

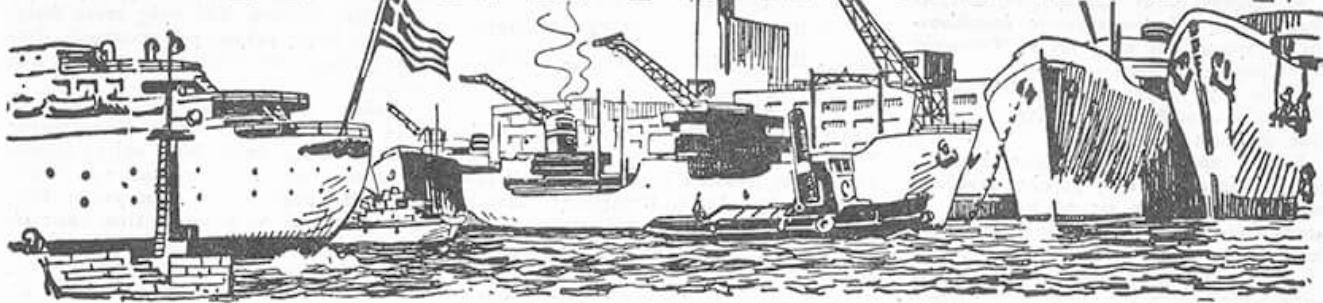
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1964

Αρ. Φύλλου 693/452

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΔ (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 693/452

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1964

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΕΠΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ...

'Επισκέψεις, συσκέψεις καὶ διασκέψεις πολλὰ κατὰ τὸ τελευταῖον δίμηνον εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας. 'Ο κ. Μπίρης θὰ ἐνημερώθῃ, πιστεύομεν, ἐπὶ τῶν ἔκρεμούντων θεμάτων. Τὴν ἐνημέρωσιν, ἀκριβῶς, ὑποδηλώνου καὶ αἱ τελευταῖαι προγραμματικαὶ τῆς άνακοινώσεις. Χαράσσουσαν τὰς κατεύδνσεις μακροπόνου ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τὸ ὅρθὸν αὐτῆς δὲν τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ, ἀνεξαρτήτως τῶν ἐπιφυλάξεων διὰ τὸ ἐφικτὸν τῶν ἐπιδιωκομένων. Πλεῖσται δοσιὶ αἱ προϋποθέσεις τῆς ἐπιτυχίας καὶ μία ἀπὸ τὰς βασικὰς ἡ ἐμπιστούσην τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος. 'Εκλογήσθη καὶ πάλιν τὰ τελευταῖα αὐτὰ ἔτη. 'Αμφισβήτεται ἡ συνέπεια τῶν ιθυνόντων τὸ Κράτος καὶ κρίνεται ἀνεπαρκῆς ὁ φορεὺς τῆς διοικήσεως διὰ τὴν δισχείριστν τῶν ζητημάτων μιᾶς μεγάλης Ναυτιλίας. 'Η φυγὴ ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον εἶναι ἡ ἄμεσος συνέπεια.

'Ἐν τῷ μεταξὺ θέματα ἀναγόμενα εἰς τὴν ἀμερικανὸν ἀρμοδιότητα τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, μὴ χρήζοντα νομοθετικῆς τινος προνοίας, ἀναμένουν τὴν ἀποφασιστικὴν παρέμβασιν τοῦ κ. Μπίρη. 'Επ' αὐτῶν ἐπικαλούμεθα τὴν ιδιαιτέρων του προσοχήν. 'Η ἐπίλυσις τῶν θα εἶναι καὶ ἡ ὑποδομὴ διὰ τὴν θεμελίωσιν τῆς γενικωτέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν μὲ τόσην ζέσιν ἐπαγγέλλεται ὁ νέος μας 'Υπουργός.

Κύριον μέλημα αὐτοῦ εἶναι ἡ ἀντιμετώπιση τοῦ σοβαροῦ ζητήματος τῶν πληρωμάτων, ὅχι μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ποσοτήσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐποιγελματικῆς των καταρτίσεως, τῆς ἔξυψωσεως τοῦ ήδους καὶ τοῦ πνεύματος τῆς πειθαρχίας.

'Αγωνιώδης ἀποδιάνει πλέον ἡ προστάτευσις, αἱ πολλὰ ἀσθένεια καὶ αἱ συχνότεραι φευδασθένεια, αἱ ἀθρόαι παλιννοστήσεις, ἡ ἄγνοια καὶ τὸ ἀκατάρτιστον, αἱ ὑπερβολικαὶ ἀξιώσεις καὶ ἡ ἀπουσία τοῦ πνεύματος τοῦ σεβασμοῦ καὶ τῆς πειθαρχίας, ἀλλὰ καὶ εἴς τινας περιπτώσεις αἱ ὑπερβασίαι τῶν πλοιάρχων προκαλοῦν ἥδη τὴν ἀναταραχὴν ἐπὶ τὸν Ἑλληνικὸν πλοίων, τὴν πλημμελῆ αὐτῶν διοίκησην καὶ συντήρησιν καὶ τὴν ἐπιβάρυνσίν των μὲ δαπάνας σηματικάς, ἀπροβλέπους, αἵτινες καὶ καταλήγουν εἰς τὴν μείωσιν τῆς συναγωνιστικῆς των ικανότητος.

'Ἐν ὅλοις ἀπεικονίζομεν μίαν κατάστα-

σιν, προσλαβούσαν ἥδη ἔκτασιν ἐπικίνδυνον. Πρέπει ἐπ' αὐτῆς ὁ κ. Μπίρης νὰ ἐνημερωθῇ καὶ νὰ χωρῆσῃ εἰς μέτρα ἀποφασιστικά. Πρώτιστον εἶναι καθῆκον του. Τὸ νοικοκύρευμα τοῦ πλοίου, ἡ καλὴ καὶ χρηστὴ διοίκησης αὐτοῦ καὶ τῶν ἀνθρώπων του εἶναι μία ἀπὸ τὰς προϋποθέσεις πάσης προσταθείας διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν ὃν ἔνεας σημαίας πολλῶν πλοίων μας. Πρέπει νὰ τὸ ἔχῃ ὑπὲρ δψιν του ὁ κ. Μπίρης.

Τὰ θέματα ἐπίσης τῆς κοινωνικῆς προνοίας, χάριν τῆς ὁποίας τόσα εἰσφέρουν ὁ ἐφοπλιστής καὶ ὁ ναυτικός, αὐτοὶ καὶ μόνον καὶ ὅχι τὸ Κράτος, εἶναι μία ἀλλή πλευρὰ τῶν πρωταρχικῶν ἀπασχολήσεων τοῦ κ. 'Υπουργοῦ. Καταχρήσεις ἐπίσημαίνονται εἰς τὸ Κεφαλαίον 'Ασθενείας, πλημμελῆς εἶναι ἡ παρεχομένη περίθαλψις εἰς τοὺς προστατευομένους τοῦ Οἴκου τοῦ Νάυτου εἰς τὴν ἐπαρχίαν, δικαιοτέρω ἀξιούται ἡ συντεξιόδοτήσις τῶν ἀπομάχων.

'Ἡ ἀναδιάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου, ἵνα πληρέστερον θερπετεύουν τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας, ἡ ίκανοποιητικὴ ἐπίλυσις ὡρισμένων δικαιωμάτων τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὥσπες ἡ ταχυτέρα αὐτῶν ἀνδοδος διὰ τῆς ἀποσυμφρήσεως τῶν μετὰ τὴν 35ετίαν ἐπιμόνων εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν παραμενόντων καὶ ἡ μετεκπαίδευσις τέλος τῶν ἀξιωματικῶν ἀποτελοῦν προέχοντα θέματα διὰ τὸν ὑπουργὸν ἐνδιαφέροντος. 'Ο κ. Μπίρης θὰ ἔχῃ ἥδη ἀντιληφθῆ, πιστεύομεν, ὅτι κάτι τὸ σαθρὸν ὑφίσταται εἰς τὸν ὑπηρεσιακὸν παράγοντα τοῦ 'Υπουργείου του.

'Ἡ προσπάθεια, τέλος, τῆς Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ἡ μόνη ἀποδοσίασσα ἔργον θετικόν, δὲν εἶναι, ὀπωσδήποτε, ὀλοκληρωμένη. Χρειάζονται ἀκόμη πολλὰ διὰ τὴν πληρεστέρων ὄργανωσιν τῶν ὄσων μέχρι τοῦδε ἐπετελέσθωσαν. 'Ανεπαρκῆς καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν εἶναι ἡ ἀμόδια ὑπηρεσία. Λείπουν ἀπὸ αὐτῆς τὰ στελέχη, ὥσπες καὶ τὰ κατάλληλα μέσα. Δὲν ἀρκεῖ ἡ καλὴ θέλησις τῶν δύο ἢ τριών ἀξιωματικῶν.

"Ἄν πρὸς τὰ ἀνωτέρω ἐν συντομίᾳ ἀναπτυσσόμενα ζητήματα καὶ εἰς ὅλα τινα λεπτομερειακά, ἀμεσος στραφῆς ἡ προσοχὴ τοῦ κ. Μπίρη — δὲν ἀναφέρομεν τὸ γνωστὸν ἀκτοπόδικὸν — καὶ ἀποδώσῃ ἡ ὑπουργικὴ παρέμβασις θετικὰ ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἀποτελέσματα, τρέφομεν τὴν πεποίθησιν, ὅτι τὰ πρώτα δημάτα πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς θὰ ἔχουν ἐπιτελεσθῆ. 'Ἄς ἀρχίσῃ μὲ αὐτὰ ὁ κ. Μπίρης τὴν θητείαν του εἰς τὸ 'Υπουργεῖον, ἐνῷ ἐκ παρολλήου θὰ ἐπεξεργάζεται τὰ ἀπὸ ἐτῶν κατατητισθέντα νομοσχέδια, τὰ ὅποια δὲν ἔφθασαν ποτὲ μέχρι τῆς Βουλῆς. 'Ἄς μὴ πιστεύσῃ ὅμως ὁ κ. 'Υπουργός, ὅτι καὶ ἂν

ὅλα αὐτὰ τὰ νομοσχέδια κυρωθοῦν, ἐλύθῃ καὶ τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα. Τὰ πλεῖστα ἐξ αὐτῶν σχέσιν ἀμεσον μὲ τὸν παλιὸν τῆς Ναυτιλίας δὲν ἔχουν. Διοικητικῆς εἶναι μορφής. Τακτοποιούντων ὠρισμένα ζητήματα, χωρὶς καὶ νὰ προάγουν τὰ βασικὰ προβλήματα.

Διὰ τὸν 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας κυρία ἀπασχόλησις εἶναι ἡ ἀμεσος παρακολούθησις τῆς ζωῆς τοῦ πλοίου, ἡ θερπετεία τῶν ἀναγκῶν του, ἡ καλὴ διοίκησις, ἡ πρόθυμος συμπαράστασις, ἡ διαστήρησις τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ἡ ἐπινήση συνεργασίας μὲ τὸν ἐφοπλισμὸν προσγωγὴ τῶν προβλημάτων ἐκείνων, τῶν ὅποιων ἡ ἐπίλυσις ἀπὸ τὴν πρωτόδουλον διάθεσιν τῶν ἐφοπλιστῶν κυρίων ἔξαρτᾶται.

Καὶ ὁπλὸς ὁ κ. Μπίρης, χωρὶς τὴν ἐπικίνδυνην πολιτραγμούσην, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν ζωρὰν ἔφεσιν ἀποδόσεως ἔργου θετικοῦ, χωρῆσῃ πρὸς τὰς ἀνωτέρω διαγραφομένας κατευθύνσεις, πρέπει νὰ εἶναι δέσμιος, ὅτι θὰ εἶναι ὁ ἄξιος ὑπουργός, θὰ ἐγγράψῃ ὑποθήκην εἰς τὴν ἐκτίμησιν σύμπαντος τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου.

Η ΦΩΝΗ ΤΟΥ... ΙΑΚΩΒ

Εἰς τὴν καθαρεύουσαν, ἀλλὰ καὶ μὲ ιαπωνικὴν ἀδρότητα ἐμφανίζονται εἰς τὸ ναυτικὸν προσκήνιον τὰ καλά μας τὰ παιδιά. Τὸ αἴτημα των προδίδει τὴν ταυτότητα. 'Αλλὰ καὶ αὐτὸν τὸ αἴτημα, ἀρκετὰ καλὰ ποπεύεται, ὥσπες τοποθετεῖται:

"Συντασσόμεδα — λέγουν — ἀπολύτως μὲ τὰς προδέσεις τοῦ κ. 'Υπουργοῦ, ώς πρὸς τὴν κατάργησιν εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν πιστοποιητικῶν Κοινωνικῶν φρονημάτων, διότι οὕτως θὰ ἀποδοθῇ... δικαιοσύνη εἰς τοὺς ἔργαζομένους καὶ θὰ ἐπαναφέρῃ εἰς τὴν 'Εθνικὴν γραμμήν τοὺς τυχὸν παρεκλίναντας ναυτικούς".

Καὶ διὰ μὲν τοὺς ἐκ πλάνης ἡ κοκῆς πολιτικῆς παρεκκλίναντας, πάντοτε ἀνοικτός ἦτορ ὁ δρόμος πρὸς τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν 'Εθνικὴν γραμμήν, ἀρκεῖ τοῦτο γά τὸ ἐπίστευτον καὶ πραγματικῶς νὰ τὸ ἐπεδύσουμεν. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, ἡ ἀναζήτησις πιστοποιητικῶν Κοινωνικῶν φρονημάτων καὶ εὐχερής θὰ ἔτο, ἀλλὰ καὶ ὀφέλιμος διὰ τοὺς δύο τούχων παρεκκλίναντας». "Ομως ἡ συντεταγμένη ἐπανεμφάνισις των, ἀπαξ καὶ τὴν διευκολύνει τὸ σύγχρονον πολιτικὸν πνεῦμα, δὲν εἶναι ἀπολύτως ἐπιτυχής. 'Η ἀναγνώρισί των καθόλου δὲν εἶναι δύσκολος, δύον καὶ ἀνή «καθαρεύουσα» καλεῖται τώρα ν' ἀντικαταστήσῃ τὴν γνωστὴν φρασεολογίαν τοῦ «ἄγωνα», τῆς «προδοκάτσιας» καὶ τοῦ «ἐνάντια στὴν μπουρζουαζία», τῶν γνωστῶν ἐντύπων τοῦ παληοῦ καλού καιροῦ. 'Η γραμμὴ εἶναι καὶ τώρα ἀμετάβλητη. Καὶ δύον καὶ ἀνή γίνεται προσπάθεια

διὰ τῶν πρώτων προκηρύξεων νὰ ἐμφανισθῇ ὁ Ήσαῦ, πάντως ἔκαθητο ἀκούεται ἡ φωνὴ τοῦ Ἰακὼβ.

Αἱ πρώται αὐτοὶ προκηρύξεις, ὀπευθύνομεναι πρὸς τοὺς ναυτεργάτας, ὀπευθύνονται συγχρόνως καὶ πρὸς τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ἐμπορίου Ναυτιλίας:

«Ἐνα μέγα «Εὔγε» κλείσομεν εἰς τὸν κ. Ὑπουργόν, ὅπου δι' αὐτῆς ταύτης τῆς πράξεως ἀποδίδει δικαιοσύνην».

Εἰς τὴν πραγματικότητα δῆμος, ἀκούεται τὸ προσανάρουσμα ἑνὸς μεγάλου κινδύνου, σκηληρᾶ πληρωθέντος εἰς τὸ παρελθόν. Ἡ μεσολάβησης μιᾶς εἰκοσαετίας, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ καλύψῃ ὅπισθεν σκότους ἀγνοίας, δυσπιστίας ἢ ἀμφιβολίων, περὶ τοῦ τί ἀπεργάζεται καὶ ἡ νέα κίνησις. Ὁ ἐργοδοτικὸς κόσμος ἀλλὰ καὶ οἱ «Ἐλλήνες ναυτικοὶ καλούνται εἰς προσοχήν, εἰς ἔγκαιρα μέτρα. Τὰ πρώτα νέφη προβάλλουν τώρα εἰς τὸν δρίζοντα. Ἡ ἀντίδρασις καὶ τὰ μέτρα ἀμύνης, περιττὰ θὰ εἰναι ἀν ἀφίσωμεν ἡ συμφορὰ νὰ μᾶς καταλάθῃ.

Ίδου καὶ ἡ κυκλοφορήσασα πρώτη προκήρυξης τῆς «Πλανητήριον Ναυτικῆς Ἀδελφότητος». Καὶ ἄλλαι ἐν συνεχείᾳ ταυτόσημοι διεμοιράζονται εἰς τὰ ναυτικὰ κέντρα τοῦ Πειραιῶς. (Αἱ ἀνορθογραφίαι τοῦ κειμένου):

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ
ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΝΟΤΑΡΑ 50 ΖΩΣ ΟΡΟΦΟΣ

«Ἀκτή Μασσόλη 9 (Καρφεν. ΝΑΓΑΡΙΝΟ)

Συνάδελφοι Ναυτεργάτες

«Ἀπογευματινὴ ἐφημερία τῆς Δεξιᾶς ἐδημοσίευσε αὐτὸν διὰ τὰς προθέσεις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ Ἐμπορίκης Ναυτιλίας περὶ καταργήσεως τῶν Πιεστοποιητικῶν Κοινωνικῶν Φρονημάτων τῶν Ναυτικῶν.

Συνταχθεῖσθαι ἀποδύτως μὲ τὴν κατάργησιν αὐτὴν διότι θὲ ἀποδύση δικαιοσύνη εἰς τὸν ἐργαζομένους καὶ θὲ ἐπαναρρέψη εἰς τὸν Ἐθνικὴν γραμμὴν τοὺς τυχὸν παρεκλείσοντας Ναυτικούς.

Μᾶς προξενεῖ δημος κατάπληξιν τὸ γεγονός δὲ μερικοὶ Ἐργατοπατέρες διαρρηγνύουν τὰ ἴμια τῶν διάτη των τυχὸν κατάργησις τῶν Πιεστοποιητικῶν Κοινωνικῶν Φρονημάτων θὲ ἀπιφέρη ἀναστάτωσιν εἰς τὰ πλοῖα.

Φάνοντας μέχρι τοῦ σημείου διτι μόνον ἔχομεν τῆς Πατρίδος εἶναι δυνατὸν νὰ σκεψθούμενος ἔστω καὶ κατὰ διάσοιαν τὴν κατάργησιν τοῦ.

Συνάδελφοι Ναυτεργάτες

Δὲν δύνωμε τὸ δικαιώμα εἰς τὸν διαφόρους Ἐργατοπατέρας τῶν μονοπλήρων τοῦ Ἐθνικοῦ Φρονημάτου τῶν Ναυτικῶν, δὲ Ἐλλην Θαλασσομάχος διηῆκεν εἶναι καὶ θὲ εἶναι δὲ Σημιούσφρος τῶν Ἐθνικῶν παραδόσεων τῆς Φυλῆς.

Ἐνα μέγα Εὖγε κλείσομεν εἰς τὸν κ. Ὑπουργὸν δην δι: αὐτῆς ταύτης τῆς πράξεως ἀποδίδει δικαιοσύνη.

Βέβαια ἡ πράξις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ δὲν εὐνοεῖ τὰ σχέδια τῶν διάτη τοὺς ἀποστερεῖ ἀπὸ τὸν μπαριπόδλα ποὺ μέχρι καὶ σήμερον χρησιμοποιοῦνταν αἱ Ἐργατοπατέρες δυον καὶ οἱ

κ. κ. Πλοιαρχοὶ διέκανες ηθελον νὰ ἐκδιάσουν τὰ πληρωμάτα δι: ἐργαζούσις χωρὶς ἀμισθίη, καὶ προφήτη τοῦ γειτόνων εἴλεσσον.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 2-1-61

«Ο Πρόεδρος Ο Γεν. Γραμματεὺς
Γεωργ. Βαρανάκης Γεωργ. Στεφάνου

Τὸ

Διοικητικὸν Συμβούλιον

Μπατής Γεωργ., Λεθεντέλης Μιχαήλ, Μοιζῆς Νικόλ., Χριστοδούλεας Διοικ., Κοντζέας Δημ., Φερεντίδης Ιωάνν., Κραπτάκης Ιωάνν., Τοσκονάς Ηλανής, Διοικής Πλαναγιώτης, Συκράτης Λέτζης Αντών.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΥΣ

Κατὰ τὰς συζητήσεις, αἱ ὀποῖαι ἔλασον χώραν τελευταίως μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἀποστημάτων τοσὸν ἔσσον καὶ ἐν Λονδίνῳ, ἔθιγη καὶ τὸ θέμα τῆς διοικητικῆς ἀναδιοργανώσεως τοῦ κρατικοῦ ὄργανου τοῦ ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

Τοῦτο ἡτο φυσικὸν μετὰ τὴν σημειωθεῖσαν μεταπολεμικῶς μεγάλην ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν σοδαρῶν προβλημάτων, τὰ ὀποῖα ἀντιμετωπίζεισι οὕτη εἰς τὸ διεθνὲς ναυτιλιακὸν προσκήνιον.

«Οταν ἀρχικῶς συνεστήθη τὸ Λιμενικὸν Σῶμα καὶ μετέπειτα τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας, ἡ ποντοπόρος Ναυτιλία μας ἡτο μικρά, ἀποτελούμενη μόνον ἀπὸ σκάφη τράπατς. Αἱ δὲ διεθνεῖς σχέσεις εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα ήσαν ἐμβρύωδεις.

Σήμερον ἡ Ναυτιλία μας, χάρις ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, κατέστη μία ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας τοῦ κόσμου, μὲ σύνθεσιν ποικίλην καὶ μὲ προβλήματα πλείστα θάσα, ἀπαιτοῦντα πολλάκις τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν.

Ἡ διεθνὴ ἔξ αλλου ἐπικοινωνία τῶν ναυτικῶν χώρων ἀναστητήσεται καὶ αὐτὴ, ἀπαιτοῦσα τὴν πλήρη γνῶσιν τῶν ναυτιλιακῶν καὶ οἰκονομικῶν θεμάτων παρὰ τῶν ἐπιφορτισμένων μὲ τὴν ἐκπροσώπησιν τῆς χώρας.

Οὐδεὶς τέλος δύναται νὰ ἀρνηθῇ σήμερον τὴν τεραστίαν συμβολὴν τῆς Ναυτιλίας ὡς κλάδου παραγωγικοῦ. Ἡ ναυτιλιακὴ συναλλαγματικὴ πρόσδοσης ἀποτελεῖ τὴν κυριωτέραν πηγὴν τοῦ ισοζυγίου ἐξωτερικῶν μας πληρωμῶν, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου ἡ μεγάλη Ἐλληνικὴ Ναυτιλία προβάλλει κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον τὴν Ἐλλάδα ἀνὰ τὴν ύδρογειον.

Δι' ὅλους αὐτοὺς τοὺς λόγους ἐπιβάλλεται διπάς οἱ μὲ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας ἀσχολούμενοι Λιμ. Ἀξιοί, εἴτε ἀνώτεροι εἶναι οὗτοι εἴτε κατώτεροι, εἴτε ὑπηρετοῦν ἐν Ἐλάσσοι εἴτε ἐν τῷ ἐξωτερικῷ, κέκτησαν εἰδίκην κατάρτησιν καὶ πείσαν μὲ τὰ ναυτιλιακά θέματα καὶ ἀπὸ παρακτήρος καὶ ηθούς εἶναι κατάλληλοι νὰ χειρίζονται μετὰ λεπτότητος τὰ ἀναγόμενα εἰς τὴν Ναυτιλίαν ζητήματα.

Παρὰ τὴν πάροδον τῶν ἑταῖρων, εἶναι ζωηραὶ ἀκόμη αἱ δυσμενεῖς ἐντυπώσεις καὶ αἱ ἐπιτήμοι ἐπιττωτές εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἐξ ἀστόχων χειρισμῶν, οἵτινες ἐγένοντο παρὰ Λιμενικῶν τινῶν στελεχῶν κατὰ τὸ παρελθόν.

Τοιούτα ἐνδεχόμενα δέον νὰ ἀποκλεισθοῦν ἐν τῷ μέλλοντι, ἐὰν θέλωμεν ἡ Ναυτιλία μας νὰ ἐπιζήσῃ σταθεροποιούσα τὴν θέσιν της ἐν τῷ διεθνεῖ στίβῳ, περαιτέρω ἵσως ἔξελισσομένη. Καὶ πρὸς τοῦτο ἀπαιτεῖται καὶ ἡ λῆψις μέτρων ριζοσπαστικῶν ἀναδιαρρώσεως τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ τοῦ Λ. Σώματος.

Οὐδεὶς, βεβαίως, ἔχει τὴν διάθεσιν νὰ φέρῃ τὸ Λ. Σώμα καὶ τοὺς ἀποτελούντας αὐτό, οἱ ὀποῖαι ἀσχολούνται καὶ μὲ θέματα μὴ ἔχοντα ἀμεσον σχέσιν μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Ἡ ἀποστολὴ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τοῦ Λ. Σώματος εἶναι ἵσως εὐρυτέρα ἀπὸ τὴν μέριμναν τῆς Ναυτιλίας, περιλαμβάνουσα καὶ ὄλους τομεῖς, ὅπως εἶναι λόγου χάριν ἡ ἀστυνόμευσις τῶν λιμένων. Οὔτε εἶναι λογικὸν καὶ σκόπιμον νὰ δημιουργηθῇ ἄλλη ὑπηρεσία διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἄλλη διὰ τὴν ἀστυνόμευσιν τῶν λιμένων καὶ ἄλλης ἀσκησιν ὄλλων παρομοίων καθηκόντων. Θά ηδύνατο δύμας καλλιστα, ἐντός τῶν πλαισίων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, νὰ ἐκλεγούν τὰ κατάλληλα στελέχων, τὰ δόποια μετὰ εἰδικεύσεων εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας νὰ ἐπιδοθοῦν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὸν κλάδον τούτον, προσφέροντα τὴν πολύτιμην πραγματικήν συμπαράστασιν.

Τὸ θέμα εἶναι σοδαρώτατον καὶ δέον νὰ τύχῃ τῆς δεούσης προσοχῆς παρὰ τῶν ἀρμοδίων. Ἀπὸ ἑταῖρων διαταπούνται ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων αἱ ἀπόψεις αὐταί, αἱ ὀποῖαι ἀν καὶ ἀναγνωρίζονται ως ὄρθροι δέοντες ἔτυχον ἐν τούτοις εἴφαρμογῆς. Ἡδη αἱ ἀπόψεις αὐταὶ κατέστησαν καθολικὴ συνειδησίς. Ἐπέστη πλέον ὁ χρόνος, μὲ τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς δημιουργηθείσας πλείστας δύσας ἀνάγκας, νὰ ληφθούν τὰ ἐπιβαλλόμενα. Νομοθετικὰ καὶ Διοικητικὰ μέτρα ἀνεύ άναβολῆς.

Πέραν τῆς εἰδικεύσεως τῶν στελεχῶν θὰ ἀπαιτηθῇ ἡ δημιουργία ιδίων Διευθύνσεων διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν, τῆς Δ)νεως Μελετῶν προσαρμοσμένης μᾶλλον εἰς τὰ διεθνεῖς ἐκπροσωπήσεις. "Ισως περαιτέρω θὰ ἐπεβαλτοῦ δόποις αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίαι ὑπαχθούν, ως σύνολον, ὑπὸ τὴν διοίκησην ἀνωτέρου διξ)κού, δυναμένου κατὰ τὸν πλέον ἀπερίσπαστον τρόπον νὰ ὑπηρετήσῃ τὴν ύποθεσιν τῆς Ναυτιλίας.

Τὰ ἀνωτέρω, ἐν συντομίᾳ ὑποδεικνύμενα καὶ ἄλλα παρόμοια, ἀξίζει νὰ μελετηθούν, σύντονοι δὲ νὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις. Προσοχή, ὅμως. 'Ομιλούμεν περὶ ἀναδιαρρώσεως καὶ οἷς ἀναρχίας...

Η ΓΡΑΜΜΗ Β. ΑΜΕΡΙΚΗΣ

«Ἡ γραμμὴ τῆς Βορείου Αμερικῆς δὲν εἰναι, βεβαίως, κάποια γραμμὴ τῆς 'Ακτοπλοΐας, οὔτε καὶ τῆς Μεσογείου. Πολλαὶ αἱ προϋποθέσεις τῆς ἐκτελέσεως της καὶ βαρεῖσαι αἱ υποχρέωσεις τοῦ ἀναλαμβάνοντος νὰ τὰ την ἐξυπηρετήσῃ ἐφοπλιστοῦ.

Ἄποδειξις, οἵτι εἰς κάθε κράτος, ἀκόμη καὶ τὸ ναυτικότερον, μία καὶ μόνη ἐταιρία, ποικιλοτρόπως προστατευομένη, ἐκτελεῖ τὴν τακτικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ. Είναι γραμμή, ἐν κυριολεξίᾳ, έθνικη.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

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

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

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
TEL. NIGHT: 412905

Διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἡ Κιούναρ Λάιν πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ ἡ Κανέντιαν Πασίφικ πρὸς τὸν Καναδάν. Διὰ τὴν Γαλλίαν ἡ C.G.T. (Φρεντές Λάιν). Διὰ τὴν Ὀλλανδίαν ἡ «Χόλλανδ - Αμερικα Λάιν». Διὰ τὴν Νορβηγίαν ἡ «Swedish Line». Διὰ τὴν Σουηδίαν ἡ «Swedish Line». Διὰ τὴν Γερμανίαν μία ἀπὸ τὸ Αμβούργον καὶ δευτέρα ἀπὸ τὴν Βρέμην — γνωστὴ ἡ εἰς τὸ ἀπότερον παρελθόν ιστορία τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν δύο γραμμῶν — καὶ διὰ τὴν Ἰταλίαν τέλος ἡ «Ιταλίαν Λάιν».

Ἐδῶ, εἰς τὸν τόπον τῆς προχειρότητος καὶ τῶν χθνοπολῶν, ἀτυχῶς, κομματικῶν ὑπολογισμῶν, παρὰ τὴν υπερβολὴν δύο ἑταῖριν, αἵτινες ἐπαξίως ἀπὸ δεκαετίας ἡ μία καὶ ἀπὸ τῆς προπολεμικῆς περιόδου ἡ ἄλλη ἐκτελοῦν τὴν γραμμὴν Β. Ἀμερικῆς, παρὰ τὴν προσεχῆ — ἀπὸ τοῦ 1965 — προσθήκη εἰς τὴν γραμμὴν καὶ τοῦ νεοαγορασθέντος ἐπιλέκτου ὑπερωκεανού «Empress of Britain» καὶ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» μὲ τὸ διεθνοῦς ὑψηλῆς κλάσεως ὑπερωκεανού «Ομηρικός», θέλομεν νὰ δ.ατηρησωμεν ἀνοικτὴν (ἀκουσον, ἀκουσον) τὴν γραμμὴν εἰς τὸν ἐλεύθερον ἀνταγωνισμόν, ὡσάν νὰ ἐπρόκειτο περὶ τῆς γραμμῆς τοῦ Ἀργοσαρανικοῦ, διὰ τὴν ὁποίαν, σημειωτέον, αὐτὸ τοῦτο τὸ «Υπουργείον ἔζητησε τὴν κατάπαυσιν τοῦ ἀσκουμένου συναγωνισμοῦ!»

Θὰ πρέπει, ὃν μὴ τὸ ἄλλο, νὰ τελοῦν ἐν παντελεὶ ἀγνοίᾳ τῆς Ἐθνικῆς καθαυτὸ σημασίας τῆς ὑπεραστατικῆς γραμμῆς — 1.5 ἑκατομ. ὅμογενῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν — καὶ τῆς γενικωτέρας τουριστικῆς τῆς ἀποστολῆς οἱ πρεσβεύοντες τὸν ἐλεύθερον συναγωνισμόν, τὴν ἔξαθλίωσιν, δηλαδή, τῆς γραμμῆς.

Πρέπει νὰ λάβουν ὑπ' ὄψιν τῶν οἱ ἀρμόδιοι, ὅτι πρόκειται περὶ προσπαθείας, καθ' ἡν ἀυτὸ τὸ ἔθνικό μας γόντρων τίθεται ὑπὸ δοκιμασίαν, ὅτι ὡς ἀνταγωνισμός είναι δύνατος — οἱ γείτονες μας Ἰταλοὶ καὶ οἱ Ἑβραίοι μᾶς συναγωνίζονται μὲν νεότευκτα σκάφη — καὶ ὅτι ἡ κίνησις είναι τόσον περιωρισμένη, τὰ κέρδη τόσον ἀμφιβολα, ὡς τὸ διερώμεθα, ὃν τὰ ίπερωκεανικά ψυχῆς ἀξίας, μετὸ τὴν προσθήκην καὶ τοῦ «Empress of Britain», θὰ ἔξυπηρτησουν τὴν ἀπόσθεσιν τῶν κεφαλαίων των.

Ολοὶ ἐπιχορηγοῦν, κατὰ κάπιον τρόπον, τὰ Ἐθνικά τῶν ὑπερωκεάνια, ἡμεῖς τὰ ἀρίνονται εἰς τὸν... ἐλεύθερον εἰς οἰκείων ἀνταγωνισμόν, ὡσάν νὰ μὴ μᾶς ἔφθανται τῶν Ἰταλῶν καὶ τῶν Ἑβραίων!

Καὶ διαπράττομεν ἀκόμη διαρύταν σφάλμα, ἀγνοούντες τὸν νέον Ἰταλικὸν νόμον περὶ μεταναστεύσεως, δύοτις ἀπαγαρεύει εἰς ἔνα πλοῖον, ἥλικις ἄνω τῶν 5 ἑτῶν(*), νὰ παραλαμβάνουν Ἰταλοὺς μετανάστας, ἐκτὸς ἐὰν εἴναι πλοῖα συμβατικά. Μὴ δεχόμενοι, δηλαδή, τὴν σύμβασιν μὲ τὰ πλοῖα τῆς «Ἐθνικῆς Γραμμῆς» καὶ τῆς «Γκρήκ Λάιν», περιορίζομεν τὰς δυνατότητας τῆς συμμετοχῆς τῶν Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανῶν εἰς τὴν Ἰταλικὴν μεταναστευτικὴν κίνησιν, ἐνῷ ἀνευ αὐτῆς είναι ἀδύνατον νὰ σταθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν τρία Ἑλληνικά σκάφη. Ή ἐντεῦθεν κίνησις δὲν ἐπαρκεῖ.

Μά, ἐπὶ τέλους, κανεὶς μέσα εἰς αὐτὸ τὸ μακάριον «Υπουργείον Ναυτιλίας» δὲν διαβέτει τὴν γνώσιν τοῦ πρώτου τυχόντος περὶ τὰ ναυτικά πράγματα ἀσχολουμένου, διὰ νὰ ἐνημερώσῃ καὶ τὸν κ. Μπίρην;

Ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς Γραμμῆς Βορείου Αμερικῆς, τὸ «Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυ-

τιλίας ἀπῆγοντες πρὸς τὸ «Υπουργείον Εξωτερικῶν τὸ ἀκόλουθον ἔγγραφον:

«Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ ἀκόλουθα:

Τὸ ὑπερωκεανον «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἐκτελεῖ, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τοῦ 1954 τὴν δρομολογιακὴν γραμμὴν Ἐλλάδος - Ἰταλίας - Β. Ἀμερικῆς, κατόπιν τῆς μεταξὺ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ Εύγ. Εὐγενίδου συμβάσεως.

«Ἡ μέσος Ἰταλίας ἐκτέλεσις τοῦ δρομολογίου ὑπῆρξε καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ είναι ἀπαραίτητος, ὡς ἐκ τῆς ἀδυναμίας τῆς ἐλληνικῶν λιμένων κινήσεως πρὸς ἔξασφάλισιν ἐπαρκούς ἀπασχολίσεως εἰς τὸ πλοῖον.

Διὰ τὴν παραλαβήν, ὅμως, μεταναστῶν ἐξ Ἰταλίας ἀπατεῖται ἡ χορήγησις ἀδείας ἐκ μέρους τῶν ὀρμοδίων Ἰταλικῶν ἀρχῶν.

Κατόπιν γνωστῶν ἐπιμόνων ἐλληνικῶν διαβημάτων, ἡ Ἰταλικὴ Κυβερνητικής ἔχει παράσχει τὴν σχετικὴν ἀδείαν, παρὰ τὰς ἀρχικῶν προβλημάτων ἀντιρρήσεις, παραχωρήσασα εἰς τὸ Y/K «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» τὴν μεταχείρισιν τὴν ἀναφερομένην εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 1467/1.4.53 ἔγγραφον τῆς Β. Πρεσβείας Ρώμης πρὸς ὑμᾶς, διπερ ἀφέωρα ἐκ ἥρη εἰς τὸ «ΕΝ. Ἐλλάς».

«Ἡδη οἱ πλοιοκτῆται τοῦ Y/K «Β. Φρειδερίκη» προτίθενται ν' ἀποσύρουν τοῦτο ἀπὸ τοῦ τέλους περίπου τοῦ 1964 ἐκ τῆς γραμμῆς Ἐλλάδος - Ἰταλίας - Β. Ἀμερικῆς καὶ νὰ τὸ ἀντικαταστήσουν διὰ τοῦ Y/K «Ομηρικός», ηγολογουμένου ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

Τὸ Y/K «Ομηρικός» ἐκτίσθη μὲν κατὰ τὸ 1933, ὑπέστη ὅμως κατὰ τὰ ἔτη 1954 - 1955 δίλικην ἀνακατασκευὴν ἀπὸ τοῦ γυμνοῦ σιδηροῦ σκελετοῦ του, ἐφοδιασθὲν διὰ μηχανῶν, σωληνώσεων καὶ ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων ἀπολύτως συγχρονισμένων καὶ ἀπεκτῆσαν χώρους ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν ὅλως καινουργεῖς καλύπτοντας σύν τοῖς ἄλλοις τὰς ἀπατήσεις τῆς μεθόδου τῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας κατὰ τὴν πυρκαϊάς τῆς ἀμερικανικῆς Coast Guard.

«Ἐν διεσπέραιοις εἶναι τὸν ἀποκρύψαμε τὴν πραγματικότητα. Εἰναι, ἄλλως τε, γνωστή. Τὸ καθεστώς τῶν «Κόνφερανς» — δημιούργημα τῶν «Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν — ἐνῷ κατ' ἀρχὴν ἔργον χρήσιμον ὀποδίδει, ἔξειλίχθη εἰς ἔνα οἰκτρόν, ἐπαχθές μονοπώλιον, ἀσκούμενον κυρίως εἰς βάρος τῶν στερουμένων ἴδια μεταφορικά μέσα κρατῶν, ἀλλὰ καὶ ἐκείνων ἀκόμη τῶν ναυτικῶν χωρῶν — ὅπως ἡ Ἐλλὰς — τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα δὲν ἡποροῦν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν συνηστισμένον συναγωνισμὸν τῶν «Κόνφερανς», ὅπων ταῦτα πειραθοῦν νὰ συμμετάσχουν ἀκόμη καὶ εἰς τὰς Ἐθνικάς των μεταφοράς.

«Ὑπέρερε καὶ ὑποφέρει ἡ Ἐλλὰς ἀπὸ τὰ τράστ τῶν «Κόνφερανς». Βαρύτατον τὸν φόρον τῆς ἔξυπηρτησεως τοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου πληρώνει εἰς τὰ ξένα πλοῖα γραμμῶν. Ἐλάχιστα εἶναι τὰ ἐλληνικά. Τὸ ναυλολόγιον αὐθαιρέτως — ἀνεξελέγκτως — ἐπιβάλλεται, ἐπὶ πλέον δὲ διὰ τῶν κρύφα παρεχομένων ἐπιστροφῶν εἰς τοὺς ἔξαγωγεις καθίσταται ἀδύνατος ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφοράς τῶν ἔξαγωμένων προϊόντων μας — σταφίδος, καπνοῦ κ.λ.π. Γνωστή ἡ ἐγερθεῖσα ἀντιδικία τῆς ἐκτὸς «Κόνφερανς» διὰ τὴν Ἀγγλίαν «Ἐλληνικῆς» κατὰ τῶν ἔταιρων καὶ τῶν πρακτόρων τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰς Πάτρας διὰ τὰ φορτία τῆς σταφίδος. Γνωστοὶ ἀκόμη οἱ ἀγῶνες τῆς ἔταιρίας Χανδρῆ εἰς τὴν γραμμὴν Αύστραλίας. Τὴν ἔξονταςίν της ἐπεδίωξαν. Γνωστή, τέλος, ἡ ἐπιδάρυνσις μὲ ναύλον ὑψηλότερον τῶν ἐν-

πήγησαν εἰς τὴν Ἰταλίαν τὸ Y/K «ΟΣΕΑΝΙΚ», προσφέραντες σημαντικὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὴν Ἰταλικὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν καὶ ἀντίστοιχα ὠφελήματα εἰς τὴν Ἰταλικὴν Οἰκονομίαν.

Παρακαλούμενοι ὅπως τηρήσητε ἡμᾶς ἐνημέρους τῶν σχετικῶν ἐνεργειῶν ὑμῶν καὶ τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῶν.

ΑΙ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ

Εἰς τὸ προσκήνιον τοῦ διεθνοῦς ἐνδιαφέροντος αἱ «Κόνφερανς» τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Εἰς τὴν Γενεύην — τὴν παγκόσμιον διάσκεψιν τοῦ Ἐμπορίου — ἀποτελοῦν πρωτιστούς τημέρα τῆς ἡμεροσίας διοτάξεως. Εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Οὐασιγκτώνα τὰ «Υπουργεία τῶν έξωτερων» τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀπασχολούνται μὲ αὐτό.

Κάτι τὸ καλὸν θὰ προέλθῃ ἀσφαλῶς ἀπὸ τὴν ὄλην σύζητσιν καὶ τὸ καλὸν αὐτὸ θὰ είναι ἐπ' ὠφελεῖς τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν, διαμαρτυρομένων — καὶ πολὺ δικαίων — διὰ τὴν καταπτίσιν τῶν τράστ διασκεψών καὶ τῶν ναυτιλιών ἑκείνων, ὅπως ἡ ιδική μας, αἵτινες δὲν ητύχησαν εἰσέτι νὰ προεκτείνουν ἐπαρκέστερον τὴν ναυτιλιακὸν τῶν δραστηριότητα καὶ πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμάς, κατὰ ποσοστόν, μικρὸν ἔστω, τοῦ κατεχομένου τοννά.

Δὲν χρειάζεται νὰ ἀποκρύψωμε τὴν πραγματικότητα. Εἰναι, ἄλλως τε, γνωστή. Τὸ καθεστώς τῶν «Κόνφερανς» — δημιούργημα τῶν «Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν — ἐνῷ κατ' ἀρχὴν ἔργον χρήσιμον ὀποδίδει, ἔξειλίχθη εἰς ἔνα οἰκτρόν, ἐπαχθές μονοπώλιον, ἀσκούμενον κυρίως εἰς βάρος τῶν στερουμένων ἴδια μεταφορικά μέσα κρατῶν, ἀλλὰ καὶ ἐκείνων ἀκόμη τῶν ναυτικῶν χωρῶν — ὅπως ἡ Ἐλλὰς — τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα δὲν ἡποροῦν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν συνηστισμένον συναγωνισμὸν τῶν «Κόνφερανς», ὅπων ταῦτα πειραθοῦν νὰ συμμετάσχουν ἀκόμη καὶ εἰς τὰς Ἐθνικάς των μεταφοράς.

«Ὑπέρερε καὶ ὑποφέρει ἡ Ἐλλὰς ἀπὸ τὰ τράστ τῶν «Κόνφερανς». Βαρύτατον τὸν φόρον τῆς ἔξυπηρτησεως τοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου πληρώνει εἰς τὰ ξένα πλοῖα γραμμῶν. Ἐλάχιστα εἶναι τὰ ἐλληνικά. Τὸ ναυλολόγιον αὐθαιρέτως — ἀνεξελέγκτως — ἐπιβάλλεται, ἐπὶ πλέον δὲ διὰ τῶν κρύφα παρεχομένων ἐπιστροφῶν εἰς τοὺς ἔξαγωγεις καθίσταται ἀδύνατος ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφοράς τῶν ἔξαγωμένων προϊόντων μας — σταφίδος, καπνοῦ κ.λ.π. Γνωστή ἡ ἐγερθεῖσα ἀντιδικία τῆς ἐκτὸς «Κόνφερανς» διὰ τὴν Ἀγγλίαν «Ἐλληνικῆς» κατὰ τῶν ἔταιρων καὶ τῶν πρακτόρων τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰς Πάτρας διὰ τὰ φορτία τῆς σταφίδος. Γνωστοὶ ἀκόμη οἱ ἀγῶνες τῆς ἔταιρίας Χανδρῆ εἰς τὴν γραμμὴν Αύστραλίας. Τὴν ἔξονταςίν της ἐπεδίωξαν. Γνωστή, τέλος, ἡ ἐπιδάρυνσις μὲ ναύλον ὑψηλότερον τῶν ἐν-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Stubbenhuk 10	Tel. 346022/24 Priv. 622552	Telex 0211007	BRAKE Norderdeich 4-5	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. 45841	Telex 023876	EMDEN Nesserlanderstr. 1	Tel. 2391 Priv. 2392 027823
WILHELMSHAVEN Ebertstrasse 124	Tel. 26235/37 Priv. 21365	Telex 02537.5		
			TELEGRAMS : "E R M I S"	

Represented also at: LUBECK KIEL

(*) Ο Ἰταλικὸς μεταναστευτικὸς νόμος δ.ρίζει, διὰ: ἀπαγορεύεται: ἡ μεταφορὴ ἐπιδαῦρων ἐξ Ἰταλίας διὰ πλοίων ἥλικες μείζονες τῶν 5 ἑτῶν.

"Οσοι ἀπορρίψουν τὴν παραχωρεύσεων «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἀδειῶνται παραλαβῆς ἐπιδαῦρων ἐν καὶ πρὸς Ἰταλικοὺς ἀστῆς ἐπικράτειας τῶν 31ην Δεκεμβρίου 1968.

τεύθεν πρός την Νότιον και την 'Ανατολικήν 'Αφρικήν έξαγωγών μας, έν συγκρίσει πρός όμοιειδή προϊόντα, φορτωνόμενα λ.χ. ἀπό την 'Ιταλίαν.

'Ορθαί, έν πολλοῖς, καὶ αἱ ἀπὸ ἀμερικανικῆς πλευρᾶς ἐπιφυλάξεις διὰ τὰς διασκέψεις, ἀνεξαρτήτως τῶν μέσων εἰς ἢ προέρχονται αἱ ἀρμόδιαι ἀμερικανικαὶ ὑπηρεσίαι, ὅπως τὴν ὁρθότητα αὐτὴν τῶν ἀπόφεων τῶν ἐπιβάλλουν.

Παρατηρεῖται, πράγματι, μία, ἀδικαιολόγητος, κατὰ τοὺς Ἀμερικανούς, διαφορά ναῦλων εἰς δάρος τῶν ἀπὸ τὰς Η.Π.Α. δι' Εὐρώπην προοριζομένων φορτίων — γενικῶν ἐμπορευμάτων. Διὰ τὰ αὐτὰ εἰδη ὡντεῖλος ἀπὸ τὴν 'Αμερικήν πρός την Εὐρώπην εἶναι ὑψηλότερος καὶ ἀπὸ τὴν Εὐρώπην διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας χαμηλότερος. Καὶ θεωρεῖται τοῦτο τεχνήτος φραγμός κατὰ τῆς συναγωνιστικότητος τῶν ἀμερικανικῶν διοικητικῶν προϊόντων. Τὸ Κογκρέσσον ἔχει κηρυχθῆ ὑπὲρ τῶν ἔλεγχου τῶν ναυλολογιῶν τῶν Διασκέψεων καὶ τῆς ἔξιστωσεως τῶν ναῦλων ἀπὸ τὴν 'Αμερικήν πρός τοὺς κρατούντας εἰς τὴν Εὐρώπην διὰ τὰ αὐτὰ εἰδη τὰ προοριζόμενα διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Διμέτωπος, λοιπόν, ἡ ἐπίθεσις κατὰ τῶν Διασκέψεων καὶ ἀπὸ τὴν ἐπίθεσιν αὐτὴν — τὴν τόσον ἴσχυρὰν — ἡ θέσις των σοθαρός δυσχεραίνεται, μέχοι τοῦ σημείου, ὥστε νὰ μὴ ἀποκλείεται καὶ ἡ ἐπιβολὴ τοῦ διεθνοῦς ἔλεγχου ἐπὶ τοῦ ἔργου τῶν διασκέψεων καὶ τῶν εἰσπραττομένων ναύλων.

