλμουθ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΔΑΡ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπούριορ»	44	10702	έφθ. Ν. Ύρκην 25 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΦΟΥ ^(π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο Αρέντινα»	35	3475	έφθ. Βίγκο 4 Φεβρ. διά Μπ. Αύρες
ΠΑΥΛΟΣ ^(Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλλη»	43	2881	άνεχ. Καλκούτταν 24 Φεβρ. διά Μπάραν
ΠΑΛΕΩΝ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Μαρίνη»	43	7082	έφθ. Γδύνιαν 19 Φεβρ.
ΠΑΛΛΗΝΑΪΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνα»	56	24520	διπλήθε. Σουέζ 25 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΠΕ ^{ΕΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)}	(N.A.T.)	έτ. «Τιελοπίδας»	43	5221	όργει. Βενετίαν 6 Φεβρ.
ΠΑΝΤΕΛΙΚΟΝ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνο»	56	24502	διπλήθε. Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΠΑΡΕΙΑ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρδικα»	44	7228	έφθ. Ν. Όρελεανη 10 Φεβρ. διά Ισπανίαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	12000	άνεχ. Βίγκο 6 Φεβρ. διά Ισπανίαν
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 14 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΣΗ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	άνεχ. Φρίποντ (Μπαχ.) 19 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 14 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΕΤΑΛΟΝ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέτα»	43	7070	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Μαντζεστέρ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Λ.	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	42	7140	άνεχ. Αύγενταν 22 Φεβρ. διά Βοστόνη
ΠΛΑΝΕΤ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7204	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 14 Φεβρ. διά Ρότερνταμ
ΠΛΕΙΟΝΗ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόσς»	53	12513	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 14 Φεβρ. διά Σάντος
ΠΟΛΥΔΟΡΟΣ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στροβίλη»	62	11500	άνεχ. Αμδεράσαν 18 Φεβρ. διά Αμερικήν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντ Κουπάρε»	57	8549	άνεχ. Φρίποντ (Μπαχ.) 20 Φεβρ. δι' Αμεριτραντ
ΠΟΠΗ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίπε»	38	2561	έφθ. Αλεξάνδρειαν 14 Φεβρ.
ΠΟΠΗ Κ. ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουλώνκη»	42	2808	έφθ. Τοιταγκούκ ρόδη 11 Φεβρ.
ΠΟΡΟΣ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζ Μπλάνκα»	43	7273	έφθ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ.
ΠΟΥΚΟΥ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαστόντε»	52	11391	έπι. Γενόβαν ἀπό 17 Δεκ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποα»	48	7715	έφθ. Κόρκ 22 Φεβρ.
ΠΡΟΟΔΟΣ ^(παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	1311	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 25 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπάν
ΠΡΑΓΚΕΡ ^(λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγελερ»	42	7106	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδη 14 Φεβρ. δι' Αμαγκασάκι
ΡΑΝΝΕΡ ^(λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	έφθ. Βομβάν 8 Φεβρ.
ΡΕΖ					

ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	διπλής Παναμά από 23 'Ιαν. διά Τόκιο
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιαλ Έξπρέσσο»	11	1538	άνεχ. Αύγουστον 18 Φεβρ. διά Σπαλάτον
ΡΟΚΟΣ Β. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστερν ΣΠ»	56	21028	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 24 Φεβρ.
ΡΟΜΑΝΟ (Α.δ.)	(N.A.T.)	Κοντινέντολ	50	10429	άνεχ. Αντεν πάλι 14 'Ιαν. διά Ταιταγκούκ
ΡΟΜΕΟ (Λιθάνου)		παναμαϊκή έταιρια	56	5471	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Σαντάντερ 11 Φεβρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικ»	44	7176	άνεχ. Κονκάρι 16 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσσα»	40	5349	διπλής Σουέζ 20 Φεβρ. διά Ερυθράν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οκτωβρίου»	45	7091	άνεχ. Μη. Άυρες 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	άνεχ. Τόκιο από 14 'Ιαν. διά Φιλιππίνας
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ'ΙΜΣ		έτ. «Σαιν Τζέιμις»	42	7243	διπλής Παναμά από 18 Δεκ. διά Οζάκαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθίσα»	36	5129	εις «Αντεν 17 Φεβρ. (διά Κίναν)
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Μπάλι Κάροιερς»	47	3775	έφθ. Βενετίαν 31 'Ιαν.
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ»	45	2780	άνεχ. Ντακάρι 16 Φεβρ. διά Λόμης
ΣΑΛΑΜΑΤ		παναμαϊκή έταιρια	45	7656	έφθ. Τοιμπά 10 Φεβρ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνα»	43	7257	έφθ. Τοιμπά 19 Φεβρ.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσαστο»	50	2736	διπλής Τερζόδαν 24 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ		έτ. «Καρολίνιν»	43	7239	διπλής Γιεραλτάρ 19 Φεβρ. διά Μπιλμπάο
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7197	διπλής Γιεραλτάρ 17 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ		έτ. «Καρολίνη»	44	7244	άνεχ. Ζαμποάκα 17 Φεβρ. διά Αμερέρσαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Πιαθίζα»	23	5372	άργει «Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1952
ΣΑΝ ΝΑΜΠΙΓΙΟ (π.)		έτ. «Καρολίνη»	43	7200	άνεχ. Αύγουστα 8 Φεβρ. διά Χούστον
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ (Α.)		έτ. «Τουδόλντ Γουάιντ»	45	3161	άνεχ. Σάφφι 14 Φεβρ. διά Κονσουράνο
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7224	διπλής Μπρόντμποτελ 4 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολιστιμ»	43	726	έφθ. Τάιν 7 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)		έτ. «Στάσα»	44	2825	άνεχ. Κόμπε 7 Φεβρ. διά Φιλιππίνας
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	έφθ. Ρόττερνταν 4 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκορόνα»	43	2824	άνεχ. Σουραμπάνια 30 'Ιαν. διά Πάλεμπαγκ
ΣΑΝΟΥΚΟ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηνούαΐς»	55	11922	έφθ. Κόμπε 18 Φεβρ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΣΑΝΣΕΣΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	7236	έφθ. Γιασάτα 10 Φεβρ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Μάρτιν»	44	7210	άνεχ. Γιασάτα 14 Φεβρ. διά Σαντανέα
ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπα»	44	7250	έφθ. Γιοκοχάμα 14 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (Α.)		έτ. «Νηρέιντ»	45	2802	έφθ. Γένοβαν 14 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 13 Φεβρ. διά Χάλιφαξ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποναθήνα»	43	7179	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 27 'Ιαν. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ	(N.A.T.)	έλληνική συμφέροντα	43	7176	εις ταξίδια Πλέιτ
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΡΟΡΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	63	31066	άνεχ. Χαλινέρα 13 Φεβρ. διά Μόζι
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓΩΝΗΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	64	30500	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝΝΗΜΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	12723	διπλής Παναμά 29 'Ιαν. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Βιρτζίνιον
ΣΑΛΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανάρδεσεαν Θράτερ»	44	13966	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. διά Σαδόνα
ΣΑΠΦΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρο»	44	7200	έφθ. Ιμπριγκα 12 Φεβρ.
ΣΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	«Κάρυκο Ιντερνάσιοναλ»	44	7177	άνεχ. Τοιταγκούκ ρόδς 7 Φεβρ.
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)		έτ. «Νητέλ Σούρ»	31	4704	άνεχ. Αγιτζάν 13 Φεβρ. διά Σασσάντρα
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ.
ΣΙΑΙΒΕΡΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7257	άνεχ. Χάλιφαξ 16 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΣΚΙΑΘΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1059	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΣΚΙΡΩΝ		έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	63	17500	εις Ριγιέκαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΟΚΟΡΙ (Α.)		έτ. «Σοκόδα»	45	15100	άνεχ. Αλέξανδρειαν 19 Φεβρ. διά Σασσάντρα
ΣΟΛ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ.
ΣΟΜΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σομίο»	53	805	άνεχ. Λάγκος 16 Φεβρ. διά Κόκο
ΣΟΥΕΡΤΕ		έτ. «Πίλαζα	57	10661	διπλής Σουέζ 17 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπον
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ ΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιζίδα Σπέτσαι»	56	10693	διπλής Κωνσταντίναν 20 Φεβρ. διά Οδούσον
