

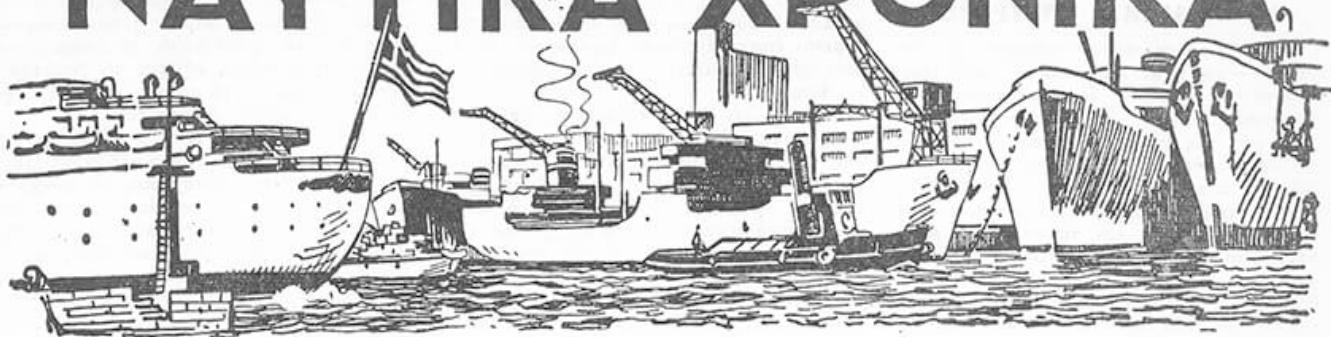
NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1964

Αρ. Φύλλου 691/450

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΔ (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 691/450

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1964

"Εφυγεν ήρέμως ἐκ τοῦ κόσμου αὐτοῦ ὁ ἡρεμος καὶ ἀγαθὸς Βασιλεύς. "Εφυγε περιβαλλόμενος μὲ τὴν εἰλικρινὴ ἀγάπην ὄλοκλήρου τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ, ὁ ὅποιος μὲ θῶψιν ἄφατον τὸν συνώδευσε τὴν παρελθοῦσαν Πέμπτην εἰς τὴν τελευταίαν κατοικίαν Του καὶ εἰς τὴν σκέψιν τοῦ ὅποιού ἐσαιεὶ θὰ παραμένῃ ζῶσα ἡ μνήμη Του.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δεκαεπταετοῦς ἡγεσίας Του, ἡ Ἑλλὰς ἀπέφυγε τὴν ὑποδούλωσιν εἰς τὸν στυγνὸν ἔρυθρὸν ζυγὸν καὶ εἰσῆλθε σταθερῶς εἰς τὴν ὁδὸν πρὸς τὴν ἀνασυγκρότησιν. Καὶ εἰς τοῦτο σημαντικῶς συνέβαλεν ὁ καλὸς καὶ σώφρων Βασιλεύς.

'Ο ναυτικὸς κόσμος ἡσθάνετο περιστότερον ἴδικόν του τὸν Βασιλέα Παῦλον. Διότι ἦτο, πρῶτον ἀπὸ ὅλα, Ναύτης. Δι' αὐτὸ καὶ ἔκαμε Ναύτην, μάλιστα δὲ Ναύτην παγκόσμιον, τὸν μοναδικόν Του Υἱόν, τὸν σημερινὸν Βασιλέα τῶν Ἑλλήνων Κωνσταντίνον. Αἱ πρὸς Αὐτὸν ὑποθῆκαι Του, τὴν ἡμέραν πού, ως Διάδοχος, ἐνηλικιοῦτο, δονοῦν τὰ μύχια τῆς ἑλληνικῆς ψυχῆς: «Ἐνθυμοῦ πάντοτε, ὅτι προτιμότερον είναι νὰ ὑποφέρῃ ὁ Βασιλεύς, παρὰ ὁ Λαὸς καὶ ἡ Χώρω».

'Αλλ' ὁ Θεὸς δὲν Τὸν ἄφησε νὰ ὑποφέρῃ. Καὶ ἄφησε τὴν ζωὴν αὐτὴν ἡρεμος καὶ εύτυχης, ἐν μέσῳ τῆς Οίκογενείας Του ὄλοκλήρου, περιβαλλόμενος ἀπὸ τὴν στοργήν Της καὶ ἀπὸ τὴν ὀπέραντον ἀγάπην ὄλοκλήρου τοῦ λαοῦ Του.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Είθισται μετά πάσαν κυβερνητικήν ἀλλαγήν — καὶ ήσαν τόσον πολλαὶ κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας — νῦν ἐπακολουθοῦν παρουσιάσεις εἰς τὸν νέον ὑπουργὸν τῶν διοικούντων τὰς ἐπαγγελματικὰς ὄργανώσεις — ἐφοπλιστικὰς καὶ ναυτεργατικὰς. Ακολουθεῖ ὑποδολὴ αἰτημάτων, ἐπανεξετασί τῶν ἐκκρεμώντων θεμάτων, συσκέψεις, συμβούλια, ἐπιτροπαὶ καὶ τὰ τοιαῦτα. Ἀναπτύσσεται, οὕτω, ἡ γνωστὸς δραστηρότητος, ὃς παρέχει ἐλπίδας ὅτι ἐπὶ τέλους κάτι σοφαρὸν πρόκειται νὰ γίνη διὰ τὴν Ναυτιλίαν, καὶ ὅτι τὰ διάφορα προβλήματα τῆς Β. πρωθυπόθουν πρὸς τὰς λύσεις των. Τὴν ποώτην ὅμως αὐτὴν ζωρότητα ἀκολουθεῖ ἡ γνωστὴ ἀποτελμάτωσις, αἱ ἀναστολαὶ καὶ ἡ διαιωνιστικὴ τῆς αὐτῆς, καὶ καὶ πρότερον, καταστάσεως.

Ἐλπίζουμεν ὅτι ἡ ὑπουργία τοῦ κ. Μπίρη θὰ ἀπότελεσθεί ἔξαιρεσιν τοῦ κανόνος. Βεβαίως, ἡ πρώτη ἐπαφὴ του μὲ Ἑνα τόσον πολύπλευρον τομέα τῆς κρατικῆς δράσεως, ὅπως εἶναι ὁ ναυτιλιακός, ἐπιβάλλει τὴν προσωπικὴν ἐννήμεωσίν του ἐπὶ τῶν διαφόρων θεμάτων — καὶ δὲν εἶναι ὀλίγα — καὶ φυσικὸν εἶναι νὰ ἐπιδιώῃ τὴν ἀμεσον κατατόπισιν του καὶ τὴν μόρφωσιν γνώμης ἐπὶ τῶν ἐμφανιζομένων προβλημάτων καὶ τῶν ἐπιβαλλομένων λύσεων.

Εὐχόμεθα εἰς τὸν κ. Μπίρην πλήρη ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἔργον του καὶ ὅπως συνδέσῃ τὸ ὄνομά του μὲ μίαν περίοδον ἀναζωγονισμούς τῆς Ναυτιλίας μας, ἐνὸς ἀπὸ τοὺς σημαντικώτερους, ἀν μὴ τὸν σημαντικώτερον, παράγοντας τῆς ἑβονικῆς μας οἰκονομίας.

Ἄς μᾶς ἐπιτραπῇ, ὅμως, λόγω τῆς μακρᾶς θητεύσεως μας εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, νῦν ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν του ἐπὶ ὡρισμένων σημείων, τὰ ὅποια, κατὰ τὴν γνώμην μας, πρέπει νὰ ἔχῃ ὑπ' ὄψιν του.

Τὰς ζητήματα τῆς Ναυτιλίας εἶναι πολλὰ καὶ ἀπτονται τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν κλάδων, ἀπὸ τοῦ ποντοπόσου καὶ ὑπερωκεανίου μέχρι τοῦ μικροῦ ἀκτοπλοϊκοῦ φορτηγοῦ. Ἐκ τῶν ζητημάτων αὐτῶν, ἀλλὰ ἀπαίτουν ἀμέσους λύσεις, ἐνῷ ἀλλὰ δύνανται νὰ ἐνταχθοῦν εἰς ἐν πρόγραμμα μακρᾶς πνοῆς. Ἄφ' ἔτέρου, ἀλλὰ δέματα δύνανται νὰ ἐπιλυθοῦν ὑπὸ μόνου τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνῷ ἀλλὰ ἀπαίτουν τὴν σύμφωνον γνώμην καὶ ἀλλων φορέων τῆς κρατικῆς ἑξουσίας. Πάντα τὰς ζητήματα ταῦτα εἶναι, ἡ πρέπει νὰ εἶναι, γνωστὰ εἰς τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου, αἱ ὅποιαι θὰ ἔδει νὰ τὰ ἔχουν μελετῆσαι καὶ νὸν ἔχουν καταλήξει εἰς πορίσματα ἐπὶ τῶν ἐπιβαλλομένων λύσεων.

Ἡ ταξινόμησις ὅλων αὐτῶν τῶν θεμάτων καὶ ἡ ιεράρχησίς των, ἀπὸ ἀπόφεως σοβαρότητος καὶ ἀνάγκης ἀμέσου πρωθυπόθεως του, ἀποτελεῖ, νομίζουμεν, τὸ πρώτον δῆμα.

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νὰ ἀπαριθμή-

σωμεν τὰς ζητήματα ταῦτα. Αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου καὶ αἱ ἐνδιαφερόμεναι ἐπαγγελματικαὶ Ὀργανώσεις θὰ ἔχουν ἥδη ἐνημερώσει ηθά ἐνημερώσουν τὸν κ. ὑπουργόν.

Ἐλέχθη ὅτι ὁ κ. Μπίρης συνεκρότησεν ἡ πρόκειται νὰ συγκροτήσῃ κάποιαν μεγάλην Ἐπιτροπὴν «προγραμματισμοῦ» διὰ τὰ δέματα τῆς Ναυτιλίας. Δὲν γνωρίζουμεν πῶς ἀκριβῶς πρόκειται νὰ διαμορφωθῇ ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτῆς, ἀπὸ ποίους θὰ συγκροτηθῇ καὶ ποῖαι θὰ εἶναι αἱ ἀρμόδιοτέτες της. Ἀλλὰ ἡ μακρὰ πείρα περὶ τῆς λειτουργίας τῶν διαφόρων «Ἐπιτροπῶν» — ἐν Ἐλλάδι τούλαχιστον — προκαλεῖ πολλούς δισταγμούς καὶ ἐπιφυλάξεις ὡς πρὸς τὴν πρακτικὴν ἀπόδοσιν τούτων. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἡ παραπομπὴ ἐνὸς δέματος εἰς «Ἐπιτροπὴν» σημαίνει παρελκυστικόν ἀπὸ τῆς ἀμέσου ἐπιλύσεως του καὶ ἀπότελμάτων του.

Καὶ ἄλλοτε, ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν, ἐλέχθη ὅτι δὲν στέρειται ὑπηρεσίων καὶ Ἐπιτροπῶν τὸ ὑπουργείον. Διὲτοῦ πάντα, σχεδόν, δέμα τῆς Ναυτιλίας ὑπάρχει ἡ ἀρμόδια διεύθυνσις καὶ, συνήθως, κάποια ἐπιτροπὴ. Ἡ δημιουργία νέων, λοιπόν, ὄργανων παρέλκει, ἐκτὸς ἂν τὰ ὑπάρχοντα δὲν κρίνωνται ἐπαρκῆ. Διότι δυοῖν δύτερον. Ἡ τινὲς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου δὲν ἐπέτυχον εἰς τὴν ἀποστολήν των, ὅποτε καὶ πρέπει νὲ ἀναδιαθροῦμεν ἡν ἡ ἀντικατασταθεῖσαν ἀπὸ ἄλλης μορφῆς ὄργανον. Ἡ εἶναι αὐτοὶ ἐπαρκεῖς, ὅποτε ἡ ἰδρυσις καὶ νέων ὄργανων, μᾶλλον σύγχυσιν, σύγκρουσιν ὄμοδιοτήτων καὶ, ἐπομένως, ἀνάσχεσιν τῆς δραστηριότητος τὰς ἑπιφέρῃ.

Ἐκείνῳ τὸ ὄποιον νομίζουμεν ὅτι πρόέχει τὴν στιγμὴν αὐτῆς, εἶναι ἡ ἀμέσος ἐπιδίωξις τῆς ρυμίσεως ὡδισμένων ζητημάτων ἐπειγούσης φύσεως, τὰ ὅποια εἶναι ἥδη ὡριμάτησις απὸ μακροῦ καὶ ἐκκενεύουν λόγω τῆς κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας πολιτικῆς ἀνωμαλίας. Ἐν ἑκ τῶν ζητημάτων τούτων εἶναι τὸ φορολογικόν, τὸ ὅποιον ἡτύχησε νὰ φάνη εἰς τὸ τελευταῖον στάδιον τῆς ἐπιλύσεως του καὶ νὰ ἐπαναπίπτει εἰς ἐκκρεμότητα, λόγω τῶν ἀλλεπαλλήλων ἀλλαγῶν τῶν κυδερνήσεων. Ἡς δοθῆ, ἐπὶ τέλους, κάποια λύσις εἰς τὸ θέμα αὐτό, ἡ ὅποια εἶναι ἄλλη, ἀλλὰ διάλογονταν τούτων, τὸ ὅποιον, πρέπει νὰ ὀμολογήσωμεν, ἔχει κλονισθῆ σοδαρώς, λόγω τῆς ἀδυναμίας του ὅπως ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὰς ἀντιρρήσεις ἀλλῶν ὑπουργείων, ἐπὶ θεμάτων ἀπαίτουντων τὴν σύμφωνον γνώμην των.

Πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ ἀπολαγῇ τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας ἀπὸ τὸ σύμπλεγμα

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

κατωτερότητος, τὸ ὅποιον τὸ κατέχει ἔναντι ἄλλων φορέων τῆς κρατικῆς ἑξουσίας. Ἡ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις, δι' ἣν εἶναι ἀρμόδιον, πρέπει νὰ κατέχῃ πρωταρχικὴν θέσιν εἰς τὸν κυκλον τῆς μερίμνης τῶν κυδερνήσεων. Καὶ τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια εἶναι συναφῆ πρὸς αὐτήν, ἀξιζοῦν νὰ ὑποστηρίζωνται εὑθασῶς, μὲ πίστιν καὶ ἐπιμονήν καὶ νὰ ἐπιλύωνται ἀδιστάτως.

Αὐτός, νομίζουμεν, εἶναι ὁ κύριος ρόλος τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἐάν ὁ κ. Μπίρης κατορθώσῃ νὰ ἀνυψώσῃ τὸ γόντρον τοῦ ὑπουργείου του εἰς τὴν ἀρμόδιουσαν θέσιν ἐν τῷ κύκλῳ τῆς ὅλης κυδερνητικῆς δραστηριότητος, θέσιν ἀνταξίαν τῆς μεγάλης ὑποθέσεως τῆς Ναυτιλίας ἦν διαχειρίζεται, θὰ ἐπιτελέσῃ ἐγρο σημαντικὸν καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ διὰ τὴν πολιτικήν του σταδιοδρομίαν.

ΠΡΙΝ Η ΑΦΟΠΛΙΣΘΩΜΕΝ

Ἄπεχει, βεβαίως, πολὺ ἡ πλήρης σύνδεσις τῆς Ἐλλάδος μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινήν Ἀγοράν. Τὰ δέματα, ὅμως, τὰ ὅποια τὰ ἀνακύψουν, ἐπιβάλλουν τὴν ἀπὸ τώρα μελέτην των. Τίποτε δὲν ἀποκλείει νὰ δεχθῶμεν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ δεχθῶμεν τὰς ἑτοίμους λύσεις, ὅποιαν καὶ τὸ θέμα τῆς Ναυτιλίας ρυθμισθῇ ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς Ε.Ο.Κ.

Ἡδη, τὰ ὄργανα - κλιμάκια τῶν μεγάλων εὐρωπαϊκῶν ὄργανισμῶν, ἀσχολούνται μὲ τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἀς μὴ λησμονῶμεν, ὅτι οἱ ὄργανισμοι αὐτοί, Ε.Ο.Κ. καὶ Συμβούλιον Εὐρώπης, εἶναι ισχυρότατοι. Ἀποδέπουν εἰς τὴν προοδευτικὴν κατάργησιν τῶν οἰκονομικῶν συνόρων καὶ, ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὴν πολιτικὴν ἔνωσιν. Ὁταν αἱ μεταξὺ τῶν κρατῶν μελῶν τῆς Κοινότητος σχέσεις λάθουν ὄριστικὴν μορφήν, ἡ Ἐλλάδη θὰ πρέπει νὰ ἀποδεχθῇ τὴν πραγματικότητα ὡς ἔχει, ἢ νὰ μείνῃ ἑκτὸς τῆς Κοινότητος. Ἐπειδὴ τὸ τελευταῖον ἀποκλείεται, ἐπιβάλλεται καὶ ἀπὸ τοῦδε μελέτη, διὰ νὰ μὴ κληθῶμεν ἀπαράσκευοι νὰ προσαρμόσωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας πολιτικὴν πρὸς τὰ δεδομένα τῆς Ἕνωμένης Εὐρώπης.

Σοβαρώτατα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας θὰ είναι τὰ ζητήματα, τὰ ὅποια τὰ προκύψουν, ίδιως ἀπὸ τὴν ἐλευθέραν κυκλοφορίαν τῶν ἔργατων, τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν ἔξισωσιν τῆς κοινωνικῆς πολιτικῆς.

Ἡδη, ἡ ζητησίς 'Ελλήνων ναυτικῶν διὰ νὰ ἐπανδρωθοῦν σκάφη ξένων κρατῶν γίνεται κοιμηριῶν καὶ ζωηροτέρα. Ἐάν ἡ ἐλευθέρα κυκλοφορία τῶν ἔργατων ἐπεκταθῇ, ὅπως μελετάται, καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ ἑαύ εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. ἐνταχθοῦν τελικῶς καὶ τὰ ἑκτὸς αὐτῆς σήμερον ναυτικὸς κράτη τῆς Εὐρώπης, — Ἀγγλία, Σουηδία κλπ. — πρέπει μετὰ δεδιούτητος νὰ φοδύμεθα τὴν ἀδρόσια διαφυγὴν τῶν Ελλήνων πρὸς τὰ ξένα σκάφη. Είναι γνωστόν, ὅτι εἰς τὰ ναυτικὰ αὐτὰ κράτη, δὲν παραπτεῖται προθυμία στροφῆς πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Τὴν διαφυγὴν τῶν Ελλήνων διευκολύνει ἡ ὁμοιογένεια τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, εἴτε αὐτὴ ἐκτελείται ἐπὶ ἀλλοδαποῦ πλοίου. Τὴν

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co. BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

29 BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y.

TEAMED WITH

•

General Agents:
GEORGE CARRAS, INC.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

εύνοει άκομη η άποδεδειγμένη ναυτική ίκανότης των ναυτικών μας. Την κάνει έλκυστικήν η προσφορά υψηλών μισθών ύπο των ζένων. Έαν ή 'Ελληνική Ναυτιλία στερηθή τού πλεονεκτήματος των ναυτικών της 'Ελλάδος, ή θέσις είς την όποιαν θά περιέλθη θά είναι, άσφολως, δυσχερεστάτη.

Δεύτερος κίνδυνος δύναται να προέλθη από την έγκαταστασίαν ξένων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων έν 'Ελλάδι. Η έλευθερία έγκαταστασεως των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, προωθείται μεταξύ των κρατών - μελών της E.O.K. Με την έντοξην μας είς αυτήν, θά άντιμετωπώσουμε την έλευσην τοιούτων έπιχειρήσεων είς την 'Ελλάδα.

"Υψωσιν της Ελληνικής σημαίας έπι σκαφών των έπιχειρήσεων τούτων δὲν πρέπει νὰ προσδοκώμεν. Αντιθέτως, είναι πιθανόν νὰ μᾶς ζητηθῇ ή εύθυγράμμισις τῆς δημοσιονομικῆς μας πολιτικῆς πρὸς τὰς εὐρωπαϊκάς. Τοῦτο, πρωτίστως, θὰ άποδῃ εἰς δάρος τῆς φορολογικῆς μεταχειρίσεως τῶν πλοίων μας, όπου — ἀν μὴ τι ἄλλο — έχομεν ἐπιτύχει μίαν ἀπλήν φοροτεχνήν διαδικασίαν. Εκτὸς τούτου, αἱ ξέναι έπιχειρήσεις, έγκαθιστάμεναι είς τὴν 'Ελλάδα, θὰ έπιδοθούν εἰς τὴν στράτευσιν Ελληνικῶν πληρωμάτων διὰ τὰ ύπο τῶν ξένων σημαίας σκάφη τῶν. Καὶ ή έχοντες πλάνην θὰ εἶναι νὰ δαπανᾶν ο Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἐπὶ ἔτη διὰ τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν τῶν ξιωματικῶν του E.N. διὰ νὰ προσφέρωνται ἔτοιμα στελέχη εἰς ἀντιπάλους ναυτιλίας.

Τὴν εὐθυγράμμισιν τῆς κοινωνικῆς πολιτικῆς τῆς 'Ελλάδος πρὸς τὴν ἀντίστοιχον τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν θὰ ἀκολουθήσουν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Θὰ προκύψῃ ζήτημα ἔξιστος τῶν ιδίων μας ἀσφαλιστικῶν παροχῶν, συντάξεων, ιατρικῶν φροντίδων, προστασίας τῆς ἀνεργίας κλπ. εἰς τὰ ἀπίπεδα τῶν ἀντίστοιχων εὐρωπαϊκῶν. Καὶ έτσι μὲν τὸ Ελληνικὸν Κράτος ἐπωμισθῇ ἀνάλογον οἰκονομικὸν δάρος, μὲ ἐκείνῳ τῷ ὅποιον τὰ ξένα κράτη προσφέρουν εἰς τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν τῶν ναυτικῶν τῶν, οὐδεμίᾳ σοβαρᾷ ἀνησυχίᾳ δικαιολογεῖται. 'Αλλ' έαν τὸ δάρος αὐτὸν θελήσῃ τὸ Κράτος νὰ μετατοπίσῃ — ύψιστης οἰανδήποτε αἰτιολογίαν η πρόσχημα — ἐπὶ τῶν ώμων τῆς Ναυτιλίας, θὰ προκληθεῖ ζητήματα μεγάλων ἐπιβαρύνσεων. Θὰ ήτο δυνατὸν νὰ ἀντιταχθῇ, ὅτι αἱ ἔγκριτικαι πράξεις δὲν ἐπιτρέπουν ἐπιβαρύνσιν μεγαλύτεραν τοῦ 9% ἐπὶ τῶν μισθῶν. 'Αλλὰ τίποτε δὲν ἀποκλείει νὰ καταφύγῃ εἰς πολλὰς ἐμμέσους μεθόδους διὰ τὰ ύπερκερασθῆ τὸ ἐμπόδιον αὐτό.

Καὶ ἄλλα ζητήματα εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ προκύψουν ἑκατὸν τῆς οριστικῆς συνδέσεως τῆς 'Ελλάδος μὲ τὴν E.O.K. Ζητήματα δημοσιονομικά, ἐμπορικά, νομοθετικά κλπ. Κοινὸν χαρακτηριστικὸν ὅλων αὐτῶν, θὰ εἶναι ή εὐθυγράμμισις τῆς ναυτιλιοκῆς μας δραστηριότητος πρὸς τὴν τῶν λοιπῶν κρατῶν - μελῶν. Δεδομένου ὅτι ηδή ύπερέχουμεν εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, τὸ πιθανώτερον εἶναι νὰ μᾶς ἐπιβληθῶν δρός ἀναστολικοὶ τῆς τόσον παραγωγικῆς ναυτικῆς μας δραστηριότητος.

Πρίν οἱ δρός αὐτοὶ συμφωνηθοῦν μεταξὺ τῶν σημερινῶν μελῶν τῆς E.O.K., ἐπιβάλλεται, ὅπως ἀπὸ τούδε μελετησαμεν τὸ ὅλον θέμα, ἐάρμονία τόσον πρὸς τὰς συνθῆκας ποὺ ὑπεγράψαμεν, ὅσον καὶ πρὸς τὸ καλῶς νοούμενον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὸ Y.E.N. πρέπει νὰ ζητήσῃ νὰ ἐνημερώνεται ἀνελλιπῶς περὶ πάσης προεργασίας ἡ προτάσεως, αἱ ὅποιαι ἀφοροῦν τὴν Ναυτιλίαν καὶ συζητούνταν εἰς τοὺς διεθνεῖς ὄργανοι: σημοὺς τῆς Εύρώπης. Οφείλει ἀπὸ τούδε νὰ ἔνημερώνη σχετικῶς τὰ ἀρμόδια 'Υπουργεία (Συντονισμού, 'Εμπορίου, 'Εξωτερικού), ωστε εἰς τοὺς 'Ελληνας ἐκπροσώπους εἰς τὰ συλλογικὰ ὄργανα τῆς E.O.K. νὰ παρέχωνται σαφεῖς περὶ τοῦ πρακτέου ὁδηγία.

Καὶ αἱ ὁδηγίαι αὐταὶ πρέπει νὰ προάγουν τὸ συμφέρον τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. 'Η ἀπὸ τούδε ἐργασία, ἡ ἀπὸ τούδε ἐπαγρυπνησίς, ἐπιβάλλονται. 'Η Ναυτιλία μας ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερον κλάδον τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, δόσις δύναται αὐτοδυνάμως νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ξένον ἀνταγωνισμόν. 'Αποτελεῖ, ἀκόμη, τὸν μόνον κλάδον ποὺ ὑπολογίζουν, ἵσως καὶ φοβούνται, οἱ «φίλοι» μας τῆς Εύρώπης. 'Ἄς μη τὸν ἀφοπλίσωμεν μόνοι μας.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΟΥΜΕΝ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

'Εκατὸν πεντήκοντα σκάφη, φορτηγά καὶ τάνκερς, ἔνος ἑκατομμυρίου τόνων γκρός, διεγράφησαν ἐντὸς τοῦ 1963 καὶ τοὺς δύο πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγιον. Αὐτὰ οὔτε ἐπωλήθησαν εἰς ἀλιθοδαπόν, οὔτε καὶ πρὸς διάλυσιν. 'Υπὸ τοὺς ιδίους πλοιοκτήτας μετεφέρθησαν εἰς ξένα σημαίας διὰ πολλούς καὶ διαφόρους λόγους, οἱ κυριώτεροι τῶν ὅποιων συνοψίζονται: Εἰς τὰς ἀφύσιολόγους στοντονικάς παρεμβάσεις ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τοῦ ἀλήσμοντος κ. Κωτιόδη, εἰς τὰς ἀποπειράς τῶν «έγκεφάλων» νὰ τροποποιήσουν τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις καὶ εἰς τὴν ἐπίμονον ἀρνησιν τῶν προηγουμένων Κυβερνήσεων ὅπως ἀποδεχθῶν τὰ αἰτήματα τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πρωτίστως τὸ φορολογικόν.

Καὶ δὲν εἶναι μόνον τὰ ὡς ἄνω ἑκατὸν πεντήκοντα σκάφη, ποὺ διεγράφησαν τὸ Ἑλληνικὸν νηολογίον. Πολλά νεοαγορασθέντα προετημόντας τὰς ξένας σημαίας, διότι, ἐπὶ τέλους, ἀποφέυγουν τοὺς ἀστυνόμους καὶ τοὺς φορατζῆδες ἐν μέσῳ κρίσεως. 'Επιστῆς οὐχί οὐλίγα νεότευκτα ἥκοδούθησαν τὸν δρόμον πρὸς τὴν ἀσύδοσίαν.

"Ἄν ο ρυθμὸς τοῦ ἐπωναπατρισμοῦ δὲν ἀνεστέλλετο πρὸ διετίας περίπου, σκάφη ἔννεα ἑκατομμυρίων τόνων θὰ ἔφερον τώρα τὴν Κυανόλευκον. Δὲν ἐπίπαστον, βεβαίως, διὰ τὴν ἀποτυχίαν τῆς προσπαθείας τοῦ ὀλοκληρωτικοῦ ἐπωναπατρισμοῦ. Τὴν προεβλέψαμεν οὖμας. 'Υπεύθυνον τὸ Κράτος καὶ τὰ ὄργανα τοῦ. Διεπιστώσαμεν ἔγκαιρως τὸ ἀπαράσκευον τῆς κρατικῆς διοικήσεως, ὅπως δεχθῇ τὰ τόσα καὶ τόσα πλοία, ὅπως παρασχῇ τὴν συμπαράστασίν της εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἐνὸς τὸν ὄγων τῆς ἐπιβληθῶν διεξήγαγε κατὰ τὴν τελευταίαν ἐποτείτιαν.

Μικρόν, ἀτυχῶς, τὸ Κράτος, μεγάλη η Ναυτιλία!

Τώρα οφειλομεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ πῶς θε συγκρατήσωμεν τὰ σκάφη ποὺ δὲν ἔφυγαν ἀκόμη ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Δὲν χρειάζεται πρὸς τούτο οὔτε τὸ συμβούλιον τῶν ἔγκεφάλων, πού, ὡς λέγεται, προστοιμάζει ὃ κ. Μπίρης, οὔτε καὶ μακράς πνοῆς προσπάθεια τις. Μέτρα διοικητικὰ προϋποτίθενται πρακτικῶς ἐφαρμόσιμα, μακράν πασης πολυπραγμοσύνης. 'Επιβάλλεται η ἀποφυγὴ τῶν ὀστυονικῶν παρεμβάσεων, η τροποποίησις τοῦ φορολογικοῦ νόμου καὶ πρὸ παντὸς χρηστῆ διοίκησις.

Εἰς τὸ σύντομον αὐτὸ σημείωμα δὲν προκειται νὰ ἀναπτύξωμεν τὸ τι ἀποτελεσματικὸν ἀπαιτεῖται κατὰ τὴν παρούσαν κρίσιμον καρπήν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας. 'Εν καιρῷ θα ἀσχοληθῶμεν ἐπὶ ἔνος ἔκαστου τῶν υφισταμένων ζητημάτων. "Ας έχουν, πάντως, ὑπ' όψιν τῶν οι καλοὶ τοῦ 'Υπουργείου μας χρυσοποιίκιτοι ἀρχοντες, στὶς ἄντεγκαίρως η σώτειρα παντίδρασις δὲν προέλθῃ ἀπὸ κυβερνητικά τινα μέτρα, θα χασωμεν οριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως τὴν μεγάλην ύπο τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλίαν, οὐπες ημεις, τηνάλλαχιστον, τὴν ὠραματισθημεν.

Προειδοποιούμεν καὶ πάλιν. Τὴν φοραν αὐτὴν ἵσως η προειδοποίησις μας νὰ μη συναντήσῃ τὴν μακριότητα τοῦ κ. Κωτιάδη καὶ τῶν γνωστῶν συμβούλων του τὴν ἀγνοιαν τῆς πραγματικοτήτος.

Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

"Ἀπὸ ἐνδιαφέρουσαν μελέτην, δημοσιευμένην εἰς τὸ παρόν τεύχος, προκύπτει ὅτι ὁ τουρισμός ἀποτελεῖ διὰ τὰς πλείστας τῶν προγραμμάτων μιαν σοβαρὰν πηγὴν εἰσροής συναλλαγματος. Διὰ τὴν 'Ελλάδα, εἰδικώτερον, ὁ τουρισμός ἀποτελεῖ δχι μόνον μιαν τῶν κυριώτερων τοιούτων πηγῶν, ἀλλὰ καὶ μιαν σοβαρὰν ἐλτίδα διὰ τὴν ιστοκελίσιν τοῦ συναλλαγματικοῦ μας ισοζυγίου.

Πολλά, βεβαίως, ἐπετεύχθησαν εἰς τὸν τομέα αὐτὸν κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, οὐχί ομάς ἐπὶ ἀπολύτου, ἀλλ' ἐπὶ συγκριτικῆς βάσεως. Πολλά, δηλαδή, έγινανται συγκριτεὶ με τὸ πτωχότατον παρελθόν. 'Άλλ' η, ἐκ τῆς ἀνωτέρω μελέτης προκύπτουσα, θεσις της 'Ελλάδος εἰς τὴν διεθνή τουριστικήν κινησιν, πολὺ ὀσκόμη ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ μᾶς ικανοποιοῦται.

Εἰμεθούση 15η χωρα απο αποφεως εισπραξεων εκ τουριστικου συναλλαγματος, έρχομενοι μετα την Συνδιαν, μιαν διομηχανικην κυριων χωρων, η όποια ειλαχιστον, εν συγκρισιει με ημας, τουριστικον ένδιαφέρον παρουσιαζει.

"Έρχομεθα 19η απο αποφεως εισπραξεων συναλλαγματος έξ αδηλων πόρων, έρχομενοι μετα την Αιγαυπτον και 26οι απο αποφεως εισπραξεων συναλλαγματος έσσθων έξ έξαγωνων, έχοχομενοι μετα το νεαρόν κρατος του Ισραήλ.

"Εάν συγκρινωμεν τὰς συναλλαγματικας έκ του τουρισμου εισπραξεις πρὸς τὸ σύνολον τῶν έξ αδηλων πόρων εισπραξεων, βλέπομεν ὅτι πάλιν ύστερουμεν τοῦ Ισραήλ, ἐνὸς ἀν συγκρινωμεν τὰς συναλλαγματικας

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE:	KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
	P.O.B. 116 TEL. 72.356	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	RIZARI BUILDING TEL. 40.175	P.O.B. 266
ALSO IN	DJIBOUTI P.O.B. 15 TEL. 281	MASAWA P.O.B. 6 TEL. 187	ASSAB P.O.B. 63 TEL. 8	ASMARA P.O.B. 1115 TEL. 488	ADDIS ABBEBA P.O.B. 312 TEL. 2311
					P.O.B. 55 TEL. 681
				UNDER THE STYLE:	
					THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED
					CABLES FOR ALL OFFICES : "PHRONTIS"

ρισμού εισπράξεις πρὸς τὸ σύνολον τῶν ἔξ
ἔξαγων εἰσπράξεων μας, καταλήγομεν εἰς
τὸ θιλερὸν συμπέρασμα, ὅτι ὑστεροῦμεν
καὶ αὐτῆς τῆς... Λιβύης.

Προκύπτει, ἐν τῶν ἀνωτέρω, ὅτι πολλὰ
δύνανται καὶ πρέπει νὰ γίνουν πρὸς ἀνάπτυ-
ξιν τοῦ τουρισμοῦ, ἡ δὲ Ἐλλὰς διαθέτει
πλείστας δυνατότητας πρὸς περαιτέρω ἀνά-
πτυξιν εἰς τὸν τομέα αὐτὸν.

Τὸ ἥπιον τοῦ κλίματος εὐνοεῖ ἀκόμη καὶ
τὸν χειμερινὸν τουρισμόν, ἐνῷ αἱ φυσικαὶ¹
καλλοναὶ, αἱ ὥραιαὶ ἀκταὶ μας καὶ αἱ ἔτι
ἀρκαιότερες νῆσοι μας, δύον μὲ τὰς ἀρχαι-
ότητας ποὺ παντοῦ συναντῶνται, ἀποτελοῦν
ἰδεώδεις προϋποθέσεις διὸ τὴν προσέλκυσιν
πάσης φύσεως περιηγητῶν.

Τὸ ἐνδιαφέρον, ίδια, ποὺ παρουσιάζουν αἱ
νῆσοι, δύον μὲ τὴν φυσικὴν πρὸς τὸ πλοῖον
προτίμησιν τοῦ οἰουδῆποτε περιηγήτη, κα-
θιστοῦν τὸν θαλασσινὸν τουρισμὸν ἔνα τῶν
κυρίων τομέων ἀναπτύξεως. Διαθέτομεν πολ-
λαὶ καὶ ὥραια σκάφη, τόσον διὰ τὰς ἀκτοπλο-
ϊκὰς μας συγκοινωνίας, δύον καὶ διὰ κρουα-
ζέρας καὶ ἡ δημιουργία τῶν προϋποθέσεων
διὰ τὴν προσέλκυσιν συνεχῶς καὶ περισσο-
τέρων περιηγητῶν, πρέπει νὰ ἀποτελῇ τὴν
κυρίαν ἐπιδίωξιν μας.

Οἱ ἐφοπλισταὶ, ὁ Ὀργανισμὸς Τουρι-
σμοῦ, τὸ Κράτος γενικῶς, οἱ "Ἐλλήνες ἐπι-
χειρηματίαι, ἀκόμη καὶ εἰς ἕκαστος ἔξ ήμων,
ιδιαιτέρως πρέπει νὰ προσέξωμεν τὰς δυνα-
τότητας περαιτέρω ἀναπτύξεως τοῦ τουρι-
σμοῦ γενικώτερον, ἀλλὰ καὶ τοῦ θαλασσινοῦ
τουρισμοῦ εἰδικώτερον.

Διότι ὁ τελευταῖος αὐτὸς ὅχι μόνον εἶναι
σύμφωνος καὶ μὲ τὴν εἰς τὰ θαλασσινὰ ἔργα
ἐπίδοσιν τοῦ "Ἐλληνος, ὅχι μόνον θὰ συμβά-
λῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ὥραιών, ἀλλὰ λη-
σμονυμένον σήμερον νῆσων μας, ἀλλὰ καὶ
ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς εἶναι ὁ ἀποδοτικό-
τερος.

"Ἄς τὸν προσέξουν οἱ ἀρμόδιοι.

META THN ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

Πανηγυρίζει ἡ Π.Ν.Ο. τὰ διὰ τῆς προσ-
φάτου συμφωνίας μετὰ τῆς Ἐνώσεως "Ἐλ-
λήνων" Ἐφοπλιστῶν πραγματοποιηθέντα
«έπιτεύγματα» καὶ ιδίως τὴν καθιέρωσιν
τοῦ 48ώρου τῆς ἐργασίας ἐν πλῷ καὶ τὴν
ἀναγνώρισιν τῶν Κυριακῶν ὡς ἡμερῶν ἀρ-
γίας.

Οἱ σροὶ ἐργασίας τῶν "Ἐλλήνων ναυτι-
κῶν εὐθυγραμμίζονται οὕτω πρὸς τοὺς τῶν

ἄλλων σημαιῶν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης,
καὶ τὸ σύμπλεγμα κατωτερότητος, τὸ ὄ-
ποιον ἐφαίνετο ὅτι κατεῖχε τὸν κ. Πετρουλῆν
ὅταν ἀντιμετώπιζε τοὺς ἔνους συναδέλφους
του, πρέπει ἀσφαλῶς νὰ ἐκλείψῃ. Ἡμπο-
ρεῖ τώρα νὰ ὑποστηρίξῃ, ὅτι οἱ "Ἐλλήνες
ναυτικοὶ κατ'" οὐδὲν ὑστεροῦν τῶν ναυτικῶν
τῶν ἄλλων σημαιῶν, ὡς πρὸς τοὺς δρους
ἐργασίας.

Πιστεύομεν, ὅμως, ὅτι τόσον ὁ κ. Πε-
τρουλῆς, δύον καὶ οἱ ἐν τῇ διοικήσει τῆς
Π.Ν.Ο. συνάδελφοί του, πρέπει, παραλλή-
λως πρὸς τὴν ἱκανοποίησίν των, νὰ ἔχουν
πλήρη συναίσθησιν τοῦ ὅτι τὸ διὰ τῆς νέας
συμφωνίας ἐπιτευχθέντα ἀποτελοῦν θυσίας
καὶ παραχωρήσεις ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλι-
στῶν εἰς δάρος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, τὸ
ὅποιον — γνωρίζουν καλῶς — μάχεται ἀ-
πεγνωσμένον καὶ ἀνίσον ἀγώνα ἐπιβιώσε-
ως, ὑπὸ συνθῆκας δυσμενεῖς καὶ διαρκῶς
καθισταμένας δυσμενεστέρας.

Καὶ πρότερον, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὰς διεξα-
χθείσας μακράς καὶ ἐπιπόνους διαπραγμα-
τεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Συλλογικῆς
Συμβάσεως, ἀνεπτύχθησαν ἀπὸ ἐφοπλιστι-
κῆς πλευρᾶς τὰ μειονεκτήματα τοῦ ἐλλη-
νικοῦ πλοίου ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα
τῶν ἄλλων σημαιῶν, μὲ πάσαν σαφήνειαν
καὶ μὲ στοιχεῖα ἀδιάσειστα. Καὶ οἱ διοι-
κούντες τὴν Π.Ν.Ο. δὲν εἶναι νεοφύτοισι
εἰς τὰ ναυτιλιακὰ θέματα, διὰ νὰ μὴ κατα-
νοῦν τὴν σοβαρότητα τῆς καταστάσεως.

Παρὸ ταῦτα, ἐπέμενεισι εἰς τὰς ἀξιώσεις
τῶν καὶ, χάρις εἰς τὸ πνεῦμα τῆς κατανο-
σεως καὶ τῆς συνεργασίας, τὸ ὄποιον ἀπὸ
δωδεκατίας διέπει τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐ-
φοπλισμοῦ καὶ ναυτικῶν, ἐπετεύχθη συμφω-
νία, μὲ θυσίας καὶ οἰκονομικᾶς ἐπιπτώσεις
ἐπὶ τοῦ χειμαζομένου ἐλληνικοῦ πλοίου.

Αἱ ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς γενούμεναι
παραχωρήσεις, πρέπει νὰ ἀναγνωρισθοῦν
κατ' ἀξίαν ἀπὸ τῆς ἀλλῆς πλευρᾶς. Αἱ ἀν-
τιρρήσεις καὶ τὰς ἐπιχειρήσεις διὰ τὸν πε-
ριορισμὸν τῶν ναυτεργατικῶν ἀξιώσεων δὲν
ώφειλοντο εἰς τὴν πρόθεσιν ἀποφυγῆς μειώ-
σεως τοῦ κέρδους τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχει-
ρήσεων, ἀλλὰ εἰς τὴν μὴ περαιτέρω ἐπιβά-
ρυνσιν τοῦ, ηδη ἐργαζόμενου μὲ ζημιάν. Ἐλ-
ληνικοῦ πλοίου, τὸ ὄποιον ἀνὰ πάσαν στι-
γμὴν ἀπειλεῖται μὲ τὸν κίνδυνον τῆς ἀνερ-
γίας καὶ τοῦ παροπλισμοῦ. Κοινόν, ἐπο-
μένως, συμφέρον τῶν τε ἐφοπλιστῶν καὶ

τῶν ναυτικῶν ἐπιβάλλει νὰ διατηρηται ὅσῳ
τὸ δυνατὸν περισσότερον χρόνον ἐν κινήσει
τὸ ἐλληνικὸν πλοίον.

Νῦν, μετὰ τὴν ἐπελθοῦσαν συμφωνίαν,
πρέπει νὰ τεθῇ τέρμα εἰς νέας ἀξιώσεις
ἀπὸ ναυτεργατικῆς πλευρᾶς καὶ νὰ ἀναλη-
φθῇ κοινὸς ἀγών, ὑπὸ τε τῶν ἐφοπλιστῶν
καὶ τῶν ναυτικῶν, πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ ἐλ-
ληνικοῦ πλοίου εἰς τὸν δυσχερὴ ἀγώνα δια-
τηρήσεως του ἐν ἐνεργείᾳ, τὸν ὅποιον διε-
χάγει.

Πρέπει νὰ γίνη συνειδητὸν καὶ ἔκ μέ-
ρους τῶν ναυτικῶν — διότι οἱ ἐφοπλισταὶ
τὸ γνωρίζουν — ὅτι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον,
ἀφ' ἐνὸς ἔχει μόνιμα καὶ συμφυη μειονε-
κτήματα, μεταξὺ τῶν ὅποιων συγκαταλέ-
γονται η ἐλλειψις ἐπαρκῶν ἀπασχολήσιμῶν
μεταφορῶν πρὸς παροχὴν ἀπασχολήσιμῶν
καταφέρξις πάσης οἰκονομικῆς η ἄλλης φύ-
σεως ἀργαγῆς ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς, η ἀ-
σφαλιστικὴ τῶν ἐλληνικῶν κινδύνων μετα-
χειρίσισις κ.λ.π. καὶ, ἀφ' ἔτερου, ὅτι πλήτ-
τεται ἐμφανῶς η συγκεκαλυμμένως ἀπὸ τὰς
ἄλλας ἀντίχλουσα σημαίας.

Εἰς τὸν ἀνίσον αὐτὸν ἀγώνα, τὸ ἐλληνι-
κὸν πλοίον ὃς μόνα ὅπλα ἔχει ἀφ' ἐνὸς τὰς
ἐπιχειρηματικὰς ἱκανότητας τῶν "Ἐλλήνων"
ἐφοπλιστῶν καὶ ἀφ' ἔτερου τὸ καλὸν ἐμφυ-
χον ὑλικὸν. Διαγράφεται οὕτω σαφῶς τὸ
καθῆκον τῶν "Ἐλλήνων" ναυτικῶν εἰς τὸν
πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον διεξαγόμενον ἀ-
γώνα: "Ἀνεπιφύλακτος καὶ ἐπίμονος ἀνά-
πτυξις τοῦ ναυτικοῦ πνεύματος, στοργὴ²
πρὸς τὸ πλοίον, πειθαρχία καὶ ἀδιστακτος
ἐκτέλεσις τοῦ καθῆκοντος.

"Υπάρχουν, εὔτυχῶς, καλὰ στελέχη εἰς
τὸν κόσμον τῶν ναυτικῶν μας, διατηροῦν-
τα τὴν ναυτικὴν παράδοσιν, λόγω, ὅμως,
τῆς ἀλματώδους ἀναπτύξεως τῆς ἐλληνικῆς
χωρικότητος, ἔχουν εἰσέλθει εἰς τὸ ναυ-
τικὸν ἐπόγγελμα καὶ νεοφύτοισι, μὴ δυ-
νάμενοι νὰ κατανοήσουν τὰς ιδιοτυπίας του
καὶ μὴ παρεσκευασμένοι διὰ νὰ συμμορφω-
θούν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις του.

"Ἐργον σοβαρὸν τῆς Διοικήσεως τῶν
ναυτεργατικῶν "Ὀργανώσεων, πρέπει νὰ
ἀποτέλεσῃ ἡ διαφώτισις τῶν ναυτικῶν ἐπὶ³
τοῦ σημείου αὐτοῦ, ἡ μετάδοσις τοῦ πνεύ-
ματος τῆς στοργῆς πρὸς τὸ πλοίον, ἡ ἐμ-
πέδωσις τῆς πειθαρχίας καὶ ἡ προστήλωσις
πρὸς τὸ καθῆκον.

Μόνον ἔργον τῶν διοικούντων τὰς ναυ-

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.

τεργαστικάς 'Οργανώσεις δέν είναι ή διαρκής διατύπωσις άξιώσεων και ή έπιδιωξις οίκονομικών ώφελημάτων. Παραλλήλως πρέπει νὰ έπιμελώνται και τῆς διαπισταγωγής τῶν μελῶν των, πρὸς δημιουργίαν ναυτικῶν καὶ ίκανῶν διὰ νὰ ἀσκήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὡς συνεχῖσι τῆς ναυτικῆς παραδόσεως τῶν Ἑλλήνων.

'Ομολογούμεν, ὅτι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην δὲν ἔχομεν ἵδη μέχρι τοῦδε τὸ ἔργον τῶν ἀσκούντων τὴν διοίκησιν τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων. Μᾶς ἐσυνήθισαν μόνον μὲ τὴν υἱοθέτησιν καὶ προσολὴν αἰτημάτων καὶ ἀξιώσεων, ἔστω καὶ παραδόγων, καὶ «ἄγνωνας», συνοδευμένους πολλάκις δι' ἀπειλῶν, πρὸς ίκανοποίησίν των.

Οἱ διοικοῦντες τὰς ναυτεργατικάς 'Οργανώσεις, πρέπει νὰ είναι αὐτοὶ οἱ ἴδιοι ἑκεῖνοι, οἱ ὅποιοι θὰ θέτουν φραγμὸν εἰς ἀπαίτησεις ἑξερχομένας τῶν πλαισίων τῶν οίκονομικῶν δυνατοτήτων τοῦ πλοίου. Αὐτοὶ πρέπει νὰ διαφωτίζουν καὶ νὰ καθοδηγοῦν τὰ μέλη των πρὸς τὸ δόδον τοῦ καθηκοντος. Αὐτοὶ πρέπει νὰ συμβάλουν εἰς τὴν δημιουργίαν πραγματικῶν ναυτικῶν, ἔχοντων συνείδησιν τῶν ὑποχρεώσεων των.

Νομίζομεν ὅτι, ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ίκανοποίησεως, διὰ τῆς προσφάτου συμφωνίας, διατικῶν αἰτημάτων τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, πρέπει νὰ ἀναληφθῇ σοφαράς ὑπὸ τῶν διοικούντων τὰς ναυτεργατικάς 'Οργανώσεις τὸ ἔργον τοῦτο.

Π.Ν.Ο. ΚΑΙ Δ.Ο.Μ.

Ἄλλα θὰ ἔπειτε νὰ ὑπομνησθῇ πρὸς τὴν Διοίκησιν τῆς Π.Ν.Ο. καὶ ἑκεῖνο, τὸ ὄποιον καὶ ἐπανάληψιν καὶ κατὰ κόρον ἔχει τονισθῆ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν. "Οτι πρέπει νὰ ἔχῃ τὸ σθένος, νὰ ἀντιμετωπίζῃ πᾶσαν ἀξίωσιν παρεμβατισμοῦ ἐκ μέρους τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν εἰς τὰ ἀφορῶντα τὸ ἔλληνικὸν πλοῖον. Αἱ ἔλληνικαὶ ναυτεργατικαὶ 'Οργανώσεις ἔχουν ἀποδείξει, ἀλλως τε, ὅτι είναι ἀριστα εἰς θέσιν νὰ προστατεύσουν τὰ συμφέροντα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, χωρὶς τὴν ξενικὴν ὑποστήριξιν.

Κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως μὲ τὴν "Ενωσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τόσον ὁ Πρόεδρος τῆς "Ενώσεως κ. Ἀνδρέαδης ὄσον οἱ ἄλλοι ἐφοπλισταὶ, ἐδήλωσαν σαφῶς καὶ ἀπεριφράστως, ὅτι δέχονται νὰ προδοῦν εἰς παραχωρήσεις πρὸς τοὺς "Ἐλλήνας ναυτικούς, ἐφ' ὄσον αὐτοὶ κρίνονται λογικαὶ καὶ δικαιαὶ, ἀσχέτως τῶν τυχὸν ζένων ὑποδείξεων, πολλαὶ τῶν ὅποιων εἶναι ἀσυμβίβαστοι πρὸς τὴν ἔλληνικὴν πραγματικότητα.

Τὸ γεγονός αὐτὸν πρέπει καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς Π.Ν.Ο. νὰ καταστῇ σαφὲς καὶ πρὸς τοὺς διεθνεῖς συνδικαλιστάς. Διότι οὕτω καὶ ὁ ἔλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἔξαρται, ὡς τοῦ ἀξιζεῖ, ἀλλὰ καὶ αὐτὸν τοῦτο τὸ γόντρον τῆς Π.Ν.Ο. ἔδραιούται καὶ δὲν

ἐμφανίζεται ὡς πειθήνιον ἐνεργούμενον τῶν ζένων, ἀλλ' ὡς πρωτόδουλον σῶμα δρῶν καὶ ἐπιτυγχάνον τὴν πλέον ἡ ἐπαρκῆ προστασίαν τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ δὲ ταύτη, θὰ ἔδει η Π.Ν.Ο. νὰ ἐπιλύσῃ κατὰ τρόπον σαφῆ καὶ ὁριστικὸν καὶ τὸ ἐκκρεμοῦν τῆς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων τῶν πλοίων ὑπὸ ζένος σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων.

"Ολος αὐτὸς ὁ «ἄγνων» κατὰ τῶν καλουμένων «πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας», ὁ ὑπολιών ὑποκινησίες, είναι πλέον ἔτερα σημενός. "Οταν σήμερον ὁ ναυτιλιακὸς ἔθνικος καὶ ἡ διάκρισις σημαίας ἀσκεῖται ἀπροκαλύπτως ἡ συγκεκαλυμμένως, ἀκόμη καὶ ἀπὸ μεγάλας ναυτικὰς χώρας, ἐνδέχομενά τινα πλεονεκτήματα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἔρχονται εἰς δευτέραν μοίραν.

Κατὰ τὴν προσεχῆ σύνοδον τῆς Δ.Ο.Μ., πρέπει νὰ τονισθῇ σαφῶς ἐκ μέρους τῆς Π.Ν.Ο., ὅτι οἱ "Ελληνες ναυτικοὶ οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ πλοίων ἔλληνικῶν συμφερόντων εὐρίσκονται ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς καὶ είναι αὕτη εἰς θέσιν νὰ φροντίσῃ διὰ τὴν ἔφαρμογην καὶ εἰς τὰ πλοῖα αὐτὰ τὰ ὅρων ἔργασίας καὶ προνοίας τῶν πλοίων ὑπὸ ἔλληνικὴν σημαίαν, οἱ ὅποιοι είναι ἀριστοί. Καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην θὰ ἔχῃ τὴν συμπαράστασιν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, οἱ ὅποιοι είναι πρόθυμοι νὰ συνεργασθοῦν μὲ τὴν Π.Ν.Ο., ἀπολλασσόμενοι ὅμως τοῦ παρεμβατισμοῦ τῶν ζένων καὶ τῆς πρὸς αὐτοὺς πληρωμῆς ἀδικιολογήτου κεφαλικού φόρου.

Εἴναι, νομίζομεν, καιρὸς νὰ κατανοηθῇ ἀπὸ όλους τοὺς ἐνδιαφερομένους διὰ τὴν ἔλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, ὅτι ἔναντι τοῦ ἐθνικισμοῦ τῶν ζένων πρέπει νὰ ἀντιτάξωμεν καὶ τὸν ιδικόν μας ἐθνικισμόν.

ΑΙ ΑΓΟΝΟΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Τὴν πεπατημένην ἡκολούθησε τὸ "Υπουργεῖον εἰς τὰ τῶν ἀγόνων ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν. Παρεῖδε τὴν ἀνάγκην τῆς ἀνοδιασθρώσεως. Δέν ἐμελέτησε κάν τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν. Προεκρίνει τὴν δημοπρασίαν διὰ τὴν ἀνάληψιν τῶν ἐπὶ τῶν γνωστῶν δεδομένων, μὲ τὰς αὐτὰς ἐνδιαμέσους προσεγγίσεις. Τὰ ἀκατάλληλα πλοῖα θὰ ἔξακολουθήσουν ἐκτελοῦντα τὰς γραμμάς. Αἱ παρεχόμεναι, ἀλλὰς τε, πιστόσεις δὲν ἐπιτρέπουν εἰς τὰ καλύτερα νὰ συμμετάσχουν εἰς τὸν μειοδικούν διαγωνισμόν.

Δὲν ἐπιστεύσαμεν, βεβαίως, ὅτι αἱ ὑποδιξεῖς τῶν στηλῶν αὐτῶν — ὑποδιξεῖς ἀπὸ τὰς πραγματικάς ἀνάγκας ἀπορρέουσαι — θὰ ιοθετοῦντο ποτὲ ἀπὸ τοὺς πανδομῆμονς «έγκεφαλους» τοῦ καλοῦ μας "Υπουργεῖου, οὔτε καὶ ὅτι θὰ διήγειρον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀρμόδιων διὰ νελετήσουν οὗτοι τὴν ἀναδιάρθρωσιν τῶν λεγομένων ἀγόνων γραμμῶν. Καὶ ἔπρεπε πρῶτον ἡ σκοπιμότερα, ἡ πλέον ἔξυπηρετικὴ ἐκτέλεσις τῶν γραμμῶν νὰ μελετηθῇ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ὄκτο-

πλοϊκοὺς ἐφοπλιστάς, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὸ πόρισμα τῆς μελέτης, ὡς εἰστήγησις πρὸς τὸν "Υπουργὸν καὶ τὴν Κυβέρνησιν ἐν καιρῷ νὰ ὑποβληθῇ.

Ἐπαναλαμβάνομεν: Εἴναι ἀνάγκη συγκοινωνιακή, ὅπως καὶ τουριστική, νὰ συνδεθοῦν — ὥχι μέσω τοῦ λιμένος Πειραιῶς — αἱ νῆσοι τοῦ Αιγαίου, ἡ Δωδεκάνησος καὶ ἡ Κρήτη δι' ἀπ' εὐέσις γραμμῆς, μὲ κατάληλον σκάφος ἐπιβατηγόν.

Ἐπιβάλλεται ἀκόμη ἡ πρωτεύουσα τοῦ Νομοῦ τῶν Κυκλαδῶν διὰ δύο τοπικῶν ἐδδομαδιάσιων δρομολογίων νὰ ἐπικοινωνῇ μὲ δόλαιος τάξησις - ἐπαρχίας. Καὶ τέλος, πρέπει νὰ δελτιωθῇ τὸ ποιὸν — μέγεθος, ταχύτης καὶ διάταξις θέσεων — τῶν πλοίων, ποὺ ἀναλαμβάνουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν. "Η πυκνότης τοῦ δικτύου καὶ τὴν ποιότηταν τῶν μέσων, ποὺ τὸ ἐκτελοῦν, θὰ δημιουργήσουν τὴν μεγαλυτέραν κίνησιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τοπικῆς οἰκονομίας τῶν νήσων.

Κοινωνική, ἐπὶ πλέον, ἀνάγκη ἔξυπηρετούντων αἱ γραμμαὶ αὐταί. Τὸ Κράτος ἔχει ὑποχρεώσεις ἀπέναντι τῶν ἀποκλήρων κατοίκων τῶν ἀγόνων αὐτῶν περιοχῶν.

Ἐν συντομίᾳ διατυπούνται αἱ σκέψεις μας αὐταί. Θὰ κινησουν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Μπίρη; Τὸ ἀλπίζομεν.

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Α.Π.

Είχομεν προβλέψει τὰς μεταβολὰς εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ "Οργανισμοῦ Λιμένος. Πρὸ τριήμενον τὰς προανηγγείλαμεν.

Ἡ ἔκαστοτε κρατούσα κομματικὴ κατάστασις ἔχει τοὺς εὐνοούμενούς της. Θὰ τοὺς προστατεύσῃ. "Ο, τι συνέβαινε μὲ τὴν Ε.Π.Ε. συνέβη καὶ τώρα μὲ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κεντροῦ.

Καὶ ὅπου τὸ κόμμα διορίζει, δὲν είναι, πάντως, οἱ παρ' αὐτοῦ ἐπιλεγόμενοι οἱ καταλληλότεροι. Πρόεδρος ἐτοποθετήθη ὁ ναύαρχος ἐ.ά. κ. Γεωργουλόπουλος — γνωστὸς τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀπὸ τὴν ἀρχηγίαν τῆς ἀποστολῆς εἰς τὴν Ἰταλίαν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἀξιοθηρητῶν πλοίων τῶν ἐπανορθώσεων — γενικὸς δὲ διευθυντής ὁ ἐν ἀποστρατείᾳ ἐπίστης στρατηγὸς κ. Πετρόπουλος.

Ξένοι ἀμφότεροι πρὸς τὸν λιμένα καὶ τὴν ζωὴν του είναι. Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νὰ προεκφολήσωμεν τὸ ἔργον των. Θὰ τὸ παρακολουθήσωμεν.

"Ἐπρεπε, πάντως, ἡ Κυβέρνησις, πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ λιμένος Πειραιῶς, νὰ ἔξαρισῃ τὸ τόσον ἐποτευμένης μεταβολῆς τῶν προσώπων τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. τὸν γενικόν του διευθυντήν, τὸν κ. Κελαϊδῆν. "Ἐπρεπε νὰ παραμείνῃ οὗτος εἰς τὴν θέσιν του, διότι ὁ λιμὴν είχεν ἀνάγκην τῶν καλῶν του ὑπερεσιῶν. Εἰργάσθη, πράγματι, ἐμόχθησε κυριολεκτικῶς, ὁ κ. Κελαϊδῆς κατὰ τὰ ἔτη τῆς θητείας του εἰς τὸ Ο.Α.Π. "Οσοι είχον σχέσιν τινὰ μὲ τὴν ζωὴν τοῦ λιμένος, ἀνομο-

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1

TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS. TEL. 477426

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

TELEGR. LOUCAS DJEDDAH

TELEPH. 2429 - 3430

P.O. BOX 419

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.

11 AKTI MIAOULI, PO. B. 127

λογούν πόσον τιμίως καὶ εύσυνειδήτως τὸν ὑπηρέτησε.

Πολλοί, κομματικῶς τοποθετημένοι εἰς τὸ Κέντρον, δὲν παρέλειψαν νὰ ὑποδείξουν εἰς τοὺς κυβερνητικοὺς παράγοντας τὸ κενόν, ὅπερ θὰ κατέλιπεν ἡ ἀποχώρησις τοῦ κ. Κελαιδῆ ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. Δὲν εἰσηκούσθησαν, ἀτυχῶς. Τὰ κομματικὰ κριτήρια ὑπερίσχυσαν.

Καὶ τώρα ὁ Ο.Λ.Π. χωρὶς τοὺς δύο ἐκ τῶν κυρίων ὑπηρεσιακῶν του παραγόντων, τὸν κ. Κελαιδῆν, γενικὸν διευθυντὴν καὶ τὸν κ. Μίλλησην, διευθυντὴν τῆς ἐκμεταλλεύσεως — ὁ δεύτερος πρὸ διμήνου οἰκειοθελῶς ἀπεχώρησε — παραδίδεται εἰς χεῖρας ἀδῶν πρώσωπων, τῶν ὅποιών οἱ πειραματισμοὶ καὶ τὰ σφάλματα εἰς δάρος τοῦ λιμένος, ἀσφαλῶς θὰ ἐκσπάσουν. Εὔχομεθα νὰ είναι ὀλίγα.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Αἱ ἀπό τινων μηδῶν ἀθρόαι παραγγελίαι μπάλκ κάρριερς διὰ μεγέθη ὀλονέν αὐξανόμενα — μέχρι καὶ ὄγδοντα καὶ χιλιάδων τόνων — δημιουργῶν μίσια ὄγωνιάδη πλέον κατάστασιν δι' ὅλους τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ἔκεινους, ποὺ παραγγέλλουν καὶ ἔκεινους ποὺ ἀπέχουν πρὸς τὸ παρὸν τῶν νέων ναυπηγήσεων.

Ἡ αὔριον καθίσταται πλέον προβληματική. Φαντασθῶμεν τὴν τόσον ηὔξημένην παραγωγικότητα τῶν ναυπηγείων καὶ τὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἀν καὶ ὅποταν ἡ Ρωσία καὶ ἡ Κίνα ἀποκτήσουν τὴν σιτάρκειαν. Φαντασθῶμεν ἀκόμη τὴν τύχην τῶν μικροτέρων σκαφῶν καὶ αὐτῶν τῶν μπάλκ κάρριερς τῶν 20 χιλιάδων τόνων, ὅταν περισσότερο ἀπὸ τὰ μεγαθήρια τῶν 40-75 χιλιάδων τόνων εἰσέλθουν εἰς τὴν ὑπερεσίαν. Διερωτῶμεθα τί θὰ ἀπομείνῃ εἰς φορτία διὰ νὰ τὰ μεταφέρουν τὰ μικρότερα, ὅταν τὰ μεταλλεύματα κοινοὶ οἱ γαιάνθρακες θὰ γίνουν κτήμα τῶν, λόγω τοῦ χαμηλοῦ ναύλου ποὺ θὰ προσφέρουν τὰ μεγάλα αὐτὰ σκάφη. Μετρίου μεγέθους θὰ είναι τὰ μπάλκ κάρριερς τῶν 30 χιλ. τόνων!

Τώρα ὁ τόνος τοῦ ἀνταγωνισμοῦ κατέστη ὁξύτατος. Τὰ πρώτα θύματα θὰ είναι τὰ παρόλικα καὶ τὰ μικρότερα σκάφη. Τὰ μεταπολεμικὰ τῶν 10-13 χιλ. τόν. θὰ ἀντικαταστήσουν τὰ λίμπερτυς. Τὰ μπάλκ κάρριερς τῶν 20.000 τόνων θὰ διαδεχθῶνται σὺν τῷ χρόνῳ, ὅλα τὰ πρὸ αὐτῶν ναυπηγήθεντα μικρότερα, διὰ νὰ καταστοῦν καὶ αὐτὰ μετά

τινα ἔτη ἀντιοικονομικά! "Ἐχομεν πρὸ ἡμῶν τὴν περίπτωσιν τῶν δεξιμενοπλοίων. 'Ἄλλ' αὐτά, τούλαχιστον, στρέφονται καὶ πρὸς τὰ σιτοφορτία.

Νὰ σταματήσῃ, θεβαίως, ὁ συναγωνισμὸς εἶναι ὀδύνιατον. Τὸ εὐθηνότερον κόστος μεταφορᾶς εἶναι μία ἀνάγκη τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Διερωτῶμεθα ὅμως: Θὰ πρέπει τὰ παρασυρθόν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς αὐτὴν τὴν φρενήρη πρὸς τὰ ναυτηγεία στροφήν; 'Η ἀνακαίνισις τῶν στόλων των ἐπιβάλλεται. 'Αγνοεῖται ὅμως τὸ «σπεύδε βραδέως»;

Πρώτοι οἱ Νορβηγοί ἀνήψυχοι εἰς τὰς πολλὰς παραγγελίας τῶν μεγαλυτέρων σκαφῶν. Ἐλάχιστα εἶναι τὰ προναυλωμένα. Ἡ κολούθησην οἱ "Ελλήνες, οἵτινες καὶ συνεχίζουν τὰς παραγγελίας. Ἀναύλωτα εἶναι κατὰ τὸ πλείστον καὶ τὸ ὑπὲρ ναυτήγησην πλοία τῶν Ἑλλήνων. Βορύσται αἱ δανειακαὶ ὑποχρέωσεις. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι αἱ πασαγγελίαι αὐταὶ ὀποτεδούν μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν προσαρμογὴν εἰς τὰς τεχνολογικὰς ἔξελιξεις, ἀλλὰ καὶ ἔνα κερδοσκοπικὸν ἔγχειρημα, ὥσγνωστον ἐκβάσεων.

Γεγονός, πάντως, η ἔξοδος τῶν παρηλίκων ἀπὸ τὴν ἐνεργὸν ὑπερεσίαν. Θάττον ἡ βράδιον θὰ ἀρχίσουν ἀποσυρόμενα καὶ τὰ λίμπερτυς. Θὰ ἐπωφεληθούν ἵσως ἀκόμη ἐκτάκτων τινῶν μετεφορικῶν ἀναγκῶν — σὰν ὃ ὑπάρχουν καὶ εἰς τὸ μέλλον — ἡ τύχη των, ὅμως, ἔχει κριθῆ, λόγω τῶν ἀδρῶν νέων ναυπηγήσεων. Ἐντὸς διετίσις μπάλκ κάρριερς ὁκτώ ἐκτοπομυρίων τόνων ή.λ.π., ταχύτατα σημειωτέον, θὰ εἰσέλθουν εἰς τὸν στίβον.

Καὶ ἀνακύπτε: καὶ πάλιν τὸ πρόδηλημα τῆς διενθοῦς συνεργασίας. "Ἡ ἐπανασυζητήσις τοῦ σχεδίου ἀρχίζει. 'Απὸ τοὺς "Ἀγγλούς πρωθείται. Οἱ "Ελλήνες ἔχουν καθε λόγον νὰ τὸ δεχθοῦν καὶ νὰ τὸ ὑποστηρίξουν. Πιστεύομεν ὅτι οὔτε οἱ Νορβηγοί, κατόπιν τῶν τόσων ὑποχρεώσεων, ποὺ ἔχουν καὶ αὐτοὶ ἀναλάβει μὲ τὰς νέας παραγγελίας, δὲν θὰ ἀρνηθοῦν νὰ συμμετάσχουν. Δι' ὅλους εἶναι μία ἀνάγκη, η μόνη διέξοδος.

* * *

Διαπίστωσις "Ἀγγλον παραπορτοῦ ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας: «Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρησις ἔχει πολυποικίλους ἐπαγγελματικούς ὄργανοισμούς, πλὴν στερεῖται ὠργανωμένης, πραγματικῆς ἡγεσίας. Παραμένει διηρημένη ἡ συνεργασία πρὸς διντιμετώπισιν δυσκόλων κοινῶν καταστάσεων εἶναι σχέδον ἀνύπαρκτος.

"Φοβεῖται, φέρ' εἰπεῖν, τὰ ἀντίποινα τῆς Ἀμερικῆς, ἀν ἐργασθῆ μὲ τὴν Κούβανη ἡ τῆς Κίναν καὶ τῆς Αἰγύπτου τὸν «μαύρον πίνακα», ἀν ἐργασθῆ μὲ τὸ Ἱσραὴλ. Η Ναυτιλία ἀντικρύζει βαρείας μορφῆς κατὰ χώρας διακρίσεις, χωρὶς ἀπωτελεσματικὴν τινα ἀντίδρασιν. Πρόκειται περὶ χάσους. Τὰ κράτη — τὰ ἐκ παραδόσεως ναυτικὰ — οὐδέμισαν παρέχουν προστασίαν καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν νόμιμον, προκειμένου νὰ καθιερωθῇ ἡ ἐλευθερία εἰς τὰς ὑπερποντίους θαλασσίας μεταφοράς.

ΠΡΟΕΤΡΕΞΑΝ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

Δύο προηγουμένεις σημειώματα τῆς στήλης σύτης ὀνέφεροντα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς συστάσεως ἐλευθέρας ἐμπορικῆς καὶ διοικητικῆς ζώνης, ὅπως καὶ συγχρονισμένης βάσεως ἐπισκευών πλοίων.

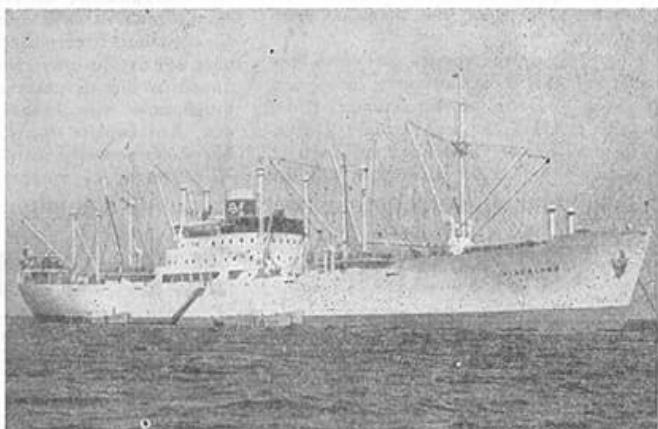
Μοκρᾶς πνοῆς, πλὴν ἐπιβεδλημένης, εἶναι ἡ προσπάθεια αὐτῆς. Τεράστια τὰ ὠφέλημά τα διὰ τὸν λιμένα, τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς καὶ τὴν καθόλου οἰκονομίαν μας.

Ὀρισμέναι, θεβαίως, προϋποθέσεις πρέπει νὰ πληρωθοῦν διὰ τὴν καθίερωσιν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ θεσμοῦ τῆς ἐλευθέρας ζώνης, μία δὲ ἔξι σύτῶν, ὅπως ἐτοίσαμεν, εἶναι ἡ ὑπαρξίας χώρων παραλιμενίων ἐπαρκῶν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν διοικητικῶν. Θὰ χρειασθούν ἐπισής πρόσθετα λιμενικά ἔργα καὶ νομοθεσία, τελωνειακὴ καὶ νομιματικὴ, διευκολύνουσσα τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν.

Ίδου, ὅμως, ὅτι ἄλλοι, οἱ γείτονές μας Γιουγκοσλαύοι, προέτρεξαν ημῶν εἰς τὰς ἀιωτέρας ἐπιδιώξεις. Ούτω μεταδίθεται ἐκ Βελιγραδίου, ὅτι ἡ γιουγκοσλαυϊκὴ πρωτεύουσσα ἀποκτά ἀπὸ τὴν Ιησοῦ Μαΐου τὴν ἐλευθέραν ἐμπορικὴν καὶ διοικητικὴν της ζώνης, παρὰ τὰς σχέσεις τοῦ Δουνάβεων. Καθ' ἀ σχετικῶς ἀνακοινωύται, σοβαροὶ ἔσονται ἐξαγοραῖς ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς ἐλευθέρας ζώνης εἰς Βελιγράδιον. Πολλαὶ αἰτήσεις ὑπεβλήθησαν ηδη πρὸς ἔξασφαλίσιν χώρων εἰς σύτην. Κατὰ τὰς ίδιας ἀνακοινώσεις, τὸ σχέδιον τῆς ἐγκατάστασεως ζωνῶν χρηματοδοτεῖται ἀπὸ 16 ξένας ἐμπορικάς ἑταίριας. Αἰτήσεις ἐλήφθησαν ἀπὸ 15 εὐρωπαϊκάς χώρας, καθὼς καὶ ἀπὸ χώρας τῆς Αφρικῆς καὶ τῆς Ασίας, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Ιαπωνίας.

Ἀναμένεται, ὅτι Αὐστριακοὶ διοικήσαντες λιποσμάτων θὰ υποδάλουν σωρηδὸν αἰτήσεις διὰ συκευασίαν τῶν προιόντων τῶν ἐντός

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

της ζώνης. Διάφοροι κατασκευάσται αύτοκινήτων ενδιαφέρονται διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐργαστηρίων συναρμολογήσεως, προκειμένου νὰ ἔξαγωνται ἑκείνες αὐτοκινήτα πρὸς τὴν Ἀφρικήν καὶ τὴν Ἀσίαν. Σὲνοὶ ἐπίσης διοικήσαντο ὑφασμάτων, φέρονται ἐνδιαφέρομενοι διὰ τὴν ἑκεὶ ἴδιαν σχετικῶν ἐργαστηρίων.

Ἐδώ, δεδαίως, οὐ μέχρι τοῦδε ἄρχοντες τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν ἡσαν εἰς θέσιν οὐδὲ κάν νὰ ὀρματισθοῦν μίαν τοιάνθη ἔξελιξιν τοῦ πειραικοῦ λιμένος. Ἀπησχολοῦντα εἰς ἑργα, προκαλοῦντα μόνον τὴν ἐντύπωσιν τῶν πολλῶν — προβλήτας διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοια, ὑπόστροφα διὰ τοὺς ἐπιβάτας, περίπτερα εἰς τὸ Δέλτα, «μαρίνα» διὰ τὰ «γιώτ» καὶ διοικητικά μέγαρα, ἔξαντλοντες κάθε πρόσδον τοῦ δλονέν ἀκριβωτέρου καθισταμένου λιμένος.

Εἰς τοὺς νέους, τοὺς κομματικὴ καὶ αὐτοὺς συνάρτει διορισθέντας, διοικητὰς τοῦ Ο.Λ.Π., ἐναπόκειται ὁ προγραμματισμὸς τῆς ὀνταπόζεως τοῦ λιμένος. Ἰδωμεν.

Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Εἰς 155 σκάφη ὀλίκης χωρητικότητος 273.739 κόρων ἀνοιδιάζει ἡ ἀρμοδία ὑπ̄ρεσία τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαῖαν ἀπὸ 501 - 3.000 κόρων μεσογειακὰ φορτηγά, ἢτοι 30 σκάφη ἀπὸ 501 - 1.000 κόρων, 65 ἀπὸ 1.001 - 2.000 κόρων καὶ 60 σκάφη ἀπὸ 2.001 - 3.000 κόρων.

Ἄπο ἀπόψεως ἥλικίας, τὰ μεσογειακὰ μας φορτηγὰ κατανέμονται ὡς ἔχει: Ἐτῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας 501 - 1.000 κόρων, ἐν μόνον σκάφος εἶναι ἥλικίας 10 - 14 ἔτῶν, 3 σκάφη ἥλικίας 15 - 19 ἔτῶν, 8 σκάφη ἥλικίας 20 - 24 ἔτῶν, 2 σκάφη 25 - 29 ἔτῶν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 15 σκάφη, ἄνω τῶν 30 ἔτῶν.

Ἐκ τῶν 65 πλοίων τῆς κατηγορίας 1.001 - 2.000 κόρων, 6 σκάφη εἶναι ἥλικίας 10 - 14 ἔτῶν, 14 σκάφη 15 - 19 ἔτῶν, 8 σκάφη 20 - 24 ἔτῶν, 13 σκάφη 25 - 29 ἔτῶν καὶ 23 σκάφη ἄνω τῶν 30 ἔτῶν.

Τέλος, ἐκ τῶν 60 σκαφῶν τῆς κατηγορίας τῶν 2.001 - 3.000 κόρων, 1 σκάφος εἶναι ἥλικίας μέχρι 5 ἔτῶν, 5 σκάφη ἀπὸ 5 - 9 ἔτῶν, 5 ἀπὸ 10 - 14 ἔτῶν, 19 ἀπὸ 15 - 19 ἔτῶν, 9 ἀπὸ 20 - 24 ἔτῶν, 8 ἀπὸ 25 - 29 ἔτῶν καὶ 13 σκάφη ἀπὸ 30 ἔτῶν καὶ ἄνω.

Ἄπο παρηλίκα, δηλοδή, καὶ ἀντιοκονομικὰ σκάφη, κατὰ τὸ πλείστον, ἀπαρτίζεται ἡ μεσογειακὴ μας Ναυτιλία. Ἐλειψαν τὰ κεφαλαῖα διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν καλυτέρων. Ἡ συναγωνιστικὴ ἱκανότης τοῦ ἐλληνικοῦ μεσογειακοῦ εἴναι ἀνύπαρκτος (κόστος κινήσεως ὑψηλόν, πλωτὸν ὄλικὸν ἀσυγχρόνιστον). Αἱ γειτονικαὶ μας, τούναντίον, χώραι, διαθέτουν νεότευκτα σκάφη, τὰ ὅποια καὶ ἐνισχύουν μὲ κάθε μέσον.

Διὰ τὸ ἐλληνικὸν μεσογειακὸν φορτηγὸν οὐδεμίᾳ κρατικὴ μέριμνα ἔξεδηδώθη. Πλατωνικὸν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν παραγόντων. Πρὸ τετραετίας εἶχε καταρτισθῇ ἔνα πρόγραμμα ἐκσυγχρονισμοῦ καὶ ἐνισχύσεως τῆς μεσογειακῆς Ναυτιλίας. Ὑπελήθη πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ Ὑπουργείον Συντονισμοῦ, προκειμένου νὰ περιληφθῇ εἰς τὸ

πενταετὲς σχέδιον διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ χρηματοδοτηθῇ ἀπὸ τὸ κονδύλιον τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων. Ἡ ἐφαρμογή, ὡμας, τοῦ σχέδιου σύνοπτο παρεπέμφθη εἰς τὰς ἐλληνικὰς καλένδας. Οἱ cίκονομικοὶ ἐγκέφαλοι δὲν ἔκριναν σκόπιμον τὴν ἐνίσχυσιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῆς μεσογειακῆς Ναυτιλίας. Ἀγνοοῦν τὴν πλουτοπαραγωγικὴν ἰκανότητα τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ.

Ὕγινουσαν ἀκόμη οἱ κρατικοὶ παράγοντες τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν ἡσαν εἰς θέσιν οὐδὲ κάν νὰ ὀρματισθοῦν μίαν τοιάνθη ἔξελιξιν τοῦ πειραικοῦ λιμένος. Ἀπησχολοῦντα εἰς ἑργα, προκαλοῦντα μόνον τὴν ἐντύπωσιν τῶν πολλῶν — προβλήτας διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοια, ὑπόστροφα διὰ τοὺς ἐπιβάτας, περίπτερα εἰς τὸ Δέλτα, «μαρίνα» διὰ τὰ «γιώτ» καὶ διοικητικά μέγαρα, ἔξαντλοντες κάθε πρόσδον τοῦ δλονέν ἀκριβωτέρου καθισταμένου λιμένος.

Εἰς τοὺς νέους, τοὺς κομματικὴ καὶ αὐτοὺς συνάρτει διορισθέντας, διοικητὰς τοῦ Ο.Λ.Π., ἐναπόκειται ὁ προγραμματισμὸς τῆς ὀνταπόζεως τοῦ λιμένος. Ἰδωμεν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μᾶς ἀποσχόλησε καὶ ἄλλοτε ἡ ὑπόθεσις. Πρόκειται περὶ τῶν ὑψηλοτέρων ναύλων, ποὺ κατὰ συνθήκην πληρωνούν οἱ δι' Ἐλλάδα μεταφοραὶ φορτῶν εἰς χῶμα, ἔναντι τῶν δι' ἄλλους πλησιοχώρους ήσενος λιμένας καταβαλλομένων διὰ τὸ αὐτὸν εἶδος φορτίου, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ τους ιδίους λιμένας. Κατὰ τὸ τελευταῖον λ.χ. 158ήμερον, κώκ ἀπὸ τὸ Νόρτεχαμ δι' Ἐλλάδα ἐπληρώθη 45/, ἐνώ ἀπὸ τὸ «Ἐμδεν» διὰ τὴν Κωνστάντζαν ἐκλέπη τὴν ιδίαν ἐδδομάδα εἰς τὰ 47/- τὸν τόνον. Μεγαλύτερα ἡ ἀπόστασις τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζης, μὲ ἐλαχίστην ὄμως διαφοράν ναύλου, δύο μόνον σελίνια. Ο τοῦ Πειραιῶς, κατ' ἀκολουθίαν, εἶναι ἀκριβωτέρος.