'Εκεῖνο, ποὺ ιδιαιτέρως ἐνδιαιφέρει τὴν 'Ελλάδα, πέραν τοῦ ἔλεγχου τῶν ναυλολογιῶν, εἴναι ἡ ἐλευθερία τῆς εἰσδοχῆς εἰς τὰς κατὰ γραμμάς διασκέψεις καὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ὅταν ταῦτα θελήσουν νὰ ἐγκαινιάσουν μίαν τακτικήν γραμμήν. Διότι τὰ πρέπει νὰ σημειωθῆ, διὰ τὴν παρουσία ιδικῶν μας πλοίων εἰς τὰς κατὰ γραμμάς διασκέψεις, παρεμποδίζει τὴν αὐθαίρετον καὶ ἀδικαιολόγητον ἐπιβολὴν ὑψηλῶν ναυλολογιῶν διὰ τὰ Ἑλληνικὰ φορτία. Παράδειγμα, ὅπου συμμετέχει ἡ «Ἐλληνική» εἰς τακτικάς γραμμάς ἀπὸ καὶ διὰ τὴν 'Ελλάδα.

'Η Ἑλληνική, συνεπῶς, τοποθέτησις ἐπὶ τοῦ ὄλου προβλήματος εἰς τὰ δύο αὐτὰ σημεῖα εὐκόλως κατανοεῖται. Καὶ πιστεύουμεν διὰ τοῦ «Ἐλληνης ἐκπρόσωποι αὐτὰ τὰ σημεῖα θὰ ὑποστηρίξουν. Θά συνταχθοῦν μὲ τοὺς ὑπαναπτύκτους κατὰ τῆς ἀσκουμένης καταπιέσεως καὶ θὰ ἀξιώσουν τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν τῆς 'Ελλάδος, ὡς μεγαλὺς ναυτικῆς δυνάμεως.

Υπὸ τὴν αἵρεσιν τῆς ἀνεπιφυλάκτου ἀναγνωρίσεως τοῦ δικαιώματος αὐτοῦ πρέπει καὶ ἡ 'Ελλάς νὰ παρέχῃ τὴν συμπαρά-

στασίν της εἰς τὰ διαδήματα καὶ τὰς διαμαρτυρίας τῶν δέκα εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν κατὰ τῆς ἀσκουμένης ἀπὸ τὴν 'Αμερικήν πιέσεως. Τούναντίον, ἡ ἀνεπιφύλακτος προσχώρησις καὶ ἡμῶν εἰς τὰς δρεπανικάς, κυρίως, ἐπιδιώξεις, θὰ ἀπετέλει τακτικήν ἐσφαλμένην. Τώρα, καθ' ἡμᾶς, εἴναι ἡ εὐκαιρία νὰ ἐπιτύχωμεν καὶ εἰς τὸ ζῆτημα τῶν τακτικῶν γραμμῶν τὴν χειραφετησιν.

ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

Εἰς τοὺς «Τάιμες» τοῦ Λονδίνου τῆς Ἰης Ἀπριλίου ἐδημοσιεύθη τὸ κάτωθι σχόλιον εἰδίκου τῶν συνεργάτων ἐξ ἀφορμῆς τῆς υπογραφῆς τοῦ καταστατικοῦ τῆς 'Ελληνικῆς 'Εταιρίας 'Ασφαλίσεως Πλοίων καὶ Αεροσκαφῶν :

«Μία ἀπὸ μακροῦ καλλιεργουμένη φιλοδοξία ἔν 'Ελλάδι, τῆς ἰδρύσεως δηλ., μᾶς Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἐπραγματοποιήθη μὲ τὴν ἰδρυσιν τῆς «Ἐλληνικῆς 'Εταιρίας 'Ασφαλίσεως Πλοίων & 'Αεροσκαφῶν Α.Ε.». Ήδη, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου είχεν ἀναγγελθῆ ὡς ἐπίκειμνη ἡ ἰδρυσις τῆς ἀνωμάυμου ταύτης ἐταιρίας. Τὸ καταβεδλήμαντον κεφάλαιον ἐταιρίας ἐτοιάσιας ἡ Λιρῶν 'Αγγλίας 300.000 ἑκατούμφθι κατὰ τὸ μείζον αὐτοῦ μέρος ἀπὸ Ἑλληνικὰ συμφέροντα μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὴν «Ἐθνικήν» 'Ασφαλιστικήν 'Εταιρίαν καὶ τὴν 'Εθνικήν Τράπεζαν τῆς 'Ελλάδος, ἐμφανίζονται δῆμος οὐσιώδεις συμμετοχαὶ εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ἐταιρίας γερμανικῶν, ἐλβετικῶν καὶ γαλλικῶν ἀσφαλιστικῶν συμφερόντων. Βρετανικὴ συμμετοχὴ δὲν ὑπάρχει. Πρόεδρος τῆς 'Εταιρίας είναι ὁ κ. Εὐάγγελος Στρατήγης.

Μεταξὺ τῶν μετόχων περιλαμβάνονται σημαντικοὶ «Ἐλληνες ἐφόπλισται, καὶ τινες ἔκ τῶν μεγαλυτέρων ἐφόπλιστῶν τῆς 'Ελλάδος συμμετέχουν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Εταιρίας. Βεβαίως, ἡ μελοντικὴ ἀνάπτυξις τῆς ἐταιρίας θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν ὑποστήριξιν δῶλων τῶν Ἑλληνικῶν ἐφόπλιστικῶν συγκροτημάτων. 'Εὰν ἐν καιρῷ ἀσφαλισθῆ εἰς τὴν νέαν 'Εθνικήν 'Εταιρίαν μέρος δῶλων τῶν κυριωτέρων ἀσφαλίσεων ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν, τοῦτο θ' ἀποτελέσῃ ἐπικερδῆ ἐπιχείρησιν τόσον διὰ τ' ἀσφαλιστικά, δύσον καὶ διὰ τὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα ἐν 'Ελλάδι.

»Ἀρμόδια πάντως πρόσωπα τῆς 'Εταιρίας αὐτοῦ, διὰ τὴν ἀναφέρουν, διὰ τὴν πρόθεσις τῆς

'Εταιρίας δὲν είναι «νὰ συναγωνισθῇ τὰς ἄλλας ἀσφαλιστικὰς ἀγορὰς μὲ τὴν τεραστίαν παρελθόντων πείραν των, ἀλλὰ νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς πείρας ταύτης καὶ νὰ προσπαθήσῃ... νὰ δελτιώσῃ τὴν ἀσφαλιστικήν θέσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου». 'Εν ἄλλαις λέξει, θὰ ὑπάρξῃ ἀναμφιβόλως προσφορά ἀξιολόγων ἀντασφαλιστικῶν μεριδίων ἐπὶ πάσης ἐργασίας τῆς 'Εταιρίας.

»Ἐπὶ τοῦ παρόντος, δὲν φαίνεται πιθανόν νὰ θιγῇ η Βρετανική 'Ασφαλιστική 'Αγορά, ἀλλὰ παραμένει ἡ πιθανότης ἀπωλείας ὑπὸ τῶν Βρετανῶν ἀσφαλιστῶν μέρους τοῦ πρωτασφαλιστικοῦ τῶν ἐνδιαφέροντος. 'Ως γνωστόν, μέρος τῆς ἐργασίας ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν μετεφέρθη ἡ ηδη ἐκ Λονδίνου εἰς εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς καὶ ιδιαιτέρως την Γαλλίαν, ἀλλὰ ἡ τοιαύτη ἀπωλεία υπῆρξε μικρὰ ἐν σχέσει μὲ τὸν συνολικὸν δύκον ἐργασίας ἡ δύο ποια τοποθετεῖται εἰσέτι ενταῦθα ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν».

Τὸ ἀνωτέρω δημοσιευματος τῶν «Τάιμες», προφανῶς, προεκλήθη ἀπὸ τὴν εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τῆς 15ης Φεβρουαρίου 1964 δημοσιεύθεισαν σχετικὴν ἀνακοίνωσιν καὶ τὰ συνοδευτικὰ σχόλια τοῦ κ. Σ. I. Μακρυμιχάλου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ πρῶτον ἀποφασιστικὸν δῆμο», ἐκ τοῦ ὄποιον ὁ συντάκτης τοῦ δημοσιεύματος παρασθέτει ἐντὸς παρενθέσεως τὸ ἀπόστασμα τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν διαδεδαίωσιν ὅτι «Ἡ Ἑλληνικὴ ἐταιρία δὲν ιδρύθη διὰ νὰ συναγωνισθῇ τὰς ἔνεας ἀσφαλιστικὰς ἀγορὰς μὲ τὴν τεραστίαν παρελθόντων πείραν των, ἀλλὰ νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς πείρας αὐτῆς καὶ, σὺν τῷ χρόνῳ, προσπαθήσῃ νὰ εύνοησῃ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλιστικῆς μεταχειρίσεως».

Σημειούμενον, ὅλως ιδιαιτέρως, τὴν παρατήρησιν τοῦ συντάκτου τῶν «Τάιμες» ὅτι ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀνάπτυξις ἔνδος τημάτου τῶν ἀσφαλίσεων δῶλων τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν «θ' ἀποτελέσῃ ἐπικερδῆ ἐπιχείρησιν τόσον διὰ τ' ἀσφαλιστικά, δύσον καὶ διὰ τὰ ἐφοπλιστικά συμφέροντας» στὸν «Ἐλλάδαν». Τὸ γεγονός τούτο ἔρχεται εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ἀπόφεων τὰς δύο ποιας ἔσχον οἱ συλλαβόντες τὴν ιδέαν τῆς ιδρύσεως τῆς νέας ἐταιρίας καὶ ἐκείνων οἱ πρόκειται νὰ τὴν διοικήσουν.

Ο ΦΑΥΛΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

«Η σχολήθημεν εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας, μὲ τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα. Καὶ ἐτονισαμεν τὴν ἀνάγκην, ὅπως περιορισθῶμεν αἱ ἐπιβαρύνσεις ἐκ τῶν ὑπερμέτρων

STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALTIES

REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS

'NEST" SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.

BONDED STORES

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS — MIKE MAKRIDIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

TERMINAL 2 - 4554

TERMINAL 2 - 4229

SPROUTE 5 - 2066

108 EAST FIRST STREET
SAN PEDRO - CALIF

πρός τάς μικρασφαλείας είσοφορών. Τὸ σκάνδαλον τῶν καταχρήσεων είναι τὰς ἀσθενείας, μᾶς ἀπησχόλησεν ίδιατέρως. Διότι ὅμως είναι τούτῳ τερπάστιον — πραγματικὸν καρκίνωμα εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ πράγματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου — ἐπανερχόμεθα διὰ νὰ ἐπισημάνωμεν καὶ ἄλλας τοῦ αὐτοῦ θέματος πλευράς.

Δὲν είναι μόνον ἡ κατὰ σύστημα καὶ προμετεπημένη, λόγῳ ἀσθενείας, ἀπόλυτος τῶν πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν κυρίως, ἀλλὰ συχνὰ καὶ ἄλλων ἀνδρῶν τῶν πληρωμάτων διὰ νὰ ἔξπρετηθούν τὰ συμφέροντα τῶν οὕτω ἀπόλυτον, ἀστόνων διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. "Ονειδος ἀποτελεῖ καὶ ἡ ὅλη ἑκμετάλλευσις τοῦ θέματος τῶν ἀσθενειῶν ἀπὸ ναυτικά τινα γραφεῖα, συχνὸν ἐν ἀγονίᾳ τῶν ἐφοπλιστῶν, οὐ μὴν ἀλλὰ καὶ ἀπὸ μερικοὺς ἐνταῦθα δικηγόρους τῶν μικρασφαλείων, συχνὰ καὶ πάλιν ἐν ἀγονίᾳ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Πολλὰ τὰ παραδείγματα. Δύο συγκεκριμένα ἀναφέρομεν:

Γραφεῖον τι τοῦ Πειραιῶς ἔζητησεν ἀπὸ ιστρόν, ίδιοκτήτην μεγάλης κλινικῆς, ὅπως δέχεται καὶ ἀποκλειστικότητα τούς ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς διοχειρίσεως τοῦ ἀσθενεῖς, ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπιστροφῆς τεσσαράκοντα τοῖς ἑκατόν (40%) ἐκ τῶν νοσηλείων κ.λ.π., χωρὶς ὅμως νὰ ὑπογράφεται καὶ ἀπόδειξις διὰ τὰ οὕτω ἀποδίδομενα ποσά. Ὁ γνωστός μας ιστρὸς ἥρνηθη. "Αλλη κλινικὴ ἔδεχτη τὴν συμφωνίαν. Προφανῆς ἡ κλοπὴ εἰς δάρος τῆς ἀληλασφαλείας, ὅμως καὶ τῆς Ναυτιλίας.

Πρὸ καὶροῦ, ναύτης τις ἔξεδίαζεν ἐφοπλιστήν, προφασιζόμενος τὴν ἑνὸν ἀντυπάρκτου ἀτυχήματος ἀναπορίαν του. Προγούμενος δὲ λόγῳ ναύτης, πρώτην χωροφύλαξ, τὸν αὐτὸν ἐκβιασμὸν ἥσκησε κατὰ δύο ἄλλων πλοίων, καὶ ὅπως πληροφορούμεθα τὴν ίδιαν μέθοδον ἐφόρμοσε μεταγενεστέρων εἰς ἓν ἡ καὶ δύο ἀκόμη σκάφη. Τελικῶς κατώρθωσε νὰ συνταξιοδοτῇ καὶ ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ., συνεπεία πάλιν «ἀτυχήματος», ἀφοῦ ἐπὶ τῷ μετοχὲν εἰσέπραξε καὶ ὀλας τὰς ἐκ τῶν προγενεστέρων «ἀτυχήματων» του παχυλάς ἀποζημιώσεις.

Ο ἀνωτέρω ἐγνωσμένου, ἥθους ἐφοπλιστῆς, δὲν ἔδεχτο νὰ ὑποκύψῃ εἰς τὸν ἑκβιασμὸν, ἔστω καὶ... δοπάναις τῶν ἀσφαλιστῶν. Καὶ ὅχι μόνον παντοιοτρόπως ἐδοθῆσε, διὰ τῆς προσκομίσεως ἀπόδειξεων, μαρτίου κ.λ.π., τοὺς ἑδῶν ἐκπροσώπους τῆς μικρασφαλείας, ἀλλὰ καὶ... ἐπίσειν αὐτοὺς διὰ νὰ ὑπερασπίσουν τὸ δίκαιον. Διαρκούσης, πράγματι, τῆς διαδικασίας, ἀντελήθη ὁ ἐφοπλιστής, ὅτι ὁ ἑκβιαστής ναυτικὸς εἰχε συνήγορον στενὸν συγγενὴ τοῦ ἑκπροσώπου της μικρασφαλείας δικηγόρου. Τὸν συνήγορον αὐτὸν εἶχε διορίσει αὐτὸς οὗτος, ἀκριβῶς, δὲ ὑποτιθέμενος ἀντιδίκος. Διεπίστωσεν ἀκόμη σαφῆ κωλυσιεργίαν ἀπὸ μέρους τοῦ ἐκπροσώπου τῆς μικρασφαλείας.

"Ἐπὶ διετίαν... ἔξεδικάζετο ἡ ὑπόθεσις καὶ τελικῶς, ἐπειδὴ ἡ μικρασφαλεία ἀντελήθη ὅτι ἡτο ἀδύνατον νὰ... χάσῃ τὴν ὑπό-

θεσιν, ἐπρότεινεν εἰς τὸν ἑκβιαστὴν συμβισμόν. Ἡναγκάσθη νὰ τὸν δεχθῇ ὁ ἐφοπλιστής, τὸ μὲν διότι ἔδειρονθή τὴν ἑκκρεμότητα, τὸ δὲ διὰ νὰ μὴ ἔλθῃ εἰς φανερὰν ρῆξιν μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ἀσφαλιστῶν του.

Καὶ διερωτώμεθα, κατόπιν δὲν αὐτῶν: Πῶς οἱ ὑγιῶν ἀρχῶν ἐφοπλισταὶ θ' ἀπαλλαγοῦν τοῦ ἀδέλφου αὐτοῦ καθεστῶτες; Πληρώνων οὗτοι ὑπέροχα ἀσφαλιστρα, κρίμασιν οἵσι οἴδι Κύριος, ἀκόμη καὶ διὰ νὰ προμηθύωνται ἐκ τῶν φαρμακείων... ἀρώματα καὶ κολλυντικά, ἀντὶ φαρμάκων, αἱ σύζυγοι τῶν ναυτικῶν.

Καὶ ἀκόμη τὸ σκανδαλωδέστερον: Κρεουργοῦνται εἰς τινας κλινικάς οἱ ναυτικοί μας, ἔγχειρούμενοι, ἐνίστε ἀνεύ ἀποκρώντος λόγου, διὰ νὰ χρηματισθοῦν ὅλοι οἱ ἀνωτέρω καὶ διὰ νὰ εἰσπράξουν, φυσικά, τὴν σχετικὴν ἀποζημίωσιν οἱ ἔγχειρούμενοι. Ἀξίζει, ὅμως, ἀφαγεῖ, τὸν κόπον νὰ ὑποβάλλεται τις εἰς μίαν, δχι πάντοτε ἀναγκαίαν, ἔγχειρησιν, σκωληκοειδίτιδος φέρ' εἰπεῖν, διὰ νὰ εἰσπράξῃ, ἔστω, τέσσαρας μισθίους; Καὶ, ἀκόμη περισσότερον: ἀξίζει τὸν κόπον νὰ ὑποστῆ τὴν τολαιπωρίαν τῆς «νοσηλείας» εἰς μερικάς ἀμφιβόλους καθαριότητος κλινικάς, εἰς τὰς ὅποιας τὸ διά τοὺς ἀσθενεῖς ἐνδιαφέρονται εἰναι ἀνύπαρκτον;

Δὲν είναι μόνον οἰκονομικὸν τὸ πρόβλημα. Εἶναι καὶ κοινωνικόν. Ἐπειγεῖ νὴ λειτουργία ἐνὸς πραγματικοῦ Νοσηλευτικοῦ 'Ιδρυματος τῶν ναυτικῶν μας. "Οταν, καὶ ἀρχήν, ὁ ναυτικὸς γνωρίζῃ ὅτι θὰ ὑποστῆ αὐτητρόπουντος ιατρικὴν ἔξετασιν ἀπὸ ἄξιον τοῦ δόνατος του ἐπιστημονικὸν 'Ιδρυμα, θὰ σκεφθῇ πολὺ πρὶν ἡ παραστήσῃ τὸν ἀσθενῆ. Ἀρτίως οὕτω, μὲ στοργὴν ἀλλὰ καὶ μὲ ἐπιστημονικὴν εὔσυνειδησίαν καὶ ἐπάρκειαν, θὰ ἔξυπηρετούνται καὶ θὰ νοσηλεύωνται οἱ ναυτικοί μας. Θὰ λείψουν οἱ διάφοροι ἐκμεταλλευτα. Θὰ πειρισθοῦν εἰς τὰς κανονικὰς ἀμοιδίας των οἱ κ. κ. ἀκέπροσωποι τῶν μικρασφαλείων. Θὰ κλείστη ἡ κερδοφόρος πηγὴ μερικῶν, δλίγων εὐτυχῶν, ἀσυνείδητων ὑπολλήλων τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων. Θὰ σταματήσουν οἱ καταχρήσεις κλινικῶν, φαρμακοποῶν, μικροβιολόγων, ἀκτινολόγων καὶ ιατρῶν εἰς δάρος τῶν Clubs καὶ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. Θὰ προσταύη ἡ ύγεια τῶν ναυτικῶν. Καὶ θὰ μειωθῇ ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ ἀληληνικοῦ πλοίου.

Δὲν είναι τὰ ἀνωτέρω πλεονεκτήματα ἀρκετὰ διὰ νὰ πείσουν τοὺς δρομοδίους νὰ χωρίσουν εἰς τὴν ἐνδεδειγμένην λύσιν, ἀγνοούντες τὰ θιγόμενα συμφέροντα καὶ τῆς μικροπολιτικῆς τὰς ἐπιταγάς;

MIA KALH PΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Είχον υιοθετήσει αἱ στήλαι αὐται τὴν καταδηθείσαν πρὸ ἔτους καὶ πλέον προσπάθειαν διὰ τὴν σύστασιν ἀλληλασφαλιστικοῦ συνεταιρισμοῦ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν καὶ παρέσχον ὅλην των τὴν ὑποστήριξιν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν της.

Οἱ λόγοι τῆς μέχρι τοῦδε ἀδρανείας τῶν

ἀναλαβόντων τὴν καλὴν αὐτὴν πρωτοβουλίαν ἔκτιθενται εἰς τὸ κατωτέρω σύντομον σημείωμα, διὰ πρὸ τινος ὑπεβλήθη πρὸς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας. Τὸ δημοσιεύμενον ἵνα καταδειχθῇ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, ὅτι εἰς τὸν τόπον αὐτὸν ἡ Ναυτιλία δὲν πρόκειται νὰ κερδίσῃ ποτὲ τὴν κατανόησιν διὰ τὴν ὑπόθεσίν της.

Ἄς σημειωθῇ ὅτι οὐκ ὀλίγαι χιλιάδες λιπῶν Ἀγγλίας καταβάλλονται ὥδη εἰς τοὺς ἔνεους ἀσφαλιστὰς διὰ τὴν ἀσφαλίσιαν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου — ὑπερδιακόσια σκάφη — καὶ ὅτι οἱ κίνδυνοι τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ ἡδύναντο νὰ ἔκαλυπτον διὰ τῆς προτασίστης ἀλληλασφαλείας, ητίς καὶ θὰ προέβαινεν εἰς τὴν ὁμαδικὴν ἀντασφαλιστικήν περί πολὺ χαμηλότερα πρέμια εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Θὰ ἡτο ἡ καλὴ ἀπαρχὴ τῆς ἀσφαλιστικῆς μας χειραφετήσεως.

'Ιδον καὶ τὸ σημείωμα:

'Ἐπι 18488/577/2.3.1964: Μετ' ίδιατερας ίκανοποίησες ἐλάδομεν γνῶσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ ὑμέτερου 'Υπουργείου, διὰ τὴν τύχην τοῦ 'Ἀλληλασφαλιστικοῦ Συνεταιρισμοῦ.

Κατὰ τὸ παρελθόν, δι' ἔγγραφων εἰσηγήσεών μας κατεδειχαμεν, ὅτι ἡ δημιουργία 'Ελληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἐπὶ ὑγιῶν δόσεων, δύναται νὰ ἔχῃ τὴν ἑκκίνησιν τῆς μόνον ἐκ τῶν Μ/Σ, δι' ὀλικῆς ἐπικερδούς ἀσφαλισεών των, ἐπιχωρίως, καὶ μέσω τοῦ Συνεταιρισμοῦ.

Κατό τὸ παρελθόν, ἔζητησαμεν τὴν πρόσκαιρον οἰκονομικὴν ἀρωγήν, ἀπὸ τοὺς ἑκάστοτε κ.κ. 'Υπουργούς, διὰ τὴν συγκρότησιν τοῦ ἀρχικοῦ Κεφαλαίου, λαδόντες ὑποσχέσεις μόνον, ἀνευ, ὅμως, ούσιαστικοῦ περιεχομένου.

Ἐν συνεχείᾳ τῶν τοιούτων διαδημάτων μας, δὲ ὑμέτερος Συνεταιρισμὸς ἀπημύνθη εἰς τὰ δύο συμπαντικῶτερα Τραπεζικά 'Ιδρυματα, διὰ τὴν 'Εθνικὴν Τράπεζαν 'Ελλάδος καὶ τὴν 'Εμπορικὴν Τράπεζαν 'Ελλάδος, αἵτινες ἔξεδηλωσαν μὲν τὸ ζωηρόν των ἐνδιαφέροντος διὰ τὸ ζήτημα μας καὶ προσεφέρθησαν νὰ καταβάλουν εἰς τὸν Συνεταιρισμὸν τὸ ἑν. 10.000.000 δρ. περίπου αἵτινες κεφαλαιοὶ ἀσφαλείας, διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς λειτουργίας του, ὑπὸ δρους, ὅμως, ἐπιχειρηματίου, ἐπιθυμούντος νὰ καρπωθῇ ἐξ δλοκήρου τὰ μέλλοντα νὰ προκύψουν ὀφελήματα, δι' ὅ καὶ, μετὰ μακράς διαπραγματεύσεις, αἱ προτάσεις των, ὡς ἀσύμφοροι, ἀτερρίφθησαν.

Ἐκτοτε οἱ Συνεταιρισμὸς παραμένει ἐν ἀδρανείᾳ, πιστεύων πάντοτε, ὅτι θὰ δημιουργηθοῦν συνθῆκαι διὰ τὴν λειτουργίαν του, ἐφ' ὅσον τὰ πειριχόμενα εἰς τὴν εἰσηγητικὴν μας ἔκθεσιν, ἔξακολούθουν νὰ είναι ἐντὸς τῶν πραγματικῶν δεδομένων, τοῦτο δὲ καὶ ὑμεῖς δύνασθε νὰ δισποτώσητε, ἐκ τῆς μελέτης της, δι' ὅ καὶ, συνημένως, σᾶς ἀποστέλλομεν ὅμιούτου πάντας τῆς τότε πρὸς τὸ ὑμέτερον 'Υπουργείον ἀποσταλεῖσης εἰσηγητεών μας.

Ἡμεῖς δὲν ἔκαμφημεν προσπαθούντες ἐπὶ

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

139 Brunswick St.,

Fitzroy

MELBOURNE

Phone: 41.6865

Cable: "XANTHOS"

MELBOURNE

FRESH & DRY STORES,

BONDED STORES, DECK

& ENGINE STORES

WHOLESALERS - BUTCHERS

SHIP - CHANDLERS — IMPORTERS - EXPORTERS

θέματος έθνικής σημασίας, θέλομεν δὲ νά έλπιζωμεν, ότι καὶ τὸ ύμετερον 'Υπουργείον θὰ μᾶς δώσῃ ἀποδείξεις τοῦ ούσιαστικοῦ διὰ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Συνεταιρισμοῦ μας ἐνδιφέροντος του.

Οἱ ήμέτερος Συνεταιρισμὸς φρονεῖ, ότι ἔναντι τῶν παρεχομένων παρὰ τοῦ N.A.T. εἰς τὸ μεγάλο ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον δανείων, διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ναυτιλιακῶν του ἐργαστῶν, θὰ ἡδύνατο, λέγομεν, τὸ N.A.T., μὲ τὴν διάθεσιν εἰς τὸν Συνεταιρισμὸν μᾶς μόνον κεφαλαῖον ἔξ 100.000 χαρτίνων λιρῶν Ἀγγλίας, νὰ συντελέσῃ, κατὸ κύριον λόγον, εἰς τὴν ἐδραίωσιν Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, δι' ήμῶν, καὶ ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τοῦ N.A.T., ἐπ' ὠφελεῖσα καὶ τούτῳ καὶ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Θέτοντες σαφῶς ὑπ' ὅψιν 'Υμῶν τὴν πρότασιν ταύτην, σήμερον, ἀναμένομεν τὴν ἐπ' αὐτῆς ἐκδήλωσιν τοῦ ἐνδιφέροντος σας.

Διατελούμεν μετά τιμῆς

Οἱ Πρόεδρος
τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
ΜΑΝΩΛΗΣ ΠΑΣΣΟΣ

Οἱ Πρόεδρος
τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου
ΑΓΓΙΣ ΦΙΚΙΩΡΗΣ

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Η Δ.Ο.Μ.

Κινεῖται καὶ πάλιν ἡ Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν. 'Ανακοινωθὲν ἔξεδωκε πρὸ ἡμερῶν διὰ τὴν συνερχομένην ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὴν Νεάπολιν «έπιτροπὴν ἀγῶνος».

Πρόκειται, κατὰ σχετικὰς δηλώσεις τοῦ Γεν. Γραμματέως, νὰ συζητῇθῇ πρότασίς του περὶ διαβήσασις πρὸς τὰς κυβερνήσεις Παναμᾶ, Λιβερίας, 'Ονδούρας καὶ Λιβάνου ὥπερ «κλείσουν» τὰ νηολόγια των καὶ παρεμποδίσουν τὴν χρήσιν τῶν σημαιῶν των εἰς τὰς ἑραπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, τῶν δποίων τὰ πλοῖα δὲν ἐλέγχονται παρὰ τῶν κρατικῶν τῶν ὄργανων, ἀντιστοθεῖσαι τὴν ἀπώλειαν τῶν ἐπί τῶν πλοίων αὐτῶν ἐσόδων μὲ ἄλλην τινὰ φορολογίαν.

«Ἡ Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν — συνεχίζει τὸ ἀνακοινωθὲν — θὰ ἐντείνῃ τὰς προπαθείας της πρὸς ἔξαναγκασμὸν τῶν ὑπὸ σημαίας εὔκολιάς πλοίων νὰ μεταφέρουν τὴν νηολόγησίν των εἰς τὰς χώρας, ὅπου ἡ ἔκμετολλευμένη τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐπιχειρήσις ἐδρεύει ἢ ὡς ἐνδιάμεσον μέτρον, ὅπως ὑποχρεωθοῦν ὅλοι οἱ πλοιοκήται νὰ ὑπογράψουν συλλογικὰς συμβάσεις, τῆς ἐγκρί-

σεως τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν. Θὰ ἔξασφαλισθοῦν οὕτω λογικοὶ μισθοὶ καὶ συνθῆκαι ἐνδιαιτήσεως, κοινωνικὴ πρόνοια καὶ προστασία τῶν πληρωμάτων καὶ θὰ ἀποκατασταθοῦν συνθῆκαι θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τὰ πλοῖα τῶν γνησίων ναυτικῶν χωρῶν.

«Ἡ Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν ἐπικρίνει τοὺς 'Αγγλους ἐφοπλιστὰς καὶ τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον, διότι, παραδέποντες τὸ κοθήκον των, ἐγκατέλειψαν τὸν ἀγῶνα κατὰ τὸ «κιβδήλων», αὐτῶν στόλων, τῶν ὅποιων τελευταίως ἡ δύναμις καὶ πάλιν αὐξάνει. 'Ἡ Δ.Ο.Μ. θὰ ὀντιμετωπίσῃ τὸ πρόβλημα ἀποφασιστικῶς καὶ χωρὶς χρονοτρίβην».

Καὶ ἡ ἐκτοξευμένη ἀπειλή: «Οἱ 'Αμερικανοὶ συνάδελφοι — καταλήγει τὸ ἀνοκοινωθὲν — μᾶς ἀπέδειξαν ἐπανειλημμένως πόσον ἴσχυρὸν ὅπλον δύναται ν' ἀποδῇ τὸ μπούκοτάς ἐνὸς πλοίου. 'Ημεῖς ἐν Εὐρώπῃ δὲν πρέπει νὰ διστάσωμεν εἰς τὴν χρησιμοποίησιν του, ἂν ἄλλο τι μέτρον ἀποδῇ ἀνίσχυρον».

Καὶ ἡ ἀπάντησις: Σύμβασιν ναί. 'Ασφαλιστιν ναί. Χαράσται ὁχι. Αὐτὰ καὶ θὰ ἀπαντήσουσιν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν Π.Ν.Ο., τὴν ἐδῶ ἐκπρόσωπον τῆς Δ.Ο.Μ.

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

'Ανέλαβε τὸν χειρισμὸν καὶ τοῦ ἀκτοπλοικοῦ ὁ κ. Μπίρης. "Αν λύσεις πρακτικάς, ἐφαρμοσίμους ἀποφασιστικῶς ἐπιδιώξῃ, δὲν θὰ ἀποτύχῃ, ὅπως οἱ προκάτοχοί του. Δέν κρίνομεν σκόπιμον νὰ ἀναφέρωμεν τὸ διατί οἱ ἄλλοι ἀπέτυχον. 'Ενδιαφερόμεθα, κυρίως, νὰ ἐπιτύχῃ ὁ κ. Μπίρης.

Η πρότη του ἐνέργεια διὰ τὴν κατὰ γραμμάς καταλλήλοττα τῶν πλοίων εἶναι ὅρθη. Συγχνάτα αἱ σῆται αὐταὶ τὴν ὑδεῖσαν. Οἱ κ. κ. 'Ανδρισανόπουλος καὶ Κωτιάδης δὲν εἰχον τὴν δύναμιν νὰ ὀντιμετωπίσουν τὰς ἀντιδόσεις. Αὐταὶ δὲν θὰ λείψουν καὶ τώρα. Πρέπει νὰ είναι προητοιμασμένος ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ τὰς ἔξουδετερωσθῇ.

Ύπὸ εὐνοϊκωτέρας, πάντως, συνθῆκαι ἀντιμετωπίζει τὸ ἀκτοπλοικὸν ὁ κ. Μπίρης. Νέα σκάψη ὁσονύπω προστίθενται εἰς τὰς γραμμάς, ὑπερεπαρκῆ, καθ' ἡμᾶς, νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας μετὰ τὴν καθιέρωσιν καὶ τοῦ μέτρου τῆς καταλλήλοττος. Οὕτω η ἐταιρία Τυπάλδου θὰ διαθέσῃ τὸ «Κρήτη» εἰς τὴν γραμμὴν Χίου - Μυτιλήνης, τὸ ἔξ-

πρές «Σοφοκλῆς Βενιζέλος» εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Κρήτης, ἐνῷ μετασκευάζεται — ἀλλαγὴ τοῦ πρωαστηρίου συστήματος — καὶ τὸ «Ἐλλην». 'Η ἐταιρία Καθουνίδου προσθέτει τὸ ριζικῶς μετασκευασθὲν «Ἐσπερος» εἰς τὴν γραμμὰς Κρήτης - Χίου - Μυτιλήνης. Τέλος ἀρχίζει τὰ δρομολόγια τοῦ τὸ πορθμείου «Φαιστός» εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Κρήτης.

Την ἐπάρκειαν τῶν πλοίων ἐπιλύουν αἱ ἀνωτέρω προσθηκοί. Συναναχωρίσεις εἰς πολλὰς γραμμὰς θὰ σημειωθοῦν, λόγω τῆς πυκνότητος τῶν δρομολογίων.

Ζῆτημα, ἄλλως τε, τριῶν ἐπὶ πλέον καταλλήλων πλοίων — ταχέων καὶ μεγάλων — ητο ἡ ὑπόθεσις τῆς ἀνέτου τῶν ἐπιβατῶν διακινήσεως κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον. 'Εκείνο ἐπὶ τοῦ ὅποιου ιδιαιτέρως ἐφιστάται η προσοχὴ τῶν δρομολόγησις κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς αἰχμῆς τῆς θερινῆς κινήσεως, τὴν Πέμπτην καὶ Σάββατον ἐπὶ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, τῶν μεγαλύτερών καὶ ταχυτέρων σκαφῶν ἀπὸ τὰ δι' ἐκάστην γραμμὴν προσορίζομενα.

Καὶ μᾶς λείπουν τὰ κατοσκευαζόμενα τρία ἀκτοπλοϊκὸ - ὀχηματαγωγά. 'Η τύχη τῶν ἀγνοεῖται.

Δεύτερον μέλημα τοῦ κ. Μπίρη είναι ἡ αὐξησις τῆς ἐπιχορηγήσεως τῶν ἀγόνων γραμμῶν, ἵνα καταστῇ δυνατή ἡ μετάθεσις πλοίων καλυτέρων εἰς αὐτάς, ἀπὸ τὰς κυρίας ὅπου είναι τώρα δρομολογημένα καὶ διὰ τὰς ὅποιας κρίνονται ἀκταλλήλαι. 'Εάν ἐπετυγχάνετο η μίσθωσις διὰ περισσότερα τοῦ ἐνὸς ἔτη — διὰ πέντε προτείνομεν ἡμεῖς — αἱ ἄγονοι γραμμαὶ θὰ ἀπέκτωνται ἐνδιαφέροντας ιδιαιτέρων διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς. Θὰ ἔχησον διέτος η πλέον ἀνετος ἐξυπρέπησίς των ἐπ' ὀφελεῖσ, βεβαίως, καὶ τῶν περιοχῶν εἰς ἀς θὰ παρείχετο ἀφονώτερον τὸ συγκοινωνιακόν ἀγαθὸν καὶ ποτού τουρισμοῦ. 'Η ἀνασύνθεσις τῶν τοπικῶν δρομολογίων, ὅπως εἰς προηγούμενα τεύχη ὑπεδείχσαμεν, ἐπιβάλλεται.

Καποτε, βεβαίως, ἔφ' ὅσον ώρισμένα δικαιασία αιτήματα τῶν πλοιοκτητῶν ἡθελον ίκανον ποιηθῆ, θὰ φέσσωμεν καὶ εἰς τὸν κορεσμὸν τῶν γραμμῶν διὰ καλυτέρων πλοίων. Αὐτὸς θὰ είναι ἡ ἐπιδιωκομένη ἀνανέωσις. Τὸ Κοάτος θὰ ἔχῃ τότε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ προλάβῃ τὸ συγκοινωνιακόν ἀγαθὸν καὶ ποτού τῶν ναύλων. 'Άλλως θὰ παραστῶμεν καὶ πάλιν εἰς τὴν φυγὴν τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπό

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.

τάς άκτοπλοικάς γραμμάς — αυτό μέχρι προ τίνος συνέβαινε — καὶ θὰ έξαθλιωθούν οἱ συγκοινωνίαι. Ἐπιβάλλεται εἰς τὸ Κράτος νὰ θεωρήσῃ κεκορεσμένας ἑκείνας τάς γραμμάς, εἰς τὰς οποίας θὰ ἐπληρούντο οἱ προϋποθέσεις τῆς ἀνέτου ἔξυπηρτήσεως τῶν μεταφορικῶν ἄναγκῶν. Δίκαιον καὶ ὅρθον τὸ μέτρον.

Αὐτάι, ἐν πάσῃ συντομίᾳ, εἶναι, καθ' ἡμάρα, οἱ άκολουθητέα κατεύθυνσεις, αἱ μέλλουσαι ἀσφαλῶν νὰ δελτίωσουν τάς άκτοπλοικάς μας συγκοινωνίας, ὅπτε νὰ πάντουν τὰ παρόπονο τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον καὶ ἀνέτως νὰ ἔξυπηρτηθούν οἱ κάτοικοι τῶν νήσων. Αὐτὴ εἶναι ἡ πλέον πρακτικὴ λύσις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ.

Καὶ θέλομεν ἔδω νὰ σταματήσωμεν. Εἶναι τὸ δρίον τῆς ὑπουργικῆς παρεμβάσεως. Ἐπιβάλλεται ὅμως καὶ ἡ ἀμεσος παρακολούθησις τοῦ ἔργου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τῆς συμμορφώσεως των, διὰ τῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, τῶν ὑποχρεώσεως καλῆς συντηρήσεως καὶ εὔπρεπούς παραστάσεως τῶν σκαφῶν.

Τὰ περὶ κοινοπραξίας — ΚΔΑΣ δηλαδὴ — σχέδια, καὶ τὰ τῆς συμπτήξεως ἀναγκαστικοῦ συνεταιρισμοῦ — τύπου λεωφορείων — ἀνάγονται εἰς τὴν σφαίραν τῆς ἔξημμένης φαντασίας ὑπηρεσιῶν τινῶν τοῦ «Υπουργείου». Διεπωτάθησαν καὶ εἰς τὸ παρελθόν ἀπὸ ἀνθρώπους ἀγνοοῦντας τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τῆς Ἀκτοπλοΐας καὶ ὡς ἀνεφάρμοστα ἀπεριφθῆσαν. Ἐπικίνδυνα, κατὰ τοῦ δημοσίου συμφέροντος, ὑπῆρχαν ἀνέκαθεν τὰ μονοπλίαι εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας, ποτὲ ἀποδοτικά.

Ἀνεκοινώθη ὅτι καταρτίζεται τὸ διάταγμα τῆς κατὰ γραμμάς καταλληλότητος τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν. Τὸ διάταγμα ἀπὸ ἔτον ἥτο ἔτοιμον. Ἐπὶ ὑπουργίας τοῦ κ. Ἀνδριανοπούλου κατηρτίσθη ἀπὸ τὸν τότε διευθυντὴν τῆς Ναυτιλίας κ. Σταύρου Ληγούν. Ἀμφιβάλλομεν ἂν χρήσῃ τροποποιήσεων.

Δέν εἶναι πάντως μόνη ἡ χωρητικότης ἡ καθορίζουσσα τὴν καταλληλότητα. Ὁ ἀριθμὸς τῶν θέσεων, ἡ εὐρύτης τῶν καταστρωμάτων καὶ ἡ ταχύτης ἐνός ἑκάστου σκάφους δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπὲρ ὅψιν.

Ίδου ἐν συνεχείᾳ καὶ αἱ σχετικαὶ ἀπόφεις σημαίνοντος ἀφοτιστικοῦ παράγοντος τῆς Ἀκτοπλοΐας. Συμπίπτουν μὲ τάς ίδιας μας. Προτείνεται ὅπως, διὰ τὴν καλυτέραν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ τὴν δελτίωσιν τῆς ἐργασίας καὶ τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους, ληφθοῦν τὰ κάτωθι μέτρα:

1) Νὰ μειωθῇ ἡ τιμὴ τῶν καυτίμων, ἔξιστον μέρη πρὸς τὴν διεισδύων κρατούσαν.

2) Νὰ καταργηθοῦν ἡ μειωθούν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰ διάφορα δάρη, τὰ προερχόμενα ἀπὸ τέλη τοῦ Ο.Π. διὰ τοὺς ἀπειδάτας, τὰ

λιμενικά δικαιώματα (πλευρίσεως, ἀγκυροβολίας), καθὼς καὶ αἱ τελωνειακαὶ διατυπώσεις ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν.

3) Νὰ κανονισθῇ μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ Υπουργείου ἡ καταλληλότης τῶν πλοίων κατὰ γραμμάς.

4) Νὰ ἀκυρωθῇ ἡ ἀπόφασις διακινήσεως ἐπιβατῶν μεταξὺ λιμένων τοῦ ἐστατερικοῦ ἀπὸ μὴ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη (νόμοι 6059 καὶ ὅρθον τὸ μέτρον).

5) Νὰ περιληφθοῦν εἰς τὰ συμβούλια τοῦ Τουρισμοῦ καὶ τοῦ Ο.Π. ἀντιπρόσωποι τῆς Ἀκτοπλοϊκῆς Ένωσεως.

6) Νὰ συσταθοῦν σχολαὶ θαλασηπόλων καὶ μαγείρων.

7) Νὰ δοθοῦν εἰς τὰ πλοῖα, ἀτινα, λόγω τῆς χωρητικότητός των, θὰ παραχωρήσουν τὴν θεσιν τῶν εἰς μεγαλύτερα, ἀνάλογοι αὐξήσεις τοῦ μισθώματος διὰ τὰς ἀγόνους γραμμάς.

8) Νὰ παραχωρηθῇ μικρὰ αὐξήσις τῶν εἰσιτηρίων εἰς γραμμάς, εἰς τὰς ὅποις σήμερον ὁ ναύλος εἶναι χαμηλός.

9) Νὰ συσταθῇ Κοινὸν Ταμεῖον, εἰς τὸ ὅποιον νὰ καταβάλλουν οἱ ἐφοπλισταὶ ἵνα τέλος ἐφ' ἑκάστου ἐκδιδούμενου εἰσιτηρίου, ἀπὸ δὲ τὸ δημιουρηθόμενον κεφάλαιον νὰ διδεται ἀνάλογος ἀποζημιώσις εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν ἔξερχομένων τῆς ὑπηρεσίας παρηλίκων σκαφῶν.

10) Νὰ δικαιοιται ὁ ἐφοπλιστής, ὁ διαθέτων πλείσια τῶν τριῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ὅπως ἔχῃ ἔνα ἐφεδρικό πλοίον διὰ τὴν καλυτέραν ἔξυπηρέτησιν τῶν γραμμῶν του, ἐν ἀνάγκῃ δὲ νὰ τὸ διασέθηται καὶ εἰς ἄλλας γραμμάς, ἐφόσον τοῦτο ἥθελε θεωρηθῆ πρόσφορον ἐκ μέρους τοῦ Υπουργείου. Νὰ δύναται ἀπέτιση νὰ δρομολογήσῃ ἔπειρον πλοίον, μεγαλυτέρων ἀνέσεων, κατὰ τὸ διάστημα τῆς θερινῆς περιόδου εἰς γραμμάς ἔχουσας ἀνάγκην πυκνοτέρας συγκοινωνίας, μὲ ηύημένους ὅμως εἰσιτηρίουν.

Καὶ 11) Νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅπως διατείρουν ἀποθήκην εἰδῶν «ετράνζιτο» καὶ ίδιως ἔξαρτημάτων καὶ ὑλικῶν μηχανῆς, πρὸς ταχυτέραν ἐπισκευήν ἐνδεχομένης διάβαντος τῶν πλοίων.

Ἐὰν θεσμοθετηθοῦν τὰ ἀνωτέρω, θὰ προέλθῃ ἀρτία ἔξυπηρέτησις τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ ὑφ' ὅλας τὰς ἀπόψεις, τόσον κατὰ τὸ θέρος, δσον καὶ κατὰ τὸν χειμώνα, ώστε θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ ἄλλα νεώτερα πλοῖα. Διὰ τὴν πρόσκτηρίν των θὰ ἐνδιαφερθοῦν οἱ νῦν εἰς τὴν Ἀκτοπλοΐαν ἐργαζόμενοι ἐφοπλισταὶ καὶ ὄλλοι.

SEX.....

«Ἄφροδίτη», «Ἄδωνις» καὶ «Ερως» εἶναι τὰ ὄντα δικαιώματα τῶν τριῶν ἀκτοπλοϊκῶν - ὄχηματαγωγῶν, τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὴν Τεργέστην.

Θὰ παραξενεύθουν τίνες μὲ τὰς ἐπιλεγέντα διάνοματα. Εἰς νυκτερινὰ κέντρα διασκέδασεως θὰ είχον τὴν θεσιν τῶν η τούλαχι-

στον εἰς ιδιωτικὰς θαλασηπούς. Πρωτοφανῆ ὅμως διὰ πλοία δημοσίας χρήσεως. Ὑπεραφθονούν τὰ καταλλήληα ὄντα δικαιώματα ἀπὸ τὴν Ιστορίαν, παλαιαὶ καὶ νέαν.

Ο Ε.Ο.Τ. είναι ἀσφαλῶς ὁ ὑπεύθυνος τῆς... ἐρωτομανούς αὐτῆς ἐκδηλώσεως. Προκαλείται τὸ δημόσιον αἴσθημα.

ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ ΚΑΙ ΜΑΓΕΙΡΟΙ

Λείπουν τὰ πληρώματα τῶν διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν, οἱ θαλασηπόλοι καὶ οἱ μάγειροι. Παλλά, πάμπολλα τὰ προστεθέντα εἰς τὸ στόλον μας μεγάλα ἐπιβατηγά. «Ολα τώρα μὲ τὴν ἔναρξην τῆς θερινῆς περιόδου ἔξεκινθσαν. Ή ἐπάνδρωσίς των κατέστη πρόδημο βιδεπίλυτον.

Οι πλοιοκτήται μεσογειακῶν καὶ τουριστικῶν ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς συμπλορώσεως τῶν κενῶν διὰ ξένων — Ιταλῶν — θαλασηπόλων. Είναι πολύγλωσσοι, ἔξυπηρτεικῶται καὶ ἀποδίδουν ἔργον περισσότερον τῶν Ελλήνων συναδέλφων των. Ἀπόδειξις: Ολιγάτεροι οἱ συγκροτούντες τὰς διοικητικὰς ὑπηρεσίας ιταλικοῦ σκάφους, διοιστόπου μὲ ίδικον μας ἐπιβατηγόν. Καὶ ἀποδίνειν, πράγματι, σοβαρωτέρα ἡ Ἑλλειψις πληρωμάτων, ἀπὸ τὸ γεγονός τῆς ἀξιώσεως τῶν σωματείων διὰ τὴν πολυτηρεστέραν συγκρότησιν τῶν διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν. Εκεὶ ὅπου δέκα Ιταλοί θαλασηπόλοι δικούν, χρειάζονται περισσότεροι ίδιοι μας. Τὸ αύτὸν καὶ διὰ τοὺς μαγείρους.

Τώρα, μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ 48ώρου, τὸ ἐλληνικὸν ἐπιβατηγόν κατέστη ἀκριβώτερον τοῦ ιταλικοῦ, ἔχασε τὴν συναγωνιστικὴν ίκανότητα, λόγω, ἀκριβῶς, τῆς πολυτηρεστέρας εἰς θαλασηπόλους συνέσεως.