ΣΠΗΝΗΤΟΥΑΙΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικι»	57	20683	άνεχ. Αστόρια 20 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Τάνκερς»	56	30150	άνεχ. Περο. Κόλπον 22 Φεβρ. διά Μιλάτοο
ΣΤΑΜΑΤΗΣ		έτ. «Νητίνα»	57	7290	άνεχ. Σεπουόν 13 Φεβρ. διά Γενόβαν
ΣΤΑΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	εις Πειραιά από 13 'Ιαν. (επισκευαί)
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινοσουλάρ»	55	8799	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. διά Χούλλ
ΣΤΕΒΟ		έτ. «Ανταμπα»	44	7066	άνεχ. Καρφάγενυν 19 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαουόρ»	56	10360	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 8 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΥΜΠΗΛΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ»	43	7151	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδς 13 Φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (Α.δ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	7203	έφθ. Πόρτ Κάμφα 19 Φεβρ.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	έφθ. Νεκοτάσεα 20 Φεβρ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίπο»	44	7045	έφθ. Κωνσταντίναν 6 Φεβρ.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναδιγκ.»	38	1465	άνεχ. Μύκονον 28 'Ιαν. διά Βεγγάζην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Σεπάτια 22 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	εις Τζακάρταν από 29 Δεκ.
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	39	1714	έφθ. Λά Γκουλέττ
ΤΖΩΝ Β.		Εύ. Ι. Σαρίδην	22	2201	άνεχ. Βαλένθια 4 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπέδα»	43	7251	άνεχ. Γενόβαν 16 Φεβρ. διά Τακοράντι
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ (Α.)		έτ. «Βικίγκ»	42	7532	διπλής Κωνσταντίναν 7 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντοπί»	53	5479	διπλής Σιγκαπούρων 18 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλημπάο»	54	19129	άνεχ. Κορίν 6 Φεβρ. διά Κουνταλόρε
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πισούρικ»	43	8479	διπλής Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ. διά Γαέταν
ΤΙΝΑ ΚΝΑΣΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέλμασ»	53	27853	άνεχ. Σάφρι 21 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΤΙΡΥΝΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέιντ»	44	7256	διπλής Πανεμά 24 Φεβρ. (διατογάς)
ΤΟΥΡΛΙΑΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	37	4542	εις Πειραιά από 31 Δεκ.
ΤΡΑΠΑΜΠΕΡ (Α.)		έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	διπλής Παναμά από 24 'Ιαν. διά Ναγκόγια
ΤΡΑΝΣΙΓΚΟΥΛΦ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμπα Τάνκερ»	43	7238	άνεχ. Γενόβαν 16 Φεβρ. διά Τακοράντι
ΤΡΑΝΣΙΠΤΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη»	57	24027	διπλής Φιλωδίγκ 7 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκοσον»	44	8597	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ. διά Βίσμαρ
ΤΡΙΚΚΕΡΙ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλικος Σαλίνας»	44	7091	διπλής Κωνσταντίναν 19 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7247	έφθ. Μάουντ Μωννκανούι 20 Φεβρ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδρο»	44	7165	έφθ. Κάρδαρ 14 Φεβρ.
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ II (παν.)		έτ. «Σάντα Μαριγών»	42	7230	διπλής Γιεραλτάρ 15 Φεβρ. διά Κεϋλάνην
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	30	5324	εις Τάμπαν
ΦΑΙΑΙΩΝ (δεξ. Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 22 Τεθρ.
ΦΑΙΓΡΟΥΤΙΝ'		έτ. «Πεγκούΐν»	47	15543	διπλής Παναμά 8 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΝΝΑΜΑΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντόλτος»	45	7176	άνεχ. Τρίνινταν 10 Φεβρ. διά Σαπέλε
ΦΑΝΝΑΜΑΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάλος»	42	7259	έφθ. Κόλπομ 15 Φεβρ.
ΦΑΝΤΟΜ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραίλνα»	57	21910	διπλής Σουέζ 17 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΡΑΛΙΣ		έτ. «Ινσάκια»	45	7181	άργει Κυνόσουρων από 10 Δεκ. 1962
ΦΑΡΟ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανομ. Μαρίν. Εντερπράτζ»	42	7231	διπλής Παναμά από 25 'Ιαν. διά Τόκιο
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιοιλλ	63	3958	έφθ. Γενόβαν 4 Φεβρ.
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ Α.δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδεια»	63	50622	έφθ. Ιδακούνι 19 Φεβρ.
ΦΙΛΟΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Γουαίνης»	36	2642	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Βόλον
ΦΙΛΟΡΑ		έτ. «Πιονινάτειν Κρόδη»	45	8220	άνεχ. Γκουαγιάκιλ 19 Φεβρ. διά Σαλάθερρο
ΦΙΟΝΙΣ Ι (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονινάτειν Πέντρο»	45	10547	άνεχ. Κιγκόταν 19 Φεβρ. διά Καριπίτο
ΦΟΥΥΑΜΑΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτ»	44	7022	διπλής Θέουταν 14 Φεβρ. διά Αμοτερνταμ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Πιονινάτειν Τ.»	63	10382	άνεχ. Χάλιφαξ 15 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ		έτ. «Πιονινάτειν Τ.»	40	6807	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		Τοσθίλιρης	40	5237	άνεχ. Τοιβιτσέντια 15 Φεβρ. διά Λιθόρνον
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τασθίλιρης»	44	7067	έφθ. Μπιζέρων 27 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρρας»	45	7224	άνεχ. Γενόβαν 14 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 82