Φωσφάτα, ἐπίσης, ἀπὸ τὴν Ἀκάμπα ἐκλείσθησαν διὰ μὲν τὴν Ἐλλάδα εἰς τὰ 29/6, διὸ δὲ τὴν Γιουγκοσλαβίαν εἰς τὰ 31/. Τὸ ὑπήνοτερον τοῦ ναύλου διὰ τὴν γείτονα χώραν εἶναι καταστανές.

Πρέπει, δεδαίως, νὰ ληφθοῦν ὑπὸ όψιν καὶ οἱ όροι τῶν ναυλοσυμφώνων διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν καὶ τὸ μέγεθος τῶν ναυλωθέντων πλοίων. Ὁπωδήποτε, ὡμως, τὴν διαφοράν τῶν ναύλων ἔχουν συνχάνουσι τοῖς διαπιστώσεις κατὰ τὸ ναύλωσις εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Ἀποδίδομεν τὴν τοιάντην ἐπιβάρυνσιν τῶν ἐλληνικῶν μετοφορῶν εἰς τὸ γεγονός τοῦ χαμηλοῦ μέσου ὅρου τῶν ἡμερησίων φορτο-

εκφορτώσεων, ώς εὐται καθορίζονται εἰς τὰ σχετικὰ ναυλοσυμφώνων. Ὅπερμετροι, ἐπίσης, μεσιτεῖαι πιθανὸν εἰς τινὰς περιπτώσεις νὰ καταβάλλονται.

Ὀπως καὶ ἄλλοτε ὑπεδείξαμεν, ἐπιβάλλεται νὰ αὐξηθῇ ἡ μέση ἀπόδοσις τῶν φορτοεκφόρτωσεων διὰ τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας. Τὸ ζήτημα χρήζει προσοχῆς. Ἡ ταχεύτερα φορτοεκφόρτωσις σημαίνει καὶ ναύλον εὐδήντερον, σημαίνει κόστος εἰσαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν χαμηλότερον.

Ἐργον τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου είναι ἡ συγκέντρωσις καὶ ἡ μελέτη τῶν σχετικῶν στοιχείων. Ἀπὸ αὐτά, πολλὰ τὰ ἐνδιαφέροντα θὰ συναθηθοῦν συμπεράσματα, αἱ κατάλληλοι εἰσηγήσεις πρὸς τοὺς ἀρμοδίους θὰ γίνουν.

Η ΑΝΑΓΚΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ

Ἡ Ἰδρυσις Ναυτικῶν Δικαστηρίων πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ ιδιαιτέρως τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας καὶ δόκιληρον τὴν Κυβέρνησιν. Δὲν πρόκειται νὰ ἀποτελέσῃ πολυτελείαν, ἀλλὰ διὰ ἔλθουν νὰ πληρώσουν πραγματικὴν ἀνάγκην, ἀπὸ πολλοῦ ὑφισταμένην. Τὴν ἀνάγκην, διὰ αὐτὴν καθιστοῦν ἐπιτακτικῶτέρων, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ μεγάλη ἔκτασις τῶν ναυτικῶν σχέσεων καὶ αἱ ἔξ αὐτῶν ἀνακύπτουσαι διαφοραί, ἀφ' ἐπέρου δὲ ἡ σοβαρότης τῶν ὑπόθεσεων καὶ τὰς ζωτικὰ συμφέροντα τὰ ὅποια ἔξαρτώνται ἀπὸ τὴν ὁρθὴν ἐπίλυσιν τῶν διαφορῶν.

Ἡ θαλασσία ἐμπορία τῆς ἄλλοτε, ἔξειλίχθη εἰς μίαν γιγαντιαίαν διομήχανίαν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἡ «σερμαγία» τῶν παλαιῶν καλῶν ἡμερῶν ἔξελιπε καὶ εἰς χιλιάδας ἑτησίων ἀνέρχονται αἱ ναυλώσεις χιλιάδων σκαφῶν. Τὰς ὀλίγας μυριάδας τῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας διεδέχθησαν αἱ πολλαὶ μυριάδες ναυτολογήσεων. Μεταξὺ τῶν συναλλασσομένων ἐπληθύνθησαν τὰ ἀνακύπτωντα ζητήματα, διότι ἐπυκώθησαν αἱ συναλλαγαί. Ἀνακυπτούν ζητήματα ἀδαρίων, δσφαλίσεων, ναυλώσεων, ἐπιθαλασσίων ὄρωγών, συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας, ναυτικῶν καὶ ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, συγκρούσεων, δανειακῶν σχέσεων, φορτωτικῶν, ναυτικῆς πρακτορεύσεως κλπ.

Τὰ ζητήματα δὲ αὐτὰ δὲν εἶναι μόνον πολλά καὶ σοβαρά, εἰναι καὶ ιδιαίτερως πολύπλοκα. Ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, καὶ αὐτὴ ἡ ἑστωτερική, συνεχῶς διεθνοποιεῖται. Αἱ ναυτικαὶ συναλλαγαὶ αἱ ἀναπροσαρμογή, αἱ ὄποιας πρέπει νὰ παρακολουθοῦνται. Ἀνέκαθεν, ἀλλὰ κατὰ τὴν σύγχρονον ιδίων ἐποχήν, αἱ ναυτικαὶ συναλλαγαὶ ἀπέτελουν χωριστὸν κλάδον δραστηριότητος. Ἡ ρύθμισις των ἐνώριτατα προεκδοτεῖ τὴν ἐμφάνισιν εἰδικοῦ κλάδου δικαιίου, τοῦ Ναυτικοῦ, ιδιωτικοῦ καὶ Δημοσίου. Αἱ ναυτικαὶ ἐργασίαι, λόγω ὀκριβῶς τῆς ιδιομορφίας, τῆς ἐξελικτικότητος, τοῦ διεθνούς των χαρακτηρούς καὶ τῆς ἑκτασεως τῶν συμφερόντων, τὰ ὄποια καλύπτουν, συνθέτουν μίαν κατηγορίαν ἔξειδικευμένων ἐπαγγελματιῶν, ἐπιχειρηματιῶν καὶ ἐργαζομένων.

Ἡ ἐπίλυσις τῶν ἀνακυπτουσῶν διαφορῶν προϋποθέτει (καὶ πρέπει νὰ προϋποθέτη),

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

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

General Agents:

GEORGE CARRAS, INC.

17 State Street
NEW YORK 4, N.Y.

Cables: CARRASBRO

πλήρη γνῶσιν τού μηχανισμού τών ναυτικών σχέσεων, τών ναυτιλιακών έργασιών και τών συναφών συνηθειών. "Ινα ό δικαστής έφαρμόση ή έρμηνεύση τάξις κειμένας διατάξεις και ίνα δυνηθή νά ασκήσῃ τό δημιουργικόν του έργον ἐπί τῆς διαπλάσεως τών θεσμών, είναι ἀπαραίτητον νά ἀφοσιωθῇ εἰς τὴν εἰδίκευσιν ἐπί τῶν θεμάτων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Εἰς τὸν Πειραιά, ὅπου συγκεντρούται τὸ μεγαλύτερον ποστόν τῶν ναυτικῶν ύποβεστων, οἱ δικασταὶ ὑποβάλλονται εἰς πραγματικῶς ἐπίπονον καὶ κοπιώδη προσπάθειαν διὰ νά ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰ σκληρά τῶν καθήκοντα. "Οταν τὸ ἐπιτυχάνουν — καὶ πρὸς τιμῆν των, τὸ ἐπέτυχον — ἔρχεται ή προσαγωγή καὶ ή μετάβεσις εἰς χερσαίας συνήθως περιοχάς. 'Η Ναυτιλία μόλις ἀπέκτησε τὸν δικαστήν της, ἀναζητεῖ δικαστήν.

Δι' ὅλους αὐτοὺς τοὺς λόγους ή ἀνάγκη τῆς ιδρύσεως Ναυτικῶν Δικαστηρίων, είναι ἀναπότερητος. Τὴν ἀνάγκην δὲ αὐτὴν ἐπαρκῶς δύναται σήμερον νά ικανοποιήσῃ ή σύστασις ἐνὸς Ναυτικοῦ Πρωτοδικείου καὶ ἐνὸς Ναυτικοῦ 'Ἐφετείου ἐν Πειραιᾷ. Εἰς τὸ δεύτερον θὰ ἔξεδικάζοντο καὶ αἱ ἔφεσεις κατὰ τῶν ἀποφάσεων τῶν Πρωτοδικείων τῆς λοιπῆς 'Ελλάδος. Εἰς τὰ Ναυτικά δὲ Δικαστήρια, καταλλήλως πλαισιούμενα καὶ ὑπὸ κατητρισμένων καὶ ἐμπειρῶν τεχνικῶν, θὰ ἡτο δυνατὸν νά δοθῶσι καὶ εύρυτεραι δικαιοδοσίαι. 'Ο Ἐλεγχος τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ ή ἐκδίκαστις τῶν ναυτικῶν, ποινικῶν καὶ πειθαρχικῶν, ποραπτωμάτων θὰ ἡδύναντο νά ἀποτελέσουν ἀντικείμενα τῆς ἀρμοδιότητος των, πρὸς μεγίστην ὁφέλειαν τῶν ἀληθῶν συμφερόντων τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ

Εἶχομεν πρό τίνος τὴν εὐκαιρίαν νά ἐπισκεφθῶμεν ἔν ἐκ τῶν ἐσχάτως εἰς 'Ισπανίαν ναυπηγηθέντων Ἑλληνικῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων. Τὸν θαυμασμὸν καὶ τὴν ὑπερηφάνειαν παντὸς "Ελληνος προκαλεῖ καὶ ή ἀπλῆ θέα του. "Ἐπρεπεν οἱ ἐδῶ ιθύνοντες νά τὸ ἐπισκεφθοῦν. Δικαίως θὰ πρέπει νά καυχῶνται οἱ πλοιοκτήται του. Οὕτω νά ὄντερευθῇ τις θὰ ἡδύνατο, πρὸ εἰκοσατείας μόλις, τὴν τοιαύτην ἔξελιξιν.

'Η διαρρύθμισις τῶν δεξαμενῶν, ή διάτα-

ξις τῶν σωληνώσεων ως πρὸς αὐτὰς καὶ τὸ ἀντλιοστάσιον, οἱ ἀντλίαι φορτίου, ή διάταξις τῶν μέσων προθεμάνεως φορτίου, ὡς καὶ αὐτῶν τοῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν, ἔξασφαλίζουν τὴν ταχυτάτην φορτοεκφόρτωσιν, ως καὶ τὸν τέλειον καθαρισμόν. Διὰ τῶν ειδικῶν βαρούλκων προσορμίσεως ἔξασφαλίζεται ἐπίσης ή ἀνετος καὶ ταχεία, παρὰ τὸν δγκον του, προσόρμισις τοῦ πλοίου, ἐνῷ ή ἐνδιαίτησις τοῦ πληρώματος καὶ τὰ μέσα ναυσιπλοίας καθιστοῦν τὸ σκάφος αὐτὰ ὑποδειγματικόν, πράγματι.

Παρετήρησαμεν, δῆμος, καὶ μερικὰς ἀτελείας, αἵτινες προσπίπτουν εἰς τὴν ἀντιληφθεῖν τοῦ πρώτου ἐμπέιρου προσώπου. Καὶ ἐπειδὴ τὸ συμφέρον, οὐχὶ μόνον τὸ στενὸν τῶν φίλων πλοιοκτήτων, ἀλλὰ τὸ γενικώτερον τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ ἐπιτάσσει, θεωροῦμεν ἀπαραίτητον ν' ἀναφέρωμεν τὰς ἑκατὸν πρώτων ἐντυπώσεων παρατηρήσεις μας αὐτάς, διότι καὶ ἄλλα πολλὰ πλοία, τῶν ιδίων, ἀλλὰ καὶ ἄλλων πολλῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ναυπηγοῦνται τὴν στιγμὴν αὐτὴν καὶ, ἐπομέως, ὑπάρχει καιρὸς διὰ τὴν πρόληψιν τῆς ἐπαναλήψεως των.

'Η ποιότης, κατ' ἀρχήν, τῶν σωληνώσεων καὶ βαλδίδων φορτίου καὶ ἀπόιου, δὲν ἔγγυᾶται μακρὸν τὸν δίον των, τὸ αὐτὸν δὲ δύναται νά λεχθῇ καὶ διὰ τὰς αὐτομάτους βαλδίδους τῶν εἰς τὸ κατάστρωμα ἔξαερτικῶν ἐκστάσης δεξαμενῆς. Λόγω τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου, σημαντικῶς θὰ διηκολούνται τοὺς κειρισμούς ἐν ἀκόμη βαρούλκον προσορμίσεως, ἀμέως πρώραθεν τῆς γεφύρας.

Καὶ τὸ κυριώτερον: ὅλοκληρος ή χαλιδίνη τοῦ σκάφους κατασκευὴν (πλευραί, κατάστρωμα, ὑπερκατασκευαὶ), δὲν ἔτυχε τῆς δεούσης ἀρχικάς κατὰ τῆς διαβρώσεως προστασίας. Τεσσάρων, μόλις, μηνῶν ζωὴν ἐν ὑπερστρίψι ἔχει διανύσει τὸ πλοίον καὶ ἡδη εἴναι λίσαν αἰσθητή, εἰς κάθε σημεῖον, ή διάβρωσις. Δὲν ἡκολουθήθη τὸ πρέπον πρόγραμμα ἀρχικῶς (pretreatment) προστασίας καὶ τελικοῦ χρωματισμοῦ.

Καὶ θὰ κληθῇ τώρα τὸ πλήρωμα νά συντηρήσῃ τὸ μεγαθήριον αὐτό. 'Άδυντον τὸ ἔγχειρόμα, ἀκόμη καὶ ὃν ὑποθέσωμεν, ὅτι ἐπαρκής είναι ὁ ἀριθμός τοῦ πληρώματος. Καὶ ἐφιστᾶται καὶ ἐν προκειμένῳ ἡ προσο-

χὴ τῶν πλοιοκτητῶν. 'Η σύνθεσις είναι ἐπαρκής διὰ τὴν ἀσφαλή τοῦ πλοίου ναυσιπλοίαν. Δέν λαμβάνεται ὅμως καὶ δὲν είναι δυνατὸν νά ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ή συντηρησις τοῦ πλοίου. 'Απαιτεῖται ὅπως τὰ μεγάλα αὐτὰ σκάφη ἔχουν ἐπαρκῆ, ὑπὲρ τὴν σύνθεσιν, ἀριθμὸν ἀνδρῶν, διὰ τὴν στοιχειώδη ἐστω, συντηρησίν των.

Καὶ ὁ ἐπαρκῆς αὐτὸς ἀριθμὸς τοῦ πληρώματος θὰ δύναται νά ἐκπληρώσῃ τὴν ἀποστολήν του, τῆς συντηρησεως τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὴν σαφῆ προϋπόθεσιν, ὅτι κατὰ τὴν ναυπηγησιν αὐτοὶ ἐφηρμόσθη ἐν ὄρθολογικὸν πρόγραμμα ἀρχικῆς προστασίας καὶ χρωματισμοῦ. 'Άλλως, τὸ πλήρωμα είναι πλέον ὀδύντον νά ἐλέγχῃ τὴν κατάστασιν. 'Η διάδρωσις θὰ προχωρή πολὺ ταχύτερον τῶν δυνατοτήτων τοῦ πληρώματος.

'Ἐπαναλαμβάνομεν, αὐτὸ τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας ὑπάγορεύει τὰς σκέψεις αὐτάς. Βεβαρημένα είναι μὲ ὑποθήκας, καλυπτούσας τὸ 80% περίπου τῆς ἀξίας των, δῆλα τὰ νέοτευκτα πλοία μας. 'Ἐντατικῶς πρέπει νά ἐργασθοῦν κατὰ τὴν πρότην ἀπό τῆς ναυπηγησεώς των ὁκταετίαν, διὰ νὰ δυνηθοῦν νά ἀποδῶσουν τὰ τεράστια τοκοχρεώλυσια. Δὲν ὅμιλούμεν περὶ κερδῶν. Μὲ πραγματικὸν ἄγχος θὰ παρακολουθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν, κατ' αὐτὴν τὴν ὁκταετίαν, ἀπόδοσιν τῶν πλοίων των. Καὶ δικαιούνται ν' ἀναμένουν τὴν ἐποχὴν τοῦ σχύλους αὐτολλαγῆν, στοὺς θὰ ἔξοφλήσουν τὸ ναυπηγεῖον. Πρὸς τοῦτο, ὅμως, θὰ πρέπει μετὰ ὁκταετίαν νὰ είναι ἐποχὴ, ὁπωσδήποτε, καταστάσει τὸ πλοίον των. 'Αν, τότε, ή ἀξία του σκάφους δὲν καλύπτει τὸ ἀρχικὸν κεφάλαιον — τὰ εἰκοσι τοῖς ἑκατὸν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους ποὺ προκαταβολικῶς κατέβαλεν ὁ ἐφοπλιστής — ή ζημία είναι πλέον η προφανής.

'Απαραίτητος είναι, ἐπομένως, ή καλὴ συντηρησις, ὥστε τὸ σκάφος ἀνέτως νὰ ἐργασθῇ καὶ μετὰ τὴν ὁκταετίαν. Διότι τότε μόνον είναι πιθανόν νὰ ἀρχίσῃ ἀποδίδον.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

'Η Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας Ναυτιλία είναι, ως γνωστόν, μεγαλυτέρα τῆς νορβηγικῆς. Καὶ, ὅμως, εἰς τὴν φίλην δορεινὴν χώ-

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

ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

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

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

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

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

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

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

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

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

ρων, λειτουργούν 15 σχολαί διά την έκπαιδευσιν ναυτίλων άξιωματικών και 17 διά τους μηχανικούς. Πάσα, σχεδόν, άξιόλογος νορβηγική πόλις, διαθέτει και την σχολή της, ύπάρχουν δέ σχολαί, τόσον διά ναυτίλους όσον και διά μηχανικούς, εις "Οσλο, Φρέντρικσταντ, Τόνσμπεργκ, Σάντεφιορτ, Κρίστιανσον, Στάνταγκερ, Χάουγκεσοντ, Αλεσοντ, Κρίστιανσον, Τρόμσο, Αρένταλ και Μπέργκεν. Σχολαί μόνον διά ναυτίλους ύπάρχουν εις Πόρσγκρουν, Τρόντχαιμ και Φάρσουντ, ένος σχολαί μόνον διά μηχανικούς ύπάρχουν εις Σκίεν, Σκίενφιορτ, Κρόφτχαλμεν, Σουρτομες και δευτέρα σχολὴ εις "Οσλο.

Εις τὰς σχολαίς ναυτίλων εἰσάγονται νέοι μεγαλύτεροι τῶν 15 ἔτῶν, ἔχοντες τριακούταμηνον, τούλαχιστον, θαλασσίαν υπηρεσίαν. Ἡ φοίτησις διαρκεῖ ἐν ἑτοι, διδάσκονται δὲ οἱ τρεῖς κλάδοι τῶν Μαθηματικῶν, Ναυσιπλοΐα, Ναυτική Τέχνη, Σήματα, Γεωγραφία, Ναυπτιγία, Μετεωρολογία, Χειρισμοί, Νορβηγικά, Ἀγγλικά, Φυσική καὶ Υγιεινή. Τὰ δίδακτρα στοιχίζουν 20 κορώνας (84 δραχμάς) μηνιαίως, ἡ ἐνδιαίτησις ἐντὸς τῶν σχολῶν 450 κορώνας μηνιαίως, καταβάλλονται δέ και 350 κορώναι διὰ διδλία και λοιπὰ εἶδη.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐνιαυσίου αὐτῆς φοίτησις, ὁ ἐπιτυχάνων εἰς τὰς διεξαγομένας γραπτάς και προφορικὰς ἔξετάσεις, λαμβάνει δίπλωμα πλοιάρχου γ' τάξεως. Εἰς τὰς ἔξετάσεις αὐτὰς δύνανται νὰ μετάσχουν και πάντες οἱ ἔχοντες τριετὴ τούλαχιστον θαλασσίαν υπηρεσίαν, ἡλικίας μεγαλύτερας τῶν 21 ἔτων, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄν έφοιτησαν ἡ ὥχι εἰς σχολὴν.

Οι ἔχοντες δίπλωμα πλοιάρχου γ' τάξεως και ἐπίσης θαλασσίαν υπηρεσίαν ὡς τοιοῦτοι, δύνανται νὰ φοίτησουν ἐν ἀκόμῃ ἑτοι εἰς τὰς αὐτὰς σχολαίς, δύον διδάσκονται τὰ ἀνωτέρω μαθήματα — πλὴν Γεωγραφίας και Γεωμετρίας — προστίθεμένων και τῆς Λογιστικῆς, Ναυτικού Δικαίου, Ναυτικῶν Μηχανῶν, Χημείας, Ἡλεκτρισμοῦ και Κανόνων Φορτώσεως. Ἡ φοίτησις στοιχίζει ὡς και πρότερον. Ἀκολουθοῦν γραπτάς και προφορικὰς ἔξετάσεις και οἱ ἐπιτυχάνοντες λαμβάνουν δίπλωμα πλοιάρχου 6' τάξεως. Δύνανται νὰ μετάσχουν εἰς αὐτὰς και πάντες οἱ ἔχοντες δίπλωμα γ' τάξεως και ἐπίσης ὡς υπηρεσίαν, ἀνεξαρτήτως φοίτησεως εἰς σχολ-

λαίς. Τὰ αὐτὰ ἐπαναλαμβάνονται και διὰ τὸ δίπλωμα πλοιάρχου α' τάξεως. Ἐκ τῆς διδασκομένης ὑλῆς παραλείπονται τὰ Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία, Ἡλεκτρισμός και Μηχαναὶ και προστίθενται Ἐμποριολογία, Διοίκησις πλοίου και Οικονομική Γεωγραφία. Διὰ τοὺς μὴ φοίτησαντας εἰς σχολαί πλοιάρχους β' ποὺ μετέχουν εἰς τὰς αὐτὰς γραπτάς και προφορικάς ἔξετάσεις διὰ τὸ δίπλωμα α' τάξεως, ἀποτελεῖται διετής θαλασσία υπηρεσία ως ποτοπλοιάρχων, ἀντὶ τῆς

ἐπησίας ποὺ ζητεῖται ἀπὸ τοὺς τῶν σχολῶν. Οι πλοίαρχοι α' τάξεως δύνανται νὰ ἀποκτήσουν και ἀνωτέρων ἐκπαιδεύσιν φοιτούντες, ἐπὶ δεκάμηνον εἰς ἔκστον, διὰ μὲν τὸ τμῆμα Ναυτιλίας εἰς τὴν σχολὴν τοῦ "Οσλο, διὰ δὲ τὸ τμῆμα Ἐμπορικοῦ και Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς τὴν σχολὴν τοῦ Μπέργκεν.

Διὰ τοὺς μηχανικούς ἀπαιτούντοι, κατ' ἀρχήν, γνωστες δημοτικοῦ μόνον σχολείου, διὰ νὰ λάθῃ ὅμως τις δίπλωμα μηχανικοῦ γ' τάξεως, πρέπει νὰ πληροὶ τὰς κάτωθι προϋποθέσεις:

α) Ἡ πηρεσία ἐργοστασίου 36 μηνῶν ἡ, ἀντὶ αὐτῆς, φοίτησις ἐπὶ δύο περιόδους, ἐκ 10 μηνῶν ἐκάστη, εἰς ειδικά σχολεῖα διὰ δοκίμους μηχανικούς πλοίων, ἐκ τῶν ὅποιων ύπάρχουν 24 εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν.

β) Ὡπηρεσία 18 μηνῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον πλοίου, ὑπὸ οἰανδήποτε ιδιότητα.

γ) Φοίτησις εἰς μίαν τῶν 17 σχολῶν μηχανικῶν και ἐπιτυχία εἰς τὰς μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐν λόγῳ φοίτησεως ἔξετάσεις. Διαρκεῖ ἡ φοίτησις αὐτὴ 5 μηναὶ ἡ 800 ὠραὶ διδασκαλίας, η συνολικὴ δὲ δαπάνη (δίδακτρα, ἐνδιαίτησις ἐντὸς τῶν σχολῶν κλπ.), ἀνέρχεται εἰς 500 κορώνας κατὰ μῆνα. Διδάσκονται Μαθηματικά, Μηχανική, Ἡλεκτροτεχνία, Ψυκτική, Σχέδιον, Νορβηγικά, Ἀγγλικά, Πυροσβεστική και Υγιεινή.

Διὰ τοὺς ἐργαζόμενούς τὴν ἡμέραν, ύπάρχει εἰς τὰς αὐτὰς σχολαίς και δυνατότης κυκλεινῆς φοίτησεως, διαρκούσης δύο ἑτοι, μὲ 480 ὠραὶ διδασκαλίας διὰ τὸ πρώτον και 560 διὰ τὸ δεύτερον ἔτος.

Διὰ τὰ διπλώματα Β' και Α' μηχανικοῦ, ἀποτελεῖται διετής ἐπὶ πλοίων υπηρεσία ύπο τὴν ιδιότητα τοῦ ἀμέσως κατωτέρου διπλώματος, πεντάμηνος φοίτησις εἰς τὴν σχολὴν και ἐπιτυχία εἰς τὰς ἀκολουθούσας γραπτάς και προφορικάς ἔξετάσεις.

* * *

Ἐὰν η, κατὰ τὰ ἄνω ἀπαιτούμενη, θαλασσία υπηρεσίοις προστεθῇ εἰς τὰ ἑτη φοίτησεως εἰς σχολάς, παρατηρεῖ τις ὅτι τὸ χρονικὸν διάστημα, τὸ ἀπαιτούμενον συνολικῶς διὰ τὸ δίπλωμα πλοιάρχου ἡ μηχανικοῦ α' τάξεως εἶναι σχεδὸν τὸ αὐτὸν μὲ τὸ καθ' ἡμέρα.

"Αν, ὅμως, ληφθῇ ὑπ' ὅψιν τὸ ἔφαρμος-δύμενον σύστημα καὶ, πρὸ παντός, ὡς ὄριθμὸς τῶν σχολῶν, ἐν συγκρίσει ιδίᾳ μὲ τὸν ὄγκον τῆς Ναυτιλίας, καταδεικνύεται πόσον ἀκόμη ἀπέχομεν διὰ νὰ φθάσωμεν τοὺς Νορβηγούς.

Καὶ τὰ αὐτὰ περί τους συμβαίνουν εἰς ὅλα τὰ ἄλλα ναυτικά κράτη.

Δὲν ύποτιμώμενον τὸ ἔργον τῶν σχολῶν μας. Πολλά, εἰς μικρόν σχετικῶς χρονικὸν διάστημα, ἐπετεύχθησαν. Τὸ ἔργον, ὅμως, εἶναι μακράς πνοής. Πολλὰ ἀκόμη μένουν νὰ γίνουν. "Ας μὴ ἐπαναπαύωμεν και ἡ χωρίσωμεν εἰς τὴν πληρεστέραν ὄργανωσιν και ἀπόδοσιν τῶν σχολῶν και εἰς τὴν πλέον ἐπιμελῆ κατάρτισιν τῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μας. Μεγαλυτέρα εἶναι αὐτὴ εἰς τὸ σύνολόν της τῆς νορβηγικῆς και περισσότερα στελέ-

χη χρειάζεται. "Ας φροντίσωμεν λοιπὸν νὰ ὑποκτίσωμεν τὰ στελέχη οὐτά και, πρὸ παντός, ἃς φροντίσωμεν νὰ είναι πλήρως κατηγορισμένα, εἰς δυνατόν, καλύτερα τῶν ἄλλων.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΝΔΡΟΝ

Εἰς τὴν στήλην τῆς ἀλληλογραφίας δημοσιεύμενην ἐπιστολὴν τοῦ Προέδρου τῶν ἀπομάχων Ἀνδρίων ναυτικῶν, εἰς τὴν ὅποιαν ὄναφερεται μεταξὺ ὅλων αἰτημάτων και ἡ ὄναγκη τῆς πληρεστέρας ὄργανωσεως τῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως τοῦ παραρτήματος τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου" τῆς "Ανδρού. "Υποδεικνύουν τὴν ὑπαρξιν ιατρῶν εἰδικοτήτων, ὅπως ἐδῶ εἰς τὸ Κέντρον, καρδιολόγου, λ.χ., ὀφθαλμιάτρου, μικροβιολόγου κλπ.

Τῆς "Ανδρού" ὅμως ἡ Ἐλλειψις εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸν τῆς ιατρικῆς περιθάλψεως, είναι γενικωτέρα. Κανεὶς δὲν ἔφροντισε μέχρι τοῦδε νὰ τὴν ἀντιμετωπίσῃ. Ἡ "Ανδρος στερεῖται κρατικοῦ νοσοκομείου, μικροῦ, ἔστω, μιας είκοσισάρδιας κλινῶν, μὲ τὸ κατάλληλον προσωπικὸν και τὸν ὄνταλογον συγχρονισμένον ἔξοπλισμόν, διὰ νὰ θεραπεύσῃ μίαν ὄναγκην ἐπιτακτικὴν τῶν κατοίκων της, μεταξὺ δὲ αὐτῶν και τῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν.

"Αν ύφιστατο τὸ νοσοκομείον αὐτό, δο "Οἴκος τοῦ Ναύτου", κατὰ τὴν κειμένην νομοδεστίαν του, θὰ ἡδύνατο νὰ συμβληθῇ μὲ τὸ νοσοκομείον και οἱ προστατευόμενοι του νὰ ἀπολαμβάνουν πληρεστέρας περιθάλψεως.

Προσπάθεια, λοιπόν, ἐπίμονος πρέπει νὰ καταβληθῇ ἀπὸ ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους διὰ τὴν "Ανδρον — πολιτευτάς, ἐφοπλιστάς, ὄργανωσεις — ἵνα ἡ νῆσος ἀποκτήσῃ τὸ νοσοκομείον της.

Γενικώτερον τὸ ὄφελος. "Ος ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα τῆς νῆσου, μὲ τὰς πολλὰς ἐλλειψεις — συγκοινωνιακάς, σχολικάς, ιατρικής περιθάλψεως, ψυχαγωγίας, στοιχειώδους ἔστω, — η παραμονὴ ἐκεῖ καθίσταται δύσκολος διὰ κάθε ὀπωδήποτε διαβέτοντα τὰ μέσα τῆς ἐγκαταστάσεως εἰς τὴν πρωτεύουσαν.

Καὶ η φυγὴ αὐτὴ ἀπὸ τὸν ὥραιόν νησον συνεχίζεται (22 χιλ. κάτοικοι τὸ 1945, 13 χιλιάδες σήμερον). "Ερημούνται τὰ χωρία, αἱ κωμοπόλεις και ἡ πρωτεύουσα τῆς νῆσου. "Απὸ τὸ Κέντρον όλοι ἔλκονται, μὲ τὰς γυνωτάς δραματικάς ἐπιπτώσεις διὰ τὴν "Ανδρον, ἀλλὰ και τὴν οἰκογένειαν.

"Η ἐπαρχία εἰς ὅλην τὴν Ἑλλάδα ἐγκαταλείπεται. Τῆς πλουσίας ὅμως "Ανδρού, τῆς κυριωτέρας ναυτικῆς περιοχῆς τῆς Ἑλλάδος, μὲ τὰς ἐκαποντάδας τῶν πλοίων και τὰς χιλιάδας τῶν ναυτικῶν, δὲν τῆς ήτιζεν ἡ ἐγκαταλείψις αὐτῆς.

Καὶ ἐρημούνται η "Ανδρος, διότι στερεῖται ἀνέτον τακτικῆς συγκοινωνίας μὲ τὸ Κέντρον, ἐνὸς δευτέρου γυμνασίου εἰς τὴν περιοχὴν Μπατσού - Γαυρίου, ὀδικοῦ δικτύου, λιμένων ἀσφαλῶν, ἐνὸς νοσοκομείου και εἰδικευμένων ιατρῶν.

Δὲν νομίζομεν ὅτι ἀρκούν τῶν στηλῶν αὐ-

**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 CON-
DUCTED BY OUR TRIESTE HEAD OFFICE. WE RE-
QUEST OUR PRINCIPALS TO ADDRESS ALL COR-
RESPONDENCE CREW MAIL ETC. TO OUR TRIESTE
OFFICE.

τῶν αἱ συστάσεις διὸ νὰ ἴωμεν βελτιουμένην τὴν κατάστασιν τῶν Ἀνδρίων ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των. Πρέπει διὰ συντονισμένων ἐνέργειών πρώτων νὰ συγκινθοῦν διὰ τὴν ἔρμωσιν τῆς "Ἀνδρου οἱ ἐφοπλισταί, οἱ δουλευταὶ καὶ η Κυβέρνησις. Πρὸς αὐτοὺς οἱ "Ἀνδριοι δὲ ἀπευθυνθοῦν.

ΤΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·Ι·ΚΟΝ

Εἰς 544.967 τόνους ἀνήλθεν ἡ ἔξαγωγική ἐξ Ἐλλάδος κίνησις, τὴν ὅποιαν ἔξυπηρέτησε τὸ Σκανδιναϊκὸν Πρακτορεῖον κατὰ τὸ 1963. Ἀντιπροσωπεύει αὐτὴ τὸ 25% περίπου τοῦ συνόλου τῶν ἔθνικῶν μας ἔξαγωγῶν. Ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου κινήσεως τοῦ 1962 παρουσιάζει αὐξῆσιν κατὰ 144.165 τόνους καὶ κατὰ ποσοστὸν 35,96%.

Ἡ ἔξαγωγικὴ αὐτὴ ἡ Ἐλλάδος κίνησις, ἔξυπηρετηθεῖσα δι' ἑλληνικῶν, σουηδικῶν, τορβηγικῶν, φινλανδικῶν, ρωσικῶν, πολωνικῶν καὶ δελγικῶν πλοίων, ἀντιπροσωπευομένων ὑπὸ τοῦ Σκανδιναϊκοῦ Πρακτορείου, ἐνεφάνισε τὴν ἀξιόλογον αὐτὴν αὐξῆσιν, παρὰ τὴν μείωσιν τῶν ἔξαγωγῶν τῶν ἐσπεριδοειδῶν καὶ τῶν σταφυλῶν, λόγω τῆς ἀξιόλογου δραστηριότητος, τὴν ὅποιαν ἀναπτύσσει ὁ σπουδαῖος αὐτὸς πρακτορειακὸς ὄργανος πρὸς δῆλα σχεδὸν τὰ σημεῖα τῆς "Υδρογείου.

Σημειοῦται, ὅτι ἡ μείωσις τῆς ἔξαγωγῆς τῶν ἐσπεριδοειδῶν καὶ τῶν σταφυλῶν, τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ὅποιων ἔξαγεται μέσῳ τοῦ Σκανδιναϊκοῦ, ὀφείλεται εἰς τὰς δυσμενεῖς καιρικὰς συνθῆκας, αἵτινες κατέστρεψαν τὴν παραγωγὴν. Ἐν τούτοις, ἡ καταλλήλοτάς τῶν διστιθέντων σκαφῶν, ἡ διάθεσις ἐπαρκῶν ψυκτικῶν χώρων, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ὀρθολογικὴν ἀκρίβειαν, τὴν ὅποιαν προῦν αἱ ἀντιπροσωπεύομεναι τακτικαὶ γραμμαῖ, δικαιολογοῦν πλήρως τὴν ηὔξησιν συμμετοχὴν τοῦ Σκανδιναϊκοῦ εἰς τὰς ἡ Ἐλλάδος ποντοίας ἔξαγωγάς.

Πέραν, ὅμως, τῆς ἀρίστης καταστάσεως τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ τῆς ἀκριβοῦς ἐκτελέσεως τῶν δρομολογίων των, ἡ ὑποδειγματικὴ μορφὴ ήτις ἔχει προσδοθῆει εἰς τὴν ἔνεγκρισιν τῆς δῆλης πρακτορειακῆς διακλαδώσεως τοῦ Σκανδιναϊκοῦ, ἀπὸ τὸ ἐπιχειρηματικὸν διαιρέμον τοῦ ἰδρυτοῦ του ἀειμήνου Εὐγύ. Εὐγενίδη, συμβάλλει τὰ μέγιστα μὲ τὴν τόσον υψηλὴν συμμετοχὴν του εἰς τὴν δῆλην ἔξαγωγικὴν προσπάθειαν τῆς χώρας.

Καὶ τὴν ὑποδειγματικὴν αὐτὴν ὀργάνωσιν τοῦ Σκανδιναϊκοῦ Πρακτορείου, ὅχι μόνον ἡ κολοσσιθεῖσα διάδοχος του κ. Νικόλαος Βερνίκος - Εὐγενίδης, ἀλλὰ καὶ συνεπλήρωσεν ἐν πολλοῖς, ἐμπνεόμενος ἀπὸ τὴν ἴδιαν πίστιν καὶ τὸν αὐτὸν ἐνθουσιασμὸν τοῦ ἰδρυτοῦ.

Ἡ διάνοιξις νέων ἀγορῶν πρὸς ἔξαγωγὴν τῶν ἔθνικῶν μας προϊόντων, εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ κ. ΝΙΚ. Βερνίκου - Εὐγενίδη ὀφείλεται. Ἀναφέρομεν χαρακτηριστικῆς τὴν Βενεζουέλαν, εἰς τὴν ὅποιαν ἔχηθησαν σημαντικαὶ ποσότητες ἐλαιολάδου καὶ ἐλαιῶν, κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἔτη.

Παραλλήλως ὅμως, καὶ ἡ συσταθεῖσα πρὸ μηνῶν ἐνδομεσογειακὴ τακτικὴ γραμμή, συνδέουσα τοὺς ἑλληνικούς, τοὺς μεσογειακούς καὶ τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης, σύντιστικῶς προσέρχεται τὴν προσδοθῆσιν τῶν ἔξαγωγῶν πρὸς δῆλας τὰς κατευθύνσεις, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ δέσνα πλοία, μετὰ τῶν ὅποιων ύφιστασται πλήρης συνεργασία.

Τὸ Σκανδιναϊκόν, ἀποτελεῖ πράγματι τὸν ἀξιολογώτερον πρακτορειακὸν ὄργανοισμὸν ἐν Ἐλλάδι, ὅστις διὰ τῆς δραστηριότητός του καὶ τῆς παραδειγματικῆς ὀργανώσεως του, συνεχώς καὶ περισσότερον εἰς τὴν δῆλην ἔξαγωγικὴν προσπάθειαν τῆς χώρας συμβάλλει.

ΟΙ ΕΚ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Εἰς τὰ ὑπερωκεάνια καὶ τὰ μεγάλα τουριστικὰ σκάφη, παρουσιάζεται ἀναπότρεπτος ἡ ἀνάγκη τῆς ναυτολογήσεως ἀτόμων, οὐδεμίαν ἔχοντων σχέσιν μὲ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅπως τούλαχιστον μέχρι τούδε

τὸ ἀντελαμβανόμεθα. Ὁ ἀριθμὸς δὲ τούτων λαμβάνει διαστάσεις οὐχὶ εὐκαταφρονήτους. "Ἄναβιδεσμαν τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν εἰς τὸ ἥμισυ καὶ πλέον τοῦ πληρώματος, δὲν πρόκειται νὰ ἀπομακρυνθῶμεν τῆς πραγματικότητος. Ὁκτώ μουσικοί, εἰς ἡ δύο τυπογράφοι, δύο ἢ τρεῖς κουρεῖς καὶ μία ἢ δύο κομμωτριαὶ, ἐνας πωλητής ἢ πωλητριαὶ εἰς τὸ καταστήμα, μία νηπιαγωγός, δύο ἢ τρεῖς μπάρμεν, δύο ζαχαροπλάσται, εἰς ἐπὶ τῆς ψυχαγωγίας, μία συνοδός, εἰς ταπετσέρης, εἰς φωτογράφος, ἐνο κινηματογραφισταί, ίατροί, νοσοκόμοι, καμαριέρες, κοινωνικοί λειτουργοί κλπ. Εἰς αὐτοὺς θὰ προστεθῇ καὶ ἀρκετὸς ἀριθμὸς εἰδικῶν θαλαμηπόλων, ἀλλὰ καὶ λογιστῶν, προσλαμβανομένων λόγω γλωσσομαθείας, ἢ λόγω προγενεστέρας υπηρεσίας εἰς μεγάλα ξενοδοχεῖα.

Ἀπαγόρευσις τῆς ναυτολογήσεως αὐτῶν τῶν προσώπων, θὰ ἀπετέλει κωμική, τούλαχιστον, παρέμβοσιν εἰς μίαν ἐπιχείρησιν αὐτού τοῦ εἶδους. Πολὺ κωμικώτερον δὲ θὰ ἦτο, ἂν ἐπέζητείτο ἡ ἀνάθεσις τῶν υπηρεσιῶν των εἰς τοὺς συνηθεῖς ναυτικούς, ἐστω καὶ ἔκεινοις τῶν ἀκτοπλοίκων μας σκαφῶν.

Αἱ παραλλήλοι ναυτιλίαις εἰπιχειρήσεις εἰς ξένα κράτη, παλαιάν ἔχουσαι ιστορίαν, εἰσήγαγον ἀπὸ καιροῦ καὶ κατήρτισαν διὰ τὰς ἀναφερομένας εἰδικότητας, ἀνάλογον προσωπικῶν ναυτικῶν.

Μερικούς ἔξ αὐτῶν, ὅχι, φυσικά, τοὺς καλυτέρους, ἀναζητοῦν τώρα τὰ ἑλληνικὰ ὑπερωκεάνια καὶ τὰ τουριστικὰ πλοῖα, δὲν περισσεύουν ἢ ὅταν ἀποπέμπωνται ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς πατρίδος των. Καὶ οἱ ξένοι αὐτοί, μαζὶ μὲ τοὺς ἔχοντας εἰδονέσεων ἡ ἀλλων προελεύσεων, διαστηριούχους, ἀναιμηνύσμενοι μὲ τοὺς πραγματικούς καὶ "Ἐλλήνας ναυτικούς, ἀπαρτίζουν πλέον τὸ δλλοπρόσαλλον μωσαϊκὸν πληρώματος.

Τοιούτον μωσαϊκὸν πληρώματος εἶχε καὶ τὸ «ΛΑΚΩΝΙΑ», ὅπως εἶναι ἀπολύτως γνωστὸν καὶ ὅπως, ἀλλως τε, καθηρευτίζεται εἰς τὰ κατὰ τὸ ναυάγιον ἔργα καὶ συμπεριφόρων του. Τώρα, ὁ κόλαφος δι' ὅσας τυχὸν ἀσχημίας καταγγέλλονται ἡ ἀποδεικνύονται, ἐπιρρίπτεται ἀμείλικτος κατὰ τοῦ «πληρωμάτος», συλλήδονη, δηλαδὴ κατὰ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ κατὰ τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, ἐνῷ περὶ ξένων κυρίων καὶ δὴ μὴ ναυτικούς, ἀπαρτίζουν πλέον τὸ δλλοπρόσαλλον μωσαϊκὸν πληρώματος.

Τοιούτον μωσαϊκὸν πληρώματος εἶχε καὶ τὸ «Γκρήκ Λάιν» τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ. Τελεῖ ὑπὸ χρονοναύλων εἰς τὴν αὐτὴν ὀργάνωσιν ταξιδίων περιηγήσεως εἰς ἥνηκε καὶ τὸ πρώτον πλοίον, τὴν «Τραδέλ Σαΐνηγκε», θὰ παραδοθῇ δε εἰς τοὺς νέους ἀγοραστάς του μετὰ τὴν λῆξιν τῆς ἐν λόγῳ χρονοναύλωσεως, τὸν Ιανουάριον τοῦ 1965.

Πρόκειται, ὡς γνωστόν, περὶ ὀραιοτάτου σκάφους, ναυπηγηθέντος εἰς τὰ ἐν Γλασκώνη ναυπηγεία Φαιρφόλην τὸ 1956. "Εχει χωρητικότητα 25.516 κόρων, ταχύτητα ὑπερβαίνουσαν τὰ 22 μίλια, δοθέντος δὲ ὅτι ἐστοίχισε περὶ τὰ ἔξ εκαπομμύρια λίρας, ἀσφαλῶς θὰ ὑγρασθῇ ὑπὸ τῆς «Γκρήκ Λάιν» εἰς τιμὴν ὑπερβαίνουσαν τὰ τρία εκαπομμύρια λίρας.

Θὰ χρησιμοποιηθῇ τὸ θαυμαστὸν αὐτὸ σκάφος, εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ἐκ Πειραιῶν εἰς Βόρειον Αμερικὴν γραμμῆς, παραλλήλως πρὸς τὸ «Ολυμπίο», ὡστε τὸ δρομολόγιον νὰ ἐκτεληται ἀνὰ δεκαπενθήμερον, ἀντὶ τοῦ μηνὸς τῆς σήμερον.

Μὲ ιδιοτέραν χαρὰν καὶ ικανοποίησιν σημειοῦμεν τὴν νέαν αὐτὴν προσθήκην εἰς τὸ στόλον τῶν ὑπερωκεάνιων μας. Θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ναυαρχίδα αὐτῶν, εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Αμερικῆς ἐξ Ἐλλάδος. Σημαντικῶς οὕτω θὰ ἐνισχυθῇ ἡ γραμμή, μετὰ τὴν προσθήκην τῶν νεοτεύκτων ιταλικῶν σκαφῶν.

Δὲν θὰ ἐνισχύσῃ, δῆμος, μόνον τὴν ἐν λόγῳ γραμμὴν τὸ νέον, ὑποδειγματικὸν ὑπερωκεάνιον. Ἀποκτῶμεν δι' αὐτοῦ τὸ προβάδισμα καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Εἰσερχόμεθα πλέον εἰς τὴν οἰκογένειαν τῶν μεγάλων ναυτικῶν κρατῶν, διότι πλουτίζομεν μὲ συγχρόνους ἐκλεκτάς μονάδας τὸν εἰς ὑπερωκεάνια στόλον μας, εἰς τημεῖον καθιστῶν τὴν Ναυτιλίαν μας ἀξιολογούν καὶ εἰς αὐτὸν τὸν τομέα τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, τὸν ὄγνωστον εἰς ἡμᾶς, πρότινων μόλις ἐτῶν. Ἐξυφύται τὸ γόπτρον τῆς σημαίας μας. Καὶ τὰ σχόλια ποὺ προκάλεσεν τὸν ἐν λόγῳ ἀγορά εἰς τὸν ξένον Τύπον, τὸν ἀγγλικὸν ίδια, ἀποτελούν μίαν ἀναγνώρισιν τῆς ἐλληνικῆς ἐπιχειρηματικότητος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Πολλὰ ἡδη προσέφερεν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ ἡ ἀπλῆ ἀναγγελία τῆς προσθήκης αὐτῆς εἰς τὸν στόλον μας, ίδια μετὰ τὴν ἀπόλεισμαν τοῦ ἀτυχοῦς «Λακωνία». Πολὺ περισσότερα, ἀσφαλῶς, θὰ προσέφερε ἡ ἔναρξις τῶν ταξιδίων του, τὸ 1965.

Σειρά, τώρα, δῶλων ἡμῶν είναι νὰ περιβάλωμεν μὲ στοργὴν τὴν ὡραίαν αὐτὴν προσπάθειαν. Τὸ Κράτος καὶ τὰ ὄργανα του πρέπει αἰσθητὴν νὰ καταστήσουν τὴν στοργὴν αὐτήν, τὸ ἐνδιαφέρον των. Καὶ οἱ "Ἐλλήνες ναυτικοί, ποὺ θὰ κληθοῦν νὰ ἐπανδρώσουν τὴν νέαν αὐτήν, ἐκλεκτὴν μονάδα τοῦ ἐπι-

**ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ
HEMPELS**



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ

*ιδρυθεῖσα μαρὰ τῶν Ἑλληνικῶν
Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν
«ΦΟΙΝΙΞ», «ΙΩΝΙΚΗ»
ΚΑΙ
«ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ»
καյύωτει ἀωαντας
τοὺς κινδύνους σκαφῶν.*

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

GREEK HULL INSURANCE POOL
CULLUM HOUSE
34 LIME STREET
LONDON E. C. 3

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΔΙΚΑΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Η πλειονότης της 'Ανδριακής Πανναυτικής Ενώσεως Συνταξιούχων, με έξουσιοδότησεν ως προσωρινόν Πρόεδρον αυτής νά σάς αποστέλλω τό παρόν σημειώμα και νά σάς παρακαλέσω νά μάς συμπαρασταθήτε έανα είναι δυνατότερο εις τά άκολουθα αιτήματά μας:

'Εδώ εις την "Άνδρον υπάρχουν πολλοί ναυτικοί, οι οποίοι απέσυρθησαν τού επαγγέλματός των, άλλοι εις τά δέκα, άλλοι εις τά δώδεκα, δεκατρία και δεκατέσσερα έτη. Έπληρωναν κατά την διάρκειαν αυτήν τά απομαχικά των και σήμερον, δηλ' μόνον δέν έχουν τήν παραμικράν σύνταξιν διά τήν συντήρσιν των, άλλα ούτε και τά χρήματα, τά όποια έχουν πληρωσταί δέν τοις έπιστρέφονται.

'Έξ αλλου, συνταξιούχοι και χρήματα συνταξιούχων, με τήν σύνταξιν τών 23 δραχμών τήν ήμεραν, χωρίς άλλους πόρους ζωῆς, πώς θά ζησουν; 'Υπάρχουν χρήματα με 300 δραχμάς σύνταξιν τών μήνα.

Τρίτοι αιτήματα: Πρέπει όπωσδηπότε νά αποκτήσωμεν και εις τήν "Άνδρον ειδίκευμένους Ιατρούς (καρδιολόγον, διθαλασμούς και μικροβιολόγον, τουλάχιστον). Ο έδω μοναδικούς Ιστρός τού «Οίκου τού Ναύτου», παρ' άλητην τήν καλήν του διάθεσιν και τήν αξιέπαινον προσπάθειάν του, δέν είναι διατηρούνταν νά προλάβῃ τους πάντας και τά πάντα. Έπι πλέον οι συνταξιούχοι ναυτικοί πρέπει νά αποκτήσωμεν τά ίδια δικαιώματα με τούς έργαζομένους προστατευόμενους εις τούς «Οίκου τού Ναύτου» διά τήν Ιατρικήν περιθαλψιν και τά φάρμακα. Δεχόμεθα νά πληρώσωμεν τά 2% έπι πλέον πού μάς ζητούν.

"Ἄς μή δικαιολογούνται, οτι λείπουν τά χρήματα διά τήν διαθέσιν αυτήν. Τά μαζεύουν ήδη άπό τά τεράστια ποσά πού πληρώνουν διά τόν «Οίκου τού Ναύτου» αι πέντε και πλέον χιλιάδες 'Ανδρίων ναυτικών πού έργαζονται σήμερον εις τά άνδριώτικα καράδια και άπό τάς εισφοράς πού πληρώνουν οι σύνταξις μας έφοροισται.

"Εφορολογήθησαν οι ναυτικοί διά νά δοθή σύνταξις εις τούς άγρότας. Χαλάλι των. Δέν έπιτρέπεται, ζημια, νά ρίχουν εις τήν έξαθλίωσιν και τούς άπομάχους ναυτικούς, άφου και ή πτωχή μας σύνταξις φορολογείται.

"Η 'Ενωσις τών συνταξιούχων ναυτικών τής 'Άνδρου παρακαλεῖ νά τήχη τής συμπαραστάσεώς σας.

Διά τήν 'Ανδριακήν Πανναυτικήν "Ενωσιν
Ο Πρόεδρος

ΔΗΜ. ΠΟΛΕΜΗΣ Σ.Μ.Ε.Ν.

"Ανδρος, Φεβρουάριος 1964

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πρέπει νά ύποδηληθούν έν καιρῷ και νά συζητηθούν τά δίκαια τών άπομάχων ναυτικών. Εισέφεραν πολλά εις μόχθον και εισφοράς διά νά δικαιούνται τής καλυτέρας προστασίας άπό μέρους αυτών τούτων τών ιδρυμάτων κοινωνικής προνοίας, τά όποια αυτοί, έργαζόμενοι και εισφέροντες, έδημοι ούργησαν.

"Η άναγκη τής συσωματώσεως τών σχετικών ένεργειών δι' ένος συλλογικού όργάνου, μιᾶς πανελλήνιου ένώσεως τών άπομάχων, καθίσταται έπιτακτική. Έντονώτερον

θά άκούεται ή φωνή τής διαμαρτυρίας των και περισσότερον προσεκτικοί θά είναι οι άρμοδιοι εις αύτήν.

ΜΙΑ ΣΥΜΠΑΘΗΣ ΤΑΞΙΣ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Θερμώς παρακαλούμεν, οι "Ελληνες πλοϊαρχοί τής διδρυμούς Σουεζ, νά γράψητε διά τελευταίαν, ίσως, φοράν πάλιν δύο λόγια και γιά μάς. Γνωρίζετε τόσους καλώς τό θέμα μας, και τόσες φορές μάς έχετε ύποστηριξει εις τά άγαπητά μας «Ναυτικά Χρονικά», ώστε παρέλκει κάθε ύπομνησις. Θά θέλαμε μόνον νά σάς ύπενθυμίσωμεν, διτι τό Συμβούλιον τού Ν.Α.Τ., από τριετίας έχει ζηγκίνει τήν άναγνώρισιν ως συνταξίουμα τής εις τήν διάρυγα Σουεζ ύπηρεσίας τών 'Ελληνων πλοιάρχων, τών έργαζομένων ως πλοηγών (17 έν συνόλω), ύπολείπεται δέ ή νομοθετική ρύθμισις εις τήν μελλουσαν τροποποίησην τού περι Ν.Α.Τ. νόμου. Έπι προηγουμένης κυβερνήσεως, κατόπιν έπιπετούς πάλης, είχομεν φέρεσι εις τό τέρμα, πλὴν όμως ή παραίτησις αυτής μάς έδυθισε και πάλιν εις τό βάθος.

Δυστυχώς, όπως γνωρίζετε, δέν διαθέτομεν ισχυρούς γνωρίμους νά μάς συμπαρασταθούμεν εις τό δίκαιον μας. Πιστεύομεν, δημως, εις τό δίκαιον τού ειτήματός μας και εις τήν ίδικην σας, μοναδικήν, συμπαράστασιν διά τήν δόπιαν και σάς είμεθα αιώνιως εύγνωμονες.

Διατελούμεν μετά τιμῆς
Διά τούς "Ελληνας Πλοιάρχους - Πλοηγούς
Διάδικτος Σουεζ
ΝΙΚΟΣ ΦΩΚΑΣ
(Επονται και άλλαι υπογραφαί)
Σουεζ, 1 Μαρτίου 1964

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Και είς τό παρελθόν είχομεν τονίσει τό δίκαιον τού άνωτέρω αιτήματος. Νομίζομεν, οτι διευθέτησί τις, άναλογος πρὸς τήν ύφισταμένην διά τούς αραιπολιάρνους και άρχιμηνακοίς, θά ήτο εύκολον νά γίνει. Υπό τήν προϋπόθεσιν, φυσικά, θά τό Ν.Α.Τ. θά εισποδέη τά πρὸς σύτο άναλογούσας εισφοράς. Και έπι τού θέμετος, ο...ς, αύτού όρθιον ίσως θά ήτο νά κοιτερωθεί τών διά πυναίων δόσεων έξαφλησις τών άναδοσιμών οφειλομένων, ύπό τόν όρου οτι αυτή θά συντελεσθή έν τουλάχιστον έτος πρὸ τής ύποθεσής τής διά σύνταξιν αιτήσεως.

ΕΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Θά ήθελα νά άναφέρω κάτι σχετικώς με τό ζήτημα τής ύποθεσίας τών άνθυποπλοιάρχων και νομίζω, οτι θά πρέπει νά έχετασθη ύπό τού άρμοδιούς Υπουργού, ώστε νά δοθή ή σχετική έγκρισις και νά πάυση κάθε πα-

ράπονον τών ένδιαφερομένων.

Ός άσφαλώς θά γνωρίζητε, ή ύπηρεσία διά τάς έξετάσεις ήτο 4 έτη, κατόπιν έγινε 3,5 έτη και πάλιν ήδη έπανηλθεν εις τήν τετραετίαν.

"Έξ αυτών, ώς άναφέρει ο σχετικός νόμος, πρέπει νά είναι εις πλοία άνω τών 150 κόρων τά 3 έτη και τό έντος τουλάχιστον εις πλοία άνω τών 50 κόρων. Δυστυχώς, πολλοί έχουν, πρίν ναυτολογηθούν εις ποντοπόρα πλοία, έπειτα νά έχουν τουλάχιστον 3 μηνών θαλασσίας ύπηρεσίαν, διτι ο σχετικός νόμος άπηγόρευε τήν ναυτολόγησιν λευκοφυλαδούλων.

Πολλοί ούτω έναυτολογήθημεν έπι 3 και 4 μηνάς ώς ναυτόπαιδες εις πλοιάρια και κατόπιν εις ποντοπόρα.

Εις έξ αυτών είμαι και έγώ, δητις έχω θαλασσίας ύπηρεσίαν 3 μηνών εις έν πλοιάριον 9 κόρων ώς ναυτόπαιδας.

Δυστυχώς, ώς πληροφορούμει, ή ύπηρεσία αυτή δέν άναγνωρίζεται διά τάς έξετάσεις, διτι ο πλοιάριον δέν ήτο, ώς όριζετο, μεγαλύτερον τών 50 κόρων. Νομίζω, οτι ο άρμοδιος Υπουργός θά πρέπει νά έχετάση και νά έπιπερφύ τήν άναγνώρισιν, τουλάχιστον τών τριών πρώτων μηνών, πού μάς έπεδαλεν ο νόμος νά έχωμεν ως λευκοφυλαδούλων, εις πλοιάρια οιασθήποτε χωρητικότος, διτι οι πλοιάριοι περι Ν.Α.Τ. ύποχρέωσίς μας έχει έξιφοβηθή, ή ύπηρεσία δέ αυτή δέν είναι δικαιονόν νά πάρη χρημάν. Διά τήν άποκτησίν της, πολλοί έχουν έναυτολογηθείν ως ναυτόπαιδες, παρά εις τά πλοία εις τά όποια έπι τών προτέρων και ευχομένους από τά «Ναυτικά Χρονικά», τά οποία μού άποστέλλουν τακτικά έξ 'Ελλάδος, νά διαθάσω τήν σχετικήν έγκρισιν τού άρμοδιου Υπουργού.

Μετά τιμῆς

Δ. ΣΑΡΡΗΣ

Πόρτ Σαΐδ, 27 Φεβρουαρίου 1964

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Διαβιδάζομεν τό αιτήμα τού άναγνώστου μας εις τον κ. Υπουργόν τής Ναυτιλίας. Είναι, νομίζομεν, δίκαιον. 'Εφ' ούσον τό Κράτος, διά διατάξεως του, έπειθαλε τήν έπι τρίμηνον ναυτολόγησιν τών μαθητευομένων ναυτικών εις πλοία έσωτερικού, πρὸ τής εις τό έξιφορτον άποδημίας των, λογικόν είναι νά άναγνωρίζεται ή ύπηρεσία αυτή, άνεξαρτήτως του μεγέθους τού σκάφους έπι τού άποιου έκτημη. Τρείς, άλλως τε, μήνες άποτελούν μόλις τό έν δέκατον έκτον τής άποιτουμενής διά δίπλωμα πλοιάρχου γ' τάξεως ύπηρεσίας, δέν πρόκειται δέ νά προσθέσουν ή νά άφαιρέσουν τι έκ τής πείρας τού άποιφθιού. "Αν και οι τρείς μήνες εις πλοιάριον 9 κόρων άποτελούν, κατά τήν ταπεινή γνώμην μας, μίαν άρκετα τραχείαν πρώτην γνωριμίαν με τήν θαλασσαν, ή όποια ίσως δέν έπειτε νά άγνωσθη.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΣΥΛΑΣ - F. MOSNY

SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS SALE

AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

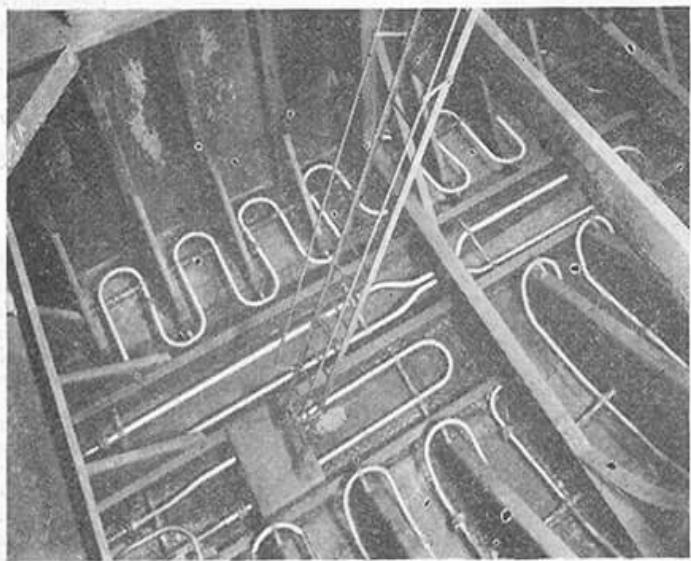
HAMBURG 11 Stubbenhuk 10	Tel. 346022/24 Priv. 622552	Telex 0211007	BRAKE Norderdeich 4-5 P.O.B. 98	Tel. 510 Priv. 510 via 4151
BREMEN 1 Schlachte 15/18	Tel. 310424 Priv. 446176	Telex 0244151	NORDENHAM P.O.B. 98	Tel. 2651 Priv. 2651 via 0244151
BREMERHAVEN Kaisershafen	Tel. 2597 Priv. 458458	Telex 023876	EMDEN Nesserlanderstr. 1	Tel. 2391 Priv. 2392 027823
WILHELMSHAVEN Ebertstrasse 124	Tel. 26235/37 Priv. 21365	Telex 02537.5		

TELEGRAMS: "ERMIS"

Represented also at: LUBECK KIEL

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ
'Από τό 1920
ISTANBUL
P.O.Box 79 GALATA
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΑΣΕΙΣ
THAEGR. : PULOS, ISTANBUL
THAEOF.: 44.413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

TANK HEATING COILS BY STEELS



Shipowners know that there is a great deal more to heating a cargo than passing steam through a length of piping. Not so many, perhaps, know that Steels have carried out extensive research both at sea and in the laboratory, to determine exact heating-surface-to-cargo requirements, and to establish precise data concerning heat loss, heat emission, optimum pipe length, etc. This exclusive data has enabled Steels to design tank heating coils which are not only extremely efficient but also truly economical in service. And Steels have the experience of more than 1,000 cargo heating installations behind them.

A range of cargo heating systems—in mild and stainless steel, cast iron, aluminium brass and other special alloys—are manufactured by Steels to suit the needs of every type of bulk oil cargo.

A SYSTEM FOR EVERY NEED

STEELS ENGINEERING INSTALLATIONS LIMITED

SUNDERLAND, ENGLAND. TEL: 56281. TELEX: 53341.

HOME & OVERSEAS SALES OFFICE:
STEEL HOUSE, EASTCOTE, PINNER, MIDDLESEX. TEL: PINner 5881.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΩΣ ΠΗΓΗΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

Η μεταπολεμική άλματωδής άνάπτυξις του Τουρισμού, έντοπισθείσα κυρίως είς εύαριθμους βιομηχανικά χώρας ή περιοχές, συνέτεινεν είς τὴν έπιταξιν τῆς άνιστροσκελείας τῶν τρέχουσών συναλλαγών μεταξύ άνετηγμένων και υπαναπτύ-
κτων — περιφερειακῶν — χωρῶν.

ΤΟΥ Κ. ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ Α. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

ροσυγκοινωνιών. Παρά ταῦτα, ὁ ρόλος τῆς έπιδιαπολιγού ναυτιλίας διὰ τὴν άνάπτυξιν τοῦ τουρισμού παραμένει βασικός, ιδίᾳ εἰς χώρας διόπι οὐρίσκονται τουριστικά θέρετρα έγκατεσταρμένα εἰς μεγάλον ἀριθμὸν μικρῶν νήσων, ως εἶναι η χώρα μας. Η ἐπέκτασις τοῦ νησιωτικού τουρισμού τυγχάνει άδιανθότος ἀνευθεῖσας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιών.

1.— Η μεγάλη άνάπτυξις τοῦ διεθνοῦς τουρισμοῦ χρονολογεῖται από τῶν ἀρχῶν τῆς παρελθούσης δεκαετηρίδος καὶ δὴ ἀπὸ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου κατὰ τὸ 1952. Εἰς τὴν άνάπτυξιν ταῦτη πλήν τοῦ πολιτικοῦ συνέδαλον καὶ ἔτεροι εὐνοϊκοὶ παράγοντες. Τοιούτοι εἶναι, ως γνωστόν, οικονομικοὶ (μακρότερα ἀδειαὶ μετ' ἀπόδοσιν), μεγαλύτερα μόρφωσις, συνταξιδιόδησις εἰς νεωτέραν ἡλικίαν, συνθήκαι ἐργασίας), ἀλλὰ καὶ τεχνικοὶ (βελτιώσις συγκοινωνιακῶν μέσων). Τοιούτοι δὲ βαθμὸς ἀναπτύξεως ως καὶ ἀλληλοεπηρεασμοῦ τῶν ἐν λόγῳ παραγόντων ὀδήγησεν εἰς τὴν σημερινὴν εἰκόνα, τὴν ὅποιαν παρουσιάζει η ἀπὸ χώρας εἰς χώραν ποικιλούσα καὶ δὴ μεταξὺ ἀνεπτυγμένων καὶ ὑπαναπτύκτων χωρῶν η περιοχῶν σημασία τοῦ τουρισμοῦ ως πηγῆς συναλλαγματικῶν ἑσδόμων.

2.— Στατιστικά στοιχεῖα ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος δημοσιεύονται συνήθως μὲ σημαντικὴν καθυστέρησιν, ὀφειλομένην εἰς τὴν δραδύτητα συλλογῆς καὶ ἀνακοινώσεως τῶν ἀπὸ τὰς ὑπαναπτύκτους κυρίων χώρας. Κατὰ ταῦτα, πλήρη στοιχεῖα ἐπὶ τῆς παγκοσμίου τουριστικῆς κινήσεως παρέχονται από τὰ "Ηνωμένα" Ἐθνη μόνον μέχρι τοῦ ἑτού 1961, κατὰ τὸ ὅποιον ἐσημειώθησαν 77 περίπου ἑκατομμύρια ἀφίξεις ἔνων περιηγητῶν εἰς τὰς χώρας τῶν ἔξι κυρίων περιοχῶν τῆς γῆς, ἥτοι, εἰς 30 χώρας τῆς Εὐρώπης, 4 χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, 10 χώρας τῆς Ἀφρικῆς, 17 χώρας τοῦ Δυτικοῦ Ήμιφαιρίου καὶ 13 χώρας τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Αὔστραλίας.

Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἐν λόγῳ ἀφίξεων περιηγητῶν ἐσημειώθη εἰς τὰς Εὐρωπαϊκὰς χώρας, καλύψαν τὰ 72% τοῦ συνόλου. Εἰς τὰς χώρας τοῦ Δυτικοῦ Ήμιφαιρίου ἐσημειώθησαν τὰ 24%, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 21% εἰς τὴν Βόρειον Αμερικήν. Αἱ λοιπαὶ, κατὰ τὸ πλεῖστον ὑπαναπτύκτοι, περιο-

χαὶ τῆς γῆς ἐσημειώσαν μόνον τὰ ὑπολειπόμενα 4% τοῦ συνόλου, ἐκ τῶν ὅποιων 1,25% η Ἀφρική, 1% η Μέση Ἀνατολή καὶ 1,5% η Ἀσία καὶ η Αὔστραλία.

Αἱ ἀντιστοιχοὶ ἀφίξεις περιηγητῶν διὰ τὸ 1960 ἀνήρχοντο εἰς 71 ἑκατομμύρια, ἐνῷ ἐκτιμήσεις διὰ τὰ ἔτη 1962 καὶ 1963 ἀναδιάζουν ταύτας ἀντιστοίχως εἰς περίπου 85 καὶ 93 ἑκατομμύρια.

Σημειούνται διτὶ οἱ ἀνωτέρω ἐντυπωτικοὶ ἀριθμοὶ ἐπὶ τῆς παγκοσμίου περιηγητικῆς κινήσεως, μὴ περιλαμβάνοντες τὸν ἑστοτερικόν, λεγόμενον, τουρισμόν, ἀλλὰ μόνον τὸν ἑξωτερικὸν δὲν ἀποκαλύπτουσι, ως εἰκός, παρὰ μέρος μόνον τῆς ἐντὸς τῶν διαφόρων χωρῶν συνολικῆς τουριστικῆς κινήσεως.

3.— Η συμβολὴ τοῦ ἑξωτερικοῦ τουρισμοῦ ως πηγῆς συναλλαγματικῶν ἑσδόμων ὑπῆρξεν ἀνάλογος τῆς τεραστίας, ως προελέχθη, εἰς δύον μετακινήσεως προσώπων ἀπὸ χώρας εἰς χώραν. Τὸ παγκόσμιον σύνολον εἰσπράξεων τουριστικοῦ συναλλάγματος ἐκτιμάται κατὰ τὸ ἔτος 1962 εἰς 8 δισεκατομμύρια δολλάρια ἔναντι 7 δισεκατομμυρίων περίπου κατὰ τὸ 1961 καὶ 6,3 δισεκατομμυρίων κατὰ τὸ 1960. Ἀναλυτικά κατὰ χώραν στοιχεῖα παρέχονται καὶ πάλι μόνον μέχρι τοῦ ἑτού 1961 εἰς σχετικὴν ἔκδοσιν τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου, ἐκ τῶν ὅποιων καὶ συνετάγη ὁ ἐπόμενος πίνακας περιλαμβάνων τὰς 31 κυριωτέρας τουριστικὰς χώρας.

ΠΙΝΑΚΑΣ
Τουριστικοὶ εἰσπράξεις, συνολικοὶ
τῶν κυριωτέρων τουριστικῶν χωρῶν κατὰ τὸ 1961

ΚΥΡΙΩΤΕΡΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ	Τουριστικοὶ εἰσπράξεις (Εἰς ἔκ. \$)	Συνολικοὶ εἰσπράξεις (Εἰς ἔκ. \$)	'Εξαγωγὴ ^a	Ποσοστὸν 1:2 Ποσοστὸν 1:3	
				εἴσηση πράξεις	%
ΕΥΡΩΠΗ					
Αύστρια	277	488	1.231	62%	23%
Βέλγιον - Λουξεμβούργον	114	1.036	4.146	11%	2,7%
Γαλλία	563	2.223	5.335	25%	11%
Γερμανία Δυτική	509	2.977	13.180	17%	4%
Δανία	120	488	1.533	25%	8%
'Ελβετία	421	984	2.227	43%	19%
ΕΛΛΑΣ	62	320	234	19%	26%
Ηνωμένον Βασίλειον	577	6.404	10.816	9%	5%
Ισπανία	385	649	759	59%	51%
Ιταλία	755	2.465	4.108	31%	18%
Νορβηγία	56	1.087	931	5%	6%
Όλλανδια	159	1.415	4.087	11%	4%
Σουηδία	71	713	2.752	10%	2,6%
ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ					
Ηνωμ. Πολιτείαι	975	8.151	19.903	12%	5%
Καναδός	482	1.315	5.830	33%	8%
ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ					
Κολομβία	23	116	463	20%	5%
Κόστα - Ρίκα	7,4	18,5	84	40%	9%
Αϊτή	8,3	15	32	55%	26%
Μεξικόν	708	757	839	94%	84%
ΑΦΡΙΚΗ					
Αιθιοπία	4,1	19	78	22%	5%
Γκάνα	3,9	60	303	7%	1,3%
Ηνωμ. Αραβ. Δημοκρατία	10	259	473	4%	2%
Λιβύη	5,3	45	22	18%	24%
Μαρόκον	25	116	367	22%	7%
Ροδεσία - Ναυσαλάνδη	8,1	143	596	6%	1,4%
Νοτιοαφρικανική "Ενωσίς	32	1.061	1.299	3%	2,4%
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ					
Ιορδανία	12	26	15	46%	80%
Ισραήλ	30	156	238	19%	13%
ΑΣΙΑ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ					
Ανταρτία	35	458	2.372	8%	1,5%
Ιαντανία	47	1.017	4.148	5%	1,1%
Φιλιππίναι	4,3	111	500	4%	0,9%

Pηγὴ : I. M. F., "Balance of payments yearbook," vol. 14.

Σημειούνται διτὶ τὰ εἰς τὸν προηγούμενον πίνακο παρατιθέμενα στοιχεῖα ὑποεκτιμούν τὴν πραγματικὴν συναλλαγματικὴν κίνησιν, διότι περιλαμβάνουν μόνον τὰς εἰς ἔχουσαν διορθωμένας Τραπέζας ή Πρακτορείας γενομένιας πωλήσεις συναλλάγματος παραλείποντα, τοιουτοτρόπως, τὴν εἰς κατὰ τὸ μᾶλλον ή ήπτον μεγάλον καὶ κατὰ χώραν ἡ ἐποχὴν ποικιλούσαν κλίμακα ἀνεπίσημον συναλλαγῆν. Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ πίνακος ἐπαρκῶν, ἐν τούτοις, ἀποδεικνύουν τὴν σημασίαν τοῦ ἔ-

ξωτερικοῦ τουρισμοῦ ως συναλλαγματικῆς πηγῆς.

4.— Η ταχεῖα ἄνοδος τῶν συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων μαρτυρεῖ περὶ τοῦ δυναμισμοῦ τῆς τουριστικῆς βιομηχανίας. Τοῦτο διαπιστούνται ἐκ τῆς συγκρίσεως των μὲ τοῦ διαθέτου τοῦ 1956 παγκόσμιοι τουριστικοὶ εἰσπράξεις (4.374 ἑκατομμύρια δολλάρια) ἐκάλυπτον τὰ 22% τῶν εἰς 19.830 ἑκατομ. δολλάρια κατὰ τὸ τέ-

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

λος του ιδίου έτους έκτιμωμένων παγκοσμίων συναλλαγματικών διαθεσίμων, ένως κατά τό 1960 (6.520 έκατ. δολαρία) έκαλυπτον τά 30% τών εις 21.835 έκαταν. δολαρία έκτιμωμένων ώς άνωτέρω διεθνείμων. "Οσον άφορά τά παγκόσμια έπιστημα άποθέματα χρυσού τά άντιστοιχα ποσοστά πύξημάθησαν από 11% τό 1956 εις 26% τό 1960. "Εξ έκτιμων συναλλαγών δέ προκύπτει, διτή ή ίδια περίπου έξελιξις έσπουειώθη και κατά τήν διαρρεύσασαν τοιετίαν 1961 - 1963.

Π Ι Ν Α Ξ No 2
Παγκόσμιοι Έξαγωγαί και Τουριστικαί Είσπράξεις
κατά κυριωτέρας γεωγραφικές περιοχές

				Μεταβολή	
				\$	%
ΕΥΡΩΠΗ					
α. Έξαγωγαιί αγαθών - έκατ. δολ.	39.074	53.172	+ 14.098	+ 36%	
β. Τουριστικοί εισπράξεις - έκατ. δολ.	2.424	3.746	+ 1.322	+ 54%	
Ποσοστόν β/α	6%	7%			
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ					
α. Έξαγωγαιί αγαθών - έκατ. δολ.	1.142	1.900	+ 858	+ 75%	
β. Τουριστικοί εισπράξεις - έκατ. δολ.	32	56	+ 24	+ 75%	
Ποσοστόν β/α	3%	3%			
ΑΦΡΙΚΗ					
α. Έξαγωγαιί αγαθών - έκατ. δολ.	3.062	3.448	+ 386	+ 13%	
β. Τουριστικοί εισπράξεις - έκατ. δολ.	123	181	+ 58	+ 47%	
Ποσοστόν β/α	4%	5%			
ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ					
α. Έξαγωγαιί αγαθών - έκατ. δολ.	6.297	6.226	- 71	- 1%	
β. Τουριστικοί εισπράξεις - έκατ. δολ.	626	928	+ 302	+ 48%	
Ποσοστόν β/α	10%	15%			
ΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ					
α. Έξαγωγαιί αγαθών - έκατ. δολ.	9.319	11.290	+ 1.971	+ 21%	
β. Τουριστικοί εισπράξεις - έκατ. δολ.	119	220	+ 101	+ 85%	
Ποσοστόν β/α	1%	2%			
ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ					
α. Έξαγωγαιί αγαθών - έκατ. δολ.	23.863	25.888	+ 2.025	- 8%	
β. Τουριστικοί εισπράξεις - έκατ. δολ.	1.049	1.388	+ 399	+ 32%	
Ποσοστόν β/α	4%	5%			

Дахъ : I.M.F. Balance of Payments Yearbook.

Πηγή : Ι. M. F., Balance of Payments yearbook
 'Ος προκύπτει έκ του Πίνακος No 2, ή κατά τὸ έτος τὸ 1956 συνολικὴ ἀξία τῶν παγκοσμίων ἐμπορευματικῶν ἔξαγωγῶν ἀνήρχετο εἰς 82.757 ἑκατομμύρια δολλάρια, ἐνῷ αἱ ἀντίστοιχοι τουριστικοὶ εἰσπράξεις ἀνήρχοντο εἰς 4.374 ἑκατόντα. δολλάρια, ή εἰς τὰ 5% περίπου τῶν ἔξαγωγῶν. Κατὰ τὸ 1960 αἱ μὲν ἔξαγωγαι ἀνήλθον εἰς 101.924 ἑκ. δολλάρια, αἱ δὲ τουριστικοὶ εἰσπράξεις εἰς 6.520 ἑκατ. δολλάρια καλύπτουσαι πλέον τῶν 6% τῶν ἔξαγωγῶν. Αἱ τουριστικοὶ εἰσπράξεις ηγήθησαν, συνεπώς, κατὰ ὑπερβι- πλάσιον ποσοστὸν ἀπὸ τὰς ἔξαγωγὰς (49% ἔμενυτο 23%).

Έκ τού Πίνακος Νο 2 προκύπτουν έπι-σης ένδιαφέροντα συμπεράσματα ώς πρὸς τὴν κατὰ γεωγραφικὰς περιοχάς ἔξελιν ὡς καὶ τὴν διάδρομον τῶν τουριστικῶν ἔσοδών. Τὴν μεγαλύτεραν ποσοστιαίν αὐξῆσιν (85%) μεταξὺ τῶν ἑταῖν 1956 - 1960 ἐστ-μείωσαν αἱ τουριστικαὶ εἰσπράξεις τῶν ἀ-σιατικῶν χωρῶν καὶ τὴν μικροτέραν (32%) αἱ ἀντίστοιχοι εἰσπράξεις τῆς Βορείου Α-μερικῆς. Τὴν μεγαλύτεραν εἰς ἀπόλυτα πο-σὰ αὐξῆσιν (1.322 ἑκάτ. δολ.) ἐσήμει-σαν αἱ εἰσπράξεις τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

Όμοιως, ή ποσοστιαία αύξησης τών τουριστικών είσπράξεων ήτο μεγαλύτερα άφ' ότι, ή άντιστοιχος αύξησης τών έξαγωγικών είσπράξεων. Τούτο έπιδιώκουμεν νά έμφανισμενέργαστερον εις τόν έπομενον πίνακα No 2, εις τόν δποίον συνεκεντρώθησαν συναλλαγματικά στοιχεία έξ 71 χωρών, η- τοι έξ 21 χωρών τής Εύρωπης, 9 χωρών τής Αφρικής, 6 χωρών τής Μέσου 'Ανατολής, 22 χωρών τού Δυτικού 'Ημισφαιρίου και 13 χωρών τής Ασίας και τής Αύστραλίας.

ΠΙΝΑΞ Νο 3
περαι χώρας ἐλλειμματικοῦ
(τουριστικοῦ) ισοζυγίου

Τουριστικόν
συν)μα Διτ. 'Ην.
(εἰς ἑκ. \$) Γερμαν'α Καναδᾶς Βεσιλείου Η.Π.Α.
1960

Εισπράξεις	505	420	526	968
Πληρωματί	— 702	— 627	— 588	— 1.744
ΕΛΛΕΙΜΜΑ	— 197	— 207	— 62	— 776
1961				
Εισπράξεις	509	482	577	975
Πληρωματί	— 875	— 642	— 647	— 1.747
ΕΛΛΕΙΜΜΑ	— 366	— 160	— 70	— 772
1962				
Εισπράξεις	540	560	616	784(α)
Πληρωματί	— 1.153	— 610	— 672	— 1.566(α)
ΕΛΛΕΙΜΜΑ	— 613	— 50	— 56	— 782(α)
(α) Στοιχεία έννοιας μήνου				

‘Η συναλλαγματική δοπάνη τῶν ἐπισκεπτομένων τρίτας χώρας κατοίκων τῶν ἀνωτέρω χωρῶν ἔχρηματοδότησεν εἰς ικανήν εκτασιν τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον, διευκολύνοσσα τὴν ἑπέκεισαν του διὰ τῆς ἀνακατανομῆς συναλλαγματικῶν πόρων. ‘Η ἀνακατανομὴ δύομας αὐτὴ περιωρίσθη μόνον μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, δεδομένου δτὶς ἡ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη λαβούσα χώρα μεγάλη αὔξησης τῆς τουριστικῆς δοπάνης περιῆλθεν εἰς ἑτέρας βιομηχανικὰς καὶ δῆλης ἔξαγωγῆς βιομηχανικῶν προϊόντων, ως λόγου χάριν είναι ή Ἰταλία, ή Αὐστρία καὶ ή Γαλλία (βλ. Πίνακα No 1).