Ἄλλα καὶ πολὺ δικαίως προβάλλεται ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ μία ἄλλη ἐνδιαφέρουσσα παραπήρησις, ἡ ἔχη: Ο «Ἐλλην» ἐφοπλιστής δεσμεύεται ἀπὸ τὸν Νόμον νὰ προσλαμβάνῃ ἐπὶ τὸν πλοῖον πλήρωμα ἐλληνικόν. Διατί νὰ μὴ δεσμεύεται καὶ ὁ «Ἐλλην» ναυτικὸς νὰ προτιμᾷ τὸ ἐθνικόν του πλοίον, σταύτο τοῦ προσφέρῃ τὴν ἀπασχόλσιν; Διατί ἐπιτρέπεται εἰς αὐτὸν νὰ ναυτολογήσῃ ἐπὶ ξένων πλοίοιν — πρὸ ημερῶν τὸ ἐδραϊκὸν «Σαλόμη», προσέλασεν «Ἐλληνας θαλασηπόλους» — σταύ τὰ ἐλληνικὰ σκάφη τόσην ἔχουν ἀνάγκην θαλασηπόλων;

Αὐτὰ καὶ ἄλλα ἐρωτήματα διπευθύνονται πρὸ τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας καλούμενον νὰ ἐπιλύσῃ τὸ μέγα πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν πληρωμάτων, σπερ τώρα ἀπασχολεῖ τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἐπιβατηγόν, σποώς καὶ τὴν φορτηγόν.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ

Γεγονός πολλὰ ὑποδεικνύον: Σοβιετικὰς ἐπιβατηγά προσφέρονται ἡδη εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν διὰ τουριστικὰς ταξίδια. Πρόκειται περὶ σκαφῶν νεοτεύκτων, μὲ ὄλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις.

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

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI No 1
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE
TELEPHONES: 23703 - 29784 - 38262
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

VENEZIA

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

MONFALCONE

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

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

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

Όλιγα είναι τά προσφέρομενα. Αύριον θά είναι περισσότερα. Εις τά ναυπηγεία της Ανατολής. Γερμανίας καὶ της Πολωνίας ναυπηγούνται ήδη διαφόρων τύπων έπιβατηγά, ιδιαιτέρως δέ καὶ τινα τουριστικά.

Πρὸ μέρον ὁ Ρώσος ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸς ἔγνώρισεν εἰς δηλώσεις του τὰς μελλοντικὰς ἐπιδιώξεις τῆς μεγάλης πλέον ρωσικῆς Ναυτιλίας. Όλιγότερα, σὺν τῷ χρόνῳ, ξένα σκάφη δὲ ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς ρωσικὰς μεταφοράς. Εἰς τὸν στίβον τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς θὰ εἰσέλθῃ τὸ ρωσικὸν πλοῖον, προσφέρον τὰς πρὸς τρίτους ὑπηρεσίας του. Μετ' ὀλίγον ἡ Ρωσία θὰ συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν πρωτίστης τάξεως ναυτικῶν χωρῶν. Καὶ δεδομένης τῆς κρατικῆς πλοιοκτησίας, τὸ ρωσικὸν σκάφος — φοστηγὸν καὶ ἐπιβατὴγὸν — θὰ καταστῇ ἐπικίνδυνος ἀνταγωνιστῆς. Τὸ κέρδος δὲν θὰ είναι ἡ μόνη ἐπιδιώξις του.

Προσφέροντο εἰς τὴν ἀγορὰν φορτία ξυλείας ρωσικῆς. Ναύλος χαμηλότερος τοῦ περιστονοῦ κατὰ 20 σελλίνια. Βάσιμος ἡ δικαιολογία τῶν Ρώσων: «Ἐχομεν τώρα τὰ ίδια μας πλοῖα».

ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ

Πηγὴ ἔργασίας ἀξιόλογος διὰ τὰ ἐλληνικὰ ἐπιβατὴγὰ ἡ μεταφορὰ προσκυνητῶν ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Βορείου Αφρικῆς πρὸς τὴν Μέκκαν. Κατὰ χιλιάδας ἔκει συρρέουν, μετὰ τὰς παρασχεθείσας διευκολύνσεις ἀπὸ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν.

Ἐπτὰ ἑλληνικὰ σκάφη ἐναυλώθησαν διὰ δύο ταξίδια διμήνου διακρείας, μὲν ναύλους ὀπωδηπότε ικανοποιητικούς, δεδομένης καὶ τῆς νεκρᾶς εἰς ἑδῶ κίνησιν περιόδου καθ' ἥν ταῦτα ἐκτελοῦνται.

Ποιοι ἄλλα, πλὴν τῶν ίδικῶν μας, ἐναυλώθησαν ἐπίσης. Προτιμῶνται ὅμιλοι τῶν ἄλλων ξένων τὰ ἑλληνικά, λόγω καταλόγητος, παρεχομένων ἀπὸ αὐτὰ διευκολύνσεων

καὶ τοῦ χαμηλοτέρου ναύλου.

Τὸ γεγονός αὐτὸ τῆς προτιμήσεως πρέπει καὶ νὰ διεγείρῃ ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς τὴν περιοχὴν πρὸς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Βορ. Αφρικῆς τῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ναυτιλίας μας. Πρόσφορον τὸ ἔδαφος.

Η ΒΟΥΛΓΑΡΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Μᾶς ἀποστέλλονται ἀπὸ τίνος τὰ τευχή τοῦ Βουλγαρικοῦ περιοδικοῦ «Κοραμποστρογέννε», ποὺ σημαίνει «Ναυπηγία». Πρόκειται περὶ ἀρίστης τὴν ἐμφάνισιν ἐκδόσεως, εἰς τὰς τελευταίας σελίδας τῆς όποιας περιέχεται περὶ ληφθῆσιν τῶν περιεχόμενών εἰς τὴν ρωσικήν, τὴν γερμανικήν καὶ τὴν ἄγγλικήν γλώσσαν.

Τόσον αἱ τεχνικοὶ περιεχομένου μελέται ποὺ δημοσιεύονται, εἰναι ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἀρτιαὶ καὶ ἐνδιαφέρουσαι, ἔκεινο ὅμως ποὺ προκαλεῖ τὴν ἐντύπωσιν εἰναι ἡ εἰς τὸν τομέα τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν πρόδοσις τῆς πρὸς δορρᾶν γείτονος χώρας.

Πλοῖα μέχρι 5.000, πρὸς τὸ παρόν, τόνων ναυπηγῶνται εἰς τὴν Βάρβαν, πάντα δὲ τὰ διορθητικὰ μηχανῆματα, ἡλεκτρογεννήτριαι κ.λ.π. κατασκευάζονται εἰς Βουλγαρίαν καὶ κυρίως εἰς τὰ ἔργοστάσια «Βασίλη Κολάρωφ» τῆς Σόφιας.

Ο δονδός - διευθυντής συντάξεως κ. Θεόδωρος Στεφάνωφ, ὁ ὅποιος ἐπίστης μᾶς ἐπεσκέψθη πρὸ τίνος, ἔχει ἀρτιαὶ ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν καὶ μὲ ἀντικειμενικότητα προέβη εἰς ἀνάλυσιν τοῦ ἔργου, ὅπερ ἐπιτελεῖ ἡ χώρα του εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν.

Ο ὀρθολογισμὸς μὲ τὸν ὅποιον ἔχει ὀργανωθῆ καὶ τίθεται εἰς ἔφαρμογὴν τὸ σχέδιον ἀναπτύξεως τῆς ἐν προκειμένῳ Βουλγαρικῆς προσπαθείας, πείθει ὅτι σταθερῶς αὐτῇ θὰ προάγεται καὶ δικαιολογεῖ

αὐτὸ πού, ἀπὸ διετίας ἥδη, τονίζομεν: ὅτι καὶ χωρὶς ναυτικὴν παράδοσιν χειραφετοῦνται καὶ καθιστανται ὀσονόπω αὐτάρκεις ναυτιλιακῶς. «Οτι πολλοὶ τομεῖς ἀπασχολήσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀρχίζουν νὰ κείνωνται δι' αὐτήν. Καὶ ὅτι καλὸν είναι ἀπὸ τοῦδε ν' ἀντιμετωπίσωμεν τὰ προβλήματα, ποὺ ἡ τάσις αὕτη τῆς αὐταρκείας, γενικὴ σχεδόν, δημιουργεῖ δι' ἡμάς, τοὺς ναυτίλους.

Καὶ τὰ προβλήματα αὐτά, ἡ Νορβηγία, χωρὶς ιδίαν μεταφορικὴν κίνησιν μεγάλην, τὰ ἀντιμετωπίζει μὲ τὴν ποιοτικὴν ἀνωτερότητα τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ, μὲ τὴν ἔξειδικευμένην ίκανότητα εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης καὶ μὲ τὴν ἀρτιαὶ κατάρτισιν ἐμψύχου ύλικοῦ, δυναμένου νὰ κρατήσῃ εἰς τὸ ύψηλότερον ἐπίπεδον τὴν ἀποστολὴν τοῦ μεταφορέως. «Ἐνῷ ἡμεῖς...

ΠΡΟΣ ΤΙ Η ΑΝΟΧΗ;

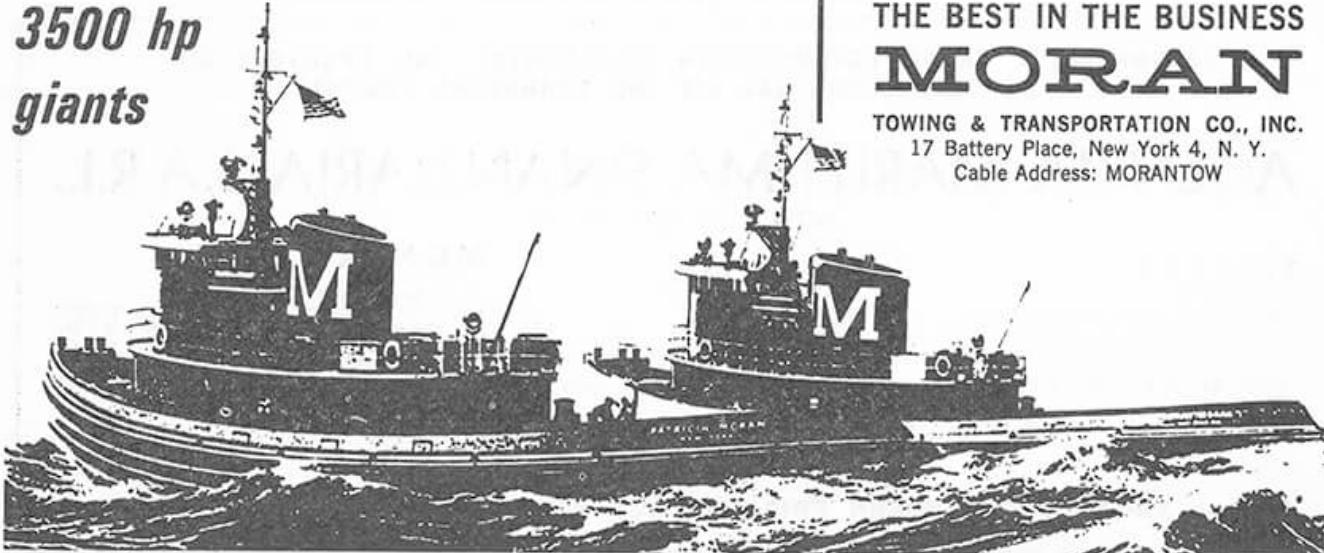
Τὰ τρία πλοῖα - φυγεῖα — «Τροπικάνω», «Σάουθπόλη» καὶ «Νόρθπόλη» — ἔβραϊκης ίδιοκτησίας, ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, δὲν ἀπασχολοῦν πλέον πληρώματα ιδικά μας. Ἀντὶ τῶν Ἐλλήνων προσελήφθησαν Ισπανοί. Ἡσαν εὐθηνότεροι. Αποδεικνύεται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος αὐτοῦ ἡ ξένη ιδιοκτησία. Καὶ ὅμως τὸ Ὑπουργεῖον ἀνέχεται τὴν κατάστασιν. Ή Κυανόλευκος ἔξακολουθεῖ νὰ καλύπτῃ τὰ ὑποπτα τῶν ξένων συμφέροντα...

ΑΘΛΙΟΤΗΤΕΣ

Διερχόμενοι ἀπὸ τὴν πρὸ τοῦ Ὠρολογίου τοῦ Πειραιῶς παραλίαν, ἐστάθημεν πρὸ ἑνὸς ἐκεὶ ἡγκυροδολημένου ἀθλίου τὴν θέαν μικροῦ ξυλίνου πετρελαιοκινήτου σκάφους. Ὁδυνηρὰ ἡ ἐκπληξίς μας, ὅταν διεπιστώσαμεν ὅτι ἐπρόκειτο περὶ τοῦ «έκπαιδευτικοῦ» τῶν Δημοσίων Σχολῶν «Ηλέκτρων.

Καταφανή πλέον τὰ ἵχη τῆς προϊούσης

*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 Nansenplads 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

φθοράς είς τὰς ἐπηγκενίδας του. Δυσκόλως ἐκαλύπτοντο οἱ ἄρμοι, ἀξιοθήνητος ὁ ἔσαρτος, ρυταρὰ ἡ ὅλη του ἐμφάνισις. Καὶ συνεπληρούτο τὸ θέαμα τοῦ ἀθλιότητος μὲν ἐναὶ στρογγυλόν, τὸ μοναδικὸν σωστίον παρὰ τὸν φανὸν τῆς κορώνης, εἰς τὴν πρύμναν τοῦ σκάφους, μὲ τὴν ἑξ ὅθνης ἐπένθυσιν αὐτοῦ καταξιχισμένην. Δυσδιάκριτα, εὔτυχῶς, τὰ γράμματα τοῦ σωστίου: Δ. Σ.Ε.Ν. — ΥΔΡΑ.

Πρὸ τριακονταείας καὶ πλέον ἐνευπηγῆ, ὅπως ἐπληροφορήθημεν, τὸ σκάφος αὐτὸν καὶ ἀφοῦ ἐντατικῶς εἰργάσθη διὰ τὸν ἀρχικὸν ἰδιοκτήτην του, εὐρέθη κατὰ τὴν Κατοχὴν εἰς τὸν χεῖρας τοῦ «ναυτικοῦ» τῶν συμμοριτῶν. Ἔτο... ἡ ναυαρχίς του «ΕΛΛΑΝ». Εὐκόλως τις ἀντιλαμβάνεται τὸν διαθὺν τῆς συντηρήσεως τοῦ σκάφους εἰς τὰς χείρας ἑκείνας. Ἐξυπηρέτησε κατόπιν τὴν Σχολὴν τῆς «Υδρας», σὸν ἐν τοιούτον πλωτὸν κατασκευάσμα θὰ ἤδυνατο νὰ τὸ κάμῃ. «Ἐδωσεν ἐπὶ τέλους ὅ,τι θὰ ἀνέμενε τις ἀπὸ αὐτό.

Ἡ ἀθλιότης, σῆμα, ὅλης αὐτῆς τῆς ὑπόθεσεως τοῦ «έκπαιδευτικοῦ» τῶν Ναυτικῶν μας σχολῶν ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἔξακολουθεῖ τούτο νὰ χρησιμοποιήται. Τὸ κύρος, δεδαίως, τοῦ Κράτους καταρρακοῦται· δυσφημεῖται τὸ ἔργον τῶν Σχολῶν — δὲν συμπειρειλήφθη εὐτυχῶς εἰς τὸ τελευταῖον Λεύκωμα — καὶ ἔκτιθεται αὐτὴ ἡ μεγάλη Ναυτιλία μας.

«Ἄς φροντίσουν, τούλαχιστον, οἱ καλοὶ ἄρμοδιοι νὰ μὴ προβάλλουν εἰς τὸ κεντρικότερον σημεῖον τοῦ πειραικοῦ λιμένος τὸ στίγμα αὐτὸν τῆς ναυτικῆς μας ἔκπαιδεύσεως. Αὐτοί, χρυσοποίκιλοι, δὲν ἐφόρτισαν νὰ ἔχουν τὸ μοναδικὸν μας ἔκπαιδευτικὸν καλύτερον — τούλαχιστον — συντηρημένον, χρωματισμένον, καθαρόν.

Ὁ ἀμεσὸς προπολισμὸς τοῦ σκάφους αὐτοῦ εἰς μίαν ἔρημικὴν ἀκτὴν ἐπιβάλλεται, μέχρις ὅτου πωλήθη διὰ καυσόδυλου. «Ἅν περιάτερον χρησιμοποιήσις του ἀπὸ τὰς Σχολὰς ὀπωδόηποτε πρέπει νὰ παύσῃ. Καὶ ἡ ἀπλῆ του θέα ἀπογοητεύει ἀσφαλῶς τοὺς μαθητάς. Δὲν περιποιεῖ, ἐπὶ τέλους, τιμῆν διὰ τὴν ναυτιλλομένην 'Ελλάδα.

ΑΙ ΕΝΟΧΛΗΣΕΙΣ

Εἶχε πρὸ ἡμερῶν καταπλεύσει πρὸς παραλαβὴν καυσίμων εἰς τὸν λιμένα τῆς Πύλου, προερχόμενον ἑξ Αύστραλίας, νεότευκτον Ἑλληνικὸν μπάλκιν κάρριερ, ἐκτελοῦν τὸ παρθενικόν του ταξίδιον.

Πρώτη ἡ τῆς ἐπισκέψεως ὁχληρά, πλὴν συνήθης, ἀπασχόλησις τοῦ πλοιάρχου: Τρεῖς δραπέται εἰς τὴν Αύστραλιαν. (Σχετικῶς ὀλίγοι. Εἰς ἄλλα πλοῖα δέκα καὶ δώδεκα). Διατριώσεις γραφειοκρατικαὶ πολλαῖ. 'Ανακρίσεις, κατάθεσις τῶν φυλλαδίων, παράδοσις τοῦ ἴματισμοῦ, τῶν ὀφειλομένων κ.λ.π.

Δευτέρα ἐνόχλησις: Κοινοποίησις κιλῆσιν ἀπὸ τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον καὶ τὸ δικαστήριον Καλαμῶν. Θᾶ ἔξεδικάζετο ὑπόθεσις προγενεστέρων δραπετεύσεων ἀπὸ ὅλο ὑπὸ τὴν διακυβέρνησιν τοῦ αὐτοῦ πλοιάρχου σκάφος τῆς αὐτῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.

Ἡ μὴ προσέλευσις εἰς τὸ Πειθαρχικὸν καὶ τὸ Δικαστήριον θὰ ἐσήμαινε κυρώσεις. Πρόσθετον περιπέτειαν θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς ὁ πλοιάρχος διὰ τὰς νέας δραπετεύσεις.

Τρίτη, ὅχι διλγότερον ὁχληρά, ἐπίσκεψις ὀργάνου τοῦ Λιμεναρχείου Πύλου διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν μέσων ψυχαγωγίας τοῦ πλοιάρχου. 'Επρόκειτο περὶ σκάφους μεγάλου, νεοτεύκτου. "Ολα ἐπ'" αὐτοῦ ἥσαν ἄνετα, συγχρονισμένα. 'Η... ἐπιθεώρησις τοῦ λιμενικοῦ ὄργανου ἦτο περιττή.

Καὶ μᾶς προσέθεσεν ὁ διαχειριστὴς τοῦ σκάφους ὁ ἐπισκεφθεὶς αὐτὸν εἰς τὸν λιμένα τῆς Πύλου: 'Υπῆρξε τόση ἡ ἀγανάκτησις μου ἀπὸ τὰς τολαπωρίας εἰς ἃς ὑπεβλήθη ὁ πλοιάρχος κατὰ τὴν ἑκεὶ διλγότερον παραμονὴν τοῦ πλοίου, ὡστε ἀπεφασίσθη τοῦ λοιποῦ νὰ παραλαμβάνουν τὰ σκάφη μας

καύσιμα εἰς τὴν Αύγουστον, καὶ τοῦτο παρὰ τὴν ἐν παντὶ ἐπιδιειχθεῖσαν προθυμίαν τοῦ κ. Λιμενάρχου, ὅπως ἐξυπηρετήσῃ τὰς ὑποθέσεις τοῦ πλοίου — ἐντὸς πάντοτε τῶν ἐκ τοῦ Κέντρου διαταγῶν.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΥΛΟΝ

'Ανεκοινώθη πρὸ τοῦ, ὅτι τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας είχε διενεργήσει ἐπιθεώρησιν τῶν σταθμῶν ἀνεφοδιασμοῦ εἰς καύσιμα. Διερωτώμεθα ἂν διεπιστώθηται κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν ἡ καθυστερημένη τηλετικοίνων τοῦ σταθμοῦ τῆς Πύλου μὲ τὸ ἐδόν Κέντρον.

Πράγματι, ἀπὸ τῆς ὁδούς ἐσπερινῆς διακόπτεται ἡ τηλεφωνικὴ ἐποφή μὲ τὴν Πρωτεύουσαν. Καὶ ἂν λόγω ἐπειγούσης τίνος ἀνάγκης χρειασθῇ ἡ ἀμεσός μὲ τὸ Κέντρον ἐπικοινωνία, τοῦτο καθίσταται ἀδύνατον. Οὔτε τὸ πλοίον, ὅπερ καταπλέει μετὰ πολύμηνον ταξίδιον πρὸς παραλαβὴν μπόνκερ, μὲ διλγότερον παραμονήν, ἐξυπηρετεῖται, οὔτε καὶ ὁ ἐκεὶ Λιμενάρχης μὲ πληρότητα ἡμιπορεῖ νὰ ἐκτελέσῃ τὰ καθήκοντά του, ἐφ' ὅσον ἀδυνατεῖ νὰ ἐπικοινωνήσῃ μὲ τὸ 'Υπουργείον, χωρὶς καθυστέρησιν, ἐπὶ θέματος κατεπειγούσης μορφῆς.

Καὶ καταπλέουν εἰς τὸν λιμένα τῆς Πύλου τόσα καὶ τόσα ποντοπόρα φορτηγά, ἔχοντα συχνότατα ἀνάγκην τῆς ἐπικοινωνίας μὲ τὰς 'Αθήνας.

"Αν διενηργήθη ἡ ἐπιθεώρησις καὶ εἰς τὸν σταθμὸν τῆς Πύλου, θὰ ἔλαβεν ἀσφαλῶς γνῶσιν τὸ 'Υπουργείον τῆς σοδαρᾶς αὐτῆς ἐλλείφεως. 'Επρεπεν ἡδη νὰ είχε προέλθει εἰς τὰ κατάλληλα διαβήματα πρὸς τὸν Ο.Τ.Ε.

'Αξίζει νὰ πληροφορηθῶμεν τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἐνεργειῶν αὐτῶν, ἐφ' ὅσον δεδαίως κατενόησε τὸ 'Υπουργείον τῆς ἀνάγκην τῆς συνεχούς ἐπικοινωνίας. 'Αν τούναντίον, παρῆλθεν ἀπαραήρητος ἡ ἐλλειψις, ἀς ἐνημερωθῆ ἐπ' αὐτῆς ὁ κ. Μπίρης καὶ ἀς θελήηται προδῆ, ἔστω καὶ τώρα, εἰς τὰ κατάλληλα διαβήματα.

'Ο λιμὴν τῆς Πύλου προσέλαβε πλέον μορφὴν κέντρου ναυτιλιακοῦ εύρυτέρας σημασίας. Πρέπει νὰ ἐπικοινωνῇ μὲ τὸ Κέντρον ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, καθ' ὅλον τὸ

24ωρον. "Αλλως δὲν ἐξυπηρετοῦνται τὰ ἑκατοπλέοντα σκάφη, τὰ τόσα διὰ τῆς προσεγγίσεώς των εἰς τὴν Πύλον εἰσφέροντα εἰς τὴν οικονομίαν μας.

ΤΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟΝ ΠΗΔΑΛΙΟΝ

Καιρὸς είναι νὰ δοθῇ μία, ἀπὸ ἐπισήμου πλευρᾶς, ἐμρησία εἰς τὸ θέμα τῶν φυλακῶν γεφύρας τῶν πλοίων ποὺ διαθέτουν αὐτόματον γυροπιδαλιούχον. 'Αντεγκλήσεις προκαλοῦνται ἐπὶ τῶν πλοίων ἀπὸ τὴν στήμερον ψιφισταμένην, ἀσφάφειαν. Πολλοὶ πλοιάρχοι καὶ ἐφοπλισταὶ διερωτῶνται: Πρὸς τί ἡ διπλή ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου γυροπιδαλιούχου, ἀφοῦ ὁ ναύτης - πηδαλιούχος θὰ συνεχίσῃ τὴν ἀσκοπον παρουσίαν του εἰς τὴν γέφυραν;

"Ίδου μία σχετικὴ ἐπιστολὴ πλοιάρχου πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας του:

'Αξιότιμοι Κύριοι,

"Ἐν συνεχείᾳ τῆς ἀπὸ 3ης 'Ιανουαρίου ἐξ ἐπιστολῆς μου, ἀναφορικῶς μὲ διαμαρτυρίαν τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ τὴν διακυβέρνησιν μου φορτηγοῦ διὰ τὰς φυλακάς, γνωρίζω υμῖν, ὅτι ἔχηται στην τοῦ Βρεμητῆ τὴν παρέμβασιν τοῦ προειδούλου λιμενάρχου 'Αμβούργου καὶ τοῦ ἐκεὶ ἀντιπροσώπου τῆς Π.Ν.Ο. 'Ο προειδούλος λιμενάρχης μὲ παρετήρησε, διότι δέν είχον δρίσει διπλᾶς φυλακάς ἐν πλῷ καὶ ἀπεφάνθη δῆτι, συμφώνως πρὸς τὰς ἀποφάσεις τοῦ Υ.Ε.Ν. (ὑπ' ἀριθ. 57525/5137, τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1948 καὶ 3746/128, τῆς 19ης 'Ιανουαρίου 1962) τὰ πλοῖα ἀπινάκιαν εἴχουν αὐτόματον πηδαλίουν, ὑποχρεούνται νὰ διατηροῦν ἐν πλῷ, νῦκτα καὶ ημέραν, διπλᾶς φυλακάς ναυτῶν.

"Ἀπήντησα εἰς τὴν παρατήρησιν τοῦ κ. Λιμενάρχου, ὅτι δέν είναι δρῆ ἡ διατήρησις «look out» ναύτου τὴν ημέραν, ἀφοῦ ὑπάρχει ἐπὶ τῆς γεφύρας, δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν σκοπόν, δὲ ἀξιωματικὸς φυλακῆς.

Μετὰ τιμῆς

Ο Πλοιάρχος

ΒΡΕΜΗ, 11 Μαρτίου 1964

Προφανῆς είναι ἡ ἐν προκειμένῳ παρεξήγησις. Οι πλοιοκτήται ζητοῦν σχεδόν τὴν κατάργησιν τῶν διπλῶν φυλακῶν, ἐνῷ οι ναυτικοὶ ἀπαίτουν τὴν συνέχισην τοῦ καθεστῶτος, ως ἄν νὰ μὴ ὑπῆρχε τὸ αὐτόματον πη-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED

καλύπτει τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοία
κατὰ κινδύνων πολέμου

UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD.

('Η μεγαλυτέρα 'Οργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ
'Αποζημίωσιν πλοιοκτητῶν εἰς δλόκληρον τὸν κόσμον)
καλύπτει τὰ πλοῖα ὅλων τῶν σημαιῶν διὰ ζημίας πρὸς τρίτους

UNITED KINGDOM FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE ASSOCIATION LTD.

παρέχει νομικὴν προστασίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐν περιπτώσει διαφορῶν

UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD., καλύπτει τὰ ὑπὸ σημαιῶν τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ χωρῶν τῆς Κοινοπολιτείας πλοία κατὰ κινδύνων πολέμου

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

δάλιον. Ής πάντοτε συμβαίνει εἰς τοιάσιας περιπτώσεις, έχουν καὶ οἱ δύο ἀδίκοι. Εἰς τὸ μέσον εὐρίσκεται τὸ ὄρθον, ἡ ἀνάγκη δὲ τῆς θεομοθήσεως του ἐπιτακτική, πλέον, προβάλλει.

Οἱ ἑφοπλισταί, ἀφ' ἐνός, πρέπει νὰ παραδεχθῶν, ὅτι ἡ σημερινὴ εἰς προσωπικὸν καταστρώματος σύνθεσις τῶν συνήθων, τῶν μὴ αὐτοματοποιημένων δηλαδή, πλοίων, εἶναι ἡ ἐλαχίστη δυνατὴ διὰ μίαν στοιχειώδη συντήρησιν τῶν πλοίων των. Άυτοὶ οἱ ίδιοι αὗξανουν ύπερ τὴν σύνθεσιν τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτοπαίδων ἐπὶ τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν των, ήνα μὴ ἡ διάθρωσις αὐτῶν ἐκταθῆ πέραν τῶν δρίων, ποὺ δύναται νὰ ἐλέγῃ ἐν καλῷς ἔργαζόμενον πλήρωμα.

Πρέπει ἀκόμη νὰ ὁμοιογῇ, ὅτι ἡ διπάνη τῆς ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου γυροπηδαλίου όποιονταν ἐν τὸς ἐνός ἐτούς, ὡς ἔχει ἀναμφισβήτητως ἔξακριβωθῆ, ἐκ τῆς οἰκονομίας ποὺ προέρχεται εἰς χρόνον τοῦ πλοίου καὶ καύσιμα λόγω ἀποφυγῆς τῶν παροιακίσσων. Δὲ, ἔχει, ἐπομένως, ὡς σκοπὸν τὴν εἰς προσωπικὸν οἰκονομίαν ἡ ἐγκαταστάσις τοῦ αὐτομάτου πηδαλίου.

Οἱ ναυτικοί, ἀφ' ἑτέρου, καλὸν θὰ είναι νὰ παύσουν ἀναζητοῦντες αἴτιας πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἔργασίας. 'Ἐν πλῷ, εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, τὴν μὲν ἡμέραν, δὲ ἐκτελεῖται ἡ συνήθης ἔργασις συντηρήσεως τοῦ πλοίου, ἡ εἰς τὴν γέφυραν παρουσία τοῦ πηδαλίου είναι περιττή. 'Ο ἀξιωματικὸς φυλακῆς, είναι πλέον ἡ ἐπαρκῆς διὰ τὴν ἀπολυτοῦ ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν νύκτα, ἡ συνέχεισις τοῦ ὑψηταμένου καθεστῶτος ἐπιβάλλεται. 'Ο εἰς τῶν ναυτῶν φυλακῆς θὰ παραμένῃ ἐπὶ τῆς γεφύρας, μετὰ τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς. Τὸ δὲ δεῖ θὰ ἐκτελῷ ὑπηρεσίαν πηδαλίου, ἀποτελεῖ τὴν, οἰονεὶ, ἀντιπαροχὴν διὰ τὸ δίωρον ποὺ ειργάσθη εἰς τὸ κατάστρωμα, κατὰ τὴν ἡμέραν, ἀντὶ νὰ ἀσχολήσται μὲ τὴν, ἐλαφροτέρων, ἔργασίαν τοῦ οἰλικοῦ. 'Ο ἑτερος τῶν ναυτῶν θὰ περιφέρεται ἀνὰ τὸ πλοίον πρὸς ἔξακριβωσιν τοῦ ἄν δλα ἐπ' αὐτῷ ἔχουν καλῶς, ὡς καὶ σήμερον συμβαίνει.

'Υπὸ τὸ ἀνωτέρω πνεῦμα, νομίζομεν, πρέπει νὰ λυθῇ, ἀπαξ διὰ παντός, τὸ ζῆτημα. Πάσα ἐκ τοῦ πνεύματος αὐτοῦ παρέκκλισις, πρὸς οκολιάς δῆγει ἀτραπούς.

Ο ΔΙΑΥΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ

'Αφορμὴν λαμβάνον ἐκ τῆς ἀρξαμένης ἥδη ἐκβαθύνσεως τοῦ διαύλου τοῦ ναυτικοῦ Σαλαμίνος, τὴν ὅποιαν ἐντόνως ἔζητησαν αἱ εἰς τὸ ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος βιομηχανίαι, ὡς είναι ἡ Χαλιθουργικὴ κ.λ.π., τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἐλλάδος,

δι᾽ ἔγγραφου του πρὸς τὸ Y.E.N. καὶ τὰ λοιπὰ ἀρμόδια Ὑπουργεία, προβάνει εἰς ὠρισμένας ὄσθιας ὑποδείξεις, ὡστε ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ θέματος αὐτοῦ νὰ γίνη, βάσει τῶν ἐπιταγῶν καὶ τοῦ μέλλοντος.

Τονίζεται κατ' ἄρχην ὅτι, τόσον ὁ ὄρμος τῆς Ἐλευσίνος, ὅσον καὶ ἡ ὅλη ἀπὸ τοῦ Περάματος μέχρι Μεγάρων περιοχὴ — φυσικὴ συνέχεια τοῦ μείζονος λιμένος Πειραιῶς — περιλαμβάνει μερικὰς ἐκ τῶν πλέον ζωτικῶν βιομηχανιῶν τῆς Ἐλλάδος. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ζωρὰ είναι καὶ ἡ πρὸς τὰ ἔκει ναυτιλιακὴ κίνησις, τόσον διὰ τὸν εἰς πρώτας ὑλας ἐφοδιασμὸν τῶν εἰς αὐτὸν διοικητικῶν, ὅσον καὶ διὰ τὴν διακίνησιν τῶν διοικητικῶν αὐτῶν προϊόντων.

Τὸ εἰδος, σῦμως, καὶ τὸ μέγεθος τῶν ἀνωτέρω βιομηχανικῶν συγκροτημάτων, ἀπαιτεῖ τὴν χρησιμοποίησιν ὀλονέν καὶ περισσοτέρων μεγάλων πλοίων διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν πρὸς αὐτὰ καὶ ἐξ αὐτῶν μεταφορῶν. Προφανής, ἐπομένως, καθίσταται ἡ ἀνάγκη τῆς εὐχερούς προσπελάσεως τῶν μεγάλων αὐτῶν πλοίων. 'Η σκέψις τῆς ἐγκαταστάσεως ἀλευθέρων βιομηχανικῶν συγκροτημάτων καὶ ἐλευθέρας ἐμπορικῆς ζώνης διαμετακομίσεως εἰς τὴν αὐτὴν περιοχήν, θὰ καταστήσῃ ἔτι περισσότερον ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην τῆς διευκολύνσεως τῆς ἐντὸς αὐτῆς ναυσιπλοΐας. Δι' ὃ καὶ ὑποδεικνύεται:

α) Ἡ ἐκβάθυνσις τοῦ διαύλου μέχρι βάθους 15 τούλαχτον μέτρων.

β) Ἡ διεύρυνσις αὐτοῦ, ὡστε νὰ καθίσταται εὐχερής ἡ σύγχρονος διέλευσις δύο ἀντιπλεόντων μεγάλων πλοίων, ἀνεξαρτήτως καιρικῶν συνθηκῶν καὶ

γ) Ἡ μετάθεσις τῶν δάσεων τῶν δύο πύργων ἀρτίσεως τῶν πρὸς Ναυτοστόμον ἡλεκτροφόρων καλωδίων, ὡστε ἀφ' ἐνός μὲν νὰ αὐξηθῇ ἡ μεταξὺ αὐτῶν ἀπόστασις ὅσον θὰ ἀπατήσῃ ἡ διεύρυνσις τοῦ διαύλου, ἀφ' ἑτέρου δὲ νὰ μεταβληθῇ ἡ σχετικὴ αὐτῶν, ὡς πρὸς τὸν ἀξόνον τοῦ διαύλου, θέσις. Εἰς τὴν σημερινὴν θέσιν των, ἐπὶ ἀποτόμου στροφῆς τοῦ διαύλου, οἱ ἀνωτέρω δάσεις ἀποτελοῦν κίνδυνον καὶ διὰ τὰ πλοῖα καὶ δι' αὐτὰς τὰς ίδιας.

Ύπὸ τὸν συνήθη εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν κατά τινας ἐποχάς τοῦ ἔτους δυτικῶν ἀνεμῶν, ὡς ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα, ἡ ταυτόχρονος διέλευσις δύο ἀντιπλεόντων πλοίων ἀποτελεῖ ἐπικίνδυνον ἔχειρημα. Πολλαὶ συγκρούσεις πλοίων καὶ πολλαὶ προσκρούσεις αὐτῶν ἐπὶ τῶν δάσεων τῶν πύργων ἔχουν σημειώθη.

Προσθέτει τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ὅτι ἡ, ὑπὸ τὸ ἀνωτέρω πνεῦμα, δελτίωσις τοῦ διαύλου ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς σημερινῆς του

ἐκβαθύνσεως, ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τῆς ἐποχῆς καὶ θὰ διευκολύνῃ τὴν πραγδαίον ἔξελιξιν τῆς βιομηχανικῆς αὐτῆς περιοχῆς.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

'Επιπεπεύδει ὁ Ο.Λ.Π. τὴν προκήρυξιν τῆς δημοπρασίας διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δύο πλωτῶν δεξαμενῶν, δάσει τῆς ὑπὸ τοῦ κ. Φραγκούλη ἐκπονθείσης μελέτης.

'Η μεγάλη δεξαμενὴ θὰ είναι ἀνυψωτικῆς ικανότητος 15.000 τόν. διὰ σκάφη μέχρι 35.000 τόν. d.w., ἐνώ ἡ μικρὰ θὰ περιορίζεται εἰς ικανότητας 3.500 τόν. περίποτον, μὲ τὴν ὄποιαν θὰ ἔχει πρετερήσαι ὁ δεξαμενισμὸς τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, τῶν τουριστικῶν σκαφῶν καὶ ὅλων τῶν φορτηγῶν τῶν μέχρι 5 χιλ. τόν. d.w. 'Ωρισμένα μεσογειακά — 4-5 — τῶν ὅποιων τὸ άρρος ὑπερβαίνει τοὺς 4.5 χιλ. τόννους δὲν θὰ είναι δεκτὰ εἰς τὴν μικρὰ δεξαμενήν.

Αἱ δεξαμεναὶ θὰ ἔγκατασταθοῦν εἰς τὸ Πέραμα, ἐγγὺς τοῦ διαμορφουμένου κέντρου ἐπισκευῶν.

ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Προβλήματα ἀφορῶντα τὰς ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ προξενικοῦ Λιμεναρχείου Λονδίνου:

Πρῶτον οἱ μισθοὶ τῶν ἐργαζομένων ὑπολήγων κρίνονται τελείως ἀνεπαρκεῖς καὶ ἐπιβάλλεται ἡ ἀναπρόσθρομογή των.

Λόγω, ἐπίσης, τῆς διαρκοῦς αὐξήσεως τῶν ἐνοικίων δημιουργεῖται θέμα ἐγκαταστάσεως τῶν ὡς ἄνω ὑπηρεσιῶν. 'Ισως θὰ ἡτοι μός ἡ ἀπόκτησις ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος ίδιου κτιρίου. Τὸ ἥδη καταβαλλόμενον ἐνοικίου θὰ διατίθεται ὡς τόκος τοῦ κεφαλαίου, τὸ ὅποιον θὰ διέθετε τὸ 'Ιδρυμα πρὸς ἀγοράν τοῦ κτιρίου.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου, ἀσχέτως τῆς καλῆς ἐπενδύσεως, θὰ ἔχησφαλίζετο καὶ ἡ εὐπρόσωπος ἐγκατάστασις τοῦ προξενικοῦ Λιμεναρχείου, πράγμα ἀπαραίτητον, λόγω τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς σοβαρότητος τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ μας 'Ιδρυματος.

'Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι αἱ εἰσπράξεις τοῦ N.A.T., αἱ διενεργούμεναι μέσω τοῦ προξενικοῦ Λιμεναρχείου Λονδίνου, ἀνήλθον τὸ 1963 εἰς £ 2.318.020.

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΠΟΛΛΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

Πολλὰ παράπονα ἀκούονται διὰ τὰς ἀπολύσεις ναυτικῶν εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξωτεροικοῦ, λόγῳ τῆς ἐπιβολῆς πειθαρχικῶν ποινῶν. 'Η τοιαυτὴ ἀπόλυτης καὶ τὸν ναυτικὸν κυριολεκτικὸς συντρίbeι καὶ

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C. 2

TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

TEL. 475.284

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

τὴν ἐπιχείρησιν ἐπιβαρύνει, δεδομένου ὅτι δὲν εἶναι εὐχερῆς καὶ ἀδάπανος, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας, ἡ ἀναπλήρωσις τῶν οὕτως ὀπολυομένων ναυτικῶν.

Θὰ ἔπειτε νὰ ἔξευδεθῇ κάποιος τρόπος, ὥστε αἱ ποιναὶ νὰ ἐκτελοῦνται ἄμα τῇ λήξει τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τῶν τιμωρουμένων ἐν τῷ πλοίῳ.

Δὲν εἶναι ὁρθόν, οὐδὲ σκόπιμον διὰ μίαν παράδοσιν πειθαρχικήν, μὲ ἐπιβαλλομένην ποινὴν διμήνου λ.χ. στερήσεως τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως ἐργασίας, νὰ διαταράσσεται ἡ ἐν τῷ πλοίῳ τάξις, ὃ δὲ ναυτικὸς νὰ καταστρέψεται, νὰ χάνῃ τὴν ἐργασίαν του.

Μεταξὺ τῶν πολλῶν καὶ διαφόρων θεμάτων τὰ ὄποια ἀπασχολούν τὸν νῦν 'Υπουργὸν Ε.Ν., ἀς ἔξετασθῇ καὶ τὸ σοθαρὸν τοῦτο ζῆτημα.

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΠΑΡΑΠΟΝΟΝ

Εἰς τὴν ἐπιτόπιον ἐφημερίδα τῶν Καρδαμύλων δημοσιεύεται ἡ κάτωδι διαμαρτυρία τοῦ ἑκεὶ ναυτικοῦ κόσμου διὰ τὴν γλισχρότητα τῆς παρεχομένης φαρμακευτικῆς περιθλιψεως ἀπὸ τὸν 'Οἶκον τοῦ Ναύτου'. 'Ανοδομοσιεύμενην τὴν πρὸς τοὺς ἀρμόδιους ἔκκλησιν διὰ τὴν αὐξήσην τῆς παρεχομένης διὰ τὰ φάρμακα πιστωσεως, ἵνα ἐπὶ τέλους κάποιος συγκινηθῇ ἀπὸ τὸ δίκαιον παράπονον ὅλων τῶν ναυτικῶν τῆς Ἐπαρχίας. Εἶναι ἐγκαταλειμμένοι. Γνωστὴ ἡ διαφορὰ τῆς παρεχομένης ἰστροφαρμακευτικῆς περιθλιψεως μεταξὺ τῶν ἑδῶν εἰς τὸ Κέντρον διαβιούντων προστατευομένων τοῦ 'Οἴκου τοῦ Ναύτου' καὶ τῶν εἰς τὴν ἐπαρχίαν διαμενόντων.

Τὸ θέμα ἡ μᾶλλον τὸ σκάνδαλον αὐτὸ ἀπηχλήσεν ἐπανειλημένων τὰς στήλας αὐτάς. 'Ολοὶ οἱ ἑδῶν ἀρμόδιοι τὸ γνωρίζουν, πλὴν οὐδὲν ἔδουλήθησαν συνιέναι.

'Ιδου καὶ τὸ δημοσίευμα, ὑπὸ τὸν τίτλον «Φωνὴ διὰ τὸν Οἶκον τοῦ Ναύτου»:

Μιὰ δικαία διαμαρτυρία ἀπὸ τὸν ναυτικὸν κόσμον τῶν Καρδαμύλων ἀπευθύνεται, ἡ δοπία πρέπει νὰ ἀκούσθῃ καὶ νὰ δικαιωθῇ ἀμέσως. Πρόκειται διὰ τὰ χρηγούμενο φάρμακα ἐκ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. 'Ενώ τὰ Καρδαμύλα προσφέρουν πολλάς ἐκατοντάδας χιλιάδας δραχμάς κατὰ μῆνα, διότι δηπως πρέπει νὰ γνωρίζουν οἱ ἀρμόδιοι εἰναι ἡ πρώτη ναυτικὴ πολὶς τῆς Ἐλλην. 'Ἐπικρατείας, ἐν τούτοις, χορηγούνται μόνον ΔΕΚΑ ΟΚΤΩ (18) χιλ. δραχμαὶ δι' ἐκαστον μῆνα.

Ο ἐπιφορτισμένος μὲ τὴν ἔξυπητησιν τῶν ἀσθενῶν καὶ τὴν χορήγησιν τῶν φαρμάκων, Ιατρὸς κ. Σθόνος, παρὰ συνείδησιν, εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ συμμορφούνται μὲ τὰς ἐκάστοτε παρατηρήσεις τοῦ Κέντρου, καὶ νὰ μὴ χορήγῃ φάρμακα τῶν ὅποιων ἡ ἀξία ὑπερβαίνει τὰς... 30 δραχμάς!

Ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία παρακαλεῖται νὰ ἔξετασῃ τὴν περίπτωσιν καὶ νὰ χορηγήσῃ 50 χιλ. δραχμὰς κατὰ μῆνα πρὸς θεραπείαν τῶν ἀσθεκῶν. 'Εάν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι τὰ Καρδαμύλα ἀριθμοῦν πλέον τῶν 400 ἀξιωματικῶν τοῦ 'Εμπ. Ναυτικοῦ καὶ χιλιάδας ἀλλούς ναυτικούς, θὰ πρέπει νὰ θεωρεῖται ἡ παρεχομένη χορήγησις τῶν 18 χιλ. δραχμῶν ὡς ψιχία.

Ο ναυτικὸς αὐτὸς κόσμος τῶν Καρδαμύλων, διατελεῖ ἀπὸ πολλοῦ ἐν δικαίᾳ ἀγανακτήσει, καὶ ὑφένει τὴν φωνὴν τῆς διαμαρτυρίας του καὶ πολὺ δικαίως, καθ' ὅσον ἀπὸ σα προσφέρει χρήζει καλυτέρας προσοχῆς.

OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL

ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. Ἀτομικὰ δωμάτια, μετὰ λουτροῦ, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
2. Στοργικὴ περίθαλψις, πλήρως συγκεκριμένη.
3. 'Ιατρικὴ ἐπίσκεψις, ὃν ζητηθῇ, ἐπὶ τοῦ πλοίου.
4. Παροχὴ ὑπηρεσιῶν, καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.
5. 'Ομιλεῖται ἡ Ἑλληνικὴ ἀπὸ δύο νοσοκόμους καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀπὸ ὅλον τὸ πρωσπικόν.

ΛΙΜΝΗ ΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA

ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052

Γενικὸς Διευθυντὴς Ιατρὸς N. OGAWA

ΕΙΣ ΤΟ LLOYD'S REGISTER

Μετὰ τέταρτη περίπου ὑπηρεσίαν ὡς προτάμενος, (principal surveyor), τοῦ ἐν Πειραιεῖ γραφείου τοῦ Lloyd's Register of Shipping, ὁ κ. R. Rodger μετετέθη εἰς τὸ ἐν Λονδίνῳ κέντρον, ἀντικατασταθεὶς ὑπὸ τοῦ κ. Harrison.

Ο κ. Rodger κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἑδῶ ὑπηρεσίας του ἔχειρις διαδείξεις ἐκτιμήσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου, διότι ἐν τῇ ἐπιτελείᾳ τῶν καθεκόντων τοῦ ἐπέδειξε πλήρη κατανόησιν διὰ τὰ πολλάκις δυσχερή προβλήματα, τὰ ὅποια ἀνακύπτουν ἐν συναφείᾳ πρὸς τὰς ἐπισκευάς καὶ ἐπιβερρήσεις τῶν πλοίων, αἱ ὅποιαι κατά τὰ τελευταῖς εἴτε παρουσίασιν προϊστανται ἔξειλιν ἐν Ἐλλάδι.

'Η Ἑλληνικὴ Ἐθνικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Lloyd's Register ἔξεφρασεν πρὸς τὸν κ. Rodger, ἐπὶ τὴν ἀναχωρησην του ἐξ Ελλάδος, τὴν ἐκτίμησιν τῆς διά τοῦ συντελεσθεν παρ' αὐτοῦ ἔργουν καὶ τὰς εύχαριστίας της διὰ τὴν μετ' αὐτῆς συνεργασίαν του.

Ο ἀντικαταστήσας τὸν κ. Rodger νέος principal surveyor κ. Hattigou, διακεκριμένος μηχανικός, ἐπελέγη διὰ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐν Πειραιεῖ γραφείου, εἰς τὸ ὅποιον ἀποδίδεται ὑπὸ τοῦ Lloyd's Register ιδιάσιου σημασίας, λόγω τοῦ σύγκου τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τῆς ἀναπτυξέως τῆς ἡλληνικῆς βιομηχανίας εἰς τὸν ναυπηγικὸν καὶ ἐπισκευαστικὸν τῶν πλοίων τομέα.

Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν πολεμικῶν μονάδων τῶν σταθμευσῶν εἰς τὴν περιοχὴν «Παλατάκι» τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἔζητοντας ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡς 'Ενωσις Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Ἀτμοπλοίων. Καὶ τὸ ἐφοπλιστικὸν τοῦτο αἴτημα ὑποστηρίζει ἐκθύμιας τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον τῆς Ἐλλάδος διὰ σχετικοῦ πρὸς τὸ ίδιον 'Υπουργείον ἐγγράφου.

'Ἐπιβάλλεται ἡ ἀπομάκρυνσις τῶν πολεμικῶν μονάδων ἐκ τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς, διότι ὁ ὑδάτινος καὶ ὁ χερσαῖος χῶρος τοῦ λιμένος Πειραιῶς είναι ὀπωσδήποτε ἀνεπαρκῆς διὰ τὰς συνεχῶς αύξανομένας ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας, τόσον τῆς κινουμένης ὅσον καὶ τῆς ὑπὸ ἐπισκευήν. Συνεπώς πάσα ἔξοικον μῆστος τοιούτων χώρων θὰ ἔχει πρετήση τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ ἐμπόριον, ἀλλὰ καὶ τοῦ φορτωτοῦ ἐζητήθησαν ἀπὸ τοὺς δύο σημέρους πλοιοκτήτας.

Τὸ σχετικὸν σχέδιον κατηρτίσθη ἀπὸ ἀρμόδιων ἐπιτροπήν τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητήριου καὶ ὑπεδήληθη πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας.

'Ἐπὶ τοῦ σχεδίου ἐπροτάθησαν ὁρισμέναις ἀδιαβλήτους διὰ τὴν ἀγχιπλοούσαν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Πρόκειται διὰ τὴν καθιέρωσιν ἐνισιάσιου τοῦ λιμένος. 'Οροι ἔχασφαλίζονται τὸ συμφέροντα τοῦ πλοίου ἀλλὰ καὶ τοῦ φορτωτοῦ ἐζητήθησαν ἀπὸ τοὺς δύο σημέρους πλοιοκτήτας.

Τὸ σχετικὸν σχέδιον κατηρτίσθη ἀπὸ ἀρμόδιων ἐπιτροπήν τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητήριου καὶ ὑπεδήληθη πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας.

'Ἐπὶ τοῦ σχεδίου ἐπροτάθησαν ὁρισμέναις διάσεισις τοῦ Β. Ναυτιλίας, ηπίς σημειωτέον παρεχωρήθη εἰς αὐτὸν εἰς ἐποχὴν λίαν πειραριμένης ναυτιλιακῆς κινησίας τοῦ λιμένος, θὰ ἡτούση διά τοῦ Σκαραμαγκά, κειμένων ἔγγυς τοῦ Πειραιῶς.

ΑΙ ΕΞ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΣ

Ἐνα σοθαρὸν πρόβλημα τοῦ N.A.T. ἐπεσημάνθη κατὰ τὴν περίπτωσιν καὶ νὰ χορηγήσῃ

σου, ὅστις ἐπρότεινε τὰ ἀκόλουθα:

«Θὰ πρέπει νὰ ἔξετασθῇ, μῆπως ἐπιβάλλεται, μὲ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου, ν' ἀλλάξῃ καὶ ἡ διαδικασία τῆς ἔξετάσεως τῶν περιπτώσεων χορηγήσεως

συντάξεων λόγω ἀτυχήματος. »Ἐξεταστέον εἶναι, ἐάν θὰ πρέπει ἡ κρίσις τῶν περιπτώσεων αὐτῶν ν' ἀνατεθῇ εἰς μία δικαστικὴ ἔξουσίαν, ἡ ὅποια, μὲ ἀμερόληπτον, κριτικὴν καὶ ἐπιστημονικὴν ἔξετασιν, νὰ προσδιορίζῃ πότε είναι ἀτύχημα καὶ πρέπει νὰ τύχῃ συντάξεως ὡς ναυτικός, διὰ νὰ μὴ παρεισφύουν τυχὸν περιπτώσεις μὴ δικαιουμένων, σι εἰδούσι τοῖς δικαίοροις τῶν πραγματικῶν συμβούλιον, λόγω ἀκριβῶς τῆς συνθέσεως του, ἐπιδεικνύει μίαν ἐπιεικείαν. 'Ας ἔρευνηθῇ μῆπως θὰ πρέπει ν' ἀλλάξῃ ἡ διαδικασία».

Μὲ σαφήνειαν καὶ ἐπὶ τῆς ὁρθῆς γραμμῆς ἐτέθη ἀπὸ τὸν κ. σύμβουλον τὸ θέμα τοῦ χαρακτηρισμοῦ τῶν διαφόρων περιπτώσεων ὡς ναυτικοῦ ἀτυχήματος. 'Η μακρὰ θετεῖσα τὸ παρό τῷ διοικητικῷ συμβουλίῳ τοῦ Ταμείου συνέβαλεν, ὥστε ν' ἀποκτήσῃ τὴν ἀπαιτουμένην πείραν καὶ νὰ ἔξετάζῃ τὸ προβλήματος τοῦ 'Ιδρυμάτος μὲ γνώμονα τὴν πειρφορύησιν τῶν συμφερόντων του.

Η ἀλαστικότης μετὰ τῆς δοπίας ἔξετάζονται κατὰ τὸ πλεῖστον αἱ ὑποδέσεις αὐτοὶ καὶ ἡ ἀσκήσις πιέσεων διὰ τὴν εὐμενή κρίσιν τοῦ συμβουλίου ἐπεσημάνθησαν μὲ σαφήνειαν μὴ ἐπιδεχομένην οὐδεμίας ἀμφισθητήσεως.

Ἐπιβάλλεται, κατὰ συνέπειαν, ἡ καθιέρωσις συστήματος ἀδιαβλήτου διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος. 'Η συνέχισης τοῦ ύψισταμένου καθεστώτως θὰ ζημιοί τὸ N.A.T. καὶ θ' ἀποβαίνῃ εἰς βάρος καὶ τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν.

ΤΟ ΕΝΙΑΙΟΝ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΝ

Ἀπεφασίσθη ἐπὶ τέλους ἡ ρύθμισις αἰτήματος ἀπὸ ἑταῖρον ἐκκρεμούντος, ζωτικῆς σημασίας διὰ τὴν ἀγχιπλοούσαν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Πρόκειται διὰ τὴν καθιέρωσιν ἐνισιάσιου τοῦ λιμένος. 'Οροι ἔχασφαλίζονται τὸ συμφέροντα τοῦ πλοίου ἀλλὰ καὶ τοῦ φορτωτοῦ ἐζητήθησαν ἀπὸ τοὺς δύο σημέρους πλοιοκτήτας.

'Ἐπὶ τοῦ σχεδίου ἐπροτάθησαν ὁρισμέναις ἀδιαβλήτους διὰ τὴν ἀγχιπλοούσαν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Εκτότε, δῆμως, οὐδεμίας κατεβλήθη προστάθησα αἰτήματος: Τὸ τῆς ἀκολουθήτεας διαδικασίας πρὸς χαρακτηρισμὸν τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος καὶ τῆς συνεπείᾳ τούτου ἀπονομῆς συντάξεως εἰς τοὺς δύο ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτων καὶ τῶν ναυλωτῶν πρὸς διοτικὴν διατύπωσιν τῶν δρῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου.

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 μηχανής,
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS

εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ

2, Selkirk Street — CAPE TOWN



Are your ships being treated as well?



A MAN'S ACTIONS ARE DELIBERATE...

A woman wastes no words about dusting. By nature she knows that proper maintenance means preservation. A man's actions are well considered. The shipowner calculates and draws his conclusion: "to keep down the maintenance costs of my ships the most durable paint system will have to be used". He really has his reasons always to use LILY BRAND MARINE PAINTS

Pieter Schoen & Zoon Ltd.



Marine Paints Rotterdam Holland

Since 1722

Deliveries and service throughout the world

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΚΑΤΑΧΡΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

"Όταν άποτέλων διεμαρτυρόμεθα διὰ τὸν ἀγθη χειρισμὸν τῶν ὑποθέσεων τῶν Clubs ἀπὸ τοὺς ίδιους τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτῆτας, μὲ ίδιους ἴστρους καὶ δικηγόρους ἔνευ ἐλέγχου, ἐκινθνεύομεν νὰ χαρακτηρισθῶμεν ως στενόκαρδοι ἐγώστατι.

Τί λέγουν σήμερον οἱ τόσον ἐλαφρᾶ τῇ καρδίᾳ ἐπιτρέψαντες εἰς ἑαυτὸν καὶ ἀλλήλους τὸν ρόλον τοῦ ἐλέγχοντος καὶ ἐλέγχομένους ἡ διὰ νὰ μεταχειρισθῶμεν τὴν λαϊκὴν ἔκφρασιν «Γιάννης κερνά καὶ Γιάννης πίνει»;

Καὶ δὲν εἶναι μόνον διὰ παρεσύρθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὰ δσα ἀναγράφονται εἰς τὸ φύλλον τοῦ περιοδικοῦ σας τῆς Ιης τρέχοντος σελ. 3, ἀλλὰ κατεβίδασαν καὶ τὴν ἥμικήν στάθμην τῶν ὑποθέσεων αὐτῶν τὸσον χαμηλά, ὥστε νὰ ἐμποδίζωνται καὶ αὐτοὶ οἱ ὑπεύθυνοι ἀντιπρόσωποι τῶν Clubs, οἱ ἀνεξάρτητοι ειδικῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων, νὰ κάμουν δπως πρέπει τὴν δουλειά των. 'Η ἀσυδοσία ἀποδίδει τῷρα τοὺς καρπούς της... Καὶ δ ἀναμάρτητος πρώτος τὸν λίθον βαλέτω. Κάποτε δέναια πρέπει νὰ ἀνανήψωμεν καὶ νὰ σκεφθῶμεν ὡς σύνολον καὶ δχι ὡς μονάδες. Εἴθε τοῦτο νὰ γίνη εἰς τὸ ἄμεσον μέλλον.

Μετά τιμῆς

'Ἐφοπλιστής

Ση μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Συνυπεύθυνοι καὶ οἱ διευθύνοντες τὰ Clubs, Διατί νὰ μὴ προέλθῃ ἀπὸ αὐτοὺς ἡ ἀντίδρασις, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ὑγιῶς σκηπτομένους ἐφοπλιστάς;

ALTERA PARS

Κύριε Διευθυντά,

'Ανέγνωσα εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης 'Απριλίου περικοπάς ἐπιστολῶν Πλοιάρχων καὶ 'Υποπλοιάρχων, οἵτινες παραπονοῦνται διὰ τὴν δῆθεν ἔξαθλωσιν τῶν κατωτέρων πληρωμάτων.

Ἄυτὸ δυστυχῶς εἶναι ἀληθές, μὲ μόνην τὴν διαφοράν, διὰ οἱ κύριοι ὑπεύθυνοι, κατὰ μέγα ποσοστόν, εἶναι αὐτοὶ οὗτοὶ οἱ κ. κ. Πλοιάρχοι.

Διότι, ποίαν γνώμην καὶ ποῖον σεβαστόν, θὰ τηρήσῃ ἀπέναντι τοῦ πλοιάρχου δ ναύτης, δ θερμαστῆς ἡ καὶ δ ἀμέτως κατώτερός του, διέπειν τὸν κύριον αὐτὸν νὰ ἐκτελῇ φανερὰ λαθρεμπόριον σιγαρέττων, χονδροειδεῖς «ρεμούλες» εἰς τὴν τραφοδοσίαν, περικοπὴν τῶν ὑπερωριῶν, εδιότι αὐτὸν εἶναι τὸ σύστημα τῆς 'Επατιρίας καὶ ἅμα δὲν σ' ἀρέσῃ νὰ φύγῃ» κ.λ.π.;

'Ἐπίσης διερωτῶμαι: Πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ μὴ ἔχῃ ὑπόπεσθαι εἰς τὴν ἀντίληψιν ὑμῶν καὶ τὸν κ. κ. ἐκκάστοτε 'Υπουργῶν τὸ διὰ πλεῖστα πλοιάσ καθ' ἔκαστον ταξιδίου χρειάζονται καὶ νέον πλήρωμα; Μήπως διότι δοῖ εἶναι ἀνάξιοι ναυτικοὶ ἡ ἀλήτας ἡ «ἐπλούτισαν» μὲ ἔνα ταξίδι;

Συγκεκριμέναι παραβάσεις, καταχρήσεις κ.λ.π. ἀναφερόμεναι παρ' ἐμοῦ τοῦ ίδιου, δὰ ἀπετέλουν τόμους δλοκλήρους. Καὶ τὸ γενικὸν συμπέρασμα: «Τὸ φάρι δρώμισε ἀπὸ τὸ κεφάλι». Εἰς αὐτὸν ἡ προσοχή.

Μεθ' ὑπολήψεως
ΝΑΥΤΙΚΟΣ

Πειραιεύς, 1 'Απριλίου 1964

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

'Η διαιρκής ὑψώσις τοῦ τιμαρίθμου ἐν 'Αγγλίᾳ δημιουργεῖ θέματα, τὰ ὅποια δέον νὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς τόσον ἐκ μέρους τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ., δσον καὶ τοῦ ἐποπτεύοντος τὸ "Ιδρυμα τοῦτο ἀρμοδίου 'Υπουργείου. Λόγοι προνοίας ἐπιβάλλουν τὴν μείωσιν τῶν πολλῶν διαθεσίμων εἰς Λίρας 'Αγγλίας, ἀτινα εύρισκονται κατατεθειμένα εἰς τὰς 'Αγγλικὰς Τραπέζας.

Τὰ αἰτία τῆς ὑψώσεως ταῦτης τοῦ τιμαρίθμου εἶναι πολλὰ καὶ διάφορα καὶ κυρίως αἱ κολοσσιαῖς δοσάναι λόγω τοῦ συνεχιζομένου μεταπολεμικῶν ψυχροῦ πολέμου καὶ τῆς διερευνήσεως τοῦ Διαστήματος, τῆς αὐ-

ξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τέλος, δπερ καὶ τὸ κυριώτερον, τῆς μεταδολῆς τῆς ψυχολογίας τοῦ κοινοῦ, ἐνδιαφερομένου σήμερον περισσότερον διὰ τὴν ἀνετον ζωῆν, ἀντὶ τοῦ ἀλλοτε ἐπικρατοῦντος ἀποταμευτικοῦ πνεύματος. Οἱ ἀντέρω λόγοι ἔχουν δημιουργῆσει μίαν ἀναταραχὴν εἰς τὴν ἀλλοτε οἰκονομικὴν σταθερότητα τῆς χώρας.

Τὰ ἔργατα σωματεία, ἐν τῇ ἐπιδιώξει ἔξασφαλίσεως καλυτέρων ὑμερομισθίων, πιέζουν διαιρκῶς τὴν Κυβέρνησιν καὶ μὲ διαφόρους ἀπεργίας ἐπιτυγχάνουν τὰς αἰτίουμένας αὐξήσεις, πλὴν δικαὶος τὸ κύμα τοῦτο τῶν αὔξησεων ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν συνεχῆ ψυστικήν τοῦ τιμαρίθμου, δστις πάλιν προκαλεῖ νέας αἰτήσεις αὐξήσεως ἡμερομισθίων κ.ο.κ. Φαῦλος κύλος.

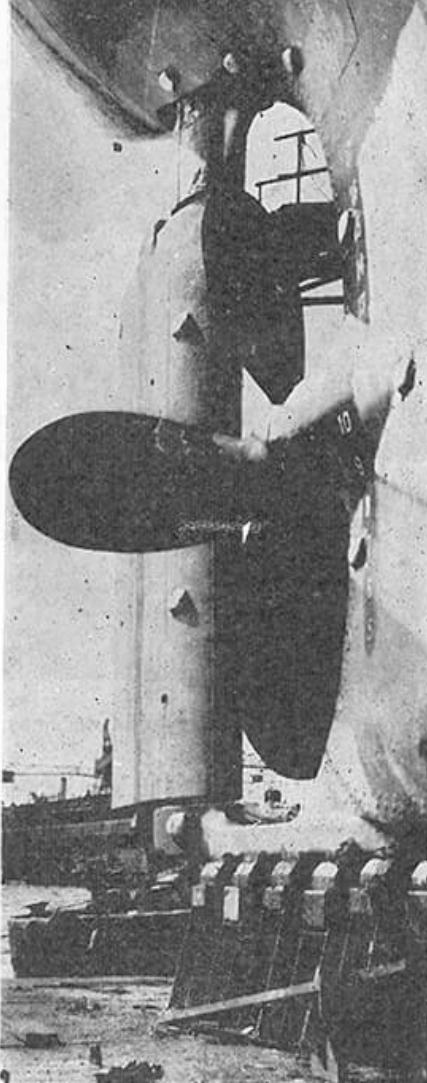
'Ανησυχοῦν οἱ ἀδέων δάρμοδοι οἰκονομικοὶ κύκλοι διὰ τὸ μέλλον καὶ τὴν σταθερότητα τοῦ ἀγγλικοῦ νομίσματος. 'Απὸ τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἑταῖρων μέχρι σήμερον, η 'Αγγλικὴ Λίρα ἔχει ἀποδέσει πλέον τοῦ ἡμίσεος τῆς ἐστωτικῆς αὐτῆς ἀξίας. Καὶ διερωτώμεθα: Διὰ ποιὸν λόγον πρέπει εἰς τὴν ἀλλοτε οἰκονομικοῦ κύκλου.

ὑπάρχουν τόσα μεγάλα διαθέσιμα εἰς Λίρας 'Αγγλίας καὶ εἰς Δολλάρια, ἀφοῦ καὶ ἡ ἀγοραστικὴ ἀξία τοῦ Δολλαρίου ὑφίσταται διαιρκὴ ἐκπτωσιν διὰ τοὺς αύτοὺς ὡς ἄνω ἐκτεθέντας λόγους;

Τί περιμένουν οἱ ἀδέων δάρμοδοι καὶ ύπευθυνοὶ διὰ νὰ προστατεύσουν τὰ ιερὰ χρήματα τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν μας; Δὲν ἀντιλαμβάνονται διὰ τὸ ἔπειτα εἰς ἔτος τὰ διαθέσιμα τούτα παρὰ Τραπέζαις χάνουν σημαντικὸν μέρος τῆς ἀξίας των; Τὸ θέμα τῶν ἐπενδύσεων τοῦ Ν.Α.Τ. πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ ἀμέσως τοὺς ἀρμοδίους καὶ ιδιαιτέρως τὸν νέον 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας.

'Η ἐπένδυσις εἰς ἀκίνητα καὶ ἐν 'Ελλάδι καὶ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, εἰς χώρας ὡς ἡ 'Αγγλία καὶ αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ἀποτελοῦν, κατὰ τὴν γνώμην μας, μίαν μερικὴν λύσιν τοῦ προβλήματος. Θὰ ἡδύναντο νὰ μελετηθοῦν παραλλήλως καὶ ἄλλαι ἀποδοτικώτεραι καὶ ἀσφαλέστεραι λύσεις. 'Εκεῖνο, πάντως, ποὺ εἰναι ἀπαράδεκτον, εἰναι ἡ συνέχιστις τῆς παρούσης ἐκκρεμότητος, ἡ ὁποία θέτει εἰς κίνδυνον αὐτά τούτα τὰ θεμέλια τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ μας 'Ιδρυματος.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Λονδίνον, Μάρτιος 1964
Κ. Δ.



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
Dxford oil engines
Pametrada steam-turbines
Foster Wheeler steam boilers.

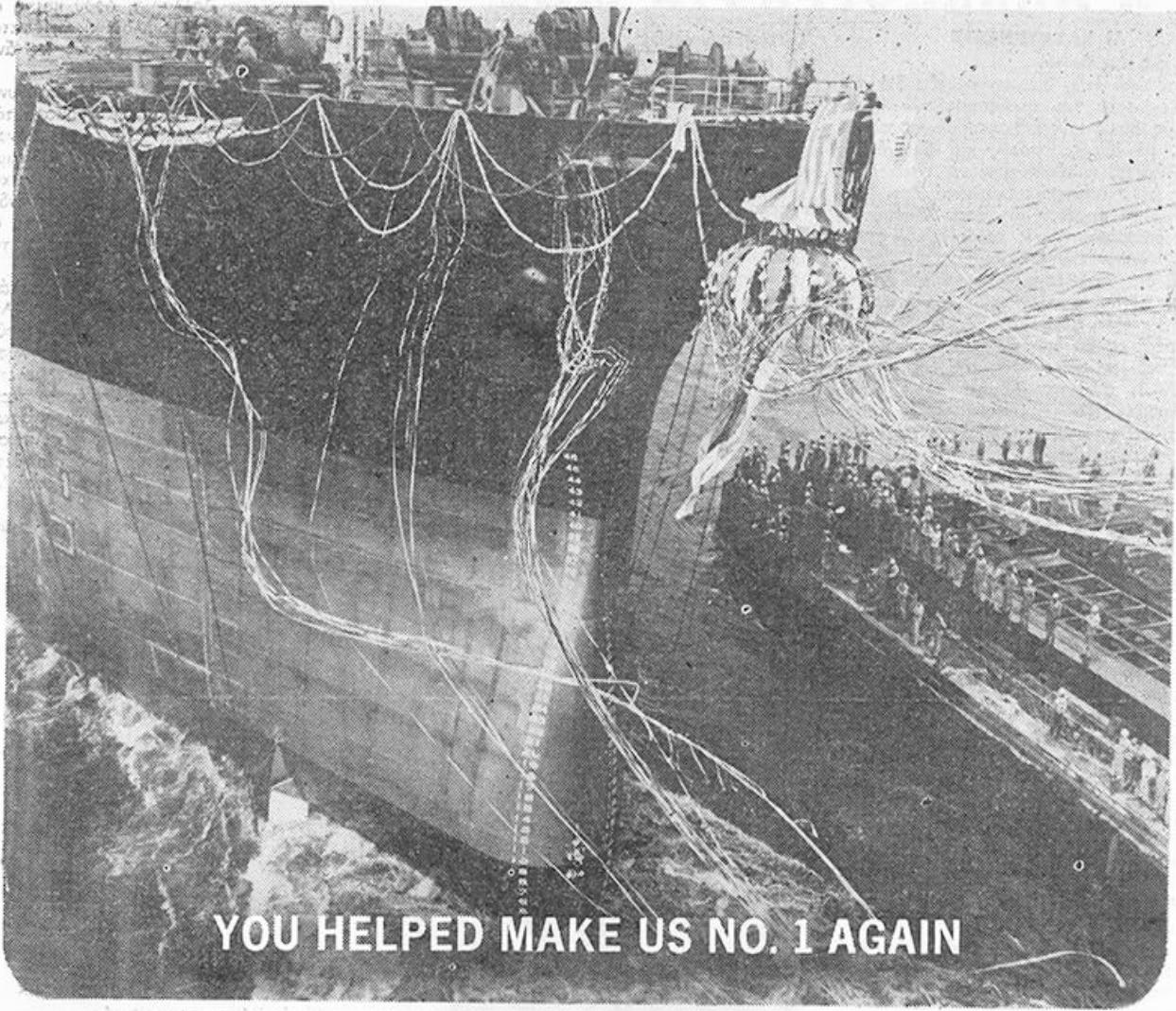
SHIPBUILDERS

MARINE ENGINE BUILDERS

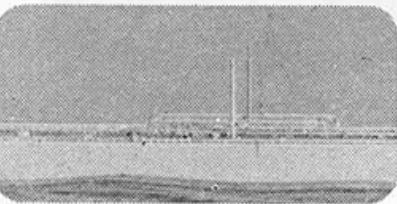
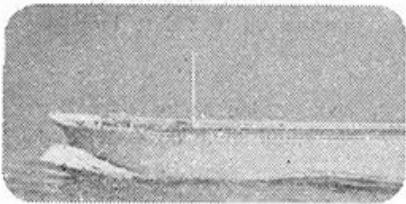
Manufacturers of
Industrial Equipment

SHIP REPAIRERS

WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND



YOU HELPED MAKE US NO. 1 AGAIN



Leadership you can depend on is assured with **IHI**. Now, for the second consecutive year, it is the world's largest shipbuilder in gross tons launched.

IHI christened 459,070 gross tons at its two main shipyards last year. This is 92,893 tons more than its record figure for 1962.

Ship owners know **IHI** for bringing them total tanker automation, the "bulbous bow" design for "economy" tankers, remote control cargo oil handling and engine room automation (diesel or turbine) as a standard feature.

These advances permit drastic reductions in crew size, hence larger and more comfortable quarters and

recreation facilities, which add greatly to shipboard morale.

IHI also delivers service. Its new Negishi yard at Yokohama will increase shipbuilding and repairing capacity, as will the new Jurong yard in Singapore on which **IHI** is cooperating.

And a recent agreement with Todd Shipyards provides full service and repairs for **IHI**-built ships at eight key U.S. East, Gulf and West Coast ports.

Write or wire **IHI** today for the full story on what the world's leading shipbuilder and one of Japan's major heavy industrial suppliers can do for you.



Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., Tokyo, Japan

Cable Address: "IHIANEX-TOKYO" • SAN FRANCISCO • RIO DE JANEIRO • NEW DELHI • DJAKARTA • HONG KONG • SINGAPORE
NEW YORK, Room No. 2042, 50 Broad Street, New York 4, N.Y. • LONDON, Audrey House, 5-7 Houndsditch, London, E.C. 3

ONE MILLION TONS OF SHIPS LAUNCHED

Έπιθυμω, όποια ακτής της αιθουσής έπισημως νά διακηρύξω προς τὸν ναυτικόν μας κόσμον, ώς σύνολον, στί θὰ συναντήσουν αγάπην, τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἔργου τῶν καὶ προθυμίαν δημιουργικῆς συνεργασίας, ή ὅποια θὰ ὁδηγήσῃ εἰς ἀκόμη καλύτερον μέλλον. (Χειροκροτήματα).

Α. Μπούρνι: Ήτε Κύριε Πρόεδρε, χαίρω διδί: ή ἑράτησίς μου δύοσεν ἀφορμήν εἰς τὴν παρέμβασιν τοῦ ἀξιοτίου κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, ὃ ὅποιος πράγματι ἔλαβε τὴν ὁρθήν θέσιν εἰς τὸ μέγα θέμα τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, τὸ διόποιον, ὅπως είναι καὶ χέρι, δικαιολογεῖ καὶ διακομματικὴν διαχείρισιν. Τόσον αποδέκτην θέμα είναι η ἀνάπτυξης τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ὥστε ὃ ἀξιότιμος κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἔκρινεν ἀναγκαῖον νὰ κάμη μίαν διακήρυξιν ἀπόφει τὸν ἐποπλιστικὸν κόσμον. Συμμερίζομαι: ἀπόλοτων τὴν θέσιν τὴν διόποιον ἔλαβεν ὃ ἀξιότιμος κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, ἀλλὰ η διακήρυξης τοῦ θὰ πρέπει νὰ γίνη καὶ πρὸς τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον, ὃ διόποιος ἀποτελεῖ τὴν δύσιν καὶ τὸ περιεχόμενον τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, τὴν φυχὴν τοῦ ἀλληλικού πλοίου.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰ συγκεκριμένα μέτρα εἰς τὰ διόποια ἀπήντησεν ὃ ἀξιότιμος κ. Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχω νὰ προσθέσω τὰ ἔξης: Κύριε Πρόεδρε, ἔκτισμα τὸ γεγονός διτοῦ καὶ ὃ Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας είναι νέος καὶ η Κυβερνήσεις. Κατὰ συνέπειαν δὲν διαδίδεις εἰς τὸ νὰ ἔχωμεν ἀμέσως ἀπαντήσεις ἐπὶ τὸν προκανθερθέντων ὑπὸ ἐμοῦ θεμάτων. Θὰ ἀναμενόμεν. Ο κ. Ὑπουργὸς είπεν, ὃς πρὸς τὰ μέτρα, διτοῦ είναι ἔτοιμον νομοσχέδιον τὸ διόποιον θὰ καταθέσῃ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ὃ κ. Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν. Ἐπίσης ἔλαβον ὑπὸ σημειώσαν αὐτὸς τὸ διόποιον εἰπεν ὃ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καὶ τὸν συγχαρίω δι' αὐτό, διτοῦ διὰ νὰ ὑποδογύθῃ ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία, θὰ λιδουθεύσῃ νέοι σχολαὶ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Πράγματι, η ἔρευσις τῶν σχολῶν αὐτῶν θὰ προσφέρῃ πολλὰ εἰς τὴν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν.

Σ. Μπίρης (Ὑπ. Ἐμπορ. Ναυτιλίας). Κύριε Πρόεδρε, φυνέται διτοῦ δι. κ. συνάδελφος δὲν ἤκουεν διτοῦ ἀνεσφρόθην, ἰδιαίτερος καὶ κυρίως εἰς τὸν ἀνθρώπων παράγοντα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔκει κυρίως ἕρριψα τὸ δάσος τῆς δυτικής μου. Εἴπον διτοῦ, ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, πλοῖα, είναι δυνατὸν νὰ ἀποκτήσουν εδοκλώτερα καὶ κατὰ χιλιάδας λιστρά.

λαὶ γέραις, πολὺ μεγαλύτεραι: τῆς ιδικῆς μας. 'Ἐπ' αὐτοῦ, δὲν νομίζω διτοῦ γρειάσεται νὰ ἐπιμένω. 'Ομως δὲν θὰ ἔχουν Ναυτιλίαν, διότι ναυτιλία δὲν είναι: τὰ πλοῖα, ἀλλὰ τὰ πλοῖα καὶ ὁ ἀνθρώπος, κυρίως ὁ ἀνθρώπος. Καὶ πρὸς αὐτόν, η Κυβερνήσεις, πρὸς τὸν ἀνθρώπον θὰ δώσῃ διληγού τὴν στοργὴν της. Εἴπομεν διτοῦ η Κυβερνήσεις θὰ στρέψῃ ιδιαίτερως τὴν στοργὴν πρὸς τὸν ἀνθρώπον καὶ διὰ τὸν ἀσφαλιστικὸν καὶ τὸν ἀλλων δραγματισμὸν θὰ ὑποδογύσῃ καὶ τὸν συνταξιδίους καὶ τὸν ἐργαζομένους ναυτικούς. 'Ἀλλωστε, εἰς τὸν ἐργατικὸν κόσμον ἔλευθη ὁσφῶς, διτοῦ θὰ δυνατῶν διὰ νὰ ὑποδεγμηθῇ η συναγωνιστικήτης καὶ ὁ ἐπαναπατρισμὸς τῆς ναυτιλίας μας, μὲν ὑποχρέωντας ιδικήν των νὰ κάμουν παραγρήφτες ἀναλόγους πρὸς τὸν συνταξιδίον ἀνθρώπους. 'Ως πρὸς τὸ νομοσχέδιον είπεν, διτοῦ είναι τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν, διότι είναι τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργείον νὰ τὸ καταθέσῃ. Τὸ νομοσχέδιον είναι: έτοιμον, θὰ τὸ καταθέσῃ, δημοσ., ὡς ἀρμόδιον, τὸ Ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν. Αὐτὴ είναι: η ἀπάντησης μου.

Γ. Παπανδρέου (Πρόεδρος Κυβερνήσεως). "Εχει ἀποφασισθῆ ὁριστικῶς. 'Ακολουθεῖ τὴν τυπικὴν διαδικασίαν.

Η. Ήλιος. Τὸν λόγον, κύριε Πρόεδρε.

Πρόεδρος ο.ο. "Οχι, κύριε Ήλιος, δὲν ἔχετε τὸν λόγον.

Η. Ήλιος. "Ως ἐκπρόσωπος κόμικατος δικαιούμενος νὰ ζητήσω τὸν λόγον, διὰ νὰ ἐπισημάνω τοῦτο: "Οτι δι' ἓμελοποτελεῖ οἰνὸν διγ: τὸ κριτον, διτοῦ διγ: η Βουλὴ τῆς κοινωνίας δικαιούμενης καὶ τῆς οἰκονομικῆς δημοκρατίας, ἐνεκανίκει τὸν ἔλεγχον μὲν ὑπὸ ἀριθ. 1 ἐρώτησιν περὶ τῶν συμφερόντων τῆς πράγματος ἀναξιοποιούσης τάξεως τῶν ἐφοπλιστῶν.

"Επὶ τῆς οἰδίκειας θὰ διμιλήσουμεν. 'Αλλὰ διαπιστώντας τὴν συμφωνίαν Κυβερνήσεως καὶ 'Αξιοκατακῆς Ἀντιπολιτεύσεως περὶ τῆς τάξεως αὐτῆς, διόποια, πρὸς οἰκοδημάτος ἀλλῆς καταδήλως, ἔπρεπε νὰ τούχῃ μερίμνης.

Γ. Παπανδρέου (Πρόεδρος Κυβερνήσεως). Κύριε Πρόεδρε, δι. κ. Ήλιος ἀδικεῖ ἔκποτον. Πρότον: Διότι δὲν καθωρίσθη ἀπὸ ἡμᾶς η σειρά. Εἴναι σύμπτωσις. 'Επομένως μόνον ἀνθρώπος ἀπειρος — καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῶν κατ' ἔξοχήν δι. κ. Ήλιος δὲν ἀνίκει — ητο δυνατὸν νὰ ισχυρισθῇ διτοῦ ἐπελέγην ὡς πρώτη, η προστασία μιᾶς ἀναξιοπαθούσης τάξεως...

Δεύτερον: η Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, διπλῶς ὁρθότατα ελέυθη, δὲν είναι μόνον οἱ

πλοιοκτήται. Εἶναι καὶ οἱ ἐργάται, εἶναι καὶ οἱ γαύται. Καὶ έάν την ἐπανηγυρίσαμεν σήμερον, τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, τὸ ἐπράξαμεν κατὰ πρῶτον λόγον, διά την κοινωνικὴν προσφοράν της. Εἴθε νὰ ἔχωμεν καὶ ἄλλους οἰκονομικούς κλάδους, οἱ ὅποιοι νὰ εἰσπράττουν ἀπὸ τὸν κόσμον καὶ νὰ εἰσφέρουν εἰς τὴν Ἐλλάδα. (Χειροκροτήματα).

'Εὰν ο.κ. Ήλιού ἀνέλαβε τὴν προστασίαν τῆς Ἀνθρωπότητος ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν τότε ἔχει δικαιοίου.

'Ίδού διατί θέλω νὰ νομίζω, διτοῦ εἰς φαιδρὸν τόνον ἔλευθησαν στοι εἰτεν ό.κ. Ήλιού. 'Άλλα καὶ πάλιν ἔκαμε λάθος. Διότι ἐπρεπε νὰ είχε πλέον πεισθῆ, διτοῦ τὸ Πνεύμα εἰς αὐτὴν τὴν αἰθουσαν, ἔχει ἔξοστρακισθῆ. Θεωρεῖται ἀμάρτημα. Καὶ οὐλιώδης παθών. (Ζωηρὰ χειροκροτήματα).

Η. Ήλιος. Τὸν λόγον. Παρακαλῶ, κύριε Πρόεδρε.

Πρόεδρος ο.ο. ("Αθανασιάδης Νόδας). Δὲν είναι δυνατόν. Σχετικά παρακαλῶ μὴ ἐπιμένετε.

Η. Ήλιος. Κύριε Πρόεδρε, δὲν πρόκειται νὰ ἀνοίξω συζήτησην ἀπὸ τῆς οἰδίκειας. 'Επεσήμανα ως οἰωνὸν τὴν σύμπτωσιν. 'Ως πρὸς τὸ πνεύμα δὲν διώκεται. Μονοπολεῖται. Καὶ δὲν είμαι δύναμις διόπερ τῶν μονοπολίων.

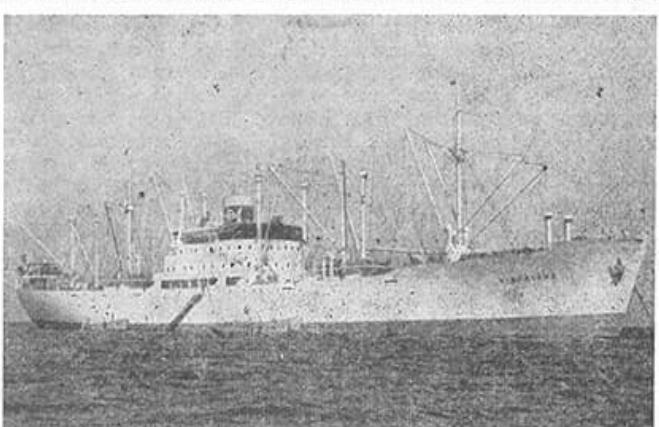
Πρόεδρος ο.ο. Μή ἐπιμένετε, κ. Ήλιος, δὲν έχετε τὸν λόγον.

Γ. Παπανδρέου (Πρόεδρος Κυβερνήσεως). Νομίζω, διτοῦ η τάξις τὸν διόποιαν ἔχομεν τηρήσει, διέτε εἰς τὸν ἀρμόδιον παραμβάσεως. Καὶ ἀντιστοίχως φρονῶ, διτοῦ καὶ οἱ 'Αρχηγοὶ ἔχουν τὸ αἰθημα τοῦ μέτρου. Αὐτὴ είναι ίδιη μου πρωτοπικῆ γνώμη. Τὸ Προσδρείον, δεδούτως, έχει δικαιώματα νὰ τούχῃ ίδικήν του γνώμην.

Α. Μπούρνι: Ήτε Κ. Πρόεδρε.

Πρόεδρος ο.ο. Σχετικά παρακαλῶ, κ. Μπούρνι.

Α. Μπούρνι: Ήτε. Μίαν μικράν ἀπάντησην. Εἴπεν δι. κ. Ήλιος, διτοῦ η τάξης τῆς οἰδίκειας δικαιούμενης καὶ τῆς οἰκονομικῆς δημοκρατίας, ἐνεκανίκει τὸν ἔλεγχον μὲν ὑπὸ ἀριθ. 1 ἐρώτησιν περὶ τῶν συμφερόντων τῆς πράγματος ἀναξιοποιούσης τάξεως τῶν ἐφοπλιστῶν.



SOL
Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL."

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

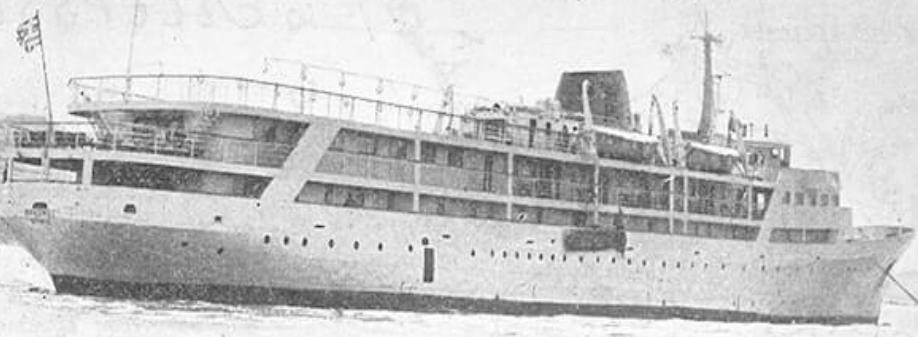
AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

"ΜΥΚΟΝΟΣ", ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ



Το «Μύκονος» άπειδόθη είς τὸν Τουρισμόν. Απὸ 150θμέρου ήρχισε τὰ τουριστικά του ταξίδια. Είναι ἡ πλέον θετική — τόσον δύως δαπανηρά — ἐκδήλωσις τῆς προσπαθείας τῶν Ἀδελφῶν Τυπάλδου διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν ξένων εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐμόχθησαν κυριολεκτικῶς, ἀστάπανησαν πολλὰ — ὑπὲρ τὸ 1.5 ἑκατομμύριον δολλ. —, πλὴν ἀπέδωσαν τὸ τέλειον τουριστικὸν σκάφος, ὅπερ ἀπειθύνεται εἰς τὸν αὐριανὸν, τὸν πλέον ἀπαιτητικὸν τουρισταν, οὐδὲ καν τὸν σημερινόν. "Ολα ἐπ' αὐτοῦ είναι πολυτελή, ἄνετα.

Αἱ στῆλαι αὐτὰὶ ἀμεσώτατα παρηκολούνθησαν τὴν ἔδη μετασκευὴν τοῦ «Μύκονος» καὶ περιέγραψαν τὰ κατ' αὐτὴν. Τώρα, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ δοκιμαστικοῦ πλοῦ, θὰ προσθέσωμεν εἰς σταύρωφαν, τεχνικάς τινας πληροφορίας, ἀπίνες καὶ καταδεικνύουν τὴν ἔκτασιν τοῦ ἐπιτελεσθέντος ἔργου.

Τὸ διπλέλικον τουριστικὸν δηζελόπλοιον «Μύκονος», δίλικον μήκους 101 μέτρων, πλάτους 12.50, βυθίσματος 4.10 μέτρων καὶ 22 κόμβων ταχύτητος, ἐναυτηγήη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου εἰς Lake Washington Shipyards, διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἀμερικανικοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ ἵνα χρησιμοποιηθῇ ὡς μονὰς ἀνίχνευσεως.

Πρίν ἡ ἀκόμη τεθῇ εἰς ἐνέργειαν, λόγῳ ἀλλαγῆς τῶν πολεμικῶν μεδῶν, ἐκρίθη ὡς μὴ ἀπαράίτητον διὰ τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν, ἀγορασθὲν δὲ ὑπὸ τῆς Ἀτμοποίας Αἰγαίου Ἀδελφῶν Σ. Τυπάλδου, μετεσκευάσθη εἰς τουριστικόν.

Αἱ μετασκευαὶ ἡρχισαν τὸν Αὔγουστον τοῦ 1963, βάσει μελέτων καὶ σχεδίων τοῦ ναυπηγοῦ κ. «Ἀρη Θεοδωρίδη», ὁ ὄποιος μετά τοῦ τεχνικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἐταιρίας Δημητρίου Κοκκίνου, ἐπέθλεψε τὴν μετασκευὴν, ἥτις, σημειωτέον, είναι ἡ μεγαλύτερά ποὺ ἀνελήφθη ποτὲ ἀπὸ τὰ συνεργεῖα τοῦ Πειραιῶς. Ἐπὶ τὸ σκάφος ἐποπθῆθησαν 450 τόνων σιδηρούλικοῦ, ἔγενον νέον πλήρες δίκτυων σωλήνωσεων ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως, πλίγης κλιματισμοῦ

(air conditioning), ἔξαερισμοῦ κ.λ.π.

Ἡ μετασκευὴ αὐτὴ είναι παράδειγμα καλῶς μελετημένης καὶ ὡρανομένης ἐργασίας. Εἰς διάστημα ὀλιγώτερον τῶν ὅκτω μηνῶν ἔγενετο ὀλικὴ ἀπογήλωσις τοῦ σκάφους καὶ ὀλοκληρωτικὴ ἀνακατασκευὴ τοῦ. Ὡς τούτῳ διεμορφώθη, διαθέτει τρία συνεχῆ καταστρώματα καὶ ἔτερα δύο εἰς τὸ κατώτερον μέρος αὐτοῦ, διακοπτόμενα ὑπὸ τῶν μηχανοστασίων.

Τὸ «Μύκονος» διαθέτει 85 δικλίνους, μεγάλας ἐν κυριολεξίᾳ, καμπίνας, ἐφωδιασμένας μὲ δλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις καὶ 20 βοηθητικούς, εύχαριστους καὶ ἀνέτους κοινοχρήστους χώρους, ἥτοι αἴσθουσαν χορού, κυλικείου, καπινοτήριον, διδιλοθήκην, κομμωτήριον, κουρείον καὶ κατάστημα παλήσεως ἐνθυμίων. Ἰδιαιτέρα φροντὶς κατεβλήθη διὰ τὸ εύρυταν κατάστρωμα τῆς γεφύρας, ὅπου τὸν ὑπάρχει ὑπερπολυτελῆς δεξαμενὴ κολυμβήσεως, μπάρ, ντούς, ὑπὸ διάκοσμον τοῦ καταστρώματος λίαν εύχαριστον, διὰ νὰ δύναται ὁ ξένος τουρίστας νὰ ἀπολαμβάνῃ τὸ ἑλληνικὸν ἥλιον καὶ τὴν γαλανήν μας θάλασσαν.

Ἡ ἐπαναστατικὴ διακοπτήση τοῦ σκάφους ἔγενετο, κατὰ τρόπον ἀριστοτεχνικόν, ἀπὸ τὸν γνωστὸν Γάλλον διακοπτήτην κ. B. Spade, ὁ ὄποιος διεκόπησε καὶ τὸ γαλλικὸν ὑπερωκεάνιον «France».

Τὸ «Μύκονος» ἀπὸ ἀπόφεως ἀσφαλείας ἔχει μετασκευασθῆ σύμφωνα μὲ τοὺς διεθνεῖς κανονισμοὺς (περὶ ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ) τοῦ 1961, μὲ τὴν μεθόδον ὑπὸ ἀριθ. 2, ἥτοι διαθέτει πλήρες σύστημα Springer, πυροφράκτες ἀσφαλείας, σύστημα αὐτομάτου ἀγγελίας πυρκαϊᾶς, κλίμακας ἀσφαλείας, πλήρες δίκτυον σωλήνων πυροσβέσεως. Ὡς πρὸς τὰ σωτηρικά μέσα ἡ κάλυψις τῶν ἐπιβαίνοντων εἶναι τοισάντη, ὥστε τὸ «Μύκονος» δύναται νὰ ἐκτελῇ καὶ ὑπερασταντικὰ ταξίδια.

Μεγάλη φροντὶς κατεβλήθη διὰ τὴν ἄνετον διαμονὴν τοῦ πληρώματος, τὸ ὄποιον ἔγκατεστάθη εἰς τρία σημεῖα τοῦ πλοίου.

Εἰς τὸ κατάστρωμα γεφύρας ὑπάρχουν διαμερίσματα τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ἐφοπλιστοῦ, δωμάτια ἀξιωματικῶν γεφύρας καὶ πρωσπικοῦ κρουαζιέρας. Εἰς τὸ πρωραῖον τμῆμα εύρισκονται τὰ δωμάτια πληρώματος καταστρώματος, εἰς δὲ τὸ πρυμναῖον τμῆμα ὑπάρχουν εἰς μὲν τὸ κύριον κατάστρωμα δίκλινοι καὶ μονοκλινοί καμπίναι διὰ τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ μηχανοστασίου καὶ ὑπαξιωματικούς, εἰς δὲ τὸ κατώτερον κατάστρωμα εἰς ἀνέτους τετρακλίνους καμπίνας διαμένει τὸ ὑπόλοιπον πρωσπικόν. "Οπισθεν τῆς κουζίνας εύρισκονται καὶ αἱ τραπεζαρίαι πληρώματος καὶ ἀξιωματικῶν. Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ διάστημα ὑπάρχει εἰδικὴ ἔγκατεστάσις air condition.

Ἄπὸ ἀπόφεως μηχανοστασίου τὸ «Μύκονος» διαθέτει 4 μηχανὰς δῆζελ, τύπου MONX, 700 στροφῶν ἑκάστη, τοτοθετημέναις εἰς δύο μηχανοστάσια. Αἱ δύο δεξιαὶ μηχαναὶ εύρισκονται εἰς τὸ πρωραῖον μηχανοστάσιον, μέσω ὑδραυλικοῦ μειωτήρος κινούν τὴν δεξιὰν Ἑλικα εἰς τὴν ὁποίαν προσδίδουν 260 στροφάς ὀνάλετον καὶ ἀντιοτοίχως εἰς τὸ πρυμναῖον μηχανοστάσιον. Εἰς τὰ μηχανοστάσια είναι ἐπίσης 200 KW καὶ δύο τῶν 100 KW.

Ἡ εὐτάθεια τοῦ σκάφους, ὡς ἀπεδειχθῇ ἀπὸ τὰ ἐπανελημμένα πειράματα εὐσταθείας καὶ τοὺς δοκιμαστικοὺς πλόας, είναι ἀριστή. Περισσότερα κατὰ πολὺ είναι τὰ βάρη ποὺ ἀφηρέθησαν, ἀπὸ δύσα προστέθησαν.

Τὸ «Μύκονος», ἐπιτυχῆς συνδυασμὸς ισχυρᾶς κατασκευῆς καὶ ἀνέσεων ἐνὸς συγχρόνου πλοίου κρουαζιέρων, θὰ ἔχασφαλίσῃ τὴν δυνατότητα διαλαττούσιον περιηγήσεων ὑψηλῆς κλάσεως. Δι' αὐτοῦ καὶ τῶν ὄλλων τουριστικῶν τῆς σκαφῶν, ἡ Ἐταιρία Τυπάλδου συμβάλλει εἰς τὴν ἀνοδον τοῦ ἐπιπέδου τῶν παρεχομένων εἰς τὴν Ἑλλάδα τουριστικῶν ὑπερεστῶν. Καὶ είναι γνωστόν, διὰ ὃ τουρισμὸς είναι τὴν Ἑλλάδα είναι κυρίως θαλάσσιος.