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MARCH 1964

War risks insurance

Greek shipping circles in London have expressed their satisfaction at the progress made on the thorny problem of war risks insurance during the Paris meeting between February 12 and 14. Greece was represented by Captain N. Stambolis, RHCG, the Consular Port Officer in London, Commander Tsallas, RHCG, of the Ministry of Mercantile Marine, Mr. D. Copanitas and Mr. G. Bibas. The last two attended as representatives of the shipowners. The meeting was presided over by Mr. M. Laleuf, Director of the French Ministry of Finance and there were delegations from all the other NATO countries except Portugal and Iceland.

The purpose of the meeting was to draw up the final report towards the Supreme Council of NATO which is to take the final decisions during the next conference in Washington in April.

This final report, we understand, can be considered favourable to the Greek views on the subject. In the first place, it is generally accepted that war risks insurance is feasible and desirable. Thus, NATO should be able to approve the plan.

Naturally, reservations were made on certain points by some of the delegations, but this did not deprive the report of its substance or the general acceptance by all the countries concerned of the need to insure the allied merchant fleets against war risks in time of war. Details such as the time from which insurance coverage will be effective, the financial burden it will impose on each nation, the functioning of an insurance organisation, etc. were left to be settled at future dates after the experts' report has been approved by NATO.

A pressing need for the Greek government now will be to promote the matter as strongly as possible on political levels. The allied countries must be prevailed upon to instruct their delegations to approve the plan at the April conference. Our own delegation at this conference must be the best we have to offer, both with regard to government officials and shipowners' representatives.

Greek marine insurance

Some time ago, we hailed the birth of a Greek marine insurance organisation. This is the first step in our emancipation from foreign tutelage and it is not restricted to the establishment of the "Hellenic Insurance Company for Ships and Aircraft" alone. The important Greek insurance firms, "Phoenix", "Ioniki" and "General Insurance of Greece", under the sponsorship of their founders, the Commercial, Ionian and Popular Bank and the Bank of Piraeus, decided a year ago to form a pool to insure ships in the British

market and in Athens. It is to be noted here that "General Insurance of Greece", which was set up in 1917 by Greek shipowners, has always maintained a marine insurance department.

The pool embarked on this project after a long period of study and with the full realisation that it is responding to the common demand for a Greek marine insurance organisation which, as it develops, could prove of immense help to Greek shipping.

To this end, the pool has contracted agreements with the principal reinsurance companies abroad from which it has secured satisfactory terms of cooperation and full coverage.

In April, 1963, the pool (known as the Phoenix - Greek Hull Insurance Pool) opened an office in London at 34 Collum House, Lime Street, E.C.3 Tel. Mansion House 1771 & 1772 under the management of Mr. F. C. H. Buxton, an experienced insurance man. The pool's principal aim is to cover Greek risks and to participate fully in the London market by undertaking marine insurance on a worldwide scale. So far, the pool has participated in the coverage of about 400 ships under the Greek and other flags. The response from shipowners and the London brokers has been more than satisfactory.