'Υπ' αύτήν την έννοιαν ό διεθνής τουρισμός ούδολως έδιοιθησε και άπεναντίας συστάθησαν εις τή διεύρυνσιν τής άνισοσκελείας της τάξης τρέχουσας συναλλαγών — ήτοι, τάξης συναλλαγών επί αγαθών και ύπερεσών — μεταξύ των ύπανταπτύκτων και των άνεπτυγμένων χωρών ή περιοχών. 'Εκ της διαπιστώσεως δὲ ταύτης δόρμανοι οι έμπειρογνώμονες τοῦ Οἰκονομικοῦ και Κοινωνικού Συμβουλίου τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν καταβάλλουν, ηδη, μεγάλας προσπαθείας πρὸς ἐπεκτασιν τῆς εἰς τὰ υπανάπτυκτα κράτη παρεχομένης Τεχνικής Βοηθείας (Technical Assistance) και εἰς τὸν τομέα τοῦ Τουρισμοῦ, ὡς και τῆς ὑπὸ εὐνοϊκούς δρους χρηματοδοτήσεως τουριστικῶν ἔργων ὑπὸ διεθνῶν χρηματοδοτικῶν δραγανισμῶν, ὡς λόγου χάριν είναι ή Διεθνής Τράπεζα 'Ανασυγκρότησεως και 'Αναπτύξεως και ή Διεθνής Επειγούσα Χρηματοδοτήσεως.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ Α. ΠΑΠΑΘΡΟΥΛΟΣ

STANDARD & HALL
SHIP & MARINE SUPPLY Co.
PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS
MARINE SPECIALITIES
REPRESENTING

LAVAN COATING FABERTITE HEMPEL'S MARINE PAINTS FEDERAL PAINT Co. CROSBY LAUGHLIN DIVISION
WALL ROPe WORKS I. 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
SERVICE AROUND THE CLOCK SAN PEDRO - CALIF

ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΟΝΗΣΟΝ

Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΙΣ ΤΑ ΧΑΝΙΑ

ΘΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΜΙΑΝ ΣΥΝΕΧΩΣ ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΗΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ.— Ο ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΛΙΜΕΝΑ.— Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙ ΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ.— ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ Κ. Ν. ΠΟΛΙΝΗ.

Είς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ὑπεβλήθη πρό τινων ἡμέρων ἔκθεσις τοῦ λιμενάρχου Χανίων, ἀναφερούμενή εἰς τὴν ἐπιθατικὴν καὶ ἐμπορευματικὴν κίνησιν τῶν δύο λιμένων τῆς περιοχῆς, τοῦ δρόμου Σούδας καὶ τοῦ παλαιοῦ Ἐνετικοῦ λιμένος τῶν Χανίων.

Δυσχερείας σημαντικάς ἀντιμετωπίζει δὴ ἐμπορευματικὴ κίνησις, ἡ διενεργουμένη διὰ τοῦ δρόμου τῆς Σούδας. 'Ο ἔκει μοναδικὸς προδόλης δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς συνεχώς αὐξανομένης ἐμπορευματικῆς κινήσεως, ίδια κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας,

ὅμοιος τῆς Σούδας ἀπέχει 7,5 χιλιόμετρα ἀπὸ τῆς πόλεως τῶν Χανίων. 'Η δὲ' αὐτοῦ κίνησις ἐπιθερόνεται μὲν ἀκριβώτερον κόστος, διπερ καὶ ἐπιπίπτει εἰς τὸν τιμάριθμον τῆς ζωῆς ὀλοκλήρου τῆς περιοχῆς.

**Η ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΟΥ**

Σήμερον, ὑπὸ τὰς κρατούσας εἰς τὴν Σούδαν συνθήκας, προβάλλει ἐπιτακτικὴ ἡ ἀνάγκη δημιουργίας ἐμπορικοῦ λιμένος, ἵκανον νὰ θεραπεύῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐπιβα-

ὅσον δημοσίου τὸ Λιμενικὸν Ταμεῖον ὑπὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις δὲν δύναται νὰ ἐπωμισθῇ τὸ δάρος τῆς ἔξυπηρετήσεως τοῦ συναφθησομένου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου δανείου, δύο λύσεις ὑπάρχουν διὰ νὰ ρυθμισθῇ τὸ τόσον ζωτικὸν διὰ τὴν Δυτικὴν Κρήτην πρόβλημα: "Η ν' ἀναλάβῃ τὴν δαπάνην τὸ Κράτος διὰ τῆς διαθέσεως τοῦ ἀπαιτουμένου ποσοῦ ἐκ τοῦ κονδυλίου τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων, ή ν' ἀναλάβῃ τὴν δαπάνην τῆς κατασκευῆς τοῦ νέου λιμένος τὸ N.A.T.O., ἐφ' ὅσον ἡ Σούδα θὰ διαχωρισθῇ εἰς ἀποκλειστικὸν πολεμικὸν λιμένα, ἐνθα δὲ καταφεύγουν καὶ τὰ συμμαχικὰ πολεμικά.

Βάσει τῆς μελέτης τοῦ κ. Πολινῆ, δὲ νέος λιμὴν τῶν Χανίων προτείνεται νὰ κατασκευασθῇ δορείως τοῦ παλαιοῦ Ἐνετικοῦ λιμένος, ὃπου τὸ ἀπαιτούμενον φυσικὸν βούθισμα ὑπερβαίνει τὰ δέκα μέτρα, ἀπαραίτητον δι' ἔνα συγχρονισμένον λιμένα, διτοις προώρισται νὰ ἔξυπηρετήσῃ μεγάλην ναυτιλιακὴν καὶ ἐμπορευματικὴν κίνησιν.

Τὸ σχέδιον προβλέπει τὴν κατασκευὴν προσηγόρευμον λιμενοβραχίονος, ἐν σχήματι γωνίας, τῆς ὁποίας ἡ μία πλευρὰ μῆκος 400 μέτρων θὰ ἔχῃ κατεύθυνσιν πρὸς δορρᾶν, ἡ δὲ ἄλλη ἐν δυσμῶν πρὸς ἀνατολὰς μῆκος 800 μέτρων. Κατέναντι τοῦ σημείου εἰς τὸ δόπον θὰ περατώται ὁ μεγάλος λιμενοβραχίων, προβλέπεται ἡ κατασκευὴ ἐτέρου μικροτέρου, μῆκος 100 περίποτο μέτρων, ὥστε ὁ λιμὴν νὰ προφύλασσεται ἀπὸ δόλους τοὺς ἀνέμους.

Ἡ συμπλήρωσις τοῦ ἔργου προβλέπει τὸν ἐκβραχισμὸν καὶ τὴν ἐκβάθυνσιν τοῦ παλαιοῦ Ἐνετικοῦ λιμένος καὶ τὴν μάλωσιν τοῦ δυτικοῦ τοιούτου.

'Ο μεγάλος λιμενοβραχίων θὰ στηρίζεται

'Ο σημερινὸς λιμὴν

ὅποτε συμπίπτουν αἱ μεγάλαι φορτώσεις τῶν ἐστεριδοειδῶν.

'Η ἐπέκτασις τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ B. Ναυστάθμου, καταλαμβάνοντος συνεχῶς καὶ μεγαλύτερον χώρων καὶ ἡ κατάληψις τοῦ μηματος τοῦ κρηπιδώματος πρὸς τὴν δύσιν τοῦ προδόλητος, ἐπιτείνουν ἔτι πλέον τὰς δυσκολίας κατὰ τὴν διακίνησιν τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τοῦ νομοῦ Χανίων καὶ μεγάλου μέρους τοῦ νομοῦ Ρεθύμνου. 'Ἄλλα καὶ ἡ ἐγκατάστασις ἐπὶ τοῦ προδόλητος τῆς Σούδας διαρκούς ἀπεντομώσεως τῶν κενῶν πλαισίων πρὸς προστασίαν τῶν φυτῶν καὶ τῶν δένδρων ἐκ τῆς φυλλοδήρας, παρεμβάλλει ἀκόμη περισσότερα ἐμπόδια εἰς τὸ ἔργον τῶν φορτοεκφορτώσεων.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν παλαιὸν λιμένα τῶν Χανίων, αἱ δυνατότητες αὐτοῦ περιορίζονται μόνον εἰς τὴν ὑπόδοχην μότορστις μέχρι 450 κόρων καὶ βυθίσματος οὐχὶ μείζονος τῶν 14 - 15 ποδῶν. Κατ' ἀνώτατον δριον ἔξυπηρετούνται ταύτοχρόνως πέντε σκάφη τῆς ὡς ἄνω κλάσεως.

'Απὸ μακροῦ ἦδη χρόνου μελετᾶται ἡ ἐπέκτασις τῆς ὑδατίνης ἐπιφανείας καὶ τῆς χερσαίας περιοχῆς τοῦ παλαιοῦ λιμένος, διὰ τῆς κατασκευῆς σημαντικῶν λιμενικῶν ἔργων. Λόγω ὅμως τῶν ἀπαιτουμένων μεγάλων δαπανῶν, οὐδεμία ἔχει ληφθῆ περὶ τούτου δριστική διπόσατις.

'Η Σούδα, ἐξ ὄλλου, χρησιμοποιεῖται κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν κυρίως περίοδον, λόγῳ τῆς ἀνεπαρκείας τοῦ παλαιοῦ λιμένος τῶν Χανίων. 'Η λύσις αὐτῆς τῆς μεταβέσεως τοῦ μεγίστου μέρους τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως εἰς τὸν δρόμον τῆς Σούδας, ἔχαρακτηρίσθη ὡς προσωρινή καὶ λύσις ἀνάγκης, μέχρις ὅτου θὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ κατασκευὴ τοῦ μεγάλου λιμένος τῶν Χανίων, μὲ δάσιν φυσικὰ τὸν παλαιὸν τοιούτον.

'Η μετάθεσης ὅμως αὐτῆς εἰς τὸν δρόμον τῆς Σούδας τοῦ μεγίστου μέρους τῆς κινήσεως τῶν λιμένων τῶν Χανίων, εγέγεινος δισταρεστούς ἐπιπτώσεις. 'Ολόκληρος ἡ περιοχὴ τῆς παλαιᾶς πόλεως τῶν Χανίων ἐνεκράδη οἰκονομικῶς καὶ αἱ ὑφιστάμεναι σημαντικαὶ χερσαίαι ἐγκαταστάσεις ἡχρηστεύθησαν. 'Ο

τικῆς, τῆς τουριστικῆς καὶ τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τῆς δυτικῆς Κρήτης, τῆς ὑπολογιζομένης εἰς 200 - 220.000 τόνους ἐτησίως.

Οι ἐκπρόσωποι τῶν παραγωγικῶν τάξεων τῶν Χανίων, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς διοικοῦντας τὸ Λιμενικὸν Ταμεῖον, εἶχον ἀναθέ-

το τὸν προβλέπομένος μελλοντικὸς λιμὴν

σει ἀπὸ ἑτοῖς τὴν μελέτην τοῦ ἔργου τῆς κατασκευῆς νέου λιμένος εἰς διαφόρους "Ἐλληνας" καὶ ἔνους λιμενολόγους καὶ μηχανικούς. 'Εκ τῶν διαφόρων σχεδίων, ἐκεῖνο τὸ δόπον ἐνεφάνιζε τὰ περισσότερα πλεονεκτήματα, εἶναι τοῦ μηχανικοῦ κ. Πολινῆ. 'Η δαπάνη τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου τούτου ἔχει ὑπολογισθῆ εἰς 130.000.000 δρχ. 'Εφ'

έπὶ ισοβαθμοῦς πυθμένος δραχώδους συστάσεως. 'Εφ' ὀλοκλήρου τοῦ μῆκος αὐτοῦ καὶ ἡ περικλεισμὸν παρ' αὐτοῦ λεκάνη 400 μέτρων θὰ είναι ἐπαρκεστάτη δι' ἐλιγμούς, διποτας καὶ ἡ πρὸ τῆς εἰσόδου ἐκτεταμένη θαλασσοσία ἐπιφάνεια, διὰ τὴν ἀσφαλῆ εἰσόδου τῶν πλοίων ὑπὸ οἰασδήποτε καιρικάς συνθήκας.

Η δημιουργηθεισένη λεκάνη τοῦ νέου λιμένος, θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ταύτοχρονον πλεύρισν τούλαχιστον δύο πλοίων τῶν 10.000 τόνων, τριῶν τῶν 6.000, τεσσάρων τῶν 4.000 τόνων καὶ πολλῶν μικροτέρου μῆκος σκαφῶν, ἔκτος τῶν ἀλιευτικῶν.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ λιμένος εἰς τὴν ἐπισημανόμενην θέσιν, τονίζεται εἰς τὴν μελέτην τοῦ κ. Πολινή, θὰ ἔχῃ τὸ προϊόμιον τῆς δυνατότητος χρησιμοποίησες δῶλα τῶν ὑφισταμένων σημαντικῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ πταλαιοῦ Ἐνετικοῦ λιμένος, ἐπαναφερομένης οὕτα τῆς κινήσεως εἰς τὴν φυσιολογικήν τῆς θέσιν, δῆποτε δὲ σύνδεσις μετά τῆς πόλεως, ὁδικῶς, τουριστικῶς, ἐμπορικῶς κ.λ.π., εἶναι εὔκολος καὶ ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν αὐτῆς.

Ἐκτὸς τούτου, ἐντὸς τῆς ἀκτίνος τοῦ ὑπὸ μελέτην λιμένος, εὑρίσκονται ἀπό πολλοῦ ἔγκαταστημέναι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Λιμεναρχείου, τοῦ Τελωνείου, τῶν ἀποθηκῶν, τῶν μονοπαλείων κ.λ.π., εἰς κτίρια σημαντικῆς ἀξίας.

Πέραν τούτου, διὰ τῆς δημιουργίας τοῦ νέου λιμένος εἰς τὴν προτεινόμενην περιοχὴν, ἐπιτυγχάνονται τὰ ἔχη πλεονεκτήματα:

1) Ὁ ἀπαραίτητος διαχωρισμὸς τῶν δύο λιμένων, ἐμπορικοῦ καὶ πολεμικοῦ, ἐπ' ὄφελεις ἕνὸς ἔκαστου.

2) Ἡ μείωσις τοῦ κόστους ἐμπορευματικῆς καὶ ἐπιβατικῆς κινήσεως.

3) Ἡ συγκέντρωσις δῶλων τῶν δημοσίων ὑπηρεσιῶν.

4) Ἡ τόνωσις τῆς τουριστικῆς ἀξιοποίησεως τῆς πόλεως Χανίων.

5) Ἡ δυνατότητος ἔγκαταστάσεως πορθμείου εἰς τὴν ἐνδεδειγμένην καὶ κατάλληλον θέσιν.

6) Ἡ ἔξασφάλισις ἀσφαλοῦς ὅρμητηρίου εἰς τὸν μεγαλύτερον ἀλιευτικὸν στόλον τῆς Ἑλλάδος.

7) Ἡ παροχὴ καταφυγίου καὶ ἀμέσου συνδρομῆς καὶ πάσης εὐκολίας εἰς τὰ διερχόμενα μεγάλα δεξαμενόπλοια καὶ ἀλλα ποντοπόρα πλοῖα, διὰ τὴν χορήγησιν Ιατρικῆς δομήσιας, ἀλλαγὴν πληρωμάτων καὶ ἰκανοποίησιν διαφόρων ἄλλων ἀναγκῶν των.

Η ΕΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ N.A.T. EN EPİBEVΛΗΜΕΝΟΝ METRON

Μόνιμον τοῦ ναυτικοῦ κόσμου αἰτημα, ἀπὸ ἑτδινοῦ πολλῶν ἀνακινούμενον, ἀποτελεῖ ἡ ἐνοποίησις τῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου τῶν πλοίων εἰσπράξεων, φόρων καὶ λοιπῶν δικαιωμάτων. Ὁ καθορισμὸς ἐνιαίου, διὰ τὰς ἐάν ναυτολογίους εἰσπράξεις, ποσοστὸν ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων ἀπὸ δύο τοὺς ἑνίκαταρησμένους ζητεῖται. Θὰ ἥδηντο τὸ ἐνιαίον κατὸ ποσοστὸν κρατήσεων εὐκόλων νὰ κατανεμηθῇ, εἰσπράξεις ἀποτελούμενον ἀπὸ τὸ N.A.T., εἰς ἔκαστον δικαιούχον, ἢτοι τὸ N.A.T., τὰ Γραμμές Ηρονίας, τὸ Δημάσιον κ.λ.π. Καὶ πολλὰ λάθη, παρερμηγεῖται, ἀφοριαὶ διενέξεως καὶ καθυστερήσεις θ' ἀπερέγονται. θ' ἀπερέγετο ἀκόμη ἡ ὑπέρμετρος ἀπασχόλησις τῶν εἰσπράξεων καὶ τῶν πλοιάρχων, οἱ ἀποιτοῦσι ἔλλατον, σήμερον, διατίθεταιν, διὰ τὸν διά τὰς ἑρμηνίες τῶν φροντίσουν τὰ κώρια καθήκοντα ταῦτα.

Τὸ σημερινὸν σύστημα εἶναι ἀπαράδεκτον. Εἰσπράττονται σήμερον διὰ τοῦ ναυτολογίου, κεχωρισμένως ὑπολογιζόμεναι, αἱ ἀκόλουθοις κρατήσεις, φόροι καὶ λοιπὰ δικαιώματα: 1) Ἀσφαλιστικὴ εἰσφορὰ τοῦ ναυτικοῦ ὑπὲρ τοῦ N.A.T., μινεραρμένη εἰς 7,5% ἐπὶ τῶν μισθῶν τῆς αυλογικῆς συμβάσεως. 2) Ἀντίστοιχος εἰσφορὰ τοῦ πλοιοκτήτου, ἐπὶ 8,5%. 3) Χαρτόνιμοι ἡμίσεος τοῖς ἐνιαίον ἐπὶ τῶν μισθῶν. 4) Φόρος ἐπὶ τῶν μισθῶν καὶ λοιπῶν ἀμυθῶν τῶν ἀξιωματικῶν ἐπὶ 6%, μετ' ἀφαιρεσιν τοῦ ἑκατὸν λιρῶν μηνιαίων ἀσφορολογίου ποσοῦ. 5) Εἰσφορά ὑπὲρ Ο.Γ.Α. ἐπὶ 10% ἐπὶ τοῦ χαρτοφύλου τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (3) καὶ τῶν φόρων τῆς παραγράφου (4). 6) Πληγία κατὰ μῆνα καὶ πλοίον εἰσφορά τοῦ πλοιοκτήτου, ὑπὲρ τοῦ κεφαλαίου ναυτικῆς ἀποικιδύσεως (K.N.E.). 7) Πληγία κατὰ μῆνα εἰσφορὰ τῶν ναυτικῶν, ὑπὲρ ἑκάστου τῶν Ταχείων Ηρονίας κατά τοῦ. 8) Ἡ μισθοτροφοδοσία τῶν τυχὸν ἐλλειπόντων ναυτικῶν, ἐν περιπτώσεις ὑπερβάσεως τῶν χρονικῶν δρίουν, ἐντὸς τῶν διποίων δέοντας συμπληρωθῆναι ἡ ἀλλιπήνης σύνθεσις τοῦ πλοίου. Καὶ 9) Πρόσθετα τέλη ἐπὶ 2% κατὰ μῆνα, ἐπὶ

τοῦ συνδόλου τῶν ἀνωτέρω εἰσφορῶν, φόρων κ.λ.π., ἐφ' ἓσσον παρῆλθεν ἐξάριψην ἀπὸ τῆς ἀνάρξεως τοῦ ναυτολογίου.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐννέα εἰσπράξεων, αἱ τρεῖς πρότι τοῦ παραγόνται μὲν δέσιν τοὺς μισθούς Συμβάσεων τῶν ναυτικῶν. Αἱ εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν ὑπὲρ τῶν Ταχείων Ηρονίας καὶ τῶν πλοιοκτήτων ὑπὲρ K.N.E. ἀποτελοῦν πάγια κατὰ μῆνα ποσά. Πλήγια εἶναι καὶ τὰ ποσά τὰ διφελόμενα ἐξ ἀλλιπούσης συνθέσεως, πλὴν, δικοῖς, οὗτα πάρα πάντων διφελούνται, οὗτα εἶναι ἐκ τῶν προτέρων γνωστά. Ὁ φόρος ὑπὲρ Δημάσιου καὶ Ο.Γ.Α. εἶναι μὲν εἰς ποσοστά, ἀλλ' ἐπὶ ἄλλης διάσεως ὑπολογιζόμενα, ὃ μὲν πρώτος ἐπὶ τοῦ μειωμένου μισθοῦ μόνον τῶν ἀξιωματικῶν, ὃ δὲ δεύτερος ἐπὶ τῆς ἀποδεσμοῦ τοῦ φόρου τούτου καὶ τοῦ χαρτοφύλου. Τὰ πρόσθετα τέλη ἐκ ληξιπροθέσμων ναυτολογίων ὑπολογιζόνται, ἐπίσης, εἰς ποσοστά. Ταῦτα, πάντως, ἀφ' ἑνὸς εἰσπράττονται: πάντοτε, ἀφ' ἑτέρου ἔχουν δὲ διάστις ὑπολογισμοῦ τὸ σύνολον τῶν διά ναυτολογίων διφελόμενων διφελούντων.

Διὰ τὴν ἐνοποίησην τῶν ἀτεροκλήτων αὐτῶν εἰσπράξεων δέσιν νὰ ἔξετασθῇ, πρῶτον ἐὰν ὑφίσταται πρακτικὴ δυνατότητης μετατροπῆς ἀπαντούσας ποσοστῶν εἰς ποσοστά ἐπὶ τῶν μισθῶν καὶ δεύτερον ἐπὶ τῆς πραγματοποίησης τῆς ἐνοποίησεως εἶναι ἀπιπτηρή ἐκ τῆς κειμένης νομοθεσίας.

Ἡ φορολογία τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ἡ ὑπὲρ Ο.Γ.Α. εἰσφορά, ἀνάγονται σήμερον εἰς ποσοστά. Ἐκεὶνος γιατὶς ποσοστάς τοῖς ποσοῦν τὸν χαρτοφύλου τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (3) καὶ τῶν φόρων τῆς παραγράφου (4). Πληγία κατὰ μῆνα εἰσφορὰ τῶν ναυτικῶν, ὑπὲρ ἑκάστου τῶν Ταχείων Ηρονίας κατά τοῦ. 8) Ἡ μισθοτροφοδοσία τῶν τυχὸν ἐλλειπόντων ναυτικῶν, ἐν περιπτώσεις ὑπερβάσεως τῶν χρονικῶν δρίουν, ἐντὸς τῶν διποίων δέοντας συμπληρωθῆναι ἡ ἀλλιπήνης σύνθεσις τοῦ πλοίου. Καὶ 9) Πρόσθετα τέλη ἐπὶ 2% τοῦ μισθοῦ τοῦ παρολογισμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμενος φόρος. Οὕτως, εἰς μισθὸν φορολογούμενον π.χ. 60 λιρῶν, τὸ 6% ἀποδίδει τὸ ποσοστό 3.6% τῆς φορολογίας καὶ εὑρεθῇ ποιά ἡ ποσοσταία σχέσις τοῦ ποσοῦ τούτου πρὸς τὸ σύνολον τοῦ μισθοῦ τοῦ φορολογουμένου, δύνανται ἡ ποσοσταία αὕτη σχέσις νὰ καθαρισθῇ ὡς διφελόμ

विजय नाना.

"Οσον άφορε τὴν φορολογίαν τῶν διαιωματικῶν, τὸ Ἱπουργεῖον Οἰκονομικῶν ἔφερε σοβαράς ἀντιρρήσεις διὰ τὴν ἐνοποίησήν της. Ἐν τούτοις, ἂν μεταβληθῇ ἡ φορολογητέας ὅλη καὶ ἀντὶ τῆς ἀκαριέσσων τοῦ ἀφορολογητήν ὑρίση τῶν 30 κατά μῆνα λιρών, ὑπαχθούν καὶ ἀντα: εἰς τὴν φορολογίαν μὲν ἀνάλογον μείσων τοῦ ποσοστοῦ 5%, αἱ ἀντιρρήσεις δύνανται: νὰ ἀρθοῦν. Τὸ Ἱπουργεῖον Οἰκονομικῶν δὲν δέχεται τὴν μεταβολήν τοῦ ποσοστοῦ τῆς φορολογίας εἰς ποσοστόν ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν διὰ τὸ νευτολογικὸν εἰσπράττομένων. Δέν δύναται: δημος νὰ εὐσταθήῃ ἀντιρρήσεις, ἂν ἐξηγηθῇ, ὅτι τὸ αἰτητικὸν συνίσταται: εἰς τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ποσοστοῦ καὶ εἰς τὸν καθορισμὸν ὡς φορολογητέας ὅλης τοῦ μισθοῦ τῶν Σηλογικῶν Συμβάσεων. Ημάντε καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν κάτική ἀποτελεῖται: νόμος.

"Οσον άφορε βίσ τάς έξι έλληποις συνθέσεως επικεχρύσεις τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὰς ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου πρόσθετα τάλη, ή μετατροπὴ αὐτῶν εἰς ποσοστά ἑπτὸν τῶν μισθών εἰναι ἐκ τῶν προτηράτων ἀπρόσφερος. Ως ηδὴ ἔλεγον, δὲν διχρύσουν αἱ ὑποχρεώσεις αὗται: πάντα πλοῖον, ἀλλ᾽ ὠρισμένα μόνον. "Αν ἐπιχειρήθῃ ή καθέρωσε: ἐνδῆς ποσοστοῦ εἰς ἀντιστάθμισια τῶν σημειωτῶν εἰσπράξεων τοῦ Ν.Α.Τ., τούτο θὰ ἀπορῇ εἰς δέρος τῶν Γραψίνων, τὰ δοπια εἶναι: συνεπὸν πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις του. Δὲν είναι: δὲ δυνατόν νά καθορίσῃ ἡ έκ τῶν προτέρων ή επικέρδων: εἴτε ἐκ τῆς μιᾶς εἴτε ἐκ τῆς ἀλλῆς πηγῆς. Εἰς ἀμφοτέρους παρεμβαλλούνται νεκρά χρονικά διατήματα, ἔξαιρούμενα τῶν επικεχρύσεων. "Οτι δυνατά: νά συντελεσθῇ εἰς τὸν τομέα τῶν πουνδών κώδιν, εἰναι ή ἀπλοποίησις τῶν συνεπιδόμων καὶ ή ἀποεκφύγισις τοῦ πλήθους τῶν ἀγριεδῶν καὶ ἔρημησιν, τὰς δοπια συνεγένεται προσκαλούν.

Καὶ καθ' ὅσον μὲν ἀφορῇ τὰ πρόσθετα τέλη ἐξ ἀγροῦ προθίσμων ναυτολογίων, ἐγένετο ηδη δεκτὴ ἡ κατάργησις αὐτῶν καὶ ὑπάρχει ἑτοιμή πόρος φύσισι συγετική διάταξις. Διὰ μάλιστα, ἀνεῖ προσθέτου τέλους, ὅριζεται τόκος ἐκ 0,5% έως 1,5% ιδιομερών, υπολογιζόμενος σύχι ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν δεσμοπλευρῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου διεψιλέν, ἀλλ' ἐπὶ τοῦ ἁκάστοτε υπολογίου τῶν διεψιλέν τούτων. Διὰ τὰς ἐξ Ἑλληποδῶν συνθέσεων σημαντικάς εἰς δάρος τῶν πλοιοκτητῶν ἐπιπτώσεις, ηδη ἐδόθη μία ἵκανονοποιητική ἔριγματα, τὴν δοῖον δι' ἀποφάσεως του ἑνέκρινε τὸ Γ.Ε.Ν. Κατ' αὐτήν, ἐπ' ὅσον διαπιστωθῆται, ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ Ταμεῖα Προσωπίοις οὐδὲν ἤγγισθαι: ἐκ τῆς παρουσίας ἀντικανονικῶν ναυτολογιγμένων η ὑπερεργίαμνων, συ-
δεμίων ἐπιβάρυνας καταλογίζεται εἰς δάρος τῶν πλοιοκτητῶν. Ήπαρτα ταῦτα καὶ ἡ λόσιος ἄστην καλλί εἶναι: γά ταντον μηδὲ μόνον

Τον ξετάξι, δε, ή μεγαλύτερά δυσχέραις πράγματα ήτονταν τόν υπολογισμόν των ήπατ Αγκιστρίου και Ο.Γ.Α. φύρων. "Οταν δε λέγοντες «ένωσης σημείων», έννοούμεν τών υπολογισμών, με βάση τον ένα της Σύλλογος ικανή Συμβάσεως μισθών, ένδος ένακτον ποσοστού, τον όποιον μέρος θά διαλέγηται τών νωτικών και μέρος το πλοίου. Τό Ν.Α.Τ., δι' έσωτερικον του πράξανω, θά άποδηγή τά εισπραττόμενα ποσά εἰς τούς δικαιούχους (Ταμεία Προνοίας, Κ.Ν.Ε., Δημόσιον), κατ' άναλογίαν τῶν δικαιομάτων τουν. Τούτο, άλλωστε, γίνεται και σήμερον, προκειμένου τον τοπ Καρπαθίου Ανατολικού Αστερισμού

περὶ τῆς Κεύσαλης). Ανεργίας και: Λαθεύεις.
Διά: νά έπιτευχθῇ, συνεπόν, πραγματική «έ-
ποντήσις» και, κατ' ἀκούσιθαν, ίσωνική «ά-
πλοποίησις» τῶν λογοτειασμῶν και τῶν μεταξύ
πλοιοκτητῶν και Ν.Α.Τ. συναλλαγών, είναι: α-
παραίτητον διοικ: α) η ἀποτίναξις ἐπιδιωχθῇ
διά νόμου, β) Η νομοθετική ρύθμισις περιλά-
βῃ ἀπαντά τὰ διά ναυτολογίον δεκτικόμενα και
προπτεράδιμα δικαιώματα, γ) Η «ἀποποίη-
σις γίνη δι» είδικον και ἔνικον νομοθετικοῦ
μέτρου κατά τρόπον ἀπλοῦν και σαφῆ, διά νά
τη προκληθοῦν νέα ζητήματα, θά γδύνατο δι-
οικ: νά γίνη και διά τοδ νόμου, διοικ: θά ρυ-
θμίσῃ τὰ θέματα τοῦ Ν.Α.Τ. ἐάν δ νόμος εδ-
οκειμενικός τοτε.

Ἐν ὑπεριώσις, πάντως, ἐπιβάλλεται, διότι
ὅτι ισχὺν σύστημα προκαλεῖ, καὶ δικαίως, τὴν
ἀγανάκτησιν τόσον τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅσον καὶ
τῶν πλευρόνων.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΥΤΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

ΑΙ ΣΟΒΑΡΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ.—ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ΤΟΝ ΚΙΝΔΥΝΟΝ

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος, δι' ἔγγραφου του πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιστολαῖς μὲν ἀκρίβειαν τὰς σοθαράς διὰ τὴν ἐλληνικῶν ναυτιλίων ἐπιπτώσεις, ἐκ τῆς συντελουμένης, μὲ γοργὸν ρυθμόν, δημιουργίας ἐμπορικῶν στόλων ἐκ μέρους τῆς Σοθιετικῆς Ἔνωσεως καὶ τῶν δορυφόρων αὐτῆς χωρῶν.

Διὰ τοῦ ἔγγραφού του, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, ἀφοῦ ἐκθέτει ἐν λεπτομερείᾳ τὰ ναυπηγικά προγράμματα καὶ τὴν δι' ἄγορῶν μεταχειρισμένα πλοίων προστάθειαν ναυτιλιακοῖς αὐτοκρείας τῶν Ἀνατολικῶν χωρῶν, ὑποδεικνύει τὰ μέτρα τὰ ὅποια ἐπιβάλλεται νά ληφθοῦν ἀπό τούδε πρὸς ἔξευρεσιν νέων τομέων ἀπασχολήσεως τῶν μικρᾶς, κυρίως, χωρητικότηος σκαφῶν.

Είναι πρόγυματι ἀντικειμενική ή γραμμή, τὴν ὅποιαν ὑποδεικνύει τὸ Ἐπιμελητήριον ὅπει πρέπει ν' ἀκολουθήσωμεν, διὰ νὰ μὴ ἀποδεῖχθῶμεν διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν Ἐπιμελητήριος.

Τό πλήρες κείμενον του έγγραφου του Ναυτικού Επιμελητηρίου έχει ως άκολούθως :

Α' ήτος έποχης ή Σοιοεική "Ενωσις έφαρμόζει την πολιτική της οίκονομικής έπεκτασεως και της δι' οίκονομικών μέσων προστήκης φίλων ή και δυρφόδων χωρών, ιδιαιτέρως καταδάλεται προσπάθεια διά την ναυτιλιακήν αύτάρκειαν αύτης και όλων υπό την έπιφρονή της κρατών.

Καθημερίνιας άνακοινωνής αγοραί μεταξειρισμένων πλοίων έκ χωρών της Δύσεως, ή δε Ρωσίας και αι δορυφόροι χώραι ναυπηγούν ηδη πλοία εις Σουηδίαν, Φινλανδίαν, Βέλγιον, 'Ανατολικήν καὶ Δυτικήν Γερμανίαν, Δανίαν, 'Ιταλίαν, Γιουγκοσλαβίαν καὶ Ισπανίαν.

Μόνη ή Σοβιετική "Ενωσις" έχει προγραμματίσει την μέχρι του 1980 άπόκτησιν ναυπηγίας 28 έκατον ψηφιών τόνων.

Έκ προσφάτων άνακοινώσεων τού Σοδείτικού υπουργού τής Έμπορικής Ναυτιλίας αποκαλύπτεται διτή, έντος τής τελευταίας Οετίας, έδιπλας σάσθι ή μεταφορική ικανότητος τού ρωσικού έμπορικου στόλου, δι πρώτος αύξησεως αύτού έπιταχύνεται, ουτως πρώτα το 1965 ή δύναμις αύτού να αύξηθη κατά 5 φοράς έπειντος τού 1958.

Και ἀπό ἀπόψεως ἡλικίας, ἡ ποιότης τοῦ
ωσικοῦ στόλου ἐνελτιώθη σημαντικῶς, ὡ-
ττε πρέπει τὰ δύο τοίτα τῶν πλοίων τοῦ

νά ἔχουν ἡλικίαν μικροτέραν τῶν 10 ἑτῶν.
Κατέστη, βεβαίως, ἀναγκαῖα ἡ αὐξῆσις
τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, λόγῳ τῆς
αὐξῆσις τοῦ ἑξώπερικού ἐμπορίου καὶ τῆς
ἀπροθυμίας τῶν Διτίκων χωρῶν, διποιαὶ ἔξυ-
πποεῖσθαι τὰς ωραϊκὰς μεταφορὰς.

Ένώ τό διάστημα των μεταφορών, της Ρωσίας άνηρχετο τό 1938 εις 10 έκατομμύρια τόνους μόνον, έφθασε τούτο τό 1959 εις 35 έκατομμύρια και άναμένεται ότι κατά τό 1965 θά φθάση τά 80 έκατομμύρια τόνους.

Κατά τό 1963 μετεφέρθησαν διά ρωσικών πλοίων τά 60% περίπου του συνδόλου τού ύπερθλασίσιου έμποριος τής Ρωσίας, αν δὲ ληφθή ύπ' οφιν τό παρόν πρόγραμμα άναπτυξέως τής ρωσικής ναυτιλίας και τών δυορθόρων αύτής χωρών, καθίσταται προφανές, ότι ή δήλωσις τού Ρώσου ύπουργού, καθ' ήν έντος τού 1965 ή ναυτιλία τών Ανατολικών χωρών θά είναι πλήρως αυτάρκης είς ά, τι άφορά την έξυπηρέτησιν τού διά θαλάσσης έμποριον των, δὲν άπέχει τής άληθείας.

"Υπολογίζεται ότι έντός του 1969 ο ρωσικός στόλος θα έχει φθάσει τα 10 έκατομμύρια κόρους, ο πολωνικός τους 1.300.000, ο της "Ανατολικής Γερμανίας τους 800.000 κόρους, της Βουλγαρίας είς 1 έκατομμύριον και της Γιουγκοσλαβίας είς 1.500.000 κόρους.

'Εξάγεται έκ τῶν ἀνωτέρω τὸ συμπέρασμα ὅτι, ἑκίνος δῆστις θά πληγῇ κυρίως ἀπό τὴν αὐτάρκειαν σύμπτων, είναι ἡ ἐλληνική ναυτιλία, διότι ἐν συντακτικῷ τημάτῳ αὐτῆς, τῶν μικράς Ιδίως χωρητικότητος σκαφών, ἀπασχολείται εἰς τοὺς τομεῖς τοῦ Εὔξεινου, τοῦ Δουνάβεως, τῶν ρωσικῶν, πολωνικῶν καὶ γερμανικῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς καὶ τοῦ Ἀρχαγγέλου.

Ἄπαιτεῖται, ἐπομένως, ὅπως τὸ τμῆμα τούτο τῆς Ἑλληνικῆς νικητιλίας, ἀναζητήσῃ ἀπὸ τοῦδε νέους τομεῖς ἀπασχολήσεως, διὰ νὰ μὴ εὑρεθῇ αἰσθίνδιώς ἄνευ ἔργασίας.

Ισανοί μη τοποθετήσανται, αλλα εργάζονται,
Ισανοί ή απασχόλησης τού μεγίστου ως
τάνω τμήματος της ελληνικῆς ναυτιλίας νό^τ
εύρισκεται πρός την πλεύρων τῶν συγκρο-
πουσῶν τὴν Ε.Ο.Κ. χωρών, καὶ διὰ μιᾶς
συμφωνίας συνεργασίας εἰς τὰς διά θαλάσ-
σης μεταφοράς, ή κατηγορία αὐτῆς τῶν ελ-
ληνικῶν πλοίων, αποτελουμένη κυρίως ἐκ μι-
κράς χωρικότητος σκαφών, εὑρῃ απασχό-
λησην εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτῆς.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

(ВАΣ. Π. ΒΡΑΝΑ)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΑΙ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, τμῆμα Ρ αδιοναυτιλίας (Ραντάρ, Γυροπυξίδων κτλ.), ἀνακοινοῦν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους Πλοιάρχους Ε. Ν., ὅτι:

1. Τὰ μαθήματα τῶν ἀναφερομένων τμημάτων ἄρχονται τὴν 10ην καὶ 25ην ἑκάστου μηνός.
 2. Αἱ ἔξετάσεις θὰ διενεργοῦνται εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν ἡμετέρων Σχολῶν ('Απόφασις Y.E.N. 3792/520/13.1.64).
 3. Τὰ ἐκδιδόμενα ὑπὸ τῶν ἡμετέρων Σχολῶν Πτυχία γίνονται δεκτὰ ὑπὸ τοῦ 'Υπ. Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πρὸς συμμετοχὴν εἰς τὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Α' καὶ Β' τάξεως.
 4. Τὰ ἀπὸ τοῦ 1957 μέχρι καὶ τοῦδε ἐκδοθέντα Πτυχία τῶν Σχολῶν, μετὰ ἀπὸ ἀπλῆν θεώρησιν παρ' ἡμῶν, γίνονται δεκτὰ ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς συμμετοχὴν εἰς τὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Α' καὶ Β' τάξεως.

ΕΚ ΤΗΣ ΑΙΓΑΙΟΥΝΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Χαρ. Τρικούπη 11 — Βασ. Κωννυου 79
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 471.041 - 40.986

A MAN IS MORE CONSCIOUS OF HIS ACTIONS

It is natural for a woman to let herself go when attending to all she turns her hand to. Her intuition tells her that she is doing the right thing. A man is more conscious of his actions. The shipowner calculates and comes to the conclusion: "for the maintenance of my ships the most durable paint system eventually costs least." He always takes the well-considered decision to use LILY BRAND MARINE PAINTS

Pieter Schoen & Zoon Ltd.



Marine Paints Rotterdam Holland

Since 1722



Are your ships being treated as well?

Deliveries and service throughout the world

In Greece : The Piraeus Supply Company 14a G. Skouze Street Piraeus

ΜΕ ΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ

Δέν πιστεύω νά υπάρχη κανείς, από δοσούς δρίσκονται κάπως κοντά στα ναυτικά ζητήματα, από δοσούς ένδιαφέρονται για νά ναυτικά προβλήματα, από δοσούς παρακολουθούν τη σύγχρονη τοπική ναυτική ιστορία, πού νά έξεπλάγη μέ τά πρώτα φαινόμενα της κυβερνητικής άλλαγης, σε διάφορά στο 'Υπουργείο μας. Ούτε περίμενε κανείς πώς, μέ το σήκωμα της σχετικής αύλαϊας, κάτι τό άσυνθήστο θά συνέβαινε. "Έγινε πιά σύστημα, σ' δλα τά πολιτικά κόμματα, δπως, τό δικό μας τό 'Υπουργείο, τό 'Υπουργείο της 'Εμπορικής μας Ναυτιλίας, απότελε τό πρώτο δήμα υπουργοποίησεων νέων πολιτικών άνδρων. 'Από της έποχης του άσυνθήστο Δευκαλίωνος Ρεδιάδης τόν σημερινό μας 'Υπουργό, μακρά είναι ή σειρά τών νεοφωτίστων, μέ μιά και μόνη έξαρεση, τόν Νικόλαο 'Άθραάμ.

"Ολοι οι άλλοι, αξιόλογοι καθ' δλα, πιθανώς, άνθρωποι, μορφωμένοι και μέ καλήν, ίσως, θέλησι, πού θά μπορούσαν, δμως, σάν έπιδοξοι «μπαρμπέρδες», κατά τό λαϊκό ρητό, νά χαρακτηρισθούν, προσήλθαν νά μάθουν τήν τέχνη πάνω στον «κασίδη» τό κεφάλι.

"Ομως, αύτό τό κεφάλι ξειζε κάποιας καλύτερης τύχης. Κάποιας καλύτερης προσοχής. Κάποιου καλύτερου χειρισμού τών προβλημάτων του και κάποιας διπλωματικότερης συμπαράστασης στά ζητήματα πού τό άπασχολούν, γιατί, μετά τό 'Υπουργείον τών 'Εξωτερικών, είναι τό μόνο 'Υπουργείο μέ διεθνή κύκλο άπασχολήσεων. "Έχω άπό τά σύνορά μας κρίνεται ή τύχη τών πλοίων μας και από παράγοντες ή συνθήκες μακρύα από τή δική μας θέληση ρυθμίζονται τά συμφέροντα του.

"Ωστε, απλά δέν είναι τά ναυτιλιακά θέματα, γιά νά θεωρήσουμε δικαιολογημένη και τήν προχειρότητα μέ τήν όποια συνθήσαμε νά τά παρακολουθούμε. Και αν, γιά τά πλείστα άλλα 'Υπουργεία μας, είναι εύχερής και σύντομος καταποτισμού καθ' ένημέρωση κάθε 'Υπουργού σ' δσα ζητήματα καλείται νά καθοδηγήστη και νά ρυθμίσῃ, ειδικά γιά τήν 'Εμπορική Ναυτιλία άπαραίτητες είναι πλήρεις οι γνώσεις και έπιθεδημένος ο προκαταρτησμός.

Πολύ, λοιπόν, παρεχηγήθη και έξακολουθεῖ νά παρεχηγήται ή άξια τον 'Υπουργείον αύτού, άλλα και τής ναυτιλίας μας γενικώς.

Και δμως, «τό καράβι δέν είναι μουλάρι», γιά νά μοιράζεται ίσοτιμα τήν κρατική στοργή, δπως θέλησε κάποτε ένας από τους 'Εθνικούς μας έκπρωτους στή Βουλή. Είναι τό δεξιή πνευμόνι τής 'Εθνικής μας ζωῆς. Είναι ο άκούραστος ταχυδρόμος τής 'Εθνικής μας οίκονομίας, πού χτυπά άδιάκοπα, χειμώνα - καλοκαίρι, τήν πόρτα μας και μάς παραδίδει τά συστημένα γράμματα από τά πέρατα τών θαλασσών. Είναι τούτο σήμερα κοινό μυστικό και κανείς δέν τό άγνοει. Τό βροντοφωνεί σε κάθε εύκαιρια ή Τράπεζα τής 'Ελλάδος. Τό βροντοφωνεί ή χρυσή φωνή του συναλλάγματος μέ τά έμβασματα τών ναυτικών και τά είσαγόμενα κεφάλαια τών έφοπλιστών. Ειδικά, τώρα, τό ωραίο αύτό φαινόμενο πήρε διαστάσεις έκπληκτικές. Τό δρείλουμε στής έπιτης έκπληκτικές διαστάσεις πού πήρε ή ναυτιλία μας. 'Η θιαγήνης και ή άπόδημη 'Ελληνική Ναυτιλία.

Τό κατόρθωμα όφειλεται στόν 'Ελληνικό έφοπλισμό. Πρέπει νά τό άναγνωρίζουμε, άν θέλουμε νά μιλάμε σοβαρά και νά είμαστε στής κρίσεις μας είλικρινείς. 'Άλλα πρέπει έπιστης και από τή δική του τήν πλευρά ν' άναγνωρίζεται, πώς μέγας συντελεστής τής έπιτυχίας, στάθμης ή πανάσιος "Έλλην ναυτικός. 'Ο καλός έργατης, πού φιλότιμα άξιοποιει τήν έφοπλιστική ίκανότητα και τά έφοπλιστικά προγράμματα, μέ τά καράβια δώλων τών σημαιών.

"Έτσι, όλοκληρωντας τά συμπεράσματά μας, έπιμενουμε νά λέμε πώς, διά τών δύο σύτων συντελεστών, τών έφοπλιστών, δηλαδή, και τών ναυτικών, κανείς άλλος δέν δικαιούται νά διεκδική τίτλο συμβολής, τίτλο συνεργασίας. Χειροκροτήματα και ευχές, έφορτες άλλα και μνημόσυνα, απότελουν τήν κρατική και κοινωνική έκδηλωση πρός τους ναυτικούς και τήν ναυτιλία, δταν τά στονισματικά καθήκοντα, πάνω στήν καπούρα τους, άφινους κάποιο περιθώριο.

Και λέμε πώς ξεινε ή άλλαγή. "Ηλθε μέ μιά δήλωση τού κ. Πρωθυπουργού, πώς στά πολιτικά του προγράμματα υπάρχει και τό θέμα τής Ναυτιλίας. 'Υπάρχει και τό θέμα τής στοργής πρός τους ναυτικούς.

Πιστεύουμε τά λεγόμενα τού κ. Προέδρου τής Κυβερνήσεως, και μέ αυτήν τήν πίστη υποδεχόμεθα τόν νέον 'Υπουργόν του στό 'Υπουργείο μας.

"Ο δέν μός η Υπουργός τής Ναυτιλίας, νέος εις τό ύπουργον άξιωμα, είναι έπιστης και νέος εις τήν ήλικιάν. Είναι ο νεώτερος από δοσούς πέρασαν από τόν τομέα μας. Διεπιστώθη πώς τά νειάτα του είναι μεστά και από πολλή διάθεση έργασίας. 'Άλλα και ή ιστορία του έντονα σημεία προσφέρει πολλής και καλής δράσης σε τομείς πατριωτικούς, κοινωνικούς, άλλα και έπαγγελματικούς. Οι περαγμήνες του από τέτοιο παρελθόν, απότελουν σίγουρη τήν έγγυηση, πώς στήν νέα του άποστολή προσέρχεται μέ τήν ίδια θέρμη και μέ τήν ίδιο έρωτα καλής προσφοράς. Μέ έρωτα παραγωγής έργασίας.

Μέ τίς πλούσιες ίκανότητές του, ο κ. Μπίρης εύκολα θά διαλύση τά έμποδια στήν προσπάθεια περί τήν ναυτιλία στήν όποια γιά πρώτη φορά είσερχεται. Τά προβλήματά τής, εύκολα και σύντομα θά τά καταλάθη.

Επίταμε, τά μεγαλύτερα ναυτιλιακά μας θέματα άναγονται σε χαρακτήρα διειθή. Πολύ λίγα περιέμενον τήν συμπαράσταση τού 'Ελληνικού Κράτους, και τέλον 'Υπουργείον του συνεπώς. "Αν και λίγα, δμως, ούτε μικρά είναι ούτε άσημαντα.

Δέν πρόκειται τό 'Υπουργείο τής Ναυτιλίας νά διευκολύνη τάς ναυλώσεις τών καραβιών, δέν πρόκειται νά πατρονάρη τόν ρυθμό τών ναυλών και τή στάθμη τών τιμών στά πλοία. Δέν πρόκειται νά έξασφαλίση εύνοικούς δρους στά άσφαλιστρα πλοίων και φορτίων. Δέν πρόκειται, άκόμα, νά προσφέρη τίποτε στά δρομολόγια, στής φορτεοφορτώσεις και γενικά στήν θελτίσι τών υπερποντίων μεταφορών.

'Άλλα κάθε πλοίο, στήν πρύμνη του έχει άνηρτημένο και κάποιο άσπρογάλανο πανί. "Η και αν, γιά γνωστούς και άγνωστους λόγους, δέν τό έχη, άπωδόποτε μέσα σε κάθε 'Ελληνικό πλεούμενο άνεμιζει και ή 'Ελληνική ψυχή μέ δηλη της τήν άκολουθια. Μέ τήν 'Ελληνική συνείδηση. Μέ τό 'Ελληνικό φιλότιμο. Τέλος, μέ τό 'Ελληνικό συμφέρον.

Πολύαριθμες κυκλέες 'Ελληνικής έργασίας είναι πάντοτε αύτες οι πλεούμενες παροικίες μας τού 'Ελληνικού, πού δμως ζούν και κινούνται πιστές σε 'Ελληνικά πλαίσια, μέ μοναδικό τους σκοπό τήν 'Ελληνική εύημερία. "Ωστε τό δικαίωμα τους γιά τήν κρατική και κοινωνική στοργή νά είναι έπιτακτικό, ιερό και άναμφισθητό.

Τέτοια δικαιώματα προβάλλονται και στήν νέο μας 'Υπουργό, δπως και στούς προκατόχους του δέν έποψαν ποτέ νά προβάλλονται.

Τό καράβι δέν είναι μουλάρι. Συνεπώς, μέ πολὺ διαφορετικά πρίσματα θά τύχη προσοχής ή ναυτιλία, από κάθε άλλη διομήχανία και οίκονομική μονάδα τού έσωτερικού. 'Ο φορολογικός καταπέλτης, δσο δίκαιος και όσο άναπότρεπτος και αν είναι γιά κάθε πολίτη, μπροστά στήν άσχολούμενο μέ

τά ναυτιλιακά έπιβαλλεται νά άνακοψή τόν ζήλο του. Γιατί κείνα πού προσφέρει, είτε εύημερούσα είτε μόλις και μετά διάς κινούμενη ή ναυτιλία, είναι πολλαπλάσια και τής σκληρότερης φορολογίας. Μέγα τό θέμα αύτό τής προστασίας τού πλοίου. Και έξαρται από τό 'Ελληνικό Κράτος αποκλειστικά. 'Από τό ίδιο τό Κράτος έξαρται και ή τάξις στά πλοία και ή καλλιέργεια καλής συνεργασίας τών ναυτιλιακών παραγόντων, έργοδων, ναυτικών και ναυτικής ήγεισισ. Θέμα του Κράτους ή ναυτικής παίδευσης. Θέμα του και ή οίκονομική ένισχυσης τών έπιχειρήσεων είτε μέ ίδιους του πόρους, δταν μπορή, ή μέ τήν έγγυηση του πρόστιμούς έσωτερικούς και έξωτερικούς χρηματοδότης, δταν παρουσιάζονται περιπτώσεις και εύκαιριες.

Κάπως μεγαλύτερο, δμως, θέμα γιά τό Κράτος και τόν 'Υπουργό, είναι μάσ σωστή πολιτική προτίστη στήν ναυτεργατικό τομέα. 'Ανάγκη μεγαλύτερης έμπιστοσύνης υπάρχει έκει. 'Ανυπαρξία σοβαρής προστασίας και υποτυπώδης νομοθεσία καλύπτει τούς ναυτικούς τής τρίτης παγκόσμιας ναυτικής δυνάμεως. Για τέτοια απόδειξη, κόπος δέν χρειάζεται αύτε μακρές μελέτες:

«Ο άδοκαθαρίστης και ή θυρώδος πολυκατοικίας, προστασίενται από τόν έπαγγελτος πολυκατοικίας και λεγόμενης πολυκατοικίας σε τομείς πατριωτικούς, κοινωνικούς, άλλα και έπαγγελματικούς. Οι περαγμήνες του από τόν πατρίδη τους. Στήν έξασκηση, άκόμα, τών πολιτικών και συνδικαλιστικών του δικαιωμάτων. Νά μέ λίγα λόγια τά αίτια, πού παρουσιάζονται πάντα τούς ναυτικούς παραπονούμενους. Νά γιατί οι ναυτικοί θρόνιασαν στήν ψυχή, τή μόνιμη δυστιστία πρός τό Κράτος, πρός τήν πατρίδη τους. Νά γιατί ζηλεύουν, πού μόνο τούς ξένους συναδέλφους τους, τούς δποίους σε κάθε τούς δήμητρα παρακολουθούμενο μέ τό έπαγγελμά τους, άλλα και τούς στεργιανούς έργατες, πρός τούς δποίους αύτη ή λεγομένην «Μάννα Πατρίδα» παρουσιάζεται στοργικώτερη.

Ο κ. Μπίρης έβεβαίωσε τούς ναυτικούς πού τόν έπεσκεφθησαν και τόν εύχηθηκαν, πούς οι έπαγγελτος τού κ. Πρωθυπουργού γιά τήν τάξι τους διαφέρουν πολὺ από σχετικές προηγούμενες. "Οτι ο κ. Πρωθυπουργός έννοει νά πραγματοποιήστη κάθε του έπαγγελγίας. 'Άλλα και διά της δικές του διαθέσεις και υπόσχεσίς είναι απόλυτα παραλλήλες μέ έκεινες τού κ. Προέδρου.

Τά νειάτα του, ή δρεξις του, ή ιστορία του και — άμολογούμεν — ή έξιπνάδα του, μάς δίνουν δικαιώμα νά έλπιζουμε. Νά έλπιζουμε πώς θά μπορέση και ή δικαιόσημος κόσμος νά περιληφθή στήν ούρωνα κοινωνικά μέτρα και κοινωνική άσφαλεια, άναλογη μ' δσα προσέφερε και δσα στή διηνεκές προσφέρει και αύτός στή κοινωνικό σύνολο, στήν κοινή πατρίδα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ATHANAS MAVROUDIS

STEAMER POINT

CABLES: "NASSOS"

P.O.BOX 1227

PHONE: 2096

ADEN

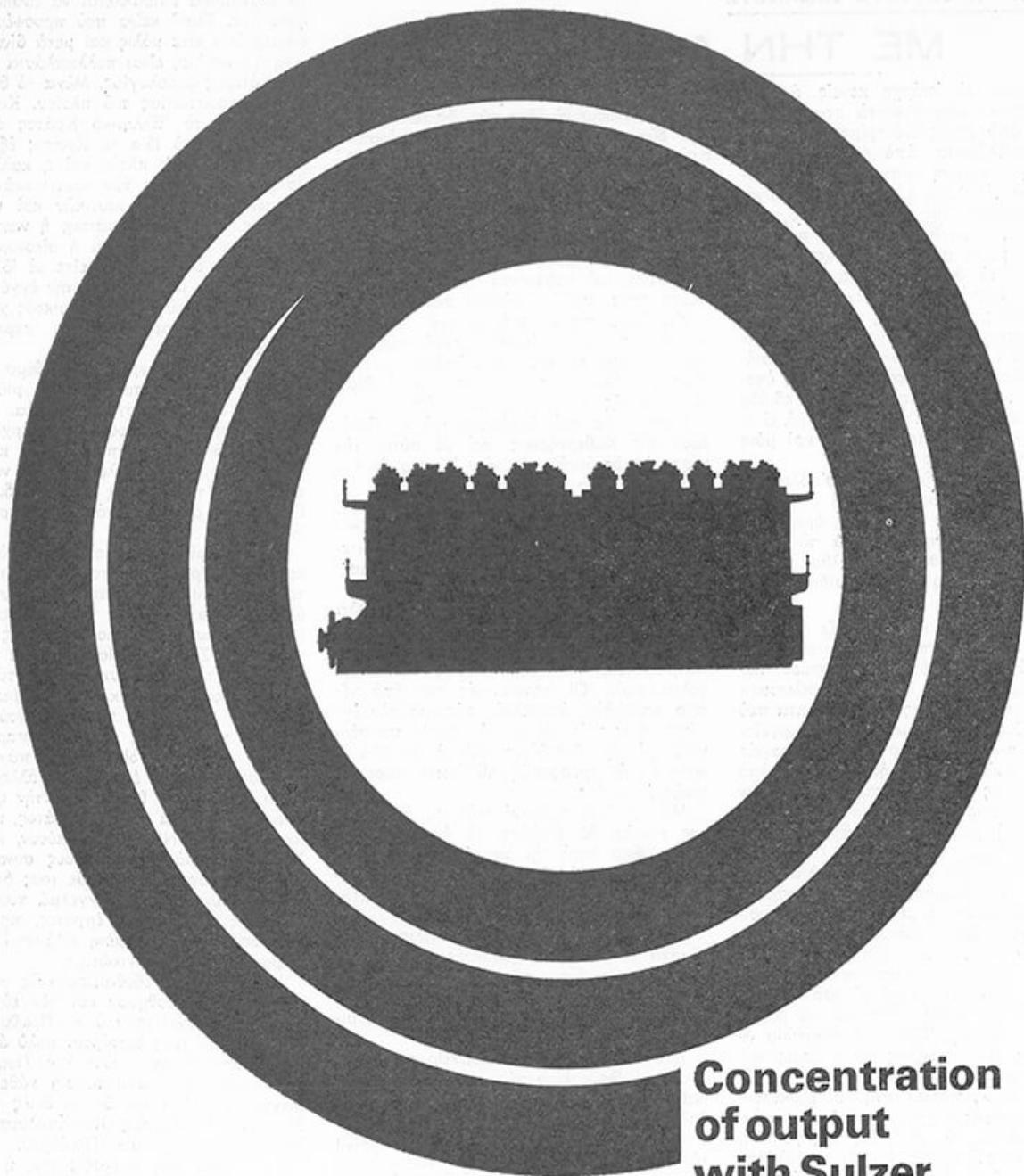
SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE,
QUALITY & PRICES

AGENTS:

GREECE: LYCOUDI BROS.

33, AKTI MIAOULI PIRAEUS



Concentration of output with Sulzer RD engines

engine	6RD90	7RD90	8RD90	9RD90	10RD90	12RD90
b.h.p.	13 800	15 400	17 600	20 700	22 000	27 600

Sulzer Turbo-charged two-stroke Marine Diesel Engines embody up-to-the-minute engineering principles. Simple in design and outstanding suitability for running on heavy oils. Service stations throughout the world.

Sulzer Brothers Limited, Winterthur, Switzerland

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

SULZER

Η ΔΡΑΜΑΤΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ "ΑΜΦΙΑΛΟΣ"

ΕΞΑΙΡΕΤΑΙ Η ΑΡΙΣΤΗ ΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.— ΕΚΦΡΑΖΕΤΑΙ Η ΕΥΓΝΩΜΟΣΥΝΗ ΚΑΙ Ο ΘΑΥΜΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΥΤΟΘΥΣΙΑΝ ΤΩΝ ΚΑΝΑΔΩΝ

Ἡ μακρά, πεντακισχιλιετής ἵσως, ἐλληνική ναυτική παράδοσις, ἐδικαίωθή πάλιν, μὲ τὴν εἰσόδον τοῦ τρέχοντος μηνός, ἐξ αἰτίας ἑνὸς ναυτικοῦ ἀτυχῆματος ἐκ τῶν πλέον ἀσυνήθων, τὸ ὅποιον ἔγινεν αἰτίᾳ νῦν ἀποδειχθῆ, ὑπὸ τραγικᾶς δυστυχῶς συνθῆκας, ἡ ναυτικότης τοῦ "Ἐλληνος, ἡ αὐτοθυσία του καὶ ἡ πρὸς τὸ καθῆκον προσήλωσις.

Ἐγίνεν ἀκόμη οιτία τὸ ἀτύχημα αὐτὸν νὰ ἐκδηλωθοῦν διὰ μίαν εἰσέτη φοράν τά, γνωστά μὲν, ἀλλὰ πάντοτε ἄξια ἔξαρσεως αἰσθήματα φιλαλλήσιας, ἀλληλεγγύης πρὸς τὸν κινδυνεύοντα συνέδελφον καὶ ὑπέροχου πρὸς τὸν κινδυνὸν περιφρονήσεως, τῶν πάσης ἔθνικότητος ναυτικῶν, ποὺ πρόδυμοι πάντοτε σπεύδουν εἰς τὴν ἐπιταγὴν τοῦ καθηκόντος, τῆς παροχῆς δονθείας πρὸς τοὺς ἐν θαλάσσῃ κινδυνεύοντας.

Καναδοί ήσαν, την πρόταν αύτήν, οι άξιοι ναυτικοί που ἔπειναν πρός τοὺς δοκιμαζομένους "Ελληνας συναδέλφους των. Καὶ ἡ ἐν γένει διαγωγὴ των, ὡς κατωτέρω περιγράφεται, ἀπόδεικνει, ἔτι καὶ αὐτὸι ἐστάθησαν πιστοὶ εἰς τὴν παράδοσιν.

Αι εύχαριστίαι του ναυτικού μας κόσμου και ή εύγνωμοσύνη του τοις άπειθονται από τών στηλών αυτών. Και δὲν άμφιβάλλομεν, ότι καὶ τὸ ἐπίσημον Ἑλληνικὸν Κράτος θὰ ἀναγνωρίσῃ ήθικῶς τὸ λαμπρὸν ἔργον του.

Τό ύπό λιθεριανήν σημαίσιν ἐλληνικὸν δεξαιομένοτοιον τοῦ 'Αμφίαλος, ἔναυπηγῆθε εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ κ. Λούντβιχ Γουέλντιγκ Σίπιγαρτρες εἰς Νόρφολκ τῆς Βιργινίας τὸ 1949, εἰςδὲ χωρητικότητα 30.060 τόνων d.w. 'Εκινέτο μὲ ἀποστροβίλους, ἀναπτύσσοντος υπηρεσιακὴν ταχύτητα 17 μιλίων.

Διὰ τὸ μοιράσθιον ταξίδιον, ἀπέπλευσε τὴν μεσημβρίαν τῆς Δευτέρας, 24ης Φεβρουαρίου, μὲ φορτίον 28.600 τόνων μαζών διὰ Νάπτυμούθ, παρὰ τὸ Χάλιφαξ τῆς Νέας Σκωτίας, εἰς τὸ Καναδάν.

Ο πλούτος συνεχίζετο δημαρχώς, έπειδη δέ άνεμένετο ἀφίξις του πλοίου είς τὸν πλοηγὸν τοῦ Χάλιφας περὶ τὴν 2αν μεταμεσονύκτιον τοῦ Σαββάτου πρὸς τὴν Κυριακήν, Ἰην Μαρτίου, ὃ δὲ καιρὸς συνεχῶς ἔχειτο τέρευε, ἀπό τῆς 9ης της πρωινῆς τοῦ Σαββάτου 29 Φεβρουαρίου δὲ πλοιάρχος εἶχε διατάξει τὴν μείωσιν τῶν στροφῶν εἰς 70 καὶ οὕτω τὸ σκάφος ἐπλεεῖ μὲ ταχύτητα 11 μόνον μιλίων. Μετὰ τὸν υπολογισμὸν τοῦ μεσημβρινοῦ στίγματος καὶ ἐπειδὴ ἐν τῷ μεταξὺ δὲ καιρὸς εἶχε μετατράπει εἰς θύελλαν δυνάμεως 12 περίπου τῆς αἰγαίου Μπαϊόρ, α' στροφαὶ ἡλαττώθησαν εἰς τὰς 55 καὶ τό πλοιὸν ἐτέθη ἐν ἡμιαντιμονῇ. Ἡ ἐν αὐτῷ ὑπηρεσία διεξήγετο κανονικῶς καὶ τάντες προητοιμάζοντο διὰ τὸν κατάπλουν εἰς τὸ λιμένα. Περὶ τὰς 17.50 τοῦ Σαββάτου (ώρα Νέας Υόρκης) καὶ ἐνῷ πλοιάρχος κ. Σταυρίος Πολέμπος ἐξ "Αν-



Ο πλοιάρχος του «Αρμίαλος» κ. Σταμάτιος Πολέμης, περὶ τῆς στάσεως τοῦ ὄποιου κατά τὸ ναυάγιον λίαν ἐπαινετικάς ωμίλησαν οἱ κυβερνήται τῶν ξένων πολεμικῶν.

ποιῶν σκότος τῆς ἐπελθόνσας νυκτός, ἀντελήθη τὸ πρωράτον ἡμίσυ τοῦ πλοίου του νά
ποιών οφείλεται εἰς τὴν θείαν πρόνοιαν καὶ μόνον.

ταράσσεται υπό τών κυμάτων, ένω συγχρό-
άς ή γέφυρα δύο τοις ίσταντο ήρχισεν ἐπικιν-
ίνουντας νέη βυθίζεται.
Μὲ δυσκολίαν ἔσπευσαν πάντες εἰς τὸ πρυ-

τής καναδικῆς νυκτός, δυσκόλως στηριζόμε-
νο, λόγῳ τῆς μεγάλης κλίσεως, ἀνέμενον
καρτερικῶν τὸ φῶς τῆς ήμέρας. Καὶ δταν
ἔξημέρωσε, γνωρίζοντες δτι οὐδείς ἄλλος ἢ

ιαδίν τημήμα τού πλοίου, διπού ή μηχανή καὶ διαμερίσματα τού πληρώματος, μὲν ἀνα-
ούφισιν διαπιστώσαντες, ὅτι ούδεις εύρισκε-
εις τοῦ ἀπόκοπέν και παρασυρθὲν πρωρᾶ-
ν τημῆμα. Τὸ πρυμναῖον μέρος τοῦ πλοίου,
ὅγε τῶν εἰς αὐτὸν κενῶν δεξαμενῶν φορτίου
αἱ τῶν χώρων μηχανοστασίου κλπ., εἶχεν ύ-
στοστὴν κλίσιν 40 καὶ πλέον μοιρῶν πρὸς τὴν
πρώρων αὐτοῦ, διπού ή γέφυρα, επειδὴ αἱ εἰς
σὸημεῖον αὐτὸν δεξαμεναὶ φορτίου ήσαν πλή-

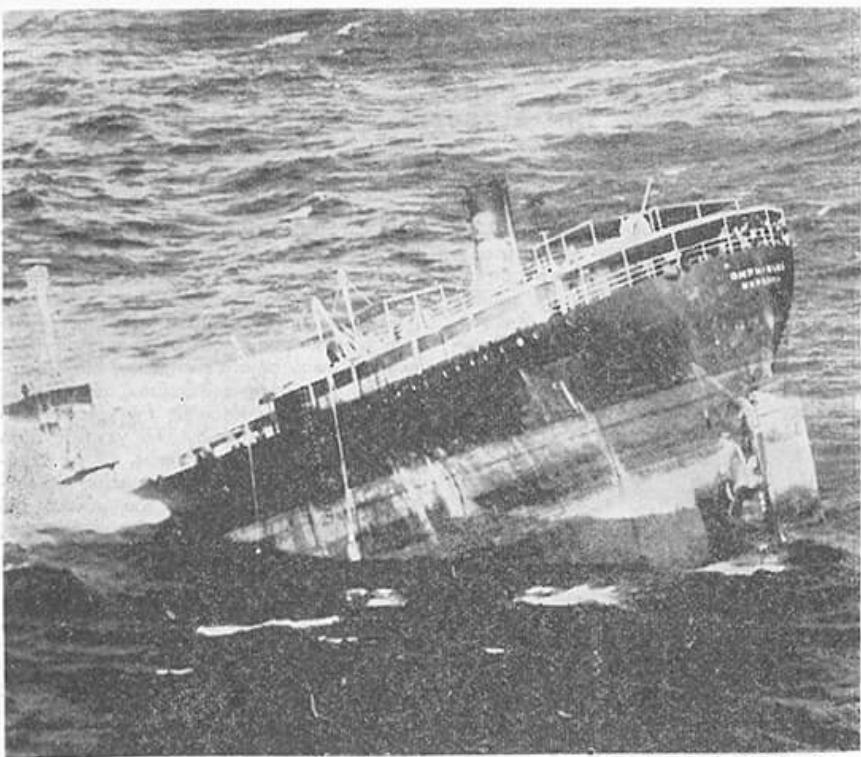
TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y.
Cables: CARRASBRO

For all ports of:

PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE
RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX



Το πρωματίον ήμισυ του «Αμφιάλος», διαρκούσης τής προσπαθείας διασώσεως τού πληρώματος

πρόμνης παρουσίαζε σοδαράς δυσχερείας, λόγω τής μεγάλης τού πλοίου κλίσεως.

Παρά τούτο, καθειλκύσθηκε έπιτυχώς η δεξιά λέμβος και έπειθησαν αυτής πέντε ανδρες, δεν ήδυνθησαν δύμως να παραμείνουν πλησίον τού πλοίου, πρότις παρασλήψην, άλλων συναδέλφων των, διότι έκινδυνεύουν να συντριθούν ύπο τήν, εις τὸν ἀέρα εύρισκομένην πρόμνην. Διὰ τούτο και ἐτρήθησαν εἰς τινα ἀπὸ τού πλοίου ἀπόστασιν, παγιδευμένοι, τρόπον τινά, και ἀπὸ τὸ παχὺ στρώμα πετρελαίου πού έκαλυπτε τὴν θάλασσαν.

Διέταξε τότε ὁ πλοίαρχος νὰ καθελκυσθῇ και ἡ ἀριστερὰ λέμβος, τῆς ὁποίας ἐπέδησαν 12 ανδρες, μόλις δύμως αὐτὴ ἀπεκρικώθη ἐκ τῶν ἐπωτίδων, ἀνηρπάγησαν ύπο τῶν κυμάτων ὁ ἀσυρματιστής, ὁ ἀνθυποπλοίαρχος και ὁ βοηθός θαλασμητόλος Μάρκος Δουράτσος, εὑρεθέντες ἑκτὸς τῆς λέμβου κατά τινα τινάγμονα αὐτῆς.

Μὲ πραγματικήν αὐτοθυσίαν, οἱ εἰς τὴν λέμβον συναδέλφοι τῶν, παλαίοντες μὲ τὰ κύματα, κατώρθωσαν τελικῶς νὰ διασώσουν τὸν τραυματισθέντα ἀσυρματιστὴν καὶ τὸν ἀνθυποπλοίαρχον, ὁ δυστολής, δύμως, Δουράτσος, ἀπώλεσθη. Ἡτο καθολικός ἐκ Σύρου και ἐσπούδαζεν εἰς τὴν θεολογικὴν σχολὴν τῆς Ρώμης, προκειμένου νὰ χειροτονηθῇ ἵερευς εἰς τὴν Σύρον. Κύριος οἶδε πῶς ἔγινε θαλασμητόλος, διὰ νὰ ἀπολεσθῇ τόσον μακράν τῆς ωραίας του ήμους. Ὁ ἐπιβαίνων ἐπίσης τῆς λέμβου 70ετής Νικόλαος Πανταζέλος, ἔξην-

τλημένος ἀπὸ τὴν ὄλονύκτιον παραμονὴν εἰς τὸ ψῦχος, ὑπέστη ἐκδοράς εἰς τὸ σῶμα του κατὰ τὸν χρόνον ποὺ καθαιρεῖτο ἡ λέμβος και ὑπέφερεν ἐκ τῶν πόνων.

Ὁ πλοίαρχος, με 16 ἀκόμη ἐκ τού πληρώματος, παρέμενε ἐπὶ τού πλοίου, ἐφ' ὅσον δὲ παρήρχετο ἡ ὥρα χωρὶς οὐδὲν πλοίον νὰ φαίνεται εἰς τὸν δόριζοντα, ἡ προσπάθεια ἀναπτερώσεως τού θήμικου τῶν ἀνδρῶν καθίστατο δυσχερεστέρα.

* * *

Εύτυχώς, ή θεία πρόνοια ἐμερίμνησε διὰ τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς. Περὶ τὴν δεκάτην πρωινὴν τῆς Κυριακῆς, ἔντεροπλάνον Τύπου "Ἀργούς, ἀνήκον εἰς τὴν 404ην μοίραν Μιτάφφαλο τῆς Καναδικῆς Ἀεροπορίας, ἀκτελοῦν ἀναγνωριστικὴν πτήσιν, ἀντελήθη τούς ναυαγούς και ἤρχισεν ὑπεριπτάμενον τού πλοίου, ἐνῷ συγχρόνως εἰδοποίει τὴν εἰς Γκρήνγουντ βάσιν του και τὸ καναδικὸν ἀντιτορπιλλικὸν «Ἀθαμπάσκαν», τὸ ὅποιον ἔξετέλει περιπολίαν ἐκεῖ πλησίον. Τὴν ιδίαν ὥραν, ὁ κυβερνήτης τού ἐν λόγῳ ἀντιτορπιλλικοῦ, ἐνῷ ἔξετέλει χρέος ἴερέως και ἐτέλη τὴν συνήθη λειτουργίαν τῆς Κυριακῆς διὰ τὸ πλήρωμα του, εἰδοποιήθη ἀπὸ τὸν ναύτη - ὅπτηρα, ὅτι εἰς τὸν δίζοντα «φαίνεται ἐν σκάφος περιέργου σχήματος, ποὺ ἀσφαλῶς εύρισκεται ἐν κινδύνῳ, διότι ἡ πέρι θάλασσα καλύπτεται ὑπὸ πετρελαίου».

Εἶχεν ἥδη στρέψει τὸ «Ἀθαμπάσκαν», πλέον ἀποταχόν πρὸς τὸ «Ἀμφιάλος», ὅταν ὁ κυβερνήτης του ἀντιτορπιλλικοῦ. Πῆτερ Χίντον ἐλαβε και τὸ σῆμα τού ἀεροπλάνου. Τὸ σῆμα αὐτὸν εἶχε λάβει και τὸ ἀμερικανικὸν ἀντιτορπιλλικὸν «Ἀκουσνετ», τὸ ὅποιον και πρῶτον ἔφθασε παρὸ τὸ κινδυνεύον σκάφος τὴν 10.30 πρωινήν, ὡς και τὸ καναδικὸν «Κρέσεντ», τὸ ὅποιον δύμως παρέμεινε μακράν τῆς σκηνῆς, εἰδοποιηθὲν πρὸς τούτο

ἀπὸ τό, πλησιέστερον εύρισκόμενον, «Ἀθαμπάσκαν».

Τὸ «Ἀκουσνετ» καθείλκυσε μίαν λέμβον, τῆς ὁποίας δύμως ἐπαθείησεν η μηχανή. Ἡ λέμβος ἐπαγιδεύθη εἰς τὸ πετρελαίον που ἐκάλυπτε τὴν θάλασσαν και οὐδὲν ήδυνατο νὰ πράξῃ, ὅτε, τὴν 11ην πρωινήν, κατέπλευσε τὸ «Ἀθαμπάσκαν». Ἐν τῇ προσπαθείᾳ των νὰ σώσουν τοὺς ἐπιθίνοντας εἰς τὰς δύο λέμβους ναυαγούς τοῦ «Ἀμφιάλος», ὡς και τὴν παγιδεύθεσαν λέμβον τοῦ «Ἀκουσνετ», τὴν ὁποίαν τοῦτο δὲν ήδυνατο νὰ βοηθήσῃ, ἡ ὥρα παρήρχετο και ὁ ναυάγος τοῦ Ἑλληνικού πλοίου ἐρρίφθη ἐξ αὐτοῦ εἰς τὴν θάλασσαν. Δὲν ἐδράδυνεν δύμως και αύτος νὰ παγιδεύθη εἰς τὸ ποχὸ στρώμα πετρελαίου που ἐκάλυπτε τὴν ἐπιφάνειαν και τότε οι Καναδοί ἔδωσαν ἕν ακόμη δείγμα τῆς αὐτοθυσίας των.

Δύο νεαροὶ βατραχάνθρωποι τοῦ «Ἀθαμπάσκαν», ὡς ναύτης Ντόναλντ Πάστερσον, 21 ἔτῶν μόλις, και ὁ δίοπος Φράνκος "Ἐντυκάρ", 26 ἔτῶν, ἐρρίφθησαν εἰς τὴν θάλασσαν, με τὰς ἀναπνευστικὰς των συσκευάς και κολυμβῶντες υπὸ τὸ στρώμα τοῦ πετρελαίου, διέσωσαν ἕν δεξιά του πνιγμοῦ τὸν ναυάγοντα.

Μόλις τὴν 4ην ἀπογευματινὴν περισυνέλεγσην και οἱ 18 ναυαγοὶ ποὺ ἐτέβαινον τῶν δύο λέμβων και τὸ καναδικὸν ἀντιτορπιλλικόν, με θαυμαστίας των συσκευάς και κολυμβῶντες υπὸ τὸ στρώμα τοῦ πετρελαίου, διέσωσαν ἕκ δεξιά του πνιγμοῦ τὸν ναυάγοντα.

Διὶ ἐκτοξευθέντων σχοινίων, ἡ σχεδία ἐσύρθη παρὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἐν τοῦ ὅποιον, τὴν θοηθεία ἀπλοῦ σχοινίου, κατήρχοντο οἱ «Ἐλληνες ναυτικοὶ» ἐν ὑψοῦ 20 και πλέον μέτρων. "Οταν κατήλθε και ὁ πλοίορχος, ἡ σχεδία ἐσύρθη πρὸς τὸ καναδικὸν πολεμικὸν και οἱ «Ἐλληνες, ἔξηντημένοι πλέον ἐν τῆς 24ώρων ταλαιπωρίας, ἀνεύρθησαν διὰ σχοινίων υπὸ τῶν Καναδῶν.

"Οταν εὑρέθησαν ὅλοι, ἀσφαλεῖς πλέον, ἐπὶ τού πλοίου τῆς σωτηρίας, ἐπληροφορήθησαν ὅτι ὁ δυστοχῆς Πανταζέλος, εἶχεν ἀποβιώσει συνεπείᾳ ἐκθέσεως εἰς τὸ ψῦχος και κλονισμού, μίαν μόνον ὥραν μετά τὴν ἐπὶ τοῦ «Ἀθαμπάσκαν» ἐπιβίσασίν του. 'Εκ τῶν 36 οὕτω ἀνδρῶν τοῦ Ἑλληνικού πληρώματος, διεσώθησαν τελικῶς οἱ 34.

* * *

Τὸ «Ἀθαμπάσκαν» ἀπεβίσασε τοὺς ναυαγοὺς εἰς Χάλιφακ, ἀφοῦ δὲ ἐκεὶ ἔτυχον οὗτοι τῆς δευτέρης περιθώρεως, ἀνεχώρησαν ἀεροπορικῶς δι' Ἑθνῆς, ὅπου και ἐθέσαν ἥδη. Τὸ πρωραίον τμῆμα τοῦ «Ἀμφιάλος» ἐβυθίσθη εἰς πλάτος 41° 15' Β. και μῆκος 63° 09' Δ., τὴν 18.40 τῆς Ιης Μαρτίου, εἰς ἀπόστασιν 40 περίπου μιλίων ἀπὸ τοῦ ἐπιπλέοντος, τότε, ἀκόμη πρυμναίον τμῆματος. Τὸ τελευταίον αὐτό, ἀποτυχούσης τῆς ἀποπίερας ρυμουλκήσεως του, ἐβυθίσθη τὴν 5ην Μαρτίου περὶ τὰ 200 μίλια Ν.Α. τοῦ Χάλιφακ.

"Ο κυβερνήτης τοῦ «Ἀθαμπάσκαν» ἔξηρε τὴν ικανότητα, τὴν φυχαριμίαν και τὴν ἀριστηγοήν των Ἑλλήνων ναυτικῶν. Πάντες δὲ οὗτοι, κατὰ τὴν ἄφιξιν των ἐνταῦθα, ἔξεφρασαν οὐχὶ μόνον τὴν σύγνωμοσύνην των, ἀλλὰ και τὸν θαυμασμόν των διὰ τὴν ναυτικότηταν και τὴν αὐτοθυσίαν τῶν Καναδῶν συναδέλφων των, εἰς τοὺς ὁποίους και μόνον ὄφειλουν τὴν ζωήν των.

GREKKA (PTY) LTD.

Incorporating

CHARTER MARINE AGENCIES

and

CHARTER MARINE STEVEDORING

Steamship Agents and Stevedores

DIRECTOR R. CARACANDAS

CAPE TOWN.

4th Floor, Radio City
Tulbagh Square,
Foreshore.

OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. Ατομικὰ δωμάτια, μετὰ λουτροῦ, τηλεφώνοι, πλήρως κλιματισμένα.
2. Στοργικὴ περιθώρεως, πλήρως συγκεκροτημένη.
3. Ιατρικὴ ἐπίσκεψις, ἀν την ζητηθῇ, ἐπὶ τοῦ πλοίου.
4. Παροχὴ ὑπηρεσιῶν καθ' ὅλον τὸ 24ώρων, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.
5. Ομιλεῖται ἡ Ἑλληνικὴ ἀπὸ δύο νοσοκόμους και ἡ ἀγγλικὴ ἀπὸ ὅλον τὸ πρωπατικόν.