CAMPANELLA

SAVONA

CAMPANELLA - Cantieri Navali
(formerly "CAMPANELLA - ASCENSO")

SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

Address: VIA DEI CARPENTIERI, 3/R.
Cables: CAMPANELLA - CANTIERI - SAVONA
Tel.: 27772 - 21721 - 30023 - 30024

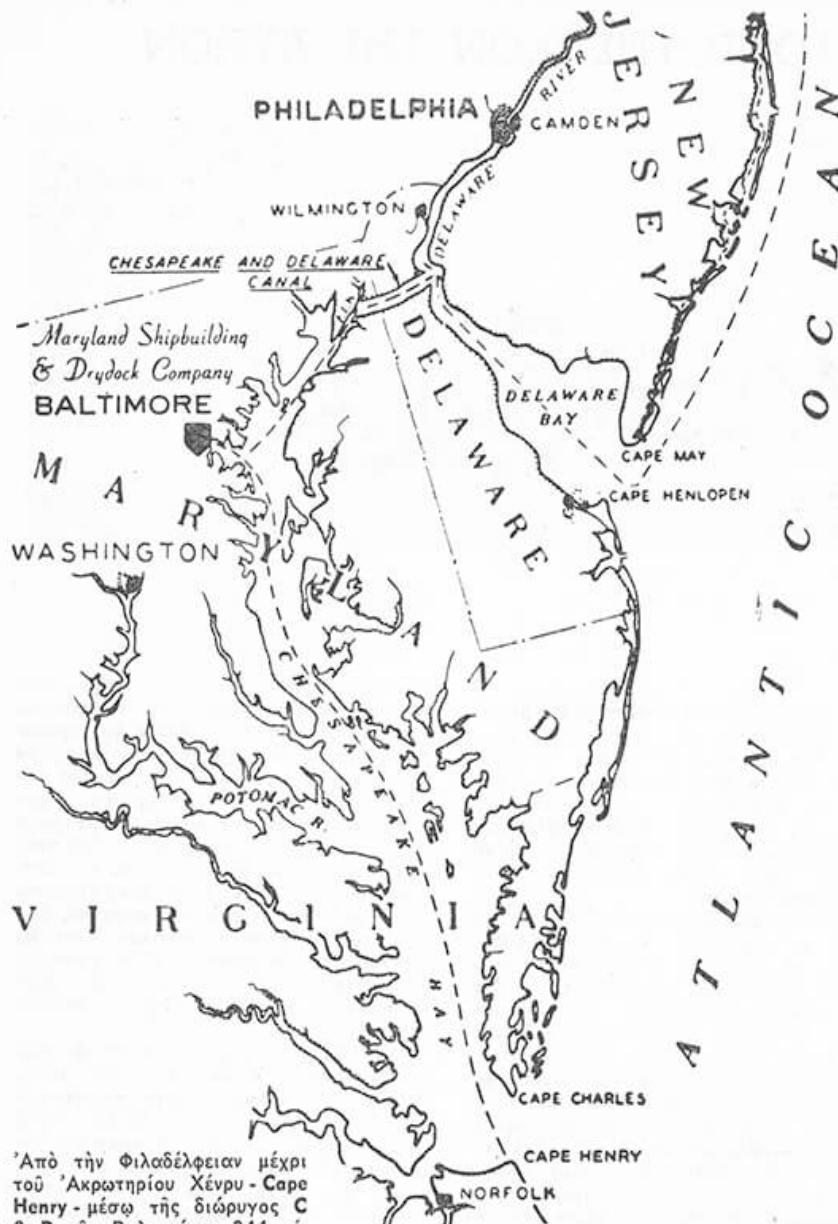
SINCE 1916

GENOA

S.P.A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI
"CAMPANELLA"

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address: CALATA GADDA (PORT OF GENOA)
Cables: CAMPANELLA - GENOA
Tel.: 208961 (4 LINES)



Από την Φιλαδέλφειαν μέχρι τού 'Ακρωτήριου Χένρυ - Καρέ Ήντρι - μέσω τῆς διώρυγος C & D τῆς Βαλτιμόρης 244 μίλια. Διά τού 'Ατλαντικού 231 μίλια.



Ο. Η. ΕΜΜ. Α. ΧΩΝΔΡΟΥΛΗΣ
Διευθυντής τού έλληνικού τμήματος,
σύστης κατά τά τελευταία δεκαπέντε
έτη συνδέεται μὲ τά ναυπηγεία Μέρυ-
λαντ και προσωπικῶς ἐποπτεύει τάς
έργασίας τών 'Ελλήνων έφοπλιστών.

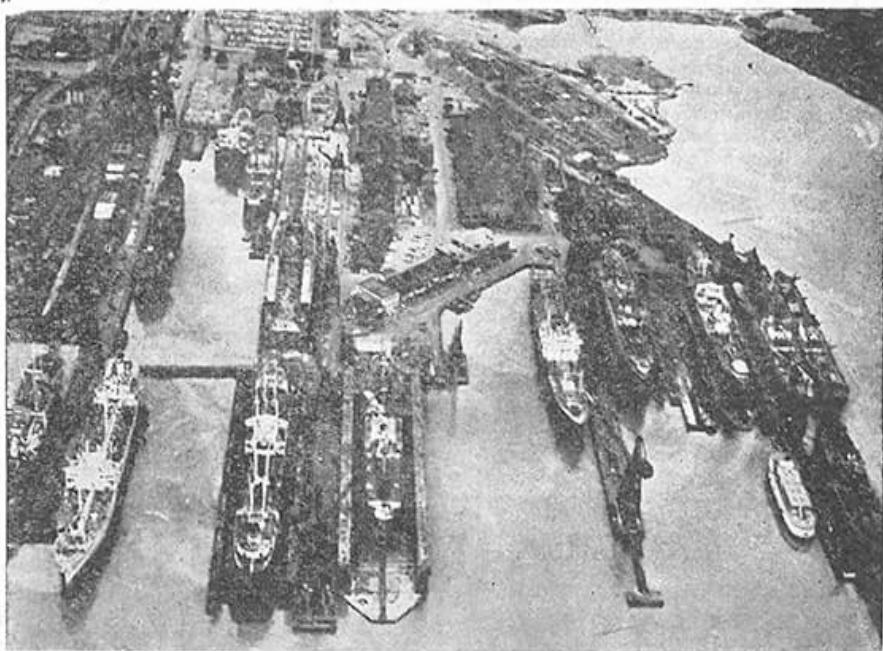


Accessibility

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

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

Τέσσαρες μόνιμοι δεξαμεναὶ ἀνυψωτικῆς ίκανότητος μέχρι 18 χιλ. τόννων.



Maryland Shipbuilding & Drydock Company

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: MARDOCKCO - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ELGIN 5-0500

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ DIGBY 4-093

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΑΙ ΑΣΘΕΝΕΙΣ ΠΛΕΥΡΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Από τὴν εἰσιγητήν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς ἑσωτερικῆς ἀναδιοργάνωσεως τῆς «Ἐγώ-σεως τῷ Ἐποπλιστῶν», τὴν ἡκαρπίσθει-σαν παρὰ τὸν κ. Κώστα Ἀντωνοπούλου, παραλημένοντες τὸ γενικοτέρον ἑνδιαφέ-ροντος τημήκια αὐτῆς, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ ἀλληγρικὸν ναυτιλιακὸν πρόδηλημα καὶ τὴν ἑπτάκατην δισεκαρδίην πάντας τὸ ἀλληγρικὸν ποντοπόρον πλοῖον. Αἱ διαπιστώσεις, εἰς ἃς προσβάνει ὁ κ. Ἀντωνόπολος — διαθέσις τῶν ναυτι-λιακῶν μαζὶ πραγμάτων παρατηρητῆς — συνθέτουσιν ἀκριβῶς τὴν διληγούντων τὴν θυμητήν γραμμήν κατὰ τὴν διαχείρισιν τῶν ξητημάτων τοῦ πλοίου, τοῦ διειδέγον-τος τὸν οὐληρὸν ἄγνων τῆς ἐπιδιώσεως.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

I. ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥ-
ΤΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Ἡ Ἑλληνικὴ ποντοπόρος ναυτιλία, παρ' ὅλον τὸν ἀκραιφνῶν ἔθνικὸν χαρακτήρα αὐτῆς, ἀναπτύσσει τὴν δραστηριότητά της ἐφ' ὅλων τῶν γεωγραφικῶν χώρων καὶ τῶν το-μέων τῆς παγκοσμίου βιομηχανίας τῶν θα-λασσίων μεταφορῶν. Ἡ ὑπερεθνικὴ δραστη-ριότης καὶ ὁ ἔθνικὸς χαρακτήρας δὲν ἀ-ποτελοῦν μόνουν προϋποθέσεις διὰ μίαν ἔξ-χως παραγωγικὴν δρᾶσιν, ἀλλὰ καὶ αἵτιας δυσεπιλύτων καὶ πολυπλόκων ναυτιλιακῶν προβλημάτων. Ἡ ἐπίτευξις τῶν ἐπιθυμητῶν λύσεων, κατὰ τὸ πλεῖστον, εἶναι δυσχερῆς καὶ, ἐνίστε, ἀνέφικτος. «Ἀλλοτε δύναται νὰ ἔλθῃ ἀράγος μία ἐπιτυχῆς ναυτιλιακὴ πολι-τικὴ, ἀλλοτε (καὶ τούτῳ εἶναι σύνθετος) αἱ λύσεις ἔξαρτῶνται ἀπό μόνην τὴν εὔστοχον πρωτοδουλίαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου. Τοιουτορόπως ἡ Ἑλληνικὴ ποντοπόρος ναυ-τιλία παρουσιάζει μίαν σειρὰν ἰδιομορφίων, αἱ ὅποιαι καθιστοῦν ἐντονώτερον τὸν πολύ-πλευρον προβληματισμὸν τῆς. Τὸ πλεῖστον μέρος αὐτοῦ προκαλεῖται ἀπό τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Ἑλλὰς στερεῖται τῶν προϋποθέσεων, αἱ ὅποιαι θὰ τῆς ἐπέτρεπον νὰ θεμελιώσῃ μίαν καθοικῆς ἐκτάσεως ναυτιλιακῆς ὑπο-δομῆς. Κατωτέρω δίδεται μία εἰκὼν τῶν ἀ-δυναμῶν αὐτῶν.

Ἡ Ἑλλειψὶς μεγάλου ἔθνικου ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου ἀποτελεῖ μίαν ἀπὸ τὰς βασικωτέ-ρας ἀδυναμίας τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας μας, διότι:

α) Χωρὶς τὸ Ισχυρὸν ἀντέρεισμα τῶν ἔθνικῶν φορτίων ὑφίσταται, κατ' ἀνάγκην, ὁ δυνητοτέρας τὰς συνεπείας τῶν ἑξωγενῶν ἐκείνων παραγόντων, οἱ ὅποιοι προκαλοῦν τὰς τόσους συχνάς ναυτιλιακὰς ὑφέσεις.

β) Προσδίδει εἰς αὐτὴν τὸν πλόον τοῦ ἐ-φεδρικοῦ παγκοσμίου μεταφορέως, διτὶς ἀ-νωτηρώνται τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν ξένων Ναυ-τιλίων εἰς περιόδους ζωηρᾶς κινήσεως φο-τίων.

γ) Δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἑκ μέρους τοῦ Ἑλ-ληνικοῦ Κράτους ἀσκησιν προστατευτικῶν ἀντιμέτων πρὸς ὑποστήριξιν τῆς θέσεως τοῦ ποντοπόρου σκάφους, καὶ πρὸς ἀπόκρουσιν τοῦ ξένου ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ.

δ) Καθιστᾶ τὸ ποντοπόρον πλόον μονί-μως ἀπόδημον τῶν ἔθνικῶν γεωγραφικῶν χώ-ρων. Τὸ γεγονός καὶ μόνον τούτῳ συνιστᾶ μίαν ἀπὸ τὰς πλέον χαρακτηριστικὰς ἰδιο-μορφίας. Προκαλεῖ σοδαράς οικονομικάς ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐπι-πτώσεις, διότι αὐτὴ ἐπιβαρύνεται διὰ δαπα-νῶν ναυτιλιαστοῦ, παλινοντσήσεων, νοση-λειῶν, διατηρήσεως διπλῶν γραφειακῶν ἐγ-καταστάσεων κ.λ.π. «Ἐξαναγκάζει τοὺς πλοι-οκτήτας νὰ διατηροῦν τὰς ἀδρας τῶν ἐπιχει-

II. ΠΙΘΑΝΑΙ ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Εἰς τὴν δυσμενή θέσιν τοῦ ποντοπόρου πλοίου, τὴν ὅποιαν παρεσκεύασεν ἡ Ἑλλει-ψὶς ἔθνικῆς ἀπασχολήσεως, κεφαλαιουχικῆς καὶ ἀσφαλιστικῆς στοργας καὶ ἑπάρκων ναυ-πηγικῶν βιομηχανίῶν, ἔρχονται νὰ προστε-θοῦν νέαι δυσχέρειαι, σοφῶς διαγραφόμεναι εἰς τὸν ναυτιλιακὸν μας δρίζοντα. Τάς ἀνη-συχίας ταύτας ἐμβάλλουν αἱ προσπάθειαι δημιουργίας ἀφ' ἐνός μὲν ἰδιοκήτων ἐμπο-ρικῶν στόλου ἐκ μέρους μεγάλων βιομηχα-νικῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀφ' ἐτέ-ρου δὲ ἔθνικῶν Ναυτιλίων ἐκ μέρους Κρατών, τὰ ὅποια μέχρι, τούλαχιστον, ἐπ' ἔσχατων οὐδεμίαν εἶχον νὰ ἐπιδείξουν ναυτιλιακὴν δρᾶσιν. Ο ναυτιλιακὸς ἔθνικισμός, δὲ ὅποιος ἀρχεται μὲ τὸν ἔντονον κρατικὸν προστατευ-τισμὸν ἔνων τινῶν σηματῶν, κατακτᾷ συνε-χῶς ἔδαφος, ιδίᾳ μεταξύ τῶν χωρῶν τῆς Ρωσίας, Πακιστάν, Ἰνδίας, τῶν Νοτιοαμε-ρικανικῶν καὶ τῶν ἀρτιπαγῶν Ἀφρικανικῶν Κρατών. Η ἀποστολὴ τῶν ίδιοκήτων στόλων, ὁ πόλος τῶν τεχνητῶν αὐτῶν ναυτιλιανῶν καὶ αἱ συνέπειαι τοῦ προστατευτισμοῦ δὲν πρέπει νὰ ὑποτιμῶνται. Διότι, ἀσφαλῶς, θὰ ὑποβιβάσουν τὴν δραστηριότητα τοῦ Ἑλλη-νικοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ἀφοῦ θὰ ἀφαιρέσουν ἐργασίαν ἡ οἵτις ἀπὸ διακοσίων περίπου ἔτον τοῦ ἀνήκει.

Αἱ τεχνολογικαὶ πρόσδοσι διδηγοῦν πρὸς κατασκευὰς καὶ προσφορὰν σκαφῶν, τελειο-ποιημένης μορφῆς καὶ δλονέν πληρεστέρας αὐτοματοποίησεως. Ἐκτὸς τοῦ προβλήματος τῆς ποιοτικῆς καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τῶν πλοίων, τὸ ὅποιον ἀνακύπτει ἀπὸ τὰς τε-χνικὰς αὐτὰς ἔξελίξεις, οἱ Ἑλληνες ναυτι-λιακοὶ ἐπιχειρηματίαι θὰ κληθοῦν νὰ ἀντι-μετωπίσουν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν πλοίων των. Εάν δὲ αὐτοματισμὸς καὶ αἱ τε-χνικαὶ ἐπιτεύξεις ἀκολουθήσουν τὰς διαγρα-φομένας προβλέψεις, λίαν συντόμως θὰ πρέ-πει νὰ ἀναμένεται ἡ μείωσις τοῦ δρίου τῆς ήλικίας τῶν ὡς παρτλίκων θεωρουμένων σκα-φῶν. Ὁ ὑποβιβασμὸς αὐτὸς θὰ προκλέσῃ ζήτημα ἀνανεώσεως καὶ ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ ποντοπόρου πλοίου. Εἰς τὴν πε-ρίπτωσιν αὐτὴν δὲ ἡ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀποδυθῇ εἰς νέους καὶ συνε-χῶς σκληροτέρους ἀγῶνας.

«Ἄν καὶ δὲ τοῦ περίπτωσις μιᾶς παγκοσμίου συρράξεως δὲν συγκεντρώῃ πολλάς πιθανό-τητας, ἔργον συνέσεως εἴναι, ὅπως προετο-μασθοῦν αἱ λύσεις τῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἀφεύκτως ἐπονται τῶν πολέμων. Τὸ γεγονός δητὶ τοιούτων ἐνδεχόμενον δὲν θεωρεῖται ἀνα-πόφευκτον, δὲν δικαιολογεῖ καὶ τὴν ὑποτί-μησιν τῶν κινδύνων. Οι τελευταῖοι δρώνωνται ἀπειλητικοὶ καὶ δι' αὐτὴν τὴν ἐπιβίωσιν τῆς Ναυτιλίας μας, ἐνν αὐτὴ μείνη ἀσφα-λιστικῶς ἀκάλυπτος καὶ δὲν ἔχεσφαλίση τὰς προϋποθέσεις μιᾶς ἀμέσου ἀντικαταστάσεως τῶν ἐκ τοῦ πολέμου πιθανῶν ἀπωλειῶν. Ἡ περίστα τῆς τελευταίας πεντηκονταετίας παρέ-σχεν δύδινηρά μαθήματα.

Κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἡδυνήθη νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν διε-θνῆ ἀνταγωνισμὸν, διότι μεταξύ ἀλλων πλεο-νεκτημάτων διέθετε καὶ τὸν παράγοντας ἐνδι-έπαγγελματικῶς ικανού καὶ ἀριθμητικῶς ἐ-παρκούς ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Ἄλλα καὶ ἐπὶ τοῦ πλεονεκτήματος τούτου ἥρχισαν νὰ ἀναφένωνται πικνύτερα τὰ νέφη τῶν ἀ-νησυχιῶν. Οὕτω:

α) Διαπιστώται ἡδη σοδαράς ἀριθμητικὴ Ἑλλειψὶς ναυτιλιακῶν πληρωμάτων. Ἐκτὸς τῶν λόγων, οἱ ὅποιοι θὰ ἐπιτείνουν τὴν ζήτησιν ναυτικῶν χειρών, ταύτην τὴν σήμερον προκαλεῖ ἡ καθημερινὴ προσθήκη νέας χωρητικότητος, εἰς ἐκείνην τὴν διπλοῖαν ἐλέγχουν καὶ διαχει-ρίζονται οἱ «Ἐλληνες ναυτικοὶ ἐπιχειρημα-τίαι».

β) Ζωτικωτέρας σημασίας είναι ἡ ἀνεπά-ρκεια στελεχῶν πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων. Εἰς τὰν ἀσφαλῶς θὰ προστεθῇ ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐπιμορφώσεως, τὴν δι-ποιάνθησιν τῶν καταστήσεων τούτου ἥρχισαν νὰ προκύψῃ, δηλαδή, ἄμεσον τὸ ζήτημα τοῦ

ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ
HEMPELS



προγραμματισμού μιᾶς Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως.

γ) Ή σταθερά άνψωσις του διοτικού έπιπέδου τῶν ἐργαζομένων εἰς τὴν ἡράν, ἀπετέλεσε τὴν πρώτην αἰτίαν τῆς ἀραιώσεως τῆς τάξεως τῶν ναυτικῶν τῶν ξένων ναυτικῶν χωρῶν. Τοιαύτη προσπτική διαγράφεται σαφῶς καὶ διὰ τὴν Ἐλλάδα. Καλύτεραι συνήθηκαι ζωῆς εἰς τὴν ἡράν δυνατὸν νά συμμαχήσουν πρὸς τοὺς κινδύνους καὶ τὸν μόχθον τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ἑκάστης αὐτῆς νά προκληθῇ ζῆτησις καὶ κατωτέρων πληρομάτων εἰς ἄγνωστον μέν, ἀλλ' ἀσφαλῶς εἰς εύρυτέραν τῆς σημερινῆς ἔκτασιν. Η ἔξασφάλισις πληρωμάτων εἰς περίπτωσιν εύρυτέρας ἐκβιομηχανοποίησεως τῆς χώρας, θά ἀποτελέσῃ ἔνα ἐκ τῶν προβλημάτων, δεδουμένου, διὰ τὴν πυκνούνται αἱ φάλαγγες τῶν τρεπομένων πρὸς τὴν μετανάστευσιν καὶ τὰς ξένας διοικητικάς 'Ελλήνων.

δ) Σοθαρὸν δελεασμὸν τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, διὰ τὸν πρὸς τὰς ξένας ή 'Ελληνικὰς ἀπασχολήσεις, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὰς ξένας Ναυτιλίας θὰ ἀποτελέσῃ η καθιέρωσις τῆς ἐλευθέρας κυκλοφορίας τῶν ναυτικῶν μεταξὺ τῶν Κρατῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητος. 'Οσουδήποτε καὶ ἄν η πρὸς τὰς Εὐρωπαϊκὰς Ναυτιλίας στροφὴ τῶν 'Ελλήνων δὲν εἶναι ἀμεσος, παρέχει, ἐν τούτοις, πρόσθετον λόγον διὰ τὸν προγραμματισμὸν μιᾶς ἔγκαριου ναυτεργατικῆς πολιτικῆς.

Εὐρισκόμεθα, δηλαδή, σημερον πρὸς μιᾶς σαφοῦς τάσεως πρὸς διεθνοποίησιν τῆς τάξεως τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν. Η ἀπομάκρυνσις δὲ τούτων ἀπὸ τὴν ναυτικὴν παράδοσιν τοῦ τόπου μας θὰ ἀφαιρέσῃ ἀπὸ τὸν Ἑλληνικὸν πλοῖον ἔνα ἐκ τῶν βασικοτέρων προσόντων τῆς ἀνταγωνιστικῆς του ἱκανότητος.

III. ΕΝΔΟΓΕΝΕΙΣ ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ

'Αποτελεῖ κοινὸν μυστικόν, διὰ τὸν πρὸς τὰς ξένας πρὸς διεθνοποίησιν τῆς τάξεως τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν. Η ἀπομάκρυνσις δὲ τούτων ἀπὸ τὴν ναυτικὴν παράδοσιν τοῦ τόπου μας θὰ ἀφαιρέσῃ ἀπὸ τὸν Ἑλληνικὸν πλοῖον ἔνα ἐκ τῶν βασικοτέρων προσόντων τῆς ἀνταγωνιστικῆς του ἱκανότητος.

ἐπιχειρήσεως ἔγκειται εἰς τὸν ἀτομικὸν-πρωσαπικὸν χαρακτήρα της. Ο χαρακτήρα σύνοπτος ἀπετελεῖται μίαν συνεχῆ παράδοσιν καὶ τὴν μοναδικὴν ἀφετηρίαν τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιτευγμάτων. Τὰ ἀμεσα κίνητρα, ή εὐχέρεια εἰς τὴν λῆψιν ἀποφάσεων, ή ἐκ πρώτης χειρὸς γνώσις τῆς ναυτιλιακῆς πρακτικῆς, ὠδηγησαν, εἰς τὰς πλειότας τῶν περιπτώσεων, εἰς ἀγαθὰς συνεπείας. 'Αλλ' ὁ ἐντονος αὐτὸς ἀτομικισμὸς περιλαμβάνει καὶ σοβαρὰ μειονεκτήματα. Δὲν εὔνοει τὴν σύστασιν οἰκονομικῶν εὐρώστων συγκροτημάτων, ὥστε νὰ παρέχωνται διάφορα μέσα συμμέτουρα μεταξύ τῶν ξένων ἀγορῶν τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφέροντων. Διαφοροποιεῖ ἀφ' ἐνὸς μὲν ποιοτικῶν τὴν σύστασιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἀφ' ἐτέρου δὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν. Οὕτω καθίσταται δυσχερῆς η χάραξις μιᾶς ὁμοιομόρφου Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ἀφοῦ ἔτερα προβλήματα ἐμφανίζουν τὰ παλαιά καὶ ἔτεραν μεταχειρίσιν ἀπαιτοῦν τὰ ἐκσυγχρονισμένα σκάφη.

Εἰς τὰς ἐνδογενεῖς ιδιομορφίας, δέον νὰ καταχωρισθοῦν καὶ τὰ προκαλούμενα ἐκ τῆς ναυτεργατικῆς πλευρᾶς ζῆτηματα. Τὰ θέματα τῶν ἀσθενειῶν, τῆς ἐκ τῶν περάτων τῆς γῆς παλιννοστήσεως, τῶν πολλαπλῶν ἀποζημιώσεων, τῆς λιποταξίας καὶ τῶν εἰς δάρος τοῦ πλοίου συνεπειῶν, ἐκ τῆς δραπετεύσεως κ.λ.π. Τὰ θέματα ταῦτα διὰ συνεχοῦς ἐπαφῆς μετά τοῦ Y.E.N. δέον νὰ λάβουν τὴν εὐνοϊκήν καὶ διὰ τὸ πλοίον λύσιν τῶν δόστε νὰ μη ἔξουσιετερωνέται τὸ προνόμιον τοῦ διποίου τοῦτο ἀπολαμβάνει ἐκ τῆς ναυτικῆς ικανότητος τῶν πληρωμάτων.

Η πρὸς τὸ 'Εθνος προσφορὰ τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας εἶναι, κατὰ κοινήν ὁμολογίαν, ἀνεκτίμητος. 'Εξασφαλίζει εἰς αὐτὸ μέγιστα ἔθνικὰ πλεονεκτήματα, οἰκονομικά, συναλλαγματικά, δημογραφικά, πολιτικά καὶ

ἀμυντικά. Τὰ πολύτιμα ταῦτα ἔθνικά φέλει δὲν ἀποκτῶνται, ἀσφαλῶς, δι' ἀντιστοίχων μέρους τῆς Ἐλλάδος ἀνταλλαγμάτων. Εἰς τὸ σημεῖον δὲ τοῦτο δέον νὰ ἀναζητηθῇ μία μορφή, διχά πλέον ιδιομορφίας τῆς Ναυτιλίας, ἀλλ' ιδιορύθμου μεταχειρίσεως αὐτῆς. 'Εκ ταύτης, ἀντὶ τῶν ὀφειλομένων ἀνταλλαγμάτων, παρεμβάλλονται δυσχέρειαι εἰς τὴν δραστηριοτοίσι τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου. Οὕτω:

α) Η δημοσιονομικὴ συμπεριφορὰ πρὸς τὸ πλοίον διέπεται ἀπὸ τὸ κριτήριον μίας προσφόρου φορολογητέας Ὡλῆς καὶ ἀμελεῖται τὸ γεγονός διτὶ ή ποντοπόρος Ναυτιλίας διχά μόνον δὲν ἀποσπᾶται κεφάλαια ἀπὸ τὴν 'Εθνικήν Οικονομίαν, ἀλλὰ συνεχῶς εἰσάγει ἐκ τῆς ἀλλοδαπής πλούτου, διόποιος προστίθεται εἰς τὸ θνητὸν τῆς χώρας ἀπόθεμα.

β) Ενῷ ύφισταται τὰ φορολογικὰ δάρη καὶ ἐπὶ πλέον προσφέρει καὶ ζωτικῆς ἔθνικῆς χρησιμότητος πλεονεκτήματα, ὑποκείται εἰς ἄνισον μεταχειρίσιν, ἔναντι τῶν ἄλλων ἐλληνικῶν πλουτοπαραγωγικῶν ἐπιχειρήσεων. Εἰς αὐτάς, ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλείου, προσφέρονται συνεχῶς τὰ μέσα ἀναπτύξεως, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν, διόποια τόσην ἀνάγκην έχει η χειραφετηθῆ ἀπὸ τὴν ξένην ναυτιλιακὴν ὑποδομήν.

Ο κρατικός, ἐν γένει, παράγων, παρεμβάλλει διοικιστικά καὶ διατυπώσεις. 'Αντι νὰ ἀφίεται ἐλευθέρα καὶ ἀπερίσπατος η κίνησις τῆς Ναυτιλίας ἀνά τοὺς ὀκεανούς τοῦ κόσμου, αὐτὴ δεσμεύεται ἀπὸ τὴν τήρησιν τῶν κατὰ τὸ πλείστον τυπικῶν διαστυδίων. Πολύπλοκοι φορολογίαι ἔτη τῶν μισθῶν ἀξιωματικῶν, τῶν ὑπερωρῶν τῶν πληρωμάτων, ποικιλίαι ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν καὶ πόρων, πλήθης ναυτιλιακῶν ἐγγράφων, χαρτόσημα, προδενικά τέλη καὶ σωρεία ἄλλων συναλλαγῶν μετὰ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν συνθέτουν τὴν ιδιόρυθμον μεταχειρίσιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἔνα σοθαρὸν ἔναντι τῶν ξένων Ναυτιλιῶν μειονέκτημα:

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.



NEW YORK

International Paints Co. Inc.

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

ASSOCIATED FACTORIES IN

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

FRANCE ROUEN
GERMANY HAMBURG
HOLLAND ROTTERDAM
INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA
ITALY TRIESTE
MEXICO MEXICO CITY
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN
NEW ZEALAND AUCKLAND
NEW ZEALAND WELLINGTON
SPAIN BILBAO

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

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

ΤΟ ΑΡΘΡΟΝ 13

Ο ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΕΙΡΩΝΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΝ ΤΟΥ

Γνωστή ή επίμονος προσπάθεια ωρισμένου λιμενικού άξιωματικού, δημος επιτόχη τηγαν τροποποίησην πάνη έγκριτικην πράξεων. Εποφελεῖται πάσης εύκαρπίας, της άγνοιας, κυρίως, των νέων υπουργών, διά να διονομεύεται το καθεστώς του Σεπτεμβρίου 13. Επί υπουργικής τοῦ κ. Κοτιάδη, ή αυτής άποψειρα κατεβλήθη. Απετράπη ή τροποποίησις, διότι ή "Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν πρέβελα τὴν ἡρηγνησίν. Ετόντος τότε δ. κ. Ανδρεάδης πρός τὸν υπουργὸν καὶ τὸν συμβούλους τοῦ: 'Μή θήγετε τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις. Είναι καθεστὼς ἀπαραδίστον. Συνδέεται μὲ ταράσια συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, τῶν δανειστῶν τῆς. Η καλή τῆς πίστης διακυβεύεται'.

Τόρα ἐπανέρχεται δ. τοῦ Γουργείου δικαιίωμας εἰς τὴν προσπάθειαν του. Θέλει νὰ τροποποιήσῃ τὰ διαινά Σεπτεμβρίου 1 καὶ 23 τῶν ἔγκριτικην πράξεων. Η ἀπάντησης τῆς "Ενωσισης τῶν Ἐφοπλιστῶν" εἶναι καὶ πάλιν η κατηγορηματικὴ ἡρηγνησία.

Και πρόβλεπται ως δικαιολογία τῆς ἐπιδιωκομένης τροποποίησεως η κατοχύρωσις τῆς ἐγγραφῆς εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγυιον πλοίον ἀνήκοντον μόνον εἰς Ἑλληνικὰ συμφέροντα. Διὰ τὴν πρόληψην μιᾶς τοιώτης καταστρατηγησεως θὰ ἥδηντα τὸ Γουργεῖον νὰ ἔξετάξῃ τὴν κάθε υποδικλοιμένην αἰτήσιν νηολογήσεως καὶ νὰ διαπιστώῃ τὴν διπλαρένη η μὴ Ἑλληνικῶν συμφέροντων. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἔνων τοιούτων η ἡρηγνησία τῆς νηολογήσεως θὰ ἥτο προτιμότερα, παρὰ η τροποποίησις τῶν ἔγκριτικην πράξεων, τῶν δόπιον τὸ κείμενον πρέπει νὰ παραιστεῖν ἀναλλοιωτον, ώσπερ καταστατικὸς χάρτης, διὰ πολλούς καὶ δικρόνους λόγους.

Ίδου πότε δ. συνεργάτης μας δικηγόρος κ. Γ. Κολόμβας ἀναπτύσσεται τὰς κρατήσεις παρὰ τοῖς ἐφοπλισταῖς ἀπόδειξες ἐπὶ τοῦ προκληθέντος καὶ πάλιν ζητήματος:

Τὸ Y.E.N. (Διεύθυνσις Μελετῶν), στηριζόμενον εἰς τὴν εἰσηγητικὴν "Εκθεσιν τοῦ Νομ. Διατάγματος 2687/1953, υποστηρίζει ὅτι καίτοι τοῦτο προβλέπει ἀναγνώρισιν ὡς Ἑλληνικού, πλοίου ἀνήκοντος εἰς ἀλλοδαπὸν ἀδιαστίκτως, ἀν τοῦτο ἀνήκει εἰς ἀλλοδαπὸν φυσικὸν η νομικὸν πρόσωπον, ἐν τούτοις κατὰ τὴν ἀποψιν τοῦ Y.E.N. δὲν ἐσκοπήθη ἡ εἰσαγωγὴ πλοίων ἀνηκόντων εἰς ἀλλοδαπὰ νομικὰ πρόσωπα, παρὰ μόνον δάσκις τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον ἐλέγχεται παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἤτοι καλύπτει τοῦτο κατὰ πλειοψηφίαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα.

Συστοίχως πρὸς τὴν ἀποψιν ταύτην, τὸ Γουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξεδωσε σαφεῖς διασχάς πρὸς τὰς ὑφισταμένας αὐτὴν ὑπηρεσίας, ἃς ἔνετείλατο ὅπως μὴ δέχωνται πλοία πρὸς νηολόγησην ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀνευ προηγουμένης ἔξακριδσεως τοῦ διότι τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον εἰς δ. τυχὸν ἀνήκει τὸ ὑπὸ νηολόγησην πλοίον, καλύπτει κατὰ πλειοψηφίαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα.

Φαίνεται όμως, ὅτι παρὰ τὰ ληφθέντα ταύτα μέτρα, τρία (3) ἐκ τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν νηολογηθέντων πλοίων ἀνήκω-

σιν εἰς ἀλλοδαπὰς ἑταῖριας καλυπτούσας ζένα συμφέροντα καὶ οὐχὶ Ἑλληνικὰ κατὰ πλειοψηφίαν.

Ἐπειδὴ θεωρεῖ τὸ "Υπουργείον, ὅτι τοῦτο καὶ τὰ Ἑλληνικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα ἀντιστρατεύεται καὶ ἀντιτίθεται πρὸς τὸν σκοπὸν, ὃν ἐπεδίωκεν ὁ νομοθέτης διὰ τοῦ Ν.Δ. 2687/1953, κρίνει σκόπιμον ὅπως τροποποιηθῶσιν αἱ εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ ὄντος λόγω Νομοθετικοῦ Διατάγματος ἔκδιδόμεναι ἐγκριτικὰς ἀποφάσεις καὶ δὴ ὅπως ἐν τέλει τοῦ προοιμίου αὐτῶν, ἡ φράσις «εἴ τω καὶ ἂν ἡ οἵη εἰς ἀλλοδαπὸν διά τῆς φράσεως:

«ἔστω καὶ ἂν ἀνήκη εἰς ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον καλύπτον τούλαχιστον» κακάτα πλειοψηφίαν Ἐλληνικὰ συμφέροντα καὶ ἔχον τὴν ιθαγένειαν ἐνὸς τῶν κατωτάτων ἐν ὅρῳ 1 κατονομαζομένων Κρατῶν.

Είναι σαφές, ὅτι διὰ τῆς προτεινούμενης τροποποιησεως ἀφ' ἐνὸς μὲν τείνει ν' ἀποκλεισθῇ η νηολόγησις πλοίων ἀνηκόντων εἰς ἀλλοδαπὸν φυσικὸν πρόσωπον, ἀφ' ἐτέρου δὲ παρεισάγονται νέα στοιχεῖα εἰς τὴν κατὰ τὸ Ν.Δ. 2687/1953 νηολόγησιν τῶν πλοίων, διότι :

(α) ἀπαιτεῖται ν' ἀνήκωσι ταῦτα εἰς ἀλλοδαπὰ νομικὰ πρόσωπα μόνον,

(β) ἀπαιτεῖται τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον νὰ ἔχῃ τὴν ιθαγένειαν ἐνὸς τῶν ἐν ὅρῳ 1 κατονομαζομένων Κρατῶν, παύει δὲ ισχύουσα εἰς περίπτωσιν καθ' ἡν ἡ κυριότης τοῦ πλοίου ηθελεν περιέλθει εἰς ἀλλοδαπὸν φυσικὸν πρόσωπον κατὰ ποσοστὸν κακάν πλοίων τοῦ ημίσεος ἡ εἰς ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον ξένων κατὰ πλειοψηφίαν συμφερόντων».

(γ) ἀπαιτεῖται νὰ καλύπτη τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον Ἐλληνικὰ συμφέροντα κατὰ πλειοψηφίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν προσπάθειαν, ὅπως ἀποκλεισθῇ η περίπτωσις καθ' ἡν τὸ πλοίον θ' ἀνήκη εἰς ἀλλοδαπὸν φυσικὸν πρόσωπον, τοῦτο ἀντιτίθεται δέξιος πρὸς τὸ ὄρθρον 13 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953. Οὐδεμίαν ποιεῖται τὸ ὄρθρον τοῦτο διάκρισιν, ἐν διέψει δὲ τῆς ἐκφράσεως τοῦ νόμου, εἶναι ἀποκάρδεκτος ἡ εἰσαγωγὴ τοιάντης διακρίσεως ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 καὶ δὴ ὁ ἀποκλεισμὸς τοῦ ὑπὸ τοῦ ρητοῦ γράμματος τοῦ νόμου προβλεπομένου καὶ ἡ ἀποδοχὴ ἐτέρας ἀπόφεως ἐρμηνευτικῶς συναγομένως.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ παρεισαγόμενα νέα στοιχεῖα, εἶναι εὐνόητον ὅτι ἀποτελούσιν ταῦτα νέους περιορισμούς ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 μὲ τὸ ἐπιτρόποθετον μειονέκτημα, ὅτι θὰ πρέπει τοῦ λοιποῦ νὰ παρέχωνται λεπτομερεῖς μεμαρτυρημέναι πληροφορίαι περὶ τοῦ προσοποῦ τῶν ὑπὸ τοῦ ἀλλοδαποῦ νομικοῦ πρόσωπου καλύπτομένων Ἐλληνικῶν συμφέροντων. Η Ἑλληνικὴ συμμετοχὴ εἰς τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον καὶ δὴ κατὰ πλειοψηφίαν, θὰ πρέπει ν' ἀποδειχθῇ διὰ τῆς προσαγωγῆς ἑκείνων τῶν ἐγγάφων στοιχείων, διὰ θ' ἀπαιτήσης ἡ διοίκησις, ἀποκαλυπτομένων οὕτως ἐμπορικῆς φύσεως μυστικῶν, ἄτινα οἱ ἐπιθυμούντες νὰ διατηρήσωσιν ἀπόρρητα, θὰ πρέπει νὰ παραιτηθῶσι τῆς νηολόγησης πλοίων κατὰ τὸ Ν.Δ. 2687/1953.

Οὕτω, ἀντὶ νὰ τονούται η κίνησις τῆς ἐπανόδου πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν, ἦν τόσον ὑπεδοίησεν τὸ Ν.Δ. 2687/53, ἐνισχύεται ἡ ἀντίθετος τάσις τῆς διατηρητικῆς τῶν ζενών σημασιῶν, ὑπὸ τὸ καθεστώς τῶν ὅποιών οὐδεὶς καλεῖται ν' ἀποκαλύψῃ τὰ ποσοστά συμμετοχῆς του εἰς τὰ νομικά πρόσωπα τῆς πλοιοκτησίας.

Ταῦτα πάντα ἄγωσιν εἰς τὴν ἀντίθεσιν πρὸς τὴν μελετωμένην τροποποιήσιν τῶν Εγκριτικῶν Αποφάσεων.

Προτείνεται, ἐπίσης, διὰ τοῦ ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης μνημονίους ἐγγράφου τοῦ Y.E.N., δημος τροποποιηθῇ η ἀκροτελευταία διατάξις τῶν Εγκριτικῶν Αποφάσεων, ὡς έξις:

«Η παρούσα ἐγκριτικὴ πράξις ισχύει καὶ κατὰ τὰ πέντε τοῦ πλοίου ηθελεν περιέλθει καὶ εἰς ἔτερον ημεδαπὸν φυσικὸν η νομικὸν πρόσωπον η ἀλλοδαπὸν νομικὸν τοιοῦτον καλύπτον τούλαχιστον» κακάτα πλειοψηφίαν Ἐλληνικὰ συμφέροντα καὶ ἔχον τὴν ιθαγένειαν ἐνὸς τῶν ἐν ὅρῳ 1 κατονομαζομένων Κρατῶν, παύει δὲ ισχύουσα εἰς περίπτωσιν καθ' ἡν ἡ κυριότης τοῦ πλοίου ηθελεν περιέλθει εἰς ἀλλοδαπὸν φυσικὸν πρόσωπον κατὰ ποσοστὸν κακάν πλοίων τοῦ ημίσεος ἡ εἰς ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον ξένων κατὰ πλειοψηφίαν συμφερόντων».

Προσήκουσιν ἐντούθια μετάτις μετανδιόσας ἀνωτέρω ἐξετέθησαν ἐπὶ τῆς μελετωμένης τροποποιήσεως τοῦ προοιμίου τῆς Εγκριτικῆς Πράξεως. Πρέπει, δημος, νὰ προστεθῇ, δημος καὶ ἀλλοτε ἀποσχολήθησαν οἱ Εφοπλισταί μὲ τὴν διατύπωσιν τῆς ἀκροτελευταίας διατάξεως τῶν Εγκριτικῶν Αποφάσεων. Διεδολώθη η ἀντίθεσις τῶν πρὸς τὴν λεληθότων οὕτως εἰπεῖν γενομένην ἀπλειψιν τῆς εὐχερείας μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου πρὸς ἀλλοδαπὸν νομικὰ η φυσικὰ πρόσωπα, ἡν περιεῖχον αἱ ἀρχικαὶ Εγκριτικαὶ Αποφάσεις (αἱ ἐκδοθεῖσαι μέχι τῶν μεσῶν τοῦ 1960). Η σχετικὴ τροποποίησις, δημος, ἐγένετο τότε τῇ ἐπιμορφῇ τοῦ "Υπουργείου καὶ προεδρεύετο η διατηρητικὴς τῆς ισχύος τῶν ἐγκριτικῶν Αποφάσεων ἐπὶ μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου επρὸς τὸ οἰνοδόχον πότε τε 'Ελληνικὴν η νομικὴν πρόσωπον καταλύπτει τούλαχιστον κατὰ πλειοψηφίαν Ἐλληνικὰ συμφέροντα..

"Ηδη ἐπαναφέρεται μὲν ἡ δυνατότης τῆς μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου πρὸς ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον, συνδέεται δημος αὔτη πρὸς τὴν προϋπόθεσιν, δημος τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον καλύπτει τούλαχιστον κατὰ πλειοψηφίαν Ἐλληνικὰ συμφέροντα..

"Ἄγγωστον διὰ ποιὸν λόγον, τὸ "Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας προτείνει διὰ τοῦ αὐτοῦ ως ἀνω ἐγγράφου του; ὅπως τροποποιουμένων τῶν Εγκριτικῶν Αποφάσεων, περιήηθη διάταξις δυνάμει τῆς διοίκησης, ὅσακις συγχωρεῖται ὑπὸ τὰς ἐν τῇ Εγκριτικῇ Αποφάσεις προϋποθέσεις η ναυτοδόγησης ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, οἱ οὕτως ναυτολογούμενοι νὰ ἔχωσι τὴν ιθαγένειαν ἐν ὅρῳ 1 τῆς Εγκριτικῆς Αποφάσεως κρατῶν.

Εἰδικωτέρων τινα αἰτιολογίαν τῆς προ-

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ ΚΑΙ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,

DECK & ENGINE STORES

DAY and NIGHT SERVICE

19-A, ROBINSON ROAD, P.O.Box 1580 SINGAPORE

CABLE: "XANTHOS"
SINGAPORE

U. K. Representative:
Z. C. HOURMOUIOS

OFF PHONE: 76673; 93554
RESD. → 46015

Stockists of all Greek Provisions

NIC. XANTHOPOULOS

τεινομένες τροποποιήσεως δέν άναφέρει τὸ σχετικὸν ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, περιοριζόμενον νὰ περιλάβῃ ὅτι κρίνει τὴν τροποποίησιν ταύτην 'εσ κ ο π ι μ ο ν η'.

Μέχρις οὐ, δύναται, γνωρισθῇ ποία ἡ ἀπωτέρᾳ αἰτίογοις τῆς τροποποιήσεως ταύτης, δέν νὰ ἀποκρουσθῇ αὐτῇ, διότι ἐπιβάλλει περιορισμὸν ἐν τῇ ἐπιλογῇ τῶν πληρωμάτων, ήτις δέν νὰ ἀσκήται ἀλευθέρως καὶ ἀδειμένως ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου.

'Ἐπανέρχεται, ἐπίσης, τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐνδεχομένης μεταβολῆς πολιτικῆς τοποθετήσεως ἐνός τῶν ἐν ὅψῃ I τῶν ἑγκριτικῶν 'Ἀποφάσεων ἀπαριθμούμενων Κρατῶν, πρὸς ὑπηκόους τῶν ὁποίων εἶναι νῦν ἀλευθέρα ἡ πώλησις, ὑποθήκευσις καὶ ναύλωσις τῶν πλοίων. Ζητεῖται ν' ἀντιμετωπισθῇ διὰ καταλλήλου συμπληρώσεως τοῦ ὄρου I τῶν ἑγκριτικῶν 'Ἀποφάσεων, ἡ περίπτωσις αὐτῆς τῆς μεταβολῆς πολιτικῆς τοποθετήσεως κράτους τίνος, χωρὶς δύναται νὰ προτείνεται εἰδίκωτέρα τις ἐπὶ τούτου τροποποιήσις.

'Ως ἐτόνισα ἀνωτέρω καὶ ὅλοτε είχε θιγῆ τὸ θέμα τούτο ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον καὶ ὑπάρχωσιν ἑγκριτικά τίνες ἀποφάσεις τοῦ ἔτους 1962, περιέχουσαι ἐν τέλει τοῦ δροῦ I τὴν ἀκόλουθον διάτοξιν:

«Ἡ Διοίκησις ἐν τοσούτῳ διατηρεῖ τὸ δικαιώματος ὃπως ἔχαρτήστη ἐκ παροχῆς »παρ' αὐτῆς σχετικῆς ἀδείας τὴν ἀλλαγὴν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, τὴν πώλησιν, ὑποθήκευσιν καὶ ναύλωσιν τούτου πρὸς φυσικὰ ἡ νομικά πρόσωπα κακετήμενά τὴν Ιθαγένειαν τινός τῶν πρωναφερούμενων Κρατῶν, εἰς περίπτωσιν ἀλλαγῆς πολιτικῆς τοποθετήσεως τους καὶ ἐφ' ὅσον ἡ Ἐλλάς ἥθελεν ἀναλάβει τοιαύτην ὑποχρέωσιν διὰ διεθνοῦς πολυμερούς πράξεως (συμβάσεως ἢ συμφωνίας ἢ ἀποφάσεως).

Κατὰ τῆς διατάξεως ταύτης, ἡ "Ἐνωσίς Ἑλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν διεμπαρτυρήθη ἐντόνως. 'Ἐν ἑκάστῳ ἔχετέθησαι οἱ λόγοι τῆς τοιαύτης ἀντιθέσεως. 'Ἡ προσθήκη τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὸ γράμμα καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ ἀδρου 13 τοῦ N.D. 2687/53. 'Ἐκτοτε, ἡ παράγραφος αὕτη ἔπαυσε περιλαμβανομένη εἰς τὰς ἑγκριτικὰς 'Ἀποφάσεις. Διὰ ποιὸν λόγον πρέπει νὰ συζητηθῇ ἐκ νέου θέμα, ὅπερ ὁ ἐφοπλιστικός παράγων θεωρεῖ ὁριστικῶς τερματισθεν;

'Ἐν τέλει τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ζητεῖ ὃπως διὰ τροποποιήσεως τῶν ἑγκριτικῶν πράξεων ληφθῇ μέριμνα περὶ «κομίμου καὶ μονίμου» ἐκπροσωπήσεως ἐν Ἐλλάδι τῶν ἀλλοδαπῶν νομικῶν προσώπων, ἀτινα σχεδὸν ἀνεξαιρέτως εἶναι φορεῖς τῆς πλοιοκτησίας τῶν πλοίων τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ N.D. 2687/53, ὃπως ὁ τοιούτος ἀντιπρόσωπος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ὄφειλῶν τοῦ πλοίου ἐν περιπτώσει ἀλλαγῆς τῆς σημαίας τοῦ πλοίου καὶ ὅπως ὁ τοιούτος ἀντιπρόσωπος ἔχῃ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ εἰδοποιῇ «ἄμελη τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ τῆς «μεταστάσεως» τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον ξένων κατὰ πλειοψηφίαν συμφερόντων καὶ τὴν ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, σήμεσον (κατ' αἴτησιν τοῦ ἀντιπρόσωπου) διαγραφὴν τοῦ πλοίου ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν νηολογίων μετ' ἐκκαθάρισιν τῶν ὄφειλῶν τούτου.