These two Greek insurance organisations, provided they can develop along conservative lines, they are efficiently managed and can consolidate their position by participating in the coverage of Greek risks to a small extent, could one day become the main underwriters of our merchant fleet. In any case, they will control its position in the international market.

We do not overestimate these possibilities nor are we indulging in visionary dreams. The insurance problem has been a cause for concern to us for many years. Much good can come from the establishment of a Greek insurance market. We believe the time has come for our insurance organisations to be in a position to evaluate Greek risks with all the necessary statistical data at hand.

In time, we trust, Greek risks will be totally instead of partially reinsured in the international market on terms that will be undoubtedly more favourable for Greek shipping.

We know only too well what the shipping of other countries has been able to achieve through national insurance markets and how burdened our own shipping has been without one.

Our emancipation, therefore, has begun. We must be cautious, conservative and wise, however, if we are to see better days. The pioneers, in this respect, are worthy of the highest praise and, if they succeed, their contribution to Greek shipping and the Greek economy will be invaluable.

The "Lakonia" investigation

The "Lakonia" file compiled by Commander A. Chronopoulos RHCG, in London has been forwarded to AEENA. It contains 71 depositions of which 61 were taken by Cdr. Chronopoulos and ten before notary publics.

Accompanying the file was a letter from the former Minister of Mercantile Marine, Admiral Spanidis, stressing the need for the quickest possible examination of the file on account of the impression made on international public opinion by the loss of the Greek liner. After examining certain members of the crew on its own account, AEENA will submit its findings to SENA which is to decide where the responsibility lies for the disaster.

At the same time, the original 71 depositions have been sent to the Foreign Ministry for translation into Greek after which they will be turned over to the Prosecutor's Office in Piraeus to be used in the event that penal proceedings are instigated against any person deemed responsible for the accident.

We are reliably informed that the object of the depositions is twofold. On the first hand, they are needed to establish the cause of the fire and, on the second, to establish the crew's conduct during the course of the fire and what they did to protect the safety of the passengers after the "abandon ship" order had been given.

With respect to the cause of the fire, many of the witnesses stated that they noticed the smell of burning rubber before the fire was located and that many cabin lights were not working. It is concluded from these depositions that the fire was caused by a short circuit in the ship's electrical fittings which was not noticed in time by the ship's engineers or electricians. It must be noted here that prior to her voyage, the "Lakonia" had been inspected by the British Ministry of Transport, by the French Veritas Register, by representatives of the Thorneycroft company in Southampton and by other inspectors. The outbreak was therefore entirely accidental. Most of the passengers examined have deposited that the fire broke out in the ship's barber shop from where they saw smoke issuing at about 9.30 p.m. on December 22. The possibility of sabotage is dismissed by all the witnesses without exception.

With regard to the conduct of the crew, all the depositions state that the crew did all it could to put the fire out. Firefighting began at about 10 p.m. and lasted until 11.30 p.m. when the "abandon ship" order was given and the distress signal sent out. It was impossible to put the fire out because, according to the depositions, the water from the fire hoses was not under sufficient pressure. As a

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)

result, every effort to localise and put out the fire was in vain and the fire began spreading in all directions. As for the conduct of the crew after the "abandon ship" order was given, the general impression of the witnesses is that most of the crew members helped passengers to board the lifeboats. According to these same depositions, there was no panic but there was also a lack of organisation with respect to the crew taking up their proper boat stations in such a way as to make the "abandon ship" procedure more orderly. Mr. George Herbert, the cruise manager, is highly praised by many witnesses for his role in helping passengers to abandon the ship. He took charge and gave a constant stream of instructions and encouragement to the passengers. Mrs. M. Andreou, one of the wireless officers is also highly praised for her firefighting and helping passengers into the boats, as well as her efforts to signal the rescue ships. Indeed, Mrs. Andreou, in charge of 80 survivors in a lifeboat, used an Aldis lamp effectively in signalling the Spanish ship "Salta" which took her and her party of survivors on board. Not content with this feat, Mrs. Andreou used her knowledge of English and Spanish to act as interpreter and then sent a whole pile of radio messages from the "Salta's" wireless on behalf of the survivors.