ΛΙΜΝΗ ΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIYOKA
ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Ιατρὸς N. OGAWA

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΔΥΝΑΜΙΣ, ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ, ΣΗΜΑΙΑΙ

Το κατά τό δεύτερον έξαμηνον τού 1963 παραδεισίους χωρητικότης δεξαμενοπλοίων διπλέων δινοτέρω, ως προεδρεύετο, τής παραδοσίους κατά τό πρότον έξαμηνον. Αι διαλόγους ήσαν μικρότερα κατά 500.000 τόννων. Ουτο, η δύναμις τού παγκοσμίου στόλου τών δεξαμενοπλοίων περιελάμβανε τήν 31ην Δεκεμβρίου π.λ. 3.344 σκάφη, συνολικής χωρητικότης 74.982.106 τόννων d.w., συμπλεθείσης προσθήκης 3.252.690 τόννων d.w., ητοι δινοτέρω ποι τό δια 4,5%. Η αδημος άστη, έπι τή δύσατο ισοδύναμον «T. 2» άνηρχετο εις 248 σκάφη, ητοι 5,6%, ως έγγιστα. Τά δινοτέρω δινορέρονται εις τήν έξαμηνον διακοπήσιν τού γραφείου Τζάκοπης και Σια, Λαδ., ητοι και προσδίνει εις λεπτομερείσας, ως διης:

«Έπι τών 45 σκαφών, χωρητικότης 634.775 τόννων, 38 διελόθησαν, τρία μετετράπησαν πρός μεταχρόνια θέσην εις κατάστασιν τήνεων, δύο διασκευάσθησαν εις φορτηγή ένηρος φορτίου, ένα μετετράπη εις πλωτήν έργαστηρίου, ένα δια μικρόδιαλόθησαν. Τά διαλούθησαν δεξαμενοπλοίοι άνηκον: Εις έταιρίας πετρελαίων 13, εις ίδιωτας 21, εις διαρρόους 3 και εις κυβερνήσιες 1, δυον άφορες δι τήν ήλικιν των 13 ήσαν προπολεμικής ναυπηγήσεως, 20 πολεμικής τοικής και τά διπλάσια μεταπολεμικής κατασκευής. Δέον νά σημειωθή, έπι διά πρώτην φοράν περιελήφθη εις τήν διακοπήσιν ή εις ισοδύναμο «T. 2» χωρητικότης τού σοδιετικού στόλου δεξαμενοπλοίων, έτονής δημοσ, έπι πέραν τής κατινοτομίας ταύτης, η αδημος κατά τό πρότον έξαμηνον ήτο 7,7% περίπου, έναντι 5,5% τού δινοτοίχου έξαμηνον τού 1962.

Εις τό τέλος τού διονούς ή κατανομή τού στόλου ένεφαντίζετο ως διης: Εις έταιρίας πετρελαίων άνηκον 1.372 σκάφη, 288.238 τόννων (ισοδύναμα πρός 1.939,04 «T. 2»), εις ίδιωτας έφοπλιστας 1.714 σκάφη, 41.901.318 τόννων (ισοδύναμα πρός 2.748,64 «T. 2»), εις κυβερνήσιες 230 σκάφη, 2.918.598 τόννων και εις διαρρόους 28 σκάφη, 327.872 τόννων.

Έξερχουσαν θέσαν κατέχει η σημαία τής Αι-θηρίας, η οποία, διά τήν προσθήκης 1.275.000 τόννων, έτεθη και πάλι επι κεφαλής. Τούτο δέν ώφελετο εις νέαν χωρητικότης, άλλ' εις τήν μεταχρόνια σκαφών από τό έλληνικον εις τό λιθεριανὸν ηγολόγιον. Ή δρετανική σημαία, με αδημος 100.000 τόννων, ως έγγιστα, κατέλαβε τήν δευτέρων θέσιν. Αι λοιποι σημαίαι δέν ένεφάνισαν διειδόλογον τινά μεταβολήν. Ουτο, η ιαπωνική έπημεισαν αδημος 435.000 τόννων, η νορδηγική 375.000 τόν., η ρωσική 280.000 τόν., η παναμακή 100.000 τόν., η διλλανδική 100.000 τόν., η γερμανική 75.000 τόν., η ιταλική 60.000 τόν., η δανική 60.000 τόν., η σουηδική 45.000 τόν., και η γαλλική 30.000 τόννων. Η σημαία των «Ηνωμένων Πολιτειών», τήν παναμακήν ή τήν λιθερικήν, τηνήθη εις 4.800.000 τόν. d.w. και πλέον, συνεπειά, κυρίως, νέων παραγγελιών διά λογαριασμούν 'Ελλήνων. Διά τήν δρετανικήν σημαίαν προσερίζονται 2.410.000 τόν. d.w., άντι προσωπεύοντα τά 20% τού σημερινού της στόλου. Έπι αιτῶν 1.660.000 τόν. έγουν παραγγελή από έταιρίας πετρελαίων και 750.000 τόν. παρ. ίδιωτων. Αι λοιποι σημαίαι άναγράφονται εις τήν πίνακα των παραγγελιών ως διης: «Η ιαπωνική μέ 1.175.000 τόννων (29% τού σημερινού της στόλου), η ρωσική μέ 1.003.000 τόν., (49%), η σουηδική μέ 850.000 τόν. (3,9%), η γαλλική μέ 695.000 τόν. (21%), η δανική μέ 445.000 τόν. (35%), η ιταλική μέ 230.000 τόν. d.w. (8%) και η διλλανδική μέ 230.000 τόν. (9%).

«Οσον άφορε τήν διά σοδιετικού λογαριασμούν χωρητικότητα, πιθανόν άστη νά είναι σημαντικής μεγαλυτέρα, λόγω τήν έγχωρων ναυπη-

κατά τό δεύτερον έξαμηνον κατά 3.720.000 τόν. d.w. και ήτο. Έπι προσθέτω, διεγράφησαν 13 συμβολαια, λόγω άκυρωσίας ή μετατροπής διά σκάφη ένηρος φορτίου ή μη χρήσεως υψηστημένης διφύον. Αι 13 αιτοι άκυρωθείσαι παραγγελίεις έκταληστον τήν μή εδικταφέρδητον χωρητικότηταν τών 875.000 τόννων d.w. Όπωσδήποτε, εις τό πέλος τού διονούς ήσαν 324 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 18.085.200 τόννων d.w., ισοδύναμα πρός 1.278 «T. 2». Τούτο διπλασιανότερο, διτο κατά τήν διάρκειαν τού δευτέρου έξαμηνον προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των παραγγελιών διά διόληρην τό διονούς εις 12.000.000 τόννων d.w., ως έγγιστα. Αριθμός τις τών έπι λόγη συμβολαιαίων έγινεται εις πλοιοκτήτας άσκησαντας διπλωματική παραγγελίαν προσετέθησαν νέα: παραγγελίεις διά σκάφη 5.800.000 τόννων d.w. περίπου, αιτίας και άνεβδισαν τό σύνολον των πα

ητο να έδη τις, πάντες οι νωριηγοί θα ήδη άναντο να έμμεινουν εις τέλειας των ή να όφεσουν τάξ τιμάς των, πέραν του άναγκαιούτερος δρόμου πρός αντιστάθμισιν του αύξανοντού παραγωγικού κόπτους.

ТА МЕГЕОН

"Οσον άφορε τά άνω των 100.000 τόνων d.w. δεξικανοπλοία, ου πάρχουν πληροφορίας καθ' ότι η σχεδιασθείσα νωπύγησης αδέσφοδη σκάφους πρός το λαντουάκιν των 130.000 τόνων, τελούντος ηγή έν πρασείς, έγκατατελείψθη πρός το παρόν. 'Εγνωσθή άφ' ἔτερου, διτι οι Νορθ-γιοι ηρήσαν τό μέγεθος ένδειξεμανοπλοίου κατό τι άνωτέρου των 100.000 τόνων d.w. εἰτι 130.000 τόνων και διτι παρήγγειλαν και δεύτερον τοιδιώτο μεγέθους. 'Αλλα μεταδολαρίσει τό μέγεθος της κατηγορίας ταύτης ηρήσκουν το σύνολον των ίδιων παραγγελιών σκαφών εἰς έπτα, ή τριή μετρήσθη τῶν ιπαρχήσθων έν πρασείς παρασκευαίς άντετέλθησαν εἰς τέσσαρα.

Εις τάς ἐπομένας τρεῖς ὥραιάς μεγάθουσι, ἔξεχουσα παρετηρήθη ἀδέησις εἰς τὸν ὥρα παραγγελίαν ἀριθμὸν πλοίων τῆς χωρητικότητος τῶν 60.000 ἱών 74.999 τόννων δ.ώ.· Αὐγήθουν ταῦτα ἀπὸ 51 εἰς 84. Μικρὰ ἀδέησις (ἀπὸ 45 εἰς 51) παρετηρήθη εἰς τὸ μέγεθος δύο τῶν 75.000 ἱών 99.999 τόννων δ.ώ., πολλάδην τούτων καιμένουν ὀλίγους μόνον κάτω τοῦ ἀνωτάτου δροῦ. Αυτούθεως, ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν χωρητικότητος 50.000 ἱών 59.999 τόννων δ.ώ. ἐμειώθη ἀπὸ 96 εἰς 81, τὰ δὲ σκάφη τῆς τάξεως κάτω τῶν 45.000 τόννων ὑπεράρχουσαν ἀπὸ 76 εἰς 64, ἐκ τῶν δεσποτῶν τὰ 52 προορίζονται δι' ἔταιρας πετρελαῖον.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΑΩΝ

"Η ναυλαγορδός διά: μεταφοράς κατά ταξίδιον ψηρίςει τό δεύτερον έξαμηνον τού 1963 με τὴν ουνήθη διὰ τὴν θερινὴν περίοδον ὑφεσιν τῶν ἐργατικῶν, λίκην ἐδέλησον διως, αἱ δὲ τιμαι τῶν ναύλων ἐν τῷ συνδόλῳ τῶν ἡσαν κειρότεραι τῶν ἀντιστοίχων τῆς ίδιας περίοδου τοῦ 1962. Ἐ-
ξεδηλώθη ἀπότομος ἀνάκτησις ἐδάφους κατά μῆνα Νοέμβριον, ἀλλ' αἱ κατά μέσον δρον τι-
μαι ναύλων διὰ μέλαν πετρέλαιον — ἐπι τῇ δέδαστ γενομένων ἔκτημάσιον κατά τὰς ἀρχὰς
ἐκάστου μηνὸς — ἦσαν σημαντικῶς κακτώτεραι
τῶν τοῦ πρώτου ἔξαμηνον. Οἱ πραγματικοὶ¹
ἀριθμοὶ ἦσαν 44,1% ἔλαττον. Ἰντακάστηλ ἀπὸ²
Καραϊθικήν δι'³ Ἀγγλίαν - Κόντινγεντ καὶ 45%
ἀπὸ τὸν Περσικὸν, ἔναντι 32,1% καὶ 33,3%, ἀν-
τιστοίχως. Δι'⁴ διλόχληρον, ἐν τούτοις, τὸ ἔτος,
δὲ μέσος δρος τῶν ναύλων ἐσημειώθησε βελτίωσιν,
38,1% ἔλαττον. Ἰντακάστηλ ἀπὸ Καραϊθικήν καὶ⁵
ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον, ἔναντι ἀντιστοίχων τι-
μῶν 59% καὶ 58,5%, ἀντιστοίχως, τοῦ 1962.
Τό αὐτὸ παρετηρήθη καὶ εἰς τὰς ὑπεραπλανι-
κὰς μεταφορὰς λευκοῦ πετρέλαιου, τοῦ μέσου
δρος διὰ τὸ δεύτερον έξαμηνον διακυμανθέντος
εἰς τὰ 21,5% ἔλαττον. Ἰντακάστηλ καὶ δι'⁶ διλό-

αλγρους το έτος 19% ξελαττουν, έναντι 33,5% ξελαττουν διπλάσιου ληγρους το 1962.

Παρότι την προφανή τάχητη είς μεμονωμένας τιμάς ναύλων κατά ταξίδιον απήκησεν τοῦ μέσου δρου, εἰς τὰς τιμάς ναύλων διὰ μακράς Χρονικάς περιόδους μόλις σημειώθηται μετρία τις μεταβολή. Τοῦτο σημαίνει, διτὶ οἱ πλοιοκτήται δὲν πιστεύουσι εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα, ἀτινα συγχρά μὲν σημειώνονται, ἀλλ' εἶναι συντόμου διαρκεῖας καὶ διλόγως μόνον πλοιοκτήται ἔχουν τὴν τύχην γενέσθαι ἡ πεντεψαλοῦνται αὐτῶν. Οὐ περθρό- λικῆς δύνας τῆς ὅπε παραγγελίαν χωρικούτατος, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν ἀνήσυχην τῶν πλοιοκτητῶν, διπλα καλυψθεῖσαν χρονικῶς, ἔστω καὶ διὰ τῆς προσφορᾶς κατωτάτων τιμῶν, δὲν ἐπιτέρπουν — ἀναιριζόντων — αἰσιοδοξίαν, δύσσορθη τὰς μακροποθέουμενούς ναυλώσεις. Πλοιο-κτήται τινὲς κατέληξαν εἰς τὸ συμπέρασμα, καθ' θ, διτὸν δὲν ὑφίστανται ἐπιτακτικοὶ λόγοι ναυλώσεως, ἡ μόνη λύσις ἔγκειται νὰ δοκιμάσουν τὴν κατά ταξίδιον ναυλαγοράν, μὲ τὴν ακέφινη διτὶ δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ τι τὸ κε-
αστρον

Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΑΝΟΝ

Οι ιπταλογισμοί περί της πιθανής αλληλεγγύης της μεταφορικής ίκανότητος, οι γενέμενοι πρό-
τους, άντεράπτησαν ξερδηνή πάρο τροποποιή-
σεις συμβολιώνων διά ταχυτήρας παραδόσεις.
Φαινεται ότι, στις κατά τη διά την 1964 και 1965
πρέπει να άναμενεται: έλλαξιστον δριον παραδό-
σεων νέων πλεών 8.000.000 τόννων d.w., άν-
τιστοιχον πρός 567 λοσδόνια «Τ 2». Μολονότι,
ή μετά τα έτη ταυτικών κατάστασης είναι άδύνα-
τον να προβλεφθῇ, έν τούτοις ή σπουδὴ πρό-
ων πυηγήσεις είναι τοιωτήν, ώστε θά ήτοντο δύσκο-
λον να δικαιολογηθῇ ή άνωτέρω άναλογια πα-
ραδόσεων. Ως πρός τὸ προβλεπόμενον άντιστά-
θμισμα, λόγη διαλύσεων, δύναται να ίπταλογι-
σθη μείωσης 2.000.000 τόννων d.w. έτησίσις,
κατά τη δηλαδή άνωτέρα τον 1963, ζητείται
διεξαγωγή πλοίων 1.650.000 τόννων.

ρισιν τοῦτο, λογικῶν θὲ εἰναι: διπλῶς οὖτοι ἔχουν προστασίαν τινὰ κατά τῶν χειρίστων ἀποτελεσμάτων ἐν τούτῳ σύμβολον προκαλούμενών οὐφέμονον εἰς τὴν ἐργασίαν. Διὰ τὸ περίπτωτον ταῦτην ἀριθμῖδις κακτρικότης τὸ «Σχέδιον σταθεροποίησα-ω τούτῳ δεξικαιουνπλοίον».

Τό σχέδιον αὐτό, μολονότι τελεῖ ἐν λειτουργίᾳ ἀπὸ τοῦ παρειλθόντος Σεπτεμβρίου, δὲν είχε τότε εὐκαιρίαν νὰ ἀποκαλύψῃ τὴν ἄξιαν τοῦ δεδομένου δτοῦ: τὸ ἐπίπεδον τῆς νωματογράφησης ὑφηλέστερον. Ο χρόνος δοκιμῆς τοῦ Σχεδίου τῶν ἐπέλθην ἐντὸς δλήγου καὶ θὰ είναι: ἐνδιαφέρον νὰ ἴσῃ τις ποιὸν θεμάτων ἐπιτυχίας θὰ παρουσιάσῃ. Παρὰ τὸ γεγονός δτοῦ τὸ Σχέδιον τῆς Χρήσιμης λειτουργούντος μὲν μικρότεράν, παρ' θογῆν ἔλεγχοτο, οὐστήρεψην, δηπω τακτικήν ικανών νὰ ἀποδίσῃ τὸ μέγιστον δριον ἀποτελέσματος, ἐν τούτοις θὰ προκαλέσῃ τὴν ἔξοδον ἐκ τῆς ὑπηρείας καὶ τὸν παροπλισμὸν σκαφῶν, δταν αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ τὰς διαφόρους κατηγορίας καὶ δεκαπενταύλων φθάσουν εἰς ἐπίπεδον μὴ ἀπέκχον τῆς ἀποζημιώσεως τῶν ἔθελουσιν παροπλιζομένων. Ἐκ τῆς περιπτώσεως ταύτης πρέπει: νὰ εδεργητεύθων ἀμέσως ὅσοι πλοιοκτῆται παρέχονται τὴν ὑποστήριξην των εἰς τὸ Σχέδιον, ἐνῷ θασοῦ δὲν συντείσεφαρον, τοῦτο ἐνδέχεται νὰ φανῇ δλήγον ἀδικον, ἀλλ᾽ είναι, ὑποσθήποτε, καλύτερον ἀπὸ τοῦ νὰ μὴ ἔγινετο οὐδεμία προσπάθεια πρὸς βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν πλοιοκτητῶν κατά τὰς κακοτρεπτικὰς περιβόδους ὑφέσεως τῆς νωματο-

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ο μεγαλύτερος δημος των παγκοσμίου στόλου τῶν δεξιεμπολιών κατένεμετο εἰς 14 ομηρίας, ἔκατη τῶν δηποτῶν εἶχε δύναμιν μεγαλυτέραν ότι τον 1.000.000 τόνων γυρδάς, ὡς ἔχεις (πατήθη ἱην Ἰανουαρίου τοῦ ἔτους);

Σ η μ α τ α :	Tόν. d.w.
Αιδεριανή	13.920.715
Βρετανική	12.524.502
Νορβηγική	11.492.557
Ήν. Πολιτείων	6.800.210
Ιαπωνική	4.569.524
Παναμαϊκή	3.457.452
Γαλλική	3.425.154
Τσαλική	2.961.977
Σουηδική	2.745.918
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.646.458
Ολλανδική	2.587.611
Ρωσική	2.190.927
Δανική	1.436.492

*Από τάς γειτονιάς μας χώρας, η τουρκική σημαία άναφέρεται με σύλλογο δεξιανοπολίστων 172-176 τόνων d.w. κατ' η αιγυπτιακή σημαία με 113.786 τόνων d.w.

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE

EEG WIGGLES
LONDON WALL

LONDON E.C. 2

TEL. NATIONAL 8481

CABLE ADDRESS:
LANEALL LONDON

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

CABLE ADDRESS:
OKEANIS NEW YORK

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

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΤΩ ΧΩΡΑΣ

ΠΗΓΑΙ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΛΟΥΤΟΥ

Τὰ μεγάλα ἀποθέματα φυσικοῦ ὁρίου, ἀτινά
ἀνεκαλύψθησαν εἰς τὰς Κάτω Χώρας καὶ τῶν
δημοτῶν ἡ ἔκτασις δὲν πάνε: ἀπὸ δημέρας εἰς
ἡμέραν νὰ ἀδέξην, μεταβάλλεται: τὴν δὲ λανθανόκην
ἐπαρχίαν Γκρούνγκεν εἰς πρωγματικὸν χρυσο-
ρυγχεῖον, ἀλλὰ θέτει ταυτοχρόνως καὶ σοδαρά
προβλήματα ἀπὸ πλευρᾶς ἐκμεταλλεύσεως καὶ
διανομῆς. Ηρόδος ἔξτασιν των ἐκλήρην ὑπὸ τῆς
Βελγο-· ἀλλανδικῆς Ἐνωσεως ὁ γερουσιαστής
κ. β. Λήμανς, μέλος τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινο-
βουλίου, ὅστις ἔχει ἀσχοληθῆ μὲ τὰ θέματα τῆς
εὐρωπαϊκῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῆς Ἑνωργίας, ὅ-
πως δημιλήσῃ εἰς συγκέντρωσιν. Τὸν δημιλητὴν
παρουσιάσεις εἰς τὸ ἀκροστάτηριον δὲ κόμης Λὲ
Γκρέλλες.

Ἐξῆρεν ἐν ἀρχῇ δὲ καὶ Λήμανς τὴν σημιασίαν τῶν ἀνευρεθέντων πλουσίων ἀποθεμάτων φυσικοῦ ἀερίου εἰς τὰς Κάτω Χώρας, διτίνα ἔχαρκτητοις ὡς τριπλασίας ἀνώτερα τῶν ἀντιστοίχων κοιτασμάτων τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ιταλίας. Ἐν τῷ μεταξύ δὲ ἔρευναι συνεχίζονται εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, όχι μόνον κατὰ μῆκος τῶν δόλλανδικῶν ἀκτῶν, ἀλλὰ καὶ κατὰ μῆκος τῶν γερμανικῶν καὶ τῶν βρετανικῶν ἀκτῶν. Τὰ πάντα πειθούν, διτὶ αἱ ἔρευναι αὗται οὐαὶ στεφάνων ὑπὸ ἐπιτυχίας διὰ τῆς ἀποκαλλιθεώς καὶ νέῳν κοιτασμάτων φυσικοῦ ἀερίου. Αἱ Κάτω Χώραι: ἔχουν διπλανήσει μέχρι τοῦτο 150 ἐκπομπούρια φιορίνων διὰ τὴν ἀναζήτησιν κοιτασμάτων. Δὲν πρέπει σχετικῶς νά ληφονθήται, διτὶ αἱ θάλασσαι: ἔξερευνθήσεις κοιτάζουν τριπλασίας ἔων τετραπλασίας, ἔναντι τῶν ἐν τῇ ἕηρᾳ διατρήσεων.

Δεδομένης της καταναλώσεως τού φυσικού άεριου είς τα Κάτω Χώρας, υπολογίζεται, ότι τα 2(3) της παραγωγής θα διατεθούν πρός έξυγχηγήν. Προφανές καθίσταται, ότι αἱ γειτονικοὶ χώραι παρακολουθοῦν μετά προσοχής τὴν ἔρευνὴν τῆς παραγωγῆς, τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἴδιᾳ τῆς διανομῆς τῆς ἐν λόγῳ πηγῆς ἀνεργαίας. Ήταν συγκρίσις, δύον ἀφορά τὰς τιμὰς πωλήσεως, παρακολουθούντας εἰς τὸ ἔκτεινον, ἐν διαπραγματεύσεων δὲ ἐνδεχομένην συμμετοχήν εἰς τὴν κατανάλωσιν. Η προκύπτει ἐξ δύον τούτων ἡ ἀναμφισθῆτης συμμασία τῶν ἀνακαλύψοντων διὰ τὴν Εὑρώπην. "Η δὲ σημασία αὕτη ἐνισχύεται ἀπὸ τὴν προστικήν περὶ αἰδοντος ἄλλειματος ἀνεργαίας, οἵτε ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ Εὐρώπη. Τὸ ἄλλειμα τοῦτο υπολογίζεται ἀνεργόμενον εἰς 200 ἑκατομμύρια τόννων γκαϊάθρακος, δηπερ τὸ 1970 θά είναι 10000000 πρός 400 ἑκατομμύρια τόννων γκαϊάθρακος. Βεβαίως, τὸ φυσικὸν ἀερίου τῶν Κάτω Χωρῶν δὲ δύναται νὰ καλύψῃ ἀπὸ τοῦ πρώτου ἔτους τῆς παραγωγῆς τὸ ἄλλειμα τοῦτο, δεσμούμενον, ὃς γενικῶς υπολογίζεται, δηι ἡ ἀρχικὴ παραγωγὴ δέν θὰ οπερᾷ τὸ 30 ἑκατοντάρια 10000000 πρός τοῦτο ἑκατομμύρια τόννων γκαϊάθρακος κατὰ τὰ πρότεινη τῆς ἐκμεταλλεύσεων.

"Ο εὐρωπαϊκός, δημος, χαρακτήρ τοῦ φυσικοῦ άερίου ἔγκειται εἰς τὸ σχέδιον συναγωνισμοῦ μετὰ τῶν ἄλλων πηγῶν ἐνεργειάς καὶ δῆ τοῦ γκιάνθρωκος καὶ τοῦ πετρελαίου. "Αν αἱ

έξερευνήσεις είς τὴν Βόρειον Θάλασσαν στεφθοῦν ὑπὸ ἐπιτυχίᾳ, δέον νὰ ἀναμένεται· ἡ αὐτὴ ἀνακατατάξις, η̄ις εἶγένετο εἰς τὰς Ἰνδού-
νας Πολιτείας, ἐνθα τὸ φυσικὸν ἀλέριον κατέλαβε
τὴν δευτέραν θέσιν μεταξὺ τῶν πηγῶν ἐνεργει-
ας, μὲ ποσοστὸν 34,1% τοῦ συνόλου, ἔναντι 35,4% τοῦ πατρελαϊκοῦ, 26,1% τοῦ γαιάνθρακος
καὶ 4,4% τῆς ὑδραυλικῆς ἐνεργείας.

"Η κατανομή των πηγών ένεργειας διαφέρει από χώρα σε άλλη χώρα, γεγονός δύορ έχει γειτονίας ή έπειτα η ένεργειας που παρούσιαζεται δύοχολος. Από γεωγραφική πλευράς η Δυτική Εγραινία και το Βαλκανικό είναι αι πλέον ένδεδειγμένα: χώραι διά την συμπειρούν των είς την κατανάλωσιν

τούς φυσικούς άερίου τῶν Κάτω Χωρῶν. "Οσον ἀφορᾷ τὸ Βέλγιον, θύσισται ἐγκαταστάσεις ἀγοραὶ αὖτε άερίου, μία εἰς τὴν γραμμὴν "Αὐθεκό-
φαν - Τουρχιανήν - Ἀμπερόνης - Γάνδης - Αλι-
ληγ, δευτέρα εἰς τὴν γραμμὴν Μάκαστρου - Διέ-
γης - Ναύπλιο - Μόνον καὶ τρίτη ἐνόπιον τὰς Βρυ-
ξέλλας μὲν τὸ Σαρλερουά. "Αναμένεται ηδη ἡ
καταλλαγεὶς νομοσυγκανόνων παρὰ τὸ Βέλγον οπου-
τῷ τῶν Οἰκονομικῶν, ὅπερ θὰ καθορίζῃ τὸ ζῆ-
τυμα τῆς Διανομῆς εἰς τὴν χώραν ταῦτην. "Ἐν
κατακλειδὶ τῆς ἀνακοπήσεως ἔπι τῶν ἀπόφε-
ων τοῦ προβλήματος, διὸ γερουσιακῆς κ. Ανήμαντος
προσέθεστον, ὅτι κατὰ τὰς παρούσας στιγμὰς
εἰναὶ δύσκολον νὰ ὑπολογισθῇ ἡ ἔξελιξις τῆς
κατακαλλώσεως τοῦ φυσικοῦ άερίου. Τοῦ μόνον
ὅπερ δύναται τις νὰ δεδικιώσῃ, ἔγκειται εἰς
τὸ ὅτι, διὰ τοῦ φυσικοῦ άερίου, ἡ θέσις τοῦ
γειτονιθρακοῦ ἡ οποία καὶ σήμερον δὲν εἰναι
λαμπρά, θὰ ἔξαγονται θήση νὰ χειροτερεύῃ σύν-
τη παράδοι τῶν ἔτῶν.

ΑΝΩΜΑΛΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΟΣ

ΦΡΑΓΜΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΝ

Εις τὴν ἑταῖραν διὰ τὸ 1963 - 64 ἔκβεσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἀγγλίας, τονίζεται, ότι «τὰ μὴ ἀμερικανικά πλοιαὶ ἀναγκαῖονται νῦν ἀπέρχουν ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τῆς Κούβης, ἀδύνητα καὶ διά φορά μὴ στρατηγικὲς οὐμοσίαις. Ἰναὶ ἀποφύγουν τὰς προβλεπομένας κυρώσεις εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας, ἐνῷ εἰς τὰ ὑπὸ τὴν ἀσταρέσσαν οὐαφή παρέχεται· ή προτίθησις διεῖ τὴν μεταφορὰν στηρθεῖν εἰς τὴν Ρωσίαν. Η ἀνωμαλία αὕτη ἀποτελεῖ γραπτυριστικὸν παράδειγμα τοῦ καλούμενου ὑπὸ τοῦ Ἐπιμελητηρίου «δόγματος παραβλέψεως», δηπερ οὐδετερεῖται ἕκασταχοῦ, διάκαιος διάτοπος οικερηρήσεις τοῦ «εὔρισκον καταλλήλου», διὰ νὰ ἐνεργηθεῖσον κατὰ τρόπον μὴ υποδικεῖμενον πρὸς τὴν γενικὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν παγκοσμίων διὰ θαλάσσης μεταφορῶν. Ήτοι «διακρίσεις σημαίας» καὶ παντοῖαι ἀλλα: μορφαῖ περιορισμῶν καὶ κανονισμῶν, διὰ λ.χ. οἱ «μαζοὶ πανικεῖς», καὶ ἀπαγορεύεταις μεταφορὰς κλπ., ἀποτελοῦν μερικὰ ἐκ τῶν παραδειγμάτων, ἀτιναχά φέρουν τὴν σφραγίδα τοῦ διεθνοῦ αὐτοῦ δόγματος.

Τονίζεται περαιτέρω εἰς τὴν ἔκθεσιν, ότι ή διεθνής ναυτιλιακή ἐπιχείρισης περιλαμβάνει συλλήγον 116 ἑκατόντα. τῶν, γκρές, ἀνήκοντα εἰς 87 γράφες καὶ θι: αὗτη ἡ παύσις πάλεσσν οὐ εἶναι ἡ ἀποκλιτική θεματοφύλακτος τῶν ὄγκων ἀργύρων, ποὺ ἔθεσπον οἱ πρῶτοι κατελθόντες εἰς τὸν οἰκίσκον τῶν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν. "Ο δραπετικὸς ἐμπορικὸς στόλος, λόγου χάριν, δι μαργαλύτερος ἀκόμη ἐν ἐνεργείᾳ ἐμπορικῶν στόλων τοῦ κόσμου, ἀντιπροσωπεύει σήμερα τα 16% μέδιον τοῦ παγκοσμίου τοννάρ, ἔναντι ποσοστοῦ 50%, τοῦ ἔτους 1900. "Η πλειονότητης τῶν χωρῶν — ἀναφέρει: ή ἔκθεσις — αἴτινες θὰ μετάσχουν τῆς συνεργούμενής προσεχῶς εἰς τὴν Γενεύην διαποτέμενοι εἰς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ ἀνταπόδειπνος, ἀντιλαμβάνεται, ἐνδεχομένως, την Ναυτιλίαν, ὃς ἔχουσαν ἀλληγορική μορφήν, ὡς

δργανισμὸν δηλαδὴ δημοσίῃς ώφελείας, χρηματοδοτούμενον ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ τελοῦντα ὑπὸ τὴν κρατικὴν διαιχέρισιν πρός δημιόσιον ὄφελος, χωρὶς νὰ λαμβάνωνται ὑπὸ δψιν αἱ ἐμπο-

ρικαλ ἀπόφεις περὶ κέρδους καὶ ζημιῶν. Ήπα-
βλέποτας δὴ τὸ βασικὸν γεγονός, θεὶ δὲ με-
γαλύτερος ὥγκος τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας
χρηματοδοτεῖται ἀκόμη ἀπὸ Ιδιώτας καὶ τελεί-
ων τὴν ἐκτείναλλευσιν των.

Ἐπὸ τὰς τρεχούσας τιμάς, τὸ κόστος ἀντικαταστάσεως τοῦ δρεπανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, θὰ ἀνήρχετο εἰς 3.600 ἑκατομμύρια λιρών.
Ἀγγλίας, τὸ δὲ κόστος ἀντικαταστάσεως τοῦ παρ^τ λιτωτῶν κρηματοδοτούμενου ἀνά τὸν κόσμον στόλου θὰ ἀνήγειται διπλάνην 20 ἑκατομμύριον λιρών.
Ἀγγλίας. Εἴναι οὖν περίεργον — τονίζει περιττέρω ἡ ἔκθεσις — ὅτι ἐν καιρῷ εἰρήνης καὶ ἐμπορικῆς δραστηριότητος, ἡ Ναυτιλία, ὡς ἐπιχείρησις, παρουσιάζει τὰ μικρότερα κέρδη ἐπὶ τῶν κεφαλαίων, ἔναντι πάσης ἀλλής ἐπιχείρησεως ἢ μοιηγανίας, τὴν δηλούσαν ἔξυπνητα.
Ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔκθεσις θίγει καὶ τὰ ἀκόλουθα θέματα:

Νομοθεσία την Ὑγιεινή. Πολιτεία: Η Χιρετζή τὴν στενήν καὶ ἀποφασιστικήν ουσιαρχίαν μεταξὺ δέκα ναυτικῶν χωρῶν, ἀποδέπτους εἰς τὴν καταπόλεμην τῆς Κρατικῆς παρεμβάσεως εἰς τὰ τῆς ἑλευθερίας διαχειρίσεις τῆς Ναυτιλίας καὶ ἤδια τοῦ ἑλέγχου καὶ ἐπιβολῆς πανονικῶν, ποδὸποιησιών καὶ Ὑγιεινῶν: Πολιτεία: κατὰ τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν διεύθυνσιν γραμμάν.

Πυρην : ο ή ένεργεια : Οδεύεια υπέσταται ἀπόδειξις, θεί πλοίον τι ἐκ τῶν ἀτομικήν-
των, θείαν σχεδιάζοντα εἰς Ράλλεν, Δυτ. Εργα-
νίαν καὶ Ἰπονίαν, θεί εἶναι ἐμπορικός ἔκ-
μεταλλεύματος. Τὰ γεγονότα ταῦτα ἀποτελοῦν
ἀπλῆν μόνον ἔνδειξιν περὶ τῆς ἀδειαστητος,
ἥτις ἐπικρατεῖ περὶ τὸ μέλον τῆς ἀτομικῆς
ἔνεργειας δι' ἐμπορικού πλοίου καὶ παρουσιά-
ζει ἀσφαλής, ὡς προσπτικήν, τὴν ἔλλειψιν ὁ-
ριούμενης τινὸς ἀποφάσεως ἐν Ἀγγλίᾳ.

Παροπλήσια: Κατά την διάρκεια του 1963, η παρόδημος παρωπλισμένη χωρητικότητα έσημείωσε περί το τέλος του έτους πτώσιν από το 5% σύντομα των 4,5 έκατον μεριών τόνων εις 1,5 έκατον τόνων ή και διλγάτερον.

Ο δρεπανός ετέλος: Κατά τη μέση του 1963 και διά πρώτην φοράν από μιαδεκατάξιαν, έπαινημάνθη μεγάλη μείωσις, λόγω διελθόσης, εἰς τὴν δύναμιν τοῦ δρεπανικοῦ πρωτορικοῦ στόλου. Η ἡλικία του, ἀφ' ἑτέρου, είναι κατά 1¾ ἔτη μικροτέρα, ξαννιτι τοῦ μέσου όρου ἡλικίας τοῦ παγκοσμίου στόλου. Η μέση ἡλικία τοῦ δρεπανικοῦ στόλου τῶν τρίμηνς καὶ τῶν δεξιμετροπλοίων απρέφεται γύρω τῶν 6½-7·

Να υπηγήσεις: «Μολονότι τάκριτικά
νωπηγικά δάνεια είχε ΤΟ δικαιομαριών λιρών
προεκάλεσαν κίνησην παραχγειλών είς τά δρε-
τανικά νωπηγεῖα, ἐν τούτοις δ δύγκος τῆς
ἐργασίας, τὴν ὁποίαν τελειών θά δέξαφαλισουν
τὰ νωπηγεῖα θά ἔρχεται θῆσανθης ἐκ τῆς πλή-
ρους αὐθινῶν συναγωνιστικῆς Ικανότητος πρὸς τά
δάνεια.

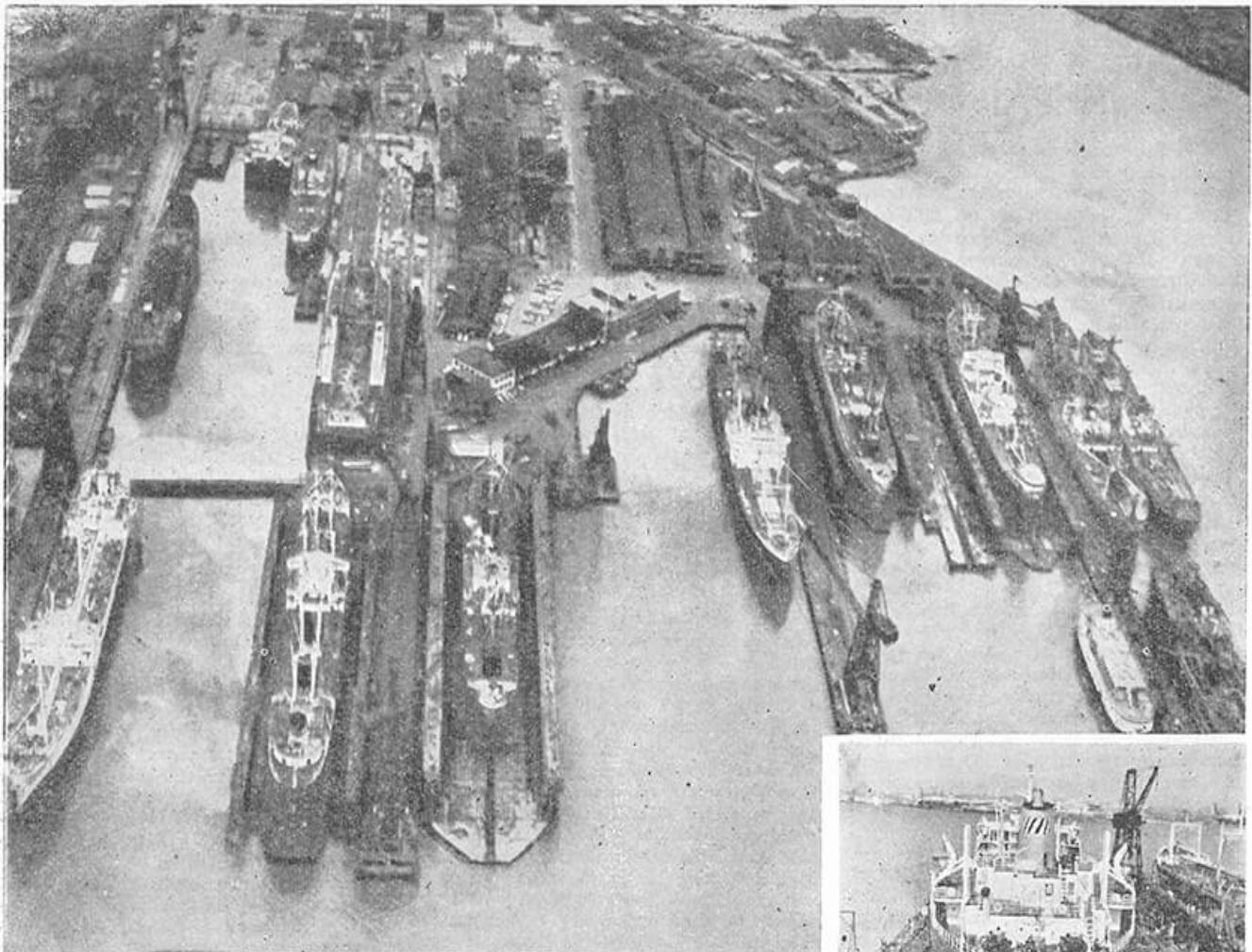
ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ. Σ.

ΚΩΝ. ΝΙΚ. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

BIBLIAION

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΝ ΛΙΑ ΚΑΘΕ ΕΛΛΗΝΑ



Shown in drydock are S.S. Stavros Coumantaros, S.S. Constantinos and S.S. Star.



Unexcelled Shipyard Service



S. T. THETIS



Emmanuel D. Hondroulis
Manager of the Greek Department,
who has been associated
with Maryland for fifteen years,
personally supervises the work of
all Greek owners.

Extensive facilities, thoroughly experienced technical personnel, unexcelled service . . . all are at your disposal when you come to Maryland Shipbuilding. Our complete, modern shops, five piers and four floating drydocks with lifting capacities up to 18,000 tons assure you of unexcelled service for all types of work. Here thirty-two ocean-going vessels can be berthed and serviced simultaneously.

Maryland Shipbuilding & Drydock Company

MAIN OFFICE AND PLANT • BALTIMORE 3, MARYLAND • TELEPHONE ELGIN 5-0500
CABLE ADDRESS: MARDOCKCO • NEW YORK OFFICE • 1 BROADWAY • Digby 4-0934

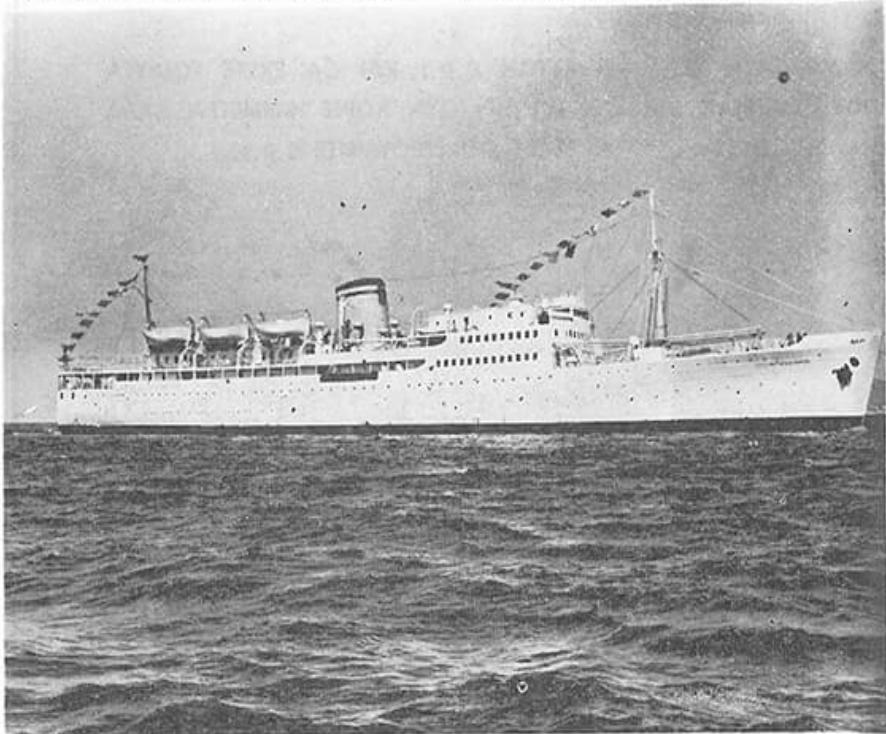
"ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ"

ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΩΝ

Μέντια ιδιαιτέρων ίκανοποίησιν αἱ στήλαις αύταὶ διαπιστώνουν τὴν συνεχῆ βελτίωσιν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας, ἡ ὁποία, μὲ τὴν πρόσκτησιν μεγαλυτέρων, νεωτέρων καὶ ταχυτέρων μονάδων καὶ τὴν ἀρτιώτερον ὄργανωσιν εἰς τὸν τομέα τῆς ἑκμεταλλεύσεως, ἥρχισεν ἥδη σοβαρῶς νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακοὺς κύκλους.

Ἡ πύκνωσις τοῦ πρὸς τὴν 'Ελλάδα τουριστικοῦ ρεύματος, ἡ πρὸς τὰ ἔλληνικὰ πλοῖα προτίμησις τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ καὶ ἡ ἐπιθυμία τῶν ἐφοπλιστῶν μας ὅπως προσφέρουν πρὸς αὐτὸν ηὔξημένην ἐξυπηρέτησιν, φυσικὸν ἦτο νὰ πλουτίσουν τὴν ναυτι-

σε διὰ τὴν 'Ανκόνα τῆς Ἰταλίας, ἡ ὁποία καὶ θ' ἀποτελῇ τὴν ἀφετηρίαν τῶν ταξιδίων του. Τὸ ἐκτόπισμα τοῦ σκάφους ἀνέρχεται εἰς 5.980 τόνους, κινεῖται δὲ ὑπὸ δύο ἀτμοστροβίλων υψηλῆς πιέσεως Πάρσονς, ἔκστοτον Ισχύος 5.500 ἀτρακτοῦπων εἰς τὴν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα. Ἡ σύνθεσις μὲ τοὺς ἐλικοφόρους ἄξονας γίνεται μέσω μειωτήρων Πάρσονς 1 : 20. Ὕπηρεσιακὴ ταχύτης 22.6 μίλια εἰς τὰς 165 στροφάς, ἐνῷ αἱ μηχαναὶ δύνανται νὰ ὑπερφορτισθοῦν μέχρι καὶ τῆς Ισχύος τῶν 12.700 συνολικῶν ππων. Δύο λέθητες ἀναγκαστικῆς κυκλοφορίας, πέντε ἐστιών ἔκαστος, τύπου Λά Μόντ, πα-



λίαν μας μὲ νέας, καλυτέρας, μονάδας, δῶστε σήμερον νὰ τοποθετήται αὐτὴ εἰς τὸ πρώτον ἐν τῇ Μεσογείῳ ἐπίπεδον καὶ νὰ συγκεντρώνῃ, μόνη της, τὸ ημισυ περίπου τῆς δόλης θαλασσίας κινήσεως, ἐπιβατῶν εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆν.

Μία ἀπὸ τὰς νέας αὐτάς μονάδας, ἡ ταχυτέρα δῶλων τῶν ἔλληνικῶν μεσογειακῶν ἐπιβατηγῶν πλοιών, εἶναι τὸ «ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ» τῶν «Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν». Ναυτηγηθὲν εἰς τὰ γνωστὰ ναυτηγεῖα Σου-ἀν Χάντερ τοῦ Νιούκασλ - ὁ - Τάιν διὰ λογαριασμὸν τῆς γαλλικῆς Σοσιετέ Ζεραπέλ ντε Τρανσπόρτ Μαριτίμ, τὸ 1949, ἡγοράσθη τὸ ὡραῖον αὐτὸ σκάφος ἀπὸ τὴν «Ἐλμέχ» πέρυσι, ὑπέστη δὲ εἰς Πειραιᾶ πρικήν εἰς τὸ ἑσωτερικόν του ἀνακαίνισιν, περιστώθεισαν τὴν 12ην Μαρτίου, ὅπερ καὶ ἀπέπλευ-

ρέχουν ἀτμὸν πιέσεως 500 λιτρῶν καὶ θερμοκρασίας 750° F. εἰς τὴν πρὸς τοὺς στροβίλους εἰσόδον, ἡ τροφοδότησις δὲ αὐτῶν ρυθμίζεται δι' αὐτομάτου συστήματος Γουάιρς. Πέντε ἡλεκτρογεννήτριαι, ἐκ τῶν ὅποιων μία στροβιλοκίνητος τῶν 550 κιλοβάττων καὶ αἱ ὑπόλοιποι δηζελοκίνητοι, ἔξ δων τρεῖς τῶν 150 κιλοβάττων ἔκαστη καὶ μία τῶν 75, καλύπτουν τὰς εἰς ἡλεκτρικὸν ρεῦμα ἀνάγκας.

Προέβημεν εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν ἀνωτέρω τεχνικῶν στοιχείων, διὰ νὰ τονίσωμεν τὴν ἀρτιότητα τοῦ μηχανικοῦ τοῦ σκάφους ἐξοπλισμοῦ. Διὰ τοῦ ἔξυπηρέτησην τῶν ἐπιβατῶν, οἱ πλοιοκτήται, χάρις δχι μόνον εἰς μίαν σημαντικὴν δατάνην, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν γνωστὴν πείραν των, προέδησαν

εἰς πλήρη ἀνακαίνισιν τοῦ ἑσωτερικοῦ τοῦ πλοίου. Ἀντικατεστάθη ἡ δόλη ἐπένδυσις τῶν ἑσωτερικῶν χώρων (δάπεδα, πλευραί, δροφαί) καὶ διεργμόθησαν οὗτοι κατά τρόπον δῶστε νὰ καθισταται εὐχάριστος ἡ παραμονὴ εἰς οἰονδήποτε σημείου τοῦ πλοίου. Ἡ ἐπένδυσις τῶν πλευρῶν δῶλων τῶν θαλαμίσκων ἐπιβατῶν, ἀκόμη καὶ τῶν ἔξαλλων, αποτελεῖται ἀπὸ πλαστικὸν δερματεΐδες υφασμα, ιδιαιτέρως εὐχάριστον τὴν θέαν, ἀλλὰ καὶ λίαν εὐχερῶς καθαριζόμενον καὶ συντηρούμενον. Δύο εύρυτατα καταστρώματα περιπάτου, τὸ ἀνώτατον, δῆποι αἱ λέμβοι καὶ τὸ ἀμέσως ὑπ' αὐτῷ, παρέχουν εἰς τοὺς ἐπιβάτας θέσεων τὴν δυνατότητα πλήρων νὰ ἀπολαύσουν τὸν ἐλεύθερον ἀέρα. Εἰς τὸ δεύτερον αὐτό, ὑπὸ τὴν γέφυραν, κατάστρωμα ὑπάρχουν ἐν εύρυτατον καπνιστήριον καὶ ἐν, ἀκόμη πλέον εύρυχωρον, σαλόνι, μὲ ἀνεμπόδιστον τὴν θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν, ἡ θαυμασία πράγματι κολυμβητικὴ δεξαμενή, ἐπινδεμένη μὲ πολύχρωμα πλακίδια καὶ πλουσίων φωτισμένη, ὡς καὶ 22 μονόκλινοι καὶ δίκλινοι θαλαμίσκοι ἐπιβατῶν. Ὅπ' αὐτῷ, τρίτον ἐκ τῶν ἄνω, εἰς τὸ πρώτον συνεχὲς ἀπὸ πρώρας μέχρι πρύμνης κατάστρωμα, ὑπάρχει εἰς μὲν τὴν πρώραν ἐν εύρυχωρο κατάστρωμα περιπάτου διὰ τοὺς ἐπιβάτας τρίτης θέσεως, ἐπὶ τῆς ὑπερκατασκευῆς δὲ τριάκοντα θαλαμίσκοι ἐπιβατῶν καὶ δύο εύρυχωροι τραπέζαρια, περιεκτικότητος 120 ἐστιαζομένων ἔκαστη, μὲ ἀπολύτως ἐπίστης ἐλεύθερων τὴν θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἀκολουθούν, ἐντὸς πλέον τοῦ σκάφους, ἄλλα τρία καταστρώματα μὲ θαλαμίσκους καὶ δῆλους χώρων ἐπιβατῶν, χαρακτηριστικά τῶν ὅποιων εἰναι αἱ δύο, ὑπερκείμεναι, αἴθουσαι ἐπιβατῶν Γ' θέσεως, μὲ 144 ἐν συνόλῳ εύρυχωρα καθίσματα, ὡς τὰ τῶν ἀεροπλάνων, εύρυχωρον καπνιστήριον καὶ ἀνέτον τραπεζαριαν. Εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπιβατῶν αὐτῶν, ὑπάρχει ιδιαιτέρων μπάρ, ὡς καὶ παραρτήματα ποταστήματος τοῦ πλοίου, ἐκ τοῦ ὅποιου θὰ δύνανται νὰ προμηθευθοῦν διάφορα εἰδή κοινῆς χρήσεως, ἀπηλλαγμένα δοσμῶν (luty free sliop). Δύο εύρυχωροι θύραι εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου, θὰ ἐπιτρέπουν τὴν διάθεσιν τῶν αὐτοκινήτων, τοποθετουμένων εἰς τρεῖς ἐπαλλήλους χώρους, δοθείει ειδικοῦ ἀνελκυστήρος. Δύνανται οἱ χώροι αὐτοὶ νὰ περιλάβουν μὲ τὴν μεγαλύτερων διεσπόσιον 50 συνολικῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων.

Προορίζεται τὸ «Απολλωνία» διὰ τὴν συνεχῆ, καθ' δὲν τὸ ἔτος, πλὴν τοῦ Φεβρουαρίου, ἔξυπηρέτησην τῆς γραμμῆς 'Ανκόνα (ἀναχώρησις ἐκεῖθεν τὴν νύκτα ἐκάστου Σαββάτου), Κέρκυρα - Πειραιεὺς - Ήράκλειον - Ράδος - Λεμεσός, δύναται δὲ νὰ μεταφέρῃ 476 ἐπιβάτας θέσεων καὶ 150 εἰς τὰ καθίσματα ἀεροπλάνων, τὰ ὅποια, ἀναδιπλούμενα, ἐπιτρέπουν ἐναντίον της πλευρᾶς τοῦ πλοίου. Ἡ μεγάλη τοῦ ταχύτης καὶ αἱ παντού εὑρίσκεται αἱ οἰκίες ποταστήρων τοῦ τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπιβατῶν, ἀκόμη δηλαδίζουν εἰς αὐτοὺς ἐν πάσης ἀπόφεως ἀνετοντας καὶ εὐχάριστον ταξιδίον, σημαντικῶς δέ, ἐλπίζομεν, θὰ δοθεῖσσον εἰς τὴν αὐξησην τοῦ πρὸς τὴν 'Ελλάδας τουρισμού.

SCHERMULY (ENGLAND)

Τὰ τελειότερα καὶ παγκοσμίου φήμης ἐφόδια σημάτων κινδύνου διὰ πλοία

'Αποκλ. Εισαγωγεῖς
(Διαρκής Παρακαταθήκη)

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΙΑ ΡΙΖΙΚΩΝ

"ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ",

ΚΑΡΑΪΣΚΟΥ 111 - ΤΗΛ. 43.749
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΓΕΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΑΞΙΩΜΑΤ. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

Α. ΚΟΤΤΕΑ - Δ. ΜΙΛΑΤΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 69 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τὰ φροντιστήριά μας εὑρίσκονται διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀνακοινώσουν πρὸς δῆλους τοὺς Μηχανικοὺς Ε.Ν., ὅτι κατὰ τὰς ἐξετάσεις τῶν Α' & Β' Μηχανικῶν τῆς περιόδου Νοεμβρίου ἐ.ε.

ΟΥΔΕΙΣ ΑΠΕΤΥΧΕΝ

εἰς δὲ τὰς ἐξετάσεις τῶν Γ' Μηχανικῶν ἥλθε πρῶτος εἰς τοὺς Μ.Ε.Κ. ὁ μαθητής μας ΔΙΑΚΟΒΑΣΙΛΗΣ ΕΜΜ.

'Εμπιστευθῆτε τὴν ἐπιτυχίαν σας στὰ φροντιστήρια ποὺ κατέκτησαν τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν Μηχανικῶν Ε.Ν.

Τὰ μαθήματα τῶν Α' & Β' διὰ τὰς ἐξετάσεις τοῦ 'Απριλίου ἥρχισαν.

ΕΚ ΤΗΣ Δ/ΝΣΕΩΣ

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: Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα, Τόκιο
1962



ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ - μεταλλοφόρον 53.500 τόννων d.w.
(με καλύμματα άνοιγοντα πρὸς τὴν πλευρὰν)
Κατασκευασταί: Μιτσούμπισι - Νιππόν, Γιοκοχάμα
1963

ΕΑΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΤΕ Ή ΠΡΟΤΙΘΕΣΘΕ ΝΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΤΕ Ή 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.

ρος τιμής είς τὸν ὅποιον ὁ καταναλωτὴς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀγοράζει τὰ πετρέλαιοις δῆ καύσιμα αὐτοῦ, ἢτοι πετρέλαιον καὶ βενζίνην, ὀνέρχεται εἰς ἑνδεκα περίπου δολλάρια κατὰ διαρέλιον τῶν 150 χιλιογράμμων. Ή τιμὴ αὐτὴ κυμαίνεται, φυσικά, ἀπὸ χώρας εἰς χώραν, γενικῶς δὲ μως θεωρεῖται ὡς ὁ ἀντιπρόσωπευτικὸς μέσος ὅρος. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἐπὶ παραδείγματι, ἐνῷ οἱ ἔμμεσοι φόροι καὶ τὸ κέρδος τῶν κυρίων ἐμπόρων εἰναι μικρότερα τῶν κάτωθι ἀναφερομένων, ἡ τιμὴ εἶναι σχεδόν ἡ αὐτή, λόγῳ τῶν συγκριτικῶν υψηλοτέρων ἀμέσων ἀναφερομένων.

Χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι οἱ ἔμμεσοι φόροι, ἔξοδα ἐναποθηκεύσεως καὶ διανομῆς καὶ κέρδος πρατηριούχων, καλύπτουν περὶ τὰ 70% τῆς ἀνωτέρα ἀναφερομένης τιμῆς λιανικῆς πωλήσεως, ἡ ὅποια καὶ ἀναλύεται ὡς κάτωθι:

1. Κόστος παραγωγῆς	2.3%
2. "Εξοδα διύλισεως	4.5%
3. Ναῦλοι μεταφορᾶς διὰ δεξαμενοπλοίων	5.5%
4. Δικαιώματα κυβερνήσεων εἰς τὰς χώρας παραγωγῆς	6.7%
5. "Άμεσοι φόροι καὶ τέλη εἰς τὰς χώρας καταναλώσεως	6.8%
6. Καθαρὰ κέρδη ἑταῖριον πετρέλαιου	6.9%
7. "Εξοδα ἐναποθηκεύσεως, διαχείρισεως, διανομῆς ὡς καὶ κέρδος ἐμπόρων καὶ πρατηριούχων ..	21.8%
8. "Έμμεσοι φόροι ἐπὶ πετρέλαιοις δῶν χώρας καταναλώσεως ..	45.5%
Σύνολον, ἀντιστοιχῶν εἰς λιανικήν τιμὴν \$ 11 κατὰ διαρέλιον ...	100%

Εἰς τὸν ἀνωτέρω ὑπολογισμόν, δὲν περιλαμβάνεται ἡ Ἑλλάς. "Άλλως, τὰ ὑπὸ ἀριθ. 2, 5 καὶ 7 κονδύλια θά... ἀνέτρεπτον, ἀσφαλῶς, τὴν δῆλην εἰκόνα.

Η ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΣΕΛΛΑΣ

Λίαν ἐπικαίρως, μετὰ τὴν εἰς τὰ προηγούμενα τεύχη μας δημοσιεύσεισαν μελέτην περὶ ὄργανώσεων καὶ μηχανογραφήσεως εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἔρχεται ἀνακοίνωσις τῆς ἑταῖρίας πετρέλαιον Σέλλα, καθ' ἥν ἡ ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἀπόδοσις τῶν πλοίων τῆς θά παρακολουθήται συνεχῶς, χάρις εἰς ἐφαρμοσθέν μηχανογραφικὸν σύστημα, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς κωδικοποιημένας ἀναφορὰς τῶν ταξιδεύοντων πλοίων τῆς, αἵτινες θά λαμβάνωνται ἀπὸ εὐθείας εἰς τὸ σχετικὸν κέντρον τῆς ἑταῖρίας, τῇ συνεργασίᾳ καὶ τῶν τηλεγραφικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ἀγγλίας καὶ Ὀλλανδίας.

Οἱ τεχνικοὶ τῆς Σέλλα ἐπιλούπτησαν τοὺς σχετικοὺς ἡλεκτρονικοὺς ὑπολογιστὰς καὶ μὲ προσθέτους συσκευάς ἐπεξεργασίας τῶν ὑπὸ τῶν πλοίων μεταβιθαζομένων στοιχείων, ὥστε αὐτὰ νὰ τοὺς τροφοδοτοῦν ἀπὸ εὐθείας καὶ τὰ ἀποτελέσματα νὰ καταγράφωνται αὐτομάτως. "Η μόνη προεργασία ποὺ ἀπαιτεῖται, εἶναι ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων κωδικοποίησις τῶν «ἀναφορῶν» τῶν εἰς εἰδικὴν μικράν διατρητικὴν συσκευήν, μὲ τὴν δῆποιαν αὐτὰ ἐφωδιάσθησαν καὶ ἡ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μεταβοσισις αὐτῶν ἐπὶ εἰδικοῦ μήκους κύματος.

Τὸ δόλον σύστημα ἐπεξεργασίας καὶ ἐλέγχου τῶν εἰς τὸ κέντρον λαμβανομένων στοιχείων ἔχει σύτῳ διαμορφωθῆ ὥστε οἰονδήποτε λάθος εἰς τὶ τῶν διαβιθαζομένων ὑπὸ τῶν πλοίων στοιχείων νὰ ἐπισημαίνεται καὶ νὰ διορθώνται. "Η κυριωτέρα, φυσικά, ἐργασία, ἡ ἐπιτρέψασα τὴν καθιέρωσιν τοῦ ἀνωτέρω συστήματος, συνίστατο εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν μαθηματικῶν τύπων, ποὺ ἀπητούντο, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ, ἐκ τῶν

ὑπὸ τῶν πλοίων διδομένων στοιχείων μετρήσεων (πορεία, ταχύτης, χρόνος, στροφαὶ μηχανῶν, ἄνεμοι κ.λ.π.), ἔξαγωγὴ τῶν ἀκριβῶν ἔκεινων στοιχείων, ποὺ συνθέτουν τὴν ἀπόδοσιν τοῦ πλοίου ἀπὸ ἀπόφεως ταχύτητος, καταναλώσεως κ.λ.π.

Μελετᾶται ἡ σύν τῷ χρόνῳ ἐπέκτασις τοῦ ἐν λόγῳ στατιστικοῦ κέντρου τῆς ἑταῖρίας, ὥστε νὰ παρακολουθήται ἡ ἐν γένει ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων καὶ ἀπὸ ἀπόφεως καταναλώσεως βασικῶν ύλικων, λειτουργίας μηχανῆς καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων κλπ.

Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Πρὸ διετίας εἶχομεν λεπτομερῶς περιγράψει τὸν υποδειγματικὸν σταθμὸν ὑδροδυναμικῶν μελετῶν τοῦ Βάχενιγκεν τῆς Ὀλλανδίας, ἀνακοινούσαι δε δι το εἰς σημαντικάς ἀναλόγους ἔρευνας προβαίνει καὶ ὁ πλησίον τοῦ Λονδίνου ἔγκατεστημένος «σταθμὸς ἔρευνῶν ύδραυλικῆς», ὡς τὸν ἀποκαλούμενον.

Ἐκ πρώτης ὅψεως, δὲν λόγῳ σταθμὸς ἀποτελεῖ ἐν θαυμάσιον... θέαμα διὰ παιδιά. "Ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν του κυκλοφοροῦν ραδιοεγχόμενα πρότυπα πλοίων, ὑπὸ κλίμακα κατεσκευασμένων, τοποθετούνται κυματοθραύσται, ὑδατοφράγματα ἡ καὶ ὀλόκληροι λιμένες ὑπὸ κλίμακα, προκαλούνται κύματα διαφόρου μεγέθους καὶ συχνότητος, παλιρροιακά ρεύματα καὶ ἄνεμοι. "Υπὸ τοιάτας συνθήκας εἶναι, φυσικά, δύσκολον εἰς τὸν ἀμήτον νὰ ἀντιληφθῇ δι το γίνεται σοβαρωτάτη πράγματι ἐργασία καὶ δι το εἰς εἰπιστήμονες ποὺ παρακολουθοῦν τὰ συμβαίνοντα δὲν... διασκεδάζουν. Εἰς τὴν πραγματικότητα, προσπαθοῦν νὰ λύσουν περίπλοκα προβλήματα, δὲν εἶναι δ τρόπος ἀντιμετωπίσεως τῶν συχνῶν πλημμυρῶν ποὺ προκαλούνται ἐκ τῆς ὑπερεκχειλίσεως γνωστοῦ πο-

ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ ΥΠΟ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΟΡΤΙΣΙΝ

B & W
ΜΗΧΑΝΑΙ ΔΗΖΕΛ



BURMEISTER & WAIN
ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ ΔΑΝΙΑ

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΣΙ ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ : 40.573 ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ : BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



ταριχείς είς τὴν κεντρικήν Ἀγγλίαν, αἱ διαστάσεις καὶ ἡ θέσις ἐνὸς κυματοθράυστου ποὺ πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ εἰς τινὰ λιμένα, ὁ ὅποιος τώρα δὲν προστατεύεται ἐπαρκῶς, ή καταλληλότερά θέσις δι' ἐν φράγμα, ποὺ πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ εἰς ἄλλο σημεῖον κ.λ.π.

Μία δύμας ἐρεύνης τοῦ ἀνωτέρω σταθμοῦ προσπαθεῖ νὰ καθορίσῃ τὸν τρόπον τῆς κατασκευῆς ὑπόδρυχών πετρελαιαγώγων ποὺ ν' ἀπολήγουν εἰς ἐπιπλεούσας λήψεις, μέσω τῶν δοπίων θὰ ἐκφορτώνουν τὰ νέα μεγάλα δεξαμενόπλοια. Μέλετάται ἐπίσης ὁ τρόπος ἀγκυροδολίας καὶ αἱ διαστάσεις ἀγκυρῶν καὶ ἀλύσεων, τόσον τῶν σημαντήρων ἐπὶ τῶν ὅποιων θ' ἀπολήγουν οἱ ἐν λόγῳ ἀγωγοί, δονὶς καὶ τῶν ναυδέτων ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ προσδένωνται τὰ ἐκφορτώνοντα πλοῖα. Ἀφορᾶ ἡ μελέτη αὐτῆς εἰς τὴν γνωστὴν ἔταιριαν πετρελαίων Μπρίτις Πετρόλεουμ, πολλοὶ σταθμοὶ ἡ λιμένες φορτοεκφορτώσεως τῆς ὅποιας δὲν δύνανται νὰ δεχθοῦν τὰ νέα, γιγαντιαῖς, δεξαμενόπλοια. Προκειμένου, λοιπόν, νὰ διαπανθοῦν τὰ τεράστια ποσά ποὺ ἀπαπούνται διὰ τὴν κατασκευὴν νέων λιμένων ή τὴν κατάλληλον διαμόρφωσιν τῶν ἡδη ὑφισταμένων, γίνεται ἡ σκέψις τῆς φορτοεκφορτώσεως ἐκ πλωτῶν ἐγκαταστάσεων, ἔξω τῶν λιμένων.

Ἡ σοδαρότης τῶν σχετικῶν μελετῶν εἶναι προφανῆς, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὅμινον ἀφ' ἐνὸς μὲν δὲ κίνδυνος ποὺ ὑρίσταται διὰ τὰ πλοῖα καὶ ἀφ' ἔτερου αἱ τεράστιαι τάσεις εἰς τὰς ὅποιας θὰ ὑποβάλλωνται τὰ ναυδέτα καὶ τὰ μέστα ἀγκυροδολίας αὐτῶν ἐκ τῶν, συνεπείᾳ τοῦ κυματισμοῦ, ἀπότομά των τιναγμῶν πλοίων τοιούτου μεγέθους.

Τεχνικῶς, ἔναισι δέδαιον διτὶ αἱ ἐν λόγῳ μελέται θὰ δώσουν τὴν ζητουμένην λύσιν εἰς πάντα τὰ ὑπὸ μελέτην προβλήματα. Οὕτω δὲ καὶ τὸ εἰς Λονδίνον κέντρον ἐρεύνης προστίθεται εἰς τὰ, ἐλάχιστα, ἀνά τὸν κόσμον ὑπάρχοντα παρδούματα κέντρα, εἰς τὰ ὅποια τόσον πολλὰ ὄφειλει ὅχι μόνον ἡ παγκόσμιος ναυτιλία, ἀλλὰ καὶ πάς κλάδος σχέσιν ἔχων μὲ τὴν ὑδροδυναμικήν.

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Συναγωνιστικὸν καθίσταται — κατὰ τοὺς ναυπηγικοὺς κύκλους — τὸ ναυπηγικὸν κόστος εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Διὰ κατασκευῆς καλῆς ποιότητος, καλῶς ἔξωπλισμένων, πλοίων, μὲ τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ δρεπανικοῦ νηογνώμονος καὶ μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς διεθνούς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1960, τὸ κατὰ κατηγορίαν πλοίου κόστος τοῖς μετρητοῖς διὰ τοὺς τρεῖς συνθετέρους τύπους πλοίων, κατὰ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1964 ἔχει ὡς κάτωθι ἀναφέρεται. Μὲ τὴν προϋπόθεσιν τῆς διατηρήσεως τῶν τιμῶν τῶν ὄλικῶν, δὲν προβλέπεται αὐξησίς τοῦ κόστους αὐτού διὰ τὸ ἐγγὺς μέλλον, διότι ἡ συγχώνευσις ναυπηγείων, ὁ ἐκσυγχρονισμός καὶ ἡ ἐπέκτασης τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν καὶ ἡ διάλυσης τῶν μὴ οἰκονομικῶν ισχυρῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, θὰ δύνησουν εἰς μείωσιν τῶν γενι-

κῶν ἔξοδων παρὰ εἰς αὐξῆσιν καὶ ἐπομένως ἐπλίζεται κάποια σταθερότης εἰς τὰς τιμὰς νὰ διατηρηθῆ.

Διὰ φορτηγὸν σέλτερντεκ, δηζελοκίνητον, ταχύτητος δοκοῦ μῶν 15 περίπου μιλίων, 15.

300 τόννων d.w. £ 1.086.000

Διὰ μπάλκ κάρριερ, δηζελοκίνητον, ταχύτητος δοκοῦ μῶν 15,5 περίπου μιλίων, μὲ πλήρη μέσα φορτοεκφορτώσεως,

3100 τόννων d.w. £ 1.422.000

Διὰ δεξαμενόπλοιον, δηζελοκίνητον, ταχύτητος δοκοῦ μῶν 17,5 περίπου μιλίων, μὲ πλήρη μέσα ἐκφορτώσεως, καθαρισμοῦ δεξαμενῶν καὶ θερμάνσεως φορτίου, 48.000 τ. d.w. 2.536.000

ΝΕΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ

Εἴχομεν πρὸ διετίας περιγράφει τὰ τῆς κατασκευῆς εἰς Μεγάλην Βρετανίαν τῶν ειδικῶν δεξαμενοπλοίων, μεταφορᾶς ὑγροποιημένου ἀερίου, τοῦ τύπου «Μεθεήνη Παϊονήρ», ηδη δὲ ἀνηγγέλθη ἡ καθελκυσίς τοῦ δευτέρου εἰς τὸ κόσμον καὶ τοῦ πρώτου εἰς τὴν Εὐρώπην εἰδικοῦ δεξαμενοπλοίου μεταφορᾶς ὑγροποιημένου ἀερίου πετρελαίου. Ως γνωστόν, τὸ πρώτον τοιούτον πλοῖον, ποὺ κατεσκευάσθη, ήτο τὸ ιαπωνικὸν «Μιτρίζαστουν Μαρού», 25.626 τόννων d.w., καθελκυσθὲν τὸν Μάρτιον τοῦ 1962.

Εἰς τὴν ἑκατοντάρα πλοίου κτηθεῖσαν περίαν διαστίζεται ἀκριβῶς ἡ κατασκευὴ τοῦ νέου σκάφους, δι' ὃ καὶ σιδαρώς διαφέρει τοῦ προηγουμένου. Καθειλκύσθη τούτο ἐκ τῶν ναυπηγείων Κόκουμς εἰς Μάλμο τῆς Σουηδίας, θὰ παραδοθῇ δὲ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του, τιθέμενον ἐν ὑπηρεσίᾳ, περὶ τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος μηνὸς. «Ονομάζεται «Paul Endaeut», ἀνήκει εἰς τὴν Σουηδίκην ναυτικήν ἔταιριαν της «Τρέλλεμποργκ», ἔχει δὲ ναυασθῆ διὰ μίαν δεκατίαν εἰς τὴν ἀμερικανικήν ἔταιριαν πετρελαίων Φίλιππς, τῆς «Οκλαχόμα, δι' ὃ καὶ ἀνάδοχος τοῦ πλοίου ἥτο ή σύζυγος τοῦ Προέδρου τοῦ Δ.Σ. τῆς ἔταιριας αὐτῆς, τὸ όνομα τοῦ ὅποιου φέρει καὶ τὸ σκάφος.

Τὴν ἐν λόγῳ ναύλωσιν ἔκλεισεν ὁ γνωστὸς ἐν Νέᾳ Ύόρκῃ Οίκος A. L. Biarbank, διστὶς καὶ ἐπρότεινεν εἰς τοὺς Σουηδούς πλοιοκτήτας την ναυπηγησιν τοῦ εἰδικοῦ αὐτοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον είναι αὐτή τὴν στιγμὴν μοναδικόν, πράγματι, εἰς τὸν κόσμον, λόγω τοῦ διτὶς δεξαμενοπλοίου πετρελαίου, τὸ γνωστὸν ὡς μεταφέρει καθ' ἔκαστον τοξίδιον πέντε διαφορετικά εἶδη ἀερίων, ὡς ἀνιδρον ἀμμωνίαν, τοὺς γνωστοὺς ὡς Προπάνιον καὶ Βοτάνιον ἀεριώδεις ὑδατάρασσας τῆς σειρᾶς τοῦ μεθανίου, τὸ γνωστὸν ὡς δουταδιένιον ἀερίον τῆς αὐτῆς σειρᾶς ποὺ χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν συνθετικῶν ἔλαστικῶν, ὡς καὶ ἔμβλεματος ὁρίου. «Εκαστὸν τῶν ἀνωτέρων εὐφλέκτων καὶ λίσιν πτητικῶν ἀερίων, θὰ μεταφέρεται εἰς οἰανδήποτε τῶν κυρίων πέντε εἰδικῶν δεξαμενῶν τοῦ πλοίου, αἱ δὲ προσπτικαὶ ἀπασχολήσεως εἶναι δρισταὶ, δοθέν-

τος διτὶς κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος μετεφέρθησαν 10.778 ἑκατομμύρια γαλλόνια, αἱ δὲ ἀνάγκαια αὐξάνονται κατὰ ποσοστὸν ὑπερβαίνον τὸ 10% ἐτησίως. «Ἄν δὲ ληφθῆ ὑπ' ὅμινον διτὶς ἀνωτέρω ποσότης μετεφέρθη ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ὑπὸ κοινῶν πλοίων, ἐντὸς εἰδικῶν δοχείων, λόγω ἐλλείψεως καταλλήλων σκαφῶν, είναι φανερὸν διτὶς τὰ, δύο πρὸς τὸ παρόν, εἰδικά πλοῖα ποὺ ὑπάρχουν ἔχουν ἀπολύτως ἔξησφαλισμένην τὴν ἀπασχόλησιν.

Τὰ κύρια στοιχεῖα τοῦ «Πώλ Εντακόττ» ἔχουν ὡς ἀκόλουθας: 'Ολικὸν μῆκος 603' 04''. Καθαρὸν μῆκος 549' 11''. Πλάτος 82' 1/4''. Βάθος κύτους 48' 23/4''. Εμφοργον θύμισα θέρους 34' 09''. Ολικὴ χωρητικότης 19.000 κορόι. Φορτίον 22.000 τόνων d.w. Ισχὺς προώσεως 10.350 πίπτοι. Μεγίστη ταχύτης 16.7 μιλία. Χωρητικότης δεξαμενῶν φορτίου 852.500 κοδ. πόδες. Χωρητικότης δεξαμενῶν διάφορων ποὺ πειστούν 42.500 κ. π.

Τὸ σκάφος ἑχει διπλοῦν περιβλημα, τῶν διπυθμένων χρησιμοποιουμένων διάθαλάσσης. Τὸ κύτος ὑποδιαιρεῖται εἰς πέντε κύτη χωριζόμενα ἀπὸ φρέάτια (κόφερντας), ἔκστον δὲ κύτος ἔχει ισχυρὰν μόνωσιν. Ο μεταξὺ τοῦ διπλοῦ περιβλήματος χώρον χρησιμοποιεῖται δι' ισχυρὰν ύποστήριξιν ἔξι ἀφρικανικῆς υλείας Ἀζομπέ, ἐπιτρεπομένης οὕτω τῆς συστολῆς καὶ διαστολῆς τῶν δεξαμενῶν φορτίου, ἀναλόγως τῶν μεταβολῶν τῆς θερμοκρασίας. Ἐντὸς ἐκάστου τῶν πέντε κυτῶν, ὑπάρχουν αἱ ἀντίστοιχοι δεξαμεναὶ φορτίου, ἔχουσαι τὸ αὐτὸν μὲ τὸ κύτος σχῆμα καὶ κατεσκευασμέναι εἰκόνας κράματος νικελίου. Η μόνωσις τῶν κυτῶν εὑρίσκεται καὶ αὐτὴ εἰς τὸν μεταξὺ τοῦ διπλοῦ περιβλήματος χώρον, ἀποτελεῖται δὲ ἐκ πλακών ἀφρού πολυουρεθάνης, πάχους δέκα ἑκατοστῶν. Μεταξὺ τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν ἐσωτερικῶν τοιχωμάτων τῶν κυτῶν, ἀφήνεται μικρὸς χώρος, σῆσις θὰ πληρούται μὲ ἀδρανές ἀερίου (ὑδρογόνου), διότε προλαμβάνονται ἐκρήσεις συνεπείᾳ τυχόν διαφυγῆς ἀερίου.

Ἡ χωρητικότης τῶν πέντε κυτῶν δεξαμενῶν φορτίου ἀντιστοιχεῖ πρὸς 13.700 τόνους προπανίου, ἔχοντος εἰδικὸν βάρος 0,58, ἢ εἰς 15.800 τόνους ἀμμωνίας, εἰδικού δάρους 0,68. Πλήν αὐτῶν, ὑπάρχουν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τέσσαρες ὄριζοντοι κυλινδρικοὶ δεξαμεναὶ, δύο ἔξι ἐκάστης πλευρᾶς, διὰ τὴν ἐντὸς αὐτῶν μεταφορὰν 42.500 κυβικῶν ποδῶν ὑγροποιημένων χημικῶν προϊόντων ὑπὸ πίεσιν καὶ εἰς τὴν συνήθη θερμοκρασίαν τῆς ἀτμοσφαίρας. Πρώταθεν τοῦ κύτους ὑπ' ἀριθ. 1, ὑπάρχουν δύο κατακόρυφοι κυλινδρικοὶ δεξαμεναὶ, παραπλέυρως ἀλλήλων, χωρητικότητος ἐκάστης 2.800 κυβικῶν ποδῶν. «Ἐντὸς αὐτῶν θὰ τοποθετήσαι συμπεισιμένων ὑγραερίου, τὸ ὅποιον διαρκεῖται διὰ τὴν πρόψυξιν τῶν δεξαμενῶν φορτίου, πρὸ τῆς φορτώσεως, ἐπίσης δὲ καὶ διὰ τὴν διαθμαίσιαν μείωσιν τῆς θερμοκρασίας αὐτῶν, μετά τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ συνήθους φορτίου των. Αἱ ἀνωτέρω δύο δεξαμεναὶ δὲν φέρουν μόνωσιν, διότι τὸ ἐν αὐταῖς πεπιεσμένον ἀερίον παραμένει εἰς τὴν διαστάσην τοῦ πλοίου, αἱ δὲ προσπτικαὶ ἀπασχολήσεως εἶναι δρισταὶ, δοθέν-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKURO!
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES
LONDON E.C.3

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS
FOR THE
SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS: DIOSKUROI
TEL.: ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES
LONDON E.C.3

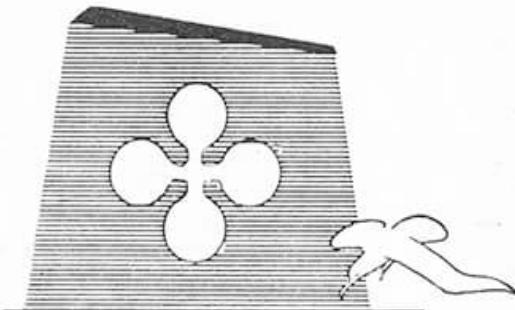
την συνήθη θερμοκρασίαν της άτμοσφαίρας. Ή έκφρότωσις έπιτυγχάνεται διὰ δέκα αντλιών βαθέων φρεάτων, δύο ανὰ δεξαμενήν φορτίου, απόδοσές είκαστης 160 τόνων καθ' ὥραν, υδραυλικών κινουμένων. Οὕτων έν πλήρες φορτίον προπανίου θά έκφορτώνεται έντος 16 ώρων. Διὰ νὰ έλεγχεται ή κατάστασις τοῦ φορτίου, ύπάρχουν αὐτόματοι ένδεικται τόσον της στάθμης αὐτών έντος της δεξαμενῶν, δύον καὶ τῆς πιέσεων. «Εἴν δι' οιονδήποτε λόγον, όπως είναι τυχόν διλάβη εἰς τάς έγκαταστάσεις ψύξεως, ή ζημία εἰς τὴν μόνωσιν συνεπείᾳ πυρκαϊάς, συγκρούσεως κ.λ.π., ή πίεσις τοῦ υγρού φορτίου ὑπέρβη τὸ ἀνεκτὸν δριον, λειτουργοῦ εἰδικαὶ αὐτόματοι βαθίδιες, ἀνοίγονται εἰς πτίειν 3 ἀτμοσφαιρῶν. Ό έξαρισμός έπιτυγχάνεται διὰ τῶν διαβαθίων αὐτῶν καὶ σωληνώσεων συνδεουσῶν τὰς δεξαμενὰς φορτίου μὲ τὸν σωληνὰ ἀπαγωγῆς τῶν ἀερίων εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν, διτοις είναι τοποθετημένος εἰς τὸν παρὰ τὸ μέσον τοῦ πλοίου ιστόν. Διὰ τὴν περίπτωσιν πλημμελούς ψύξεως, όποτε η έντος τῆς δεξαμενῆς πίεσις δυνατὸν νὰ κατέληθη κάτω τοῦ ἀνεκτοῦ δριού, ύπάρχουν ἐπίσης βαθίδιες κενοῦ, ἀνοίγονται καὶ αὐτά αὐτομάτως, ώστε νὰ ἀποφύγεται ὑποχώρησις τῆς κατασκευῆς τῶν δεξαμενῶν λόγῳ ύποπτισεως.