Χωρὶς νὰ δύναμαι ν' ἀντιληφθῶ τί ἐπακριβῶς νοεῖται διὰ τῆς ἐκφράσεως «νὸ μιμος καὶ μόνιμος» ἀντιπρόσωπος, παρατηρῶ ὅτι ἡδησί αἱ ἑγκριτικαὶ 'Ἀποφάσεις προβλέπουσι τὸν ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν διορισμὸν ἐκπροσώπου, κατοικοῦντος ἐν Ἐλλάδι, ὅστις καὶ κηρύσσεται ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν καὶ ἔξοφλησιν τῶν ὄφειλῶν τοῦ πλοίου ἐν περιπτώσει ἀλλαγῆς τῆς σημαίας αὐτοῦ.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ἀντιπρόσωπου τούτου πρὸς ἀναγγελίαν εἰς τὸ

'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τῆς μεταβολῆς ἐν τῷ προσώπῳ τῆς πλοιοκτησίας, ἀναφέρομαι εἰς ὅστα προηγουμένων ἔξεθεσα περὶ τοῦ κατ' ἀρχὴν ἀπαραδέκτου τῆς σχετικῆς τροποποιήσεως τῶν Ἑγκριτικῶν 'Ἀποφάσεων ἐν τῷ σημείῳ τούτῳ.

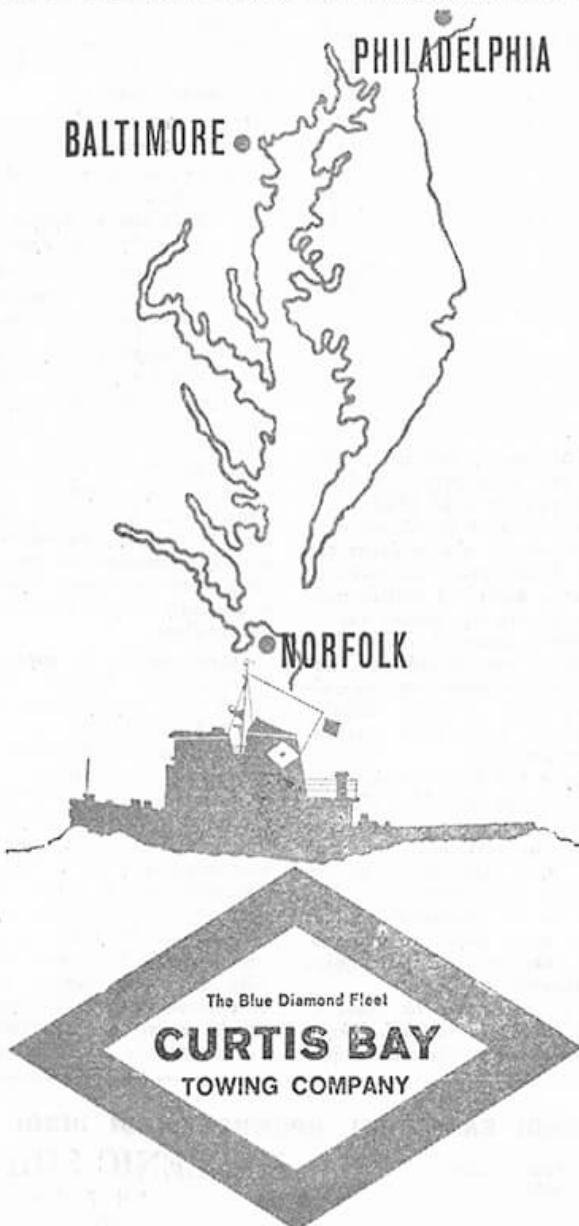
'Ἐν κατακλειδὶ, ἐπιθυμῶ νὰ προσθέσω, ὅτι ἡ κίνησις τοῦ προσθέσων τῶν ἑγκριτικῶν 'Ἀποφάσεων, μετά τὴν σημερινὴν μορφὴν αὐτῶν, ἡτις θεωρεῖται ὡς ἔξυπηρτούστα τὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα, ἐνδέχεται νὰ ἔχῃ ἐπιζημίους δι' αὐτὰ συνεπείας, ιδίᾳ ἐάν ληφθῇ ὑπὸ φόντο τὸ περιεχόμενον τῶν ἑγκριτικῶν 'Ἀποφάσεων ἔχει τύχει τῆς ἐπιδοκιμασίας τῶν ξένων πιστωτῶν, εἰς οὓς ἀναγκαῖς καταφέυγει ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός. 'Ἐμονιμοποιήθη, οὕτως εἴτεν, τὸ κείμενον τῶν ἑγκριτικῶν 'Ἀποφάσεων καὶ ἐδημιουργήθη πετοίθησις ὅτι τὸ κείμενον τούτου παραμένει ἀναλλοίωτον. 'Η σταθερότης αὐτῆς τοῦ νομικοῦ κα-

θεστῶτος εἶναι εἰς τῶν παραγόντων, δῶν ἔνεκεν οἱ ἔνοι πιστωταὶ ἔστερξαν οὐχὶ ἄνευ ἐνδελεχούς ἔξετάσεως τῶν πραγμάτων, εἰς τὴν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ὑπαγωγὴν τῶν πλοίων. Θὰ δη, συνεπώς, ἔργον ἀφροσύνης νὰ κλονίσωμεν ἡμεῖς αὐτοὶ τὴν ἐμπιστοσύνην ταύτην, μεταβάλλοντες ἔκαστοτε τὸ περιεχόμενον τῶν ἑγκριτικῶν 'Ἀποφάσεων, μάλιστα δὲ ἄνευ ὀποχρώντος λόγου, δεδουμένου ὅτι καὶ ἀν ἀκόμη δεχθῶμεν, ὅτι ἐπὶ συνόλου ὑπερχιλίων πλοίων, εἰς τρία μόνον (3) πλοῖα ἡ πλοιοκτησία ἀνήκει εἰς ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον, εἰς δὲ πλειοψηφοῦν Ἑλληνικὰ συμφέροντα, τὰ μερονεμάτα ταύτα περιστατικὰ δὲν ἀρκοῦν διὰ νὰ σπεύσωμεν εἰς τροποποιήσιν τῶν ἑγκριτικῶν 'Ἀποφάσεων καὶ δὴ κατὰ τρόπον ὑποχρέοντας τοὺς "Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς" γ' ἀποκαλύψωσι τοὺς οἰκονομικοὺς συνδυασμούς τῶν.

Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

MOST MODERN TOWING SERVICE IN ALL THREE:

Curtis Bay places at your command the most advanced equipment... the greatest choice of equipment... the greatest power. Modern powerful tugs provide a greater margin of protection for your ships, cargo and schedules... this saves you money. That's why more people rely on Curtis Bay.



GENERAL AGENTS: HARWIN Shipping Agency Ltd.
80, Fenchurch St., London, E.C.3

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Η ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΗ

Δὲν είναι μόνο τὰ εύχαριστα περιστατικά, τῆς περασμένης ζωῆς, ἐκείνα πού προσέρχονται ἀπρόσκλητα, δρες - δρες, στὴ μνήμη, γιὰ νὰ τροφοδοτούν τὶς σκέψεις τοῦ ἀπομάχου ναυτικοῦ. Ισως, προβάδισμα ἔχουν τὰ ἀντίθετα, ποὺ εἶναι καὶ τὰ περισσότερα. Τὰ ὄχληρά καὶ τὰ βασανισμένα συναπαντήματα μιᾶς μακρυνῆς ζωῆς, δποτε, μὲ τὴν ἀλλητὴν χρόνου, παίρνουν κι' αὐτὰ νοστιμάδα γιὰ νὰ μεταβληθοῦν σὲ εύχαριστες εἰκόνες καὶ πλαισιωμένες μὲ τῆς νειότης τὶς νοσταλγίες, προβάλλονται τώρα γλυκύτατα.

"Ενας σωρὸς κάρδουνο, παραμεινέμενος καὶ ἄχρηστος πιὰ στὴν προκυμαία τοῦ νησιού ΣΑΝ - ΤΟΜΑΣ, ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τῶν ἀνθρακεύσεων, μὲ συνεκίνηση, κάποτε, πολὺ καὶ μοῦ ἐνέπνευσε δλόκληρο χρονογράφημα. Τὸ ίδιο θέμα μοῦ προσφέρει τώρα τὸ ὡραῖο λεύκωμα τοῦ ναυάρχου κ. Κ. Ἀλεξανδρῆ, δποτε μὲ ιδιόχειρες εἰκόνες καὶ σκήτσα του περιγράφεται «Ο κατὰ θάλασσαν Βαλκανικὸς πόλεμος».

"Εκεῖ, ἀνάμεσα στὶς πολεμικὲς σκηνές, μὲ τὶς περιπολίες, τὰ ἀγκυροδολία καὶ τοὺς ἐγιγμούς πλοίων καὶ ἀνθρώπων, ὑπάρχει καὶ ἡ εἰκόνα τῆς ἀνθρακεύσεως. Τῆς ἀνθρακεύσεως τῶν πολεμικῶν σκαφῶν στὸ Μούδρο.

Διπλὸ τράνταγμα στὴ μνήμη μοῦ προσφέρει ὁ ναύαρχος μὲ τὴν εἰκόνα του. Τὴν αὐτούσια ἀνθρακεύση στὸ Μούδρο, ἀλλὰ καὶ τὶς ἀτέρμονες μετέπειτα ἀνθρακεύσεις, στὰ λιμάνια τῆς Οικουμένης, μὲ τὰ φορτηγά καράδια. Θέλω νὰ μιλήσω τώρα καὶ γιὰ τὶς δύο αὐτές περιπτώσεις.

Μὲ τὸν πόλεμο τοῦ δώδεκα ἀσχολεῖται ὁ (Δόκιμος τότε) Ναύαρχος. Δὲν νομίζω, δῆμας, δτὶ ὑπῆρχε διαφορὰ καὶ μὲ τὸν ἐπόμενο πόλεμο τοῦ δεκαετά. Τὰ ίδια καράδια καὶ οἱ ίδιοι, σχεδόν, ἀνθρωποι δρέθηκαν στὸ προσκήνιο. Στοὺς ίδιους τόπους εἶχαν τοὺς ἀγώνες τους, μὲ τὶς ίδιες ἀκριβῶς συνθήκες.

Στὸ Μούδρο πάλι ὁ ΑΒΕΡΩΦ μὲ τὰ ἀνι-

χνευτικὰ ἀντιτορπιλλικά, τὰ λεγόμενα «Θηρία» μὲ τὶς πέντε καμινάδες, τὶς ἀχόρταγες στὸ κάρδουνο καὶ στὸν... ίδρωτα τοῦ θερμαστῆ. Ιδιες καὶ τότε οἱ ἀδιάκοπες περιπολίες στὰ Δαρδανέλλια καὶ στὸν κόλπο τοῦ Ξηροῦ, ίδιες καὶ δλες οἱ πολεμικὲς σκηνές, σὲ πέλαγα καὶ σὲ ἀγκυροδολία.

Ποιδάρος δεκαοχτὼ χρόνων, ἐθελοντὴς πολέμου ὁ ὑποφαινόμενος, ἀσυρματιστὴς στὸν «Ἐιράκα». Εἴκανα τότε τὴν πρώτη μου γνωριμία μὲ τὸ υγρὸ στοιχεῖο καὶ μὲ τὴ θαλασσινὴν ζωή.

Ἀπαντάτες οἱ τριήμερες περιπολίες στὰ Στενά. Μὲ τὸ γυρισμὸ στὸ Μούδρο ἀμέσως καὶ ἀνθρακεύση γιὰ τὴν ἐπομένη ἔξορμηση. Πλευρίζαμε, δίχως ἄλλη διαδικασία, στὸ ἀνθρακοφόρο φορτηγό, γιὰ μιὰ ὀλονύχτια κόλαση τοῦ κάρδουνο.

—Σὺ εἶσαι ἀνθρωπὸς τῶν... γραμμάτων, μού εἶπε ὁ ὅπλωνόμης. Δὲν κάνεις σὺ γιὰ σκληρὴ δουλειά. Δὲν ἀντέχουν τὰ μαλακά σου χέρια στὸ φτυάρι. Θὰ σὲ τακτοποιήσω, λοιπόν, σὲ ἔνα πόστο, δπου, θὰ προσφέρεις καὶ οὐ τὶς ὑπηρεσίες σου, δίχως ὅμως τὸ πλούτο καὶ μεγάλη ταλαιπωρία. Θὰ κατέβης στὸ ἀμπάρι, μαζὶ μὲ τοὺς ἄλλους καὶ θὰ ἀναλάβης νὰ μαζεύῃς τὰ ἀδεια τσουβάλια ποὺ θὰ πετοῦν ἀπὸ τὰ πάνω, γιὰ νὰ τὰ παραδίδης νὰ τὸ ξαναγειμίζουν κείνοι ποὺ θὰ εἶναι στὸ φτυάρισμα.

Φόρεσα τότε κι' ἔγω τὴ στολὴ τῆς «ἀγγαρείας», ἔδεσα γύρο στὸ λαιμό μου κι' ἔνα μαντήλι, ὅπως ἔκαναν καὶ οἱ ἄλλοι, γιὰ νὰ μὴ μπαίνη τὸ κάρδουνο κάτω ἀπὸ τὰ ρούχα, φόρεσα κι' ἔνα παλό σκούφο καὶ κατέβηκα στὸ ἀμπάρι τοῦ φορτηγοῦ.

Στὴν ἀρχὴ ὅλα πήγαιναν καλά. Δὲν ἄργησα δῆμας νὰ καταλάβω πῶς ὁ ρόλος μου εἶχε διπλὴ ἀποστολή. Νὰ μαζεύω, βέβαια τὰ ἀδεια σακκιά, ἀλλὰ νὰ γίνωμαι ταυτόχρονα τὸ δργανο τῆς ψυχαγωγίας δλων τῶν ἀλλῶν, ποὺ δούλευαν στὸ ἀμπάρι, ἀλλὰ καὶ

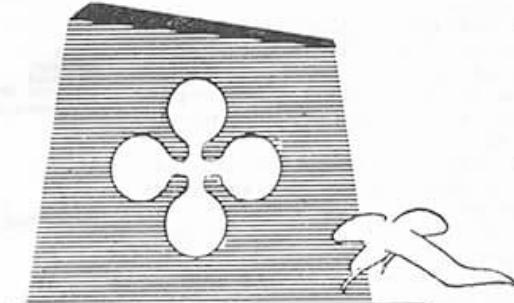
στὸ κατάστρωμα. Γιατί, ἀπὸ πάνω, κανόνιζαν νὰ πετοῦν τὰ τσουβάλια στὸ κεφάλι μου, ὅλλοτε ἔνα - ἔνα καὶ ἄλλοτε μαζεύειν πολλά. Κάθε φορά, ποὺ τὸ κόλπο πετύχαινε, τρανταχτά γέλια ζεσπούσαν γύρω μου καὶ στὸ κατάστρωμα.

Δεινὸ τὸ μαρτυρίο μου. Δὲν ήταν μόνο ποὺ τὸ κάρδουνο μὲ περιέλουσε ὡς τὰ κατάβαθμα, σὲ ρούχα, σὲ κορμὶ καὶ σὲ πνευμόνια, ἀλλὰ γέμισε καὶ τὸ κεφάλι μου μὲ καρούμπαλα ἀπὸ τοὺς φοβεροὺς σιδερένιους χαλκάδες, μὲ τοὺς ὅποιους ήσαν ἐφοδιασμένα τὰ σακκιά.

Τὶ νὰ ἔκανα; Δέχθηκα τὸ μαρτυρίο στωϊκὰ ὡς τὸ τέλος, κάνοντας πῶς γελῶ κ' ἔγω γιὰ τὸ ἀστέο, μαζὶ μὲ τοὺς ἄλλους, ὡς που νὰ πάρη τὸ τέλος ἡ... παράσταση καὶ νὰ πάρουμε τοὺς τρακόσιους τόνους. "Ως ποὺ νὰ δόλκηρωσουμε τὸ μπώνκερ τοῦ ἀντιτορπιλλικοῦ μας. Είχαμε δὲ καὶ ἐπαναλήψεις. Δεύτερη καὶ τρίτη καὶ πέμπτη φορά, ὡς ποὺ κάποιο ἄλλο κορδίο, κάποιος ἄλλος νεοφερμένος, ἀνέλαβε αὐτὸ τὸ διπλὸ ρόλο στὶς ἀνθρακεύσεις, ἐνώ ἔγω ἔμπειρος πιὰ καὶ ἀρκετὰ δασκαλεμένος, πέρασα στὴν παρέα τῶν βασανιστῶν, γιὰ νὰ ξεκαρδίζωμαι στὰ γέλια, μαζὶ μὲ δλους τοὺς ἄλλους, τοὺς... ξένπουνος. Προτιμούσα πειὰ νὰ φυαρίζω, έστω καὶ ἀνήμουν μὲ χέρια μαλακά καὶ δινθρωπος τῶν... γραμμάτων.

Μιὰ τέτοια σκηνὴ ἀνθρακεύσεως στὸ Μούδρο, πιστὸ παρουσιάζει μὲ τὸ Λεύκωμά του ὁ ναύαρχος κ. Ἀλεξανδρῆς. Σημείωνα δὲ διτενεῖς ἀπὸ τὸ πλήρωμα δὲν εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ ἀπέχῃ. "Ολοι, ὡς καὶ αὐτὸς ὁ ὅπαρχος, λάθαιναν μέρος. "Ηταν ἡ ἀνθρακεύση τῶν πολεμικῶν πλοίων ἔξαντλητικὴ καὶ ἐπίπονη δουλειά, ἡ βασανιστικώτερη ὑπόθεση τῆς ἐποχῆς. Χειρότερη ἀπὸ τὶς μεγάλες φουρτούνες στὰ πέλαγα, ἀπὸ τὰ ξενύχτια τῆς δάρδειας, ἀπὸ τὰ ἀγουροξυπνήματα μὲ τὶς «πολεμικές ἐγέρσεις», ἀκόμα καὶ ἀπὸ τὶς κανονιές, ποὺ δρες - δρες, μάζας ἔστελναν τὰ τούρκικα τὰ φρουρία. Σωστή δοκιμασία ἡ ἀνθρακεύση, ποὺ μετὰ τὸν κάματο μάζα χάριζε καὶ τὸ ἀνέλεητο μουτζούρωμα, χωρὶς

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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

τρόπο καὶ μέσο νὰ τὸ ἀποβάλλουμε. Λίγο τὸ νερὸ καὶ λιγότερες οἱ διαθέσιμες δρες μας. Εἳσι, μεταφέραμε τὴν καρβουνόσκονη σὲ κουβέρτες καὶ σὲ επράντες καὶ ζύσαμε μαζὶ τῆς χωρὶς τέλος καὶ χωρὶς ἐλπίδες ἀπαλλαγῆς.

Αὐτὴ ὅμως τὴν ἀπαλλαγὴ τὴν γιορτάσαμε ἀργότερα μὲ μεγάλο ἐνθουσιασμό, ὅταν, μὲ τοὺς ἀλαλαγούς τῆς νίκης καὶ μὲ τὴν εἶσοδο στὴν Προπονίδα καὶ στὴν Πόλι, δὲ «Ἐρέρακας» μὲ κυβερνήτη τὸν Παπαξόπουλο καὶ ὑπαρχὸ τὸν Λεβίδη, πήρε μέρος στὴν πανένδοξη πομπὴ τῶν συμμαχικῶν πλοίων. Ήταν ὁ Νοέμβριος τοῦ 1918.

Δὲν σταμάτησαν δέδαια οἱ ἀνθρακεύσεις. Οὐαὶ δὲν τὶς ἔκαναν πειὰ τὰ πλάρωματα. Αλλοτε εἰδικοὶ ἐργάτες καὶ ἄλλοτε αἰχμάλωτοι πολέμου μᾶς ἐφερονταν τὸ κάρβουνο, κάθε φορὰ ποὺ τὸ χρειαζόμαστε.

Μὲ τὴ σειρὰ τους, τερματίσθηκαν καὶ οἱ πόλεμοι καὶ κάθε μαχητής γύρισε στὴ δικῆ του βιοπάλη, στὴ δικῆ του ἐργασία.

Εἳσι, δὲν ἀργήσαμε νὰ γνωρίσουμε πάλι τὴν ἀνθράκευση, εἴτε φορτώνοντας τὸ μαύρο διαμάντι μὲ τὰ φορτηγὰ καράδια, εἴτε παίρνοντας τὰ «μπώνικερς» στὶς διάφορες προσεγγίσεις τῶν ταξιδίων μας.

Ξέρουμε δῶμας πῶς καὶ στὶς «ειρηνικὲς ἡμέρες», ή ἀνθράκευση δὲν ἦταν εὐχάριστη ὑπόθεση. Πάντοτε εἶχε τὰ βάσανά της καὶ τὶς λαχτάρες της. Γέμιζε τὸ καράδι μὲ μαυρόσκονη ἀπὸ ἄκρη σ' ἄκρη. Γέμιζαν τὰ συρταρία, οἱ βαλίτες, τὰ κρεββάτια, τὰ τρόφιμα, τὸ ψωμὶ τὸ ἴδιο. Λιγοστὸ καὶ πάλι τὸ νερό, λουκέτο τὶς πειότερες μέρες στὴν τρόμπα τῆς δρύσης.

Μινεράλι φορτώσαμε στὸ πρώτο μου ταξίδι: τῶν ὀκεανῶν, μὲ τὸ φορτηγὸ καράδι στὴ Σαρδηνία. Στὸ «Οράν θὰ πάριμαμε τὰ μπώνικερς» γιὰ τὸ δρομολόγιο δῶς τὴν «Αμέρεσα». Εφέβασμε ἐκεῖ τὴν αὐγὴ καὶ πλευρίσαμε ἀμέσως κάτω ἀπὸ τὸ «Ντίπι» τοῦ κάρβουνου. Απὸ βραδύν καὶ σύμφωνα μὲ τὸ πρόγραμμά μας, δυὸ τρεῖς ἀπὸ τὸ πλήρωμα θὰ γναναμε μαζὶ νὰ ξεσκάσουμε λίγο, νὰ πατήσουμε κάπως τὴ στεργία καὶ νὰ ἀποβάλλουμε τὸ μαγνήτη τῆς λαμαρίνας. Νὰ ρίξουμε τέλος ἐνο - δυὸ γράμματα καὶ νὰ πιούμε ἔνα ποτήρι μπύρα.

Ἐτοιμάσαμε τὰ καλλίτερά μας ροῦχα, τὰ ροῦχα τῆς «λέξιδού». Σιδερώσαμε τὸ πουκάμισο καὶ τὴ γραβάτα καὶ πήραμε ἔνα χέρι δερνίκι τὰ πατούμενα γιὰ ν' ἀνθρωπέψουμε κάπως τὴ στεργία καὶ νὰ ἀποβάλλουμε τὸ μαγνήτη τῆς λαμαρίνας. Νὰ ρίξουμε τέλος ἐνο - δυὸ γράμματα καὶ νὰ πιούμε ἔνα ποτήρι μπύρα.

Ο καιρὸς ήταν συννεφιασμένος καὶ ὥρες-ώρες ψιλόδρεχε. Φόρεσα τότε καὶ τὸ φρεσκοαγορασμένο ἀπὸ τὴν Ιταλία ἀδιάβροχό μου, ἔνα ἀνοιχτόχρωμο μοδέρνο ἀδιάβροχο μὲ ζώνη.

Σάνι, δυγκάκι στὸ κατάστρωμα ἀναζητῶντας τὴν παρέα μου, ἤρριξα μιὰ ματιὰ κατὰ τὸν οὐρανό, ὅπου παράστεκε τὸ τεράστιο «εκρένι», ποὺ μετέφερε τὸ κάρβουνο, σὲ ἀναμονὴ τοῦ συνθήματος τῆς ἐργασίας.

Δὲν εἶχε ἀκόμη ικανοποιηθῆ ἡ περιέργειά μου, δταν ἀνοίξαν τὰ... ἐπουράνια.

Ἐνα φοβερὸ μαύρο κῦμα ξέσπασε, ἔνας Νιαγάρας δέκα τόννων καρβουνοποντῆς κατέκλυσε τὰ πάντα. Μαύρες μεγάλες πέτρες ἀδερφωμένες μὲ πνιγερὴ σκόνη μ' ἔκαναν νὰ βλέπω ὀλόμαυρο κόσμο γύρω μου. Μαύρη πιὰ ἡ ἀνοιχτόχρωμη μοδέρνα καπαρντίνα μου, μαύρο τὸ φρεσκοσιδερωμένο πουκάμισο, χιλιοστρατασιμένο τὸ καπέλλο μου, κι' ἔγω μαύρος, σωστὸς Αφρικανὸς κάφρος, ἔμενα δάναιδος ἐκεὶ δίπλα στὸ «εκρός μπώνικερ», ἀξιολύπητος.

Ἡ ἔξοδος ἀνεστάλη. Ξαναγύρισα στὸ δωμάτιό μου, ἀπελπισμένος, παίρνοντας τὰ πρώτα μαδήματα τῆς ζωῆς ποὺ διάλεξα νὰ ἀκολουθήσω.

Ἐτοιμάσθηκε ἡ γνωριμία μου καὶ μὲ τὶς ἀνθρακεύσεις τῶν φορτηγῶν καραδίων, κείνης τῆς ἐποχῆς. Φυσικά, δὲν χρειάσθηκε καὶ δεύτερη λαχτάρα γιὰ τὴν ἀπόχρηση σχετικῆς πείρας.

Ο θάνατος τοῦ κάρβουνου, ποὺ ἤρθε μὲ τὸν καιρὸ ξέσφανε καὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα τὴν

ἄχαρη ἀνθράκευση. Καὶ ἀν σήμερα ὁ καλλιτέχνης ναυάρχος ἀναζητούσε μὲ τὰ σκίτσα του ν' ἀπαθανατίσῃ τὸν ἐφοδιασμὸ τῶν καραδίων μὲ τὰ καύσιμα, ποὺ δὲ δυσκολεύοταν. Ἀπαρατήρητες περνοῦν τώρα αὐτὲς οἱ διαδικασίες. Ἡ παντοκρατορία τοῦ πετρελαίου ἐπέβαλε ριζικὴ τὴν κοσμογονία της. «Υγρὰ πιὰ τὰ καύσιμα τῶν καραδιών κυλούν στὶς ἀποθήκης χωρὶς κανεὶς νὰ δασανισθῇ. Ἄλλα μόνον ἡ προμήθεια τους; Παρήλθε καὶ τῶν καζανίων τὸ δράμα. Χάθηκαν οἱ λοστοὶ καὶ τὰ φτυάρια. Χάθηκαν τὰ καροτσάκια τοῦ στόκολου, ξεχάσθηκε καὶ τῶν τσενέρων ἡ συμπληρωματικὴ ἀπασχόληση. «Ἀνθρώπος τῶν γραμμάτων μὲ μαλακὰ χέρια χρίγειν στὶς μέρες μας καὶ δὲθερμαστής καὶ ἔστι θὰ τὸν ἔλεγε δὲ ὀπλούμος τοῦ ἀντιτορπιλικοῦ, ἄν τύχαινε νὰ τὸν παρακολουθήσῃ

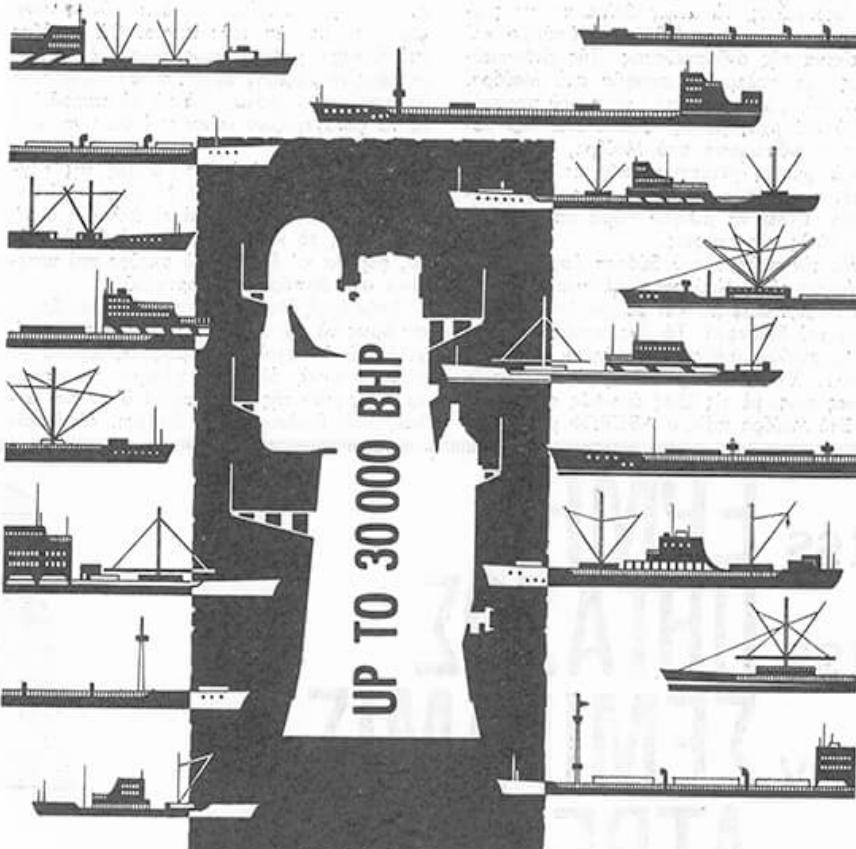
στὴν τωρινὴ του ἀπασχόληση.

Μὲ ἄλλα, πολὺ διαφορετικά σκίτσα καὶ εἰκόνες, περιγράφεται σήμερα ἡ ζωὴ τῶν καραδίων καὶ τῶν ἀνθρώπων τους. Είναι, δηποτὲ μᾶς τὴν πληροφορίαν οἱ νέες περιγραφές τῶν ναυπηγμάτων, μὲ τὶς ἀνέσεις, ποὺ δὲ τὶς ζηλεύει ἡ ζωὴ τῆς στεργιάς.

Τὰ θέματα τοῦ Ναυάρχου, ὀλλὰ καὶ οἱ μελαγχολικὲς ἀναμήσεις τῶν ναυτικῶν τῆς παλῆς ἐποχῆς, είναι κείμενα ἀκατανόητα στὴν ἐποχὴ μας. Ἀπαρίζουν ἀπλὰ τὸ ύλικό τῶν ἔκθεμάτων ἐνός Μουσείου νοεροῦ γιὰ τοὺς διλίγους ποὺ ζοῦν ἀκόμη.

Είναι κείνο τὸ ύλικό ποὺ θεμελίωσε τὴ μεγάλη 'Ελληνικὴ Ναυτιλία τῶν δύο χιλιάδων καραδίων καὶ τῶν ἔδυο μῆνα τοῦ Αντιτορπιλικοῦ, ἄν τύχαινε νὰ τὸν παρακολουθήσῃ

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



NOW DIESEL PROPULSION

EVEN FOR

GIANT TANKERS

M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

ΤΙΘΕΤΑΙ ΕΙΣ ΜΕΡΙΚΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΝ Η ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΙ ΕΥΝΟΙΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΤΗΣ ΙΧΘΥΟΠΑΡΑΓΩΓΗΣ. — ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ. — ΕΘΕΜΕΛΙΩΝ ΚΤΙΡΙΟΝ - ΨΥΓΓΕΙΟΝ

Μὲ καθυστέρησιν δύο καὶ πλέον ἔτῶν, πρόκειται νὰ τεθῇ εἰς μερικὴν λειτουργίαν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς θέρους, η ἰχθυόσκαλα Πειραιῶς, εἰς τὸν δρόμον τοῦ Ἀγίου Γεωργίου Κερατσινίου.

Αἱ ἐργασίαι τῆς ἀνεγέρσεως τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων τῆς ἰχθυόσκαλας εἰχεν ἀρχίσει τὸν Ἀπρίλιον του 1961, ὑπὸ τὴν ἐπιθεφιν τῆς Διευθύνσεως Ἀλιείας τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας, η δὲ δεσπάνη προϋπολογισθεῖσα εἰς 16 ἑκατομμύρια δραχμᾶς θὰ κατεβάλετο ἐκ τοῦ κεφαλαίου Δημοσίων Ἐπενδύσεων. Εἶχε προβλεφθῇ, διτὶ αἱ κτιριακαὶ ἐγκαταστάσεις βάθα ἐπερπατοῦντο τὸ δραδύτερον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1962, θὰ ἐπηκολούθῃ ἡ ἐγκαταστάσεις καὶ ὁ μηχανικὸς ἔξοπλισμὸς τῶν ψυγείων καὶ ἡ ἔναρξης τῶν ἐργασιῶν ὀλεκλήσου τοῦ συγκροτήματος τῆς ἰχθυόσκαλας θὰ ἐπραγματοποιείτο περὶ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1962.

Τὸ πρόγραμμα δῆμως τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας ἀνετράπη ἀρδην. 'Ο πρώτος ἐργολάδος, ὁ ἀναλαβὼν τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου ἐκπρύχθη ἐκπτώτος καὶ ἔχεισθη νέα ἐξ ὑπαρχῆς διαδικασία διὰ νὰ ἀνατεθῇ ἡ κατασκευὴ τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων εἰς ἔτερον. Καὶ τὸ σημαντικότερον: 'Η δεσπάνη διὰ τῶν ὀλεκληρωτικὴν λειτουργίαν τῆς ἰχθυόσκαλας θὰ ὑπερβῇ σημαντικῶς τὰ 20 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

"Ηδη, ἔχει περατωθῆ ἡ ἀνέγερσις τοῦ μεγάλου καὶ κυρίου ισογείου κτιρίου μῆκους 100 μέτρων καὶ πλάτους 23,30 μέτρων, περιλαμβάνοντος τὴν μεγάλην αἰθουσαν δημιουρσιῶν, ἐντὸς τῆς διποίας θὰ διενεργήται ἡ ἀγοραπλάτη τῶν ἰχθύων καὶ γενικῶς κάθε εἰδος ἐμπορικῶν συναλλαγῶν.

Εἰς τὸ διποίεν μέρος τῆς αἰθουσῆς ἀνηγέρθησαν δύο δροφοὶ καταλαμβάνοντες 4,50 μ. τοῦ πλάτους τῆς μεγάλης αἰθουσῆς, οἵτινες θὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς γραφεία τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, τῶν πλαισιοτήτων ἀλιείας καὶ τῶν ἰχθυεμπόρων.

Εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν τῆς αἰθουσῆς καὶ σχεδὸν ἐφαπτόμενον αὐτῆς, ἔχει ἀνέγερθη ἐιδικὸν κτίριον, προοριζόμενον δι' ἀποθήκην πάγου, ἐντὸς τοῦ διποίου προβλέπεται νὰ ὑπάρχῃ πάντοτε ὡς ἀπόθεμα ποσότης ἐκ 1.000 τούλαχιστον στηλῶν πάγου. Εἰδικοὶ ἡλεκτροκίνητοι παγοθραύσται θὰ

θρυμματίζουν τὸν πάγον πρὸς συσκευασίαν καὶ συντήρησιν τῶν ἰχθύων. Εἰς τὸ αὐτὸ κτίριον ὑπάρχουν δύο θάλαμοι ψυξέως καταλαμβάνοντες ἐπιφάνειαν 80 τετραγωνικῶν μέτρ., ἐντὸς τῶν διποίων θὰ συντηρούνται οἱ νωποὶ ἰχθύς εἰς θερμοκρασίαν 0 - 2° Κελσίου. Εἰς τοὺς θαλάμους αὐτοὺς θὰ δύνανται νὰ συντηρηθοῦν δι' ὅλης ημέρας περὶ τοὺς 50 - 50 τόνοι ιχθύων. Εἰς τὸ ἔτερον ἄκρον τῆς μεγάλης αἰθουσῆς τὸ κείμενον πρὸς τὴν ξηράν, ἔχει ἀνεγερθῆ ἔνα μικρότερον κτίριον, τὸ διποίον διάρησματος τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ιχθυόσκαλας, ένα μέρος τοῦ Ο.Λ.Π.

Ταύτοχρόνως, δῆμως, θὰ πρέπει νὰ ρυθμισθῇ καὶ τὸ ἀκανθώδες μέρος τοῦ διου προβλήματος τῆς λειτουργίας τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ιχθυόσκαλας, τὸ διοικήσεως καὶ διαχείρισεως αὐτῆς.

Τὸ καταρτισθὲν νομοσχέδιον «περὶ διοίκησεως τῶν ιχθυόσκαλῶν», προέβλεπε τὴν συστασιν ἐπιτροπῆς ἐξ εκπροσώπων τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῶν ἀλιευτικῶν τάξεων καὶ ἀνάθεσιν τῆς διαχείρισεως εἰς τὸν 'Οργανισμὸν Λιμένος Πειραιῶς. Τὸ νομοσχέδιον δῆμως αὐτὸ δὲν ἔχει ἐγκριθῆ εἰσέτι, οὔτε είναι γνωστὸν ἐάν θὰ υιοθετηθῇ ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβέρνησιν.

Πάντως, ἡ λειτουργία τῆς ιχθυόσκαλας τοῦ Πειραιῶς, ἐφ' ὅσον τηρηθοῦν αἱ ὄρθαι καὶ ἐπιβεβλημέναι ἀπόψεις εἰς τὸ θέμα τῆς διαχείρισεως αὐτῆς, πρόκειται νὰ διαδραματίσῃ σημαντικὸν ρόλον εἰς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ιχθυοπαραγωγῆς καὶ νὰ δώσῃ νέαν ὁδηγίαν εἰς τὸν παραγωγικὸν αὐτὸν κλάδον.

Θὰ προσφέρῃ τὸν ἄριστον ἔξοπλισμὸν τῆς διὰ τὴν ταχείαν ἔχυπητησιν, τόσον τῶν παραγωγῶν, ὃσον καὶ τοῦ ἐμπορίου. 'Η ἐκφόρτωσις καὶ προώθησις τῶν ἀλιευμάτων εἰς τὴν κατανάλωσιν θὰ συντελήσῃ ταχέως, θὰ συντηρούνται εἰς ἀριστήν κατάστασιν αἱ μὴ ἀπορροφώμεναι ποσότητες νωπῶν ιχθύων, θὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ αὐτόματος ζύγισις, ἡ ταχεία πλύσισης πρὸς τὸ ἐμπόριον καὶ γενικῶς ἡ ιχθυοπαραγωγὴ θὰ προστατεύεται αἱ παντὸς εἴδους ἐκμετάλλευσιν, διστάση οἱ παραγωγοὶ νὰ ἐπιδιώκνται εἰς τὸ κύριον αὐτῶν ἔργον, τὴν παραγωγὴν.

Μὲ τὴν ἐντατικωτέραν ἐκμετάλλευσιν τῆς ἀλιείας αἱ τιμαὶ τῶν ιχθύων εἰς τὴν ἀγοράν, αἱ ὄποιαι σήμερον εἰναι ἀπρόσιτοι διὰ τὸ πολὺ κοινόν, θὰ μειωθοῦν σημαντικῶς καὶ θὰ διευρυθῇ τὸ ἐμπόριον καὶ ἡ κατανάλωσις τῶν ιχθύων θασικοῦ προϊόντος διὰ τὴν διατραφὴν τοῦ λαοῦ.

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

Established 1960

NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

Cables: TROJAN

353 St. Nicholas St.

Phone: VI. 9-4563-4

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

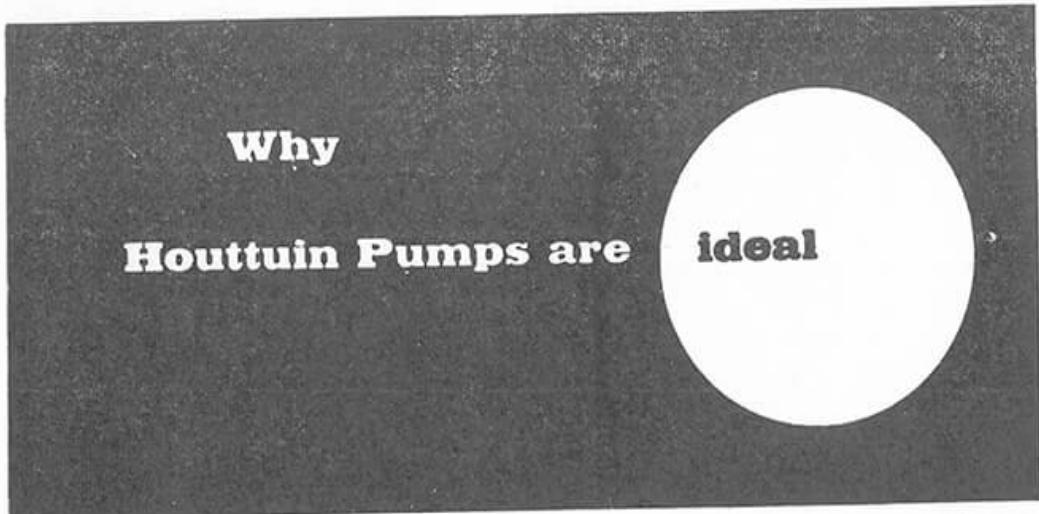
GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 Broadway New York 6, N.Y.

Cables: CARRASBRO

HOUTTUIN · HOUTTUIN · HOUTTUIN

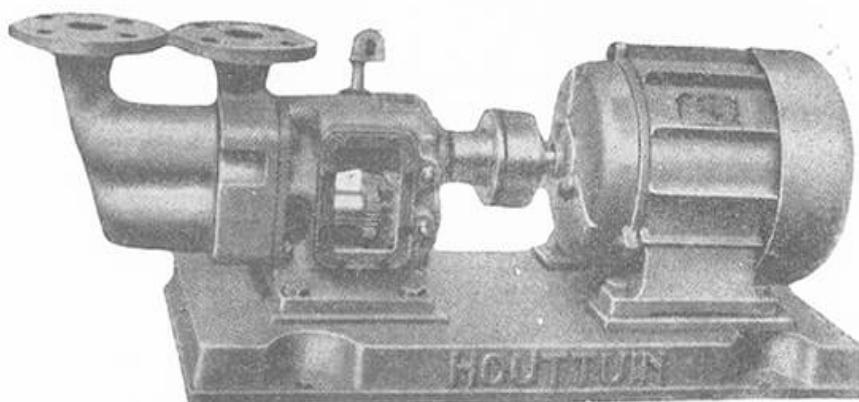


**for pumping
non-lubricating
liquids**

Gearwheels and bearings mounted outside the pump casing make Houttuin pumps ideal for use with non-lubricating liquids. Mechanical seals between pump and gearbox preclude all risk of leakage along the shafts and reduce maintenance to the minimum.

Other advantages of Houttuin pumps include:

- high efficiency
- powerful self-priming action
- uniform fluid flow (without pulsation)
- can be coupled to power unit eminently suitable for viscous liquids



Horizontal bilge-ballastpump, output 8 m³/h, total head 25 m

The wide range of Houttuin horizontal and vertical pumps covers every requirement.

Let us send you our catalogue.



HOUTTUIN POMPEN N.V. - 4 SOPHIALAAN - UTRECHT - HOLLAND - TELEPHONE 41644

REPRESENTATIVE IN GREECE: MILTOS VALSAMAKIS, COMMERCIAL AND TECHNICAL REPRESENTATIONS, D. GOUNARI AV., PIRAEUS

πιστήμων δόκτωρα «Εκλουντ, έπεχείρησαν νά χρησιμοποιήσουν τήν φασματική μεταφοράν» εἰς ναυτικούν αντιδραστήρα και συνεχίζουν τάς μελέτας των, θεωρούν όμως τὸν τύπον πού έφαρμόζεται εἰς τὸν αντιδραστήρα «Βουλκαίν» ως απολύτως ἀκατάλληλον διά ναυτικήν χρήσιν και δὴ ἐπικίνδυνον.

Ἡ εἰς οὐδετερόνια οικονομία και ἐπομένως ἡ περιωρισμένη ανάγκη ἐμπλουτισμένου καυσίμου τοῦ αντιδραστήρος φασματικῆς καταστάσεις, ἀρκετῶν ἑκατοντάδων μεγαβάτ, καὶ ίδιως ὅταν ὡς γονιμοποιοῦν ύλικὸν εἰς τὸ καύσιμον χρησιμοποιήσαι τὸ θόριον. Ἐπὶ τῆς τελειοποίησεως τοῦ συνδυασμοῦ ἀκριβῶν αὐτοῦ ἐργάζονται οἱ Ἀμερικανοὶ καὶ οἱ Σουηδοί.

Τὰ μίγματα ἔλαφρού και βαρέος υδατος ποὺ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὸν αντιδραστήρα φασματικῆς μεταφορᾶς καθιστοῦν αὐτὸν πολυάσπιτον και ἐπομένως ἀκατάλληλον διὰ τὰ μικρὰ μεγέθη, ποὺ χρείαζονται ἐπὶ τῶν πλοίων.

Ἡ φασματική μεταφορά ἔξουδετερώνει τὴν ἀνάγκην τῶν χειριστικῶν ράδων και τοῦ συστήματος κινήσεως αὐτῶν, ἀλλ' ἡ ἐκ τοῦ λόγου αὐτοῦ οικονομία, ἡ δόπιση εἶναι πραγματική εἰς μίαν ἔγκατάστασιν ἔρησης, καθιστάται ἀνύπαρκτος εἰς τὴν θάλασσαν. Διότι ἐπὶ πλοίου, αἱ ἀνωτέρω ράδοι θὰ ἔγκατασταθοῦν ὑπωδήποτε, ὥστε ὁ αντιδραστήρας νὰ παραμείνῃ ἀδράνης εἰς περίπτωσιν ναυαγίου, διὰ τὸ διάροπον ὑδωρ αντικατασταθῇ ἀπὸ τὸ σύνθησης θαλάσσιου. «Ἀλλως τε, ἡ διαρροὴ οὐδετερούν ἀπὸ ἕνα μικρὸν ἀντιδραστήρα εἶναι σχετικῶς μεγάλη και ἐπομένως δὲν ὑπάρχει ἐν τῷ πράξει οικονομία, εἰς οἰανήποτε περίπτωσιν.

Ἐπειδὴ λοιπόν, συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω, ἀποδείχθη, ὅτι ὁ πυρὴν τοῦ αντιδραστήρος «Βουλκαίν» ἀπαιτεῖ ἐμπλουτισμὸν κατὰ 7% ἀντὶ τῶν 3½% ποὺ ὑπελόγιζεν ὁ Βέλγος κατασκευαστής του και ἐπομένως τὸ κόστος τοῦ καυσίμου τὸν ἀνέρχεται εἰς τὸ τετραπλάσιον περίπου τοῦ τῶν ἀλλων ἀντιδραστήρων, ἔγκατελείθη ὑπὸ τῶν Βρετανῶν ἡ ίδεα τῆς χρησιμοποίησεως του, ἐπομένως και τῆς κατασκευῆς ἐνὸς προτύπου ἀπομονικοῦ ἐμπορικοῦ σκάφους, ἐν ἀναμονῇ νεωτέρων ἔξελίξεων, παρὰ τὴν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν διαπάνη πέντε περίπου ἔκατομμυρίων στερλινῶν.

ΕΝ ΑΥΤΟΜΑΤΟΝ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΝ ΒΑΡΟΥΛΑΚΟΝ

Ἡ τοποθέτησις αὐτοελεγχομένων διαρούλων, διὰ τῶν ὅποιων διευκολύνεται ἡ προσδόμησις τῶν πλοίων και ἐπιτυγχάνεται αὐτομάτως ἡ ἔντασις ἡ παρέασις τῶν πρυμνησίων, ἀναλόγως τῶν ἔκαστοτε συνθηκῶν, συνεχῆς διαδίδεται ἐπὶ τῶν νεοναυπηγουμένων πλοίων.

Τὰ ἐν λόγῳ διαρούλακα δὲν διευκολύνουν ἀπλῶς τὴν προσδόμησιν τῶν, μεγάλων ίδιων, πλοίων, μειούντα και τὰς εἰς προσωπικὸν

ἀνάγκας, ἀλλ' ἀποδεικνύονται πολύτιμα εἰς πλείστας περιπτώσεις, ώς, ἐπὶ παραδείγματι:

α) Εἰς λιμένας ὑποκειμένους εἰς παλιρροίας, ὅτε τὰ σχοινία προσδέσεως τοῦ πλοίου παρεώνται ἡ ἐντείνονται αὐτομάτως, ἀναλόγως τοῦ διαθέματος της στάθμης τοῦ υδατος.