The only shameful behaviour, according to the depositions, was on the part of stewards, mostly Italians and Germans, who not only made no effort to assist in the rescue work but were seen looting the passengers' belongings and then breaking open the ship's bars and getting drunk. Unfortunately, none of the witnesses were able to give the names of these stewards who, to top everything, were the first up the ladders of the rescue ships.

The general conclusions to be drawn from the depositions of the British passengers is that there was a certain amount of confusion in the rescue operations. The crew, generally, behaved well. They performed their duty with the exception of the stewards, most of whom were foreigners.

The responsibility of the investigating committee is a heavy one. It is up to the committee to establish responsibility and SENA usually bases its decisions on AEENA's findings. The judicial authority as well as the disciplinary council which will be called upon afterwards to mete out punishment will also depend on these findings.

In any case, the whole matter is now in the hands of the judiciary and both Greek and international public opinion will be anxious to hear the outcome.

The "aero-Club"

The Club system has worked so well in shipping that it has now been adopted by the airlines. Known as the Aviation Mutual Insurance Association, the new aero-Club, to coin a phrase, came into being largely through the efforts of Greek shipping's old and good

friend, Mr. Dawson Miller. Mr. Miller, as anyone connected with Greek shipping knows, also manages the Hellenic Mutual War Risks Club. All of Europe's larger airlines have joined the new Club and it is hoped that American airlines will follow suit. There is little doubt that this new Club is a feather in the cap of Messrs. Thos. R. Miller & Son and our own Greek Club is certain to benefit from the international fame its managers are acquiring. It is to be noted that the Miller firm is more than a hundred years old, as is the United Kingdom Mutual Assurance Club it directs, which covers about one fifth of the world's insured tonnage and pays out indemnities to the tune of nine million pounds per annum.

The aero-Club was born in London last November when, at Mr. Dawson Miller's invitation, the representatives of 32 airlines attended a conference for the purpose of setting up a mutual insurance association.

Quo vadis?

It is interesting to note that the larger French shipping firms are switching to large bulk carriers. This will not only give much-needed work to French shipyards but it will also enable French shipowners to remain active in the field of sea transport where their presence has dwindled considerably since the dissolution of France's overseas empire.

Large bulk and ore carriers and tankers of 60-100,000 tons deadweight are being ordered with the backing of giant French and foreign industrial concerns.

So far, the French tramp owner has restricted his activities between metropolitan France and her colonies with oil cargoes, coal cargoes from the U.S. and a few grain cargoes. The depths of the ports called at dictated the size of ship employed. Now, the new large bulk carriers and tankers ordered by the French will be offered on the international free market and the French factor will become one to be reckoned with.

When one also takes into account the fact that large industries are acquiring their own fleets, that Greek, Norwegian and British shipowners are taking advantage of attractive terms offered by shipyards and adding to the size of the world's fleet it seems unlikely that happier days and an end to the seven-year depression are in the offing. Rather the contrary.

A paradox

The following story is typical of the mysterious workings of American shipping policy:

The decision by the unions to boycott Panamanian-flag vessels, regardless of ownership, in retaliation for the disturbances in the Canal Zone, caused a Greek shipowner to seek the transfer of one of his ships from Panamanian to Greek registry. The Maritime Administration, however, most emphatically declared that the ship, being "restricted" could not be transferred to the registry of an allied and friendly country such as Greece

"NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad
(U.K. - Continent) by
Mr. S. MYLONAS
26-27 Conduit Street
Mayfair LONDON W. 1
Tel: Mayfair 2646

and deemed it would be more effectively under U.S. control if it were transferred to the flag of Liberia. Thus, if Panama permits the transfer, our friend the Liberian Commissar in New York will collect his fat fees and the Maritime Administration will sleep with an easy mind. The mystery is why, when the American authorities cannot control the unions with respect to a convenience-flag ship, do they refuse to allow the owner to transfer it to the Greek flag and leave him no alternative but to register it under another flag of convenience! The Greek government should take up the matter forthwith with Washington and the Greek Ambassador there should lodge a protest without delay.

N.A.T. investments

We have dwelt often enough in the past on the need for N.A.T. to invest its sizable fortune as wisely and as profitably as possible. Now that the political upheaval we have gone through is past and we can emerge from the uncertainty and procrastination that have marked the past five months (a disease with which the Ministry of Mercantile Marine appears to be permanently afflicted) there is no excuse for doing nothing about it.