Τόποι πλοίων κινείται μὲ μίαν οδικάτουλην δροσούντας διχρόνων δημοπραγματήσαντας Μ.Α.Ν. τύπου 78/140 κατασκευής Κόκουμ, η οποία τών ναυπηγών, άναπτυσσόντας Ισχὺν 10.350 B.H.P είτε τάξης 118 στροφών. Υπάρχουν έπιστροφές δημόσιοι δικτύων που αποτελούνται από 500 κιλοβάτ έκστασης, ώς και ειδική συσκευή παραγωγής υδρογόνου, έπαρκωνς άποδοσεων διάλογο παραγωγής 118 τάξης ψυκτικάς και λοιπάς άναγκας άδρανές άρειον.

Ο Ελέγχος, τόσον τής κινητηρίου μηχανῆς, δύον καὶ τῶν ψυκτικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ λοιπῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων είναι αὐτόματος, ἐκ κεντρικοῦ εἰδικοῦ θαλάμου, ποτοπετμενοῦ ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου.

tss ΕΡΜΗΣ
tss ΠΗΓΑΣΟΣ
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
ss ΑΤΡΕΥΣ

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



ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Ναύλωσις.— 'Υποχρέωσις ναυλωτών πρὸς ἐνέργειαν τῆς φορτώσεως ἐντὸς τοῦ χρόνου ἀναμονῆς (σταλιῶν).— 'Ανάλωσις ὀλοκλήρου τοῦ χρόνου τούτου, δικαίωμα τῶν ναυλωτῶν.— Οὐκ ὑποχρέωσις ναυλωτῶν πρὸς σύντμησιν τοῦ χρόνου ἀναμονῆς.— "Εννοια «πλήρους φορτίου».

Ἐπί ναυτιλιακῆς διαφορᾶς μεταξύ τῆς ἔταιρίας Margaronis Navigation Agency Ltd. ἐκπροσωπούσης τὴν πλοϊκτησίαν τοῦ φορτηγού ἀτμοπλοίου «Βροντάδος» καὶ τῆς ναυλωτήριας αὐτοῦ ἔταιρίας Henry W. Peabody and Co., παραπεμφθείσης εἰς διαιτήσιαν, ὁ διαιτητής ἀπέφανθη ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν, ὅσον ἀφορεῖ τὸ πραγματικὸν μέρος, παρεπέμφθη δὲ ἡ ὑπόθεσις εἰς τὸ δικαστήριον πρὸς λύσιν νομικῶν ζητημάτων.

Ειδικώτερον, τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς ύποθέσεως, είχον ώς έξης:

Τόποιον είχε ναυλωθή ίνα φορτώση έκ Cape Town επλήρες φορτίου ώρασσούτο εις χώμα. Ή υποχρέωσις των έκναυλωτών όπου διετυπώθη έντι τών ναυλοσυμφωνητικών, άφεώρα 11.400 τόνους φορτίου μίνιμου και 12.600 τόνους μάξιμου. Πρὸ τού εις Cape Town κατάτλου, ό πλαισιοργάς έδηλωσε τηλεγραφικώς, οτι θά παραλάβῃ 12.600 τόνους. Επιστολή έτοιμότητος έδοθη και έγένετο δεκτή τήν πρωίαν τῆς 27ης Δεκεμβρίου 1961 ηράστο δέ ή φόρτωσις τήν αύτην ήμέραν. Την 5ην μ.μ. ὥραν τῆς 29ης Δεκεμβρίου 1961 (Παρασκευή), είχον φορτωθή 12.588 τόνοι και 4 στατήρες φορτίου, ήτοι 11 τόνοι και 16 στατήρες ολιγιώτεροι τῶν 12.600 τόνων. Έχριζάσοντε περίπου 40 λεπτά τῆς ωραίας ίνα συμπληρωθῷ ή φόρτωσις, ήτης δόμας διεκόπη διότι οι ναυλωταί έκ τῆς συικάτησεν

προμηθείας του άραδοσίτου, ἐπειδύμουν νό^ν
έχων φορτωτικάς Ιανουαρίου 1962. 'Ο
πλοίαρχος διεμερτυρήθη διά την διακοπήν
τῆς φορτώσεως και ἔζητες νὰ τῷ ἐπιτραπῇ
νό^ν ἀποπλεύση μὲ τὸ φορτωθὲν φορτίον. 'Η
φόρτωσις ἐπανελήφθη τὴν 2αν Ιανουαρίου
1962 καὶ συνεπληρώθη ἑντὸς 40 λεπτῶν τῆς
Ώρας. 'Εως τότε δὲν είχεν ἐκπνεύσει ὁ χρό-
νος αναμονῆς (σταλιαί).

Οι έκναυλωται ύπεστήριξαν ότι το πλοίον είχε φορτώσει «*πλήρες φορτίον*» την 5ην μ.μ. ώραν της 29.12.1961, και συνεπώς οι ναυλωται ώφειλαν τότε νά έμφανισουν τας φορτωτικάς πρός ύπογραφήν. Μή πράξαντες τούτο, καθύστερησαν το πλοίον επί 72 ώρας, δι' ήν παράδασιν της συμβάσεως έδει νά καταβάλουν άποζημίωσιν έκ L.A. 750 μείον αναλογούσσης άμιονδης έπιταχύνσεως φορτώσεως (*despatch*).

Κατά τὴν κρίσιν τοῦ διαιτητοῦ, τὸ φορτωθὲν φορτίον τῶν 12.588 τόννων καὶ 4 στατήρων, δὲν ήδύνατο νὰ θεωρηθῇ ἐμπορικός, ὡς ἵσον πρὸς 12.600 τόνων, διότι δὲν ἦτο «πλήρες φορτίον» κατά τὴν ἔννοιαν τοῦ ναυλοσυμφώνου. Οἱ ἑκανυλωταὶ ὑπεστήριξαν ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἔχορισματοί ήσαν τὸν χρόνον ἀναμονῆς, οὐχὶ πρὸς φόρτωσιν, ἀλλὰ πρὸς καθυστέρησιν τοῦ πλαισίου, παραβάντες οὕτω τὴν σύμβασιν ναυλώσεως.

Τὸ δικαστήριον (δικαστής Koskill) ἔκρινεν, διὰ πρὸ ή φορτωθῆ ή ποσότης τῶν 12.600 τόννων, δὲν υπήρχε φορτώσις επλήρουσα φορτίου. “Οπου ού σύμβασις μη περιέχουσα τὴν ἔκφραστιν «περίπου» ποιεῖται λόγον περὶ ἀκριβοῦς ποσότητος καὶ δὲν ἀφήνει δριον ἀνοχῆς, ὁ ύπορχεως εἰς ἐκτέλεσιν δὲν δύναται νὰ ισχυρισθῇ, διὰ εξεπλήρωσε τὴν παροχήν, διότι ἡ ἐναπομεινάν ἀνεκτέλεστον τῷ μῆμα αὐτῆς είναι ἀσήμαντον.” Ἐν προκειμένῳ οἱ ἐκναλωταὶ καὶ ὁ πλοιάρχος δρισαν τὴν ποσότητα τοῦ φορτίου εἰς 12.600 τόνους ἀνευ δριού ἀνοχῆς, μόνον δὲ ή ἐπακριβῆς ἐπλήρωσις ήταν ανιστάτα ποιησιαρχίαν τοῦτο τὸν ἀπο-

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

φορτώσεως «πλήρους» φορτίου.

Όσον αφορά τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἑκανωλωτῶν περὶ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ χρόνου ἀναμονῆς (σταλιῶν), τὸ δικαστήριον ἔκρινε, διτά κατὰ παγίαν ἐρμηνεῖαν, ὡς ναυλωτῆς δικαιούμενης νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸν χρόνον ἀναμονῆς κατὰ τὸ δοκοῦν αὐτῷ, μὴ ὑποχρεούμενος εἰς ἐπιτάχυνσιν τῆς φορτωτικῆς. Σχετικῶς, ἔγειντο ἀναφορὰ εἰς δικαστική ἀπόφασιν ἐκδοθεῖσαν ἐν ἑταῖ 1898, ἥν ἐρμηνεύων ὁ *Seruitton* (16η ἑκδοσία σελ. 363), δέχεται ὅτι ὁ ναυλωτὴς δικαιοῦται νὰ κρατήσῃ τὸ πλοῖον ἐφ' ὀδόληρον τὸν χρόνον ἀναμονῆς (σταλιῶν), ἔστω καὶ ἵνα τὸν πάντα νὰ διενεργήσῃ τὸν φόρτωσιν εἰς συντομώτερον χρόνον.

Ἡ διδασκαλία αὕτη συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν συνήθησαν καὶ ἔξετελέσθησαν ἐκατοντάδες ναυλουσμάτων, εἶναι σύστοιχος καὶ πρὸς τὸν σχετικὸν τὸν ναυλουσμάτων τῆς παρούσης ναυλώσεως. Καθορίζει τούτο τὸν συμφωνηθέντα χρόνον ἀναμονῆς (σταλιᾶς). Δικαιούμενοι οἱ ναυλωταὶ νὰ διενεργήσωσαν τὴν φόρτωσιν εἰσῶ τοῦ χρόνου τούτου, οὐδεμίαν ἔχονται νὰ ἀνέλαβον ὑποχρέωσιν νὰ διενεργήσωσαν ταύτην ἐντὸς συντομάτερου χρόνου. Οὐδεμίαν εἴχον οὗτοι ὑποχρέωσιν νὰ ἐπιταχύνουν τὴν φόρτωσιν ὥστε νὰ συντάμωσιν τὸν ἐλόγω χρόνον. Χαρακτηριστικῶς ὁ δικαστής *Roskill* προσέθεσεν, ὅτι μᾶλλοντι ἐδικαιοῦτο νὰ ἀποφασίσῃ κατὰ τρόπον διάφορον πρὸς τὰ ἡδη νομολογηθέντα, θά ἐδίσταζε σφόδρα πρὶν ἡ ἀνατρέψῃ τὴν ἀποφιν τοῦ δικαστοῦ *Seruitton*, ἥν πάντες καὶ νομικοὶ καὶ ἐμποροὶ ἔθεωροι σαν ἀπίπτε τὸν ὄρθην.

Ἄμφοτεροι, συνεπῶς, οἱ ισχυρισμοὶ τῶν ἑκανωλωτῶν, ἀπερρίφθησαν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

‘Αριθ. 13, 435/1963

Πρόεδρος ὁ κ. Ἰωάννης Γουρνᾶς.

Εἰσηγητής ὁ κ. Ἐμμ. Ἀνδρεαδάκης, Πρωτόδικος.

Δικηγόροι οἱ κ.κ. Δ. Παπαθεοφάνους, Φρ. Δημότος.

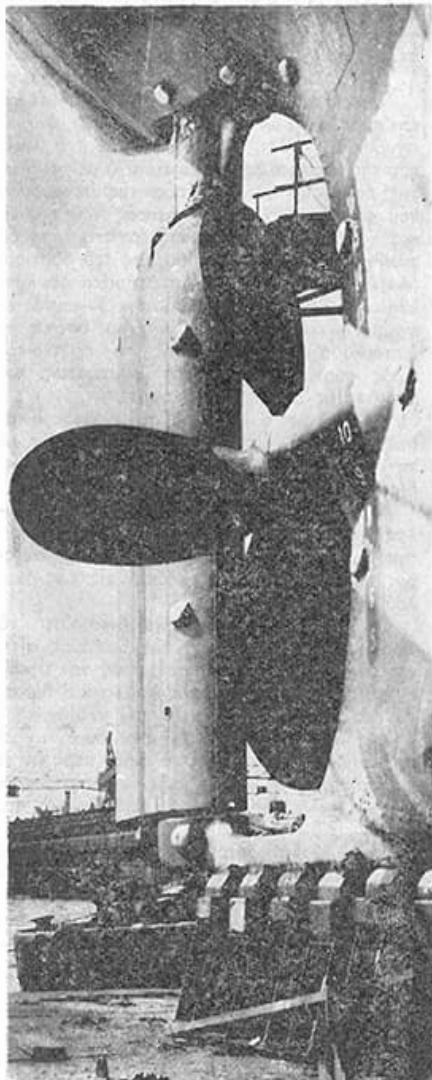
Ναύλωσις.— “Ελλειμμα φορτίου.— Οὐκ εὐθύνη ἑκανωλωτοῦ ἐφ’ ὃσον ὀφείλεται εἰς ἀπομείωσιν τοῦ βάρους. — Οὐκ εἰδύνη ἑκανωλωτοῦ ἐφ’ ὃσον ὁ ναυλωτὴς ἐν γνώσει προεκάλεσε φευδῆ ἀναγραφὴν τοῦ βάρους εἰς τὴν φορτωτικήν. — Δὲν ἀπαιτεῖται ἔγγραφον ἐπὶ μικρᾶς ἀκτοπλοΐας οίσα ἢ διεξάγομένη μεταξὺ λιμένων τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλείου. — Διαζευκτικὴ ἢ ἐπικουρικὴ ἐναγωγὴ δύο προσώπων ὥστε νὰ ἀμφιβάλλεται τίς ὁ ἐναγόμενος, δὲν συγχωρεῖται.

Ἐπειδὴ ἡ ἐναγομένη ἀρνούμενη τὴν ἀγωγῆν διστείνεται ὅτι ἐπὶ τῆς παραληφθείσης πρὸς φόρτωσιν ποσότητος ξηρᾶς σταφίδος (ἐπὶ τοῦ ἄνω ἀτμοπλοΐου), παρεδόθησαν αὐτῇ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἐπὶ ἀλαττον 3.479 χιλιόγραμμα. ‘Ο ισχυρισμὸς οὗτος τῆς ἐναγομένης εἶναι οὐσιώδης, συνιστών ἐντασιν καταλυτικὴν τῆς ἀγωγῆς (κατ’ ἄρθρον 134 παρ. 2 Κ.Ι.Ν.Δ.) καὶ δέοντας ἐπὶ τῇ ἀμφισθήτῃσει τούτου ὑπὸ τοῦ ἐνάγοντος, νὰ ἀποδείξῃ αὐτὸν διὰ παντὸς νομίμου μέσου καὶ μαρτύρων, ἐπιτρεπτέων κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, λόγῳ τῆς ἐμπορικότητος τῆς προκειμένης διαφορᾶς, ὡς ἐπὶ τῆς δημολογουμένης ἐμπορικῆς ιδιότητος τοῦ ἐνάγοντος (ἐπιφυλασσομένου τοῦ δικαστηρίου διπλῶς κατὰ τὴν νέαν τῆς ὑποθέσεως συζήτησιν συνεκτιμήση μεταξὺ τῶν διεσαχθεμένων ἀποδείξεων καὶ τὰ ὑπὸ τῆς ἐναγομένης ἐπικαλούμενα καὶ ἐν νομίμῳ σημάντει προσαγόμενα ἔγγραφα). ‘Ο ἐνάγων ἀντικρούων τὸν ἄνω ισχυρισμὸν τῆς ἐναγομένης προδάλλει, διτά τὸ ἐπικαλούμενον ὑπὸ αὐτῆς ὡς ἄνω ἔλλειμμα τῆς παραληφθείσης σταφίδος, ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς εἰς φύραν αὐτῆς (τῆς σταφίδος), ὡς ἐπὶ τῆς εἰδικῆς φύσεως τῆς καὶ διὰ ἐκ ἡηράνσεως ταύτης. ‘Ο τοιοῦτος ισχυρισμὸς τοῦ ἐνάγοντος τυγχάνει νόμιμος, συνωδά τῷ ἄρθρῳ 144 ἑδάφ. η’ τοῦ μητριθέντος Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ δέοντας, ἀρνούμενης τούτου τῆς ἐναγομένης, νὰ ἀποδείξῃ τούτον διὰ παντὸς νομίμου μέσου καὶ μαρτύρων διὰ τὸ ἀνέφικτον τῆς κτῆσεως ἔγγραφου

ἀποδείξεως, ὡς ἐπὶ τῆς φύσεως τῶν ἀποδεικτῶν. Περαιτέρω δὲ ὁ ἐνάγων ἐπικαλεῖται ἐπικουρικῶς, διτά οὐδεμίαν εἰς ὑθύνην φέρει οὐτος διὰ τὴν ἐπικαλούμενην ὑπὸ τῆς ἐναγομένης ζημίαν, καθόστον αὐτῆς (ἡ ἐναγομένη), ἐν γνώσει προεκάλεσε φευδῆ εἰς τὴν φορτωτικὴν ἀναγραφὴν τοῦ βάρους τῆς φορτωτικῆς ποσότητος σταφίδος, ἀπε τὸν φορτωτικὸν ποσότητος τοῦ τούτου τὴν ζύγισιν ὀλοκλήρου τῆς ποσότητος αὐτῆς. ‘Ο ισχυρισμὸς οὗτος τυγχάνει νόμιμος, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 137 τοῦ ιδίου Κώδικος, καθ’ ὃ ὁ ἑκανωλωτὴς οὐδεμίαν ὑπέχει εἰδύνην, ἐὰν ὁ ναυλωτὴς ἡ φορτωτικὴς ἐν γνώσει προεκάλεσε φευδῆ εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ἢ τὴν φορτωτικὴν ἀναγραφὴν τοῦ εἰδούς ἢ τοῦ βάρους τοῦ φορτίου. ‘Οθεν, ἐν ἀρνήσει τῆς ἐναγομένης, δέοντα νὰ ἀποδείξῃ τούτον, χρώμενος παντὸς νομίμου μέσου καὶ μαρτύρων, διὰ τὸ ἀνέφικτον τῆς κτῆσεως ἔγγραφου ἀποδείξεως, ὡς ἐπὶ τῆς φύσεως τοῦ ἀποδεικτού.

Ἐπειδὴ κατὰ τὰ ἄρθρα 108 καὶ 168 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. αἱ συμβάσεις ναυλώσεως καὶ μετα-

φορᾶς ἀποδεικύονται ἔγγραφάως διὰ τῆς ἐκδόσεως τῆς ὑπὸ τῶν ἄρθρων τούτων προβλεπομένης ἔγγραφου ἀποδείξεως, ἤτοι τοῦ ναυλουσμάτων καὶ τῆς φορτωτικῆς πλήν κατὰ ἡρητή διάταξιν περιεχομένην ἐν τέλει τοῦ ἄρθρου 108, ἐπὶ τῆς μικρᾶς ἀκτοπλοΐας ἢ σύμβασις ναυλώσεως ἀποδεικύεται δι’ δῶλων τῶν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν ὑποθέσεων ἐπιτρεπομένων ἀποδεικτικῶν μέσων. Μικρὰ δὲ ἀκτοπλοΐα είναι ἡ ναυσιπλοΐα ἡ διεξαγομένη εἰς λιμένας τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλείου, ὡς ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει (‘Αναστασιάδου παρ. 238 ζημ. 7). ‘Οθεν ἐν ἀρνήσει τῆς ἐναγομένης ὑπόχρεως καθίσταται ὁ ἐνάγων νὰ ἀποδείξῃ τὸ θεμελιούτα τὴν ἀγωγήν του πραγματικὰ περιστατικὰ καὶ διὰ τὴν σύμβασιν τῆς ναυλώσεως καὶ τὴν ἐκτέλεσιν ταύτης, συγχρουμένου πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου, παντὸς ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ τοῦ τοιούτου τῶν μαρτύρων, λόγῳ τῆς ἐμπορικότητος τῆς διαφορᾶς, κατὰ τὰ ἐν τῷ διατακτικῷ, εἰδικώτερον δριζόμενα, ἐπιφυλασσομένου τοῦ δικαστηρίου, διπλῶς κατὰ τὴν νέαν τῆς ὑποθέσεως συζήτησιν,



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

Five floating docks
for ships up to 86.000 tons dw.

Two graving docks
for ships up to 38.000 tons dw.

2000 tons forging press

Licensees for :

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

SHIPBUILDERS

MARINE ENGINE BUILDERS

Manufacturers of
Industrial Equipment

SHIP REPAIRERS

WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND

συνεκτιμήση μετά τών διεξαχθησούμενων άποδείξεων και τά υπό τού έναγοντος έπικαλουμένων και έν νομίμω σημάνσει προσαγόμενα έγγραφα.

Έπειδη ή έναγομένη άρνηση την άγωγήν διά τών έγγραφων προτύπων της, έπιδιώκεται την καταδίκην τού έν τη άνταγωγήν άναφερομένου τρίτου — μεθ' οὐ διατείνεται διτι κατηρτούς την έπιδικον σύμβασιν ναυλώσεως — η τού έναγοντος, εις την πληρωμήν αύτή τού ποσού τών 1.253,44 δρχ. δι' αποζημίωσιν της προξενηθείσης εις αύτήν της ζημίας έκ της άπωλείας της ίδιας ποσότητος της παραληφθείσης, πρός μεταφοράν σταφιδος. Ούτωσι διατυπωμένη ή κρινομένη άνταγωγή κρίνεται άπορριπτέα, ώς πρός άμφοτέρους τούς άντεναγομένους, λόγω άκυρότητος τού δικογράφου αύτης (άνταγωγής), διότι τοιαύτη διαζευκτική ή έπικουρη έναγωγή ύπό ούδεμιάς διατάξεως τού νόμου συγχωρείται, τούναντίον δέ έκ τών άρισμάν της Πολ. Δικονομίας

(ἀρθρ. 68, 70, 136, 201 παρ. 1 και 533), προκύπτει οτι τὸ πρόσωπον τοῦ έναγοντος (ή άντεναγοντος) ή έναγομένου (ή άντεναγομένου) δέον νὰ είναι ωρισμένον και θετικόν, και κατά συνέπειαν, έαν μεταξύ δύο ο εις μόνον εθύνεται, ἀλλ' ἀμφιβάλλεται ποίος, δέν δύνανται άμφοτεροι νὰ ένανθωσι διαζευκτικῶς ή έπικουρικῶς. Ούδε πρόκειται ένταυθα περὶ διμοδικίας, ίνα οι ἐπὶ ταύτης ὁρίσμοι στηρίζωσι τὸ έγκυρον τοῦ δικογράφου τῆς υπὸ κρίσιν, ώς ἄνω έχουσης, άνταγωγῆς, διότι ή διμοδικός προϋπόθεσιν έχει την κατά πλειόνων, ώς ὑποχρέων πάντων δόμου, ἀπατητησιν τοῦ δικαιουχου ἐφ' δόσων αἱ ὑποχρεώσεις τούτων έχουσι πρὸς ἀλλήλας τὴν ἡρίζει ὁ νόμος σχέσιν, γεγονός ὅπερ οὐδόλως συντρέχει εἰς τὴν προκειμένην ἔννοιαν τῆς διαζευκτικῆς έναγωγῆς (βλ. Εὐκλ. παρ. 80 σημ. 14, Κιτσικόπ., ὑπ' ἀριθ. 70 Πολ. Δικονομίας και τὴν αὐτόθι νομολογίαν 'Εφ. Α. 39/935 ΕΕΝ Β' 765).

ΔΗΜ. ΠΑΠΑΘΕΟΦΑΝΟΥΣ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

• Η έκτασις τῶν άρμοδιοτήτων τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος.

Ένδιαφέροντα ζητήματα σχετιζόμενα πρὸς τὴν έκτασιν τῶν καθηκόντων τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος ἀνέκυψαν, κατόπιν προσφάτων ἀποφάσεων τῶν διετανικῶν δικαστηρίων. Η ύπόθεσις ήτις έδωσεν ἀφορμὴν εἰς τὴν δικην, ἐστηρίζετο εἰς τὰ ἀκόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Ο ναυτικός πράκτωρ, ἔγκατεστημένος εἰς λιμένα τῆς Μαδέιρας, διωρίσθη ύπὸ τῶν ἐν Αγγλίᾳ εἰσαγωγέων γεωμήλων και κρομμύων. Οι τοιαὶ ήσαν συγχρόνως ναυλωταὶ πέντε πλοίων, οι πλοιοκτήται διώρισαν τὸν αὐτὸν πράκτορα ἐν συνενοήσει μετὰ τῶν ναυλωτῶν. Αἱ συμβάσεις ναυλώσεως περιεῖχον τὸν γνωστὸν δρῦ «FIOST», ἐνῷ αἱ συμβάσεις ἀγόρας τῶν φορτίων ἐγένοντο ύπὸ τὸν δρῦ «FOB». Οι κοινὸι πράκτωροι τῶν ναυλωτῶν και τῶν πλοιοκτήτων, ἀποδειγμένως ἐμερίμησεν διὰ τὴν φόρτωσιν και τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου και κατέβαλε τὰ σχετικά ἔξοδα εἰς τοὺς ἔργολαβους φορτώσεως, δὲν κατέβαλε ούμως τὰ ἐπὶ τῆς προκυμαίας δημιουργήθεντα ἔξοδα τοῦ φορτίου.

Τῆς φορτώσεως και στοιβασίας περατωθείσης, ὁ πράκτωρ ἐνεφάνισεν εἰς τοὺς ναυλωτάς τὸν λογαριασμὸν τοῦ πρὸς πληρωμήν, ἐφ' οσον οι πλοιοκτήται, λόγω τοῦ δρῦ «FIOST», ούδεμιάν εἶχον ὑποχρέωσιν πρὸς πληρωμὴν αὐτοῦ. Οι ναυλωταὶ ούμως τὴν φορτώσεως, δὲν κατέβαλεν ούμως τὰ ἐπὶ τῆς προκυμαίας δημιουργήθεντα ἔξοδα τοῦ φορτίου.

Ο πράκτωρ, ὑποστηρίζων τὴν ἀξίωσιν του, ὑπεστήριξεν διτι ένηργησε συμφώνων πρὸς τὰς δημητρίας τῶν ἐντολέων του και συνεπώς ἐδικαιούτω νὰ ζητήσῃ τὴν πληρωμὴν τῶν διαπανθημένων. "Ετι, ίσχυρισθη διτι ή ἀξίωσις τοῦ ἐστηρίζετο εἰς τὴν συνήθειαν τοῦ λιμένος.

Οι ναυλωταὶ ὑπεστήριξαν διτι ύπὸ τὰς περιστάσεις τῆς παρούσης περιπτώσεως, δὲν ἐνέπιπτεν ἐντὸς τοῦ κύκλου τῶν καθηκόντων τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος ή διὰ λογαριασμὸν τῶν ναυλωτῶν πληρωμὴ τῶν ἔξοδων φορτώ-

σεως, ἐνειδικῆς ἐντολῆς τῶν ναυλωτῶν, ἦν ἐν προκειμένω δέν είχε λάβει ὁ πράκτωρ.

Ο ναυτικός πράκτωρ, ώς ἐλέχθη ἀνωτέρω, ἐπεχειρήσε νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ἀξίωσιν του, ίσχυριζόμενος διτι, κατά συνήθειαν τοῦ λιμένος τῆς φορτώσεως ἐν Μαδέιρα, ὁ μὲν φορτωτῆς βαρύνεται μὲ τὰ ἔξοδα τῆς μεταφορᾶς τοῦ φορτίου μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου και τὰ ἐπὶ τῆς προκυμαίας ἐργασίας, τὸ δέ πλοιον μὲ τὰ ἔξοδα στοιβασίας τοῦ φορτίου. "Αντιθέως, οι ναυλωταὶ ὑπεστήριξαν διτι κατ' ἔθιμον ἐν ίσχυι εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον γεωμήλων και λαχανικῶν ἐν γένει, διάκοις τὸ ἐμπόρευμα ἀγοράζεται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρὸς φόρτωσιν, τὰ ἔξοδα φορτώσεως και στοιβασίας βαρύνουν τὸν φορτωτό.

"Ἐν τούτοις, διτι κατὰ πρώτον βαθμὸν δικάσας δικαστής Μεγαλ. δὲν ησχολήθη σύτε μὲ τὴν ἀξίουμένην συνήθειαν οὔτε μὲ τὸ ἔθιμον, διότι ἐκρίνει διτι ούδετερον ἀπέδειχθαι.

Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ αἴτινες κατὰ τὸν ναυλωτάς δέον νὰ ἀκολουθούνται ἐν τῷ καθορισμῷ τῶν ἀρμοδιοτήτων τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος, δύνανται νὰ συνυποθέσων εἰς τὰς ἀκόλουθας πέντε θέσεις:

1. Ο ναυτικός πράκτωρ δικαιούται νὰ προδῇ εἰς ἔκεινας μόνον τὰς δαπάνας αἴτινες ἀναγκαῖς συνάπτονται πρὸς τὴν προσέγγισιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα και δύνανται νὰ ἀχθῶσιν εἰς χρέωσιν τοῦ πλοίου.

2. Μόνον ἐκείναι αἱ δαπάναι δύνανται νὰ ἀχθῶσιν εἰς χρέωσιν τοῦ πλοίου, περὶ ὧν ἐχορηγήθη ρητῶς η σιωπηρῶν ἐντολῆ. "Η σιωπηρά ἐντολὴ ἀφορᾷ μόνον τὰ λιμενικά και πλοηγικά δικαιωμάτων.

3. Τὰ ἔξοδα φορτοεκφορτώσεως δέον δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ώς εἰς ἴριο φατού διότι οι φορτωταὶ κατέβαλον εἰς τὸν ναυτικὸν πράκτορα τὰ ἔξοδα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου μεταφορᾶς τοῦ φορτίου, λόγω προφανῶς τοῦ δρῦ «FOB». Παρέμειναν συνεπῶς ἐν ἀμφισθήτησει τὰ ἔξοδα στοιβασίας τοῦ φορτίου, ἐν τούτοις η ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου. "Ἔφετείου ἐθίζειν ἀπαντά τὰ θέματα τῆς ύποθέσεως.

Τὸ ἔφετείον ἐτόνισεν ἐν τῇ ἀπόφασει του, διότι ἐφ' οσον δὲν ἐτίθετο θέματα ἔθιμον η συμβασίας ἐν προκειμένῳ και ἐλλείψει εἰδικῆς ἀντιθέου συμβατικῆς ρυθμίσεως τοῦ θέματος, τὸ δικαιοίον διότι η ὑποχρέωσις τῶν φορτωτῶν παύει ἀφ' ης τὸ φορτίον φθάσαι εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου. "Απὸ τοῦ σημείου ἐκείνου, ἀνακύπτει η ὑποχρέωσις τοῦ πλοίου πρὸς φόρτωσιν και στοιβασίας τοῦ φορτίου. "Υπὸ τὰς συνήθειας ταύτας, είναι σαφές διτι ὑπάγεται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πράκτορος τοῦ πλοίου η ιερίμωνα διά τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου και η πληρωμὴ τῆς σχετικῆς δαπάνης, η ούμως τὸ ναυλοσύμφωνον ἐπιπρίπτει εἰς δάρος τῶν ναυλωτῶν.

Ενδιαφέρουσα ήτο η κρίσις τοῦ ἔφετείου καθ' ην τὰ συμβαλλόμενα μέρη έδει νὰ μη στηρίζωσαι εἰς έθιμα η συνηθείας, αἴτια δὲν δύνανται νὰ ἀποδείξωσι.

βαρύνεται μὲ τὰ φορτοεκφορτωτικά ξέδοια. "Ἐὰν τὸ ναυλοσύμφωνον σιωπάτῃ ἐπ' αὐτοῦ, τότε ἐπειδή κατ' ἀρχήν ὁ ἔκναυλωτής βαρύνεται μὲ τὰ ἐνόγνωτα πράκτωρα δικαιούτωται νὰ δεχθῇ τις, διτι ὁ ναυτικός πράκτωρ δικαιούτωται μὲ τὰ ἐνόγνωτα πρόσωπα εἰς τὸ πλοίον. "Ἐκ τούτου ούμως λύεται τὸ πρόβλημα ποίος διαρύνεται μὲ τὰ ἐνόγνωτα πρόσωπα τοῦ πλοίου.

5. Εὰν εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ἔχῃ συμφωνήθη ὁ δρῦς «FIOST» είναι σαφές διτι τὰ ξέδοια φορτωτώνες και στοιβασίας δέν βαρύνεται τὸ πλοίον. "Ἐκ τούτου ούμως λύεται τὸ πρόβλημα ποίος διαρύνεται μὲ τὰ ἐνόγνωτα πρόσωπα τοῦ πλοίου.

Δεδομένου, ης εἰρηται, διτι οι περὶ ἔθιμου και συνηθείας ίσχυρισμοὶ ἐκρίθησαν ώς ἀναπόδεικτοι, τὸ δικαστήριον ἐκαλείτο νὰ ἀποφασίσῃ περὶ τοῦ έν τῇ τελευταίᾳ ώς ἄνω «θέσεις» προβλήματος, ὅπερ δέν είχε μέχρι τοῦ πλοίου.

Τὸ τιθέμενον πρόβλημα συνοψίζεται εἰς τὸ ἐντὸς τῆς γενικῆς ἐντολῆς τῶν ναυλωτῶν και τῶν ἔκναυλωτῶν, ὑπάγεται η μέριμνα διά τὴν φόρτωσιν και στηριζεται τὸν ουτοδιαστίου και τὸ πληρωμή τῶν ναυλωτῶν και τῶν διαπόδεικτων τῶν ναυλωτῶν, ὑπάρχει ο δρῦς «FIOST» και δέν είχε λάβει ειδικήν ἐντολήν παρὰ τοῦ ναυλωτοῦ.

Τὸ πέραν τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος ἐκπρύχθη ὁ κατὰ πρῶτον βαθμὸν δικάσας δικαστής Μεγαλ., κρίνας διτι οι ναυτικοὶ πράκτωροι τὸν θεωρόσητη ἐπειδή εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα ύπηρχεν ο δρῦς «FIOST», διτι ύπηργετο ἐντὸς τοῦ κύκλου τῶν καθηκόντων τοῦ ή μέριμνα τῆς πράκτωσεως και στοιβασίας διά λογαριασμὸν τῶν ναυλωτῶν, οἵτινες συνεπῶς εἰνού υποχρέωσιν νὰ ἀποκαταστήσωσι τὰ ἐντεῦθεν γενόμενα ξέδοια.

Κατὰ τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως οι ναυλωταὶ ήσκησαν ἔφεσιν, ἐν τῷ μεταξὺ ούμως τὸν περιορίσθηση κατά πάντα τὸ ἀντικείμενον τῆς διαπόδεικτης συμβασίας τοῦ φορτίου, διότι οι φορτωταὶ κατέβαλον εἰς τὸν ναυτικὸν πράκτορα τὰ ἔξοδα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου μεταφορᾶς τοῦ φορτίου, λόγω προφανῶς τοῦ δρῦ «FOB». Παρέμειναν συνεπῶς ἐν ἀμφισθήτησει τὰ ἔξοδα στοιβασίας τοῦ φορτίου, ἐν τούτοις η ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου. "Ἔφετείου ἐθίζειν ἀπαντά τὰ θέματα τῆς ύποθέσεως.

Τὸ ἔφετείον ἐτόνισεν ἐν τῇ ἀπόφασει του, διότι ἐφ' οσον δὲν ἐτίθετο θέματα ἔθιμου η συμβασίας ἐν προκειμένῳ και ἐλλείψει εἰδικῆς ἀντιθέου συμβατικῆς ρυθμίσεως τοῦ θέματος, τὸ δικαιοίον διότι η ὑποχρέωσις τῶν φορτωτῶν παύει ἀφ' ης τὸ φορτίον φθάσαι εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου. "Υπὸ τὰς συνήθειας ταύτας, είναι σαφές διτι ὑπάγεται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πράκτορος τοῦ πλοίου η ιερίμωνα διά τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου και η πληρωμὴ τῆς σχετικῆς δαπάνης, η ούμως τὸ ναυλοσύμφωνον ἐπιπρίπτει εἰς δάρος τῶν ναυλωτῶν.

Ενδιαφέρουσα ήτο η κρίσις τοῦ ἔφετείου καθ' ην τὰ συμβαλλόμενα μέρη έδει νὰ μη στηρίζωσαι εἰς έθιμα η συνηθείας, αἴτια δὲν δύνανται νὰ ἀποδείξωσι.

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

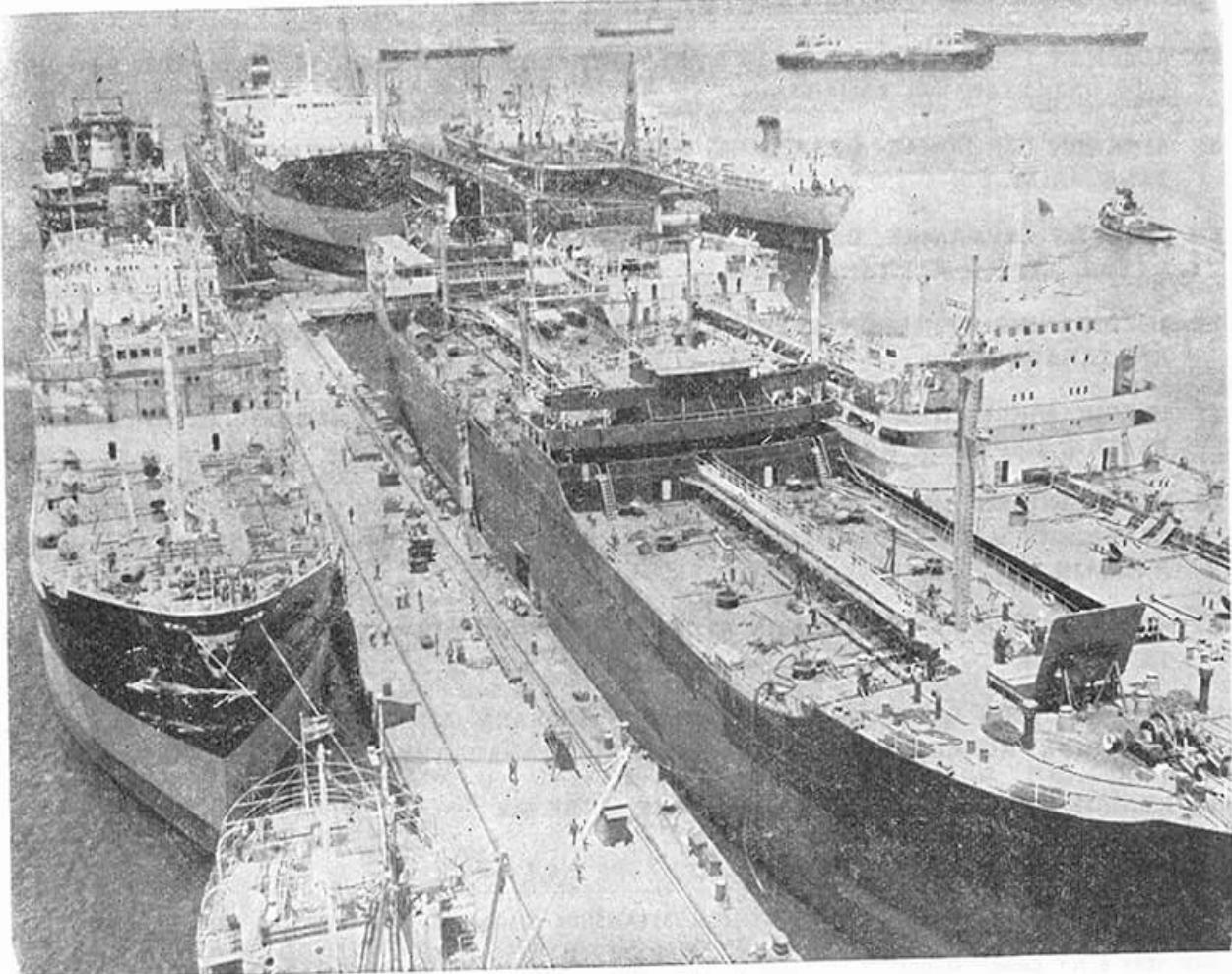
MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
TEL. NIGHT: 412905

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.



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΣΤΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

Cables: "DEUTELLEN"

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : 'Ακτή Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

ΠΛΟΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΛΑΪΚΗΝ ΚΙΝΑΝ

Τρία τούλαχιστον ναυπηγεία, ήτοι τά ναυπηγεία σιοτάτ, τά ναυπηγεία τους Ατλαντικού και τά ναυπηγεία της Ζιρόνδης θά διεκδικήσουν τήν έξασφάλισην τής παραγγελίας άριθμού τίνος πλοίων διά λογαριασμὸν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας. Έκ πρόσωπος τῆς «Ενώσεως» τῶν Γάλλων ναυπηγών έδηλωσε πρὸ τού μερών ὅτι, ἂν τὰ σχέδια ποὺ έχουν υποβλήθη εἰς τὸ Πεκίνον ἐγκριθοῦν, τότε μία γαλλική ἀποστολὴ θὰ αναχωρήσῃ διά τὴν Ἐρυθρὰν Κίναν, προκειμένου νὰ διαπραγματευθῇ τὴν σύναψιν τῆς τελικῆς συμφωνίας. Έκ τῶν κύκλων τῆς ναυπηγικής διαδήλωσον, ὅτι τὸ πᾶν θὰ έξαρτηθῇ ἐκ τῆς συναγωνιστικότητος τῶν τιμῶν, τὰς ὅποιας θὰ προσφέρουν οἱ Γάλλοι καὶ ἐκ τῶν προθεσμιών παραδόσεων τῶν πλοίων.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τὴν 1ην Μαρτίου ἔ.ἔ. ἡ δύναμις τοῦ γαλλικοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων ἥρθησε 95 αὐλάφι, ἐν ὑπερείᾳ, συνολικῆς χωρητικότητος 2.980.156 τόν. γκρός, ἔναντι 113 αὐλαφ., 3.80.056 τόν. γκρός, πρὸ ἄνδες ἔτους. Τὸ δρισού μέσου μεγέθους ἀνήλθεν εἰς 31.730 τόν., ἔναντι 28.141 τόν. πρὸ διωδεκαμήνου. Οἱ ἀριθμοὶ σύντοιχοι ἀποκαλύπτουν τάσσον ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ γαλλικοῦ στόλου τῶν τάνκερων, ἢτις ἐπεσημανθή, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους, διὰ τὰς πωλήσεως ἀρκετῶν παλαιῶν μονάδων καὶ τὰς προσθήκης νεοτεύκτων μεγάλων μεγέθους. Διὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται ἡ ἕνταξις εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τριῶν δεξαμενοπλοίων τῆς τάξης τῶν 50.000 τόνων d.w. καὶ τῆς χυτογόνως εἰς ἡλικίαν ἡ εἰς τὸ ἔξτερικον ἔτέρων ἀπάλλα, τῶν ὅποιων ἡ χωρητικότης θὰ ποικίλλῃ μεταξὺ 56.000 ἔως 92.000 τόνων d.w. ἔκαστον.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΠΛΟΙΑ ΠΡΟΣ ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Τὰ γιουγκοσλαϊκὰ ναυπηγεία παρέδωκαν τὸ παρελθόν ἔτος εἰς ξένους ἐφοπλιστάς σκάφη χωρητικότητος 230.000 τόνων, ἀντιπροσωπεύοντα ἀξίαν 17.5 δισεκατομμυρίων δημορίων. Μεταξὺ τῶν παραδούντων πλοίων περιελαμβάνοντο ἔνα τράμπ διά τὴν Πολωνίαν, τέσσαρα φορτηγά διά τὴν Λιθερίαν, ἐπτά διά τὴν Μεγ. Βρετανίαν, ἔνα διὰ τὴν Σουηδίαν, ἔνα σκάφος κατάληλον πρὸς μεταφορὰν ζώων διά λογαριασμὸν τῆς Δανίας καὶ τίνα ἀκτοπλοϊκὰ διά τὴν Ἰνδονησίαν. Πέραν τῶν ἀνωτέρω, τὰ γιουγκοσλαϊκὰ ναυπηγεία παρέδωκαν καὶ εἰς τὸν κρατικὸν γιουγκοσλαϊκὸν στόλον ἐνδεκα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 45.566 τόνων γκρός, ητοι ἔξι φορτηγά, ἔνα ἀκτοπλοϊκὸν καὶ τέσσαρα ἐπιβατηγά μικρᾶς χωρητικότητος.

ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Τὴν κοινὴν γνώμην θέλουν νὰ κερδίσουν οἱ Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ὑπὲρ τῆς ὑποθέσεώς των. Καὶ συνισταται αὐτοὶ, τὸ μὲν εἰς τὴν παροχὴν ἀρρώστων ἐπιχορήγησαν, τὸ δὲ εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ συντημάτου «Sihl Amerika».

Δέν παραλείπεται εὐκαιρία προσδόλης τὸν ὑπρεστοὺς τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου. Καὶ μία τοιστοῦ εὐκαιρία ἡτοὶ ἡ πρὸ τίνος χρόνου συγκλητίσαται εἰς Νίσαν. Υόρκην 50ή ἑθνική διάσκεψις τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου.

Εἰδικὸν κεφάλαιον τοῦ μακροῦ ψηφίσματος,

σπέρ ἴνεκριθη κατὰ τὴν ἐν λόγῳ διάσκεψιν, ἀναφέρεται εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Ιδού τι σχετικῶς συνιστάται (recomendation). Ἐνέχει γενικότερον διά τὴν διεθνῆ Ναυτιλίαν ἰνδιαφέρον, ἀφοῦ οἱ Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι κατέχουν τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸ παγκόσμιον ἔξωτερικὸν ἐμπόριον:

«ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ». Τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἡ ἑθνικὴ ἀμύνα αὐτῶν ἀπαίτουν τὴν ὑπαρξίαν ἀνάλογην στηγμὴν ισχυρᾶς, ἐπαρκούς καὶ ἀκμαίας ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Η διάσκεψις συνιστά τὰς ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίας ναυτικὰς ἐταίριας, τὰς διακρινομένας διὰ τὰς ὑπηρεσίας των καὶ διὰ τὰς συνεχίζομένας προσταθείας αὐτῶν πρὸς ἀνάστητον καὶ ἐπέκτασιν τῶν ἐχαγγών τῶν προϊόντων τῆς ἀμερικανικῆς διοικησίας. Οὕτω ἐνεργούμεναι πραγματοποιοῦν ἀξιόλογον εἰσφοράν εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν ἀμερικανικῶν πληρωμῶν, τόσον διὰ τῶν κερδῶν των, δσοι καὶ διὰ τῶν ἐμπορικῶν δυνατοτήτων τὰς δοπίαις δημιουργούν. Ο ζωτικός αὐτὸς ρόλος προσλαμβάνει αὔξουσαν σημασίαν εἰς περίοδον, καθ' ἣν μέγια τῆμα τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ὑπόκειται εἰς ἑθνικιστικὴ πίεσιν καὶ εἰς ἑθνικιστικὰς κατευθύνσεις. Αἱ ναυτικαὶ ἐταίρια τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν παρέχουσαι τακτικὰς ὑπηρεσίας προσεγγίσεων ἐπὶ ἐδραιωμένων γραμμῶν ἥρχισαν ἡδη νὰ ἐφαρμόζουν πρόδρομα εύρειας ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλίκων σκαφῶν των. Ἀποτέλεσμα τούτου είναι, ὅτι ταχύτερα καὶ ικανότερα πλοία θὰ χρησιμοποιοῦνται ἐφεῆς καὶ ὅτι αὐξάνεται ἡ δυνατότης προσαγωγῆς καὶ ἐξυπηρετήσεως τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

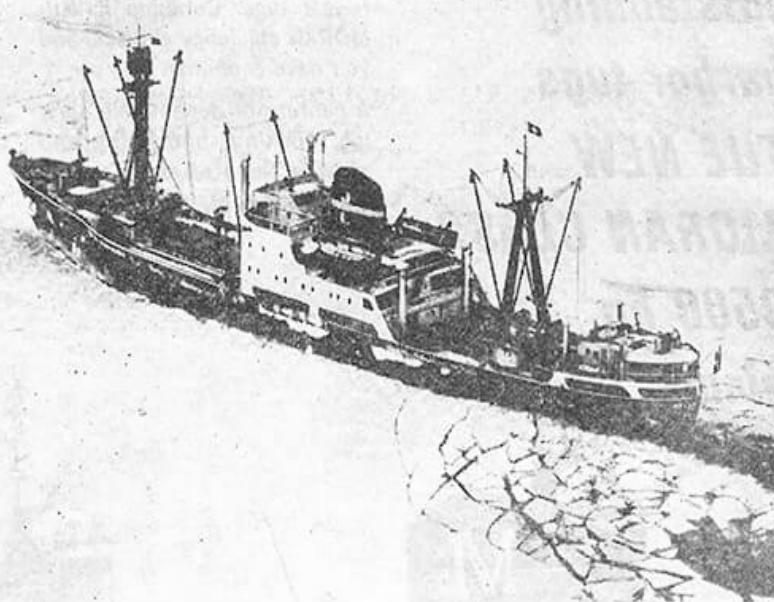
«Η συνέχισις τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμμα-

τος ἀντικαταστάσεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ δύναται νὰ δικαιολογηθῇ μόνον, ἂν ἡ ἀμερικανικὴ διοικησία προθῇ εἰς εύρυτέραν χρησιμοποίησιν τῶν προσφερομένων μέσων. Προτέπει ἡ διάσκεψις τὰς ἀσχολουμένας μὲ τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον ἐπιχειρήσεις νὰ ἐπανεξτάσουν ἐμπειριστατωμένας τὴν ίδιατέραν αὐτῶν πολιτικὴν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν, διὰ νὰ δειναίωσον δτι, οὔτε ἐκ προαιρέσεως, οὔτε ἐξ ἀμελείας των, παρέλειψαν εύκαιριας, δπως τὸ ἀμερικανικὸν ἔξωτερικὸν ἐμπόριον χρησιμοποιοῦ διά τὰς μεταφορὰς κρατικῶν φορτίων ἡ φορτίων χρηματοδοτουμένων ἀμέσως ἡ ἐμμέσως ἀπό τὸ Δημόσιον. Συνιστᾷ, δπως οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον παράγοντες τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, οἱ τοποθετημένοι εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καθέ εύκαιριας διὰ τὴν προδρομήν τῆς χρησιμοποίησεως τῶν προσφερομένων ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων ὑπηρεσιῶν. Περαιτέρω ἡ διάσκεψις προτέπει, δπως τὸ κράτος ἀποφεύγῃ τὴν δημιουργίαν ἀμέσων συναγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγούμενών πλοίων μὲ τὰ ἀνήκοντα εἰς ιδιώτας ἀμερικανικὰ πλοία, τῶν ὑπεράγον αὐτηρῶν κανονισμῶν μὴ συναδόντων εἰς τὰς συνθήκας ἐνὸς ὑπερποντίου ἐμπορίου καὶ δπως συμπαρίσταται εἰς τὰς συνεχίζομένας ἀνάγκας καὶ προσπαθείας τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τοῦ διεθνοῦς συναγωνισμοῦ πιέσεων».

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

«Η ἀπόφασις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, δπως δημιουργήσουν ἐμπορικὸν στόλον μὲ

ΓΡΑΜΜΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΩΝ ΠΑΓΩΝ



«Ἐν ἑκατὸν περιήμων «πολιτικῶν» δηξελοπλοίων — μηχαναὶ B & W — τῆς Λωρίτζεν Λαΐν, τὸ «Helga Dən», 5.050 τόν. d.w., ἐκ τῶν ὅποιων διατίθενται 21 ἐν συνόλῳ σκάφη. Εἰναι, ὡς γνωστόν, πλοῖα λίαν ισχυρᾶς κατασκευῆς — διπλοὶ νομεῖς, παχέας ἐλάσματα — εἰδικὰ διὰ πλόας εἰς πολιτικὰς περιοχάς, μὲ ικανότητας μετρίων παγοθραυστικῶν. Δι᾽ αὐτῶν δὲν διατηρεῖται μόνον τακτικὴ χειμερινὴ γραμμὴ μὲ τοὺς λιμένας τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, Μόντρεαλ, Θρὴ Ρίθερς, Κεμπέκ, ἀλλὰ καὶ μὲ λιμένας τῆς Γροιλανδίας. Τέσσαρα ἐξ αὐτῶν τῶν πλοίων χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ τὰς ἐπιστημονικὰς καὶ ἔξερευνητικὰς ἀποστολὰς εἰς τὴν Ἀρκτικὴν καὶ τὴν Ἀνταρκτικὴν περιοχάς. Τὸ πηδάλιον προστατεύεται ἀπὸ εἰδικᾶς διὰ τὴν κοπήν τοῦ πάγου μαχαίρας καὶ ἡ Ἐλιξ ἀπὸ ιδιαίτερα πτερυγία.

συναγωνιστικήν Ικανότητα, άποκαλύπτεται από τάς προτάσεις, τάς σχετικάς μὲ τάς υπερποντίους μεταφοράς. αϊτίνες περιελαμβάνοντο εἰς τὸ μῆνυμα τοῦ Προέδρου κ. Τζόνσον πρὸς τὸ Κογκρέσον διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος τὸ ἀρχόμενον ἀπὸ Ιης 'Ιουλίου. 'Αναφορικῶς μὲ τὴν ναυτιλίαν, ὁ Πρόεδρος ἐτούτην, διὰ αἱ προσπάθεια πρὸς ἀνάζωγόντινον τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας θὰ συνεχισθοῦν καὶ διὰ ιδιαίτερα προσοχὴ θὰ δοθῇ εἰς τάς σχέσεις κεφαλαίου καὶ ἐργασίας καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν νέας τακτικῆς πρὸς τὸν σκοπὸν δελτίωσεως τῆς συναγωνιστικῆς θέσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, «ῶστε σὺν τῷ χρόνῳ νὰ μειωθῇ ἡ ἀνάγκη καταβολῆς κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων».

Οὐσιώδες σημεῖον τοῦ προγράμματος ἀναφέρεται εἰς τὸ διατεθρόμενον κεφάλαιον πρὸς χρηματοδότησιν τῆς ναυπηγήσεως πλοίων. Διὰ τὸ προσεχὲς οἰκονομικὸν ἔτος ζητοῦνται πιστώσεις 124.9 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, αϊτίνες θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν Ναυτικὴν Διοικήσιν νὰ παραγγείλῃ 17 ἐμπορικὰ σκάρη, μέλλοντα νὰ τεθοῦν εἰς τὴν υπερποντίαν τῶν ἐπιχορηγουμένων ἑταῖρῶν. Τὸ προτεινόμενον ποσὸν εἶναι κατὰ 12.4 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἀνάτερον τοῦ κονδύλου διὰ τὸ τρέχον οἰκονομικὸν ἔτος, κατὰ τὸ όποιον ἐδόθησαν παραγγελίαι διὰ 15 πλοίων.

ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΠΑΛΑΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Μετά τὴν ἀπόφασιν τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως, τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὅπως ἀποσύρῃ ἐκ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου 18 φορτηγά τοῦ τύπου «C4» καὶ τὰ διαθέση εἰς μὴ ἐπιχορηγουμένας ἑταῖρας, ἀναμένεται περιστοτέρα ἐργασία εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα. Πέντε εἰκόνες πλοίων αὐτῶν πρόκειται νὰ ἀνακατασκευασθοῦν διὰ χῶμα φορτίων, αὐξανομένης σημαντικῶς τῆς χωρητικότητός των, ἐνῷ διὰ τοῦ καταλλήλου ἔξοπλισμοῦ

τοῦ θά εἶναι ίκανά νὰ συναγωνισθοῦν εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν καὶ ἄλλων χώμα φορτίων. 'Επειρα διάτην τὸ σκάφη θὰ ἐπιμηκυνθοῦν διὰ τῆς προσθήκης νέου μεσαίου τμήματος καὶ ταύτοχρόνως θὰ διασκευασθοῦν, ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει, πρὸς μεταφορὰν φορτίων εἰς δοχεῖα δι' υπερποντίαν εἰς ἀκτοπλοΐας ἢ υπερποντίους γραμμάς. Τὰ υπόλοιπα πέντε φορτηγά θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς ἀκτοπλοΐας μεταφορὰς γενικῶν φορτίων.

Τὸ κόστος μετατροπῆς τῶν 18 σκαφῶν ύπολογίζεται νὰ ἀπαιτήσῃ διπάνην 71 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ὅσον δηλαδὴ — κατὰ προσέγγιστον — θὰ εἶναι τὸ ἀμερικανικὸν κόστος κατασκευῆς ἐπτά νέων φορτηγῶν τῶν 12.000 τόνων η.w., ἡ δὲ ἐργασία αὐτῆς εἶναι λίαν εὐπρόσδεκτος ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, τῶν ὅποιων αἱ παραγγελίαι ἀναφέρονται σήμερον εἰς 50 μόνον ώκεανοπόρα πλοῖα. 'Η ιδέα κατασκευῆς πλοίων πρὸς μεταφορὰν φορτίων ἐντὸς κιβωτίων (containers) θεωρεῖται ὡς σημαντικὴ ἀνάπτυξις εἰς τὸν τομέα τῆς διακινήσεως γενικῶν εἰδῶν εἰς υπερπόντια ταξίδια, διότι θὰ ἐπιταχύνῃ τὰς παραδόσεις τῶν φορτίων, ὑπὸ ἐνιαίον σύστημα θαλασσιών, σιδηροδρομικῶν καὶ διδικῶν μεταφορῶν, περιοπτομένου οὕτω καὶ τοῦ κόστους χειρισμοῦ τῶν φορτίων πρὸς φρελος — ἐνδεχόμενος — τῶν παραληπτῶν.

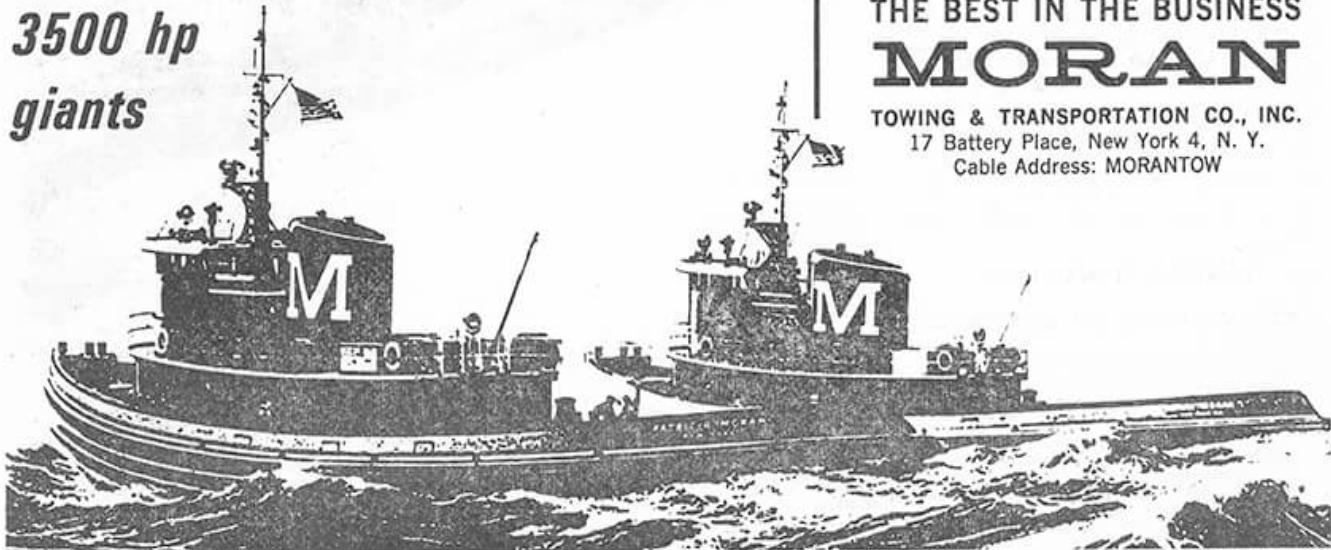
Τοιαύτα πλοῖα ἐργάζονται πρὸς τὸ παρόν, σχεδόν ἀποκλειστικῶς, εἰς ἐνδιοαμερικανικάς μεταφοράς, μολονότι μία ἑταῖριστης χρησιμοποιεῖ σκάφη τινὰ ὑπὸ τὴν ἀστερόεσσαν πρὸς μεταφορὰν φορτίων εἰς κιβωτίων πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικήν. 'Ηδη καὶ ἄλλαι ἑταῖρισται ἀνεκοίνωσαν σχέδιο παρομοίων ἐργασιῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην. Δύο ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας ἀμερικανικὰς ἑταῖριστας διαχειρίσεως πλοίων διὰ φορτίων εἰς δοχεῖα, ἡ «Υπερποντία Θαλάσσης καὶ Ήπαράς» καὶ ἡ ναυτικὴ ἑταῖριστας Μάτσον, μελετοῦν τὴν ἐπένδυσιν κεφαλαίων 40 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων

δολλαρίων διὰ παρομοίαν μετατροπὴν ὄπτω ἐκ τῶν σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, ἵνα τὰ χρησιμοποιήσουν εἰς τὰς υπερποντίας τῶν. 'Επιπροσθέτως ἄλλη ἑταῖριστα διατανήσῃ πλέον τῶν 34 ἑκατομμυρίων δολλαρίων πρὸς μετατροπὴν διὰ σκαφῶν, τοῦ τύπου «C4». Τὰ σχέδια τῆς ἐλόγων ἑταῖριστας προβλέπουν τὴν ἐπιμηκυνσιν τῶν πλοίων διὰ τῆς προσθήκης νέου τμήματος καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν καταστρωμάτων τῶν διὰ γερανῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται ἔκαστον σκάφος νὰ φορτώῃ ἡ ἐκφορτώνη 960 ἑσφραγισμένα κιβώτια φορτίου ἐντὸς δραχείας χρονικῆς περιόδου. 'Αφ' ἐτέρου ή ἑταῖριστα Μάτσον μελετᾶ τὴν ἀνακατασκευὴν δύο σκαφῶν, ἄτινα θὰ λάβῃ ἐκ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, ἵνα τὰ χρησιμοποιήσῃ εἰς μεταφορὰς φορτίων εἰς δοχεῖα πρὸς τὰς νήσους Χαβάδι.

'Επέρα διησης δι' ὅμοιας φύσεως ἀκτοπλοΐας μεταφορὰς σχεδιάζεται παρὰ τῆς ναυπηγήσεως ἑταῖριστα Κάλμαρ, παραφύδος τῶν χαλιθουργίων Μπέθλεμ. Μὲ πρόγραμμα διπάνης 15 ἑκατομμυρίων δολλαρίων προτίθεται ή ἑταῖριστα αὐτῆς νὰ μετατρέψῃ πέντε μεταλλοφόρα, ὥστε νὰ καταστοῦν καταλληλαὶ πρὸς μεταφορὰν ξυλείας καὶ γενικῶν φορτίων εἰς δοχεῖα, ἀπὸ τὰς δυτικὰς πρὸς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Η μετατροπὴ τῶν ύπολοιπων σκαφῶν διὰ μεταφορὰς χῶμα φορτίων, ὀφείλεται εἰς τὴν ἀνάγκην πρὸς κάλυψιν σοβαρᾶς ἐλλειψεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας εἰς τὸν ἐλόγων τομέα, ὡς ἐδήλωσαν ἀρμόδιοι ἐπτρόσωποι τῆς κυβερνήσεως καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. 'Η ἐλλειψις αὐτῆς προσημάνθη τελευταίως, ἐπ' εύκαιρια τῶν συζητήσεων διὰ τὴν μεταφορὰν ἑκατομμυρίων τόνων σιτηρῶν πρὸς τὴν Ρωσίαν, ἥτις προέδωλεν ἀντιρρήσεις διὰ τὴν πληρωμὴν ύψηλοτέρων ναύλων πρὸς τὰς ἀμερικανικὰ πλοία, ἔναντι τῶν πλοίων ἐτέρων σημαδιῶν.

Κρατικοί παράγοντες εἶχον δηλώσει κατά

*Introducing
America's
outstanding
harbor tugs
THE NEW
MORAN CLASS
3500 hp
giants*



Only MORAN has designed, engineered and built docking tugs of 3500 horsepower. Power that gets the biggest job done in the shortest time with the fewest tugs. Combine it with MORAN efficiency and skill and you have economy.

A century of dependable service, docking, undocking and moving ships of every size in the PORT of NEW YORK.

Agents

GREECE: National Hellenic American Line, Venizelou Street No. 10, Athens

BELGIUM: Wm. H. Muller & Co., S.A., 21, Rue de la Bourse, Antwerp

DENMARK: Jorgen A. Rasmussen, 33 Amaliegade, Copenhagen K.

ENGLAND: James A. McLaren & Co. (London) Ltd., 87, Bishopsgate, London, E.C.2.

FINLAND: A. B. Lars Krogius & Co., O.Y., S. Magasinsgatan 4, Helsinki

GERMANY: Ernst Glässer, Altenwall 21, Bremen

ITALY: Paolo Scerni, Piazza Portello 10, Genoa

NORWAY: Henning Astrup A/S, Fridtjof Nansenplasse 4, Oslo. Birger Gjestland A/S, Kong Oscars Gate 62, Bergen

SCOTLAND: Henry Abram, Ltd., 163 Hope Street, Glasgow, C.2

SPAIN: Rafael Navajas, Alameda de Recalde 30, Bilbao

SWEDEN: A. B. Sandstrom, Stranne & Co., Postgatan 2, P.O. Box 93, Gothenburg

THE BEST IN THE BUSINESS

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.

17 Battery Place, New York 4, N. Y.

Cable Address: MORANTOW

τό παρελθόν ἔτος, ὅτι ἡ ἐλλειψις μεγάλων σκαφῶν διὰ μεταφορᾶς ἤπρον φορτίων χῦμα, μὲ εἰδικὸν ἑξοπλισμὸν αὐτούσινάμου φορτώσεως ἀπέτελε τὸ μεγαλύτερον μειονέκτημα τοῦ ἐμπορίου στόλου τῶν Ἰνναμένων πετριῶν. Σήμερον ὑπάρχουν διλιγόντερα τῶν 24 ἀμερικανικού μπάλκ κάρριερ, τῶν 20.000 τόνων *d.w.* ἔκαστον. Ὁ δύκος τῶν ηδη μεταφερομένων σιτρῶν καὶ ἔτερων χύμων εἰδῶν, ὁ ἔξικτηρούσμενος ἀπό ἀμερικανικὰ πλοῖα, διακινεῖται ἀπό ὑπερήλικα λίμπετρα καὶ ἀπό ἄλλα σκάφη ἤπρον φορτίου, οὐχί κατάλληλα διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην. Κατά τὰ σχέδια, ἐν τούτοις, τῶν ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν τράμπτς, αἱ μετατροπαὶ τῶν πέντε σκαφῶν, τύπου «C.4», θὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἀπόκτησιν συγχρονισμένων μπάλκ κάρριερς, συνολικῆς χωρητικότητος 100.000 τόν. *d.w.* καὶ πλέον.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΕΝΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ

Κατά τὴν εἰς τὸ τέλος Φεβρουαρίου ἐπισκεψιν τοῦ ἱαπωνικοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς «Γιαμασίρο Μαρού» είς Λονδίνον, ἐπεσκέψθησαν αὐτὸ περὶ τοὺς 150 ἑκατόρωποι ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυπηγικῶν ἔταιρών. Τὸ ἔξαιρετικὸν αὐτὸ ἐνδιαφέρον, δὲν προεκλήθη τόσον ἐπὶ τῆς μεγάλης τοῦ πλοίου ταχύτητος, ἐν σχέσει μὲ τὴν πρωστήριον Ισχύν, δύσκολὸν ἐπὶ τῆς οἰκονομίας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου γενικῶς.

Κατ' ἄρχην τὸ μικρὸν σχετικῶς κόστος τοῦ πλοίου μειώνει τὸ ἔξυπερτούμενον κεφάλαιον, δοθέντος δὲ τὸ κόστος τοῦ ὑπό-ειδυματικοῦ αὐτοῦ σκάφους μόλις ἐφθασε τὸ 1.300.000 στερλίνας. Εἰς τούτα συνέβαλε καὶ ἡ μικρὰ ιπποδύναμις τῆς δηζελομηχανῆς του, 13.000 B.H.P., ἔναντι 17.000 τούλαχιστον ποὺ θὰ ἀπητούντο δι' ἐρθόδοξου σκάφους τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ ταχύτητος.

Πλὴν δύμας τοῦ ἀρχικοῦ κόστους, καὶ τὰ τρέχοντα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως μειοῦνται, ἀφ' ἐνὸς λόγῳ πάλιν τῆς μικρᾶς ἵπποδυνάμεως καὶ ἀφ' ἔτερου λόγῳ τοῦ μεταμέσου ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ὅλων εὐκολιῶν τοῦ πλοίου. Εἰς ἄλλην στήλην δεπτομερῶς περιγράφεται τὸ σκάφος αὐτό, δικαιολογεῖ δὲ πληρως ἡ περιγραφὴ αὗτη, ὅχι μόνον τὸ δρεπανικόν, ἀλλὰ καὶ τὸ παγκόσμιον ἔνδιαφρον.

ΙΣΡΑΗΛ

TO "ΣΑΛΟΜ., ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ

Τὸ νέον πολυτελὲς ὑπέρωκαενίον τῆς ἔταιρίας «Ζίμ», τὸ 24.000 τ. γκρός «Σαλόδιο», κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὰς ὅποιας ἔξετέλεσε τὴν 2αν καὶ 3ην Μαρτίου, παρεδόθη εἰς τὴν πλοιοκήτηριαν ἔταιριαν. Ἡ παράδοσις καθυστέρησεν ἐπὶ δύο ἔβδομάδας, ἔναντι τῆς ὀρχικῶς προγραμματισμένης ἡμερομηνίας. Τὸ σκάφος ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὴν Χάϊφαν τὴν 24ην Μαρτίου, ἀφοῦ προηγουμένως ἐπισκεψῇ τοὺς λιμένας Σαουθάμπτον, Μασσαλίας καὶ Νεαπόλεως. Συνεπείᾳ καθυστέρησεν τῆς παραδόσεως, ἐμπατιώθη τὸ προαγγελθὲν ταξίδιον ἔγκαινίων ἀπὸ Χάϊφας εἰς Μασσαλίαν, τὸ δέ σκάφος θὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ Χάϊφας τὴν 27ην Μαρτίου διὰ κρουαζίέρων ἀνὰ τὴν Μεσσόγειον. Ἡ ἀναχώρησις διὰ τὸ πρώτον του ὑπερατλαντικον ταξίδιον ωρίσθη ἐκ Χάϊφας τὴν 17ην Ἀπριλίου.

ITALIA

ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΕΠΑΡΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Η δραδυτορούσα Ιταλική ναυπηγική βιομηχανία έπλεξει νά λάβῃ παραγγελίας διάδεκα τουλάχιστον φορτηγά, συμφώνως πρόδροτο κυβερνητικὸν πρόγραμμα διατηρήσεως τῆς παραγωγῆς της. Τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἐμέλετησε τὸ παρελθόν θυμιόπτωπων, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, διάφορα σχέδια μὲ καστικάς ὑποεσίας καὶ μὲ

ιδιωτικάς ναυτικάς έταιρίας διά την χρηματοδότησιν παραγγελιών εις τά ιταλικά ναυπηγεία. Κατ' ανακοίνωσή της Τραπέζης της Σικελίας, εις τά ναυπηγεία 'Ανσάλντο, τής Γένοβας και CRDA, της Τεργέστης, του 'Ομίλου I.R.I., πρόκειται νά δοθή παραγγελία διά 10 μπάλκ κάρφιερς τών 30.000 τόνων εκστασών, διά λογαριασμών άγοραστών, οἵτινες θά καθορισθούν βραδύτερον. Τὰ ἐνδόγνω πλοῖα θά δοθούν εις ιδιωτικάς ναυτικάς έταιρίας ή καὶ εἰς κρατικούς 'Οργανισμούς, ώς είναι οι 'Οργανισμοί E.N.I. καὶ I.R.I. καὶ θά ἀπασχοληθοῦν εις μεταφοράς γαιατρικών, χάλυβος, πετρελαίων καὶ ἄλλων ειδών. 'Εν τῷ μεταξύ ἐγνώσθη, ὅτι Ιδιωτικά έταιρία παρήγγειλαν διάφορα σκάφη, ἐνδεχομένως ὑπό τὴν κρατικὴν ἐνίσχυσιν.

‘Η Κοινή Ἀγορά ἔζητησεν ἥδη ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν νὰ καταργήσῃ τὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ ναυπηγεῖα, προκειμένου νὰ εὐθύγραμμισῃ τὴν πολιτικὴν της μὲ τὴν πολιτικὴν τῶν ἔξι χωρῶν περὶ ἀποφυγῆς οἰσασθῆ-
ποτε ἀμέσους κρατικῆς βοηθείας πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Πάντως, οἱ διαχειρισταὶ ἵταλικῶν πλοίων ὑποστήζουν, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα τῶν χωρῶν - μελών τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἐπιχορηγοῦνται ἐμμέσων ἀπό τὰς κυβερνήσεις τῶν διά τῆς μειώσεως τῶν φόρων καὶ τῶν τελωνειακῶν δασμῶν, διὰ τῶν τιμῶν προτιμήσεως ἐπὶ ύλικῶν κατασκευῆς καὶ διὰ διαφόρων ἀλλών τρόπων. Ναυπηγεία καὶ διαχειρισταὶ πλοίων, κρατικῆς καὶ ἴδια-
τικῆς πλοιοκτησίας, ἐπλίζουν νὰ ἐπιτύχουν ἔγκρισην τῆς Βουλῆς διὸ τὴν ψήφισιν νέων κονδυλίων δι' ἐπιχορηγήσεις.

Κατά τούς πρώτους έννεα μήνας του 1963 καθειλκύσθησαν εκ τῶν Ιταλικῶν ναυπηγείων σκάφη χωρητικότητος 446.000 τόνων, γρήγορα δὲ ή ναυπήγησαν έτερων χωρητικότητος 307.000 τόνων. Ή συνολική ύπο ναυπήγησιν χωρητικότης κατά τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου περιελάμβανε σκάφη 797.000 τόνων, απίνα ήσαν έλαφρώς άνωτέρα τῶν 773.000 τόνων, τοῦ τέλους 1962.

Τά Ιταλικά ναυπηγεία είς τάς ἀρχὰς 'Οκτωβρίου είχον παραγγελίας διά πλοϊα συνολικής χωρητικότητος 911.000 τόνων, συμφώνως πρός έκθεσιν τού 'Ινστιτούτου Ναυσιπλοΐας, τῆς Βρέμης. 'Εξ αὐτῶν τὰ 87% ἐτέλουν είς τὸ στάδιον τοῦ ἔξοπλισμού, διπέρ σημαίνει, διτὶ τὰ ναυπηγεία θά ἔβλεπον σημαντικοὺς περιοριζούμενάς τὰς ἐργασίας των, ἀν ἐν τῷ μεταξὺ δὲν ἐπέτυχαν νέας παραγγελίας. Κατὰ τὸ αὐτὸν 'Ινστιτούτον, αἱ ἀνὰ τὸν κόσμον παραγγελίαι πλοίων κατ' 'Οκτώβριον ἀνήρχοντο εἰς 18.721.000 τόνων, ἔξι αὐτῶν δὲ σκάφη χωρητικότητος 9.200.000 τόνων, ἡτοι ποσοστὸν 50% περίπου ἀνέφερεο εἰς ἐργασίας ὑπὸ ἐκτέλεσιν. Συνεπώς, κατ' 'Οκτώβριον, τὰ Ιταλικά ναυπηγεία είχον ὑπὸ κατασκευὴν τὰ 8.7% τοῦ συνολοῦ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων καὶ τὰ 4.9% μόνον τῆς ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος.

ЕПТА "ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ,,

Έπτα δεξαμενόπλοια, 80.000 τόνων εξκαστον, παρηγγέλθησαν είς Ιταλίαν, θάκατασκευασθούν δὲ ύπο τών ναυπηγείων Ανσάλντο τῆς Γενούντος και Ριουνίτι ντελ Αντριάτικο τῆς Τεργέστης — άμφοτέρων άνηκόντων εἰς τήν έταιρίαν Φιγκαντιέρη, τῆς ύπο κρατικὸν ἐλεγχον ὄργανωσεως Ι.Κ.Ι.

Έκ τῶν ἐπτὰ αὐτὸν δεξαμενόπλοιον, τὰ πέντε άνηκον εἰς τοὺς γνωστοὺς πλοιοκτητας τῆς Γενούντος Καμέλι, τὸ ἐν εἰς τὴν Μπακιγχόμ Τάνκερ Κόμπαν τῶν Βερμούδων και τὸ ἄλλο εἰς τὴν Μπελγκράδια Τάνκερ Κόμ-

ΜΕΓ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

AI KAOYESTERHSEIE EIE KAOOMPO

Λόγῳ ἐπιδεινώσεως τῆς καταστάσεως συμφορήσεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κολόμπου καὶ τῶν σημειουμένων ἐκεὶ σημαντικῶν καθυστερήσεων εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις, αἱ

ναυτικοί έταιρίσαι - μέλη της Διασκέψεως Αγγλίδων - Κόντινεντ - Εύρώπης - Κεϋλάνσιο απέφωτοισαν νὰ αὐξήσουν κατά 50% τὸ διάλογο τοῦ ναυλολόγιού των. Αἱ νέαι τιμαὶ θὰ ἐφορμόζωνται ἀπὸ τὰ πλοῖα, ἀτινα θὰ ἀρχίσουν τὰς φορτώσεις των εἰς διαφόρους λιμένας τὴν 9ην Μαρτίου καὶ ἐπέκεινα. Εἰς τὸ μέλλον οἰαδῆποτε αφινδία καὶ ἀπρόβλεπτος χειροτέρευσις τῆς καταστάσεως θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ὅργησῃ τὰς ἐνδιαφερομένας Διασκέψεις εἰς τὴν ἐπιβολὴν ἐπιθαρύσεως τοῦ ναύλου ή εἰς ἐνδεχομένην τροποποίησιν, κατόπιν προειδοποιήσεως 14 τούλαχιστον ἡμέρων. Αἱ υψηλότεραι τιμαι ἐπιβαρύνσεως δὲν θὰ ἐφαρμόζωνται διὰ φορτίας ἀποστελλόμενα κατ' εὐθύνην πρὸς Τρινικούμαλι, Γκάλ καὶ Γκάφνα καὶ θὰ ὑπολογίζωνται εἰς 50/- (μὲ βάσιν ἐνὸς τόνου πρὸς 100/-), αἱ δὲ ἐκπτώσεις θὰ ὑπολογίζωνται ἐπὶ τῶν 100/. Διὰ τὰ ἀποστελλόμενα φορτία πρὸς μεταφόρτωσιν, μὲ προσρισμούς πέραν τοῦ Κολόμπο, ή ἐπιθαρύσυσις θὰ ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ τῶν ναύλων προορισμοῦ Κολόμπο.

ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Πέραν τής προσπαθείας της πρόδει ανάκτησης τού γοήτρου της, ή βρετανική ναυτιλιακή έπιχειρησις — συνέχισεν ό κ. Κρίτχον — ύπεφέρει τά τελευταία έπι τακτ' αύξοντα ρυθμόν ἀπό τὰς ἐκασταχοῦ σπολαίας¹, τὰς «διακρίσεις σπολαίας», τὴν ἀμερικανικήν νομοθεσίαν καὶ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων. Οὐδεῖς λόγος ὑπάρχει νά μη αὐξῆθη ἡ δύναμις τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διατηρεῖται, ρητή δῆμας προϋπόθεσις τίθεται, ὅτι ἀπαιτεῖται μεγαλυτέρα ἔλευθερία, ἔναντι τῆς ἧδη ὑφισταμένης. Είναι λυπηρόν — προσέθεσεν ὁ διμήτηρς — ὅτι ἡ σπουδαιοτέρα κωλυσιεργία προέρχεται ἀπό τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Μεταξύ Βρετανίας και τινων έκ των μεγαλυτέρων εύρωπαϊκών χωρών άφ' ένος και τών 'Ηνωμένων Πολιτειών άφ' έτερου, αι ναυτιλιακοί έργασίαι συνθέτουν σήμερον ένα άντηνησηκτικό πρόβλημα. Η άμοιβαίσα εμπιστοσύνη κατέπεσεν εἰς χαμηλόν έπιπεδον. Δύο κινητήριοι δυνάμεις φαίνεται νά διέπουν τή ναυτιλιακήν πολιτικήν τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, ή παλαιά προστατευτική πολιτική ήπερ τών ίδιων των πλοιοκτητών, σύν τῇ προτιμήσει τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν κρατικῶν φορτίων βοηθείας πρὸς τάς ξένας χώρας. «Κυριάτερος λόγος — κατὰ τὸ κ. Κρίχτον — ἔγκειται εἰς τὸ δῆτι τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον, συνεπείᾳ τῶν μεγάλων δαπανῶν διαχειρίσεως, δὲν δύναται νά συναγωνισθῇ ἐπὶ ἐμπορικῶν βάσεων. Ο σημερινός στόλος μειούται εἰς μέγεθος και χρειάζεται «φάρμακα» διὰ νά ἀποφύγῃ τὸ παροπλισμόν

Τό έσχατός ἀπευθυνθὲν ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρός τάς ναυτικὰς ἐταιρίας ἄκρως ἐμπιστευτικὸν ἐρώτηματολόγιον ἔχρησίμευσε — κατὰ τὸν κ. Κρίτχον — δπως ἐπίβεναιωθούν οἱ φόδοι τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ νομοθεσία ἀποβλέπει νόν προ- αγάγῃ τὰ συμφέροντα τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορίου διά μονοπλεύρου ἀπευθάσσεις ἐν τῷ

διειθεῖται ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ διὰ πορεμάτων εἰς τὴν ἔθνικήν κυριαρχίαν. Ἐκ τῆς δυσαρέσ-
του δόμας ταύτης καταστάσεως προέκυψε καὶ κάτι τὸ καλόν, ἡ τάσις δηλαδὴ διὰ μίαν στενούντεραν συνεργασίαν μεταξὺ τῶν Ἕρω-
παίων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν φορτωτῶν πρὸς ὑπεράσπισιν τῶν ἀμοιβαίων συμφερόντων.
Πράγματι, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος πα-
ρετηρήθη μία ἄνευ προηγουμένου κίνησις πρὸς διεθνῆ συνεργασίαν ἐφοπλιστῶν καὶ
φορτωτῶν τῆς Ἀγγλίας καὶ ἄλλων χωρῶν.
Καταλήγων ὁ κ. Κρίκτον ἐτόνισε τὴν πίστιν του, ὅτι ἡ βρετανική ναυτιλία εἰσέρχεται εἰς μίαν δύσκολον ἐποχήν. «Υπάρχει —
εἶπε — νέον αἰσθῆμα ἀποφασιστικότητος πρὸς πρόσδοτον καὶ ἐκτίμησις τῆς ζωτικῆς ἀνάγκης υιοθετήσεως τῶν νεωτάτων μεθό-
δων».

ΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΠΕΤΑΣΜΑΤΟΣ

Αι χρυποί του Σιδηρού Ηεραπετάσιματος, προκατέμενού νά έξερουν έργασιαν διά τά πλοιά των, υιοθέτησαν ἀπό τινος τήν τακτικήν τῶν ἀνταγωνιστῶν τους: Ήρωσφέρουν κατοτέρας τιμῆς ναύλων. Ἀπό ἔτους καὶ πλέον αἱ ναυτικοὶ ἀταρίαι τῆς Δυτικῆς Ἕρωπόντος παρηρολούθουν τὰ πλοῖα τοῦ Ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ νά μετέχουν, κατ' αἰδοὺσαν διαρκῆς ὀνταλογίαν, εἰς τὰς μεταφοράς εὐρωπαϊκῶν φορτίων, ἀτινας καὶ ἐξηγράφλιαζαν σιά τῆς προσφορᾶς καμηλοτέρων ναυάριν μέχρι καὶ 50%, σκναντον τὸν ίδικιν τὸν ναυλολογίων. Ἀντιθέτως πρός τοὺς πλοιοκήτητας τῆς Δυτικῆς Εδρώπης, οἱ κρατικοὶ ναυτιλιακοὶ δργανισμοὶ τοῦ κομμουνιστικοῦ «μπλόκο» οὐδεμίκιν ησθάνοντο ἀνγραψίαν ἔργαζόμενοι μὲ τημίαν, δέστι ἐπιδιώκεις τῶν ἡτο τὸ πολιτικὸν καὶ οὐχὶ τὸ οἰκονομικὸν κέρδος. Ἐπειζητούν τὸ γήροντον ἐμπικρίζοντες τὴν συμβίαν των εἰς τὰς θαλασσίας ἀνά τὸν κόσμον δόδος καὶ ικανοποίησιν ησθάνοντο, δταν ἀπέκτων ξένον συνάλλαγμα, ἔστω καὶ ἐάν ἐδπάνων πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν περισσότερα. Η Πολωνία εἰσέπραξε κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος ἀπό τὴν ἔργασιαν τῶν πλοίων της 43 ἑκατομμαία δολλαρίων.

Οι έμποροι στόλοι τῶν χωρῶν τοῦ Παραπετάσματος ἀπέσπασαν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἀπαντά τὰ ἔξ 'Ελλάδος καὶ Τούρκιας φορτία ἔχρων καρπῶν πρὸς Εὐρώπην, ἀλλὰ 10 ἑκατομμυρίων δολλάρων, διὰ τῆς μετάστωσις τῶν ναύλων ἀπὸ 16 εἰς 9 δολλάρια κατὰ τὸννον. Υπετίμησαν τοὺς ναύλους διὰ μεταφράση βάσιμακος κατὰ 6 δολλάρια καὶ τῶν σιδηρομεταλλευμάτων κατὰ 4 δολλάρια. Οἱ Παλαιοί μετέπειταν ἀπὸ τὰς χώρας

της Μπενελούξ είς Αγρυπτον ράθδους γάλινος μὲ τιμές νωρίων κατὰ δολ. 1,30 μικροτέρας, έναντι τῶν ζητουμένων ἀπὸ τὰς νωτικὰς ἔταιρις τῆς Δυτικῆς Γερμανίας. 'Αργ' ἐτέρου, ἐπταρίξ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἐπέντοχε συμβόλαια μεταφορᾶς εἰς Συρίαν 25.000 δλλανδικῶν συκεών τηλεράσσοντος, ἀφοῦ ἐμειοθήτησε κατὰ 60%. Έναντι παντὸς ἄλλου,

Τα κομμουνιστικά συστήματα έργασίας άποικείουν εδώχιμως τα ξένα πλοία. Μὲ κρατικὸν μονοπόλιον έφ' δλων τὸν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν, δύνανται αἱ κομμουνιστικαὶ χρῆσται νὰ κλείουν τὰς θύρας τοῦ μάλενον τοῦ Σιδηροῦ Ηλραπετάσιοτος κατὰ παντὸς συναγωγοῦνοῦ τῆς Δύσεως, δεσσού ἀφορᾶ τοὺς ναύλους. Οι στόλοι τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τοῦ Βελγίου καὶ τῆς Ολλανδίας, αἰσθάνονται ὡρὴν τὸν δυομήνην ἀντίκτυπον καὶ φορθύνουν περιπέτερων ἐπιδείνωνται. Δέον νὰ προσταθῇ, οὐδὲ η Πολωνία καὶ η Ἀνατ. Γερμανία διαθέτουν σήμερον συγχρονισμένα σκάφη ἄνω τῶν 300, ζτίνα καὶ προβλέπουν νὰ διπλασιάσουν μέχρι τοῦ 1970, ἐνῷ καὶ η Σοβιετικὴ Ρωσία κατέχει 1.280 σκάφη, ἀποβλέπουσα καὶ αὐτῇ εἰς διπλασιασμὸν τῶν ἐντὸς τῆς ἔρχομένης δεκατίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΔΥΟ "ΣΟΥΠΕΡ - ΤΑΝΚΕΡΣ,,

Ανακοινώθη η παρά τοδ Οίκου Μπέργκενσεν υπογραφή εἰς τὸ «Οσκό μετ» ἀντιπροσώπων τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων Χιτάτος τοῦ συμβολαιού διὰ τὴν κατασκευὴν ἑνὸς συμπαρά τάνκερ τῶν 120.600 τόννων d.w., μὲ δῆθιν καὶ διὰ δεύτερον τῆς ίδιας χωρητικότητος. Αἴξια ἐκάστου πλοίου 11 έκαντομέρα δολλαρίων. Τὸ πρώτον οὐα παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1966 καὶ τὸ δεύτερον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1967.

Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Ανακοινώθη δάρμαδίως πρό θημερών εἰς τὸ
"Οσλό, ἵτι εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέγοντος ἔτους
οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ εἰχον ὑπὸ παραγγελ-
λαν 90 δεξαιενόπλοια, συνοικιῆς χωρητικότη-
τος 5,40 ἑκατομμυρίων τόννων περίπου. Ἐξ
αὐτῶν, ἔχουν ἡδὴ συναεθῆ χρονονικώσις δι'
25 μέρον σκάψῃ. Δέδο ἐκ τῶν παραγγελθέντων
οικαγμάν ἀναφέρονται εἰς μικτά, πετρελαιούφρα-
-μεταλλούφρα. Ἐκ τοῦ συνόλου, 41 πλοῖα ἀν-
τιπροσωπεύοντα χωρητικότητα 2.265.000 τόν-
νων d.w., οὐδὲ εἰσέλθουν εἰς τὴν ὑπεριανήν κα-
τά τὸ τρέχον ἔτος, ἔτερα δὲ 38 δεξαιενόπλοια,
2.343.000 -τόννους d.w. Ήδη προσδιδόνται εἰς τῷ

πλοιοκτήτας των τό 1965. Μεταξύ τῶν ἐν λόγῳ 90 ἑσπερινοπόλεων ὑπάρχουν πέντε κάτω των 2.000 τόνων d.w., τοσθ' ὅπερ ομηρεῖται; Ήταν ή μέση χωρητικότητα τῶν ὑπολοίπων 85 εἰγυνὶ τῆς τάξεως τῶν 63.000 τόνων d.w.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Τά μεγάλα ολλανδικά ναυπηγεία δύο δοκιμάζουν έξιαρτες τάξεις δυσκολίας πρός άντιμετώπισην της θυέλλης, ή έποικης έπληξης κατά τα τελευταία έτη της διοικησηνάν τουν, μολονότι τα υπερέργως νά καλούσθησαν διάφορον πως περιείν. Αν και αι μεγάλαια παραγγελίαι δύο νέα σκάφη, αι έποικαι έδειμον κατά τα πρώτα έτη την παχειδών άγριαδων, συνεπληρώθησαν ήδη και αι νέας έργασιας ίππηρεξαν ισχυαν και από πλευρές τημον μη ίκανονται επικινδυνα, έν τούτοις τα άλλανδικά ναυπηγεία πάσασολονται άκμην δραστηρίων. Οι ναυπηγοι, διαπιστώνουν ηδη έλαφράν δελτίων εις νέας παραγγελίας κατά τούς τελευταίους 12 έως 18 μήνας. Πιστέουν, ίσης επι το πλείστον, ήτη παρούσας κατάστασις ου παραπαθή, τούλαχιστον, έπι τού δύο έων τρία έτη άκμην ή και περισσότερον, πρίν η νέας ζητησις συνδυασθῇ με ίπποχώρησιν της ίδιας ισταμένης άνα τὸν κόρμον περισσείας της ναυπηγικῆς δυναμικότητος. Ούδετις, πάντως, διωκαλλίζεται με τὴν έπιπλα, ήτι ή χρυσῇ περίοδος, ή μεσολαβήσας μεταξὺ τῶν έτην 1950 και 1960, ήταν έπαγγέλθη ποτέ.

Σημειρον, αι τιμαι τας όποιας δύνανται νά επιτύχουν τα νωπυγεία ἐπι νέων παραγγελίων δὲ είναι Ικανοποιητικαί. Οι δροι μιας κινητής κλίμακος, οι συνθέσειμοι πρός τὸ κόστος μισθών καὶ οὐλικῶν, ποδ ἀπετέλουν πρότινον ἔτιδι κανόνα διὰ τὰ νωπυγείακα συμβόλαια, ἔχουν ηδη ἔξαφανισθῇ. Κατὰ μίαν τελευταῖναν συμφωνίαν μεταξὺ Ὀλλανδῶν ἐργοστῶν καὶ Ἐργατικῶν ἑνώσεων, πεντεράθμησαν τὰ νωπυγεία νά δεχθοῦν ἀλήσεις τῶν ἡμερομίσθιων κατὰ 9% ἀπὸ Ιης 'Ιανουαρίου ἐ.ξ. καὶ πληρωμὴν δύο ἑκατόντων ἡμεροδιάργας ἐτησίως. Παρὰ τὰς ἐπιτάραντις ταύτας, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν Διαχειρίσεων πιστεύουν γενικώς, διὰ τὰ διλλαγή κανυπεργία είναι ἀκόμη συναγωνιστικά, ἐντὸς τῆς Εὐρώπης, μολονότι δυσκόλως δύνανται νά λεγθῇ τὸ μετὸ καὶ διὰ τὰ λαπονικά. Μέχρι τούτως, τὰ ἡμερομίσθια εἰς τὰς Κάτω Χώρας ἤσαν σχετικῶς εὐνοϊκά, ως ἡπέισης καὶ τὸ κόστος τῆς ζωῆς, ἐν συγκρίσει πρὸς πλείστας γέρες τῆς Δυτ. Εὐρώπης.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ
ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΑΡΟΜΑΔΩΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ..

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ώραν 5 μ.μ.
έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διά :

ΠΑΤΡΑΣ,
ΣΑΜΗΝ,
ΙΘΑΚΗΝ,
ΚΕΡΚΥΡΑΝ,
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

**Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,,
"ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑΚΗΣ,,
·Εγ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ·**

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΑΖΙ:

Έκσταση ΤΡΙΤΗΝ
Ώραν 13: διά KAΛΥΜΝΟΝ — ΚΑ — ΡΟΔΟΝ
» 18: διά ΚΟΡΙΘΙΟΝ — ΑΝΔΡΟΝ — ΧΙΟΝ —
ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ
» 18.30: διά XΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑ-
ΚΙΟΝ

Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ
ώραν 13: διὰ ΠΑΤΜΩΝ - ΛΕΡΟΝ - ΚΑΛΥ-
ΜΝΟΝ - ΚΩ - ΡΟΔΟΝ
» 17: διὰ ΠΑΤΡΑΣ - ΣΑΜΗΝ - ΙΘΑΚΗΝ -
ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΑΣΙΩΝ

» 18.30: διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΡΕΘΥΜΝΟΝ - ΧΑΝΙΑ
 "Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ
 ὥραν 14: διά ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ -
 ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΣΑΜΟΝ - ΚΑΡ-

» 18: διά ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΛΗΜΝΩΝ

χωντας η ἀνοῖξησθι ἐργασίας, ἐπιθυμοῦσιν, πάντως, νά τηρήσουν αὐτάς εἰς ἐπίπεδα ίκανα πρότυπα, χρησιμοποιήσαι τών μέσων των καὶ τοῦ ἔξτρατου σημείου των, ἐφόσον αἱ τιμαὶ παραχρέμονος εἰς οἰστον ομηρατικὸν εὑρίσκονται σήμερον. Τούτο, καθόλικον καὶ τὸ γεγονός, διὰ ἀπαρχολόδηνται εὐρύτατα εἰς ἐργασίας ἐπισκευῶν, ἀποτελεῖ ἔνα ἐπίπεδον λόγουν, διά τοδε ἑπούσους τὰ νωπύγεια τῶν Κάτω Χωρῶν δὲν στενοχωροῦνται ἐν τιναρι μετονεκτημάτων των. 'Αντιθέτω πέρδε τὰ γαλλικά καὶ τὰ ιταλικά, τὰ δλλανδικά νωπύγεια δὲν λαμβάνουν ἐπιχορηγήσεις, θέλει ἐπειθύμουσι δὲ ποιος η Εὐρωπαϊκὴ Οίκουνομικὴ Κοινότητα, ἐνάριστον ή τῷ πεδίῳ τούτῳ, τὰς συνθήκας ἐργασίας. Τούτο, πάντως, δὲν κατέστη δυνατόν μέντοι τοῦτο.

Προδλήματα ἐπίσης παρουσιάζουν η γραμματοσειρά των δέσμων σε δι' ἑκατογράφους και αἱ πιστώσεις ἀσφαλείας. Ήντες ὑποστηρίζουν εἰς τὴν Ὀλυμπίαν, ὅτι οἱ Κανονισμοὶ τῆς Ἐνόποτες Βέροιας νῦν, περιορίζοντες τὰς πιστώσεις δὲ ἑκατογράφους εἰς πέντε ἑπτή, ἀποσύντικτοι μᾶλλον, περιορίζονται. Εἰς τὴν διεθνῆ ναυπηγικήν ἀγοράν τοιχούς νῦν διὰ τὰς πιστώσεις ὁ κανῶν τῶν ἑπτακατάρτην καὶ ἣν τὸν "Ἡ πλειονότητα τῶν μεγαλύτερων δῆλων ιδιωνυμίων τῶν ναυπηγίων στηρίζει" μέρος τῶν ἑπτακατάρτην τῆς ἑργασίας ἐπισκευασμού. Δεδομένους δὲ αἱ νέαι ναυπηγήσεις περιορίζησαν καὶ διατάσσονται εἰναὶ διλιγνώτερον καρδοφόρο, λογικόν ἡτο διὰ τὰ ναυπηγεῖται νά στραφοῦν δραστηριώτερον πρὸς τὰς ἑργασίας ἐπισκευασμού. Καὶ τοῦτο διατίναται, ἐπραγματοποιήθη μετά σημαντικῆς ἐπιτυχίας.

Τά είς Σιένταρι μεγάλα νωπυγγεία «Wilton Figenoord», φέρ' είπειν, ἐπιτυγχάνουν τὰ 50% τῶν εἰσπράξεών των ἀπὸ ἔργων ποιησεούσην γένη δὲ τὸ ποσοστό τοῦτο γένθην εἰς 65%.

"Ολιγωτέρα πως οφείλεται σε αισιοδοξία — με λονότι δεσμοτανταί αι γνώμηκι μεταξύ τῶν ναυπηγείων — ἐπὶ τῆς προσποτικῆς διὰ νέας κατασκευάς. Κανένα έπι τῶν πλειστων μεγάλων ναυπηγείων δὲν ἀνηγκεῖται, ἐνθή δη κατάταξις; ἀμφιβολίεται ἀντελθεὶς διάφορος διὰ τινὰ ἀριθμὸν μικροτέρων ναυπηγητικῶν ἐπιχειρήσεων. Ή δυσκολία εἰς τὰ τελευταῖα ἔγκειται εἰς τὸ διπολλή εἴς ἀντινούν εἰγον ἀερίστρα κέρδη κατὰ τὸ παρελθόντα ἔτη καὶ δύνανται νὰ ἔψυχουν γάζην κατὰ τὴν περίοδον τῶν ἴσχυντων ἀγελάδων, χωρὶς διμος νὰ λαμβάνουν ὅπ." δψιν, διτο πράττοντα, οδηγείταιν τὸν εἶγον ἔγγυόνταν ἀπανδέσαι εἰς αὐτὰ νέων καὶ επικερδῶν ἔργωνταν. Δύσκολον ἐπίσης είναι διὰ τὰ μικρότερα ναυπηγείων νὰ μετατρέψουν διτο προσφειρόμεν τὰς ἔγκαττοτάσσαις τῶν, τοῦτο δὲ καὶ ομηρίαιν διτο ἀλείσουν κάποια τὰς πύλας τῶν, θά διπολέσσουν ἀποκνύτα καεψάλιαι τῶν. Αὐτὸς δὲ είναι ἔνας ἐπι πλέον ἀλόγος διὰ τὸν ἀποιόν τὰ μικρότερα ναυπηγείων προσποτικῶν, μὲ κάθε εἰδουσῶν ἔργωνταν, νὰ διατηρηθούν ἐν ἐνεργείᾳ.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΞΕΝΟΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΝ!

Ἐν τῶν διεθνῶς ἀναγνωρισμένων κυρίων ηγεμονιών, ἐκυριαρχήσεων ἢ πληροφορίας: ἐπειδὴν φαστηγὸν πλεόν 5.000 τάννων πρόκειται: νὰ ναυπηγῆθῃ εἰς ασθετικὸν ναυπηγεῖον διὰ λογαριασμὸν πλειστήνος ἀνήκοντος εἰς δυτικὴν γέραν. Δὲν δικαιοιοῦται τὸ δνομικὰ καὶ ἡ ἔμνακρότες τοῦ ἐν λόγῳ πλειστήνος, ἀνάκριτα δύομά, διτεῖ, ἐποιεῖται σαφῇ προϋπόθεσι: τῆς ἀνωτέρω ναυπηγῆσεως, ἢ κατάτξεις τοι πλεον εἰς ἑνα τῶν γνωστῶν ναυρυζούμενων

"Η τοικάνθη κατάταξις προϋποθέτει, ώστε γνωστόν, ἐλεγχον παντὸς χρήματοποιουμένου ὄλην καὶ ἀνέδελεν παρακολούθησαν τῆς Δῆλης ναυπηγήσεως ὑπὸ ἐπιθεωρητῶν τοῦ νησιώνωρος, πράγματα ἀδιανόητα μέχρι τοῦτο διὰ τὴν σοβιετικὴν νεοτροπίαν καὶ τακτικήν. Η ἐν προκειμένῳ, δημως, θολιδοσκόπησις τῶν ἀνωτέρων νηρογνωμόνων ὑπὸ τῶν Ρώσων, ἀποδεικνύει τὴν πρόθεσιν τῶν δημως, προκειμένου περὶ ἔξαγαλίσεως παραγγελιῶν ἀπὸ τὸ ἔξωτερον καὶ ικτυκτήσεως τῆς ἐμπιστούνης τοῦ ἔρπολιστον καὶ κόμον πρὸς τὰ σοβιετικὰ ναυπηγεῖα, ἀποστοῦν ὥρισμένων ἐκ τῶν καθιερωμένων ἀρχῶν των καὶ δεχθεύσθην τὴν, κατὰ τὴν γνώμην των, ταπεινώσων τοῦ εἰδικοῦ ἔλεγχου τῶν ναυπηγήσεων ἀπὸ θετικοῦ τεγμακοῦ δργανισμοῦ.

Δέν παρέχονται εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν ἄλλα: λεπτομέρεια: Ἐνδικράσσουσα δημοσίειν, ἐν προκατεμένῳ καὶ ἑταῖρᾳ πληρωφορίᾳ, ἀφορῶσα εἰς πρόσφατον μελέτην γενομένην ὑπὸ τῆς Γερουσίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, κατὰ τὴν ὁποίαν, τὴν 1ην Μαΐου 1963 εὑρίσκοντο ὑπὸ ναυπήγησιν διὰ ρωσικὸν λογαριασμοῦ, εἰς σοβιετική ἀμέν ναυπηγεῖς 23 πλοίαι, συνολικῆς λιμνοτοπίας 632.000 τόννων d.w., εἰς ἕναν δὲ ναυπηγεῖν, εἴτε εἰς ἀντοτοκάς εἴτε εἰς δυτικάς χώρας, ἄλλα 213 πλοία, συνολικῆς λιμνοτοπίας 2.400.000 τόννων περίπου. Κατὰ τὴν ιδίαν μελέτην, δὲ στόλος τῶν σοβιετικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀνήρευτο τὸ τέλος τοῦ 1962 εἰς 5.900.000 κόρδους, τὸ δὲ ἐξαελίτης πρόγραμμα προβλέπει δύοπες οδύσεις, πρὸ τοῦ 1980, ὑπερβῇ τὰ 27 ἐκατομμύρια κόρδους.

Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΠΕΤΑΣΜΑΤΟΣ

Κατά 2½ χρόνια ηδήλωθη έντος της τελευταίας δεκαετίας διαφορετικός στόλος της Μαύρης Θαλάσσης, ένθη η μεταφορική του ικανότητας διπλασιάσθη, ώς άνωφέρεται εἰς σχετικόν διπλόν ειδικού ρωσικού περιοδικού. Το διάπολοικόν διμπόριον μετείχε τόπο της κινητεύσεως κατά 53% και τό διεπαρτικού κατά 47%, ένθη σήμερον τό μείον διάπολοικόν διμπόριον μετέγει: κατά ποσοστών 9%, ένθη δ' ζηγκος τού διεπαρτικού διμπορίου καλύπτει τα 91% της κινητεύσεως τῶν λιμένων. Η επικτική, ἐξ αλλού, κίνησης τῶν ρωσικῶν λιμένων της Μαύρης Θαλάσσης, ήταν άνηραχτο τό 1953 εἰς 2.900.000 έμφατο τό παρελθόν έτος εἰς 11.800.000.

Μεταξύ τῶν σκηνῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης,
ἡ γραμμὴ Ὁδηγοῦ· Βατόδημ περιλαμβάνει τὰ
νεδεῖσκατα ἐπιθετικὰ σκήνῃ· «Φέλξ· Νιζερτί-
σκη», «Σδάνιτσα» καὶ «Αρμενία», ἐνī δὲ τὰς
γραμμὰς Ὁδηγοῦ· Χερσόνησος καὶ Ὁδηγοῦ· Νι-
κολαΐςφ τελεῖ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ «Βίχρ», διπερ εἰ-
ναὶ τὸ μεγαλύτερον ἵππαλμενον σκάφος ἐν τῷ
κόσμῳ.

Τό αύτο είδικιν ρωτικόν περιοδικόν θάνατοφέρεται καὶ εἰς τὴν πολωνικήν Ναυτιλίαν, κατὰ διεγείτας ἡγεμόνεις τοῦ ἀρμοδιοῦ Ἱπποργοῦ. Οὔτω, τὸ 1963 ἡ πολωνική Ναυτιλία μετέφεσε ωρίστις 8.000.000 τόννων, ἐνδι μέσῳ τῶν τριάντα πολωνικῶν λιμένων διεκπηθῆσαν φορτία 23,5 ἑκατομμυρίων τόννων, μὲν συμμετοχὴ 12.000 πλοίων καταναγμένων εἰς τράποντας σημαίες. Εἰς τὰ νωπυγεῖα τοῦ Δάντσιγκ, διὰ τῶν ἐκεί νέου ἔγκαττοτάσσοντα αἴτινες ἐτέμησαν ἐν λειτουργίᾳ, τὸ παρελθόν εἰσὶ, δύνανται νὰ κατασκευασθῶν ἑτησίος 4 πλοῖον τῶν 65.000 τόννων ἢ 9 τῶν 20.000 τόννων ἢ ἀκόμη περισσότερον.

Τὰ πολωνικά ναυπηγεία κατέχουν σήμερα την 10η θέση στην κατηγορία μεταφορών μεταξύ των 200 πιο μεγάλων πορτών στον κόσμο.

λειτουργική σπάχη, κατέχουν, με τα ίσω ποινικά νομο-
πηγεία, την πρώτη θέση. Είς τα διδίλια των
ειχόντων όπαργραμμάνες παραγγελίες δι': 170
σπάχη, συνολικού έκτοπισμάτος 1.200.000 τόνων,
με πρώτην εἰς τάξ παραγγελίας ταύτας
την Σοβιετικήν Ρωσίαν. Η πολωνική Ναυτιλία
προσθέπτωντα νά απέγκη ή το 1964 κατά 200.000
τόν., d.w., ή δε μεταφορική της Ικανότητας 0.8
υδάση τα 10.000.000 τόνων έμπορευμάτων.

Τὸ αὐτὸν εἰδικὸν περιοδικὸν ἀναφέρεται: εἰς τὴν νωπηγικὴν δραστηριότητα τῆς Οὐγγαρίας καὶ τῆς Βουλγαρίας. Ἡ πρώτη κατεξελάσσει εἰς τὰ νωπηγεῖα τῆς Βουδαπέστης, τῆς Βάτστος καὶ τοῦ Ηλάκτου τρία σκάφη τῶν 2.000 τόνων, d.w. διὰ τὴν Ἰνδονησίαν καὶ ἀρκετά μηκότερα διὰ τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Αἴγυπτον. Σκάρη τῶν 1.200 τόνων περιηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν Νορεγγῶν ἐφοπλιστῶν.

Εἰς τὴν νωπύγεια τῆς Βάρνας, ἀφ' ἑτέρου, καθαίλικην τὸ φορτήγων «Σόφια», τῶν 5.000 τόνων d.w. καὶ σχεδιάζεται ἡδη ἡ κατασκευὴ σκαφῶν τοῦ μεγέθους τῶν 10.000 τόνων d.w. Τέλος ἡ Τσεγοσλαβανία προσέθετεν εἰς τὸν ποντοπόρον στόλον τῆς τὸ «Κόδιτος», χωρητικότητος 15.000 τόνων. Αφετηρία τῶν τσεγοσλαβανικῶν σκαφῶν εἶναι: οἱ λιμένες τῆς Ριγιένιας, τοῦ Ροστόδη, τοῦ Δάντσιγκ καὶ τῆς Γρύνιας.

O AIMHN THE OΔΗΣΣΟΥ

Σοδαραι καθηυτερήσεις ἔξακολουθοιν νά ογμετώνουνται εἰς τὴν παραλαβὴν μπόνκερ ἐπειδή λιμένος τῆς Ὀδυσσοῦ, συμφωνών πρὸς πληροφορίας τῆς ἐψυχερίδος «Μόρσακληρος». Παρὰ τὴν αἴσχουσαν ογκωσίαν τῆς Ὀδυσσοῦ, ως ἐμπορικού λιμένος, ἔχει τελείως παραστελλθῆ ἡ ὑπηρεσία πετραλαίων. Ὑπόδειξενται ἡ ἀνάγκη ἀντικαταστάσεων τῶν πεπλανιούμενων μέσων μεταχροῦς τῶν μπόνκερ.

ΣΟΥΗΔΙΑ

РЕКОРДИСАЦИИ

Τά συνηδικά νωριμηγείαν έσχημειώσαν κατά τό παρελθόν έτος νέον ρεκόρ τόσουν εἰς τάς καθελκύσεις, δύον και εἰς τάς παραδόσεις πολούν, προσποτική ή δε διά τό τρέχον έτος, έκοιζομένη, έπι τής ειρηνής νέον παραγγελιών, πειθεί: έτι τό ρεκόρ τού 1963 οὐδὲ υπερβληθῇ. Ή αισιόδοξος αὗτη προσποτική προέρχεται: ἀπό ἀνασκόπησιν τῶν νωριμηγείων ἐργασιών γενομένην κατά τό τέλος τοῦ έτους. Κατά ταῦτην, αἱ καθελκύσεις περιέλαμπον 73 πλοιά, συνολικῆς γυρητικότητος 878.000 τόννων γκρός, ἔναντι 857.000 τόν., τοῦ 1962 και αἱ παραδόσεις 71 πλοιά, 967.000 τόν. γκρός, ἔναντι: 866.000 τόν., τοῦ προηγουμένου. Εποικ.

μενούν έτοις.
Κυριώτερος παλάτιος τῶν σουηδικῶν ναυπηγείων ήσαν οι Νορδηγοί, μὲ 28 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 518.000 τόν. γκρός. Τὰ πρὸς ἔξαγωγὴν πλοῖα ήσαν 48 καὶ ἡ συνολικὴ λίξις των ιπερέδικτων τὰ 200 ἑκατομμύρια δολαρίων. Ήπει τὰ τέλη τοῦ ἔτους, τὰ ναυπηγεῖα εἰχον ἀναγεγραμμένα εἰς τὰ διθίλια των παρχργελίας δι' 150 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 2.500.000 τόνων γκρός. Ἐν δλοι 40 δεκαμενόπλοια 1.000.000 τόνων γκρός παρηγέλθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, δόπτε εἰγον ὑπορργκή συμβόλια σιδήτων ναυπηγησιν 80 συκκυτῶν διακρότων τόπων, ἐκ τῶν δύοιων πάλιν τὰ 80% πεσοωρίζοντο δι' ἔξαγωγήν.

Τό γεγονός έτι μέχρι ποσοστών της παραγωγής των σουηδικών ναυπηγείων άναφέρεται εἰς ξένους έφοροι τατάς, προσώπως τα οποία το διά τη σουηδική Ναυτιλία έπινεσθή τό παρελθόν έτος διά νεοειδών πλοίων διλικῆς χωρητικότητος 342.000 τόν. γκρός, ένα τρία διπλοί δημιουργία τη θάλασσαν είχα κατακτήσεις έτοις ξένα ναυπηγεία. Τα πλείστα των νέων σουηδικών σκαφών, άντιπροσώπουντα τά 70% περίπου της σουηδικής χωρητικότητος, διπλοχολούν τα είς μεταφοράς μεταξύ ξένων λιμένων και οδηγούται προσεγγίζουν εἰς σουηδικούς λιμένας.

"Η σουηδική ναυπηγική διοίκησην, παρά τάς γενομένας παρ' ἄλλων χωρῶν παραχωρήσεις διὰ τὴν προσέλκυσιν ἔνων παραγγελιῶν, διαδηλώει, ὅτι προσβλέπει εἰς τὸ μέλλον μετ' ἐμπιστοῦντος, ἀλλὰ καὶ μετὰ τινος συγκρητιμένης αἰσιοδοξίας, θεοῖς οἱμένης ἐπὶ τῆς ἐπίδοσης, ὅτι αἱ παγκόσμιοι ὑπερπόντιοι μεταφοραὶ θὰ ἀρχηθῶσιν.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ
ΚΟΛΛΕΓΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ (ΨΥΧΙΚΟΥ)

'Ο κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΟΥΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

τ. Διδάσκαλος τοῦ Κολλεγίου Ἀθηνῶν, εἰδικὸς διὰ τὰς ὡς ἄνω ἔξετάσεις, ἀναλογεύεται τὴν προγύμνασιν ὑπό φύσιν μαθητῶν.

Συντήρησα αριστού με πρωτότοκη θέση

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

Πατησίων 14 (ΣΤΟΑ ΦΕΞΗ δος) 9-1 π.μ. και 5-9 μ.μ. Τηλ. 625.383
'Αγίου 'Αντωνίου 18 Πατήσια Τηλ. 884.127



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων
Προεξοφλήσεις δρειλοιμένων ναύλων
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικῶν Γραφείων
'Ε μ β ἄ σ μ α τ α
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν, καταστήματα εἰς ὅλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν καὶ εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς: ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ.

ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, Α.Ε.

COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD., LONDON

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 TAX. ΘΥΡΙΣ 76
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ", - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:
 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 Διευθυντής Τυπογραφίου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρουσίου
 'Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιών

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

**Η ΑΠΟΦΥΓΗ
ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ**

Υπεγράφθησαν ύπό τοῦ "Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν δύο νομοσχέδια, διὰ τῶν δημοσίων προβλέπεται ἡ κύρωσις τῶν διμερῶν συμφωνιῶν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Γαλλίας περὶ ἀπόφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας τοῦ ἑκάστης πηγῆς εἰσιδόματος, ὡς καὶ τῆς μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Πολωνίας τοιαύτης.

Διὰ τῆς πρώτης συμφωνίας, ἥτις ὑπεγράφη τὴν 13ην Αὐγούστου 1963, προβλέπεται ἡ ἀπολαγή ἀμοιβαίως ἐκ τῆς φορολογίας, τῶν κερδῶν τῶν πραγματοποιουμένων ὑπὸ πλοίων νηολογημένων εἰς μίαν τῶν συμβαλλομένων χωρῶν καὶ ἀντικότων εἰς ἔταιρας ἔγκατεστημένας εἰς μίαν τῶν χωρῶν τούτων.

Διὰ τῆς δευτέρας συμφωνίας, ἥτις συνήθη τὴν 21ην Ιανουαρίου 1964, προβλέπεται ἡ ἀποφυγὴ τῆς διπλῆς φορολογίας τῶν κερδῶν τῶν πραγματοποιουμένων ὑπὸ πλοίων, νηολογημένων εἰς μίαν τῶν συμβαλλομένων χωρῶν καὶ ἀνεξαρτήτως τῆς χώρας εἰς τὴν ὅποιαν εἶναι ἔγκατεστημέναι αἱ ἔδραι τῶν ἔταιρων εἰς τὰς ὅποιας ἀνήκουν τὰ πλοῖα.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ I.M.C.O.

Εἰς τὰς 3-6 Μαρτίου συνήλθεν ἐν Λονδίνῳ ἡ ὑποεπιτροπὴ διὰ τὸ θέμα καταμετρήσεως τῶν πλοίων.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἀπέτελεντο ἐκ τοῦ κ. Ν. Σταυρολῆ, Προξενικοῦ Λ)χου Λονδίνου καὶ τῶν κ.κ. Δ. Πατέρα, Ι. Δ. Φαφαλίου καὶ Δ. Λώ ἐκ μέρους τοῦ Κομμίτου.

Ἡ ὑποεπιτροπὴ ἐνέκρινεν ἔκθεσιν πρὸς τὴν ἀπετροπὴν ἀσφαλείας διὰ τὸ θέμα τῆς ἔγκατιστας τοῦ «σεήματος καταμετρήσεως» ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων σέλτερ-τέκ.

Ἐπίσης ἐγένετο συζήτησις κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς 4ης ταύτης Συνόδου τῆς ὑποεπιτροπῆς ἐπὶ τῆς καθιερώσεως ἑνὸς ἔνιασιον παγκοσμίου συστήματος καταμετρήσεως τῶν πλοίων. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου δὲν ἐλήφθησαν τελικαὶ ἀποφάσεις.

ΔΙΑ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

Μὲ συμμετοχὴν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀρμόδιων ἐφοπλιστικῶν παραγγελτούν, ἐγένετο τὴν 7ην Μαρτίου εἰς τὸ "Υπουργεῖον οὐσιαῖς, ὑπὸ τῶν προεδρίων τοῦ Υπουργοῦ Εμπορίους Ναυτιλίας κ. Μπίρη, κατὰ τὴν δημόσιαν διεξοδικῶν συνεζήτηθε τὸ θέμα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκατανομῶν. Η ἀναδιάρθρωσις κατὰ τὴν δημόσιαν διεξοδικῶν συγκατανομῶν δέσμων λειτουργίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, θεωρεῖται ἀπογεγόλησαν τούς συσκεψέαντες. Ἐπίσης

τὸ θέμα τῶν πληρωμάτων τῶν παροπλιζαμένων κατὰ τὸν χειμῶνα ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιδραγγοῦν, ἐκριθῆ ὀκτώμην ὅπως ρυθμισθῇ διὰ καταργήσεως τῶν σχετικῶν δικτάξεων τοῦ νόμου 1091 καὶ τῆς δημιουργίας Ταμείου Ἀρωγῆς, εἰς τοῦ ἑπούλου θὰ ἐπιδοτούνται: τὰ ἄνεις ἐργασίες πληρώματα.

Πολλαὶ, γρήσματα καὶ λογικαὶ, προτάσεις ἐγένοντο ἀκόμη, ὡς ἡ μείονες τῆς τιμῆς τῶν εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ πληρεγμένων ωκείων, ἡ κατάργησις τῶν δικαφρῶν ὑπὲρ τρίτων φρόνων, ἐπιτάρασσεν ὑπὲρ Ο.Δ.Η., λιμενικῶν Ταμείων καὶ... ἡ διεκφοροποίησις τῶν νυκλῶν, ὡς τὰ εἰναι: οὕτως ὑψηλότεροι εἰσὶ τὰ νεότευκτα καὶ ἀνετέταρτα σκαρφή, ἡ ἀναστάτωσις τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης, μὲ ἀστηρίων τὴν Χαλκίδην, ἡ ἀναδιάρθρωσις τῶν ἀγριών γραμμῶν διὰ τῆς δημιουργίας νέων τασσών, ὡς καὶ τοπικῶν κατὰ περιοχές, ἡ δημιουργία νέων ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, ὡς ἡ τῆς Σύρου μὲ τὰς ὑπολείπουσας Κυκλαδαράς, τὴν Χίον - Μυτιλήνην καὶ... Ελπίζεται δέ τι, γάρ, εἰς τὴν δραστηρίατος τοῦ νέου Υπουργοῦ, μερικαὶ τοδιάγιοτον, τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων, θὰ ἐδηγηθούν πρὸς τὴν πραγματοποίησίν των.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἄπο τὰ ναυπηγεῖσα τοῦ Σαίν Ναζαίρι καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα ἔταιριας τοῦ Βόξη, καθειλύκουθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκην τὸ φορτηγὸν «Γλαύκη», 15.200 τόνων γκρός.

—Ἐπίσης, ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖσα Κούρε καθειλύκουθη τὴν 4ην Μαρτίου ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν διὰ λογαριασμὸν ἔταιριας ἐλληνικῶν συμφερόντων (Λιβανοῦ) τὸ δεξαμενόπλοιον «Νόρδερν Τζόου», 38.600 τ. γκρός.

**ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ**

Παρὰ τοῦ κ. Τζών Π. Κατσουλάκου καὶ ἀντί τιμῆς 5.000 λιρῶν, ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν μότορ - τάνκερ «Βεν Τζονσον», 228 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938. Παραληφθεῖσα εἰς Σόρεχαμ, ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Βάρκιζα.

—Ἐπίσης παρὰ τοῦ κ. Ηρ. Ιερωνυμάκη ἡγοράσθη τὸ Ιταλικὸν «Città Nova», 420 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1947, παραληφθεῖσα εἰς Βενετίαν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκην διὰ τῆς σημαίας τοῦ Λιδίου καὶ μετωνόμασθη «Μιμόζα».

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Καρπίνια», 6.992 τ. γκρός, 10.384 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἀφοπλιστὰς τῆς Φορμόζης ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν, ὡς ὑρίσκεται μὲ ζημίας.

—Ἡ τιμὴ ἀγορᾶς τοῦ φυγείου «Gulf-

port», 2.836 τ. γκρός, 3.430 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ παράδοσιν εἰς Χάλιφαξ, είναι ἡ τῶν 42.500 λιρῶν καὶ τοῦ ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Hepzeh», 2.372 τόνων γκρός, 3.760 τ. d.w. (τοῦ 1948) μὲ σερβέον τοῦ 1962, ἡ τῶν 74.000 λιρῶν.

—Παρὰ τῆς κ. Λιλῆς Κ. Μιχάλου ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Georgidore», 8.063 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954. Τὸ σκάφος, παραλαμβανόμενον κατ' αὐτάς, θὰ ὑψωσῃ τὴν Κυανόλευκην καὶ θὰ μετωνόμασθη «Κ ώστας Μιχαλούς».

ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEUKON

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Κ οκονίκια, φορτηγὸν (ex «Tauris», φιλανδικάν, νεοαγορασθέν), 1.988 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σόλη», ἀντιπροσωπευόμενην ἐν 'Ελλάδι ἀπὸ τὴν ἔταιριαν «Τρανσπετρόλ».

2. «Ἐμπρες ὁ φ Μπρίταις, ἐπιβατηγὸν λάινερ (ἀγγλικόν, νεοαγορασθέν) 25.516 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, τῆς «Γκρήκ Λάιν», ηπιαὶς καὶ θὰ τὸ παραλάδη τὸν Ιανουάριον τοῦ 1965.

3. «Ἀγιοι Ανάργυροι», φορτηγὸν (πρώτην δηλανδικόν «Alphards», νεοαγορασθέν), 5.574 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μαριδίντο» ἀντιπροσωπευόμενην ἐν 'Ελλάδι ἀπὸ τὴν ἔταιριαν «Λύρα».

4. «Θήμπεια», φορτηγὸν (πρώτην «Κάμπανος»), 7.257 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σάν Ρομπέρτο», ἀντιπροσωπευόμενην ἐν 'Ελλάδι ἀπὸ τὴν ναυτεμπορικὴν ἔταιριαν «Διδυρυξ».

5. «Πολυδόρα», φορτηγὸν (πρώτην νορβηγικόν «Ferjebyrd», νεοαγορασθέν), 2.755 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πολυδώρα», ἀντιπροσωπευόμενην ἐν 'Ελλάδι παρὰ τοῦ κ. Ζάνου Σιφανίου.

6. «Ολγα», φορτηγὸν (πρώτην ἀγγλικόν «Hepzeh», νεοαγορασθέν), 2.378 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ολγα».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγγοράσθεν παρ' 'Ελλήνων νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Ε. Ζ. Ήαμπρο», 15.773 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, παραληφθεῖν εἰς τὴν 'Αμβέρσαν ἐπέθη ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Ο σε αν Λάντσερ».

—Τὸ φορτηγὸν «Αγγελος», 7.314 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθεῖσαν εἰς Βενετίαν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκην διὰ τῆς σημαίας τοῦ Λιδίου καὶ μετωνόμασθη «Μιμόζα».

Τὸ φορτηγὸν «Αμαζών», 7.281 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς διαστάτας ἀντὶ τιμῆς 11 λιρῶν κατὰ τὸν ἀλφαράς χωρητικότητος.

—Τὰ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοια «Αλέξανδρος», 5.555 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918 καὶ «Γεωργία», 5.407 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἐπωλήθησαν εἰς Γιουγκοσλαβίαν διαλυτάς. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

—Ἐπίσης τὸ φορτηγόν «Νικόλας»,

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)

7.230 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλούς διαιλυτάς ἀντὶ τιμῆς 36.000 λιρῶν.

ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΖΩΗΝ

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ διάσκεψις πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀλιευτικῆς αἰγιαλίτιδος ζώνης ἀνεκοῖνωσε τὴν 3ην Μαρτίου, ὅτι κατέληξεν εἰς ὄριστικὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ καθορισμοῦ τῶν δρίων ἀλιεύσις. Ὡς γνωστόν, ἡ διάσκεψις ἀποτελεῖται ἐκ τῶν 13 ἐπαρδόσεως ἀλιευτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης, ἡ δὲ ληφθεῖσα ἀπόφασις καθορίζει εἰς 6 μίλια τὴν ἔθνικὴν αἰγιαλίτιδα ζώην, ἐπεκτείνει δὲ αὐτὴν κατὰ 6 ἀκόμη μίλια, ἐντὸς τῶν ὁποίων δῆμος ἡ ἀλιεία δὲν θὰ ἐπιτρέπεται μόνον εἰς τὰ ἔθνικὰ πλοῖα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ ἀλιευτικὰ τῶν «ἐκ παραδόσεως», ὡς ἐπὶ λέξει ἀναφέρεται, Εὐρωπαϊκῶν ἀλιευτικῶν χωρῶν, ἐπ' ἀμοιβαίστη.

Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΛΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ συνεργασία τῆς ἑταῖρίας καυσίμων ΣΕΚΑ μὲ τὴν Μομπίλ λαμδάνει μόνιμον μορφήν. Διεπιστώθη, ὅτι ὁ σταθμὸς ἀνεφοδιασμοῦ Καλῶν Λιμένων Κρήτης ἀπέδειχθη λίαν ἔξυπρετικός, λόγω τῆς γεωργαφικῆς θεσεώς καὶ, κατόπιν τούτου, ἀπέφασίσθη δῆμος ἐκτελεσθοῦν ἑκεὶ μόνιμα ἔργα, τὰ ὁποῖα καὶ ἀνέλαβε ἡ μεγάλη γερμανικὴ ἑταῖρία «Φένιξ Ράιναλ 'Ιντερνάσιοναλ».

Θά κατασκευασθοῦν εἰς τὴν ξηράν πετρελαιοδεξαμεναὶ χωρητικότης 30.000 τόνων, ὡς καὶ τοιαύτη δύστος χωρητικότης 1.000 τόνων, θὰ διαμορφωθῇ ὁ δῆλος χῶρος ὥστε νὰ ἀποκτήσῃ ἡ δῆλη ἔγκατάστασις σύγχρονον μορφήν, θὰ κατασκευασθοῦν δὲ καὶ ἀποθήκαι ὑλικῶν, μικρὸν ξενοδοχείον, ὡς καὶ ἑστιατόριον, ὥστε ἀνετος νὰ είναι ἡ παραμονὴ τῶν διακινουμένων πληρωμάτων

καὶ ἐπισκεπτῶν.

Κατασκευάζεται μικρὸς σύγχρονος λιμὴν μὲ δύο προβλήτας, εἰς τὰς ὁποίας θὰ δύνανται νὰ παραβάλλουν συγχρόνως δύο πλοῖα μήκους 900 ποδῶν ἔκαστον καὶ δυθίσματος μέχρι 42 ποδῶν, ἐν δὲ τρίτον πλοῖον, οιοῦδήποτε μεγέθους καὶ δυθίσματος, θὰ δύναται νὰ προσδέσῃ μεταξὺ δύο, εἰδικῶς τοποθετουμένων, ναυδέτων. Παρὰ τὰ ναύδετα αὐτὰ θὰ ὑπάρχῃ σημαντήρ, ἐπὶ τοῦ ὁποίου θὰ ἀπολήγουν σωλῆνες καυσίμων καὶ δύστος, αὐτῷ δὲ καὶ τὸ ἔκει προσδένον πλοῖον θὰ δύναται ν' ἀνεφοδιασθῇ, συνδέομενον μὲ τοὺς σωλῆνας αὐτούς.

Θὰ είναι, ἐπομένως, δυνατὸς ὁ σύγχρονος ἀνεφοδιασμὸς τριῶν πλοίων, μὲ ρυθμὸν παροχῆς εἰς ἔκαστον ἔξι αὐτῶν 300 τόνων πετρελαιοειδῶν καὶ 60 τόνων δύστος καθ' ὥραν, δύο τῶν ὁποίων θὰ πλευρίζουν καὶ τρίτον θὰ προσδένη εἰς τὰ ναύδετα.

Πάντα τὰ ἀνωτέρω ἔργα ἔχουν περατωθεὶς μέχρι τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου, δέ τε καὶ θὰ ἐπαναλειτουργήσῃ ὁ σταθμός, διακοπεῖσθαι σήμερον τῆς λειτουργίας του, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἡδη ἐκτελουμένων ἔργων. Ἡ διακοπὴ τῆς λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ κατέστη ἀναγκαῖσις, συνεπείᾳ τῶν κινδύνων ποὺ ἐδημιουργοῦντο διὰ τὰ προσεγγίζοντα πλοῖα ἐκ τῶν ἀνατινάξεων, κατά τοὺς ἀναγκαῖους πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων ἐκβραχισμούς.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου 1964, ἐπαναλειτουργεῖ ὁ σταθμὸς ἀνεφοδιασμοῦ τῆς Σύρου καὶ οὕτω ἡ δραστηριότης τῆς ΣΕΚΑ συνεχίζεται.

Ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἀνωτέρω ἔργων, ὑπὸ ξένης τεχνικῆς ἑταῖρίας τοιαύτης φήμης, θὰ καταστήσῃ, ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου, τοὺς Καλούς Λιμένας ἔνα σύγχρονον λιμένα ἀνεφοδιασμοῦ, παρέχοντα πάσαν ἔξυπρέτησιν εἰς τὰ πλοῖα καὶ τοὺς μὲ αὐτὰ

ἀσχολουμένους, εὐρισκόμενον εἰς λίαν ἐπίκαιρον, διὰ τὰ διασχίζοντα τὴν Μεσόγειον πλοῖα, θέσιν καὶ ἔξασφαλίζοντα τὴν μόνιμον αὐτοῦ λειτουργίαν ἐπὶ συγχρόνων βάσεων, μακρὰν τῆς συνήθους, εἰς τινας περιπτώσεις, προχειρότητος.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΣ ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Ἀνεκοινώθη ἀρμοδίως, ὅτι ἐντὸς τοῦ ἑγκανιασθέντος προγράμματος ναυτιλιακῆς συνεργασίας μεταξὺ Σοβιετικῆς «Ἐνώσεως καὶ Ελλάδος, τὸ ὅποιον προσθεῖ ὁ γνωστὸς Ὁργανισμὸς τῆς Μόσχας «ΣΟΥΝΤΟΙΜΠΟΡΤ», ἀφίχθη εἰς τὴν χώραν μας ὁ Ρώσος ἐμπειρογνόμων κ. Ἀβντεῖκ Ἀρκάντι Μιχαήλοβιτς, δοτὶς θὰ παραμεινῇ ἐδῶ ἐπὶ μακρόν, διὰ τὸν συντονισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας καὶ τὴν παρακολούθησιν τῆς ἔγκαταστάσεως δηζελομηχανῶν τῆς «Σουντοϊμπόρτ» εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα.

Συνοδεύομενος ἀπὸ τὸν Γεν. Ἀντιπρόσωπον τῆς Σουντοϊμπόρτ ἐν 'Ελλάδι κ. Γεώργιον Μουνδρέαν, ὁ Ρώσος ειδικὸς ἐπεσκέφθη εἰς τὸν ὄρμον τοῦ 'Αγίου Γεωργίου τὸ μότοροπ τοῦ «Σιμόνι», εἰς τὸ ὅποιον ἐποπθετήθη ἡδη δηζελομηχανὴ κατασκευῆς Σουντοϊμπόρτ, ισχὺος 800 ἵππων, καὶ εἰς Πέραμα τὸ ἐπιβατηγὸν «Αὔρα», διποὺ προποθετοῦνται δύο δηζελομηχαναὶ, 150 ἵππων ἑκάστη.

Οἱ πληροφορούμεθα, σκοπὸς τῆς παρουσίας τοῦ κ. Μιχαήλοβιτς εἰς τὴν χώραν μας εἶναι νὰ πρωθητοῦν περαιτέρω αἱ μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ Σοβιετικῆς «Ἐνώσεως ἐμπορίκαι συναλλαγαὶ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑΝ

Ἐγγνώσθη ἀρμοδίως, ὅτι κατόπιν τῆς εὐμενοῦς ὑποδοχῆς, τῆς ὁποίας ἔτυχον τὰ ναυ-

INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP ✓
QUALITY

TOP ✓
SERVICE

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

LONDON

International Paints Ltd.



Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON S.W.1.
Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)
Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON
Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. • Cables: CORROFOUL LDN. SW.1.

ASSOCIATED FACTORIES IN

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

FRANCE ROUEN
GERMANY HAMBURG
HOLLAND ROTTERDAM
INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA
ITALY TRIESTE
MEXICO MEXICO CITY
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN
NEW ZEALAND AUCKLAND
NEW ZEALAND WELLINGTON
SPAIN BILBAO

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

NEW YORK

International Paints Co. Inc.

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

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

τιλιακά σοβιετικά προϊόντα είς 'Ελλάδα, ή ἐν Πειραιή Γενική ἀντιπροσωπεία τῆς Σουντούμπορτ ἀπέφοσισε τὴν ἰδρυσιν ὑποκαταστημάτων τοῦ μεγάλου αὐτοῦ Σοβιετικοῦ Ὀργανισμοῦ εἰς Θεσσαλονίκην, Βόλον καὶ Κρήτην.

Τὰ ὑποκαταστήματα αὐτά, ὡς καὶ ἡ ἐν Πειραιεῖ μόνιμος Ἐκθεσις, θά ἐφοδιασθοῦν, ὡς ἀνεκοίνωσεν ὁ ἐν 'Ελλάδι Ἀντιπρόσωπος κ. Γ. Μουνδρέας, μὲ δῆλα τὰ προϊόντα τοῦ σοβιετικοῦ ναυτιλιακοῦ Ὀργανισμοῦ τῆς Σουντούμπορτ, ὡς καὶ μὲ ἔτοιμοπαράδοτος μηχανάς Ντῆζελ καὶ ἀνταλλακτικά τῶν μηχανῶν αὐτῶν.

Ίδιαιτέρως σημειούται ἀπὸ τὴν ἀντιπροσωπείαν τῆς Σουντούμπορτ ὅτι διὰ πρώτην φοράν εἰς 'Ελλάδα καὶ δὴ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἐπαρχίαν θά ὑπάρχουν ἔτοιμοπαράδοτοι μηχαναὶ ντῆζελ καὶ ἀφθονία ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, εἰς τὴν ἄμεσον διάθεσιν τῶν 'Ελλήνων ἐνδιαφερομένων.

Διὰ τῆς ἐπέκτασεως καὶ πρὸς τοὺς ὑπολογίστας ἐλληνικοὺς λιμένας τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως, προβλέπεται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ νέα ἐπίδοσις τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῶν δύο χωρῶν εἰς τὸν τομέα αὐτῶν.

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΟΜΙΛΙΑ

Τὴν Κυριακήν, 1ην Μαρτίου, πρωτοβουλίᾳ τῆς 'Ἐνώσεως Βρονταδουσίων Ἀττικῆς, ἐδόθη εἰς τὸν Πειραιά μία ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσα διάλεξις, ὑπὸ τοῦ κ. 'Ιωάννου Δ. Ζανάρα, διευθυντοῦ τῶν ἐν 'Ελλάδι Γραφείων τῆς ἑταίρειας Σ. Λιδουνού, μὲ θέμα: «Ἡ Ναυτιλία ἀνὰ τὸν αἰώνας, ὡς φορεύς πολιτισμοῦ καὶ οἰκονομικῆς δυνάμεως».

Ο ἑκλεκτὸς διμιλητής, βαθὺς τοῦ θέματος του γνώστης, ἔχειρισθη τοῦτο μὲ εὐχέρειαν καὶ πρόπορτα, ἀναπτύξας ἔμπειριστατῶμένως καὶ μεθοδικῶς τὸν διὰ μέσου τῶν αἰώνων ἀνέλιξιν τῆς ναυτιλίας, τὴν ἐποιλιστικὴν αὐτῆς ἐπίδρασιν καὶ τὰς οἰκονομικὰς ἐν γένει ἐπιπτώσεις ἐν τῇ ὁγκουμένῃς ἐμπορικής μας ναυτιλίᾳ.

Τὴν διάλεξιν παρηκολούθησε πολυπληθές καὶ ἑκλεκτὸν ἀκροστήριον ἐκ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, οὐχὶ μόνον τῆς Χίου, ἀλλὰ καὶ τοῦ εἰς τὴν περιοχὴν Πειραιῶς, θερμῶς δὲ πάντες συνεχάρησαν τὸν φίλον διμιλητήν, πρὸς τὸν διότονον καὶ ἡ στήλη αὐτῆς ἐκφράζει ἐπίσης τὰ θερμά τῆς συγχαρητήρια.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΨΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντέμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαρτίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεσα σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν διότονοι τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῇ εἰς τὸ NAT, ἀνέρχεται εἰς 673 τὸν γκρόδα 6.657.887.

ΝΕΟΝ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ

Διῆρη τὸς δραστηριότητος τὴν ἐποίκην τελευταῖς ἡμέραιντες καὶ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα τὸ 'Ισραὴλ, ὡς καὶ διῆρη τῆς ζωηρᾶς κινήσεως ἐλληνικῶν πλοίων, τῶν διότονοι τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῇ εἰς τὸ NAT, ἀνέρχεται εἰς 673 τὸν γκρόδα 6.657.887.

ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἔξεπτάσεις πρὸς ἀπόκτητους διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ Α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Στ. Βασιλείου, Π. Γουλανδρῆς, Π. Γεωργιάδης, Ν. Γαλατερῆς, Β. Κακουλίδης, Εβ. Κονταντίνου, Ἀπ. Κορτιάνος, Ν. Μπουλιγχαράκης, Εβ. Μαστρόκαλος, Δ. Παπαζής, Γ. Παχώντης, 'Εμ. Παχώνης, Γ. Ποντιάς, Ν. Περαντωνάκης, Μ. Ρουστέμης, Γ. Ρίγκος, Δ. Ραφομανίκης, Θεόδ. Σορόκος, Φ. Σάρρος καὶ Ίων Τομαράς.

— Διὰ τὸ διπλωματικὸν μηχανικοῦ Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Άλ. Αλεξανδρόπουλος, Γ. Βορδώνης, 'Άντ. Βελέτας, Εβ. Βουτσιάς, Μ. Γραμματικόπουλος, Ν. Γεωργίδης, Μ. Παπαδρέξης καὶ 'Αγγ. Φραγκούλης.

— Διὰ τὸ διπλωματικὸν Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Χ. 'Ανθιμολέιθης, Ηλ. 'Αλεξετσούδης, 'Άν. 'Αρμπιλιας, Γ. Βεντούρης, 'Άν. Βέρδης, Γ. Βαζαλίδης, Κ. Βερνίκος, Κ. Βεντούρης, Γ. Βαλανζής, Σπ. Γεωργίης, Εβ. Δημητρίου, Γ. Εὐαγγελίδης, Γερ. Θεοδωράτος, Αβ. Καδουσανάκης, Β. Κατιουρίδης, Δ. Κλαδάκης, Π. Κοζιέης, Εδσ. Κοδνιαρχης, Η. Καραδήμας, Ν. Καμπολακάς, Π. Κυτέας, Ν. Καζηλιέρης, Γερ. Λουκᾶς, Σπ. Λυκούδης, 'Ιο. Λαζαρής, Γ. Λάμπρου, Ν. Μικονιάτης, Η. Μίλεσης, 'Ιω. Μουτόλας, Μ.χ. Μουμούρης, Γ. Μουμουλίδης, Στ. Μαυρομάτης, Θ. Μπάστας,

Δ. Ματθιός, Η. Μπαρλιάκος, Στ. Μαρίνος, Γ. Μαρκέας, Δ. Νικολαΐδης, Στ. Νιοδούσιος, Ν. Οικονόμηος, 'Άντ. Παντελούδης, Στ. Παπαδόπουλος, 'Άνδ. Παπαδόπουλος, Η. Παπαδόπουλος, Δ. Παπαδόπουλος, 'Άν. Παχιάδης, 'Εμ. Παρλάς, Γ. Σαραντάκος, Ν. Τηγλακός, Γ. Τζίνος, Η. Τσαμάδος, Δ. Φορέας, Κ. Φιλιππούσης, Η. Χατζημάνος, Η. Χατζής, Η. Χατζήδης καὶ Σπ. Ταλίδας.

— Διὰ τὸ διπλωματικὸν μηχανικοῦ Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Κ. 'Αρμπηῆς, Θ. Βελισσάρης, Θ. Βαρθολόμεος, Η. Γιαννακούρεας, Κ. Δενδρίνος, Κ. Εξεργάτης, Γερ. Θωμάς, Η. Θεοφίλου, Εδ. Κοντιάς, Η. Καριτάνης, Κ. Κοντοδήμος, Γ. Λαζίδης, Γ. Λειαδάρης, 'Άνδ. Μαυρίκος, 'Ιω. Μαυροχήτης, Γ. Μανάκος, Χρ. Μαυρής, Γ. Πολύδης, Θ. Πλούμπης, Γ. Πέππας, Θ. Παρασιδής, 'Εμ. Παπαθεοδόρου, 'Άρ. Σιμιζής, 'Εμ. Σταμάλος, Ν. Σταμπούλης, Θ. Τσερλίδης, 'Άθ. Τσιαντούλας, Κ. Τσιρηρής, Γ. Φλεβάρης, Κ. Χατζηλούσης.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντέμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς, ἔχοργηγήθησαν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τὸν κάτωθι ναυτικούς, ἀποχρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενεῖας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: 'Άνασ. πατέρα Παν. Κοντέα δοκίμου πλοιάρχου, μὲ ὑπηρεσίαν 5 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν, λόγῳ αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 750 μηνιαίων.

Εἰς μηχανικοῦς: 'Άντ. πατέρα Χρ. Χιώτογλου η. Χιώτηδη, μὲ ὑπηρεσίαν 4 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν, λόγῳ αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 750 καὶ 'Άδαμαντίαν, χήραν μητέρα Στ. Κατηρή, μὲ ὑπηρεσίαν 2 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, λόγῳ αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 750 μηνιαίων.

Εἰς κακτώπειρα πληρόματα: Παρασκευήν, χήραν Γεωργίη. Ηετράκη, Θερικατοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, λόγῳ αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 1.135, Βιργίνιαν, χήραν Κυρ. Μιχαηλίδη, μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν, λόγῳ αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 750 μηνιαίων.

Εἰς κακτώπειρα πληρόματα: Παρασκευήν, χήραν Γεωργίη. Ηετράκη, Θερικατοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, λόγῳ αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 1.135, Βιργίνιαν, χήραν Κυρ. Μιχαηλίδη, μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν, λόγῳ αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 750, Εδαγ. Κυρ. Τζόμανην, χήραν Τσαράκην, μὲ ὑπηρεσίαν 8 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 750, Καλλιόπην, χήραν Όδυσ. Φερεντίνου, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 750, 'Άθων. Γεωργίη. Χατζέπουλον, ἀλιέα, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 750, 'Εμ. Κυρ. Στακαράκην, διλοιποργόν, μὲ ὑπηρεσίαν 8 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 750, Μαρίαν, χήραν Θεοκ. Στάμου, ναύτος, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν, λόγῳ αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 750, 'Άντ. Κον. Λογαριαστάκην, θερικατοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 1.648, Μαρ. Κον. Κασμάν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 2.175 καὶ Δημ. Βασ. 'Άντωνόπουλον, ἀρχιθαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 1.664 μηνιαίων.

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.

Phone : VI. 9-4563-4

Cables : TROJAN

MONTREAL, CANADA

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ»: Εδεξημενιόθη εἰς Πειραιά τὴν 2αν Μαρτίου καὶ ὑπέστη ἐπισκευάς εἰς το πηδόνιαν του, συνεπεία ζημιῶν εκ κοκκοκαρίας.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ»: Ἐκ Ρότερνταμ διὰ Τσιάπος κενόν, ὥγκυροδόληση τὴν νύκτα τῆς 5ης Μαρτίου εἰς τὸ ἀδαβ τοῦ φαροπλοίου Βάρων, εἰς τὴν Μάχην, λόγω ζημιᾶς εἰς τὸ ὠστικόν τριβέα. Τὴν πρώιαν τῆς ὥρας Μαρτίου ἔρρυμαλκήθη ὑπὸ τοῦ γερμανικοῦ ναυαγωσωτικοῦ «Τζεφαλίκη» εἰς ράθαν Καύσου καὶ ἔκειθεν εἰς Σάουμπτον, ὅπου ἐφοδεῖ τὴν πρώιαν τῆς 7ης Μαρτίου διὰ ἐπισκευής.

«ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ»: Αφιχθέν εἰς Σαρόμεπτο, ἀνήγγειλε τὴν 28ην Φεβρουαρίου διὰ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν πλήμην τῆς ελικού. Μετὰ τὴν ἐπισκεψίαν τῆς ζημιάς, ἀνεχώρησε τὴν 5ην Μαρτίου διὰ Περισκόν Κόλπου.

«ΑΙΓΑΙΟΣ»: Ύπέστη ζημιάν εἰς τὰς μηχανᾶς του τὴν 2αν Μαρτίου πλησίον τοῦ Πόρου καὶ ἔζητησεν ἔξοδον. Υπεργάρη ἀνοικτὸν συμβόλαιον τοῦ Λάδους καὶ δύο ρυμουλκά τῆς ἑταῖρας Μάσσα τὸ συναδίσιαν μέχρι Πειραιῶς, ὅπου τὸ «Αἴγινε» κατέπλευσε τὴν ίδιαν ἡμέραν.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.»: Έκ Ζογκουλντάν διὰ Αμετέρντα μὲ φορτίον ἀφόλου, ὑπέστη σύγκρουσιν, περὶ τὴν 7ην ἐσπερινήν τῆς 4ης Μαρτίου, ἐντὸς τῆς διωρυγῆς τῆς συνδεόντων τὸν Υρούνιτον μὲ τὸ Αμετέρντα, ἐνσφιλμένος εἰς τὴν δεξιῶν πλευρῶν αὐτούν, ὑπὸ γωνιῶν 40 περίποιν μοιρῶν καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κάτου του ὑπὲρ ὄριον. 1, τοῦ ὀλλανδικοῦ απτομποίου «Ἀλεξανδρά». Ή πρώτον τοῦ εἰσέσθην ἐντὸς τοῦ «Ἀλεξανδρά» Κ. εἰς βάθος 4 μέτρων, πρὸς ὀπαφύην δὲ βυθίσως αὐτούν, ἀμφότερα τὰ πλοῖα ὀδηγήμησαν πρὸς τὴν πλευρὴν τῆς διωρυγοῦ, ὅπου τὸ «Ἀλεξανδρά» Κ., προσφράχθη, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ «Ἀλεξανδρά» νέοντος εἰς ἔγκαρασις ἐπὶ τοῦ διαύλου. Οὕτως, ἡ ναυσιπλοΐα μεταξὺ Ὑμούντεν καὶ «Ἀμετέρντα» διεκόπη ἐπὶ 24 ὥρας, μεχρὶ τῆς στιγμῆς διολαδή καθ' ἣν ἐξεργοτώθη ἐπὶ φορητίων τοῦ φορτίου τοῦ «Ἀλεξανδρά» Κ. καὶ κατέστη δυνατὸς ὁ ἀποκυρισμός τῶν δύο πλοίων.

«Η ἐκφότωσις ἐπερτώθη τὴν 7ην ἐσπερινήν τῆς 5ης Μαρτίου καὶ ἀμφότερα τὰ πλοῖα, ὑποστάντα σύνδεσης ζημιάς, ἐρρυμουλκήθησαν εἰς Βέστχεφ τοῦ Αμετέρντα τὴν ίδιαν ἐστέπαν.

«AMAZΩΝ»: περὶ τῆς προσφράξεως τοῦ ὑποίου ἀνεφέροντες εἰς προηγουμένους τεύχους μας, ἀνεῳρήθη ὀλικὴ ἀπάλεια καὶ ἐρυμουλκήθη τὴν 27ην Φεβρουαρίου εἰς Λάδα Σπέτσια, ὅπου ἐφάσθε τὴν 29ην, πρὸς διάσταν.

«ΑΜΦΙΑΛΟΣ»: Ιδει σχετικήν περιγραφήν εἰς ἄλλας στήλας.

«ANNA MARIA II»: Μὲ φορτίον 518 τόννων πορτοκαλίων, κατέψυγε τὴν 3ην Μαρτίου εἰς Πειραιά, συνεπεία ζημιῶν ὃς ὑπέστη τὴν προηγουμένην ημέραν. Παρουσιάζετο μεγάλη δισρροή ἐκ τοῦ στορεως τοῦ ἀλικοφόρου δύνοντος. Εξερρωθών την πούρη τοῦ φορτίου τοῦ «Αλεξανδρά» Κ. καὶ κατέστη δυνατὸς ὁ ἀποκυρισμός τῶν δύο πλοίων.

«Η ἐκφότωσις ἐπερτώθη τὴν 7ην ἐσπερινήν τῆς 5ης Μαρτίου καὶ ἀμφότερα τὰ πλοῖα, ὑποστάντα σύνδεσης ζημιάς, ἐρρυμουλκήθησαν εἰς Βέστχεφ τοῦ Αμετέρντα τὴν ίδιαν ἐστέπαν.

«AMAZΩΝ»: περὶ τῆς προσφράξεως τοῦ ὑποίου ἀνεφέροντες εἰς προηγουμένους τεύχους μας, ἀνεῳρήθη ὀλικὴ ἀπάλεια καὶ ἐρυμουλκήθη τὴν 27ην Φεβρουαρίου εἰς Λάδα Σπέτσια, ὅπου ἐφάσθε τὴν 29ην, πρὸς διάσταν.

«ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΙΠ»: Έκ Ροζέριο διὰ Ημαρένιας πορτίεσσι, προσφύγεισαν εἰς Μοντεβίδεον τὴν 29ην Φεβρουαρίου συνεπεία σοδαρᾶς ζημιάς εἰς τὰ ἔδρανα ἀμφοτέρων τῶν ἀποτελεγμένητρων του, ὥφειλομένης εἰς κακήν δίπονταν. Αφοῦ ἐπεσκευάσεν αὐτῆς ἐλάσια πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἀνέχησε τὸ διάν προσφρούμιον τοῦ την Ιην Μαρτίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ III»: Έκ Βόριας διὰ Ραδενίνων μὲ φορτίον ὄροσιτους, προσφράξεις τὴν 4ην Μαρτίου εἰς τὸ διάσιον τοῦ Πόρτο Κερσίνι, ἀνέλκυσην τὴν ίδιαν ήμέραν τῇ δοστήσι μυμούλου. «Επιθεωρήθησεν εἰς Ραδενίνων ἐλάσια πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας, τῶν ἐπισκευῶν τοῦ ἀνάβλημεισιῶν διὰ τὸν τακτικὸν δεξαμενισθή πρὸς ἀπεικόνιστον καὶ ἐπισκευήν.

«ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΙΠ»: Έκ Ροζέριο διὰ Ημαρένιας πορτίεσσι, προσφύγεισαν εἰς Μοντεβίδεον τὴν 29ην Φεβρουαρίου συνεπεία σοδαρᾶς ζημιάς εἰς τὰ ἔδρανα ἀποτελεγμένητρων του, ὥφειλομένης εἰς κακήν δίπονταν. Αφοῦ ἐπεσκευάσεν αὐτῆς ἐλάσια πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἀνέχησε τὸ διάν προσφρούμιον τοῦ την Ιην Μαρτίου.

«ΑΡΜΑΘΕΙΑ»: Προσφραγέμονταν παρὰ τὸ Φένιμαρ ἀπὸ τῆς 2ης Φεβρουαρίου, ἀνεικύθυντον δὲ τὸν ναυαγοσωτικὸν τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης, ὁπός ἐξεργωθώσαν εἰς τοῦ φορτηγάδης ἡ ἐριθρόπλατη εἰς τὸν δάλωσαν 3.000 συνολικῶν τόνων τοῦ ἐπίστου φορτίου του. Τὴν 1ην Μαρτίου τὸ σκάφος ἐρυμουλκῆνε Κίελον, ὅπου καὶ ἐξεργωθώσαν τὸν ὄπλοπον φορτίου του, τὴν δισρροήν των κυτῶν ἐλεγχομένης, ἐν τῷ μεταξοῦ, ὑπὸ τῶν ἀντιλιπάνων τὸ πλοίον. Τὸ ἐσπέρας τῆς 6ης Μαρτίου τὸ «Αρμάθεια» ἐδεξαμενισθή, ἐξ ἐπιθεωρήσεως δὲ τῶν ζημιῶν διεπιστώθη ὅτι σωτῆι είναι λίγον επειταμένον καὶ ηδη μέσην.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

«ΑΤΑΛΙΚ ΛΕΗΝΤΥ»: Έκ Μιτράρι διὰ Γκρέησεντ, ἐνώ ἐπλύριζε εἰκαὶ τὴν μετημβρίαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, προσφέρουσεν ἐπὶ λιμενοπόστασιν καὶ ὑπέστη πρήγμα εἰς τὴν ὄριστερὸν πορείαν, προσενήσαν καὶ ζημιάς εἰς τὸν πάτον τοῦ πατόστασον καὶ τὸν ἀγοραπόλιτον πατριτικόν.

</div

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

ραιά. Καὶ τὰ τρία πλοῖα υπέστησαν μικροζημίας. «ΠΑΤΡΙΣ»: Έβεδεμενισθή τὴν 28ην Φεβρουαρίου εἰς Μάλταν πρὸς ἐπισκευήν ζημιῶν εἰς τὴν Ἑλικό του, προκληθείσαν ἐν προσκρουστών του εἰς ἐπιπλεόν αντικείμενον. Μετὰ επισκευῆς, ὀνειχόρησε τὴν δην Μαρτίου διά προσφορμὸν του.

«ΠΕΡΣΙΑΝ ΞΕΡΞΗΣ»: Έκ Χοραμσάχ Περσίας, μέτων Ρόττερνταμ διά Ἀμδούργου μὲ γενικὸν φορτίον, συνεκρύσθη τὴν νύκτα τῆς 27ης Φεβρουαρίου μὲ τὸ Γερμανικὸν δηζελόπλοιον «Ἀντρά Λούμαν», κατεύθυνθον ἐκ Βίστερβικ πρὸς Βίλελαχαρφέν μὲ φορτίον ξενίεος. Ή συγκρουστὶς ἔγεντο ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Ἐλένη, παρὰ τὸ Κούνχφαρον. Τὸ «Πέρσιαν Ξέρξην» ὑπέστη ἐλαφρός μόνον ζημιάς καὶ κατέπλευσεν εἰς Ἀμδούργον τὴν πρώτην τῆς 29ης Φεβρουαρίου, ἐνώ τὸ Γερμανικὸν πλοῖον ὑπέστη σοδαρωτέρος τοιωτάς.

«ΠΟΛΥΞΕΝΗ»: Έξ Ιημεγχαρ κενὸν διά Γέρνιαν, προσέκρουσεν ἐπὶ πασσάλου εἰς Χόλτενβου, κατὰ τὴν ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου διάσασιν τοῦ την 4ην Μαρτίου καὶ ὑπέστη μικροζημίας εἰς τὴν Ἑλικό, συνεχίσαν τὸν πλοῦν του. Σημίας ὑπέστη καὶ ὁ πασαλοσημαντῆρ.

«ΠΥΓΜΑΧΗ»: Έκ Σὸν Νικόλας τῆς Ἀργεντινῆς διά Κίναν, προσήρχεται τὴν 28ην Μαρτίου εἰς διάυλον Μοντεβίδεο, ἀνειλικῶθη δώμα διά τὸν ιδιών του μέσων καὶ τὴν ἐπορένη ἀπέπλευσε διὰ τὸν προφορμόν του.

«ΣΙΣΣΟΥΛΑΣ»: Έκ Σὸν Νικόλας τῆς Ἀργεντινῆς διά Κίναν, προσήρχεται τὴν 28ην Μαρτίου εἰς διάυλον Μοντεβίδεο, ἀνειλικῶθη δώμα διά τὸν ιδιών του μέσων καὶ τὴν ἐπορένη ἀπέπλευσε διὰ τὸν προφορμόν του.

«ΣΙΣΣΟΥΛΑΣ»: Έκ Σὸν Νικόλας τῆς Ἀργεντινῆς διά Κίναν, προσήρχεται τὴν 28ην Μαρτίου εἰς διάυλον Μοντεβίδεο, ἀνειλικῶθη δώμα διά τὸν ιδιών του μέσων καὶ τὴν ἐπορένη ἀπέπλευσε διὰ τὸν προφορμόν του.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ»: Μὲ φορτίον ξυλείας, ἀνειχώρησε τὴν 23ην Φεβρουαρίου ἐξ Ἀμπερντίνην τὴς Πολιτείας Γουάσιγκτον τῶν ΗΠΑ διά Ιαπωνίαν, συνεπεία ομικροῦ διαρροῆς τοῦ διάσποντος κικλοφορίας ἐντὸς τοῦ ὑπὸ ὄριθ. 3 κυλίνδρους τῆς δηζελομηχανῆς του, ἐπέστρεψε τὴν 25ην κατευθῦνθεν εἰς Σητατήν, ὅπου καὶ ἀφίχθη τὴν 28ην Φεβρουαρίου. Διεπιστώθη ὅτι ἡ διερροὴ προήρχετο ἐκ ρηγμάτων τῶν χιτωνίων τῶν κυλίνδρων 3 καὶ 4, περιοικίδων ἀποκυρασθενῶν διά μεταλλόκ. Ἀντεκατεστάθη τὸ χιτωνίων τοῦ ὑπὸ ὄριθ. 3 κυλίνδρου διά τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀμφίστοι καὶ ὀλονέντε η ἐξ Αγγλίας ὄποιστοι καὶ ἔτεροι, πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἐπίσης διαρρέοντων χιτωνίων ἀλλων δύο κυλίνδρων.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»: Έκ Κορίσας διά Κωνσταντζαν, τὸν παρελθόντα Φεβρουαρίου, ὑπέστη ὑποχώρησιν τοῦ στομίου κύτους ὑπὸ ὄριθ. 4 κυριαρχοῦ, λόγῳ ὑπερφρούσεων αυτοῦ. Συνεπεία ταύτης ἐκδρομῆσαν τὰ ζυγάσ αὐτοῦ. Ἐν συνεχείᾳ, ὑπέστη ζημιές ἐκ κακοκατηρίας εἰς Κωνσταντζαν τὴν 20ην Φεβρουαρίου, κατὰ τὴν εἰς Πειραιά δὲ παροδοῦτην τοῦ 27ην Φεβρουαρίου, πάλιν λόγῳ κακοκατηρίας, ἐκτύπωσην ἐπὶ τοῦ ἐλλιπεισμένου πλοίου «Γκρούτε Μπέρε».

«ΤΖΙΝΑ Ν.»: Έκ Χουέλβας διά Μομπάσα, προσήγγισεν εἰς Λά Σκούλετ τὴν 20ην Φεβρουαρίου λόγῳ δλᾶς ἀμφοτέρων τῶν τροφοδοτικῶν ἀντλιῶν τῶν λεπτοτάτων του. Αὔτως ἐπεκυρώσθησεν ἀπὸ τὸ πλοίωμα διά τῶν τῷ πλοίῳ ἀνταλλακτικῶν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ τὸν προφορμόν του τὴν 26ην Φεβρουαρίου, ἀφοῦ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.

«ΤΡΙΤΩΝ»: Απέπλευσε τὴν 26ην Φεβρουαρίου ἐξ Ἀμιουηνῆς Μπέτη διά Λάντς. Ἐντὶ διαταγῆς, ἀνέφερε δὲ ὅτι πλέοι μὲ ἥπτατων μέρην ταύτητα, λόγῳ σοδαρεῶν ζημιῶν εἰς ἀντλιῶν ἀέρος σορώσεως.

«ΦΑΡΑΛΗΣ»: Ήγκυροδόλημένον μὲ τὸ ἐπίσης ἐκεὶ ἡγκυροδόλημένον δηζελόπλοιον «Κρέσσοφοτ», τὴν 17ην Φεβρουαρίου, ὑφίστηται δὲ τὰ πλοία ὑπέστησαν διαφόρων μικροζημάνιων.

«ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι.Ζ.»: Έκ Ρόττερνταμ διά Χαδάνα, ὑπέστη τὴν 28ην Φεβρουαρίου ζημιάν εἰς τὴν μηχανῆν του, διά δὲ τὸ πλοίον διά τριών μόνον κυλίνδρων, προσήγγισε τὴν Ιην Μαρτίου εἰς Πόντο Ντελγκάδα τῶν Αζορῶν.

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ)
ΑΠΟ ΤΟΝ Σ.

Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ :

Mr. S. MYLONAS
26 - 27 Conduit Street
Mayfair LONDON W. 1
Tel: Mayfair 26 46

ναῦλοι διετηρήθησαν σταθεροὶ εἰς τὰ δολάρια 7.50.

Ο τομεὺς γαὶ ανθράκων τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ἔξακολουθεῖ νὰ παραμένῃ ἀσύφορος, μὲ ἐλάχιστα φορτία, οἱ δὲ πλοιοκτῆται προβύμως ἐδέχοντο καὶ τὰ 21/- ἀπὸ Χάμπτον Ρόουντς διὰ Κόντινεντ. Αἱ χρονοναύλωσεις διὰ τὴν προσεχῆ ὀκταετίαν, περὶ τῶν ὅποιών του κατωτέρω προσεχῆς τῶν πλοίων διά περιορίσουν, ἀσφαλῶς, ἔτι περαιτέρω τὰς ἔκ τοῦ τομέως αὐτού ἐλπίδας τῶν πλοίων διὰ ναυλώσεις ἀπλῶν ταξιδίων.