β) Εἰς λιμένας ὑποκειμένους εἰς κυματώγην (ρεστία), ώς συμβαίνει με πόλους λιμένας φορτοεκφορτώσεως πετρελαιοιδῶν, ὅτε ἀποφεύγεται ἡ θραύσις τῶν σχοινίων τῶν πλοίων, ώς και ἡ καταπόνησις τοῦ πληρώματος, ἐπίσης δὲ και τά, τόσον συχνὰ σήμερον, δυστυχήματα.

γ) Κατὰ τὰς διόδους πλοίων διὰ δεξαμενῶν ἀνυψώσεως, ώς συμβαίνει εἰς Μάντσεστερ, Παναμάν, τὴν διώρυγα τοῦ Αγίου Λαυρεντίου κ.λ.π. Εἰς τὴν διώρυγα Γουέλλαντ τοῦ Καναδᾶ, ἐπὶ παραδείγματι, τὰ πλοία ἀνυψώνται ἡ καταβιδάζονται κατὰ 15 μέτρα εἰς ἔκαστην δεξαμενὴν ἐντὸς δλίγων λεπτῶν τῆς ώρας, εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ ταύτη εἶναι δυσκολώτατον εἰς τὸ πληρωματικὸν χειρισθῆ ἀναλόγως τὰ σχοινία. Τὸ αὐτόματον διαρούλακον ἔκτελει τὴν δὴν ἐργασίαν μόνον του, ἄριστα και χωρὶς κίνδυνον.

δ) Κατὰ τὰς ταχείας φορτοεκφορτώσεις τῶν συγχρόνων δεξαμενοπλοίων.

Πολλὰ συστήματα αὐτομάτων διαρούλων υφίστανται, ἐν δὲ λιαν ἐπιτυχεῖ εἶναι και τὸ «Beecander», ἐπὶ τοῦ δύναμος τῶν κατασκευαστῶν του Μπέκετ και «Αντερσον, ειδικῶν εἰς τὴν κατασκευὴν υδραυλικῶν διαρούλων πάσης φύσεως.

Λόγω τῶν υψηλῶν πιέσεων ποὺ χρησιμοποιοῦνται, τὸ δάρος και δύγκος σημαντικῶν μειούνται, ἐν σχέσει με τὴν ισχὺν τῶν διαρούλων.

Τὸ υδραυλικὸν σύστημα μεταβιδάσεως τῆς ισχύος, ἐπιτρέπει τὴν ἀθρόυσην, ἀκριβῆ και ἀσφαλῆ λειτουργίαν, ώς και τὸ ποτοθέτησιν τῆς μηχανικῆς μονάδος εἰς ἀπόστασιν μέχρι και 200 μέτρων ἀπὸ τοῦ ἐξελίκτρου. Οὕτω, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοποθέτησται μόνον τὰ ἔξελικτρα, δι' αὐτοῦ δὲ τοῦ τρόπου ἔξοικον μείνει τὸ χώρος, ἀπαλλασσομένου τοῦ καταστράματος ἀπὸ περιττῶν ἔμποδίων, και προστατεύονται αἱ μηχανικαὶ μονάδες ἀπὸ τὴν θάλασσαν και τὴν διάρρωσην.

Τὰ διαρούλακα αὐτὰ κατασκευάζονται εἰς μεγέθη ἔχοντα ισχὺν ἔλεως ἀπὸ 1 μέχρι και 15 τόνων. «Ἀληφθῆ ὑπὸ» ὅψιν τὸ γεγονός, διὰ ἐλέγχου ἐπὶ ρυμουλκούν ἐνὸς τόνου ισδύναμει μὲταποδύναμιν ειδικοῦ ρυμουλκοῦ σκάφους ὑπερβασίουσαν τοὺς 100 κατὰ μέσον δρόν πτησίου, εἶναι προφανῆς ἡ ισχὺς ἔλεως τῶν ἐν λόγῳ διαρούλων.

Ἡ κυρία μονάδα τοῦ διαρούλου ἀποτελεῖται ἀπὸ ἕνα τελείων στεγανῶν ἡλεκτροκινητήρων συνεχούν ἡ ἐναλλασσομένου ρεύματος, ἀναλόγου πρὸς τὸν ἐφ' ἔκαστου πλοίου χρη-

σιμοποιούμενον, 60 κύκλων, τῶν 1.750 στροφῶν ἀνὰ λεπτόν. Διατίθενται 8 περίπου ἵπποι δι' ἔκαστου τόνου ισχύος ἔλεως τοῦ διαρούλου. Ἀποτελεῖται, περαιτέρω, ἀπὸ ἀξονικῶν ἐμβολοφόρων ἀντλίαν υψηλῆς πίεσεως, καταθλίβουσαν 39.7 γραμμάρια τὸ λεπτόν ὑπὸ πίεσιν 2.500 λιτρῶν ἀνὰ τετραγωνικὸν ίντσαν, μὲ ρυθμιστὴν σταθεράς πιέσεως. Ὁ δολος μηχανισμὸς συμπληρούεται ἀπὸ δύοντας ἀντλίας τροφοδοτήσεως και ἀναστροφῆς, διαλογίας ρυθμίσεως, ἐλέγχου και ἀσφαλιστικήν, ώς και τὰς ἀναγκαίας σωληνώσεις κ.λ.π.

Ἡ, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοποθετούμενη, δευτερεύουσα μονάδα ἀποτελεῖται ἀπὸ υδραυλικὸν κινητῆρα Staffa Mark IV και περιστρεφόμενον σύστημα δύοντων τροχῶν, ἔγκατεστημένων εἰς τὸ ἑσωτερικὸν ἐνὸς ἔξελικτρου διαρούλου ἔξελικτρου 30 ίντσας και διάμετρον περιεχόμενον (φλάντζες) 48 ίντσαν.

Τὰ ζωτικὰ οὕτω σημεία τοῦ διαρούλου προστατεύονται πλήρως ἐπὶ τῆς διαβρώσεως, ἐνῷ συγχρόνως περιορίζεται ὁ χώρος ποὺ καταλαμβάνουν. Ὑπάρχουν ἀκόμη, πλήρης τῆς διάστασης τοῦ διαρούλου, ἡ ρυθμιστικὴ δηγήτρια διαλογίας και χειροκίνητος πέδη, διὰ τὴν στερέωσιν τοῦ διαρούλου διάμετρον ἔξελικτρου 15 ίντσαν.

ΝΕΟΣ ΑΥΤΟΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ

Ο παγκοσμίου γνωστός Βρετανικός Όργανισμός σχεδιάσεως ἀτμοστροβίλων «Παμετράδως ἀνεκοίνωσεν, διὰ ἐπέτευχε τὴν κατασκευὴν ἀτμοστροβίλου καταναλίσκοντος κατὰ 20% ὀλιγότερον καύσιμον τοῦ συνήθους.

«Ἄν και αἱ τεχνικαὶ λεπτομέρειαι κρατῶνται πρὸς τὸ παρὸν μυστικαὶ και, ώς ἐλέγθη, δὲν πρόκειται νὰ ἀνακοινωθοῦν πρὸ τοῦ προσεχοῦ χειμῶνος, ἔγνωσθη διὰ δένος ἀτμοστροβίλους κατεκενάσθη κατόπιν ἐντατικῶν και συντονισμένων μελετῶν τῆς Μπάρμπικον και Γουίλκοκ διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ειδικοῦ λέθητος, τῆς Γ. Γουέιρ, διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ειδικοῦ συστήματος τροφοδοτήσεως και τῆς επαμετράδως, διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς νέας μονάδος ἀτμοστροβίλου. Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς νέας ἔγκαταστάσεως εἶναι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀναθερμάνσεως, ώστε ἡ θερμοκρασία νὰ μὴ περιβῇ τὰ ἀνεκτὰ δρις.

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

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

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

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.
11 AKTI MIAOULI, P.O. B. 127

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

Η έπιτευχθέσα οικονομία είς τὴν κατανάλωσιν, λέγεται ότι κατήλθεν εἰς 182 περίπου γραμμάρια (40.000 λίτρας) μαζούτ ἀνά ώραν κατά ἀτρακτόπιπον, με πίεσην 1.000 λιτρών ἀνά τετραγωνικήν ὕπσην, θερμοκρασίαν 1.035 βαθμών Φαρενάϊτ καὶ ἀνάθερμανσιν μέχρι 1.000 βαθμῶν.

Όνεος αύτός τύπος άτμοστροβίλου θά διατίθεται δι' ισχύς υπερβανύσσας τους 15.000 άτρακτοπίπους, ήδη δέ δοκιμάζεται είς τά έργαστηρια τής Βετανικής Εταιρίας Έρευνών μία μονάς ισχύος 22.000 άτρακτοπίπων.

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ

Εις τὸ γνωστὸν γερμανικὸν περιοδικὸν «Σίφ ούντ Χάφεν» ἐπιχειρεῖται ἀνάλυσις τοῦ ὄρου «Ταχύτης πλοίου», ὑποστρίζεται δέ, ὅτι μικρὰ εἶναι ἡ σημασία τῆς κατά τὰς διαφορὰς ἔνος σκάφους ἐπιτυχαγμούμενής ταχύτητος, διότι παρουσιάζονται σθεναρά διαφοραὶ εἰς τὴν σχέσιν τῆς ταχύτητος αὐτῆς πρὸς τὴν μέσην ὑπηρεσιακήν. Δὲν εἶναι αὖται σταθεροὶ ἀκόμη καὶ διὰ δύο μοίδιούτων σκάφη. Καὶ εἶναι μὲν γεγονός, ὅτι αἱ ἀνώτερα διαφοραὶ ὑφίστανται, διότι εἶναι πρακτικῶς σχέδιον ἀδύνατον δύο, ἔστω καὶ τῷ αὐτούν τύπῳ καὶ ταῖς αὐτῶν χαρακτηριστικῶν πλοιά, νάυ εὑρέθουν ὑπὸ τὰς ταχύδων δύοις συμθήκας πλού του πάπαιτοῦνται, ὅπτε νά ταυτισθούν οἱ παράγοντες οἱ ἐπηρεάζοντες τὴν διά τι χρονικὸν διάστημα ὑπολογιζούμενην «μέσην ὑπηρεσιακήν ταχύτητα». Δὲν δύναται ὁμοίας νά παραβλεφθῇ καὶ ἡ σημασία τῆς ταχύτητος δοκιμῶν, διότι ἀποτελεῖ αὐτή τὸν δασικὸν παράγοντα ἔξ οὐ ἔχαρτάται ἡ «ταχύτης» τοῦ πλοίου γενικῶς.

Κατά τὰ ἄλλα, τὸ ἀνωτέρῳ ἄρθρον εἰναι ἐνδιαφέρον, διότι παρέχει μίαν σύγκρισιν τῶν στοιχείων μερικῶν ἐν τῷ ἑνὶ ὑπέρσειά φορτηγῶν σκαφῶν, μὲν ταχύτητα πέριξ τῶν 20 μιλίων, ἡ δόπιοι σύγκρισις ἀπολήγει ἀναμφι- σθητήτως ὑπέρ τοῦ «Γιαμασίρο Μαρόου», πε- ριγραφὴ τοῦ δοτίου ἐδόσαμεν ἡδη.

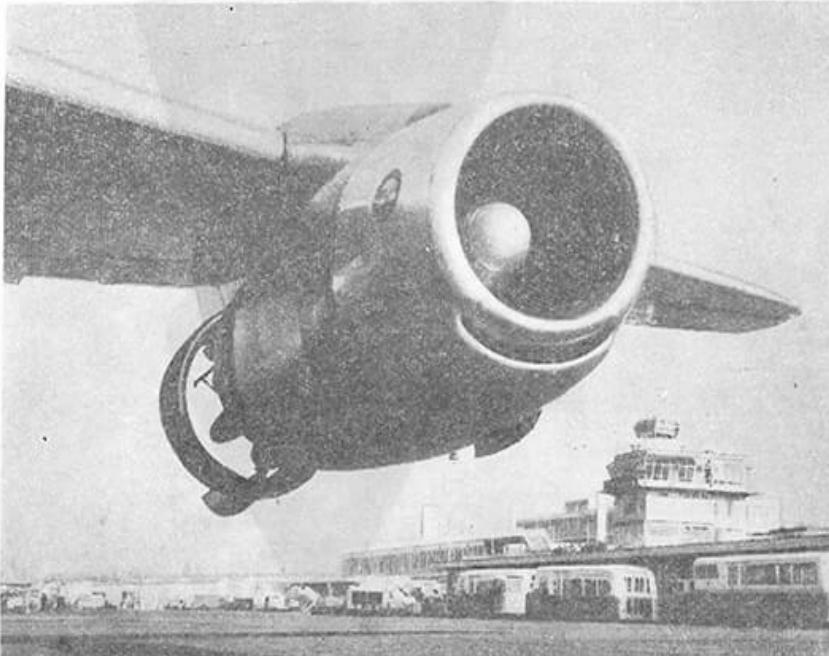
Υπενθυμίζεται, κατ' ἄρχην, ὅτι κατὰ τὰς δοκιμάς ἐνὸς νεοναυπηγήτου πλοίου αἱ μηχαναὶ λειτουργοῦσι ὑπὸ τὰς ιδεωδεῖτέρας τῶν συσιθῆτων, μὲ τελείαν ρύθμισιν, τῆς λειτουργίας τῶν ἔλεγχομένης καὶ παρακολουθουμένης ὑπὸ τῶν ἀρίστης, φυσικά, καταρτίσεως καὶ εὑρείας πείρας τεχνικῶν ποὺ τάς κατεσκεύασαν. Λειτουργοῦ ἀκόμη κατὰ τὰς δοκιμάς αἱ μηχαναὶ εἰς τὴν μεγίστην αὐτῶν ισχὺν, τὸ πλοίον εἶναι ἀπολύτως καινουργές, ἡ γάστρα λεία, ἀπαστράπτουσα, αἱ καιρικαὶ συσθῆται καλαί. Φυσικὸν εἶναι, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτά, ν' ἀπόδωσῃ τὸ πλοίον τὴν μεγίστην δυνατήν ταχύτητα, ἡ οποία καὶ διαφημίζεται κατόπιν ὡς «ταχύτης δοκιμών».

"Η ύπτερισιακή, δύμως, ταχύτης είναι, ή πρέπει νὰ είναι, ή μέση ταχύτης που προκύπτει δι'" ένα μακρόν κάπως χρονικών διάστημα, διατηρείται η επιφάνεια της γάστρας χάστη την στιλπνότητα της συνεπείδειας της διεργώσεως και μιάς συνίθισμος έκτασεως ρυπάνσεως αύτης, αι μηχαναὶ λειτουργούν εἰς τὴν κανονικήν ισχύν καὶ οὐχὶ τὴν ἀνωτάτην τοιαύτην, αἱ δὲ καιρικαὶ συμβῆκαι δὲν είναι Ιδεῶδως ἀριστεῖσα. Κατὰ τὴν ἔννοιαν ποὺ δίδουν οἱ Ἀμερικανοὶ εἰς τὸν δύνον «ύπτερισιακή ταχύτης», αὕτη είναι ή επιτυχανομένη ὑπὸ συνθήκας δμοίας πρὸς τὰς τῶν δοκιμῶν, μὲ καθαρὰν τὴν γάστραν, τὸ πλοιόν πλήρως ἐμφόρτουν καὶ τὴν μηχανὴν λειτουργούσαν εἰς τὰ 80 ἑκατοστά της μεγίστης αὐτῆς ισχύος. "Αν ληφθῇ ύπ' ὅψιν καὶ ἐν δριόν ύπερφορτίσεως 5%, ὁ ἀνωτέρω δρισμός της ύπτερισιακής ταχύτητος παρέχει περιθώριον ἀνοχῆς 25% περίπου πρὸς ἀντιμετώπισιν κακοκαιρίας καὶ ρυπάνσεως τῆς γάστρας, πρᾶγμα ποὺ είναι ἀρκετὰ ἐπαρκές, ὃν καὶ δχι πλήρως, δ.ἄ. τὴν περιπτώσιν πλοιών ποὺ θέλουν γά τηρησουν ὠρίσμενον ὠράσιον.

Τύπο την ἀνωτέρω, ἀκριβῶς ἔννοιαν καὶ μετά μακρὰς δοκιμάς μὲν ὑπὸ κλίμακα πρότυπα τῶν πλιον εἰς δεξαιμενήν, ὑπολογίζων πρωστήριον Ικανότητα δί' οδας τὰς δοκιμάς ὥστην πρὸς 0,73, δ συγγραφεύς τῆς μελέτης εὗρεν ὅτι ἡ ὁλητερειακή ταχύτης τῶν ἐν

λόγω πτολίων είναι δση έμφασίνεται εις τὸν				κατωτέρω πίνακα:				
Όνομα	Διαστάσεις εἰς Μήκος Πλάτος Βάθος	Βύθισμα	Τόνοι	Ιπποδύναμις, Β.Η.Ρ.	Υπηρεσιακή d.w.	Μεγιστή Υπηρεσιακή ταχύτης		
«Μπένδαλλα»	505 71.0 41.5	33.6	13.290	15.000	15.000	20		
«Γκλένουγκλ»	500 74.5 43.5	30.0	10.820	20.700	16.600	20		
«Νέατερ Ράιν»	500 69.0 40.5	30.0	11.700	18.500	15.000	20		
«Αζρίκον Κόμετα	540 75.0 42.5	30.5	12.730	18.150	16.700	20		
«Αμέρικαν Στάλεντζερ»	530 76.0 42.5	31.5	13.100	18.150	16.700	20		
«Γιαμασίρο Μαρούν	492 75.5 42	30.5	12.900	13.320	13.000	19.5		

Δέν χρειάζεται ειδική τεχνική κατάρτισης διά νά διαπιστώσῃ τις τήν, άπό πάσης σχεδίους άπόφεως, υπεροχήν τού «Γιαμασίρο Μαρού». Ής πρός τὸ θέμα τῆς ἐννοίας τῆς «ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος», ὁ δρισμός πού δίδεται ἀνώτερω είναι ὁ ἀντιπροσωπευτικότερος.



Μηχανοί των αεροσκαφών DC-8 JET. Η KLM άνανεώνει τάς μηχανάς των αεροσκαφών της DC-8 κάθε 25 έβδομάδας.

Τι θὰ πρέπει νὰ γνωρίζετε διά τὴν ἔχέντουσαν φήμην ἐμπιστοσύνης τῆς KLM, Βασιλικῶν Ὀλλανδικῶν Ἀεροπορικῶν Γραμμῶν, καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τὰς ὁποίας προσφέρει σὲ κάθε "Ηπειρον.

Διὰ τῆς πεῖρας της τῶν 45 ἑτῶν ἡ KLM ἔχει τελειοποίησει τὸ αἰσθημα ἐμπιστοσύνης. Ἰδρυθεῖσα τὸ 1919 εἶναι ἡ ὀργανωτέρα Ἀεροπορικὴ Ἐταιρία τοῦ κόσμου.

· Η ΚΙΜ συνδέει τας 'Αθηνας με 104 πόλεις εις όλας τας 'Ηπείρους.

Τό αεροπορικόν δίκτυον της KLM καλύπτει 275.000 χιλιόμετρα και είναι τό δεύτερον μεγαλύτερον κατά σειράν είς τὸν κόσμον.

Η KLM προσφέρει ταχείας ήμερησιας άντωναρκίσεις από Αθήνας εις N. Υόρκην, 16.000 υπάλληλοι της KLM άνα τὸν Κόσμον είναι έτοιμοι νὰ σᾶς έξυπηρετήσουν.

Η KLM είναι η μόνη Ευρωπαϊκή Αεροπορική Έταιρία εις τὴν δομήν τού ΝΑΤΟ

Έχει εμπιστευθή την έπιθεώρησιν των JETS. Μία αξιοσημείωτος φήμιση εμπιστοσύνης πρός τα τεχνικά έπιπεδον της KLM.

Η ΚΙΜ είναι ή παλαιότερα και μεγαλύτερα Αεροπορική Έταιρία διά γαυλώσεις σύντομης

Τα κανονικά πλανητεία και μεγαλύτερα νεφέλωμα, συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών. Η KLM διεκπεραιώνει περί τάς 500 ναυλώμαντας πτήσεις έτησιώς υπεράνω του Βορείου Ατλαντικού και περί τάς 1.500 τοιαύτας πτήσεις κατ' έτος άνα τὸν κόσμον.

Η KLM διαθέτει άνω των 200 Γραφείων εις τὰς κυριωτέρας πόλεις άνα τὸν Κόσμον, άπό Σίδηνον μέχρι τὸ Μεξικό, άπό τὸ Γιοχάνεσμπουργκ μέχρι τὴν Στοκχόλμη. Ειδικευμένον προσωπικόν εύρισκεται εἰς τὴν διάθεσιν σας νὰ σᾶς ἔξυπνητήσῃ τόσον διὰ κράτησιν θέσεων δύον καὶ τὴν τακτοποίησιν σας εἰς Ξενοδοχεῖα, διὰ παροχῆν πληροφοριῶν, ἔχασφάλισιν αὐτοκινήτου καὶ γενικῶς διὰ τὴν ἐπίλυσιν οἰουδήποτε ποιβλήματος σας.

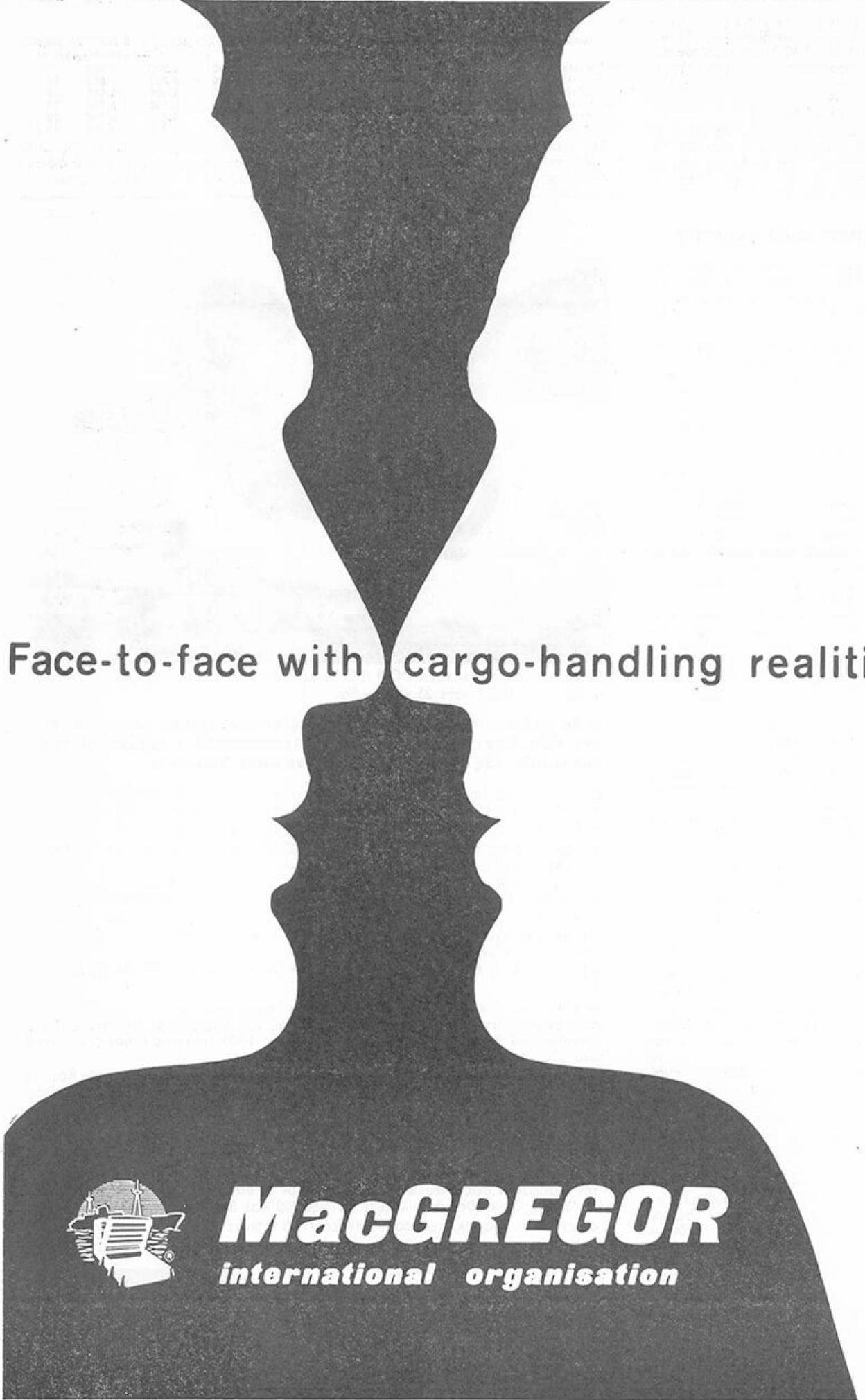
Η ΚΙΜ σάς προσφέρει τὴν δυνατότητα νὰ σταματήσετε εἰς πολλὰς πόλεις κατά διαδρομήν σας ἀνεύ οὐδεμίας ἐπὶ πλέον ἐπιβαρύνσεως. Ἐὰν μετοβαίνετε εἰς Ν. Υόρκη δύνασθε νὰ ἐπιλέξετε μεταξὺ 100 καὶ ἄνω διαφορετικών κατευδύνσεων. Π. χ. μία ἔκλογή σας ἐπιτρέπει νὰ ἐπισκεφθῆτε τὴν Ρώμην, Νίκαιαν, Μιλάνον, Γενεύην, Ζυρίχην, Παρίσι, Ἀμστερνταμ, μὲ τὴν αὐτὴν τιμὴν εἰσιτηρίου. Ἀθηνῶν - Ν. Υόρκης.

KLM Βασιλική Ολλανδική Αεροπορική Εταιρεία

Πλαστική Συντάχωσης | Αθήνα Τηλ. 230 756 7 8

KLM Χίλιαν, Αθηνών, Tel. 720-201, Fax 243





Face-to-face with cargo-handling realities



MacGREGOR
international organisation

Look at the white silhouettes

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

H ΡΗΤΡΑ "ΧΑΙΦΑΣ."

Φαίνεται ότι έτερματισθη, τούλαχιστον κατά πρώτον βαθμόν, ή από τετραετίας έκκρεμής δίκη μεταξύ της έταιριας Pan Gage Steamship Corporation και τού 'Αμερικανικού Δημόσιου. Η δίκη διερώθα τό δεξαμενόπλοιον «National Peace», τύπου T - 2, ούτιος τὸ ναυλοσύμφωνον ἡκύρωσε τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον, διόταν κατά Δεκέμβριον 1957 κατέπλευσε τούτο πρός φόρτωσιν εἰς Ράς Τανούρα αἱ δὲ 'Αρχαὶ τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας ἡρήθησαν νὰ ἐπιτρέψουν τὴν φόρτωσιν ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ ότι τὸ δεξαμενόπλοιον τούτο προηγουμένων καὶ ὑπὸ διάφορον δυνομα (Memory I), εἶχεν προσεγγίσει εἰς τὸ 'Ισραήλ.

Τὸ ναυλοσύμφωνον περιείχεν ρήτραν γνωστὴν ὑπὸ τὸ δυνομα «ρήτρα Χαϊφας» συμφώνων πρὸς τὴν ὄποιαν ὁ ναυλωτὴς ἔδικτοισύτο ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη αἱ ἀκρωστὴ τὸ ναυλοσύμφωνον, 6) νὰ ζητήσῃ ἀντικαταστασιν τοῦ πλοίου δι' ἄλλου παρομοίας χωρητικότητος ἢ γ) νὰ ὑποδειχῇ ἄλλον λιμένα φορτώσεως. Εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν, ὁ ναυλωτὴς τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον, ἥσκησεν τὸ δικαίωμα ἀκρωστῶν τὸ ναυλοσύμφωνον, δι' ὃ οἱ πλοιοκτήται ἡγειραν κατ' αὐτοῦ ἀγωγὴν ζητούντες ἀποζημιώσιν 160.110 δολαρίων. Σημειωτέον ότι δραδύτερον τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον ἐπαυσε νὰ συμπεριλαμβάνῃ εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα τὴν «ρήτραν Χαϊφας», διότι ἔθεωρησεν ότι αὐτὴ συνέβαλεν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ 'Αραβικοῦ μπούκοτάζ κατὰ τοῦ 'Ισραήλ.

'Ο δικαστής Wyatt τοῦ 'Ομοσπονδιακοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου ἔκρινεν ότι τάξ ἐκ τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς φορτώσεως ζημιαὶ ἐφερεν ἢ πλοιοκτησία, διότι ἐτέλει ἐν γνώσει τοῦ δικαστής τὸ πλοίον εἶχεν προσεγγίσει εἰς τὸ 'Ισραήλ ὑπὸ ἄλλο δυνομα καὶ ἡθελημένως ἐξέτεθεν εἰς τὸν κίνδυνον τῆς ἀπαγορεύσεως τῶν 'Αρχῶν τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας. 'Αντιθέτως, τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον (ναυλωτής) ἤγνοε ἀντιτακτίως τὰ γεγονότα ἀπίνα τηγανον εἰς τὴν ἀπαγορεύσιν, οὐδὲ ἡδύνατο νὰ ἀσκήσῃ οἰνοδηπότε θλεγχον ἐπὶ αὐτοῦ. 'Η νομικὴ τοποθεσία τοῦ ζητήματος εἶναι ότι δὲν ἐτέθη κατάλληλον πλοίον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Σύμβασις ναυτολογήσεως ἐπὶ πλοίου ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας.—Ρήτρα δικαιοδοσίας ἀλλοδαπής δικαστηρίων καὶ ἔφαρμογῆς τοῦ ἀλληλικοῦ δικαίου.—Ανίσχυρος ἐν ἀλλείψιει οὐσιαστικοῦ συνδέσμου πρὸς τὴν χώραν ἐνθα ἀσκεῖται ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῶν 'Ηνωμένων Πόλιτειῶν ἡσοχήθη μὲ δίκην ἔξοχως ἐνδιαφέρουσαν τὰ εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας προσεγγίζοντα

πλοία, οὐ μόνον διὰ τὸ μέγα ποσὸν ὅπερ ἐπεδικάσθη ὑπὲρ ἀκρωτηριασθέντος συνεπειάς ἀποχήματος, ναυτόπαιδος, ἀλλὰ καὶ διότι ἀπεσαφήνισε τὸ νομικὸν καθεστώς δοσον ἀφορά τὸ ἔφαρμοστον δίκαιον προκειμένου περὶ πλοίου ὑπὸ σημαίαν «εὐκολίας». Ή ἔξετάσωμεν διοις τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ τῆς ὑπόθεσεως. Δυνάμει συμβάσεως ναυτολογήσεως καταρτισθείσης ἐν Ἑλλάδι, ἡ ἑταῖρια Greek Maritime Company, ἐνεργούσα ὡς πράκτωρ τοῦ ἄρτη Atlantik Glory, προσέλαβε τὸν 19ετὴ ἀγωγοντα «Αἴβαλωνης ὡς ναυτόπαιδα. 'Η σύμβασις, μεταξύ ἄλλων, προέβλεπεν ότι πάσαι αἱ διαφοραὶ μεταξύ τῶν μερῶν, αἱ προερχόμεναι ἐκ τῆς ἔργασίας, θὰ ρυμίζωνται υπὸ τοῦ ἀλληλικοῦ δικαίου καὶ θὰ δικάζωνται ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ὄποιων ὑποβάλλονται τὰ μέρη.

Μετά τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ὁ ναυτόπαιος ἀπεστάλη εἰς Ὀλλαδίδιαν ἵνα ἐπίδη τοῦ πλοίου, ὅπου ὑπέγραψε εἰς τὸ ναυτολόγιον, οὐδὲν μημονεύον περὶ τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ ἀλληλικοῦ δικαίου. Πλοιοκτήτης ήτο ή Λιβερίανη ἔταιρια Ureca Cargos Line Limited, ἐν τούτοις διοις τοῦ πλοίου, διότι τὸ πλοίον οὐδέποτε προσήγγισεν εἰς τὸν 'Ελλάδα η εἰς τὴν Λιβερίανη.

'Ἄμα τῇ ἐνάρξει τῆς δικαιοσύνας ὁ πληρεξόδιος δικηγόρος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταῖρις ὑπεστήριξεν ότι ἡ ἀπαίτησις τοῦ ἐνάργοντος ἔδει νὰ κριθῇ κατὰ τὸ ἀλληλικὸν δικαίου, δεδομένου ὅτι ὁ ἔλεγχος τοῦ σκάφους ἥσκειτο υπὸ ἀλληλικῶν συμφερόντων καὶ ἐπεχείρησεν νὰ ἀποκλεισθῇ ὑπὲρ τῶν πελατῶν τοῦ δόγμα τῶν σημαίων εὐκολίας.

'Η δίκη ἔκινθη ὑπὸ τοῦ ναυτόπαιδος ὅστις ὑπέστη ἀπύχμηνος κατὰ τὸ διάπλου ἀπὸ Ρότερνταμ εἰς Χάμπριτον Ρόσουντ. Οὕτως διετάχθη ἀπὸ τὸν ναυλόπλοον νὰ δοιθῆσῃ εἰς τὴν θάκενωσιν ὑδάτων ἀπὸ τὸ ὑπὲρ αἱρέσθητος. 'Ἐπειδὴ αἱ ἀντίστοιχοι δὲν ἥτο δυνατόν νὰ ἔχανται τὰ ὑδάτα, ἔγινεν χρῆσις κάδων οὓς ἀνέβιζαν οἱ ἐργαζόμενοι, διότι κλιμάκων εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ ἐκεῖθεν ἐξεκενούν εἰς τὴν θάλασσαν. 'Ο ἐνάργων ἀπητησθήτη ἀρχικῶς εἰς τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τμῆμα τῆς ἔργασίας, ὑστερον διοις διετάχθη νὰ κατέληθῃ ἐντὸς τοῦ κύτους, διότι κατήρχετο διὰ πρώτην φοράν, μὴ ἔχων ἔως τότε ὑπηρετήσει ἐπὶ παρομοίων πλοίων, διότι εἶχεν ὑπηρετήσει ἐπὶ μικρῶν ὀκτόπλοιοντων ἀλληλικῶν σηφαῶν. 'Οταν κατῆλθεν εἰς τὸ ὑπόφραγμα ἀνέμεινεν ἐπὶ τίνας στιγμᾶς ἔως ὅτου συντίθεσε εἰς τὸ σκόπος, κληθεὶς ὅμως ὄνυμαστι ὑπὸ ἄλλου ναυτόπαιδος, ἐπερχόμενης, προσέκοψεν ἐπὶ τίνος ἐμπόδιου καὶ κατέπεσεν ἐντὸς τοῦ κύτους, τραυματισθείς εἰς τοιούτον σημεῖον ὃν ἔχειασθη νὰ γίνηται χειρουργικὴ ἀπότμησης τῆς κνήμης.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἀπεδείχθη ότι δὲν εἶχον ληφθῆ τὸ προσήκοντα μέτρα ἀσφαλείας, ότι ὁ φωτισμός τοῦ ὑποφράγματος ήτο ἀτ-

λής καὶ ότι δὲν ἐπέβλεπεν τοὺς ἐργαζομένους ναυτόπαιδας, ἐμπειρος ναύτης. 'Η προσάρεσις τοῦ πληρεξούσιου τῆς ἐναγομένης νὰ ἐπικαλεσθῇ συντρέχον ππαίσμα τοῦ ναυτικοῦ, ἀπεκρούσθη ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου διατυπώσαντος ἐν τῇ ἀποφάσει εἰρωνικάς ἐκφράσεις. Οὕτω π.χ. ἐκρίθη ότι ἡ ἀποδοχὴ τῶν ισχυρισμῶν τῆς ἐναγομένης, ἄγει τὴν πειράντη ν' ἀγάγῃ τὸ Δικαστήριον εἰς τὸ νὰ κρίνῃ ότι ὁ ἐνάργων ἀπεπειράθη ν' αὐτοκτονήσῃ.

Εἰδικῶς ως πρὸς τὸ θέμα τῆς σημαίας εὐκολίας, τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ότι παραβιάζεται ἡ ἔννομος τάξις, ἐάν ἐπιτραπῇ εἰς τὸν πλοιοκτήτην ν' ἀποφύγῃ τὰς συνεπειάς τῆς σημαίας εὐκολίας ἐπικαλούμενος τὸ δίκαιον τῆς χώρας ὅποθεν ἀσκεῖται ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Ο ζημιωθείς, ἔκρινεν τὸ Δικαστήριον, δύναται ἀπὸ τὴν ἔπειτα δικαιοδοσίαν ὑπὸ τοῦ πλοίου, οὐχὶ ὅμως καὶ ὁ πλοιοκτήτης διστις δημιουργήσας πλαστικὴν οὔτως εἰτεῖν, σημαίαν, διά λόγους ἀφοράντας αὐτὸν, δὲν δύναται νὰ ἀποκλεισθῇ τὸ δίκαιον τῆς χώρας ἐξ ἡς ἀσκεῖται ὁ ἔλεγχος τοῦ πλοίου, διότι μάλιστα ἡ πλοιοκτήτης ἀνήκει εἰς νομικὸν πρόσωπον ιθαγενείας ὅλως ἀσχέτου πρὸς τὴν χώραν διότι ἀσκεῖται ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τοῦ πλοίου.

• Ινα τύχη ἔφαρμογῆς τὸ δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἡ τὸ τῆς χώρας ἔνθα ἀσκεῖται ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τοῦ πλοίου καθ' ὑπερτρέπησιν ἐπὶ τῆς lex fori, ἀπαιτεῖται τι μείζον καὶ δὴ οὐσιαστικὸς σύνδεσμος πρὸς τὸ δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἡ τὸ δίκαιον τῆς χώρας ἔνθα ἀσκεῖται ὁ ἔπι τοῦ πλοίου ἔλεγχος.

Τελικῶς, ἔγινεν δεκτή ἡ ἀγωγὴ ἐπιδικασθέντος εἰς τὸν ἐνάργοντα ποσοῦ 115.000 δολαρίων.

• Σύμβασις θαλασσίας μεταφορᾶς.—Ρήτρα ἀλλοδαπής δικαιοδοσίας.—Ανίσχυρος δισκαίς συνεπαγέτει παραπομπήν ἐνώπιον δικαστηρίου ἄλλως, ἐρμηνεύοντος τὰς ὑπὲρ τοῦ μεταφορέως ἀπαλλαστικὰς διατάξεις τῶν κανονῶν τῆς Χάγης.

Μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ φορτωτοῦ εἶχε συμφωνήθη ὅτι οἰλαδήποτε διαφορὰ προκύπτουσα ἐκ τῆς φορτωτικῆς θάλασσας κρίνεται ὑπὸ τῶν ἐν Ἀμερικῇ τῆς Γερμανίας δικαστηρίων, ἡ δὲ σύμβασις τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς δὴ ἐρμηνεύεται κατὰ τὸ γερμανικὸν δικαίου. 'Αχθεῖστης τῆς ρήτρας ταύτης ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης, ἔτεθη τὸ ζῆτημα κατὰ τὸ πόσον ἡ ρήτρα εἶναι ισχυρά.

'Ἐπρόκειτο περὶ τριῶν ἀγωγῶν, ὃς ἡγειρον οἱ ἐπὶ τοῦ φορτίου ἐνδιαφερόμενοι, σίτινες ἔζητονταν νὰ καταδίκηση ὁ μεταφορεὺς εἰς ἀποζημιώσιν διὰ τὰς ζημιὰς ἃς ὑπέστη τὸ φορτίον κατὰ τὸ διάπλου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἀπό Νέας Υόρκης εἰς εὐρωπαϊκὸν λιμέναν, τὸν Ιανουάριον 1962. Οἱ παραληπταὶ ήσαν Γερμανοί ἡ πάντως εἰργάζοντο ἐμπορικῶς ἐν Γερμανίᾳ καὶ τὸ πλεῖστον τοῦ φορτίου ἐπρόκειτο νὰ ἐκφορτωθῇ ἐν Γερμανίᾳ. Τὸ πλοίον ἔφερε τὴν γερμανικὴν σημαίαν, τό-

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	MASAWA	ASSAB	ADDIS ABBEBA	ADEN (CAMP)
	P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 55 TEL. 681
				UNDER THE STYLE:	

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES : "PHRONTIS"

σον δὲ ό πλοιοκτήτης δύον και τό πλήρωμα, ήσαν Γερμανοί.

Κατά τὴν συζήτησιν τῶν ἀγωγῶν, δι πλοιοκτήτης προέδαλε τὴν ἔνστασιν τῆς ἐλλείφεως δικαιοδοσίας τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων.

Ομοία ρήτρα εἶχε περιληφθῆ εἰς φορτωτικὴν τοῦ αὐτοῦ γερμανικοῦ ἀπομολοίου (ά/π «Gieettingen»), προκειμένου περὶ φορτίου ἐκφορτωθέντος εἰς Ἀμερικανούς. Πάλιν δι πλοιοκτήτης προέδαλε τὴν ἔνστασιν τῆς ἐλλείφεως δικαιοδοσίας καὶ δι τότε δικάων δικαστῆς McLean ἔκρινεν δι τὴν ἡ ρήτρα ἡτο ίσχυρά. Ἡ αιτιολογία τῆς ἀποφάσεως ἐστρέφετο περὶ τὴν ἔρευναν τοῦ ἄν δι τὴν ρήτρα αὐτὴ τῆς φορτωτικῆς ἡτο εὐλογος, ἐν διετοῖ τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν τῆς ὑπόθεσεως. Κηρυσσόμενος ὑπὲρ τοῦ εὐλόγου τῆς ρήτρας, δι τὸ δικαστῆς McLean ἔκρινε τότε δι τὸ μόνον δεσμὸς τῆς ἔννομου σχέσεως πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡτο τὸ γεγονός δι τὴν φόρτωσις ἔγινεν ἐν Νέᾳ Υόρκῃ. Οὐδεὶς ἐκ τῶν ἐν τῇ θαλασσίᾳ μεταφορᾶς ἐνδιαφερομένος ἡτο Ἀμερικανὸς ὑπότικος, δι δὲ ζημία τοῦ φορτίου ἐλασθε χώραν ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ. Ὁ δικαστής McLean ἔκρινε περιστέρω δι τὴν Γερμανία εἶναι ἔθνος ναυτικού, οὐτινος τὰ δικαστήρια κατὰ τεχνητού, εἶναι πεπειραμένα εἰς τοιωτύν εἰδους διενέξεις και κατέληξεν εἰς τὴν κρίσιν, δι τὴν φορτωτικὴ ρήτρα ἡτο ἔγκυρος και δι τὸ ἐστερείτο δικαιοδοσίας τὸ ἀμερικανικὸν δικαστήριον. Καὶ ταῦτα μὲν ἔκριθησαν εἰς τὴν προηγούμενη δίκην.

Εἰς τὴν παρούσαν δύος ὑπόθεσιν, δι δικαστῆς Feinberg ἄλλως ἔκρινε, χωρίσας εἰς τὴν κατ' οὐσίαν ἔρευναν τοῦ γερμανικοῦ δικαίου. Ὁ πλοιοκτήτης ἵνα ἀποσείσῃ τὴν εὐδύνην του ισχυρίσθη, δι τὴν ζημία ἐπῆλθεν ἐκ θαλασσίου κινδύνου, τούτῳ δὲ προβλέπει τόσον δι ἀμερικανικὸς δύον και δι γερμανικὸ; νόμος. Ἐν τούτοις, δι δικαστῆς Feinberg ἔτοιστε δι τὸ πιθανότατα δὲν ὑπάρχει σύμπτωσις ἀπόφεων ἐπὶ τῆς ἔνοιας τοῦ δρου «θαλάσσιος κινδύνος» μεταξὺ τῶν δύο δικαίων. Τὸ ἀμερικανικὸν δι-

καίον τούτοις ιδιαιτέρως τὸ στοιχεῖον τοῦ ἀπρόπτου τοῦ θαλασσίου κινδύνου, ἀπαιτεῖ δὲ ἔκτάκτους καιρικάς συνθήκας, πρὶν δι δεχθῆ δι τὸ συντρέχει «θαλάσσιος κινδύνος».

Περαιτέρω, δι δικαστῆς Feinberg ἔκρινεν, δι τὸ ἀμερικανικὸν νόμος περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης ἐφαρμόζεται ἐν προκειμένῳ, ἐφ' δύον δι τὸ φόρτωσις ἔγενετο ἐν Νέᾳ Υόρκῃ, κατὰ δὲ τὸν νόμον τούτον πάσα συμφωνία ἐν τῇ συμβάσει θαλασσίας μεταφορᾶς δι τὸ ης ἀπαλλάσσεται δι μεταφορεὺς τῆς εὐδύνης ἡ δι τὸ ης μειούται δι εὐδύνην οὐτοῦ, εἶναι ἄκυρος.

Ἐτίθετο συνεπῶς τὸ ζῆτημα δι τὸ περὶ ἀρμοδιότητος τῶν ἐν Ἀμερικάρων δικαστηρίων ρήτρα, συνιστά παπλαγήν τοῦ μεταφορέως ἀπὸ τῆς εὐδύνης ἡ μειώσιν οὐτῆς.

Ο δικαστής Feinberg παρετήρησεν δι τὸ εἰς ἄς προηγούμενας περιπτώσεις ἔκριθη δι τὸ ἀμερικανικὰ δικαστήρια δὲν είχον δικαιοδοσίαν, τούτῳ ἔγενετο διότι ἔθεβαί ὦθη τὸ και τὸ ἀλλοδαπτὸν δικαστήριον θά ἐφήρμοζε τὸ αὐτὸ δίκαιον καθ' δι τρόπον και τὸ ἀμερικανικὸν δικαστήριον. Οσάκις δύως κρίνεται δι τὸ παραπομπὴ τῶν διαδίκων ἐνώπιον ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας—εἰ και συμβατικῶς προβιτεομένης—θά ἐπερέασθε τὰ ουσιαστικὰ δικαιώματα αὐτῶν, τότε πρέπει τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια νὰ κηρύσσωσται υπὲρ τῆς ίδιας αὐτῶν δικαιοδοσίας.

Ἐνταῦθα—συνέχισεν δι δικαστῆς Feinberg—ἔθεβαί ὦθη χωρὶς νὰ ἀμφιβοηθῇ σοδορῶς, δι τὸ γερμανικὰ δικαστήρια ἐρμηνεύωσι τὴν ἔννοιαν τοῦ «θαλασσίου κινδύνου» κατά τρόπον διάφορων τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, οὔτε ὑπάρχει ἔνδειξης τις δι τὸ ἔγκαταλείποντα τὰ γερμανικὰ δικαστήρια τὴν οἰκείαν αὐτοῖς ἐρμηνεύειν τοῦ δρου τούτου, θά νιοθετήσωσι τὴν ἀμερικανικὴν ἐρμηνεύειν αὐτοῦ.

Ἡ ουσιαστικὴ διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο δικαίων, κεῖται ὑπὲρ τοῦ πλοίου. Ἐντεύθεν παραδίδεται ἐπιταγὴ τοῦ νόμου δι τοις τυγχάνειν ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς και ἐν τῇ πε-

ριπτώσει ταύτη, δι τὴν ἡ ρήτρα ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας δὲν εἶναι εὐλογος και κατ' ἀκολουθίαν δὲν δύναται νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς. Μὲ τὸ αιτιολογικὸν τούτο, δι δικαστής Feinberg ἀπέρριψε τὴν ἔνστασιν ἐλλείφεως δικαιοδοσίας τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου.