Investment in real estate seems to us of dubious value since the returns would be small and certainly less than the bank interest on the money.

We feel we should stress again that the best use for N.A.T. funds is investment in shipping.

The addition of new units would serve the double purpose of increasing N.A.T.'s sources of income and absolving it of the tax now levied on the capital interest.

N.A.T.'s initiative in this respect, with about \$20 million now available, could well form the nucleus of a national finance market for shipping which could be joined by the banks and by shipowners interested in the proposition.

Abysmal neglect

Hellenic Shipyards have been negotiating a Bulgarian order for two 25,000-ton tankers for some time now. It has been impossible, however, for the Greek state to understand the value of this deal to our national economy. It has not accepted payment for the ships through the Greek-Bulgarian clearing nor has it approved a subsequent appeal for credit. The result has been that the order for these tankers has now gone to

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΥ ΜΕΛΩΝ ΠΑΝΗΓΡΑΜΑΤΩΝ
TOY ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

MAIN OFFICE

960 AVENUE OF THE AMERICAS

DOWNTOWN OFFICE

NEW YORK

123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

Japanese yards.

This goes to show how abysmally neglectful Greek government officials are of the duty of the state to support such a young, important and productive industry as our shipyards. They have not even accepted to finance the construction of small coastal freighters locally, if nothing else to promote Greek shipbuilding on an international scale.

Shipping exchange earnings

Our prediction with regard to Greece's foreign exchange earnings from shipping during 1963 have been borne out. The total figure was \$125,300,000 which makes shipping Greece's second main source of foreign exchange after emigrants' remittances which amounted to \$128 million.

In actual fact, shipping is really the top earner if one takes into consideration the claim of the Bank of Greece's statistical department that at least \$4 million have been erroneously described as emigrants' remittances by the Commercial Bank's services.

The following tables shows the breakdown of the total figure compared with the returns of the previous year:

	1962 (in millions of \$)	1963
Freight & passage moneys	14.8	16.1
Crew remittances	35.5	34.4
Shipowners' remittances ..	50.9	64.7
Ships' stores & repairs ...	1.9	4.2
Contributions to Insurance		
Funds	3.6	5.7
Shipowners' taxes	1.9	1.2
TOTAL	108.6	125.3

The increase of \$16.7 million or 15.3% was more than double the increase marked from 1961 to 1962 which was only 6.47%.

Shipowners' remittances were by far the most important of all the sources of shipping revenue, amounting to 50.83% of the total.

Crew remittances, however, which up to 1959 used to top the list, now constitute only 27.45% of the total.

This is attributed by the Bank of Greece to the Commercial Bank's error in classifying crew remittances as emigrants' remittances and to the fact that part of the shipowners' remittances are used to pay allotments to the dependents of crewmen in Greece.

There was a striking increase in earnings from ships' stores and repairs in 1963, amounting to \$2.3 million more than in 1962 or a 121.05% increase.

This is attributed to the fact that a great number of ships laid up in Greece were recommissioned, drydocked, etc. during the course of the year.

Van Ommeren's fiftieth anniversary

On the occasion of their fiftieth anniversary, Messrs Phs. Van Ommeren (London) Ltd. have produced a handsome brochure tracing the firm's history from 1914 to 1964.

Van Ommeren of London are a branch of the Dutch firm which was founded in Rotterdam 125 years ago by Philippus Van Ommeren, the son of a prominent Dutch shipowner, who decided to set up his own

business to act as shipbroker and agent.

The firm prospered and later went into the liner trade as shipowner and opened branch offices in many parts of the world.

These offices more or less act independently and manage their own operations under the benevolent eye of the mother company in Rotterdam. Van Ommeren companies are now established in 24 ports and cities throughout the world and control a fleet of 18 tankers totalling 203,742 dwt. with a 50,000-tonner on order; 22 freighters totalling 259,779 dwt. with three more on order aggregating 42,400 dwt.; 21 coastal vessels totalling 14,442 dwt. with three more (3,160 dwt.) on order and a large fleet of inland waterway tankers and barges.