Φορτίον κώκ έκ Στόκτον δι’ Ιαπωνίαν, ἐπλήρωσε δολ. 7.00.

Η ἀγορὰ παλαιοὶ οἰσι δῆρων, ἐκ τῆς

ὑποτιμήσεως ποὺ ἐστημένως κατὰ τὸ δεύτερον ημίσυ τοῦ Φεβρουαρίου, παρουσίασεν ἐλαφράν τινα δελτίωσιν. 20.000 τόννοι δι’ Ιαπωνίαν ἐκ τῆς βορείως τοῦ Χαττέρας περιοχῆς, ἐπλήρωσαν τὸν καλύτερον ναῦλον τῶν δολ. 11.20, ἐνώ φορτία μεγέθους λίμπερτος ἐκλείσθησαν διὰ Μάιον μὲν εἰς τὰ δολ. 117.500, διὰ δὲ Ιούνιον - Ιούλιον εἰς τὸ δολ. 120.000. Διὰ δυτικήν Ιταλίαν, φορτίον λίμπερτος ἐπλήρωσε δολ. 78.500.

Αἱ ζαχάρεις ἐκ Κούνδας ἐσημείωσαν μικράν κίνησιν. Δι’ Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν 104/6 φίο, φόρτωσις Απρίλιον. «Ἐκ Περού δι’ Ηνωμένον Βασιλείου ἐπληρώθησαν 80/- φίο, ἐνώ ἐκ Λαρέντζο Μαρκές διὰ τὸν αὐτὸν ὄντα προσορίσμον, ἐπληρώθησαν 70/-.

Φορτία χιλιετίας ἐκ τῆς άκτης Ειρηνικού τοῦ Καναδᾶ πρὸς Αγγλίαν ἐπληρώσαν τὸν διάλογον τῶν δολ. 13, ἐλαφρώς δὲ ἐβελτιώθη καὶ διὰ τομέως τῆς Βαλτικῆς.

Αἱ μεταλλικές ἀνταρτικές τῶν Ινδιών παρουσίασαν ζωρότεραν κίνησιν εἰς τὰς πρὸς ἀνατολὰς μεταφοράς, ἐνώ πρὸς τὴν Εὐρώπην ἐσημειώθη ἀδράνεια. Απὸ Μαρμαγκόβ δι’ Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν 43/3 διὰ Μάρτιον - Απρίλιον. «Ἐκ Ινδικῶν λιμένων πρὸς ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης ἐπληρώθησαν 56/- δι’ Απρίλιον καὶ ἐκ Βομβάρης διὰ Κωνσταντζαν 53/6 διὰ Μάιον.

Η ἐκ Φιλιππίνων κόπρα, ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶναι ἀμφιρέπουσα. «Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Νότιον Ιαπωνίαν, μὲ τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως, φορτίον τοιμέντου ἐπλήρωσε 21 σεντόνις ἀνά κυβικὸν πόδα διὰ Κόντινεντ.

Η ἀγορὰ εἰς τὴν Μεσόγειον εἶν

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

«ΚΥΜΑ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολλ. 8, μέ 900 τ. έκφοισιν 60 σάντες, Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΑΥΡΑ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολλ. 8, μέ 900 τ. έκφοισιν 60 σάντες, Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ» (σημ. άμερ.) άμερικ. λιμένας Κόλπο 46.000 τ. γεννημάτων χύμα (τρήμα φορτίου) Πολωνίαν δολλ. 12.50 φίο, Μαρτ. 20 — Απρίλιον 10.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 20.000 τ. γαστρίθρων Ιαπωνίαν δολλ. 6.45, έλευθερον έκφοισιν, Μαρτίου 10—30.

«TZOPTZ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 11.000 τ. γαστρίθρων Βραζιλίαν δολλ. 6.50, μέ 900 τ. έκφοισιν 60 σάντες, Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΠΟΑΪΚΟΣ» άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) δυτ. Ιταλίαν δολλ. 78.500 φίο, όφιον από Τάμπην δολλ. 1.000 έξτρα, Απρ. 8—30.

«ΦΑΡΟΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 115.000 φίο, 'Ιουλίου.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπον 1.000 τ. γεννημάτων Βουδάνην δολλ. 8.50, μέ 1.500 τ. έκφοισιν γκρόφ-τέρμης, Απρ. 1—20.

«ΠΕΡΛ ΧΑΦΕΝ» άμερικ. λιμένας Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων δυτικής Αϊνδιας 72/6, έναν ανατολικής 75/-, δύο λιμένες Ιδιας αϊκτής 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 15—30.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπον 23.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολλ. 8, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μαρτ. 6—16.

«ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ» άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 117.500, Μάιον.

«ΝΤΕΛΕΦΙΚ ΟΡΑΚΑ» λιβ. (όφιον «ΝΤΕΛΕΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ») άμερικ. λιμένας Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων Καράτοι δολλ. 9.10, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 23 — Απρ. 8.

«ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΗ» άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 100.000 φίο, 'Ιουλίου.

«ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπον 21.000 τ. γεννημάτων Καράτοι δολλ. 9.10, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 23 — Απρ. 8.

«ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΗ» άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 100.000 φίο, 'Απρίλιον 12—27.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ» άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) Βορείον Ιαπωνίαν δολλ. 70.750 φίο, Απρ. 3—18.

«ΦΑΛΑΚΝΕΡΑ» άμερικ. λιμένας Κόλπον 20.000 τ. άλιεύρων 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαΐδ δολλ. 7.75, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 1—15.

«ΚΥΝΟΝ» άμερικ. λιμένας Κόλπον 20.000 τ. άλιεύρων 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαΐδ δολλ. 7.75, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 15—30.

«ΑΛΑΜΠΟΡΑΝΤΑ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολλ. 7, μέ 900 τ. έκφοισιν 60 σάντες, Μαρτ. 20—30.

«ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ» Φιλαδέλφειαν ή Βελτιμόρην 13.500 τ. γεννημάτων Λονδίνον 33/9, μέ 3.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, τέλη Μαρτίου.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΧΑΡΙ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 78.500 φίο, 'Ιουλίου.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 13.000 τ. διλέσιας και γενικών είδων (770.907 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 98.000 φίο, Απρ. 1—17.

«ΝΤΟΡΙΑΝ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Βρετ. Ειρηνικού 13.200—13.600 τ. γεννημάτων Ναχόντα δολ. 7.75, μέ 1.500 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 7—20.

«ΕΥΗΝΑ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. διλέσιας και γενικών είδων (499.000 κ.π.) Αγγλίαν δολλ. 12.75, φίο-στόσουεντ, 'Ιουλίου — Ιούλιον.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.800—15.000 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρέιντης δολλ. 7.50, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 4—31.

«ΟΣΕΑΝΙΚΑ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βρ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο-Χακάτα ρέιντης δολλ. 7.50, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφορτωτικών, Απρ. 22 — Απρ. 6.

«ΕΜΑΤΑΙΟΣ» (διηδουριανόν) Πόρτλαντ — Αγιον Φραγκούν ρέιντης 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 75.000 φίο, Μαΐου 5—Ιουνίου 8.

«ΑΘΛΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. διλέσιας και γενικών είδων (499.000 κ.π.) Αγγλίαν δολλ. 13, φίο, Απρ. 5—30.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.» (σημ. άγγλ.) άνω λιμένας Πλεύτη, συμπλήρωσιν Μπουενός Αὔρες 9.800 τ. γεννημάτων 'Αμερέρων — 'Αμεριγών ρέιντης 74/6, μέ 2.000 τ. έκφοισιν γκρόφ-τέρμης, Απρ. 2—12.

«ΝΗΣΙ» Νεκτούρα, συμπλήρωσιν Μποχίον Μπλάγκον 10.100 τ. γεννημάτων Καλλάσ και Η Ματαρέρην δολλ. 7.50 ή 7.75 δύο λιμένες, Μαρτ. 2—10.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (λιβ.) Νεκτούρα, συμπλήρωσιν Μποχίον Μπλάγκον 9.000 τόν. δρώμης Βάροντ ή Μπουργκάς 87/6, μέ 750 τ. έλευθ. έκφορτωτικών, Απρ. 1—8.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΑΙΓΑΙΟΝ» Πολωνίαν 10.000 τ. διλέσιας είς σάκκους Μπάσπραν 72/6 φίο-στόσουεντ, 1.200 τ. φόρτωσιν, 750 τ. έκφοισιν, Μαρτ. 20—30.

«ΟΕΩΡΠΙΣ» (ex 'Τυναλόμι') Έμερν 5.800 τ.

γατανθράκων Κωνστάντζαν 47/-, άμεσος φόρτωσις. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II» Βρέμην 6.500 τ. κώκ Πειραιά 47/6, Μάρτιον.

'Εκ Μεσογείου και 'Άδριατικής

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαΐδ 10.000 τ. δύρζης είς σάκκους ένα-δύο λιμένας Μπελάδων — Σουμπαγία ρέιντης 56/- και δεύτερον ταξίδιον 1/6 έξτρα, φίο - στόσουεντ, έναρξης 6—14 Μαρτίου.

«ΒΛΑΣΙΟΣ» Ριγιέκαν 700 τ. διλέσιας Πειραιά δολλ. 4.25, μέ συμπλήρωσιν 1.500 τ. διλέσιας δολλ. 3.25, ά. φ.

«ΒΛΑΣΙΟΣ» Τρίπολιν (Λιβανό) 2.200 τ. τοιμέντων Άρεν 50/-, τέλη Μαρτ.

«ΜΑΡΜΙΝΑ» Δυυράχιον 3.400 τ. χρωμίου Ριγιέκαν ή Τεργέστην δολλ. 3.50, ά. φ.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΕΣ» Ριγιέκαν 1.400 τ. γενικών είδων Λαττόκια λίρας 3.500, ά. φ.

«ΝΑΥΤΙΟΛΟΣ» ψάρις 4.200 τ. φωσφάτων Ριγιέκαν 28/-, μέ 1/6 φόρτωσιν, ά. φ.

«ΔΙΟΝΥΣΟΣ» 'Αλεξανδρείαν 3.700 τ. τοιμέντων Τζέδδαν 40/-, ά. φ.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΣΙΑΝΗ» Καζαμπλάνκαν 4.200 τ. φωσφάτων Βενετίαν και Ραδενίν 35/-, μέ 1/6 φόρτωσιν, ά. φ.

«ΜΑΡΙΑ» (Λιβανό) ένα λιμένας 'Αλγερίας 4.200 τ. παλαιοισθήρων Ντουμπρίδων δολλ. 5, ά. φ.

«ΧΕΡΜΑΝΟΣ» Πόρτο Μάργκερα 3.100 τ. φωσφάτων ισπανικήν Μεσόγειον 31/6, Μάρτιον.

'Εκ Μαρώκης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΕΚΕΡΕΑ» Κωνστάντζαν 10.000 τ. τοιμέντων είς σάκκους 'Αλεξανδρείαν 25/- φίο-στόσουεντ, 1.200 τ. φόρτωσιν, 150 τ. έκφορτωσιν, 100 τ. φόρτωσιν.

«ΕΛΛΑΣ» Λιβανό 4.200 τ. φωσφάτων Κίνας 10.000 τ. φόρτωσιν, 1.200 τ. φόρτωσιν.

«ΝΑΥΠΛΙΟΝ» Νοδορωτίσιαν 3.450 κ. μ. διλέσιας Μάρσαν 3.425 λιρέσιαν φίο, τό κ. μ., ά. φ.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» Κωνστάντζαν 10.000 τ. τοιμέντων Χουέλαν - Βαρελάνων 2.200 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 5—15.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (λιβ.) Νότιον Αύστραλιαν 13.000 τ. κοιδής χύμων Ναγκούσκοι - Τόκιο ρέιντης 64/- ένα 65/9 δύο λιμένες, 1.500 τ. φόρτ., 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μαρτ. 20 — Απρ. 15.

«ΟΡΓΑ» Μαρμάρικα 9.800 τ. μεταλλευμάτων Ιαπωνίαν 43/3, μέ 1.500 τ. φόρτ., 5.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 8—30.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (λιβ.) Νότιον Αύστραλιαν 13.000 τ. κοιδής χύμων Ναγκούσκοι - Τόκιο ρέιντης 64/- ένα 65/9 δύο λιμένες, 1.500 τ. φόρτ., 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μαρτ. 20 — Απρ. 10.

«ΠΕΛΕΑΔΑ» (Λιβανό) Μαρμάρικα 10.000 τ. μεταλλευμάτων Πολονίαν 53/9 φίο, μέ 2.000 τ. φόρτ., 1.800 τ. έκφοισιν, Απρ. 10—30.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (επ. «Λουζές») Πόρτ Κέμπλες 16.000 τ. γεννημάτων Μόζι - Γιουκόσκαμ ρέιντης 32/-, μέ 7.500 τ. φόρτ. και 5.000 τ. έκφοισιν, Απρίλιον 10—30.

«ΕΚΡΙΣΤΟΝ» Μαρμουρικά 10.000 τ. μεταλλευμάτων Κωνστάντζαν 47/6 φίο, 1.500 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφοισιν, Απρ. 10 — Μαΐου 5.

«ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ» Μαρμουρικό 21.000 τ. μεταλλευμάτων Νότιον Ιαπωνίαν 41/- φίο, 1.000 τ. φόρτ., 8.000 τ. έκφοισιν, Απρ. 3—30.

«ΜΙΧΑΛΗΣ» Μαρπίκιον 14.000 τ. διλέσιας χύμα Λονδίνον - Λιβερπούλ - Γκρήνηκον 70/-, μέ 750 τ. έκφοισιν, Απρ. 1—20.

«ΦΟΙΝΙΕ» (λιβ.) Τάμπαν 10.500 τ. φωσφάτων δυτικής Αϊγγλίδων 49/6, μέ 2.500 τ. φόρτωσιν 3/ και 1.000 τ. έκφοισιν 5/-, Μαρτ. 15—30.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ελλ.) Αρνάγγελον 2.400 στάντας διλέσιας 'Αλεξανδρείαν 265/- τό στάνταρ (δύο συνεκτίδια) έναρξης τέλη Μαρτίου.

«ΣΥΡΟΣ» Πόρτ Ρεντί 10.000 τ. μεταλλευμάτων Κωνστάντζαν 57/- φίο, μέ 1.200 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφοισιν, Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΜΑΧΗΤΗΣ» Νότιόρων 11.600—12.100 τ. ρέιντης 72/6, μέ 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφοισιν, Μαΐου 22 — Απρίλιον 4.

«ΑΛΦΕΙΟΣ Μόρμπιλ 11.000 τ. άλιεύρων είς σάκκους 'Αλεξανδρείαν δολλ. 10.75, φίον 1.500 Σουεζέ δολλ. 1.50 έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Απρ. 1—15.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Λιβανό) Ματαρέλας ('Οσιονό Ρίμπο) 10.000 τ. κυτανθρώπου 'Ιαπωνίαν δολλ. 10.85, φίο-στόσουεντ, 2.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Αποιλίου 4.

«ΕΔΑΦΙΝ» (λιβ.) Ταρόντο, συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρέντιον" 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολλ. 10.75. φίον 500 φίο, 1.000 τ. έκφοισιν, 1.500 τ. έκφοισιν, Απρ. 1—15.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» 'Αβίλες, συμπλήρωσιν Γκιζόν 10.000 τ. διλέσιας νόμα Λονδίνον - Λιβερπούλ - Γκρήνηκος 80/- φίο, 600 τ. φόρτ., 750 τ. έκφοισιν, Μαρτ. 23 — Απρ. 13.

«ΓΡΑΝΙΚΟΣ» (Λιβανό) Κούδαν 10.000 τ. διλέσιας ίχναρεις ημέρας Τόκιο-Χακάτα ρέιντης 108/6, έλευθ. έκφορτωτικών, Μάρτιον.

«ΛΟΡΔΟΣ ΓΛΑΔΣΤΩΝ» (επ. άγγλ.) Περού 10.000 τ. διλέσιας νόμα Λονδίνον - Λιβερπούλ - Γκρήνηκος 80/- φίο, 600 τ. φόρτ., 750 τ. έκφοισιν, Μαρτ. 23 — Αποιλίου 4.

«ΕΛΑΣΙΝΗ» (λιβ.) Ταρόντο, συμπλήρωσιν 4.000 τ. φίο, 1.000 τ. έκφοισιν, Απρ. 1—15.

«ΣΗΣΗΝΤΓΟΥΑΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 31.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 70% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., ά. φ.

«ΕΠΛΟΙΝΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 50% έλαττον Ιντασκέιλ, Μάρτι. 17.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) 60% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαρτ. 3.

«ΧΕΡΜΑΝΟΣ» Καζαμπλάκων 3.100 τ. φωσφάτων 'Ελλάδα 31/2, Άπριλιον.

«ΤΙΡΥΝΣ» 'Αβίλες, συμπλήρωσιν Γκιζόν 10.000 τ. ρέιντης 26/-, παράδοσις Καλούσιδον Ινδιάνον.

«ΑΓΡΩ ΟΛΛΑΝΔΙΑ» 14.825 τ. d.w. (702.280 κ.π., 15½ μίλ. 26 τ. φίοι) και 1½ τ. ητζέλη τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπυγουαίης»	29	1943	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εδέρμια»	58	8952	έφθ. Μούμπιλ 9 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετδλικα»	43	7314	έφθ. Χάιφαν 8 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΛΑΣ	έλληνικά συμφέροντα	40	2912	έφθ. Σαουθάμπτον 7 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ)	έτ. «Κάργκα Όσεάνικα»	57	11630	διπλήθε Γιρβαλτάρ 11 Μαρτ. δι' 'Αμδούργον εἰς 'Ιταλίαν, ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΛΙΑ	άδ. Σάρδινη	43	1813	διπλήθε Θεόυταν 2 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	έτ. «Ντιστρίκητ»	43	7228	διπλήθε Παναμά 27 Φεβρ. διά Μεξικό
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεκ. Ντώρμπαν 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαριτάμι»	55	8450	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαρφούνετος»	43	7298	εἰς Ρόττερνταμ 17 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρβίνετος»	37	5574	άνεκ. Κολόμπο 22 Φεβρ. διά Μπαχκόκ διπλήθε Κωνώπολιν 26 Φεβρ. δι' 'Οδησσόν εἰς Πύλον ἀπό 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΙ ΑΝΑΡΤΥΡΟΙ	έτ. «Αντρεβιρζίνη»	51	7290	άνεκ. Τοιταγκόκη 1 Μαρτ. διά Μπέιρα
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ	I. Κατούπης	37	1272	έφθ. Χάιφαν ἀπό 30 'Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διπλήθε Κωνώπολιν 16 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	άνεκ. Μπάρουπαν 24 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	άνεκ. Γκουαμάης 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	Ραφ. Μελαχροινός & Υίοι	35	1217	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Σάν Θεράπων	46	5617	άνεκ. Τζιμπούτι 4 Μαρτ. διά Καλκούτταν διπλήθε Πόρτο Σαιδ 8 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Παρούσας	19	2285	έφθ. Τζιμπούτι 2 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Τζιμπούτι 24 Φεβρ. διά Στρατώνει
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Υ.	Τζωρτζής και Σκιάδας	26	2321	έφθ. Πάτρας 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Ντελαγράποια»	29	3963	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 24 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μοριάντε»	55	5967	άνεκ. Χούλι 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Κολόμπο από 7 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Θουντουλάκης - Ν. Ναταράς	21	2725	άνεκ. Πάτρας 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	46	1892	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 24 Φεβρ.
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	έφθ. Πάτρας 21 Φεβρ. διά Στρατώνει
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργω - Ελλάς»	46	5383	έφθ. Ρίο Ιανέντρο 7 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άθλις»	35	3724	άνεκ. Τζιμπούτι 11 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεάνικα»	42	7255	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 11 Φεβρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1650	άνεκ. Σέτα 28 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σινάλας - Πλατής	31	2992	έφθ. Αγρίνιον 4 Μαρτ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαριμίρα»	43	7216	έφθ. Αμδούργον 4 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Σέλουμπαρι»	59	8132	έφθ. Κολόμπο από 9 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τραναπασιφίκη»	56	2863	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	έτ. Ελλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	53	3575	έφθ. Ρίο Ιανέντρο 7 Μαρτ.
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Αθλος»	45	13570	άνεκ. Γκλούκη 24 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Λαιμόπτριανη»	44	7271	άνεκ. Τζιμπούτι 12 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαργυκούάρντια»	46	7329	άνεκ. Σιγκαπούρην 8 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφήρη»	44	7239	όνεκ. Πόρτο Σαιδ 3 Μαρτ. διά Γάνδην
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αλτζιαν»	44	8481	άνεκ. Χούστον 6 Μαρτ. διά Μπάροαν
ΑΙΩΝΩΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	διπλήθε Φινιτέρερον 3 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Μαράλια»	43	7131	άνεκ. Πούλο Μπούκωμ 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΟΛΙΑΝ	έτ. «Ιππότες»	43	7197	έφθ. Μούμπιλ 8 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έλληνικά συμφέροντα	39	6429	έφθ. Τάιν 27 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ακούλια»	57	8427	έφθ. Γκρίνιοκ 2 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεκ. Αγρίνιον 27 Φεβρ. διά Λουάντα
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Φρέυτερς Τρανσόν.	56	9090	άνεκ. Μόζι 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Σάρονικη»	61	14431	έφθ. Νιού Ουεστμινστερ 8 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	46	7331	άνεκ. Αμδούργον 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	άδ. Τουρινάκη	59	9735	άνεκ. Λας Πόλμας 1 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατηπ. «Άνδρεάδης	29	2352	άνεκ. Λιθρόμων 29 Φεβρ. διά Δυπράχιον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κλπ.	44	7207	διπλήθε Παναμά 29 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	Τασδήλης	46	2103	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΑΛΕΞΙΑ	'Α. Μ. Νομικός κλπ.	51	994	έφθ. Τοιταγκόκη 28 Φεβρ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόδια»	53	7563	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΛΙΣ	έτ. Στάμλε	44	7189	διπλήθε Θύρωνταιν 'Αιλαντ 29 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμπούσου	60	9959	έφθ. Ραγγούν 14 Φεβρ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαβιτά»	45	7281	άνεκ. Πρίν Ρούπερτ 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	έφθ. Κολόμπο 2 Μαρτ.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεκ. Γένοβαν 5 Μαρτ. διά Σφάλης
ΑΛΤΑΙΡ (δ.)	έτ. «Κάνονουσι»	50	10426	άνεκ. Μπάρες 26 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΛΝΤΕΜΠΙΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ βροϊλίτις»	53	12897	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέττμαρ»	42	7286	άνεκ. Αμδούργον 22 Φεβρ. διά Χάιμποντ
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. Μ. Λιβανός	45	7281	άνεκ. Νίου Ουεστμινστερ 8 Μαρτ.
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτσός και Γρηγορίου	46	2062	άνεκ. Γένοβαν 5 Μαρτ. διά Σφάλης
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Άμαζων»	44	7281	άνεκ. Ναυπλίον 26 Φεβρ. διά Βάρναν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεκ. Σπέτζα 29 Φεβρ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	13780	άνεκ. Γδύνιαν 9 Μαρτ. διά Κουβέιτ
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	K. Σ. Ποταμίδας	46	2814	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. διά Γκάλθεστων
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεόνια»	38	8408	έφθ. Σύρουν 26 Φεβρ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδωμαρι»	44	7359	εἰς Γένοβαν 15 Φεβρ.
ΑΝΑΣ	έτ. «Άναζ»	55	8519	άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Μαριμπένες»	42	7177	διπλήθε Παναμά 25 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνα»	43	7284	έφθ. Πύλον 29 Φεβρ.
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λαμβδα»	43	7187	άνεκ. Χονολουλού 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	εἰς Ηούντον 12 'Ιαν.
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. Τσιμέντων	19	1321	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 15 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	άνεκ. Σιγκαπούρη 9 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. Λ. Θραγκίστας	45	6712	διπλήθε Σπέτζα 29 Φεβρ.
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «Ζέφυρος»	63	34114	έφθ. Πάρος. Κόλπον 2 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. Γ. Γλύπτης κλπ.	36	2128	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. διά Γκάλθεστων
ΑΝΙΤΑ	άδ. Καλαφάτη	35	1865	έφθ. Σύρουν 26 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Μ.	Μασκόκης - Σάρδης	37	1541	άνεκ. Χονολουλού 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	''Αννα Μαλεύρη	38	1489	εἰς Μεσογειακά μεταφοράς
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Πειραιά ἀπό 9 Φεβρ.
ΑΝΝΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	διπλήθε Πόρτο Σαιδ 17 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονικα»	57	11897	άνεκ. Κοατζακόλος 3 Μαρτ. διά Μάντζεστερ
ΑΝΤΙΣΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεκ. Φριμάντλ 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	63	13694	άνεκ. Τάμεσιν 29 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεκ. Αμπερτόνταμ 21 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	διπλήθε Πόρτο Σαιδ 7 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΤΟΝΙΑ	έτ. «Λάμπεδο»	39	5171	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΑΝΤΟΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Αιδαλην»	43	12950	έφθ. Νεκοτάσια 3 Μαρτ.
ΑΝΤΟΝΙΟΣ Δ.	έτ. «Διακρούζι»	31	2795	έφθ. Βενετίαν 31 Αύγ.
ΑΝΤΟΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	έφθ. Αρούμπαν 3 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΑΝΤΟΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μικαλινός»	43	2937	διπλήθε Κωνώπολιν 25 Φεβρ. διά Βάρναν
ΑΝΤΟΝΥ II	έτ. «Μαρντόρο»	57	11041	διπλήθε Κόμπη 23 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΑΣΙΟΣ	A. Δημάρη - Δ. Γκιουλή	43	7253	διπλήθε Παναμά 9 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΥΓΟΥΡΑ	έτ. «Ηγκλα»	44	7249	διπλήθε Παναμά 24 Φεβρ. διά Μόζι
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9744	έφθ. Σαΐν Τζάν 7 Μαρτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σπυγουαίης»	49	1351	άνεκ. Πεισαϊά 5 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Μαργκράτε»	61	1112	άνεκ. Πόρο Λίνκολν 3 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σάντα Κατερίνα»	37	5404	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Μπ. Αύρες
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόμπιεντ»	58	10392	διπλήθε Παναμά 23 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόμπιεντ»	57	10376	άνεκ. Μόζι 6 Μαρτ. διά Κόμπε
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Δη. Όσεανφριάκη»	58	10391	έφθ. Γιοκοσούκα 3 Μαρτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Ευπόρης»	46	5382	έφθ. Βανκούμπερ 7 Μαρτ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Άροης»	47	5059	άνεκ. Νταμάρη 27 Φεβρ.
ΑΡΙΑΝ	παναυαϊκή έταιρια	38	2368	άνεκ. Γιοκογιακίλλ 3 Μαρτ. δι' Αμδούργον

ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	έφθ. Γκπλόγκ 6 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Άγκρα»	43	8462	άνεχ. Καλλάδ 6 Μαρτ. διά Χιμπότε
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	Κ. Χαλκίδι	45	3861	άνεχ. Σαλαδόρ 7 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μέρτσαντ»	38	5030	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Αστερίν»	45	8422	διπλήθε Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Μιραφλόρες»	44	7273	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4901	εις Σκαραμαγκάν από 28 Δεκ. (επισκευα)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρούσιόλο»	37	6704	έφθ. Καράτοι 6 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άρμαντόρα»	43	7254	διπλήθε Παναμά 7 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Άρνω»	39	5196	άνεχ. Πόρτ Άλμπερι 10 Μαρτ. διά Γκραστων
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ	έτ. «Αρκαδία»	31	20648	εις Καλούς Λιμένας (Κρήτης) απόθηκη
ΑΡΜΑΘΙΑ	πανασική έταιρια	51	1565	άνεχ. Σαουθάμπτον 6 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	άνεχ. Σφάξ 18 Φεβρ. διά Βουλγαρίαν
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. Κιέλον 3 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δρακόπουλος	43	2905	έφθ. Αμβέρσαν 8 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Άρμονιά»	61	9443	άνεχ. Πειραιά 9 Μαρτ. δι' Ασπρα Σπίτια
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	έφθ. Ν. Όρλεάνην 7 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΩΝ	πανασική έταιρια	63	17880	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σπουναΐτης»	49	1358	εις Φεράλλ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	έτ. «Σάντο Μαρίνα»	42	7266	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 28 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Ασώσιατο»	60	10142	άνεχ. Χούκ Κόγκ 23 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Πρωτεύα»	45	7260	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Αντζεμίχαπλη»	51	6171	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	έφθ. Νεόπολιν 28 Φεβρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Άσημ. Γκούμα	39	1007	άνεχ. Θερσαλονίκην 19 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνος & Υιοι	47	2465	άνεχ. Πύλων 19 Φεβρ. διά Ραδένναν
ΑΣΤΕΡΑΠΗ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Μόζι 7 Μαρτ. δι' Ην. Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤ	έτ. «Ζεψύρο»	63	34114	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Σηγουραΐν»	48	1348	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΝΗ (δ.)	άδ. Τυπάλδου	31	13803	παραλιμνάντα εις Μασσαλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	56	10149	άνεχ. Μόζι 5 Μαρτ. διά Πουσάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	25156	διπλήθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10139	διπλήθε Κων) πολιν 3 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	59	10823	έφθ. Καράτοι 25 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)	έτ. «Αναδ»	58	9724	έφθ. Βίλλα Κοντοτίουσον 9 Μαρτ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΥΡΑ	έτ. «Δάιμη Τρανσατλ.»	60	29741	διπλήθε Σουέζ 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΥΡΑ	έλληπνικά συμφέροντα	44	1172	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	άνεχ. Χούστον 8 Μαρτ. διά Βομβάν
ΑΧΑΙΟΣ	Ζαχάρης – Βασιλίας	43	988	άνεχ. Ρότερνταμ 7 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	διπλήθε Κων) πολιν 4 Μαρτ. διά Νεοδορωσιακήν
ΒΑΡΗ	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 2 Μαρτ. διά Κίναν			
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Βάρη»	43	8394	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 6 Μαρτ. διά Καλλάο
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	62	10741	διπλήθε Παναμά 8 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Μάγιοι»	47	5340	άνεχ. Βρέμην 23 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Νεόπολιν 4 Μαρτ. διά Νεοδορωσιακήν
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Χόμ. Λάινς	27	21329	άνεχ. Ν. Ύόρκην 7 Μαρτ. διά Πειραιά
ΒΕΓΑΣ (δ.)	Γουόρλντ Μπριλιάντς	59	43373	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Κάνονους»	58	21215	άνεχ. Πεσσ. Κόλπον 3 Μαρτ. δι' Αύγουσταν
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Ριο Ιανέιρο 1 Μαρτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκλ Τράνοπορτ»	61	14218	έφθ. Μάλταν 26 Τεβρ.
ΒΕΡΓΟ	έτ. «Βένους»	53	12897	εις Γολλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Πράντο»	63	15200	διπλήθε Φινιστέρον 3 Μαρτ. διά Πειραιά
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	Γιουνιάρδραολ Κάργκο	45	1892	διπλήθε Πάρι 2 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Μουνδρέας	38	3090	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 8 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Σμήτουσ 6 Μαρτ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Τουάφ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Πειραιά
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πειραιά από 31 Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ	έτ. «Ζέψυρος»	63	32630	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	έφθ. Τρινκομαλλί 23 Φεβρ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ορσίον»	63	34500	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Πάρι 7 Μαρτ. διά Κων)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιβανός	51	7564	διπλήθε Καλκούτταν 10 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Χ. Σαρλός	48	1525	άνεχ. Πειραιά 12 Μαρτ. διά Καβάλαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	άδ. Γρούτους	44	7176	έφθ. Φιλαδελφειαν 28 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ	Α.Ε. Μεταφρών	48	10928	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Σάντος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	άνεχ. Μόζι 1 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Σάουδαλντ»	39	10066	έφθ. Γένοβαν 13 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Γκέδατα»	43	7273	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Τσαθλίονς	35	5654	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Μαρτ. διά Πειραιά
ΓΙΑΓΚΟΣ	Στρ. «Ανόρεάδο»	43	7176	άνεχ. Γδύνια 7 Μαρτ. διά Καναδά
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πατοφίκο»	42	7142	γκάλεστων 22 Φεβρ. διά Λίθερπουλ
ΓΙΟΣΝΑΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεχ. Βανκούβερ 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	διπλήθε Πόρτ Γαϊδ 6 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	διπλήθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΚΑΝΝΑ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	άνεχ. Αντεν 29 Φεβρ. διά Ητάιρεν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Φράνκο»	43	7132	εις Μαρ ντελ Πλάτα 13 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛ	έτ. «Μιντσάλαντικη»	43	7229	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 8 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Ντάιρεν 7 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	8884	έφθ. Ρότερνταμ 3 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Ολινόρες»	57	9761	έφθ. Σίδνευ 7 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤΓ Τ	έτ. «Λάιττλ Μπίλαρ»	63	15389	έφθ. Μοριουγκάδ 2 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Ρόμπολ ντε Όρο»	63	15381	έφθ. Αμβέρσαν 20 Φεβρ.
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντ»	45	3826	άνεχ. Βαντί Φεύραν 26 Φεβρ. διά Σουέζ
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	έτ. «Λάτοπς»	52	11580	άνεχ. Πειραιά 12 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (ύπερωκ.)	έτ. «Λάτοπς»	44	9384	εις Σαιν Ναζάρι ύπο συμπλήρωσιν
ΓΛΑΥΚΗ	έτ. «Βόξ»	64	15200	έφθ. Υμούντεν 1 Μαρτ.
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ	έτ. «Γουέστ Πόρτ»	45	2933	άνεχ. Ροζάριο 28 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΕΣΤΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερ Τράνσοπορτ»	59	9268	άνεχ. Τοκουγάμα 25 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούντιν»	55	20667	εις Σκαραμαγκάν από 4 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλέιντη»	52	15762	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΩΝ	έτ. «Γουόρλντ Γκλέων»	53	13256	διπλήθε Κων) πολιν 3 Μαρτ. διά Νεοδορωσιακήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Εντέρπραϊζ»	53	21064	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμουντ»	57	24883	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Σκαραμαγκάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπρόντον»	58	24895	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Μαρτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορντη»	52	21102	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΛ	έτ. «Γουόρλντ Ντείλ»	52	15729	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 5 Μαρτ. δι' Εμδεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	45	10470	άργει Μέγαρα από 15 Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΓΟΜΟ (δ.)	έτ. «Πλαν. Οσεάνικ»	44	10172	έφθ. Βικτωρία 2 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Αχιλλές»	43	12846	άνεχ. Αμδούογκαν 29 Φεβρ. διά Χαμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Κάιλορ»	43	12846	έφθ. Σκαραμαγκάν 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεχ. Λίβερπουλ 17 Φεβρ. διά Χάμπον ρόδς
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	έφθ. Καράτοι 10 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7176	

ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	j032	άνεχ. Μόζι 6 Μαρτ. διά Καναδᾶ
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χίαν»	45	7259	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 4 Μαρτ.
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάδιμενι»	45	7252	άνεχ. Ραγγούν 8 Μαρτ. διά Μαντράς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Μαρτ. διά 'Ιταλιαν
ΔΕΣΠΩ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διπλήθε Σουέζ 25 Φεβρ. διά Κέλπον
ΔΗΔΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεχ. Μπαχία Μηλάγκα 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΔΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπημεντη»	62	16417	άνεχ. Βρέστον 6 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΔΗΔΙΑΝ ΣΠΥΡΙΤ (δ.)	«Σίππινκ Ντεβελόπημεντη»	63	16277	εις 'Ολλανδίαν, υπό ουμπλήρωσιν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Κρίνα»	61	16417	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10500	έφθ. Μόζι 11 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Φρανκάτλ 7 Μαρτ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Φιλική»	29	4524	άνεχ. Ροζάριο 29 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΔΗΜΟΣ	Δημάσης - Γκιούλης	44	7243	διπλήθε Γιόρδατάρ 3 Μαρτ. διά Χάρτλεπουλ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργυτήν»	44	7207	διπλήθε Παναμά 17 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	I. & B. Πανταλέων	43	7260	έφθ. 'Ολάκαν 22 Φεβρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Α. Χαλκούπονς κλπ.	42	6904	διπλήθε Παναμά 14 Φεβρ. διά Κόμπε
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Θουρκεροί»	58	9087	άνεχ. Άμδεργον 4 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κ.λ.π.	45	2302	διπλήθε Παναμά 14 Φεβρ. διά Κόμπε
ΔΙΟΣΚΟΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	60	13335	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 23 Φεβρ.
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδελφοί Λύρα	43	7280	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεχ. Βενετίαν 4 Μαρτ. διά Ραδένναν
ΔΟΞΑ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	άνεχ. Καλκούτταν 26 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΔΡΟΜΩΝ	παναμαϊκή έταιρια	43	8588	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωοδόχος»	44	7249	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΔΥΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν - Όσεαν»	25	3297	έφθ. Πρόδιντενς 26 Φεβρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορληντουάντη»	43	7013	έφθ. Μαγκολόρε 26 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τουντάς & Σιά	32	1484	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφάς κλπ.	21	2325	διπλήθε Κυνή πολιν 25 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	Μ. Α. Χαμπούρης	23	1369	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Ελτρανσόπορτ»	56	10530	έφθ. Τακόμα 6 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	Σ. Μπιλίνης	48	1958	έφθ. Γκέλι 10 Μαρτ.
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	έφθ. Μορμουγάκα 24 Φεβρ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	άνεχ. Λος 'Αντζελες από 13 'Ιαν. διά Γιοκοχαμαν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	έφθ. Ριο Ιανέριο 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΑ Π.	έτ. «Ελάδα»	43	8371	έφθ. Μοντεβίδεο 3 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ	παναμαϊκή έταιρια	44	800	εις δρόμον 'Αγ. Γεωργίου 26 'Ιαν.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Ανδριά»	48	8430	άνεχ. Καζαμπλάκαν 2 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	διπλήθε Σύρου πολιν 20 Φεβρ. διά Μομπιλ
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένην»	43	7245	άνεχ. Παναμά από 10 Φεβρ. διά Κόμπε
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Ανίτα»	33	5432	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μέρφελιζ»	48	3829	άνεχ. Κιγκούτων (Ζαμ.) 23 Φεβρ. διά Πουέρτο Μπάρριος
ΕΛΕΥΣΙΣ	Σπιφάρερς 'Ινθέστιμεν	43	7176	άνεχ. Κιουρασάο 23 Φεβρ. διά Μόντζεστερ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Πρίντεπης	21	1549	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Κυνόδουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	Τρανσπασιφίκ	55	2863	άνεχ. Νεάπολιν 6 Μαρτ. διά N. 'Υρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Γ. Χρ. Λαμδός	43	7176	έφθ. Μοντεβίδεο 9 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	Τρανσπασιφίκ	62	6666	άνεχ. Ν. 'Υρκην 6 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσπασιφίκ & Γιουνόβ.	61	7297	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	60	7293	έφθ. Χούοντον 9 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνικήν Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Τζέδων 7 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΛΗΝΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	έφθ. Καλκούτταν 4 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	10280	έφθ. Κολομπο 26 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνικήν Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Κοοΐν 6 Μαρτ. διά 'Ακάμπα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνικήν Α.Ε.	44	7207	έφθ. N. 'Ορλεάνην 10 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανσπασιφίκ	56	7510	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Μπάρον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	Τρανσπασιφίκ	56	7510	άνεχ. Βομβάν 10 Μαρτ. διά Ραγγούν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνικήν Α.Ε.	43	7176	έφθ. Ριγιέκαν 25 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνικήν Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Σουέζ 1 Μαρτ. διά Μπάρον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσπασιφίκ	57	10279	άνεχ. Βομβάν 4 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. «Λούζου»	43	7302	έφθ. Τσάλια 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (Λάινερ)	Μαρφουέρτζα	32	18564	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Αντραριάν
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. Πριντεζην	38	2265	έφθ. Καλλάρο 5 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	42	7058	έφθ. Καλλάρο 5 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Ριο Κάριμπο»	44	14878	άνεχ. N. 'Ορλεάνην 29 Φεβρ. (διαταγάς)
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΙΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράζ»	45	8404	άνεχ. Λόργη Κυνόδουραν από 7 'Ιουλ. 1962
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγον»	41	7122	έφθ. Τόκιο 7 Μαρτ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Μανίλα 6 Μαρτ. διά Σάν Ντιέγκο
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επιδουρος» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Σουέζ 1 Μαρτ. διά Μπάρον
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σπάρερς»	44	7251	άνεχ. Βομβάν 4 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Τσάλια 3 Μαρτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτοπς	37	23732	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 Μαρτ.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοςκο»	58	9585	άνεχ. Πειραιά 6 Μαρτ. διά Αντραριάν
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολη	44	2872	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Κάριμπ
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ίω. Λάτοπς	45	8548	άνεχ. Βανκούμπερ 6 Μαρτ. διά Τόκιο
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοςκο»	59	9584	άργει 'Αμπελάκη από 17 Αυγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	έφθ. N. 'Υρκην 7 Μαρτ.
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Σπάρερς»	44	7276	άνεχ. Ντώρμπαν 22 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Μαρπομέρα»	43	7207	άνεχ. Λονδίνον 16 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ή	έτ. «Ατλαντις»	57	10689	διπλήθε Παναμά 26 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	διπλήθε Κωνία πολιν 26 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Πούλι Μπούκον 1 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	Παπά - Έλευσθερίδην	17	3976	έφθ. Σύρου 5 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑΣ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Πόρια Ρεύμπερτ 29 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Όικος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Λονδίνον 16 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	άνεχ. Μπρόζες 1 Μαρτ. (διαταγάς)
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Άθφονία»	43	7176	έφθ. Σαρέμποτη 14 Φεβρ.
ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	έφθ. Κούνι Μπαζίλιο 6 Μαρτ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Κόμπε 9 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. N. 'Υρκην 6 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλασι	56	8985	έφθ. Νιούκαστλ (N.Σ.) 29 Φεβρ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Μανίλα 11 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Σιγκαπούρην πόδις 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	διπλήθε Γιόρδατάρ 3 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	άνεχ. Σιγκαπούρην πόδις 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	διπλήθε Γιόρδατάρ 3 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνης	43	7249	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	έτ. «Βιλλαρίκα»	56	9975	διπλήθε Γιόρδατάρ 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Γκριλόγκ 6 Μαρτ.
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 Μαρτ. διά Νιού Χάφεν
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουροεμένος	45	2125	άνεχ. Πειραιά 29 Φεβρ. διά Ραδένναν
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κρηπισιά»	43	8578	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 2 Μαρτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΗΡΩΝ ΙΙ	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Σίδνευ 17 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Προβίτενς 9 Μαρτ.
ΞΕΙΟΣ ΚΡΥΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Γδύνιαν 8 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριθίδα»	43	7236	έφθ. Κολόμπο πόδις 6 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Τσαθλίρης	42	7172	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Μαρτ. διά Ρουέν

ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Γδύνιαν 1 Μαρτ.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Πέραμα 12 Μαρτ.
ΘΕΩΡΙΣ	έλληνικά συμφέροντα	38	3685	άνεκ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.
ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	άνεκ. Νιούπορτ 3 Μαρτ. διά Πασάγιες
ΘΗΡΥΛΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 28 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΙΖΩΜΠΕΛΑ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	9746	άνεκ. Μόζι 28 Φεβρ. διά Σιδνεϋ
ΙΩΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άνεκ. Χούστον 3 Μαρτ. διά Βέρα Κρούζ
ΙΟΥΛΙΑ	παναμα-κή έταιρια	37	1652	έφθ. Πειραιά 29 Φεβρ.
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολίσιπο»	43	7232	διπλήθ. Ούζαν 1 Μαρτ. (διαταγάς)
ΙΣΤΡΟΣ II	Α. Εμρογένης κλπ.	43	1760	εἰς Πειραιά
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Βέριτας»	43	7275	άνεκ. Κουβέιτ 27 Φεβρ. διά Ντώρμπον
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεκ. Άλγεριον 6 Μαρτ. διά Πιούρπινο
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	άνεκ. Πόρτ. 'Αλμέρνι 10 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Ναυτιλ. 'Εκμετ' σεις»	45	9918	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Γκεότας»	45	7204	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 6 Μαρτ. διά Βακαματού
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Φρίντον»	42	7035	έφθ. Μορμουγκάδο 2 Μαρτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	44	7248	άνεκ. Γιανάργα 26 Φεβρ. διά Λός "Αντζελες
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	άδ. Γουλανδρή	44	7277	διπλήθ. Παναμά από 7 Φεβρ. διά Τόκιο
έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10909	έφθ. 'Αρούμπαν 4 Μαρτ.	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεκ. Ήστχαν 4 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	άνεκ. Ρεσοφ 7 Μαρτ. διά θοσταλέζα
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	εἰς 'Αλεξάνδρειαν από 11 'Ιαν.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφάντζα»	37	4765	έφθ. Χουλά 28 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	έφθ. Γκέραλτον 6 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7198	έφθ. Μοντεβίδεο 26 Φεβρ.
ΚΑΛΥΨΟ	Α. Μ. Νομικός	50	1517	άνεκ. Χάιφαν 1 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόστα ντε Μαρφέλλα»	44	7240	άνεκ. Μανιλά 15 Φεβρ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	10494	έφθ. Πόρτ. Λίνκολν 4 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απηγνανος»	44	7279	άνεκ. Τζιμπούτι 28 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τρόμπο»	55	8798	άνεκ. Α'στραπά 27 Φεβρ. διά Κορέαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπιν Τοάρτεριγκ»	54	8003	άνεκ. Καλλάο 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	άνεκ. Α'μερέσαν 23 Φεβρ. διά Μη. 'Άύρες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	έτ. «Ελλίπις»	44	8453	άνεκ. Ντώρμπον 3 Μαρτ. διά Σακάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεκ. Μοντεβίδεο από 10 'Ιαν. διά Χαδάναν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ίρις»	46	4575	άνεκ. Ξέρος 4 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	έφθ. Μέρσεν 11 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεκ. Μοντεβίδεο 4 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπο Κομέρο»	44	7123	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	47	9956	διπλήθ. Κων/πολίν 20 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ	έτ. «Ελνάβαλλ»	61	13408	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 9 Μαρτ. διά Βέρα Κρούζ
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άνεκ. Βενετίαν 21 Φεβρ. διά Ραβένναν
ΚΑΣΟΣ	άδ. Βασιλιά	22	1584	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 20 Φεβρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άνεκ. Σέτουμπαλ 22 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. Νταβίλ 1 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονους»	60	10494	άνεκ. Ναχότκα 26 Φεβρ. διά Σιδνεϋ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	έφθ. Τοιταγκόκ 27 Φεβρ.
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χρυσάνθεμον»	43	7176	διπλήθ. Τζιμπούτι 9 Μαρτ. διά Κουβέιτ
ΚΕΑ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13752	άνεκ. Χακόπατην 8 Μαρτ. διά Ναχότκα
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	έφθ. 'Εμρες 4 Μαρτ.
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 25 Φεβρ.
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεκ. Χόγκιν 27 Φεβρ. διά Μπάρρου
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	έφθ. Βοστόνην 14 Φεβρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	62	10494	διπλήθ. Πόρτ. Σαΐδ 6 Μαρτ. διά Φωσίαν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	έφθ. Βρετ. Κολομβίαν 10 Μαρτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Αλγυκομπέντας»	57	25183	διπλήθ. Παναμά 11 Φεβρ. διά Περού
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 7 Μαρτ. δι' 'Ανατ. Πακιστάν
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. «Επιφανειάδης	44	7176	διπλήθ. Κων/πολίν 8 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	έφθ. Σεμπού 9 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Περοεύς»	57	9153	άνεκ. Σιδνεϋ 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΙΓΚ ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)	Μ. Νομικός	64	35000	εἰς 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Βολάκαν»	63	15740	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «Ελλήν. 'Αστήρ»	58	11156	άνεκ. Πόρτ. Λίνκολν 14 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	διπλήθ. Μπρόνομποτελ 27 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
KINI	έτ. «Κινί»	43	8432	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 21 Φεβρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεκ. Χόγκιν 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	35	946	έφθ. Καρράρα 28 Φεβρ.
ΚΝΟΣΣΟΣ	Κ. Εύθυμιαδης	49	2146	άνεκ. Ντακάρ 29 Φεβρ. διά Πόρτ. Χάρκουρτ
ΚΝΟΣΣΟΣ (δ.)	Έλληνική Δεξαμενοπλοία	53	2173	εἰς 'Αγγλίαν, υπό παραλαβήν
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	έτ. «Σόλα»	30	1988	εἰς Φιλανδίαν, υπό παραλαβήν
ΚΟΜΟΤΙΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κόνιντονς»	50	9906	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. δι' 'Αλγέριον
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	άνεκ. Βραζιλίαν 8 Μαρτ. δι' 'Εμδεν
ΚΟΡΑΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	έφθ. Ραβέννα 26 Φεβρ.
ΚΟΡΟΙ	έτ. «Γκόδαμα»	43	7242	εἰς θέσιν 45.12Β. — 20.34Δ. Μαρτ. 1 διά Βαλτιμόρην
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρλαντ»	59	10914	έφθ. Ντάνεντιν 6 Μαρτ.
ΚΟΡΥΝΙΣ	έτ. «Διαμάντη»	46	2361	διπλήθ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Εμπειρίκος Σ. Γ.	44	7207	έφθ. Νεάπολιν από 4 Φεβρ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	άνεκ. Μη. 'Άγρες 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΥΘΟΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	57	13755	άνεκ. Φρόντορ (Μπαχ.) 3 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΥΘΟΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έλληνικα συμφέροντα	39	3381	έφθ. Γένοβαν 25 Φεβρ.
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΩΣΑ	έτ. «Τάνκερ Φάινανς»	44	2902	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	54	10860	διπλήθ. Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' 'Αιλ όφ Γκραίν
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρσούνερτ»	42	7248	άνεκ. Καλλάο 19 Φεβρ. διά Σαλάθερρου
ΚΥΜΩ	έτ. «Εοκόριαλ»	44	7292	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 23 Φεβρ.
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	παναμα-κή έταιρια	49	2032	έφθ. 'Αιλεράν 9 Μαρτ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ	έτ. «Καλημάνα»	41	3146	άνεκ. Λά Γκουλέτ 5 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άυρα»	56	9084	άνεκ. Μόζι 10 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	διπλήθ. Σουέζ 21 Φεβρ. διά Σουραμπίγιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεκ. Πόρτ. Σαΐδ 4 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	Μπουσσές και Σιά	41	979	άνεκ. Ριγιέκαν 27 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκίσταντρ»	45	7157	έφθ. Μόζι 19 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ	(Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.)	57	10044	άνεκ. Βικτωρίαν 6 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωνστής»	44	7263	διπλήθ. Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λως	56	8474	άνεκ. Α' δελειτάδα 19 Φεβρ. διά Ρωσίαν
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	Α. Μελισσάκης	39	395	άνεκ. Μοντεβίδεο 10 Φεβρ. διά Κάστρουπ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Οκεανόροπος»	44	7297	άνεκ. Μοντεβίδεο 24 Φεβρ. διά Κίναν
ΛΑΚΟΝΙΑ (μετα.)	έτ. «Αττικα»	60	14431	άνεκ. Βανκούμερ 5 Μαρτ. διά Κόμπε
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πορέτο»	44	7252	έφθ. Λιθόρον 22 Φεβρ.
ΛΑΜΥΝΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεκ. Γκάλθεστον 16 Φεβρ. διά Ρίο 'Ιανέϊρο
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιομάντε»	63	10515	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκα 25 Φεβρ. διά Κίναν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Τοιμπά 24 Φεβρ.
ΛΕΩΝ	Π. Θράγκος	36	1131	άνεκ. Πειραιά 4 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	Έμπειροκ. Σ. Γ.	43	6766	έφθ. Ρίο 'Ιανέϊρο 3 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	(Μίχαλινός) Α.Ε.	43	7176	άνεκ. 'Αιλέρισσαν 29 Φεβρ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΛΙΔΗ	έτ. «Γκλύσκα»	44	1723	άνεκ. Α' δελειτάδα 3 Μαρτ. διά Μοτρίλ
	έτ. «Άργυρώ»	11	1459	άργει 'Αμπελάκι από 8 Σεπτ. 1960

ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Μιχαλίνος Α.Ε.	43	7291	άνεκ. Σασέμπα 26 Φεβρ. διά Βανκούβερ
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πρότολου»	44	1339	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρθέντο»	60	14302	άνεκ. Χονολουλού 20 Φεβρ. διά Λιλίν
ΛΟΓΙΝΤΑ	έτ. «Πιο Άζούλ»	44	8536	έφθ. Κολλάρο 25 Φεβρ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μερλόγκρο»	38	2588	έφθ. Γένοβαν 6 Μαρτ.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουδιγκ.»	63	7500	άνεκ. Αμερικανών 4 Μαρτ. διά Μη. "Άυρες εἰς Αλεξανδρειαν ἀπό 5 Φεβρ.
ΛΟΥΚΙΑ	Στ. «Ελευθεριάδης»	28	2288	διηλθε Σουέζ 26 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ ανεκ. Περσ. Κόλπων 4 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μοροσεάνο»	58	27462	
ΜΑΚΕΔΩΝ	έτ. «Τραναφρούΐτ»	46	7142	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Ροζάριο
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	εἰς Γένοβαν ἀπό 1ον. 'Ιαν.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολμέντο»	53	11276	διηλθε Θόρονταιν 'Αιλαντ 24 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπων
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	άνεκ. Καράρα 28 Φεβρ. διά Καλιαρι
ΜΑΡΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατρού»	48	1600	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	έφθ. Ρόττερνταν 5 Μαρτ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Γκρόκη»	45	3766	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μαντώ»	30	1041	διηλθε Κωνιάπολιν 29 Φεβρ. δι' 'Οδοσὸν
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	διηλθε Παναμά 3 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΛΑΤΣΗ (ἐπιβ.)	'Ιω. Λάτος	45	9374	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	Σπ. «Ελευθεριάδης»	49	10099	άνεκ. Αγγούσταν 5 Μαρτ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μηλέκος»	50	2668	έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεκ. Μαυρίκιον 5 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμπα»	56	8799	άνεκ. Υόρκην 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Ελούπερ»	43	7238	άνεκ. Λός Αντζελες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμεν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοοκ»	56	6156	έφθ. Ναγκόργια 8 Μαρτ. διά Λογκδιού
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατασάνι»	41	5294	έφθ. Σέμαραγκ 24 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεκ. Ορμπάντλ 21 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νόσοναλα»	44	7133	έφθ. Βενετίαν 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπούρμπουλης	40	886	άργει Πέραμα ἀπό 26 Νοεμ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μιχαήλη»	43	7219	άνεκ. Λιλέπουλ 17 Φεβρ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πλαρπαντα»	44	7176	εἰς θείουν 36.42 Β. — 9.29 Δ. Μαρτ. 2 διά Σάφφι
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μιχαήλη»	43	7217	άνεκ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Νοσορωσικην
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διηλθε Παναμά ἀπό 9 Φεβρ. (διαταγαγ.)
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7245	διηλθε 'Αγ. Βικέντιον 8 Μαρτ. διά Βρέμην
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκα 27 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρίναν»	39	4998	έφθ. Βρέμην 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτος	29	14216	αργει Κυνουρίων ἀπό 31 'Ιουλ. 1963
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	'Ιω. Λάτος	35	23580	εἰς Σκαρομαγκάν 17 Φεβρ.
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	έφθ. Νεκοτάει 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Έλλην. 'Αστήρ	54	11577	άνεκ. Μιτώνων 4 Μαρτ. διά Σουάνση
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα»	46	9172	έφθ. Τεμπικο 7 Μαρτ.
ΜΑΡΙΡΙΤΑ	έτ. «Γιουρόπιαν»	56	8716	έφθ. Φρημάντλ 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ	έτ. «Βαλιντά»	29	4537	άνεκ. Τάιν 5 Μαρτ. διά Κωνσταντίζαν
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Θ.	έτ. «Λουτρά»	39	5047	εἰς Βενετίαν ἀπό 6 Φεβρ.
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεκ. Υόρκην 24 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκούμας	44	2817	άνεκ. Πειραιά 12 Φεβρ. διά Κατάνη
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	έτ. «Αλμαντίν»	46	7369	άνεκ. Λονδίνων 7 Μαρτ. διά Καζαμπλάκαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	άνεκ. Αλ' άδρειαν 9 Μαρτ. διά Σουέζ
ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.)	'Ιω. Λάτος	52	11197	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Κωνσταντίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	έφθ. Καλκούταν 6 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκουντῆν	38	5500	διηλθε Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	Οίκος Εύσταθιου	64	9100	διηλθε Παναμάτ 21 Φεβρ. (διαταγαγ.)
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνθινα»	57	8906	άνεκ. Φρημάντλ 29 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΖΤΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	άνεκ. Λας Πάλμας 7 Μαρτ. διά Σουέζ
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ούλισες 'Εντερπρ.»	43	7282	έφθ. Κύθηραν ἀπό 9 'Οκτ. (ἀπόθηκη)
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	άνεκ. Καράτσιον ἀπό 6 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Ωσπάνι»	57	9168	έφθ. Βορμόν 5 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Ν. Υόρκην 5 Μαρτ.
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Γιουνιβερσαλ Τράμπ	42	7262	έφθ. Μοναφάκονε 2 Μαρτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Μόζι 11 Μαρτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόδρα τνέ Μάρφιλ»	63	10514	άνεκ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 18 Φεβρ. διά Νότ. 'Αφρικήν
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ντελμάρ»	43	7180	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	έφθ. Χάμπτον ρόδης 5 Μαρτ.
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	έφθ. Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙ ΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτος	39	1552	έφθ. Χάμπτον ρόδης 5 Μαρτ.
ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ	Ζηόπουλος	17	1860	έφθ. Αλεξανδρειαν 28 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρδής και Σία	33	1503	έφθ. Μοναφάκονε 2 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Τολαβέρα»	56	8046	έφθ. Ταϊτίδην Αδριατικής - 'Ελλαδος
ΜΙΧΑΗΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Τινέγκριτας»	44	7375	άνεκ. Μουτάσα 24 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έτ. «Μαραντίταντο»	41	7084	άνεκ. Φαγιάδ 26 Φεβρ. διά Τζάκοποντιλλ
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΤΟΣ	έλληνικη έταιρια	45	974	έφθ. Απάττακ 29 Φεβρ.
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεκ. Γκασιάνας 16 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Στάμπλε»	43	7084	έφθ. Μαγκαλόρε 18 Φεβρ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Ελκέριερσ»	44	7190	άνεκ. Σερπο 5 Μαρτ. διά Ντιπολόγκ
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Βετακρού»	44	7289	έφθ. Μπριστόποιν 4 Μαρτ.
ΜΠΟΣΤΩΝ Α.	έτ. «Παν - Όσεαν»	36	5275	έφθ. Αλεξανδρειαν 12 Φεβρ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	παναμακική έταιρια	34	4163	διηλθε Κωνιάπολιν 5 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΜΠΡΟΓΟΥ ΙΝΤ	έτ. «Γουεστγουάντη»	56	10191	έφθ. Ταρανο 24 Φεβρ.
ΜΠΡΟΥΚΦΙΑΝΤ	έλληνικα ουμφέροντα	35	2642	διηλθε Θέσονταν 4 Μαρτ. διά Σαδόνα
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	έτ. «Γιούνιον 'Εντερπράζ»	39	2829	έφθ. Κολόμπη 27 Φεβρ.
ΜΥΚΗΝΕΛΛΑ (δεξ.)	«Έλλην. Δεξαμενοπλοία»	51	2173	έφθ. Αγγλιαν, υπό παραλοδήν
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Έλλην. Γραμμ. Ν. Αμερ. πανωμακική έταιρια	34	2709	διηλθε Κολόμπη 8 Μαρτ. διά Μπ. "Άυρες
ΜΥΡΤΙΔΙΟΥΣΙΕΣΑ	Θ. Παπαδημητρίου	49	9025	έφθ. Βενετίαν 5 Μαρτ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σαλαμινία»	47	9957	έφθ. Γενόβαν ἀπό 20 'Ιαν.
ΝΑΝΤΙΝ	έτ. «Λίμπρα»	57	9345	έφθ. Αστόρια 17 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΑΤΑ	έτ. «Τόρο»	58	13152	άνεκ. Λας Πάλμας 1 Μαρτ. διά Μπ. "Άυρες
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. Πανοσεάνικα»	44	2854	άνεκ. Κοστασκούσκος 6 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	έτ. «Λούζη»	43	7228	έφθ. Χούμλων 20 Φεβρ.
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	Γεωργακόπουλος κλπ.	34	1469	άνεκ. Τρίνινταν 20 Φεβρ. διά Μπ. "Άυρες
ΝΕΠΤΟΥΝ	Μιλ. Γουλανδρῆς	21	2492	διηλθε Ριγιέκαν 10 Μαρτ.
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Εσπερία»	54	7068	άνεκ. Μπ. "Άυρες 29 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Πολικίρι»	56	5685	άνεκ. Μαδέρα 21 Φεβρ. διά Γκάλεσταν
ΝΗΣΟΣ Σ ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Πηρεύ»	37	5205	έφθ. Χάιφαν 9 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ	Α. 'Αθανασιάδης	49	1851	έφθ. Αγγλιαν, υπό παραλοδήν
ΝΗΣΙ	Α. 'Αθανασιάδης	37	838	έφθ. Νεκοτάει 6 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Τιγιέκαν 4 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	Γεωργόπουλος	38	1762	έφθ. Ειρίκον 1 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΚΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	έτ. «Μαριτ. Κέριερ»	60	14204	έφθ. Πατέρας 12 Αύγ. 1963
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Μικαλινός Α.Ε.»	53	1503	άνεκ. Ιστικώρεας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	έτ. «Σάντος Βίκτωρες»	44	3911	έφθ. Πατέρας 3 Μαρτ. δι' 'Αγκόνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Εψιλόν»	55	7216	έφθ. Οδόσον ἀπό 9 'Οκτ. 1963
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ασοπιώνω»	58	8460	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	Δ. Φραγκιότας	44	7255	έφθ. Ιστικώρεας 10 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Κ. Πατέρας & Σία	44	7179	έφθ. Πιοκάραμος 8 Μαρτ. διά Καματίση
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	έτ. Καθαριδάς	44	7230	έφθ. Κατέρας 1 Φεβρ. διά Μαντράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.	έτ. «Φίνιν»	37	12500	έφθ. Σκαραμαγκάν ἀπό 14 Αύγ. 1963 (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΝΙΚΟΣ	Μαίρη & Γεωργ. 'Αντωνάτος	20	1283	έφθ. Χούστον 3 Μαρτ. διά Μπουεναβεντούρα
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνθαλ»	44	7190	άνεκ. Γιαδάτα 10 Μαρτ. διά Περού
ΝΙΝΗ	έτ. «Οακ Σιππίγκα»	62	28651	

ΝΙΟΒΗ		42	7248	έφθ. Ν. Ύρκην 27 Φεβρ.
ΝΟΡΑ		44	7290	έφθ. Βανκούμπερ 4 Μαρτ.
ΝΟΡΑ		22	1731	εις Σουηδίαν υπό παραλαβήν
ΝΟΡΟ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ		60	10235	έφθ. Ν. Ορλεάνην 17 Φεβρ.
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ		57	10904	έφθ. Χαδάνα από 3 Φεβρ.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		58	10662	διηλθες Παναμά 25 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ		60	9341	άνεχ. Τσιμπότε 2 Μαρτ. διά Μανιλαν
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)		59	12393	εις μεταφόρας Πέρλ Ρίζερ - Σόχη Κόγκ
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		59	8630	έφθ. Μπάκια Μπλάγκο 23 Φεβρ. διά Γένοβον
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ		58	8639	έφθ. Τέραντα 22 Φεβρ. (δι' Αργεντινήν)
ΝΟΡΟ ΠΕ'ΙΤΖ		52	3964	άνεχ. Σουενά από 1 Φεβρ. διά Νότ. Αμερικήν
ΝΟΡΟ ΠΟΟΥΑ		63	6434	έφθ. Ν. Ύρκην 7 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ		61	15092	διηλθες Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΟ ΧΑ'ΙΝΕΣ		62	15110	διηλθες Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Χούστον
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ		42	7251	έφθ. Αϊό 23 Φεβρ.
ΝΟΥΝΤΣΙΑ		43	1790	έφθ. Αλμέρια 4 Μαρτ.
ΝΤΑΝΑΧΟΛΜ		39	3643	άνεχ. Ν. Ύρκην 3 Μαρτ. διά Στοκχόλμην
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ		63	15297	άνεχ. Σειν Τζέν 28 Φεβρ. διά Βρέμην
ΝΤΙΑ		43	2865	άνεχ. Νεάπολιν 28 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		62	14150	άνεχ. Μόζι 9 Μαρτ. διά Σιδηνέ
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ		59	9030	διηλθες Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		57	9953	άνεχ. Κιουρασάο 23 Φεβρ. διά Χούλλ
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)		49	10047	άνεχ. Αμερέσαν 28 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΝΥΜΟΑΙΑ		43	7276	άνεχ. Ντακόρ 23 Φεβρ. διά Μπέιρα
ΝΥΜΩΗ		54	8251	άνεχ. Πουλό Μπουκορ 29 Φεβρ. διά "Ματ Λόντον
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		50	2059	άνεχ. Λαττόπαλια 1 Μαρτ. διά Δανιαν
ΟΦΘΑ		57	9367	άνεχ. Μόζι 18 Φεβρ. διά Τσιμαγκάτσο
ΟΙΝΟΗ		41	2036	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 8 Μαρτ. δι' Ακόρπα
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		56	9217	έφθ. Αμεριτράμ 7 Μαρτ.
ΟΓΑ		25	996	άνεχ. Φράιμπορτ (Μιταχ.) 22 Φεβρ. διά Κούβαν
ΟΓΑ		44	7284	έφθ. Καλκούτταν 7 Μαρτ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΟΓΑ		49	4663	άνεχ. Μπάσφραν 25 Φεβρ. (διαταγάς)
ΟΓΑ		48	2372	έφθ. Πειραιά 12 Φεβρ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		56	2863	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΟΣ		43	8593	άνεχ. Τσιμπά 2 Μαρτ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΜΟΝΟΙΑ II		42	7132	διηλθες Σεινές 28 Φεβρ. δι' Ερμιθράν
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)		60	5960	διηλθες Παναμά 7 Μαρτ. διά Ν. Ορλεάνην
ΟΝΤΡΥ		56	9560	άνεχ. Μπαχομάς 7 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑ'ΙΝΕΡ		55	7787	έφθ. Σιγκαπούρην 29 Φεβρ. διά Μπελαδόν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕ'ΙΚΣ		43	7211	έφθ. Σαλάνδρρου 15 Φεβρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		63	8665	εις Μπλήμπαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		44	9894	άνεχ. Λεδίνον 29 Φεβρ. δι' Οκινώνα
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ		45	7681	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 Φεβρ. διά Μπελαδόν
ΟΡΜΟΣ		43	7229	έφθ. Μορμουγκάο 3 Μαρτ.
ΟΡΦΕΥΣ		56	9942	έφθ. Δυρραχίον ρόδς 20 Φεβρ.
ΟΡΦΕΥΣ		61	5972	διηλθες Παναρά 27 Φεβρ. (διαταγάς)
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ		56	9198	έφθ. Ινούσια 8 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		56	10120	έφθ. Σαγκάνη 27 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝΙΚ		61	10966	άνεχ. Κέμπιλα 23 Φεβρ. δι' Αραγκασάκι
ΟΥΑΥΣΣΕΣ		42	8570	άνεχ. Τάμπα 2 Μαρτ. διά Τογιάμα
ΟΥΡΑΝΙΑ		49	1987	άνεχ. Βρέστην 4 Μαρτ. διά Γιάμπο
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		63	15370	διηλθες Κων)πολιν 5 Μαρτ. δι' Όδησσον
ΟΥΡΑΝΟΣ		42	7150	άνεχ. Βέρα Κρούζ 5 Μαρτ. διά Παναμά Σίτυ
Π. ΣΥΛΑΣ		47	2889	όνεχ. Αμπιτζόν 29 Φεβρ. διά Σουεζ
ΠΑΙΑΝ		60	9360	άνεχ. Πουλό Μπουκορ 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)		58	23607	άνεχ. Χόρ άλ Αράγια 29 Φεβρ. διά Σάντος
ΠΑΜΙΤ		45	3929	άνεχ. Ντακόρ 28 Φεβρ. δι' Αλλ)νειαν
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ		43	8474	έφθ. Μιντγουσαΐτ "Αιλαντ 23 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		39	2456	διηλθες Κων)πολιν 4 Μαρτ. διά Σουλινά
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		56	16250	άνεχ. Περο Κόλπον 7 Μαρτ. διά Λισσαδώνα
ΠΑΝΑΓΙΑ Α		24	1352	άνεχ. Χάιφαν 26 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ		22	2759	έφθ. Βενετίαν 5 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		43	7176	έφθ. Βενετίαν 9 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		44	7251	έφθ. Ν. Ορλεάνην 1 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		57	10720	άνεχ. Γκηλόγκη 28 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ		36	1211	εις ορμον Αγ. Γεωργίου 1 Φεβρ. (ἐπισκευοί)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		55	10135	έφθ. Ρότερντροι 5 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.		44	7244	έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		57	10747	διηλθες Παναμά 26 Φεβρ. διά Τόκιο
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ		63	30400	εις ιπανωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΧΑ'ΙΚΟΝ		63	34420	άνεχ. Ράζ Τανούρα 4 Μαρτ. δι' Αύγουσταν
ΠΑΝΕΞΠΡΕΣ		45	7675	εις ορμον Αγγίλιαν, υπό παραλαβήν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.		47	7254	διηλθες Παναμά 18 Φεβρ. δι' Ολάκαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		43	7149	διηλθες Γιβραλτάρ 29 Φεβρ. διά Κούβαν
ΠΑΝΟΡΑΙΑ		39	4550	άνεχ. Βενετίαν 4 Μαρτ. διά Βάριναν
ΠΑΞΟΙ		43	7144	έφθ. Βενετίαν 21 Φεβρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ		43	1589	έφθ. Πειραιά 29 Φεβρ.
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)		59	23607	διηλθες Σουεζ 5 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΠΑΡΝΩΝ		50	18400	έφθ. Αμπερντην 3 Μαρτ.
ΠΑΡΟΣ		56	9972	έφθ. Ν. Ορλεάνην 3 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚΕ ΙΤΟΡ (δ.)		61	11767	άνεχ. Μένα Αμπουλλά 6 Μαρτ. διά Χάρην
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ		59	23601	υπό παραλαβήν
ΠΑΤΑΡΑΙ		42	6904	έφθ. Κολόμπι 21 Φεβρ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)		43	7128	άνεχ. Πειραιά 8 Μαρτ. διά Κων)πολιν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		47	2754	άνεχ. Πειραιά 7 Μαρτ. δι' Αύτοραλίαν
ΠΕΛΑΓΟΣ		50	18040	έφθ. Μποριμπαΐην 6 Μαρτ.
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δ.)		56	9972	διηλθες Παναμά 5 Μαρτ. διά Βατιτιμόρην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		59	23601	άνεχ. Μένα Αμπουλλά 6 Μαρτ. διά Χάρην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)		42	6904	όπω παραλαβήν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		43	7176	έφθ. Ιόνιον 27 Φεβρ. διά Γλασκώδην
ΠΕΡΑ ΚΑΙΛΠΕΡ		56	20778	εις ορμον Αγ. Γεωργίου 25 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ		44	7050	εις ορμον Αλλ)νειαν 27 Ιαν.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ		60	8962	διηλθες Θόρσταν Αιλαντ 14 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ		58	8692	διηλθες Πόρτ Σαιζ 5 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ		58	8692	έφθ. Μαυρικιον 1 Μαρτ.
ΠΕΡΙ ΕΠΙΟΛΙΣ (δ.)		62	10122	έφθ. Λανδίνον 9 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ		60	8693	άνεχ. Βανκούμπερ 27 Φεβρ. διά Γιανκοχάμαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		63	33462	έφθ. Λιδανον 8 Μαρτ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		48	2086	έφθ. Βενετίαν 29 Φεβρ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		56	15852	έφθ. Χάρην 5 Μαρτ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		57	11089	άνεχ. Ναγκόγια 25 Φεβρ. διά Μεξικόν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		43	7282	άνεχ. Πόρταλαν (Ορ.) από 2 Φεβρ. διά Γιανκοχάμαν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		58	23607	έφθ. Ραγγούν 28 Φεβρ.
ΠΗΝΕΙΟΣ		44	7207	άνεχ. Κόμπε 8 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ		61	10072	διηλθες Παναμά 6 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ		41	3307	έφθ. Λιδανον 19 Φεβρ. διά Καβασάκι
ΠΗΤΕΡ Λ.		61	13379	έφθ. Βρέμην 6 Μαρτ.
ΠΙΝΤΑΡ		54	6154	έφθ. Πόρτ Πίρι 11 Μαρτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		58	9603	άνεχ. Σάντα Φέ 10 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ		44	7186	έφθ. Μπ. Αύρες 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΚΑΙΛΠΕΡ		54	8155	έφθ. Σάντα Φέ 10 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		44	7203	διηλθες "Αγ. Βικέντιον 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ		43	7244	έφθ. Ρίο Ιανέριο 19 Φεβρ.
ΠΛΟΒΕΡ		45	7067	έφθ. Κολόμπι 11 Φεβρ.
ΠΟΛΑ II		31	967	άνεχ. Τρίπολιν (Λιδανον) 5 Μαρτ. διά Γάζαν
ΠΟΛΑΡΙΣ		58	9603	έφθ. Μόζι 8 Μαρτ.
ΠΟΛΙ		54	8825	έφθ. Αμβούργον 9 Μαρτ.

ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	9956	έφθ. Γλαδιώναν 29 Φεβρ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Πολυδώρα»	49	2755	έπικ. Γένοβαν, υπό παραλαβήν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσοπέριτο»	43	7122	άνεχ. Θύρωνταιη "Αίλαντ 4 Μαρτ δι' Αγγλίον
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλζ»	45	7159	έφθ. Γδινίουν 6 Μαρτ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 6 Μαρτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρεάδης»	43	14425	άνεχ. "Αμβούργον 5 Μαρτ. διά Καναδά
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	άνεχ. Σαγκάπον 24 Φεβρ. διά Μπαλίκ Παπός
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7284	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 16 Φεβρ. διά Βραζίλιαν
ΠΟΡΤΟΡΑΦΘ	έτ. «Πορτοράφθη»	43	8394	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) από 22 Ιαν. διά Γκολδεζ
ΠΡΙΓΚΙΠΕΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Ανάνυμους»	64	37987	άνεχ. Μπαντόν Μασόρ 3 Μαρτ. διά Νόρτ ντι Μπούν
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Πρόβιντενς»	48	11173	άνεχ. Αμέρερσον 27 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	διήλθ. Γιεράλταρ 4 Μαρτ. διά Χάρην
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανοοσεάνικα»	58	10996	άνεχ. Γιοκόχεραν 5 Μαρτ. διά Κόμπε
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	έφθ. Κολόμπο 17 Φεβρ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουεστ 'Αφρικα»	58	8414	έφθ. Βπριτόν 2 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Αλλαρίδη»	55	16718	άνεχ. Νυνσχάραν 6 Μαρτ. δι' Αύγουσταν
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστήρ»	60	18889	έφθ. Γένοβαν 8 Μαρτ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	άνεχ. Μοντεδίδεο 3 Μαρτ. διά Βρέμην
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελάχρονίδης & Υιοί	21	1515	διήλθ. Κων/πολίν 14 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Άρμονια»	43	7176	άνεχ. Μοντεδίδεο 10 Μαρτ. δι' Αμύρδεργον
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύες»	44	7252	άνεχ. "Εμέδην 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΙΩΛ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	10224	διήλθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. διά Χέζαμ
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	38	5910	
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλιο»	43	7138	
ΡΕΑ	έτ. «Αλλαρέζη»	44	7176	
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κορέλα»	44	7229	
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΟΝΣ	έτ. «Μάνλεμος»	45	7176	
ΡΟΓΟ	έτ. «Γκόθαμη»	44	7239	
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνικήν Α.Ε.	44	1923	
ΡΟΥΥ	παναμακική έταιρια	41	6901	
ΡΟΥΗ	έτ. «Ρουύθη»	37	2348	
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	όδ. 'Αγγελάκη & Σια	47	1575	
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαρπρισα»	40	6992	
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φρόντον»	43	7268	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σέδων Παντελεήμων»	44	7282	
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	παναμακική έταιρια	63	14500	
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖ	έτ. «Σάντα Κακιλία»	60	8772	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιόν Σιγάλα	43	7176	
ΣΑΙΟΥΘΠΟΟΥΛΑ	έτ. «Ρήφερ»	63	6421	
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	
ΣΑΣ	Σ. Σταφυλοπάτη & Σια	28	5360	
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεςης	55	1660	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονες»	58	16241	
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Σάνων Σεσίλιο»	58	13753	
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Άρμαντα»	43	7275	
ΣΙΣΟΥΛΑ	όρ. Θεοδωρίδης	40	4499	
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ»	62	3097	
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ. «Σάν-Σεσίλιο»	58	13752	
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Μορμάνα»	53	2340	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3814	
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάιγκερ»	62	28390	
ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Σουλινάν»	51	9992	
ΣΟΦΗ-ΜΑΡΗ	έτ. «Μορθείγιορ»	50	1517	
ΣΩΦΙΑ	Χρ. Σαρόπης & Σια	45	1598	
ΣΩΦΙΑ	έτ. «Ολιστιμ»	29	7030	
ΣΩΦΙΑ ΗΗ	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	
ΣΩΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξέλιορ»	30	739	
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	παναμακική έταιρια	57	10739	
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	44	7310	
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπέτσαι»	57	9460	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σάνε Σεσίλιο»	44	7276	
ΣΠΥΡΟΣ Α.	παναμακική έταιρια	26	5648	
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	40	2209	
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	10801	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8789	
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Κάδος»	44	8878	
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	Σ. Μάτσας	45	4014	
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικα»	43	7255	
ΣΤΡΟΒΙΝΗ	(Γενική) Α.Ε.	39	4693	
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	(Γιουν. Μαρ. 'Εντερπράτζ»	44	1876	
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρου»	52	2073	
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύρομαρ»	43	8634	
ΤΑΝΑΓΙΣ	έτ. «Τριτώνια»	42	7146	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Γκράφτες»	59	2847	
ΤΑΣΙΑ	Α. Κατογιώργης κλπ.	31	3991	
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνεντα»	44	2321	
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράνκος	56	20332	
ΤΕΓΕΑΝ	έτ. «Καλλιόπη»	39	1502	
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Δαμένι»	49	2420	
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τούσταμ»	44	7184	
ΤΖΩΥ	έτ. «Σουλάγκη»	37	5556	
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	
TINA	έτ. «Ολιστιμ»	42	7362	
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	56	2863	
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	Γατζάνης & Μωραΐτης	49	1366	
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντέλιτου»	57	10493	
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	
ΤΡΙΤΩΝ	όδ. Γράπτοι	44	7207	
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	έτ. «Τροπικάνα»	62	6420	
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Κουλούρας	38	5239	
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Ανατολή»	41	7195	
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκινγκ Τρέιντερ»	59	23678	
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	έτ. «Κόμετ»	43	15005	
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λανσοερ»	45	15574	
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Σέδων Πέντρο»	43	7132	
ΦΑΝΗ	έτ. «Άλδρα»	60	13997	
ΦΑΡΟΣ	Δ. Κουντας κλπ.	38	2564	
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέσι»	44	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Μποντάστας Γαλατού - Λιβερτουλ	43	15005	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Οζάκαν 7 Μαρτ.	45	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Νιούκοστα 25 Φεβρ.	46	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Πουλό Μπούκος 21 Φεβρ. διά Κόντινεντ	47	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σουζέ 8 Μαρτ. διά Πέρσ. Κόλπουν	48	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σερέπανη 21 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	49	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. δι' Αραύπαν	50	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σιγκαπούρη ρόδης 6 Μαρτ. διά Τζιμπούτι	51	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σουζέ 6 Μαρτ. διά Κολόμπο	52	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Φιλαδέλφειαν 27 Φεβρ. διά Βέρο Κρούζ	53	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Λάδανος 4 Μαρτ. διά Λάγκος	54	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Κορυτόν 8 Μαρτ.	55	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Πειραιά 13 Φεβρ.	56	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Πειραιά Μπούκος 21 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	57	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Πέρσ. Κόλπουν	58	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	59	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	60	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	61	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	62	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	63	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	64	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	65	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	66	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	67	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	68	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	69	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	70	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	71	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	72	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	73	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	74	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	75	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	76	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	77	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	78	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	79	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	80	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	81	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	82	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	83	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	84	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	85	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	86	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	87	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	88	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	89	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	90	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	91	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	92	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	93	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	94	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	95	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	96	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	97	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	98	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	99	15579	
ΦΑΡΟΣ	έπικ. Σάντος 23 Φεβρ. διά Τσιταγκόκ	100	15579	

ΦΩΛΡΑ Μ.		Λ. και Χ. Μάτοας	41	7244	διήλησε Σιγκαπούρην 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΦΩΛΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Πρασόσα»	44	7282	διήλησε Θεούταν 27 Φεβρ. διά Χάρπτον ρόδες
ΦΩΙΒΟΣ		έτ. «Αμφιώνη»	57	9950	έφθ. Σαγκάνη 3 Μαρτ.
ΦΩΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Άλορα»	60	13993	έφθ. Ν. Όρλεάνη 6 Μαρτ.
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		έτ. «Σπλένενς»	44	15020	διήλησε Αγ. Βικέντιον 5 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειον
ΦΡΥΑΙΩΤΗΣ		Ζαχάρης - Βασιλίας	47	1106	διήλησε Κων/πολιν 15 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΦΩΣ		έτ. «Λαίμπριαν»	43	7152	άνεχ. Φιλαδέλφειον 9 Μαρτ. διά Δουγκέρκην
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493	διήλησε Κων/πολιν 26 Φεβρ. διά Βάρναν
ΦΩΤΗΣ		«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	άνεχ. Βηρυττόν 24 Φεβρ. διά Γάζαν
ΦΩΤΗΣ Π.		Φ. Πετροπούλακος	26	1958	άνεχ. Πειραιά 9 Μαρτ. διά Κωνσταντζον
ΧΑΔΙΕΣ		Μ. Καπότας κλπ.	27	2448	έφθ. Σεμπένικο 25 Φεβρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		αδ. Ζαχάρης, Βασιλίας κλπ.	13	1282	διήλησε Κων/πολιν 15 Φεβρ. διά Μεσόγειοι
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάρος» Α.Ε.	45	7240	άνεχ. Γιαβάτα 6 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακμε»	60	9319	έφθ. Τσιμαγκότο 3 Μαρτ.
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Φιλακία Σαλίνας»	43	7030	άνεχ. Τζιμπούτι 10 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Άλτζεο»	44	1876	διήλησε Κων/πολιν 2 Μαρτ. διά Μεσόγειοι
ΧΙΟΣ		Κοντός & Ψαρέλλης	44	1752	άνεχ. Γένοβαν 5 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Ντεβέλοπεντ»	53	8458	έφθ. Πόρτ. Ελίζαμπετ 9 Μαρτ.
ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Μάγια»	54	16193	εις Χόγκ Κόρκ από 2 Ιαν.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός Έρμανος»	42	2865	άνεχ. Μπάρι 27 Φεβρ. διά Ραβένναν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		αδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Μπιζέρταν 6 Μαρτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Νιούκσταλ (Ν.Σ.) 26 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΨΑΡΑ		έτ. «Πάδε»	25	958	άνεχ. Μπιλμπάριο 6 Μαρτ. διά Λισσαβώνα
ΨΑΡΑ		έτ. «Φαφαλιός Δ. Ι.»	45	7247	άνεχ. Όζακαν 27 Φεβρ. διά Μανίλαν
ΩΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλ»	42	7175	εις Μέρσευ Μπάρ 8 Μαρτ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτία»	42	7259	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	45	10249	εις Τοιτσαγκάκι από 4 Δεκ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιον.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα Μπουρίκα»	21	1173	διήλησε Κων/πολιν 17 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλα»	44	7261	διήλησε Κων/πολιν 3 Μαρτ. διά Βάρναν
ΑΓΓΙΑ ΕΠΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθάλια»	45	6877	άνεχ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Ισιτ
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεχ. Σασέπου 5 Μαρτ. διά Πέρσ. Κόλπου
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδίλα»	43	7238	έφθ. Πόρτ. Σαΐδ 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	άνεχ. Μπογιάν 7 Μαρτ. διά Μόσ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριέλο»	24	1988	άνεχ. Λιδόρον 28 Φεβρ. διά Γένοβον
ΑΓΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	37	5574	εις Ρόττερνταμ, υπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διήλησε Σουέζ 9 Μαρτ διά Πέρο. Κόλπου
ΑΓΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλω»	44	10172	έφθ. Χουστόν 9 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1946	εις Καζαπαλάκινον από 24 Ιουλ. 1963
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντεντ»	43	8434	εις Ματσειο 28 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	έφθ. Σερπού 11 Μαρτ.
ΑΕΛΛΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διήλησε Πόρτ. Σαΐδ 27 Φεβρ. διά Αμβέρσαν
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	διήλησε Βαγ. Βικέντιον 28 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπηγούαινη»	49	3484	έφθ. Αμβέρσαν 9 Μαρτ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	Τρανσομαρίνα «Άρμαντόρες	42	6997	έφθ. Ραγγούν 3 Μαρτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	30	4126	έφθ. Βαρκελώνην 5 Μαρτ.
ΑΘΑΜΑΣ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμες»	41	4729	άνεχ. Σανταντέρ 27 Τεβρ. διά Χαδάνων
ΑΘΗΝΑΙ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	18784	διήλησε Πόρτ. Σαΐδ 10 Μαρτ. διά Μεσόγειοι
ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύκαρπερι»	45	9728	εις Ναϊάριο 4 Μαρτ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βιργίνια»	43	7280	διήλησε Παναμά 1 Μαρτ. διά Κόλπου
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	42	7227	έφθ. Λονδίνον 2 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΤ ΑΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκια»	43	7267	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπριάνη»	58	10018	έφθ. Σιδηνέ 5 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΤ ΣΚΙΠΠΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπριάνη»	58	10018	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Βανκούνερ
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποοείδων»	43	10020	άνεχ. Ήση Λόντον 7 Μαρτ. διά Σιγκαπούρη
ΑΚΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοέ»	45	7285	αυξ. Κόλπουλον 17 Φεβρ. (διά Ιαπωνίαν)
ΑΚΡΗ		έλληνικά συμφέροντα	43	7246	έφθ. Σαδάνων 1 Μαρτ.
ΑΚΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7281	έφθ. Ν. Ύρκην 6 Μαρτ.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	10544	άνεχ. Κοτεγκάχην 5 Μαρτ. διά Αύγουστων
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	άνεχ. Κόμπη 20 Φεβρ. διά Σαγκάην
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγούαπιν»	54	29440	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφαρ»	43	6989	διήλησε Παναμά 1 Μαρτ. διά Κούδαν
ΑΛΕΣ (πον.)		έτ. «Ριτάλεξ»	25	2323	έφθ. Αλ/νεριον 5 Μαρτ.
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίσζα»	44	1413	αυξ. Λονδίνον 6 Μαρτ.
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10480	έφθ. Κόμπη 6 Μαρτ.
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπριάνη»	56	20926	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 Αυγ. 1957
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ K.	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπριάνη»	43	2908	άνεχ. Βαστ. Κολομβίαν 7 Μαρτ. διά Αγγλίαν
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. διά Αμεριγκόν
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάριόν»	44	7215	άνεχ. Ν. Ύρκην 6 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκινδιόπης»	42	7066	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Φεβρ.
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νίκολα»	44	7063	άνεχ. Κόμπη 25 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρπος»	41	7401	άνεχ. Μοντρέαλ 27 Φεβρ.
ΑΛΜΠΑΝΤΑ (λ.)		έτ. «Πλάμαρη»	43	7250	διήλησε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεσικού
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρη»	44	7270	άνεχ. Τάμπα 5 Μαρτ. διά Μπωμόντ
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	έφθ. Γιοκοχάρα 4 Μαρτ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιη Γκαρντίνιαν»	43	8426	έφθ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	43	7171	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 5 Μαρτ. διά Οδησσόν
ΑΛΧΕΙ-ΓΡ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7183	έφθ. Μπιλμπον 18 Φεβρ.
ΑΜΑΝΙ		έλληνικά συμφέροντα	38	1748	άνεχ. Βηρυττόν 28 Φεβρ. διά Εσμπεργκ
ΑΜΑΡΥΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυαλίς»	45	7201	έφθ. Ρίο Ιανέριο 29 Φεβρ.
ΑΜΟΙΔΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	Νούεσθα Βαλέντοια	49	15797	ΕΒΥΘΙΣΘ ον θεσιν 41.9 B. — 62.20 Δ. Μαρτ. 1-5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	άνεχ. Λότ. Αντζελές 25 Φεβρ. διά Κριστούπολ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Ν. Ύρκην 29 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ B. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	άνεχ. Σπέτζια 6 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπου
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έτ. «Ανίμονι»	40	3182	έφθ. Τάιν 7 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοντους»	57	11978	άνεχ. Πόλο Μπούκων 6 Μαρτ. διά Πλατζού
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Μπρούσσελς 10 Μαρτ. διά Χούλλ
ΑΝΘΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	έφθ. Πόρτλαν (Με) 2 Μαρτ.
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Κονκρύ 4 Μαρτ. διά Αρμπιτζάν
ΑΝΝΑ (πον.)		έτ. «Αφροδίτη»	45	4229	έφθ. Τσουρουγκα 26 Φεβρ.
ΑΝΝΑ K. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Ν. Ύρκην 7 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΝΝΑ ΛΟΥ·ΖΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10505	διήλησε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Λαρ. Μαρκές
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Αννα»	44	7258	διήλησε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Χάρπτον ρόδες
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδόνι»	44	7259	έφθ. Μπ. Αύρες 5 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΝΤΙΟΠΗ		έτ. «Μαριτάτη»	41	7061	άνεχ. Ν. Ύρκην 3 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεον»	57	15845	άνεχ. Ν. Ύρκην 3 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ (λ.)		έτ. «Μαρβάλορ»	48	3781	έφθ. Μοντεβίδεο 29 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνια»	44	6259	άνεχ. Γκουνάμας 29 Φεβρ. διά Ενεσιάντα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλα»	43	7244	έφθ. Μαζουλιπάτανού 2 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νταφά»	44	1589	έφθ. Ραβένα 4 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ		έτ. «Σάουθ Ητλάντικ»	63	15985	έφθ. Ν. Όρλεάνη 1 Μαρτ.
ΑΟΥΡΩΡΑ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν Ζουάν»	24	4436	έτις Βαρμπάν από 3 Δεκ. 1962
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	έτις Οζέκαν από 4 Φεβρ.
ΑΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	διήλησε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Σαντάγκα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ		έτ. «Σάν Τζούδανι»	44	7284	έφθ. Αλ/νεριον 8 Φεβρ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (λιθ.)	(N.A.T.)	Α. Κατοχεύρωγκς	40	1280	έφθ. Λατινικόν 5 Μαρτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Μπράκε 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Ορντάς
ΑΡΓΟΛ					

ΑΡΕΤΗ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4660	έφθ. Λάγκος 8 Μαρτ.
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	23626	έφθ. Τσιτταγόκη ρόδς 23 Φεβρ. άνεχ. Μπρεμεράφεν 19 Φεβρ. (διαταγάς) άνεχ. Περσ. Κόλπον 5 Μαρτ. δι' Αγγλίαν έφθ. Σφοξ 2 Μαρτ.
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φινανσιάρια Ναβικόδη»	19	2395	άνεχ. Χονδούλου 21 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Κύπρος 6 Μαρτ.
ΑΡΙΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7179	έφθ. Κιουφασόδο 26 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΑΡΙΣΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	έφθ. Τσιτταγόκη ρόδς 19 Φεβρ. άνεχ. Πουρτο λό Κρουζ 12 Φεβρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριας»	63	27700	έφθ. Άλλα ωδρέα 27 Φεβρ. άνεχ. Χονδούλου 21 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	έφθ. Κύπρος 6 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7247	έφθ. Τσιτταγόκη ρόδς 19 Φεβρ. άνεχ. Μπανάρι Μασσαύρ 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργαμος»	43	6995	έφθ. Τάμα 25 Φεβρ. άνεχ. Πουρτο λό Κρουζ 12 Φεβρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριάτε»	44	7216	έφθ. Έλληνες 1 Φεβρ. διά Αλλαγής
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	28	1707	έφθ. Βρέμην 28 Φεβρ. δι' Ελευσίνα
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 Μαρτ. διά Ταμπίκο
ΑΡΚΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύλβα»	38	13405	άνεχ. Μπανάρι Μασσαύρ 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μύούτης»	53	18743	έφθ. Τάμα 25 Φεβρ. άνεχ. Κιουφασόδο 26 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρα»	43	8666	έφθ. Τάμα 25 Φεβρ. άνεχ. Πουρτο λό Κρουζ 12 Φεβρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοδος»	43	7303	διήλθ. Παναμά από 1 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιαλ»	32	3848	διήλθ. Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοραγία»	37	2419	διήλθ. Λίαρηντ 15 Φεβρ. διά Χάλιφας
ΑΡΡΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνστο»	48	11319	άνεχ. Κόρη 23 Φεβρ. δι' Αρουάμπαν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμισιον»	44	7176	έφθ. Περισσο 20 Φεβρ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνης) από 26 Φεβρ. διά Κάλιαρι
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντονον»	44	10454	έφθ. Τρίνιαντ 3 Μαρτ. εἰς Ρίο Ιανέριο από 31 Δεκ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκο Λάιν»	63	15929	άνεχ. Μάντρεας 7 Μαρτ. δι' Ην. Πολιτείας
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τολαμάνκα»	43	7155	άνεχ. Βερετ. Κολομβίαν 6 Μαρτ. δι' Εύρώπην
ΑΡΧΑΝΑΞ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπι Στ. Τράνσον»	43	7137	άνεχ. Κόρη 23 Φεβρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	διήλθ. Λίαρηντ 5 Μαρτ. διά Καλλάο
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σκαμπριέλ»	44	7176	διήλθ. Αγ. Βικέντιον 3 Μαρτ. διά Βαρκελώνη
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα Κ.»	43	7129	διήλθ. Περσ. Κόλπον 24 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΑΣΠΡΟΝΙΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	διήλθ. Σούζης 8 Μαρτ. δι' Ερυθρών
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	44	14243	άνεχ. Μαυρίκιουν 2 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΣΤΡΕΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστηρ»	50	5234	έφθ. Λιβόρον 3 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορενταντόρ»	56	8370	άνεχ. Μπιλίμπαο 10 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακης»	58	20608	διήλθ. Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	60	20444	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	26032	άνεχ. Τζιπουτσού 5 Μαρτ. δι' Ισπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Μαρτ. διά Καλλάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΛΑΥΡΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10094	διήλθ. Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	διήλθ. Παναμά 9 Μαρτ. δι' Ισπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Ποναμά 28 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	άνεχ. Ποναμά 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Κιουφασόδο 28 Φεβρ. διά Μόρπιλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Κιουφασάρ 5 Μαρτ. δι' Ην. Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διήλθ. Πόρτ Σαιδ 6 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11524	άνεχ. Σπετζια 9 Μαρτ. διά Λίβανον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ητ Ατλάντικ»	62	16500	άνεχ. Φρέρπορτ (Μπαχ.) 29 Φεβρ. δι' Αμστερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	56	14839	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Φιλαδέλφειον 7 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έφθ. Ταμπικο 7 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10189	διήλθ. Παναμά 17 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ακης»	58	10139	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	63	15985	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	διήλθ. Παναμά 15 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΟΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηντηγουελλά»	44	7125	διήλθ. Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Γάνδηνη
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρδια»	43	7257	διήλθ. Φλωριάκ 2 Μαρτ. διά Νταμάρη
ΑΥΓΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάινερ»	56	10312	άνεχ. Φρέρπορτ (Μπαχ.) 1 Μαρτ. διά Καράτσι
ΑΧΙΛΛΕΤ	(Λιθάνου)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	έφθ. Αμπιτζάν 21 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΛΑΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7271	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν»	44	7192	άνεχ. Πύλον 14 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλια»	42	6453	άνεχ. Μαυρίκιον 25 Φεβρ. διά Κίναν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεχ. Αύρες 4 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	6749	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 Φεβρ. δι' Ισπωνίαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διμπέριαν Τρανσόδο»	58	26566	έφθ. Μίζουσιά 4 Μαρτ.
ΒΙΛΑΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1410	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΓΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνι»	56	8638	άνεχ. Μπέλφαστ 19 Φεβρ. δι' Ην. Πολιτείας
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	44	7243	άνεχ. Λός Αντζελες 14 Φεβρ. διά Κελλόγκ
ΓΑΛΛΙΞΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	58	23626	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Μαρτ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνφιλντ»	42	7286	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Φεβρ. δι' Αμαγκασάκι
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	άνεχ. Ν. Ορλέανην 23 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	άνεχ. Δουδίλον 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριασ»	44	7113	άνεχ. Μένος Αγαντί 3 Μαρτ. διά Μορυσγάκο
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμπορ»	44	7176	άνεχ. Χονδόλουν 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλα»	45	7253	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσακίνη»	45	7256	έφθ. Ριο Ιανέριο 10 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει. Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλα»	54	18790	άνεχ. Αμέρειαν 26 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεστο»	35	5028	άνεχ. Περα. Κόλπον 4 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτερ»	43	1772	διήλθ. Κωνιτόνιον 1 Μαρτ. διά Κωνιτάντζον
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσερπο»	43	7166	έφθ. Σπαλάτον 1 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν»	41	5270	έφθ. Μάλτον 27 Φεβρ. (επισκευαί)
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενιν Σιπίνγκ & Ιντάστρ.	43	8513	έφθ. Μαυρόραν 28 Φεβρ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόντρε»	39	10051	έφθ. Μπαχία Μπάργκα 27 Φεβρ.
ΓΙΟΥΛΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιλάντα»	40	5550	έφθ. Τσιτταγόκ 5 Μαρτ.
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πανόλας»	44	7241	άνεχ. Μπέιρα 28 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιθρέσαλ»	44	7158	έφθ. Κοκκούρα 5 Μαρτ.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Πασιφίκ»	43	8501	διήλθ. Παναμά 7 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	διήλθ. Πόρτ Σαιδ 2 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	διήλθ. Κωνιτόνιον 1 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΓΚΙΤΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Στέλλα»	28	5907	άνεχ. Τεργεστον 4 Μαρτ. διά Νοδοφρίσιον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	διήλθ. Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Λόσιερ Μπούκανόν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέτρομαρ»	56	20668	άνεχ. Γκρέλογκ 21 Φεβρ. διά Μπάνιον
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	44	10702	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	39	1626	άνεχ. Φάσιλον 4 Μαρτ. διά Χόρ άλ. Αμύνια
ΓΛΥΦΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 Φεβρ. δι' Ισπωνίαν

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαίφου»	57	25490	έθ. Κάλουντρηργκ 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	57	26031	όνεχ. Μπότονι Μπαϊ 2 Μαρτ. διά Μπαχρίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίκι Γουίλλ Μπαίη»	57	26031	όνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΟΡ	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	64	35200	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	έρθ. Λανδίνον 10 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισον»	43	14025	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρύών»	43	14309	έρθ. Λός «Αντζελες 9 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λίμπερτυ»	49	18226	όνεχ. Περσ. Κόλπον 9 Μαρτ. διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	43	14500	όνεχ. Λός «Αντζελες 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μήντη»	53	13459	όνεχ. Νικάρ 4 Μαρτ. δι' Αμπτζάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπάννερ	58	20546	διήλθε Βιρβαλτόρ 9 Μαρτ. δι' Αμέρεραν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπιούτυ	57	27902	διήλθε Σουεζ 4 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπόντ	57	20533	έρθ. Τζιμπούτι 6 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Πίγι»	49	13956	διήλθε Βιρβαλτόρ 6 Μαρτ. διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Σή»	53	12877	όνεχ. Βαλτιμόρων 9 Μαρτ. διά Πούντα Κορυτών
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΗΩΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ητόνι»	58	11201	έρθ. Λορ. Μαρίκες 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπάννερ	43	12793	έρθ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΕΠΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20165	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 28 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρορ»	44	12805	διήλθε Παναρ 7 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πλήρωμα)		έτ. «Νιουφένιν»	58	11200	έρθ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΠΙΡΙΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διήλθε Σουεζ 6 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΙΩΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λαντλούσου»	57	10499	έρθ. Ρότερτραι 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντρον»	58	10499	όνεχ. Λός «Αντζελες 8 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	όνεχ. Βιελμπάχαφεν 9 Μαρτ. διά Μέρσα έλ Μπρέγκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	όνεχ. Κελουμπια ρίβερ 8 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέμφισ»	43	12500	διήλθε Φλόστικ 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στείτελλη»	44	13005	όνεχ. Αμέρεραν 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτηπ»	43	12846	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. διά Σαδόνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	διήλθε Παναρ 13 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (Δ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	έρθ. Γιοκοχάμα 9 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	όνεχ. Φάρ 2 Μαρτ. διά Τάμεσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίς»	43	14294	έρθ. Ιννούια 24 Φεβρ.
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Αιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	όνεχ. Χαδάνα 4 Μαρτ. διά Γκουαγιαΐδηλ
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρντας
ΔΕΙΚΑ		έτ. «Μαργκολόφτε»	42	7270	όνεχ. Βοστώνη 2 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Ιωάννης»	44	7154	όνεχ. Φρόρποτ (Μπαχ.) 3 Μαρτ. διά Ρότερτραμ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Λ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσερπέρτζα»	44	7207	έρθ. Καμάσιο 8 Μαρτ.
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)		Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935	όνεχ. Λισσαβώνα 6 Μαρτ. διά Σάφφι
ΔΗΛΟΣ ΠΑΤΙΟΝΙΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	44	7259	διήλθε Παναρ 24 Φεβρ. διά Μανίλαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	έρθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 5 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣ Α. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	όνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Μαρτ. διά Καρταγένα (Κολ.)
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)		Κυπριανού	43	1787	διήλθε Κων/πολιν 15 Φεβρ. διά Νοδορωσίσκην
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρίμπιαν»	44	7257	έρθ. Μπράκε 5 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (Δ.)		Φραγκιότας	32	1754	έτις Περιάλ, υπό παραλαβήν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνα»	43	7260	όνεχ. Αύγουσταν 6 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΔΙΟΝΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	όνεχ. Ριγιέκαν 3 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	διήλθε Σουεζ 8 Μαρτ. διά Καράτοι
ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. «Άλτα»	45	12813	όνεχ. Τεργάστην όπό 31 Ιαν. διά Ριγιέκαν
ΔΡΟΜΩΝ		έτ. «Κυκνός»	64	17500	διήλθε Θέουσταν 5 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρηγορούδα»	42	2757	διήλθε Παναρ 21 Φεβρ. διά Γκουάνημας
ΔΩΡΙΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6331	όνεχ. Μορτίλ 29 Φεβρ. διά Γεννιναν
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωρίς»	54	6042	όνεχ. Τοιταγκόγκ ρόδις 12 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	όνεχ. Χόρκ "Αίλαντ 17 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΕΒΜΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φασουντέσιον Άρμαντόρες»	43	8184	έρθ. Ναγκόγια 21 Φεβρ.
ΕΒΡΟΣ		Νόρθ Άτλαντικ	63	15983	έρθ. Μορμουγάριο 10 Μαρτ.
ΕΖΕ (Δ.)		έτ. «Ελεσποντ»	39	6797	έρθ. Μπουσάρι 7 Μαρτ.
ΕΞΟΝΟΣ		έτ. «Δράκε»	56	10329	όνεχ. Μορτίλ 10 Μαρτ. διά Φορμόζαν
ΕΙΡΗΝΗ Ζ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποινάτα Άρενας»	29	6941	όνεχ. Ριγιέκαν 3 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσισγκ»	42	7210	διήλθε Πούλο Μπουκούρ 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΛΕΑΝΟΡ		έτ. «Στέφη»	43	7261	όνεχ. Λός «Αντζελες 24 Φεβρ. διά Τσιρπά
ΕΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρά»	43	7244	έρθ. Κολούμπια ρίβερ 26 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Άλμπατρος»	45	7160	έρθ. Τοιταγκόγκ ρόδις 12 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καργκοένα Ίντερνάσ»	22	1953	έρθ. Γένοβαν 6 Μαρτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελάργκουα»	38	5500	έρθ. Μπ. Αύρες 25 Φεβρ.
ΕΛΛΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	διήλθε Ελσίνορ 25 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΕΛΛΗΝΗ (Λιθάνου)		έτ. «Φάραλον»	52	11680	όνεχ. Ν. Ύρκην 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	έρθ. Δάντσιχ όπό 7 Φεβρ.
ΕΛΠΙΔΑΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	έρθ. Χούστον 9 Μαρτ.
ΕΝΟΣΙΣ (Δ.)		έτ. «Σάγκα»	56	10312	όνεχ. Λός «Αντζελες όπό 31 Ιαν. διά νήσον Αγ. Μάρκου
ΕΠΙΚ (μετ.)		έτ. «Πλάρμαρ»	35	4963	έρθ. Χούρ Κόγκ 4 Μαρτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (Δ.)		έτ. «Ενωσιας»	43	7162	έρθ. Ν. Ύρκην 13 Φεβρ.
ΕΥΑ		έτ. «Ερκουλές»	58	17749	έρθ. Λόουρ Μπουκάνων 9 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	43	7272	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. δι' Οζάκον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6223	έρθ. Γένεβαν 5 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγία»	42	2720	έτις Ρότερτραν όπό 23 Ιαν. (έπισκευαι)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ιντηπτέντενς»	43	7231	έρθ. Βρέμην 29 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάν.)		έτ. «Λέανδρος»	19	3858	διήλθε Θεουσταν 3 Μαρτ. δι' Άλλονθρειαν
ΕΥΑΝΑΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρφούεντε»	29	4248	όνεχ. Αγ. Φραγκίσκων 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΒΟΙΑ		έτ. «Έλλεινος Σιππικ & Ιντάστρο»	43	8393	όνεχ. Σεπουτον 18 Φεβρ. διά Γάρδην
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	όνεχ. Αρμαντάν 5 Μαρτ. δι' Αντεν
ΕΥΓΕΝΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμιθεύς»	54	11208	όνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτ. διά Βουδάνη
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.		έτ. «Καλόζα»	56	10553	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Μαρτ. δι' Αύγουσταν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλα»	54	18730	έρθ. Πειραιά 29 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	έρθ. Βρέμην 8 Μαρτ.
ΕΥΓΛΟΙΔΙΑ		έτ. «Εύκρισιος»	59	9003	διήλθε Σουεζ 2 Μαρτ. διά Κάντλας
ΕΥΡΥΑΙΚΗ (Δ.δ.)		έτ. «Σάν Μπραζίλιο»	58	14606	όνεχ. Κόμπε 1 Μαρτ. διά Ράς Τανούφρα
ΕΦΕΣΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέψυμαρ»	49	17613	όνεχ. Αρούμπαν 20 Φεβρ. διά Σήρσπορτ
ΖΑΝΙΑΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	έρθ. Λονδίνον 9 Μαρτ.
ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	όνεχ. Ν. Ορλέανην 26 Φεβρ. (διαταγάς)
ΖΕΥΓΡΟΣ (Δ.)		έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	όνεχ. Ροζάριο 3 Μαρτ. διά Βίσμαρ
ΖΕΥΓΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Εβτά»	43	7273	όνεχ. Σαΐντ Μίκελες' 6 Μαρτ. διά Μεξικόν
ΖΙΤΑ		παναμαϊκή έταιρια	55	7696	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίνουσαι»	37	1917	έτις Λός «Αντζελες όπό 22 Μαρτ. 1963
ΗΓΚΑ (παν.)		έτ. «Βιαρέγιες»	44	1569	όνεχ. Τριπότον 2 Μαρτ. διά Ρότερτραμ
ΗΛΕΚΤΡΑ (Δ.)		έτ. «Ρίο Παλμέα»	45	14418	έρθ. Σαΐντος 11 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	διήλθε Ιγραράτορ 11 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΗΡΑ		έτ. «Ηλ. Κυνοταντίνου»	48	4697	έρθ. Σαΐντος 7 Μαρτ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	έρθ. Μπωμόντ 9 Μαρτ.
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.)		έτ. «Τάκης»	37	1166	έρθ. Γένοβαν όπό 29 Ιαν.
ΘΑΛΗΣ		έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	διήλητης Αγ. Βικέντιον 20 Φεβρ. διά Βικτωρίαν
ΘΕΝΚΕΣΓΚΙΒΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συμπορντ»	44	7260	έτις Λός «Αντζελες όπό 22 Μαρτ. 1963
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίπαρ»	44	7194	όνεχ. Σάν Λαρεντίζ 8 Μαρτ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Άτλαντικα»	38	6529	διήλητης Ιγραράτορ 8 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ		έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έρθ. Σαΐντος 28 Φεβρ. δ

ΙΑΝΘΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	12102	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' 'Ειδονηρόσουθ
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	έφθ. Σαίν Τζών 5 Μαρτ.
ΙΜΜΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασσούνισον»	20	2253	έφθ. Βενετίαν 28 Φεβρ.
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	έφθ. Χούστον 10 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Βανκούβερ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλί»	44	7176	έφθ. Πόρτ Πιρή 6 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	63	13516	έφθ. N. Υόρκην 28 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 9 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαίρ»	56	10422	άνεχ. Λός Αντζελες 26 Φεβρ. δι' 'Ολάκαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντφορτη»	63	13517	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	διήλθε Πόρτ Σαιδ 8 Μαρτ. διά Γενοβαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλά»	44	7198	άνεχ. Νανάιον 5 Μαρτ. δι' 'Αντραρλίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικο»	53	13485	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	3946	έφθ. Βενετίαν 26 Φεβρ.
ΙΡΙΣ Η	(N.A.T.)	έτ. «Σολίνας»	41	7289	διήλθε "Αγ. Βικέντιον 22 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούνεδα»	17	1295	άργει Κυνουρίουν πάρο 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμόδα»	43	7297	έφθ. Σαντιάγκο 6 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκιοβάνι»	42	7020	άνεχ. Λά Γκολέττ 5 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 9 Μαρτ. δι' 'Ινδίαν
ΚΑΒΑΛΛΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	"Ελλενικ Σίπ. Ιντάστριες	43	8428	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 23 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεχ. Λιθερπουλ 5 Μαρτ. διά N. Υόρκην
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	46	3821	έφθ. Γκριμπού 4 Μαρτ. δι' 'Αντραρλίαν)
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Ατλάντικ»	57	10122	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΒΟΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	άνεχ. Ριό 'Ιανέριο 27 Φεβρ. δι' 'Εμδεν
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	εις Πειραιά από 11 Φεβρ. 1963
ΚΑΘΕΡΙΝ (Λιθάνου)		«Οδερσόνις Τάνκοπι»	30	2377	διήλθε Κων. πολιν 21 Φεβρ. δι' 'Ιλιτσεβοκ
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «καμπις»	43	7176	διήλθε Παναμά 7 Μαρτ. δι' 'Ατλαντικόν
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	έφθ. Ήση Λόντον 1 Μαρτ.
ΚΑΛΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέντερς»	44	7255	έφθ. Μπουεναβεντούρα 22 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποτέντε»	44	7192	έφθ. Αγκύνα 17 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδιόζα»	35	5103	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 29 Φεβρ. διά Νικαρο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σικόνεν»	29	2666	διήλθε Ούζαν 5 Μαρτ. διά Τάιν
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλασ»	21	1498	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινάλια»	43	1790	διήλθε Ούζαν πολιν 11 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιργκο»	63	17057	έφθ. N. Όρλεάνην 29 Φεβρ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια»	56	10015	άνεχ. Σιγκαπούρυν ρόδας 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιλελουέρα»	07	1075	άργει Πειραιά από 22 'Ιαν.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Αγιοι/Αναργυροι»	41	2866	έφθ. Χουέλαν 7 Μαρτ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ. «Υπαπαντή»	43	2874	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μπριφράντη»	24	2060	άνεχ. Κόρραμασχ 8 Μαρτ. δι' 'Αμπαντάν
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνισσα»	44	7281	έφθ. Λιθερπουλ 28 Φεβρ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άντορα»	43	7993	άνεχ. Αντεν 6 Μαρτ. δι' 'Εύρωπην
ΚΑΛΠΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 11 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΑΛΠΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Βρέμπιν 10 Μαρτ.
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	έφθ. Μπουργκάς 24 Φεβρ.
ΚΑΡΝΕΙΣ ΣΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίσια»	43	7033	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΣΣΙΑΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	διήλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεχ. Νιούπορτ 28 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίτι»	43	7144	έφθ. Φερρόδη 23 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	59	24333	άνεχ. Περο. Κόλπον 3 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	56	21131	άνεχ. Αντεν 6 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	58	20487	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 11 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΙΓΚ ΘΒΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριμδάν»	39	4876	έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ.
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανα»	56	23232	άνεχ. Φρόντορ (Μπαχ.) 15 Φεβρ. δι' 'Ιμιμιχαν
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τοαδίρης»	27	5411	άνεχ. "Αντεν 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουνι 'Γουΐντ»	59	10400	έφθ. Αλεξάνδρειαν από 2 Φεβρ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντούλας»	42	7176	άνεχ. Τάκονσινθλι 21 Φεβρ. διά Σάν Νικολας
ΚΛΕΙΩ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	53	22129	έφθ. Αμέρεραν 3 Μαρτ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμιτ»	43	7248	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διαταγάς
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	άνεχ. Βοστόνη 27 Φεβρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλι»	43	7176	έφθ. Βανκούβερ 7 Μαρτ.
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διήλθε Παναμά 2 Μαρτ. διά Μπαντάρ
ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάνα»	53	12284	άνεχ. Τάκονσινθλι 21 Φεβρ. διά Μόντεβιδεο
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ		έτ. «Μπάρρου»	53	11270	έφθ. Αμέρεραν 3 Μαρτ.
ΚΟΜΕΤ ΧΕΜΙΣΤ		έτ. «Αγκουιλλά»	19	2949	διήλθε Βοστόνη 4 Μαρτ. διαταγάς
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Λόγιαλ»	43	7230	άνεχ. Μουρόπαρον 3 Μαρτ. διά N. Καλδονιαν
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ.)		έτ. «Κονσονέιν»	53	12062	άνεχ. Βενετίαν 7 Μαρτ. διά Μάλταν
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.)		«Τρανσατλαντικ Κέρριερ»	44	7299	άνεχ. Κέππ Τάουν από 25 'Ιαν. διά Φρητάουν
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλορους»	56	12843	έφθ. Κολόμπιο 29 Φεβρ.
ΚΟΡΗ		έτ. «Οξείλιαρ»	41	5173	έφθ. Χάμπρον ρόδας 6 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννούλα»	40	3496	διήλθε Θέουταν 4 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρέντερς»	43	8685	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 6 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίλανουεδά»	63	30705	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΜΟΡΑΛΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Χονόλουλον 1 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιγκουέρα»	56	10567	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 3 Μαρτ.
ΚΟΡΣΑ ΓΡ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Σή Τράνσοπορτ»	62	14963	διήλθε Παναμά 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΑΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	43	7075	προσπραγμένον είς θέσιν 47.23 Β. - 61.54 Δ. από 20 Δεκ.
ΚΟΣΜΙΚ (Δ.Μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόρι»	57	17827	έφθ. Περο. Κόλπον 6 Μαρτ.
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαρίδα»	44	7135	άνεχ. Φίλαδελφειαν 6 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατνύ
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διήλθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΚΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	διήλθε Παναμά 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιμπρίαν»	56	4031	έφθ. Μπλέισ 29 Φεβρ.
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 23 Φεβρ. διά Γιοκκαίοι
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριά»	43	6992	έφθ. 'Ιντον 27 Φεβρ.
ΚΥΠΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδιτι»	43	7230	έφθ. Πουέρτο Καμπέλλο 4 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΑΤΕΙ (Λιθάνου)		έτ. «Ναίας»	44	2896	διήλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	έφθ. Σετουμπάλ 4 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ		έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	έφθ. Κολόμπιο 21 Φεβρ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	45	6172	έφθ. Μπ. Αύρες 14 Φεβρ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικός»	39	2993	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαρτ.
ΛΑΕΡΤΗΣ		έτ. «Στάλα»	50	8683	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Φίλαδελφειαν 6 Μαρτ. διά Θάρτ ντε Φράνς
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριελ Μαρίν»	43	8466	άνεχ. Βακαματσού 6 Μαρτ. διά Τόκιο
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Χόρ άλ Άμαγια 26 Φεβρ. διά Σάντος
ΛΕΦΤΟΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	έφθ. Τάμπον 28 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λέπτρικι»	43	7176	έφθ. Τζέδδαν 14 Φεβρ.
ΛΗΩΝΙΔΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ από 21 'Ιαν.
ΛΗΝΤΟΣ		έτ. «Ζάτη»	43	7109	άνεχ. Χόρ άλ Άργια 23 Φεβρ. διαταγάς
ΛΙΔΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Φλαδέλφειαν
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Τορέρες»	62	10836	έφθ. Βανκουβέρ 8 Μαρτ.
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξένδρα»	42	7252	είς Κόμπη από 7 'Ιαν.
ΛΟΥΔΙΑΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίττλ Τζών»	54	1604	άνεχ. "Αντεν 21 Φεβρ. διά Σαλαλά
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν»	43	8395	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Μπάραν
ΛΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	50	15943	έφθ. Τσιτταγκούκ ρόδας 14 Φεβρ.
ΛΟΥΣΥΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδενίτα»			

ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	άνεχ. Ταιμπά 19 Φεβρ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	άνεχ. Οζάκαν 10 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13742	έφθ. Βομβάν 10 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δημιτρα»	37	4838	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Μαρτ. διά Χαδάναν
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστουλ»	18	920	άργει Πέραμα από 17 Φεβρ. 1962
ΜΑΛΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7145	διπλήθε θέσουτων 7 Μαρτ. διά Βάρναν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα»	43	7255	έφθ. Άγκωνα 11 Φεβρ.
ΜΑΝΤΥ		παναμαϊκή έταιρια	30	1890	εις Πειραιά από 4 Φεβρ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	έφθ. Κάρδαρ 19 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Γιαδάτα από 31 Ιαν. διά Μεξικό
ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	Ούαίτιλφ	50	10083	άνεχ. Χούστον 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδεας Κάρυκο»	57	20564	έφθ. Πούντα Κάρντον 4 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	32	1595	έφθ. Χαδάνα από 19 Ιαν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαουρίτσιο»	25	1473	έφθ. Βενετίαν 8 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσου»	27	1554	έφθ. Θεσσαλίκιν 13 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερ Κρός»	44	7289	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 Μαρτ. διά Πόρτ Εθεργκλαντ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας και Πλατίς	30	4620	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΓΚΟ (λ.)		έτ. «Παναθίέρο»	62	8951	έφθ. Σαλαθάδορ 7 Μαρτ.
ΜΑΡΗΑΖΙΑ		έτ. «Βίτα»	48	2009	εις Χαδρήν υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μιτροφάνης»	29	2569	άνεχ. Πόρτ ντε Μπουά από 2 Φεβρ. διά Δουγκέρκην
ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	έφθ. Βατούν 25 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάξος»	56	5490	έφθ. Ράγκούν 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ		έτ. «Μισιόπα»	44	7254	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΜΑΡΙΧΙΣΤΙΝΑ		Π. Κυπριανού	43	7124	εις Τάιν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	51	16060	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 27 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλίθερας»	45	8965	έφθ. Μάλταν 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	6994	άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 2 Φεβρ. διά Ντάιρεν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αργκουλ»	38	5548	διπλήθε Σουεζ 2 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑΣΙΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριούστοινα»	43	7202	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11022	άνεχ. Στανλόνο 3 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριδικ»	52	11169	άνεχ. Σεμανίους 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Φέλιζι»	44	7206	άνεχ. Λίδανον 8 Μαρτ. διά Γαέταν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Λισσαδώνα 26 Φεβρ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.		έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	εις Πειραιά από 2 Φεβρ.
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριδικ»	40	5110	έφθ. Κολόμπο 11 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονα»	44	7212	έφθ. Πόρτ Σουδάν 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρ»	43	7253	άνεχ. Τρινκομαλί 5 Μαρτ. διά Κουνταλόρε
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάνκα»	44	7279	άνεχ. Ν. Υόρκην 26 Φεβρ. διά Καράται
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπούνενο»	63	15364	άνεχ. Τοιμπά 26 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστέλλα»	44	7150	άνεχ. Λιδόρον 1 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μαμδάκη	45	10448	άργει Ελευσίνα από 8 Οκτ. 1962
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανα. - Εουρόπα»	44	10445	άνεχ. Ήστχαν 28 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριβίκ»	51	11901	έφθ. Νεκοτέα 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άνεχ. Τόκιο 3 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονα»	43	7232	άνεχ. Αμβέρσαν 28 Φεβρ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	άνεχ. Αγ. Γραγκιον 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσοδος»	42	7244	έφθ. Τοιταγκόκυρ ρόδες από 31 Ιαν.
ΜΑΡΛΕΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ Εξπρές»	50	15929	άνεχ. Κριοτομπά 25 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΜΑΡΛΙΝ		έτ. «Σάουθφορ Στάρ»	44	2547	άνεχ. Βριντιάντ 2 Μαρτ. διά Κουνταλόρε
ΜΑΡΛΙΝΤΟ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεδίτσιο»	46	2270	έφθ. Αμβέρσαν 4 Μαρτ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	άνεχ. Λόδις Αντζελες 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούλ»	43	7263	άνεχ. Βομβάν 28 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)		έτ. «Τρόνοπορτ»	44	7251	άνεχ. Τρινινταντ 3 Μαρτ. δ' Σάντος
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικα»	56	23871	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 Φεβρ. διαταγάς
ΜΑΣΤΕΡ ΠΥΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπά»	54	19190	άνεχ. Λά Πλάτα 25 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΗΣ Κ.		έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	48	2346	έφθ. Κωνσταντίνε 2 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝ Κ. (λ.)		έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	20	1512	άνεχ. Βριντιάντ 2 Μαρτ. δι' Ην. Πολιτείας
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	40	12552	έφθ. Παλέρμο 2 Μαρτ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόθο Πάσιφικ»	43	7121	άνεχ. Βενετίαν 10 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιρόβιλλ Μότοροιπ»	57	8855	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7264	άνεχ. Νότεν 6 Μαρτ. δι' Απω Ανατολήν
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέντρηκας»	57	11691	έφθ. Ρίο Γκούντε 2 Μαρτ.
ΜΕΣΙΖΑΝ ΤΡΕΙΤΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόφερο»	46	4140	διπλήθε Βριντιάντ 2 Μαρτ. δι' Ην. Πολιτείας
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΛΕ ΠΑΓΩΝΙΡ		έτ. «Μαροεδίτσιο»	56	2270	έφθ. Ούμη Σαιδ 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	έφθ. Βανκούμπερ 6 Μαρτ.
ΜΕΡΙΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούλ»	43	7263	άνεχ. Λά Πλάτα 25 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΜΕΡΙΕΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόνοπορτ»	44	7251	έφθ. Κωνσταντίνε 2 Μαρτ.
ΜΕΣΟΛΟΓΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικα»	56	23871	άνεχ. Μεγαλόπολη 3 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΜΙΑΝΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	46	2270	άνεχ. Βενετίαν 22 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΜΙΛΗΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	54	12552	άνεχ. Βενετίαν 22 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΜΙΜΟΖΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	άνεχ. Βενετίαν 22 Φεβρ. διά Ρέτζιο
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόθο Πάσιφικ»	43	7176	άνεχ. Σαβάννα 27 Φεβρ. διά Αμάγια
ΜΙΝΟΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιρόβιλλ Μότοροιπ»	57	8855	άνεχ. Φαγιάλ 22 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΜΙΣΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7264	έφθ. Τοιταγκόκυρ ρόδες 15 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλειν Σπηλική & Ιντάστρ.	43	8479	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόφερο»	49	17905	άνεχ. Μιγιάκο 24 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	43	7314	άνεχ. Πότοντερον 10 Μαρτ. διαταγάς
ΜΙΧΑΗΑΣ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Επανούλικη έταιρια	49	12803	έφθ. Ούπολιν 16 Φεβρ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Κοντίνενταλ»	44	7249	διπλήθε Βαλτιμόρη 29 Φεβρ. διά Κούβαν
ΜΟΥΣΕΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσού»	29	6984	άνεχ. Χάλιφα 28 Φεβρ. διά Μπαράχοντα
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (N.A.T.)		έτ. «Παναμαϊκή έταιρια	43	7139	έφθ. Μακόσι 22 Φεβρ. διά Μπαράχοντα
ΜΠΕΦΛΗ (παν.)		έτ. «Μπασολίεντο»	47	2331	έφθ. Γκουάντα 28 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΠΙΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακούΐτ»	44	7159	άνεχ. Βανταρόντε 28 Φεβρ. διά Επιοκευαί
ΜΠΟΡΚΛΟΓΓΕΡ	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	40	5355	έφθ. Τακοράντι 28 Φεβρ.
ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ θρέυτερ»	40	5134	άνεχ. Λονδίνον 15 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τκαρανούσιον»	42	7303	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	16	3528	άργει Αμπελάκη από 7 Δεκ. 1957
ΜΥΡΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17500	άνεχ. Ριγιέκαν υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.)		έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Λόδις Αντζελες 2 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)		έτ. «Μαρίτιου Πιουνιντάντη»	53	3094	έφθ. Ν. Όρλεάντον 3 Μαρτ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σέν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Ντακάρ 27 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί»	45	3486	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7092	έφθ. Μάλταν 9 Μαρτ.
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	37	7699	διπλήθε Μπρόνομποτελ 29 Φεβρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Σαβάννα 27 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάροκραντ»	58	24068	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΕΔΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	42	7227	άνεχ. Γενόβαν από 19 Ιαν.
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Φεβρ. διά Φόττερνταμ
ΝΕΜΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνίβερσαλ Τράμπι»	42	9730	διπλήθε Μπραναδάν 9 Μαρτ. διά Ναγκόνια
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	63	15000	άνεχ. Τεργέστιν 22 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)		έτ. «Πολλάρι»	58	24256	άνεχ. Ν. Ύρκην 8 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρονκα»	52	11267	άνεχ. Σερόπαλον 29 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άνεχ. Μουπάσσα 7 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντ			

ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκίαθος»	41	7251	διπλήθε Θέουταν ἀπό 4 Φεβρ. διά Καζάνα
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	ἀνεχ. Κουβέιτ 3 Μαρτ. διά Κάρδασ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	58	20451	ἀνεχ. Μπαχρέιν 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	«Τρανζόσεαν Θράυτερ»	44	14800	διπλήθε Μπρόνομποττελ 20 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	58	18183	έφθ. Βιλελμούσαφεν 7 Μαρτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλιμύρα»	58	10139	εἰς θέσιν 14.40 B. - 116 A. δεδρ. 28 διά Κικούμα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΑΝΝΑΐΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	64	38600	ἀνεχ. Γιοκοχάμα 25 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	12718	ἀνεχ. Κιουράσαο 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	12191	εἰς Γεννόδαν ἀπό 24 Δεκ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	ἀνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 8 Μαρτ. διά Ούαίτυκεϊ
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12029	έφθ. Ν. Όρλεάνην 6 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	52	12557	ἀνεχ. Βοστώνη 8 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΝΟΥΤΣΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Θράυτερ»	44	7061	Πούλο Μπούκοι 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουμπίνουσορντ»	58	17743	ἀνεχ. Χάρον 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕΝ 'Εντερπράϊζ»	58	13545	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕΝ 'Εντερπράϊζ»	61	13198	ἀνεχ. Βρέμην 3 Μαρτ. διά Λουάντα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ 'Εντερπράϊζ»	63	13751	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Κονακρύ
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ 'Εντερπράϊζ»	59	13545	ἀνεχ. Αμέρεραν 26 Φεβρ. δι' Αγκόλα
ΝΤΕΡΜΠΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίν»	58	10396	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Μαρτ.
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοιγκέκιτορα»	60	13847	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. διά Τόκιο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπράνια»	55	10483	ἀνεχ. Γιοκοχάμα 1 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμεν-'Εουρόπα»	55	11209	ἀνεχ. Αμμοποιη Μπαίν 27 Φεβρ. διά Ρίο Γκρενίς
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμεν-'Εουρόπα»	56	8716	ἀνεχ. Κούρε 26 Φεβρ. δι' Αυστραλίαν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10116	έφθ. Τσιμπότε 5 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλοτ»	56	10486	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 5 Μαρτ.
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Μάλτον 29 Φεβρ.
ΟΔΓΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομαν»	43	7199	διπλήθε Κων(πολί) 25 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΟΔΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατύρην»	43	6704	έφθ. Κολόπιο 26 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλάντικα»	53	17362	έφθ. Ν. Υόρκην 11 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΤΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπέρ. Μαριτάιμ»	54	13665	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 26 Φεβρ. διά Μόζι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίππιγκη»	54	13652	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 24 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόδουζ»	54	20453	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδον Σίππιγκη»	54	14047	ἀνεχ. Βοστώνη 6 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΓΙΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρινηνούτις»	58	27602	ἀνεχ. Γκούλφαχον 5 Μαρτ. διά Μορόβια
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	53	17791	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 10 Μαρτ. διά Δανιάν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοέτσερ»	53	14221	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΪΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΟΥΡΕΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλτν»	49	17792	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 6 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	13678	εἰς Γιοκοχάμαν ἀπό 24 Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	53	13660	ἀνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 29 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαναπή»	54	13934	έφθ. Βοστώνη 9 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλι»	55	13709	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 6 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕΙΓΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοντινένταλ»	54	13713	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέριουλαντ»	55	13934	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	διπλήθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Μιλάζο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλούθορ»	59	23280	διπλήθε Σουέζ 3 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρούκ»	54	13665	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτ Τράνσονπορτ»	55	13934	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερέρνταν»	54	20595	ἀνεχ. Χάρυκ Αιλαντ 14 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΝΟΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενσενάντα»	54	13666	ἀνεχ. Μπαίλι Παπάν 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	έφθ. Τρίνινταν 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	17792	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΟΡΤΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	εἰς Κούρε ἀπό 30 Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσονπορτ»	59	37958	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 2 Μαρτ. διά Χάρην
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππιγκη»	60	37744	διπλήθε Σουέζ 24 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΡΙΟΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ»	63	35000	διπλήθε Σουέζ 4 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΙΒΑΡΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Ζνάπος»	63	35000	εἰς Κιελόν υπό συμπληρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινοτέντολη»	58	27602	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΛΕΓ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ξεφορντ»	50	17791	έφθ. Τρίνινταν 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΙΛΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναδιγ.»	54	13580	ἀνεχ. Κιουρασάο 10 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΟΝΟΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριβαντάσια»	54	20611	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 24 Φεβρ. διά Μοντεδίδεο
ΟΜΝΙΟΥΚ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουμάνο»	43	8195	διπλήθε Τρίνινταν 5 Μαρτ. διά Ρεσίφ
ΟΜΝΟΙΟΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	44	7297	ἀνεχ. Τζιμπούτι 10 Μαρτ. δι' Αντεν
ΟΠΠΟΡΤΣΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	ἀνεχ. Χόρ άλ Αμάγια 27 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμάρ»	34	8378	έφθ. Θεούταν 6 Μαρτ.
ΟΡΙΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζοδλ»	58	12667	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 28 Φεβρ. διά Τοιβιταδέκια
ΟΡΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όρο»	50	9787	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
ΟΡΟΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν Στάρ»	44	7254	ἀνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 2 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Τάνκερς»	53	12065	διπλήθε Σάν Ζουάν 29 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικού ουμέροντα»	49	15773	ἀνεχ. Ροζάριο 5 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννονθερ»	43	8615	διπλήθε Παναμά 23 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλερ Θράυτερ»	44	7176	ἀνεχ. Ναγκόγια 27 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινγκεβίλλη»	43	7210	έφθ. Μοντεδίδεος 6 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρίφερ»	36	3891	ἀνεχ. Φραντόρ (Μπαχ.) 1 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΛΟΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούσμπανί»	43	7189	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 25 Φεβρ. διά Σιδνεύ
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	ἀνεχ. Χάρην 7 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΟΥΑΐΤ ΚΙΓΚΛ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν. Ούάΐτ»	47	7192	ἀνεχ. Χιροχάτα 3 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΟΥΑΐΤ ΚΛΙΦΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν. Ούάΐτ»	43	7176	ἀνεχ. Αν. Φραγκούδιον 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΥΑΐΤ ΚΡΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν. Ούάΐτ»	43	7176	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 28 Φεβρ.
ΟΥΑΐΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν. Ούάΐτ»	43	7167	ἀνεχ. Λός Αντζελες 4 Μαρτ. δι' Ακαγιούτλα
ΟΥΑΐΤ ΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν. Ούάΐτ»	43	7261	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 29 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΟΥΑΐΤ ΧΟΡΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούντιάτ»	43	7265	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 29 Φεβρ. δι' Αγγγλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Σουάνσον 29 Φεβρ.
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕΐΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	10429	έφθ. Ν. Όρλεάνην 5 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνγια»	58	10659	διπλήθε Παναμά 19 Φεβρ. διά Μόζι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	2742	ἀνεχ. Σουαραπάγια ἀπό 10 Ιαν. διά Ν. Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιοσιώκα Φινανοίερα»	44	7308	ἀνεχ. Καλκούτταν 8 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	ἀνεχ. Μπ. Αύρες 4 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΠΑΝΟΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπαρτ»	54	15842	διπλήθε Σαιντ Μικαέλ' 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιριστα	53	3753	ἀνεχ. Σαλδάριο 21 Φεβρ. διά Μαρακαϊμό
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	30	2861	ἀνεχ. Πέραμος ἀπό 11 Ιουλ.
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστοβιου»	44	14250	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Μαρτ.
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινοσάνα»	36	1974	ἀνεχ. Πούλο Μπούκοι 25 Φεβρ. διά Τσάλανον
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρασάνα»	43	2457	ἀνεχ. Χάμποντος 4 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούρα»	57	10048	ἀνεχ. Κόμπε 9 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΠΑΡΤΡΙΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιατρίτσιο»	43	5308	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 23 Φεβρ. (διαταγά

ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέτα»	43	7070	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 4 Μαρτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Λ.	(N.A.T.)	παναμαική έταιρια	42	7140	διπλής Πόρτ Σαϊδ 3 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενζ»	43	7204	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΠΛΕΙΟΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουνάιτεντ Κρόσς»	53	12513	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ		έτ. «Στροβίλι»	62	11500	άνεχ. Αμβέρσαν 18 Φεβρ. διά Σάντος
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλι ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Αμτερνταμ 5 Μαρτ.
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	38	2561	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 25 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΠΟΠΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκ»	42	2808	έφθ. Τοιτταγκόγκ ρόδας 11 Φεβρ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάνκα»	43	7273	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΠΟΥΚΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσάντε»	52	11391	εις Γένοβαν από 17 Δεκ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαμπασ»	48	7715	άνεχ. Λιμερικ 5 Μαρτ. δι' Κοατζακόλκος
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	1311	άνεχ. Πόρτ ντέ Μπούκ 7 Μαρτ. δι' "Αντεν"
ΤΡΟΟΔΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγελέφ»	42	7106	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 14 Φεβρ. δι' Αμαγκασάκι
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέτρο»	44	7192	άνεχ. Βούδαν 5 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	διπλής Πόρτ Σαϊδ 3 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. διά Κή Γρουέστ
ΡΙΒΙΕΡΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιό Βαλιοζό»	63	12273	άνεχ. Κόπλε 28 Φεβρ. δι' Αιόλι
PINTA (Λιθάνου)		έτ. «Αθδύλλη»	17	1293	έφθ. Λαττάκια 1 Μαρτ.
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρναν»	43	7194	έφθ. Άλεξάνδρειαν 21 Φεβρ.
ΡΙΟ ΑΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκη»	43	6993	διπλής Πόρτ Σαϊδ 5 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7244	έφθ. Γιαβάτα 2 Μαρτ.
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Κομέρσιολ Εξπρέσσος»	11	1538	άνεχ. Αγύωστα 18 Φεβρ. διά Σπαλάτον
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	56	21028	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 28 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΡΟΜΑΝΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Κοντινέντολ	50	10429	έφθ. Ταϊτταγκόκ 1 Μαρτ.
ΡΟΜΕΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	παναμαική έταιρια	56	5471	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόπικη»	57	10316	έφθ. Σαντάντερ 11 Φεβρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικη»	44	7176	άνεχ. Λάγκος 2 Μαρτ. διά Νορβηγίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάσσα»	40	5349	διπλής Σουέζ 20 Φεβρ. διά Τσάλνα
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	26 'Οκταβρίου	45	7091	άνεχ. Μπ. Αύρες 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	έφθ. Σουέζ 6 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΙΜΣ		έτ. «Σαιν Τζέιμς»	42	7243	άνεχ. Βενετίαν από 31 Ιαν.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβίσσα»	36	5129	άνεχ. Λάγκος 29 Φεβρ. διά Λόμε
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Μπάλκ Καρρίερς»	47	3775	έφθ. Μπ. Αύρες από 10 Φεβρ.
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαική έταιρια	45	2780	άνεχ. Τομπλάν 3 Μαρτ. δι' Αν. Φραγκικούν
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνα»	45	7656	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 Μαρτ. δι' Αμπού Ζενίμα
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (λ.)		έτ. «Βλάναστον»	50	2736	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 Μαρτ. δι' Αμπού Ζενίμα
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7239	διπλής Μπιλμπά 7 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7197	άνεχ. Ήστχαμ 6 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. «Καρολίνη»	44	7244	άνεχ. Σιάν 3 Μαρτ. διά Καλιφόρνια
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ		έτ. «Γιαβίζα»	23	5372	άργει Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1962
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Καρολίνη»	43	7207	διπλής Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Χούστον
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)		έτ. «Γουόρλεν Γουάιντ»	45	3161	έφθ. Τρινιτάντ 4 Μαρτ.
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΙΣΙΟ (λ.)		έτ. «Καρολίνη»	43	7224	άνεχ. Σάντα Φέ 4 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Ολίστιμη»	43	726	έφθ. Χαβάνα 29 Φεβρ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Στάσας»	42	2825	άνεχ. Βανκούμπερ 28 Φεβρ. διά Βάρναν
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)		έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	άνεχ. Βρέστην 1 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκορένα»	43	2824	άνεχ. Σουραμπάγια 29 Φεβρ. διά Πάλεμπαγκ
ΣΑΝΟΥΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπουνίσης»	55	11922	άνεχ. Σουέζ 26 Φεβρ. διά Μανιλά
ΣΑΝΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	723	άνεχ. Γιαβάτα 10 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (-Ορ.)
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μάρτιν»	44	7210	άνεχ. Γιανικάμα 6 Μαρτ. διά Γιοκοσούκα
ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπο»	44	7250	έφθ. Καζμπλάνκαν 9 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (λ.)		έτ. «Νηρέντη»	45	2802	άνεχ. Τρινιτάντ 2 Μαρτ. διά Πόρτλαντ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον από 27 Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνη»	43	7179	εἰς ταξίδια Πλέι
ΣΑΝΤΑ ΦΕ		έλληνικά συμφέροντα	43	7176	άνεχ. Καλντέρα 13 Φεβρ. διά Μόζι
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαική έταιρια	63	31066	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	παναμαική έταιρια	64	30500	διπλής Παναδά από 29 Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΜΗΓΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόφο Σ.»	45	12723	άνεχ. Βιρυττών 4 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)		έτ. «Μέντη»	36	1988	έφθ. Σαδάνα 5 Μαρτ.
ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόδεσεν Φράϋτερ»	44	13966	άνεχ. Φλόιση 1 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΠΙΟΩ		έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	εἰς Τοιτταγκόκ ρόδας από 7 Φεβρ.
ΣΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	«Κάρυκο Ίντερνάσιοναλ»	44	7177	άνεχ. Αμπιτζάν 26 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΣΑΣΧΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)		έτ. «Ντέλ Σούρ»	31	4704	διπλής Σουέζ 26 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	έφθ. Λιβερπούλ 6 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7257	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΣΙΔΕΡΗΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)		Π. Βράγκος	46	1059	άνεχ. Γιαβάτα 1 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΣΙΚΛΑΘΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	εἰς Ριγέκαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΙΚΙΡΩΝ		έτ. «Τζιουνο»	63	17500	άνεχ. Μαλέζο 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΚΟΠΕΛΟΣ		έτ. «Μάντισον»	45	15100	έφθ. Αυγούτζαν 25 Φεβρ.
ΣΟΚΟΡΙ (λ.)		έτ. «Σοκός»	50	5304	άνεχ. Φάο 29 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΣΟΔ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σούλόρ»	49	10027	διπλής Θέσουτα 2 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΣΟΜΙΑ		έτ. «Σούλισθ	53	805	άνεχ. Αντεν 7 Μαρτ. δι' Οδούσον
ΣΟΥΕΡΤΕ		έτ. «Σούζα»	57	10661	έφθ. Κόμπε 8 Μαρτ.
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουνίον»	56	10693	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κορτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άνεχ. Ριο 'Ιανεΐρο 19 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΣΠΗΝΗΤΟΥΑΙΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόβικη»	57	20683	εἰς Ναγκασάκι, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΠΥΡΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Ούλιόντες»	64	34664	άνεχ. Μιλέζο 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ		έτ. «Πτιάνα»	43	7290	άνεχ. Μάλταν 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρη»	44	7162	έφθ. Χούλλ 26 Φεβρ.
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινδουσλάρ»	55	8799	άνεχ. Μασσαλίαν 2 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΤΕΒΟ		έτ. «Ανταμπη»	44	7066	άνεχ. Κόμπε 3 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκούσηρ»	56	10360	έφθ. Τοιτταγκόκ ρόδας 13 Φεβρ.
ΣΥΜΠΙΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ»	43	7151	

BRANCHES:
SYDNEY: 175 Enmore Rd.,
Enmore,
Phone: 51.2734

PERTH - FREMANTLE
443 Newcastle St.
W. Australia
Phone: 28.2136

Also Adelaide, Newcastle, Port Kembla, & Brisbane.

Head Office for SINGAPORE:
HELLENIC SHIP SUPPLY Co.
19-A, Robinson Rd.,
Phones: 76673 - 46015
Cable: "XANTHOS"
Singapore.

NIC SHIPS STORES

NIC XANTHOPOULOS
SHIP - CHANDLERS — IMPORTERS - EXPORTERS

139 Brunswick St.,

Fitzroy

MELBOURNE

WHOLESAVERS - BUTCHERS

FRESH & DRY STORES,
BONDED STORES, DECK
& ENGINE STORES

Phone: 41.6865

Cable: "XANTHOS"

MELBOURNE

ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεκ. Πουέρτο λά Κρούζ 22 Φεβρ. διά Μιδδλεσμπρό
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	5244	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	42	7203	άνεκ. Πούλο Μπούκορις 3 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	30	5316	έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 5 Μαρτ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναβιγκ.»	44	7045	διπλής Κων) πολιν 29 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	38	1465	εις Κρήτην 28 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7040	άνεκ. Τσετζιά 1 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7026	εις Τζακάραν ἀπό 29 Δεκ.
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια	39	1714	διπλής Σουέζ 3 Μαρ. διά Μομπάσα
ΤΖΩΝ Β.	(N.A.T.)	Εύν. I. Σαρίδην	22	2201	έφθ. Ριγιέκαν 1 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψθασ»	43	7251	έφθ. 'Αμερέσαν 3 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7532	άνεκ. Τακεράντι 8 Μαρτ. διά Σασάντρα
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντσταιπ»	53	5479	άνεκ. Χούστον 6 Μαρτ. διά Λέικ Τσάρλς
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλιμπάσ»	54	19129	άνεκ. Ούμη Σαιδ 29 Φεβρ. διά Κουΐνανα
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	43	8479	έφθ. Μορμουγκάο 2 Μαρτ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμαρα»	53	27853	άνεκ. Μένα Σαούδ 9 Μαρτ. διά Ντελάγουαρ
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέιντ»	44	7256	έφθ. Στεττίνον 3 Μαρτ.
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	37	4542	διπλής Παναμά 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	εις Πειραιά ἀπό 31 Δεκ.
ΤΡΑΜΠΡΙΖΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Ναγκόγια 2 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΙΚΟΥΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη»	57	24027	άνεκ. Περα. Κόλπον 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκοσον»	44	8597	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ. διά Βίσμαρ
ΤΡΙΚΚΕΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	εις Θεσσ. 6.21 B. - 78.36 A. Μαρτ. 5 διά Καλκούτταν
ΤΡΙΤΣΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτεμισιον»	44	7247	άνεκ. Χανγκάρεϋ 5 Μαρτ. διά Σίδνεϋ
ΤΡΟΓΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Κάρδαρ 14 Φεβρ.
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7230	άνεκ. Τζιμουτι 2 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια	30	5324	εις Τάμπαν
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Λά Σαλίνα 3 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝ*	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκουΐνη»	47	15543	έφθ. Μπορντώ 3 Μαρτ.
ΦΑΝΝΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	«Μπάκια Ντόλτοσ»	45	7176	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 5 Μαρτ.
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλας»	42	7259	άνεκ. Κολόμπο 1 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐνη»	57	21910	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. δι' 'Αμερέσαν
ΦΑΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7181	ἄρογει Κυνόσουραν ἀπό 10 Δεκ. 1962
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	«Πανομ. Μαριν 'Εντερπράϊ»	42	7231	έφθ. 'Οζάκαν 7 Μαρτ.
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ λ.δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσια»	29	3958	εις Γένοβαν ἀπό 4 Φεβρ.
ΦΙΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδαι»	63	50622	άνεκ. Ράς Τανούρα 9 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκον
ΦΙΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Σουαίνη»	36	2642	έφθ. Κων) πολιν 1 Μαρτ.
ΦΙΟΝΙΞ Ι (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	51	8220	διπλής Παναμά 2 Μαρτ. (διαταγάς)
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	45	10547	άνεκ. Μπάρμπαντος 27 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΦΩΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνδηντρο»	44	7022	έφθ. Γδύνια 2 Μαρτ.
ΦΩΡ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτυ»	63	10382	άνεκ. Γδύνια 29 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΩΡ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πανάμικ»	40	6807	έφθ. Σαιντ Μικαέλ' 1 Μαρτ. (διά Χαθάνα)
ΦΩΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Τσαθλίρπς	40	5237	έφθ. Γένοβα 29 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	44	7067	άνεκ. Μπιζέρτα 1 Μαρτ. διά Λικάτα
ΧΑΠΠΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	45	7224	έφθ. Ν. Υόρκην 6 Μαρτ.
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	36	1965	διπλής Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. δι' "Εσμπζεργκ
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΠΛΑ»	45	7255	έφθ. Ναγκόγια 4 Μαρτ.
ΧΑΤΖΗΣΤΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνς Σουόρλντ»	57	23664	άνεκ. Γδύνια 29 Φεβρ. διά Χαθάνα
ΧΕΛΑΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	έφθ. Κολόμπο ρόδς 10 Μαρτ.
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελιδόνη»	41	5236	άνεκ. Σάφφι 28 Φεβρ. διά Νάντην
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	έφθ. Πουερτο Καμπέλλο 5 Μαρτ.
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10597	διπλής Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Ροστόκ
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκιας Σαλίνας»	43	7127	έφθ. Ρούεν
ΧΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολμάρε»	42	2873	έφθ. Πιούμπο 2 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνς Σουόρλντ»	43	7258	άνεκ. Ρίο Ιανέριο 25 Φεβρ. διά θιλαδέλφειον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	έφθ. Τάιν ἀπό 29 Ιαν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουαγιάλ»	55	23930	άνεκ. Ράς Τανούρα 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7256	άνεκ. Χούστον 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 5 Μαρτ.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51^ο ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΤΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 83

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1964

The new Minister's task

Every time a new Minister takes over the Ministry of Mercantile Marine there is a flurry of activity as he meets the representatives of the maritime unions, the shipowners and other leading personalities in the shipping world. He is subjected to countless briefings, committee meetings and councils and he is presented with an array of pending problems and the unfinished business of his predecessor.

Although we should know better by now, we cannot help hoping every time that the new minister will do something to solve all the pending problems, take the necessary decisions and get the ministry moving instead of allowing it, as usually happens, to lapse into the familiar rut of bureaucratic delays, postponements, deferments and the somnolent lethargy that has long since become its second nature.

Mr. Biris will naturally need time to familiarise himself with the complexities of shipping but he should have no great difficulty in doing so. The ministry's various departments occupy themselves with all the facets of the industry and should be fully aware of what needs to be done to support or promote each sector for the benefit of Greek shipping and the national economy as a whole.

It will be up to the Minister, thereafter, to decide which of these problems needs to be solved first and do whatever has to be done as quickly as possible.

There has been talk that the minister is thinking of setting up a planning committee to sort out these problems and make the necessary recommendations on each and

every one of them. We think the ministry is plagued with too many committees as it is and past experience has shown that relegating any matter to a committee is akin to condemning it to a slow death.

Mr. Biris should consult with the appropriate ministry officials and make his own decisions. It is the only way, we feel, to get things done and make a success of his new appointment.

We are not going to enumerate these problems here — Mr. Biris' subordinates at the ministry are all too familiar with them — except to suggest that he should deal with the tax problem first and foremost. It is of vital importance to Greek shipping at this stage. A settlement along the lines of the draft bill that never quite made it before the last caretaker government took over would do much to give the Greek shipping world the feeling that the new government is really interested in its welfare. More so, it will enhance the prestige of the Ministry of Mercantile Marine since it is a well-known fact the Ministry of Finance is opposed to passage of the bill.

If the new minister can stand up against his more powerful colleagues and protect the interests of shipping within the government itself he will have gone a long way towards eliminating the inferiority complex that has afflicted his ministry for years and linked his name with a new era during which Greek shipping will be recognised as an important, if not the most important source of national wealth and prosperity.

Shipping and the Common Market

Among the many subjects under study by the EEC countries in the search to break down economic barriers and draw closer together as a political entity is the vital matter of sea transport.

Greece would do well to keep a close watch on developments in this field, even though we are still a long way from being a full member of the community with an equal voice in its inner councils.

One of the developments we should be on our guard against is the possibility for the seamen of EEC-members to be employed on the ships of all member-nations. Most of the northern countries of the Common Market are short of crews and if Britain and Sweden join the EEC as they hope to, then Greek crews will be absorbed by the ships of these nations at a rate that is bound to have an adverse effect on our own shipping.

A second danger is the possibility for foreign shipping enterprises to establish themselves in Greece. And they would do so not on condition that they hoist the Greek flag on their ships but that their ships can operate from here with their own flags and that our legislation is brought into line with their own. Pressure will be brought upon us to provide the high level of social insurance prevailing in the wealthier EEC countries. If the Government accepts to shoulder the extra expense, all well and good. But if it should seek to place the burden on Greek shipping under various guises, it could well prove too crushing a load for the Greek shipowner to bear.

A host of other problems will arise, most of which will have the common attribute of seeking to align our shipping practices with those of the other EEC countries.

The Ministry of Mercantile Marine should follow these EEC developments as closely as possible and keep our other ministries fully briefed so we can take all the necessary steps to protect our interests and act before it is too late.

Free Zone

We have often dwelt on the shortcomings of the Port of Piraeus and stressed the need for a free zone with adjacent areas where export industries, assembly plants, warehouses, etc. could be set up entirely free from Greek customs charges or other taxation.

Now the Yugoslavs have beaten us to it. As from May 1, a free zone is being set up in Belgrade on the banks of the Danube. The whole plan is being financed by sixteen foreign commercial enterprises and many industries have already shown an interest in leasing space in the free zone. Indeed, inquiries have been received from fifteen European countries as well as from some African and Asian countries including Japan.

Austrian fertiliser manufacturers are expected to make extensive use of the facilities provided by this zone while automobile and textile industries are also showing an interest with a view to using Belgrade as a jumping board for exports to Africa and Asia.

Here, of course, the grand panjandrum

of the Piraeus Port Authority have contented themselves with impressive projects such as piers for passenger vessels, customs sheds, pavilions at the Phaleron Delta, yacht marinas and fancy offices — spending freely the earnings of an increasingly expensive port.

The Piraeus Port Authority's new bosses are also political appointees and we shall be interested to see whether they can do any better than their sorry predecessors.

The "Apollonia"

We are glad to see Greek passenger shipping constantly improving. The addition to our fleet of newer, faster and larger ships as well as a higher degree of organisation by the companies concerned has made the Greek passenger ship a factor to be reckoned with by foreign competitors.

The increase in tourist traffic to Greece, the preference for Greek ships shown by the travelling public and the desire by the shipowners to offer better and more frequent services were all contributing factors to the acquisition of new and better ships.

Today, Greek passenger ships lead all the rest in the Mediterranean and handle about half the passenger traffic in the area.

One of the more notable of the new acquisitions and the fastest Greek ship is the t.s.s. "APOLLONIA" of Hellenic Mediterranean Lines. Built in 1949 by Swan, Hunter and P. Wigham Richardson at Newcastle-on-Tyne for the Société Générale des Transports Maritimes this fine vessel was bought by Hellenic Mediterranean Lines last year. She was completely refitted and redecorated in Piraeus and embarked on her maiden voyage on March 12, for Ancona which will be the starting point of her regular voyages.

The "APOLLONIA" displaces 5,980 tons and is powered by two high-pressure Parsons turbines of 5,500 bhp each giving her a service speed of 22.6 knots a 165 revolutions.

H.M.L. have spent a great deal of money and drawn on their considerable experience in entirely refitting and redecorating the ship's accommodation and public rooms. Decks, bulkheads and deckheads have been covered with the latest plastic flooring and wall materials in airy and attractive colours. The boat and promenade decks are more spacious than usual and the saloons in the after part of both these decks command an unobstructed view over the sea. The tiled and illuminated swimming pool lies in a sheltered part of the top deck between the bridge house and the funnel.

476 cabin passengers are accommodated in a single class in one, two, four and six-berth cabins.

144 deck class passengers are accommodated in very comfortable reclining aircraft-type seats on two decks in the forward part of the ship and have their own saloon-bar and dining room.

Two large doors have been cut into each side of the ship above the waterline to give cars direct access from the dock to three decks served by a special lift. There is room for about fifty cars on these decks.

The "APOLLONIA" will be placed on a year-round service, except in February, from Ancona, sailing at 2300 hrs. on Saturday evening for Corfu, Piraeus, Heraklion, Rhodes

and Limassol.

The ship's speed and her comfortable appointments, her swimming pool, duty free shop, etc. as well as H.M.L.'s reputation for good food should make her a success on this new line which serves all of Greece's most important tourist centres.

Mediterranean shipping

The Ministry of Mercantile has announced that Greek-flag ships between 501 and 3,000 grt. amount to 155 totalling 273,739 grt. These are broken down into 30 ships from 501 to 1,000 grt., 65 from 1,001 to 2,000 grt. and 60 from 2,001 to 3,000 grt.

In terms of age, only one in the 501 to 1,000 grt. category is 10-14 years old; 2 are 25-29 years old and the remaining fifteen are above 30 years old.

In the 1,001 to 2,000 grt. category six are 10-14 years old; 3 are 15-19 years old; eight are 20-24 years old; 2 are 25-29 years old and the remaining 15 are more than 30 years old.

Finally, in the 2,001 to 3,000 grt. category, one ship is up to five years old; five are from 5-9 years old; five are from 10-14 years old; 19 from 15-19 years old; 9 from 20-29 years old; 8 from 25-29 years old and 13 are 30 years old and above.

In other words, our Mediterranean shipping is composed mainly of over-age and uneconomic ships. The capital has been lacking to replace them and they can no longer compete with the more modern vessels of our neighbours which are given every possible support in terms of credits and subsidies.

The Greek state has shown no interest in its Mediterranean shipping other than a perfunctory one. Four years ago a plan for the modernisation and support of Mediterranean shipping was drawn up and submitted to the Ministry of Coordination for inclusion in the five-year plan for the development of shipping in general to be financed from public investments. This plan, however, lies gathering dust in some official pigeon-hole.

The very great economic benefits to be derived from Mediterranean shipping have been ignored just as our officials remain oblivious to the fact that the Greek flag was always to the fore in the Mediterranean and is gradually being replaced by others.

The Ministry of Mercantile Marine should get together with the shipowners concerned and draw up a practical plan by which N.A.T. funds, guaranteed by the Government, as well as financing by commercial banks could be used to renew our fleet of Mediterranean freighters and regain for Greece her leading position in Mediterranean shipping.

The "Empress of Britain"

Coming on the heels of the purchase of the "Reina del Mar" by Chandris Lines is the news that the Canadian Pacific Company's "Empress of Britain" has been bought by Goulandris Bros. for Greek Line.

The "Empress of Britain" is now on time-charter to the Travel Savings Association, like the "Reina del Mar", and will be delivered to her new owners in January 1965.

The "Empress" is a fine ship built in Glasgow at the Fairfield yards in 1956. She is a 25,516 grt. vessel with a service speed of more than 22 knots. Considering her original cost of six million pounds she must have been bought by Greek Line for more than three million.

The "Empress" will be placed on the Piraeus - North America line together with the "Olympia" to ensure fortnightly sailings both ways instead of the monthly sailings maintained by Greek Line so far.

The new ship is to hoist the Greek flag and will be the largest and finest Greek passenger ship afloat.

We bid her welcome and wish her a long

and successful career as the flagship of our passenger fleet.

Freight rates to Greece

Recent comparisons of freight rates for Greek and neighbouring ports have pointed up the fact that rates for Greek ports are consistently higher than those for Rumanian and Yugoslav ports. Cases in point are cargoes of coke from Nordenham to Greece fixed at 45/- while from Emden to Constanza — a far greater distance — the rate was 47/-. Also, from Aqaba to Greece, cargoes of phosphates were fixed at 29/6 while to a Yugoslav port, the rate was 31/-.

The reason for the relatively higher rates applicable to Greek ports is the slow rate of discharge and, in some cases, excessive broker's commissions.

The matter needs looking into. Speedier loading and unloading means fewer laydays and lower costs. The Chamber of Shipping should investigate all aspects of the matter and we are certain its findings will be of great interest to those concerned and should lead to increased efficiency.

The Scandinavian-Near East Agency

The Scandinavian-Near East Agency handled 544,967 tons of Greek exports in 1963. This represents about 25% of our total exports and an increase of 144,165 tons or 35.96% more than in 1962. This export traffic was handled by Greek, Swedish, Norwegian, Finnish, Russian, Polish and Belgian ships represented by the Scandinavian-Near East Agency and the increase was marked in spite of the reduction in citrus fruit exports in 1963 caused by bad harvests.

Nevertheless, the ships represented by the Scandinavian-Near East Agency were the

most suitable available, with plenty of refrigerated space and on regular call as a result of which they were able to handle a large part of Greece's total exports.

We should mention here that the qualities outlined above are not coincidental but come as a result of the farsighted organisational abilities of the founder of the Scandinavian-Near East Agency, the late Eugene Eugenides which his successor, Mr. Nicholas Vernicos-Eugenides has not only perpetuated but even complemented.

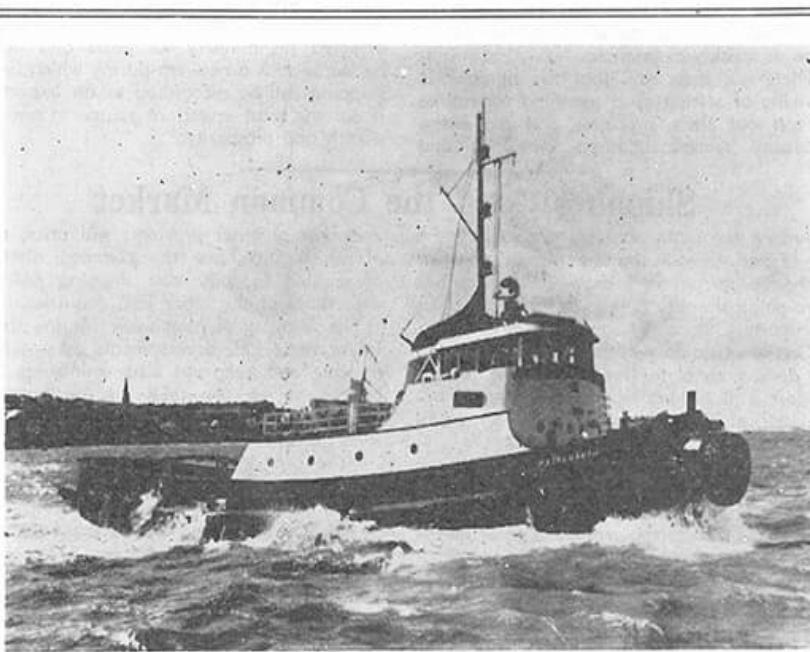
The sale of Greek products in new markets can be attributed to Mr. Vernicos-Eugenides and a case in point is Venezuela where substantial quantities of olives and olive oil were exported during the past two years. Also, the establishment of a new regular line linking Greek and Mediterranean ports to Black Sea ports is bound to increase our trade with the countries involved.

New Lloyd's Principal Surveyor

Mr. R. Rodger, Principal Surveyor of Lloyd's Register of Shipping for Greece, is now returning to the United Kingdom.

He will be replaced by Mr. J. C. Harrison, Senior Surveyor of Lloyd's at Winterthur in Switzerland, who is only 38, a B. Engineer, educated at Oundle and Sheffield University.

Mr. Harrison joined the Engineering research department of Lloyd's Register in June 1956, after six years' service in the Royal New Zealand Navy. In September 1957, having attended a course at Harwell, he was transferred to the Society's Engineering Investigation Department. He thereafter served on the London staff and in 1960 was posted to Winterthur. Greek shipping will, undoubtedly, benefit greatly by Mr. Harrison's presence here.



TELEPHONE:
CENTRAL 6070



TELEGRAMS:
'IGNEUS'
LIVERPOOL, 2

REA TOWING CO. LTD
PACIFIC BUILDING JAMES STREET
LIVERPOOL 2