Phs. Van Ommeren (London) Ltd. survived World War I, rode the postwar boom and managed to pull through the slump that fol-

lowed. Emerging battle-scarred from World War II, the firm picked up again and, in addition to the many agencies it handles, runs five ships through the Medomsley Steam Shipping Co. Ltd. and another two through the Crawford Shipping Co. Ltd., which are both controlled by Van Ommeren.

Our best wishes go out to the firm for continued success and prosperity.

Lloyd's Register of Shipping

Mr. J. C. Harrison, the Senior Surveyor at Winterthur, has been appointed Principal Surveyor for Greece in succession to Mr. R. Rodger, who is returning to the U.K. Mr. Harrison has now left Winterthur and will commence his new duties at Piraeus on 7th March, 1964.

CHINA'S MARITIME INDUSTRY REVIVING

by CHENG KUO

The following article has been sent to us from Peking. We are publishing it as it stands and without comment. If nothing else, it is a good indication of the efforts Red China is making to set up her own shipping industry.

Today, more and more ships under the five starred red flag of the People's Republic of China are sailing for foreign ports. Three years ago, for the first time since liberation, China sent out its first ocean-going ship, for Djakarta. A new stage in China's overseas shipping was marked by the China-built freighter "Peace", which docked at Conakry, Guinea, in early 1963.

China's sea-going vessels now call at more than 30 ports in 21 countries and regions in Asia, Africa and Europe. Coastal shipping has also increased considerably.

As early as the 9th century, Chinese-built ships sailed to the mouth of the Persian Gulf.

Suleiman, an Arab merchant who visited China 11 centuries ago, recorded that Chinese vessels carried goods to the mouth of the Persian Gulf where their cargo was transferred to other vessels and brought up to Egypt by the Red Sea. A big Chinese fleet set sail for East Africa in 1414, 84 years before the Portuguese navigator Vasco da Gama discovered the sea route to the East.

Facing the Pacific, China's coastline stretches for 14,000 kilometres. It has many excellent natural harbours but its shipping was in the hands of foreign powers for a hundred years before liberation.

The China Merchants' Steam Navigation Company founded in 1872, the biggest owned by Chinese capitalists in the old days, had made efforts to extend its service to foreign ports. But acute competition by foreign shipping firms almost ruined the company. It could barely maintain its shipping along the coast and inland rivers.

With the bulk of China's big ships seized by force to Taiwan or sunk by the Chiang Kai-shek regime in 1949, new China had to build up its shipping anew, including the salvage of scuttled ships.

Now China's shipping industry can design and build 10,000-ton ocean-going vessels.

An important adjunct to the nation's thriving maritime industry is the training at

China's maritime colleges of senior technical personnel for sea-going navigation and for shipbuilding. Many captains, chief engineers and first mates have graduated from the Dairen Maritime Navigation College. Founded in 1958, it boasts of a total of more than 2,000 alumni. At the same time, many veteran seamen have been promoted to officers through special training and vocational study.

Coastal trade has risen sharply and shipping routes along the nation's coastline have increased to over 60. The total carrying capacity of freighters in sailing routes north of Shanghai has more than doubled since 1957.

One by one, old ports in China have been expanded or reconstructed, and modern harbours have been built.

Shanghai, China's biggest port city, which has shipping connections with over 60 countries, completed its first deepwater pier in 1956. Old wharves have since been expanded or modernised to accommodate ocean-going vessels that no longer have to anchor in mid-stream.

A deep-water pier with berths for five 10,000-ton vessels was added in the first quarter of 1963 to the Tientsin New Harbour, North China. The New Harbour is the first artificial harbour designed and constructed by Chinese engineers and workers. Chinkiang in South China is becoming an important port of call for ships from Africa, Europe and Southeast Asia. Formerly a small port for junks and coastal ships, Chinkiang is now a large modern port.

These three ports and Dairen, Chinwangtow, Tsingtao, Liyenun Harbour and Whampoa handle more than 90 per cent of the nation's seaborne trade.

Warehouses have been built and machinery for handling cargo installed in both new and old ports. In 1963, the average time in port for sea-going vessels was cut by one day. The result has been an additional several hundred thousand tons of cargo handled at China's major ports.

Cranes, conveyor belts and loading machines have gradually replaced manual labour. Port rail and road connections have been improved. In 1963 more than 70 per cent of the cargo at major seaports, against 25 per cent in 1957, was handled by machinery.



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