Ζηλοτύπως ὑπερασπίζωσι τὴν δικαιοδοσίαν αὐτῶν τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια. Εἰς τὴν προκειμένην δίκην, δι τὴν ἡ ρήτρα ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας ἐκπρύχθη ἀνεφάρμοστος μὲ ἡκιστο πειστικὰς αιτιολογίας «Ηρκεσεν ὁ ἰσχυρισμός, δι τὰ γερμανικὰ δικαστήρια θά ἐρμηνεύσωσιν ἄλλως δι τὰ ἀμερικανικά, τὴν ἔννοιαν τοῦ θαλασσίου κινδύνου, ίνα κηρυχθῇ ἀρμέδιον τὸ ἀμερικανικὸν δικαστήριον. Οὐδαμόδειν ἔθεβαί ὦθη δι πρόκυπτεν δι τὸ θαλάσσιος μεταφορεὺς θά ἐπεκαλείτο και ἐνόπιον τοῦ γερμανικοῦ δικαστηρίου, τὸν «θαλάσσιον κινδύνον». Άλλα και ἐπὶ τὴν ὑποθέσει δι τὸ δι προέδαλεν οὗτος τοιαύτην τινὰ ἔνστασιν, ἐρωτάται διατί παρεμποδίζονται οι μη Ἀμερικανοὶ συμβαλλόμενοι, νὰ παραπέμψωσι τὰς ἐνδεχομένας διαφοράς των ἐνώπιον δικαστηρίου, οὐτινος γνωρίζωσι τὴν ἐρμηνεύειν τοῦ δρου «θαλάσσιοι κινδύνοι» και νὰ ὑποχρεωθῶσιν οὗτοι νὰ δεχθῶσι μη οἰκείαν αὐτοῖς ἐρμηνεύειν τοῦ δρου τούτου; Βεβαίως, ὁσάκις δι τὴν ἡ ρήτρα ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας καταλήγη εἰς ματαίωσιν τῆς δικαστικῆς προστασίας τῶν δικαιωμάτων, δια παραπομπῆς αὐτῶν ἐνώπιον ὄγνωστου, λίαν δαπανηρᾶς δι τελοῦς δικαιοδοσίας, ἐκριθῇ δικαιώματος δι εἶναι ἄκυρος. Διὰ ποιὸν δύως λόγον δέοντος οι Γερμανοὶ συμβαλλόμενοι καίτοι προκρίναντες τὰ πολὺ πρὸ τῶν ἀμερικανικοῦ, ίδρυθεντά δικαστήρια τοῦ Ἀμερικάρου, δέοντα νὰ ἀχθῶσι διαίως πρὸ τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, στερούμενοι τοῦ δικαιωμάτος νὰ δικασθῶσι συμφώνως πρὸ τὸν ἔθνικὸν αὐτῶν νόμον, οὐτινος τὴν ἐφαρμογὴν προέδλεψαν συμβοτικῶς;

Γ.Ι.Κ.

MARINE DIESEL ENGINES

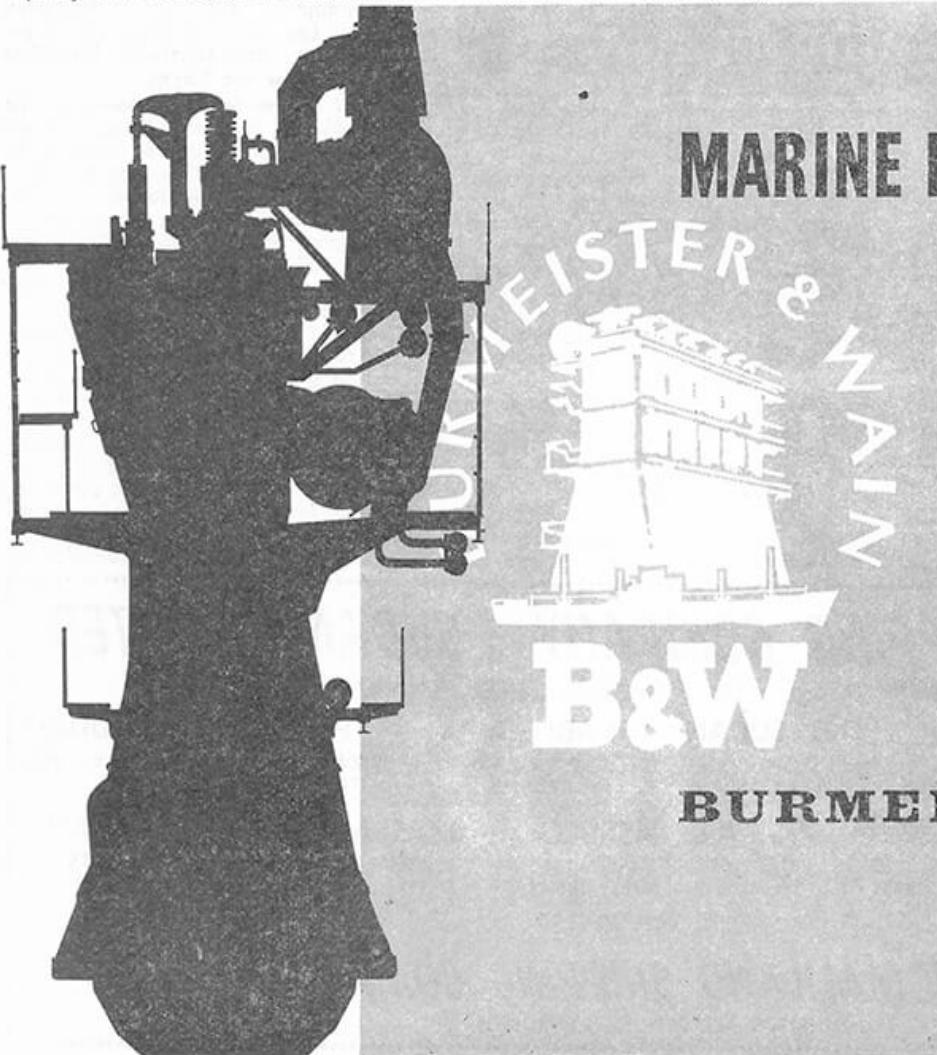
capable of
powering
any
merchant ship
now building

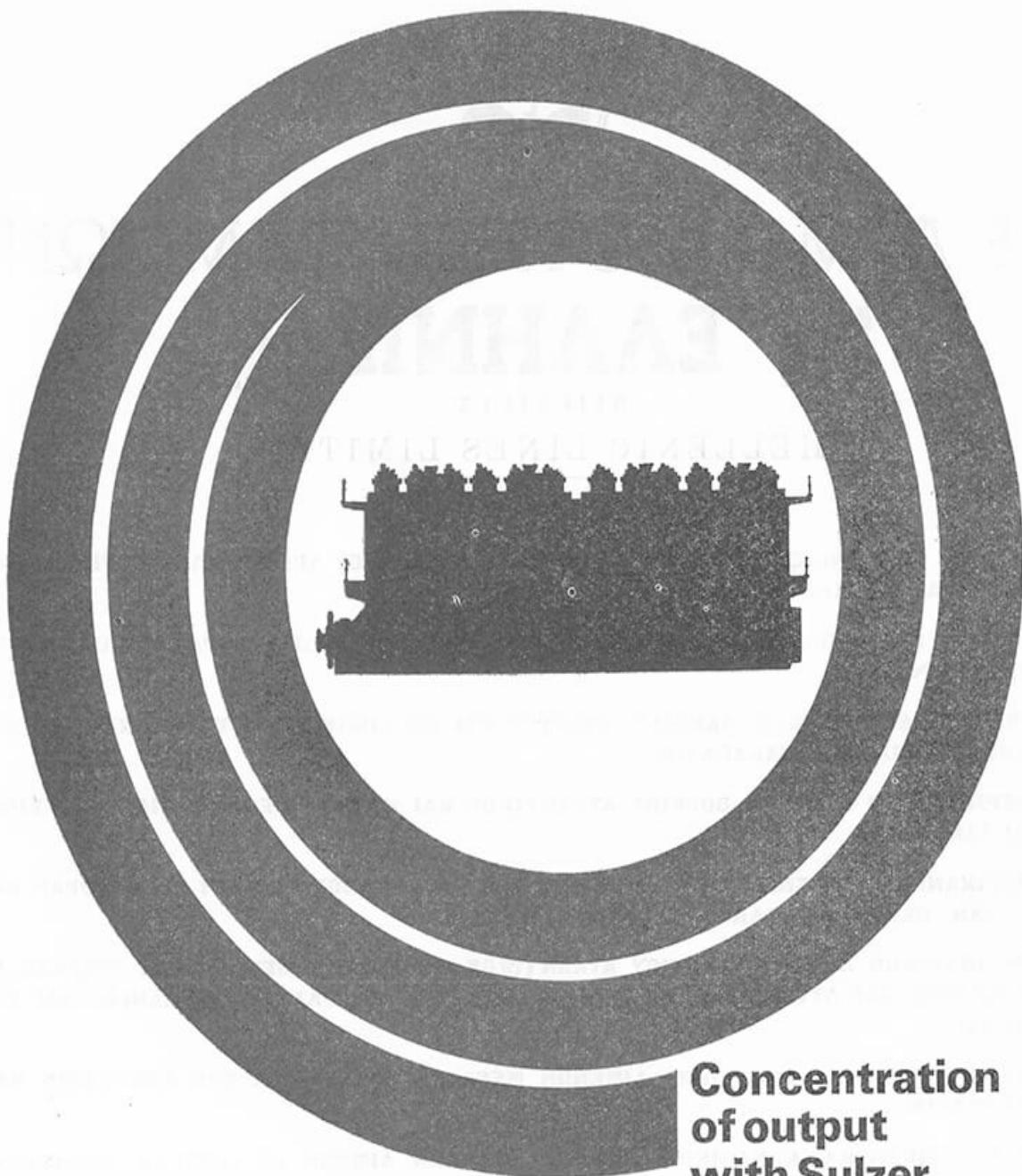
and chosen to
power half of
all the new
motor tanker
tonnage
currently
building or
on order.

BURMEISTER & WAIN

Copenhagen · Denmark

General Representatives
for Greece:
GÖSTA ENBOM
Akti G. Kondyli 28 a.
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



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, ΚΕΥΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΙΤΟΥΡΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

Cables: "DEUTELLEN"

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες εις ὅπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

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



ΓΑΛΛΙΑ

ΑΚΡΙΒΟΝ ΤΟ ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Λόγω των υψηλών δαπανών κινήσεως του γαλλικού πλοίου, έταιριστι τινές τακτικών γραμμών ύπερχρωμάθησαν να χρονοναυλώσουν κατάλληλα ένα σκάφη πρός διατήρησην των δρομολογίων των με χαμηλότερον κόστος. Συγκεκριμένοι άναφέρονται αριθμοί τής διαφοράς αύτής εἰς πρόσφατον δρόμον τού γνωστού Γάλλου έφοπλιστού κ. Φραισσινέ. Διατηρεί ούτος ύπό την διαχείρισην του χρονοναυλώμενα ένα σκάφη, διά των όποιων και γίνεται ή σύγκριση. Ούτω, γαλλικόν σκάφος 4.700 τόνων Δ.ω. έχει ήμερήσια έξοδα πληρώματος 2.564 φράγκα, περιλαμβανομένων 1.303 φράγκων διά μισθών και ύπερωρίας, 312 φράγκων διά ήμεραργίας, 710 φράγκων διά κοινωνικήν πρόνοιαν και 238 φράγκων διά τροφήν. Όμοιας χωρητικότητος γερμανικὸν σκάφος χρονοναυλώμενόν ύπό τῆς ίδιας έταιρισις, έμφανίζει διά τὰς αύτὰς διαπάνως ένα συνολικὸν ποσὸν 1.388 φράγκων ήμερησίως, ήτοι 1.070 φράγκα διά μισθών, 79 φρ. διά ήμεραργίας, 35 φρ. διά κοινωνικήν πρόνοιαν και 202 φράγκα διά τροφήν. "Επερών σκάφος τού αύτού μεγέθους, ύπό λιβεριανήν σημαίαν έχει συνολικήν διαπάνη 1.446 φράγκων ήμερησίως διά τὰς ανωτέρω περιπτώσεις. Καταστά μενέπειαν, τὸ γαλλικὸν πλοίον ἐπιβαρύνεται διά 1.000 φράγκα, ήμερησίως, διά έξοδα πληρώματος.

Και προτείνεται από τὸν Γάλλον έφοπλιστὴν τὸ σύστημα τῶν ἀμερικανικῶν ἐπιχοργήσεων, ἵνα τὸ γαλλικὸν πλοίον σταθῇ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΟ ΝΕΟΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Ἐντὸς τῆς τριετίας τῆς ὁρχομένης από τοῦ 'Απριλίου τρέχ. ἔτους πρόκειται νὰ ναυπηγήσουν από τοὺς 'Ιαπωνας ἐφοπλιστάς, χάρις εἰς τὴν κρατικὴν ἑνίσχυσιν, φορτηγά σκάφη και δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρη-

ΤΙΚΤΟΤΕΣ	5.380.000	τόνων, ώς έξης :
Τὸ 1964	σκάφη	1.300.000 τόνων
Τὸ 1965	>	1.800.000 >
Τὸ 1966	>	2.280.000 >
'Η τριετία	>	5.380.000 >

'Εξ αὐτῶν, σκάφη 550.000 τόνων θὰ είναι φορτηγά τακτικῶν γραμμῶν, ἔτερα 730.000 τόνων έδα έιναι τράπης και ἄλλα 590.000 τόνων θὰ είναι «μπόλες - κάρριερς». 'Η ύπελοιπος χωρητικότης (3.5 ἕκατ. τόνων) θὰ άνεψεται εἰς δεξαμενόπλοιοι. Οι ἐφοπλισταὶ ύπεδειχνει τὴν δυνατότητα αύξησεως τῆς ἀνωτέρω χωρητικότης, ἀν διεργάτης παρεχώρει μεγαλυτέρων οίκονομικῶν ἀρωγῆς ἀφ' ἐνὸς και ἀν οι φορτωταί, ἀφ' ἐτέρου, ησαν διατεθεῖμενοι νὰ ἀνολάδουν τὴν πραγματικὴν τῶν σκαφῶν διά τῆς συνάφεως μακροχρονίων «τάξιμο - τσάρτερς».

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Κατὰ τὸ ἐννέαμηνον 'Απριλίου - Δεκεμβρίου τοῦ 1963 παρηγγέλθησαν από ξένους ἐφοπλιστὰς εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα 141 πλοιά, συνολικῆς χωρητικότητος 3.655.305 τόνων γκρός και αξίας 677 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. 'Ηδη η ιαπωνικὴ ναυπηγεῖα διομηχανία έχει ἀνὰ χειρας παραγγελίας διά σκάφη 5.981.808 τόνων γκρός, εἰς τρόπον ὥστε τὰ ναυπηγεῖα έχουν ἔξασφαλίσει πλήρη ἀπασχόλησιν διά χρονικὴν περίοδον 2½ ἑταῖν. 'Ἐν τῷ μεταξῷ, μὲ τὴν πρόβλεψιν ὅτι αἱ παραγγελίαι αύται θὰ έχουν τὸ 1966 ἐκτελεσθῆ, ἀντιμετωπίζουν από τοῦδε οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ τὴν ἀνάγκην ἐπεκτάσεως τῶν ἐγκαταστάσεών των, προκειμένου νὰ δέχωνται τὰς νέας παραγγελίας διά σκάφη τῶν 150.000 ἑως 160.000 τόνων Δ.ω.

Τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα θὰ ἀρχίσουν τὸν προσεχῆ 'Οκτωβρίου τὴν κατασκευὴν μιᾶς ἐσχάρας τῶν 160.000 τόνων, ἔνθα θὰ ναυπηγήσουν 6 παραγγελθέντα ηδη σκάφη τοῦ ἀνωτέρω μεγέθους. 'Ἐπίσης τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτοι έχουν ύπὸ κατασκευὴν μίαν ἐσχάραν διά σκάφη τῶν 150.000 τόνων, και μίαν δεξαμενὴν τῶν 150.000 τόνων.

νων διὰ τὰ ἐργοστάσια των Σακαΐ, ἀτίνα θὰ τεθούν ἐν λειτουργίᾳ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1964. Τέλος, τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούι ἐπεκτείνουν τὴν ύφισταμένην ἐσχάραν τῶν 80.000 τ. διὰ σκάφη τῶν 150.000 τόνων. 'Η ἐπέκτασις αὕτη θὰ ὀλοκληρωθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1966.

ΙΣΡΑΗΛ

ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΤΟΝΝΑΖ

Τὸ Ισραὴλ στερεῖται ἐπαρκῶν μεταφορικῶν μέσων πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν συνεχῶς διευρυνομένων ἔξαγωγῶν του, αἵτινες τὸ 1963 ὑπερέβησαν κατ' ὅγκον τὰς εἰσαγωγὰς κατὰ 100.000 τ. περίπου. 'Αντιμετωπίζουσα ἡ 'Ζίμη' τὴν τοιαύτην κατάστασιν παρήγγειλε πρὸ τούς τέσσαρα ταχύτατα σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν ἐσπεριδοειδῶν. ἀτίνα κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ζωηρᾶς κινήσεως θὰ ἐπιστρέψουν κενά ἔξι Εὐρώπης εἰς τὸ Ισραὴλ πρὸς φόρτωσιν. Τὸ ταξίδιον πρὸς τὸ Κόντινεντ θὰ είναι διαρκείας ὅκτὼ ημερῶν. Τὸ πρώτον ἀπό τὰ τέσσαρα ταῦτα σκάφη, τὸ 'Hadag' (σημαίνει εἰς τὴν ἐδραϊκὴν φρέσκο φρύνο), 5.400 τόνων γκρός, παρελθόθη, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα τρία, τελούντα ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Νάντης, μὲ κόστος 2½ ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἔκαστον, θὰ παραδοθούν ἐντὸς τῶν ἐπομένων τριῶν μηνῶν. 'Εκαστον σκάφος θὰ δύναται νὰ παραληφθάνῃ 90.000 κιβώτια κίτρων. Τὰ λοιπά τρία σκάφη ὡνομάσθησαν 'Ἐτρόγκη' (λεμόνι), 'Εσκόλ' (σταφυλή), 'Γιάφφα' (πορτοκάλι).

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Κατὰ 9% ήτοι η νέημενη ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς 'Ζίμη' κατὰ τὸ 1963, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. 'Ανηλθεν εἰς 85.000 προσώπων διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς και διὰ τὰς κρουασίέρας, ἔναντι 78.000, τοῦ 1962. Περαιτέρω αὔξησις ἀναμένεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος, μὲ τὴν εἰσοδον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ νεοτέκνου ὑπερωκεανίου «Σαλόμη».

ΙΤΑΛΙΑ

ΣΩΡΕΙΑ "ΣΟΥΠΕΡ - ΤΑΝΚΕΡΣ.

Πέντε ἐν δῶλῳ δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια τῶν 80.000 τόνων Δ.ω. ἔκαστον, ἀτίνα θὰ ἐφοδιασθῶν διὰ τὴν πρόσωσιν των μὲ μηχανάς 'Φίατ', παρηγγέλθησαν εἰς Ιταλικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν 'Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν, ἐνῷ δύο ἔτερα παρηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν ζένων ἐφοπλιστῶν. Αἱ ἐν λόγῳ παραγγελίαι διὰ κατανεμηθούν μεταξὺ τῶν ναυπηγείων 'Ανσάλντο και Μομφαλκόνε.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ
ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΟΣ"

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 9 π. μ.
ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 3 μ. π.
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΟΝ —
— ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ",

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 12 ἐκ Πειραιῶς διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 23 ἐξ ΑΓΚΩΝΟΣ διά:
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

ΘΕΡΙΝΗ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ", "ΚΑΝΑΡΗΣ",
"ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ",

Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ὥραν 10: διά ΧΩΡΑΝ (ΑΝΔΡΟΥ) — ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΧΩΡΑΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ.
Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ
ὥραν 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΝΗΝ.
» 18.30: διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ
ὥραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18.30: διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ
ὥραν 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ.
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορίαι: 'Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 και εἰς ἅπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Εις τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν τοῦ «Λόδους Ρέτζιστερ» ὑποστηρίζεται, διτὶς ἡ σημειωθεῖσα κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἀναζωγόνησις τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος ἀποτελεῖ ἔνδειξιν, ὅτι τὸ ἐπίπεδον τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς χωρητικότητος θά διατηρηθῇ καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ διτὶς — ἔνδεχομένως — θὰ φθάσῃ τὸ ρεκόρ τοῦ 1958. Πάντως δὲν πρέπει, κατὰ τὴν ἑκθεσιν, νὰ ἀναμένωνται αἱ αὐταὶ συνθήκαι ἀνθήσεως τῶν ἐργασιῶν, ὡς ἐν ἔτει 1958. Πόρρω ἀπέχουμεν τοιούτου ἔνδεχομένου. «Υπάρχει μᾶλιστα ὁ κίνδυνος ὑπερπαραγωγῆς ἐκ μέρους τῶν χωρῶν ἑκείνων, αἱ ὅποιαι εἰχον δυσαναλόγως μέγα μερίδιον ἐπὶ τῶν νέων παραγγελιῶν, ἐνῷ ἄλλαι χώραι ἀντιμετωπίζουν ἐλλειψιν ἐργασίας.

Ο πρόεδρος τοῦ «Λόδους» κ. Γκρόβερ τονίζει εἰς τὸν πρόλογον τῆς ἑκθέσεως, διτὶς ἡ αὔξησις τῶν παραγγελιῶν διὰ δεξαμενόπλοιας καὶ ἡ ἀφθονία τῶν παραγγελιῶν διὰ μπάλκ κάρριερς κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1963, συνετέλεσαν εἰς τὴν δεκτίσιν τῆς ἀναγεραμένης εἰς τὰ διδύλια τῶν ναυπηγείων ἐργασίας. «Ἐτερος συντελεστής ἔγκειται εἰς τὸ σημαντικὸν ποσὸν πιστώσεων ὑπὸ εὐνοϊκοὺς δρους, ὅπερ διέθεσεν ἡ βρετανικὴ κυβερνησίς διὰ τὰ ἔθνικά της ναυπηγεία.

Ἐπὶ τῇ βάσει ὑπόλογισμοῦ ἀπάλης ἀριθμητικῆς προκύπτει διτὶς, ἀν τὰ ναυπηγεία κατασκευάζουν πλοῖα εἰς χρόνον κατὰ τὸ ἥμισυ τοῦ συνήθως ἀπαιτουμένου, θὰ χρείαζονται διπλάσιον δύγκον παραγγελιῶν, διὰ νὰ τηροῦν τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν ὑπὸ πλήρη ἀπασχόλησιν. Ἐπὶ πλέον, ἀν τὰ νεότευκτα πλοῖα εἰναι σημαντικῶς ταχύτερα τῶν προκατόχων τῶν, ὁ δὲ χρόνος φορτοεκφορτώσεως μειωθῇ διὰ τῶν μηχανικῶν μέσων, τότε, μόνον μία αὔξησις τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν θὰ διετήρει τὰ ναυπηγεῖα ἐν ἀ-

πασχολήσει.

Ἐπέστησεν δὲ κ. Γκρόβερ τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῆς διεξαγομένης ἡδη μελέτης διὰ τὸν αὐτοματισμὸν ἐπὶ τῶν πλοίων. «Δεδομένου — εἰπεν — διτὶς τὸ κόστος τῆς ναυτικῆς ἐργασίας αὐδύνει, οἱ πλοιοκτήται ἐνδιαφέρονται διαφρκῶς καὶ περισσότερον διὰ τὴν περικοπὴν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἢ εἰς τὴν οἰκονομικωτέραν αὐτοῦ χρησιμοποίησιν, διὰ τὴν ἔφαρμογῆς τοῦ ἀπὸ μακρόθεν ἐλέγχου, ὅσον ἀφορᾷ ίδια τὸ μηχανοστάσιον».

Ὦς πρὸς τὰ ἐπιτεύγματα, κατὰ ναυπηγικὰς χώρας, ἡ ἑκθεσίς τονίζει, διτὶς ἡ Ἱαπωνία κατέχει δῆλως ἔξεχουσαν θέσιν. «Ἐγ συνδυασμῷ μὲ τὸν ἐντυπωσιακὸν δύγκον τῆς παραγωγῆς της, συμβαδίζει καὶ ἡ σταθερὰ αὔξησις τῆς παραγωγικότητος, ἥτις εἶναι διπλασία εἰς ταχύτητα πλειστῶν ἄλλων χωρῶν. Ἐξαίρεσιν παρουσιάζουν ἡ Δυτικὴ Γερμανία καὶ ἡ Σουηδία, τῶν ὅποιών ὁ ρυθμὸς τῆς παραγωγῆς, μολονότι κατώτερος τῆς Ἱαπωνίας, εἴναι ὅμως ταχύτερος ἄλλων. Ὁ παραγωγικὸς ρυθμὸς εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἐδελτιώθη σημαντικῶς. Αἱ συγκρίσεις, ὅμως, ἐπὶ τῇ δάση τῆς χωρητικότητος, δὲν ἐπιτρέπουν νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν οἱ διάφοροι τύποι πλοίων ἐκ τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὴν Βρετανίαν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟΝ ΠΟΤΑΜΙΩΝ ΩΔΩΝ

Μεταξὺ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Κασπίας, μέσω τῆς διώρυγος Βόλγα - Ντόν, διενεργεῖται ἡδη ἡ ναυτιλία διὰ σκαφῶν χωρητικότητος μέχρι 4.000 τ. γκρός, μὲ μικρὰ διθύραματα. Τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα, προερχόμενα ἐκ Κασπίας, δύνανται νὰ προεκτείνουν τὰ ταξίδιά των πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν.

Ἀπωτέρᾳ ἐπιδιώξις τῶν Ρώσων ἀποδέπτει εἰς τὴν δημιουργίαν συστήματος ἐσωτερικῶν ποταμίων συγκοινωνιῶν καθ' ὅλην τὴν

Εύρωπαϊκὴν Ρωσίαν, ἡδη δὲ ἡ ἔνωσις Βόλγα - Βαλτικῆς ἔρχεται ως ἀποτέλεσμα τῆς ἐπιδιώξεως ταύτης. Πλοία τῶν 2.000 ἔων 3.000 τόνων, ἔχοντα δύθισμα 11½ ποδῶν, θὰ δύνανται νὰ διατάλεουν τὸ ύφιστάμενον δίκτυον ποταμίων δόδων.

Σχεδιάζονται ἡδη ποταμόπλοια χωρητικότητος μέχρι 20.000 τόνων διὰ τὸ Βόλγαν, ἀπινα τὸ θάρυμουλκούνται, χωρὶς δῆμως νὰ είναι ἀκόμη γνωστόν, ἐάν τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ ἐκτείνουν εἰς δόλσηλην τὸ δίκτυον τὴν μεταφορικήν των δραστηριοτήτα. Ἡ γραμμὴ Βόλγα - Βαλτικῆς ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἐσωτερικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Δὲν ἀποκλείεται ἐν τούτοις — συμφώνως πρὸς τὰς ἐκ Μόσχας πληροφορίας — ἡ ἔξυπηρέτησις τῶν πρὸς τὴν Δυτικὴν Σιβηρίαν μεταφορῶν καὶ ἐξ αὐτῆς μέχρι τῆς Βορείου καὶ τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης.

Τὰ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν διατεθησόμενα σκάφη θὰ εἶναι ποταμόπλοια, ικανὰ δῆμως νὰ ταξιδεύουν καὶ εἰς τὴν ἀνακτήν θάλασσαν, ἐπερχομένης οὕτω μεγάλης ἀνακουφίσεως εἰς τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυον τῆς χώρας. Ἀκόμη καὶ ἐπιβατηγὰ σκάφα προβλέπεται νὰ χρησιμοποιηθοῦν μεταξὺ Μόσχας καὶ λιμένων Βαλτικῆς, καθὼς καὶ ἀκτοπλοϊκὰ διὰ τὴν Βαλτικήν. Τὰ ἔνα πλοῖον δὲν φαίνεται, διτὶς θὰ γίνουν δεκτὰ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τούτο δίκτυον.

ΤΟ ΥΡΚΙΑ

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΛΟΗΓΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

Μάς γράφουν ἐκ Κωνσταντινούπολεως : Εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς ράδας Σταύρου, εἰς τὸ Jesil Κογ (Μακροχώρῳ) ὑπῆρχε πλοηγικός σταθμός, δοτὶς ἀνήγγελεν εἰς τὸ Κέντρον τὴν ἐμφάνισιν ἡ διέλευσιν πλοίων, τῶν ὅποιών ἐλάσσανε καὶ τὰ δύνατα διὰ σημάτων. Ο ἐν λόγῳ σταθμὸς κατηργήθη μεταφερθεὶς ἡδη εἰς Χαϊντάρ Πασά, παρὰ τὸν ἐκεῖ κυματοθραύστην.

Η ΝΑΥΑΡΧΙΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

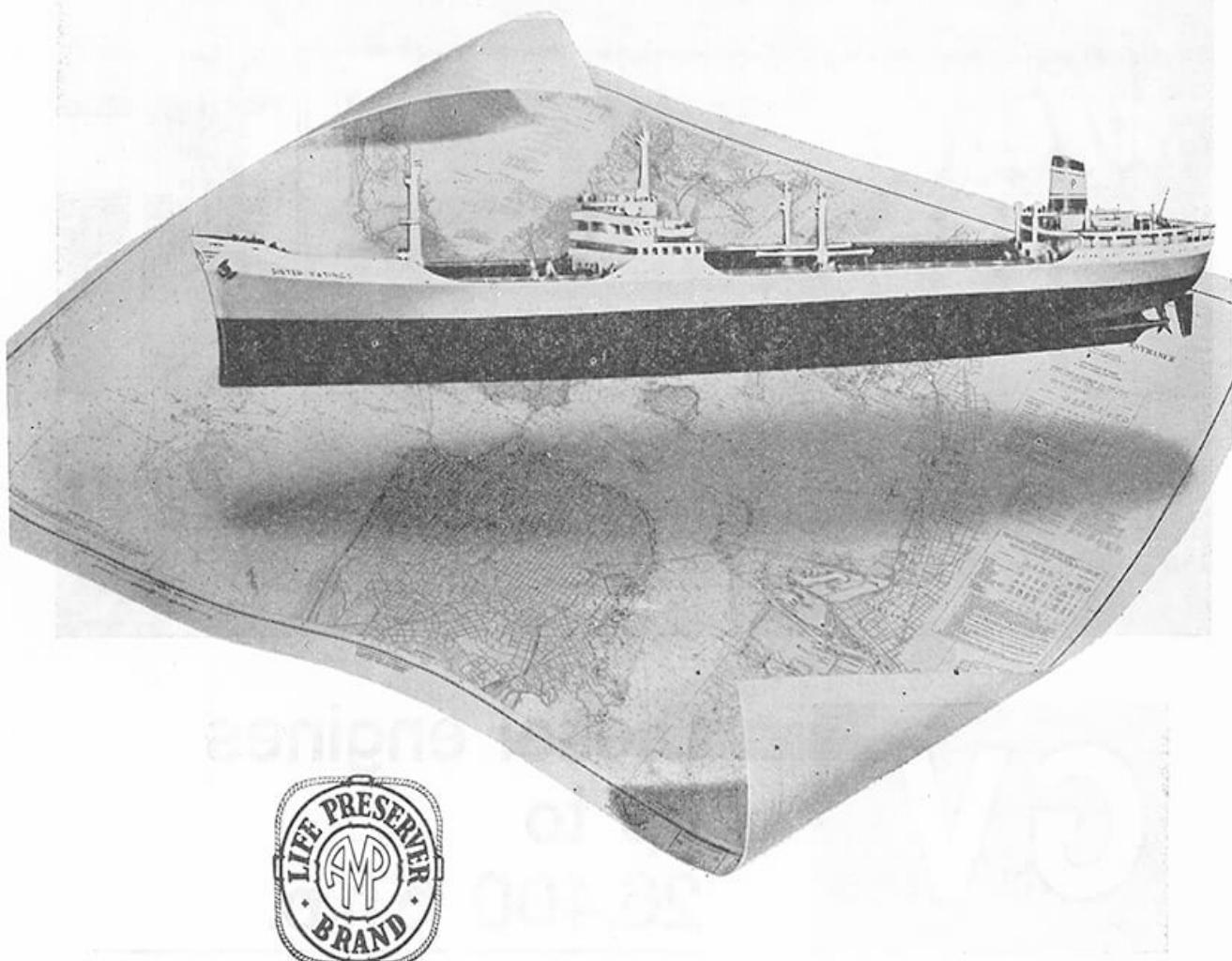


Τὸ δεξαμενόπλοιον «Σταῦρος Γ. Λιβανὸς» κατὰ τὸν δοκιμαστικὸν τοῦ πλοίου. Τὴν 29ην Μαρτίου παρεδόθη εἰς τοὺς ιδιοκτήτας του ἀπὸ τὰ Ναυπηγεία Κούρε τῆς Ἰστανίνας. Είναι χωρητικότητος 68.500 τόνων d.w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους 16.000 ἵππων, ταχύτητος ὑπηρεσιακῆς 16 μιλ. Ἡ τρόπις του ἐτέθη τὴν 22αν Αύγουστου. Καθειλκύσθη τὴν 2αν Δεκεμβρίου, μὲ ἀνάδοχον τὴν Κυρίαν Σταύρου Νιάρχου, καὶ παρεδόθη τὴν 29ην Μαρτίου, ἐντὸς 7 μηνῶν!

Δύνα ἀκόμη κατὰ τὶς μικρότερα δεξαμενόπλοια κατασκευάζονται εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα διὰ λ) σμὸν τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ. Καὶ τὰ τρία εἶναι προναυλωμένα.

QUALITY!

If your ship floated in air, she would not need the Quality coatings we have developed over the years. But Quality is what we believe in. You'll find it pays to fight corrosion, stress and marine growth with the best quality—American Marine Paint

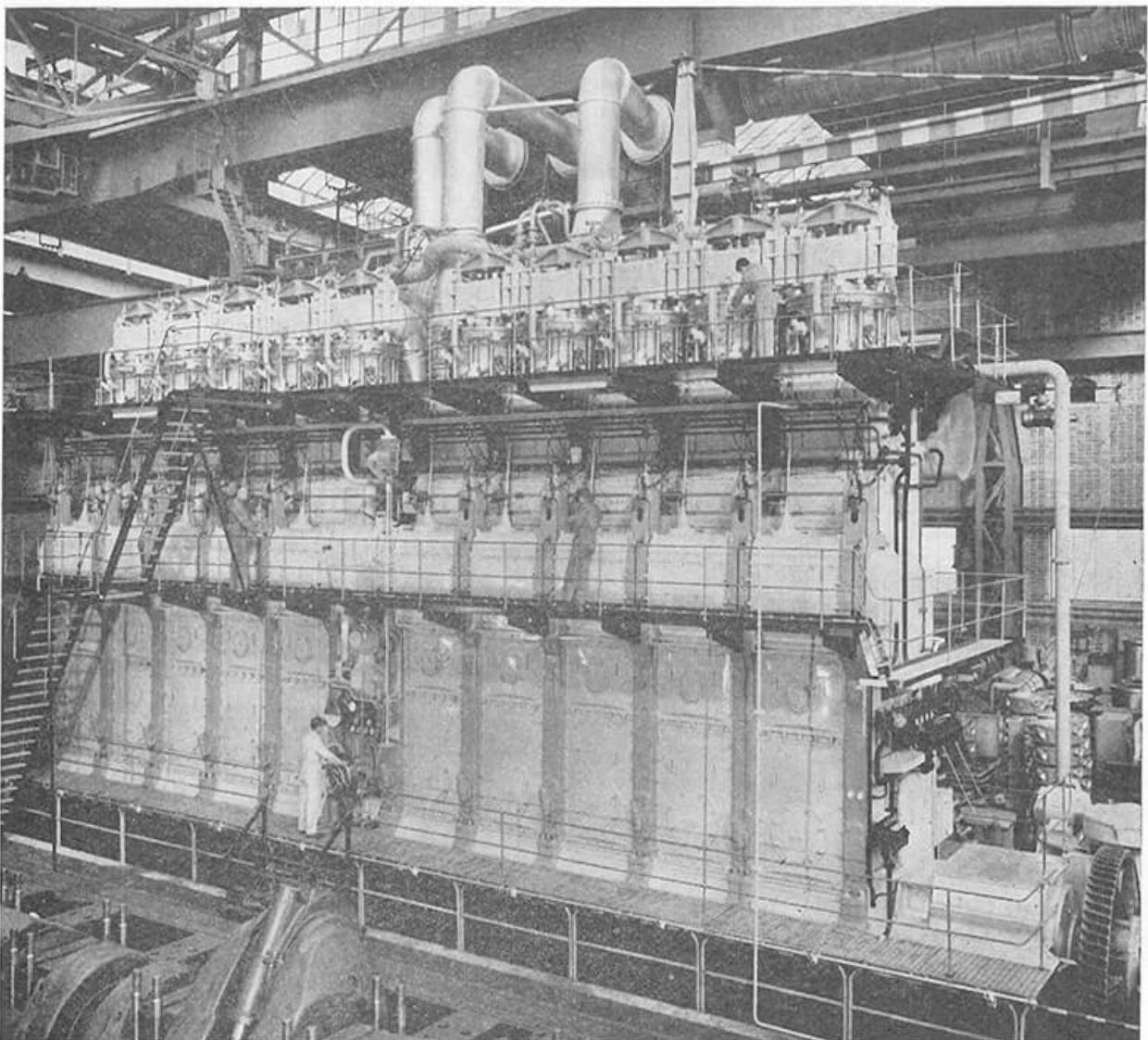


SINCE 1903

There's an AMERICAN MARINE product for every surface—keel to masthead, stem to stern, interior or exterior. Bring your next paint problem to us. We'll apply the knowledge gained from half a century's experience in developing and producing one level of Quality—the best!

AMERICAN MARINE PAINT COMPANY

HOME OFFICE: 311 CALIFORNIA STREET, SAN FRANCISCO



Diesel engines
up to
26,400 b.h.p.

GÖTAVERKEN

GÖTEBORG
SWEDEN



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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :
 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 Διευθυντής Τυπογραφείου : Αθ. Κωσταράς, Θεμίδος 80 — Αμαρούσιον
 'Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ

Αύριον Πέμπτην κατατίθεται είς την Βουλήν παρά τού Υπουργού τών Οικονομικών τὸ νομοσχέδιον «περὶ φορολογικῆς ἀπόλλαγῆς τῶν νεοτεύκτων πλοίων ἐπὶ 10ετίαν».

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Παραγγελίαν δύο «μπάλκ - κάρριερ» τῶν 30.000 τόνων ι.ν. διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Χανδρή ἐπέτυχον τὰ ναυπηγεῖα Λοτίνη Πίκερσγκιλλ, τοῦ Σάντερλαντ. Θά είναι δηζηλεκίνητα, μὲ μηχανᾶς «Σούλτζερ», δυνάμεως 12.000 πόπων καὶ θά παραδοθούν τὸν Ιούνιον τοῦ 1965 τὸ πρώτον καὶ τὸν Οκτώβριον τοῦ ίδιου ἔτους τὸ δεύτερον. Πίστωσις διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας τῶν, δεκαετοῦς ἔξοφλήσεως, παρεσχέθη, ἐπὶ τὴ βάσει τῶν τελευταίων πιστωτικῶν διευκολύνσεων τοῦ ἀγγλικοῦ Δημοσίου διὰ ναυπηγήσεις.

—'Ανεκοινώθη ἡ παραγγελία δύο «μπάλκ - κάρριερ» τῶν 33.510 τόνων ι.ν. ἔκαστον, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ισικαβατζίμα - Χαρίμα διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐταιριῶν «Isla Fraganeia» καὶ «Isla Pedregal» (παραφυάδων τῆς «Οράιον»). Θά είναι δηζελοκίνητα, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 12.000 πόπων καὶ θά κοστίσουν 3.850.000 δολλ. κατὰ σκάφος, μὲ τὰς γνωστὰς πιστωτικὰς διευκολύνσεις.

—'Επεκυρώθη ἔξ αλλου, ἡ παραγγελία παρὰ τῆς «Hellenic Shipping and Industries, Co» (Χαλιδουργική τῶν Ἀθηνῶν) εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σανογιάσου, τῆς Οζάκας, ἐνὸς «μπάλκ - κάρριερ» τῶν 23.100 τόνων ι.ν., δηζελοκίνητου, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 10.500 πόπων.

—Συνεπείδι διαφορῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκτελεσθεῖσαν ἔργασίαν καὶ μολονότι ἔξετλεσεν ἐπιτυχεῖς δοκιμᾶς δὲν παρελήφθη εἰσέστι ἀπὸ τὴν «Ορίεντ Μήντ Ηστ» τὸ φορτηγὸν «Ορίεντ Μάρινερ», 8.665 τόνων γκρός. Παραμένει εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπιλμπάρο.

—'Ελλην ἁφολιστής διαπραγματεύεται μὲ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης τὴν κατασκευὴν ἐνὸς μπάλκ κάρριερ. Οἱ προταθέν-

τες ὄροι — λόγῳ τῆς παρεχομένης ἀπὸ τὸ ιταλικὸν Δημόσιον ἐπιχορηγήσεως εἰς τὰ ναυπηγεῖα — ἐκρίθησαν λίαν συμφέροντες. Περισσότεραι πληροφορίαι δὲν ἔγνωσθησαν.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

—'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Πεονεὺ εἰς Σαΐν Ναζάρι παρεδόθη τὴν 11ην Φεβρουαρίου εἰς τὸν ἔφοπλιστὴν κ. 'Αντ. Παπαδάκην τὸ μπάλκ κάρριερ «Βικτώρια», 15.200 τ. γκρός. Πρόκειται περὶ τὸν ἐθδόμου σκάφους ἐκ μάζη σειρᾶς ὅκτω, ἀτινα παρηγγέλθησαν ἀπὸ μέρους διαφόρων Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν. Είναι ἀδελφὸν τοῦ μπάλκ κάρριερ «Ντέστρεχαν», ὅπερ παρεδόθη εἰς τὸν ίδιον πλοιοκτήτην ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα τὸν Ιανουάριον τοῦ 1963. Τὸ «Βικτώρια» εἶναι δηζελοκίνητον, μὲ μηχανᾶς «B. & W.», δυνάμεως 9.000 πόπων εἰς τὰς 115 στροφάς, ἀνέπτυξε δὲ ταχύτητα 15½ μιλίων, ἐν ἐμφόρῳ καταστάσει. Διὰ τὰς φορτοεκφόρτωσεις του εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ ἡλεκτροκίνητα βαρούλκα καὶ μὲ γερανούς τῶν 3 καὶ τῶν 5 τόνων.

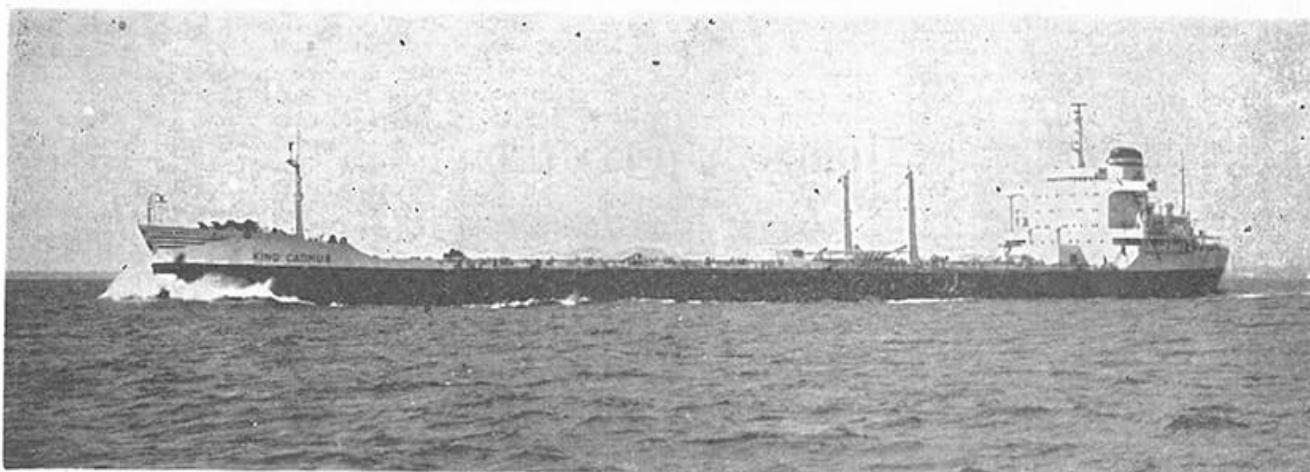
ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Εἰς τὸ υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήμησαν αἰτήσεις διὰ τὴν νηολόγησιν, ἐπὶ τὴ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔνεών κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἐ μ π α σ ἀ ν τ α, δεξαμενόπλαιον (πρώην νορδηγικὸν «Tank Prince», νεοαγραρούσθεν), 10.006 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐμπασάντα», ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν Κέρκις Σίππιγκ, Κόμπανον». Ἐχοργήθησαν προσωρινά ἔγγραφα, διότι τὸ σκάφος ἐπανεπαλήθη πρὸς διάλυσιν, ὡς γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην.

2. «Α γ ε λ ι κή», φορτηγὸν (πρώην νορδηγικὸν «Boorgholt», νεοαγραρούσθεν), 5.667 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σ. Ελλε», ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Διώρυξ» (Ἑλλάς) Ναυτεμπορική Α.Ε.».

ΠΑΡΑΔΙΔΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ



Τὸ νεότευκτον τάνκερ, τοῦ Οίκου Μάρκου Νομικοῦ, «Κίνγκ Κάδμος», 55.000 τόν. ι.ν. κατὰ τὰς δοκιμάς του. (Ναυπηγεῖα Ούραγκας). Τὰς παρηκολούθησαν, μετὰ τοῦ κ. Π. Νομικοῦ καὶ οἱ κ.κ. Καραμανλῆς καὶ Θεοδωρακόπουλος.

3. «Εύρυδικη», δεξαμενόπλαιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν θυματοῦ), 14.606 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σάν Μπαζίλιο» (διαχείριστις κ. Μαρκεσίνη).

ΥΨΩΣΑΝ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Διεγράφησαν ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, ὡς υψώσαντα τὴν λιβεριανὴν σημαίαν τὰ λιμπερτοὺς «Νάτα», 7.228 τ. γκρός (τὸν 1943) ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ιανόστασαν» καὶ «Νικόλας Α.», 7.229 τ. γκρός (τὸν 1943), ἀνήκον εἰς τὴν κ. Καλλ. Πατέρα.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γιοκοχάμας καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Ρέντμπταν» (παραφυάδος τοῦ Οίκου Ωνάση) καθειλύσθη τὴν 1ην Απρίλιου τὸ δεξαμενόπλαιον «Ολύμπικ Γένιμζ», 31.800 τ. γκρός ἢ 55.000 τ. ι.ν. περίπου.

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ

Τὴν παρελθόνταν Κυριακὴν 12ην Απρίλιου καθειλύσθη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Μονφαλκόνε τὸ πρώτον ἐκ τῶν τριών ἀκτοπλοϊκῶν ὀχηματαγωγῶν, μὲ ἀνάδοχον τὴν Δίδα Κέδρου, θυγατέρα τοῦ εἰς Τεργέστην ἔγκατεστημένου ὀμογενοῦς κ. Α. Κέδρου.

ΤΟ TANKER "ΕΥΓΕΝΙΑ..

Εἰς τὰς ἀρχὰς Απριλίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούπιτισ εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ορφεύς» (παραφυάδα τοῦ Οίκου Νιάρχου) τὸ δεξαμενόπλαιον «Εγγενία», 35.200 τ. γκρός ἢ 55.970 τόνων ι.ν., ἐν ἐτῶ τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν ἀτινα ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ναγκασάκι διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου. Τὸ «Εγγενία» εἶχε καθελκευθῆ ὑπὸ τὸ θυματό «Γουόρλιτ Ινχέριτορ», φέρει δὲ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμάς του ταχύτητα 16.68 κόμβων. Κατ' ἀνακοίνωσιν ἀρμόδιους ἐκπροσώπους τῶν ναυπηγείων καὶ τὰ τέσσαρα νέα δεξαμενόπλαια τοῦ κ. Νιάρχου ἔχουν σχεδιασθῆ μὲ εὐρείαν ἐφαρμογὴν τοῦ αὐτοματισμοῦ διὰ τὴν ταχυτέραν αὐτῶν φορτεκφόρτωσιν.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν ἀνθρακοφόρον «Firelight», 2.481 τ. γκρός, 4.380 τόνων ι.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 35.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλήθη εἰς Σάντερλαντ.

—Τὸ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Κέιπ Ρίον», 7.131 τ. γκρός, 10.810 τόνων ι.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέον τοῦ 1963, ἐπαλήθη πρὸς χρόνου εἰς ἔφοπλιστὰς τῆς Μανιλᾶς, ἀντὶ τιμῆς 85.000 λιρῶν (περιλαμβανομένων τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπαρχόντων καυσίμων καὶ υλικῶν).

—Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Thelma», 1.652 τ. γκρός, 2.774 τόνων

δ.ω. και ναυπηγήσεως 1935, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων άντι μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ παραλαβήν, ώς ἔστι καὶ εύρισκεται, εἰς Γλασκώνη.

—Τὸ μικρὸν γαλλικὸν μότοροπιτ «Dijonais», 385 τ. γκρός, 510 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1949, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων, μὲ παραλαβήν εἰς Ρουέν. Περισσότεροι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

—Τὸ ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Winsor» 2.831 τ. γκρός, 4.380 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερδέου τοῦ 1959, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων, άντι τιμῆς 35.000 λιρῶν.

—Παρ' Έλλήνων, ἐπίσης, ήγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 110.000 λιρῶν καὶ τὸ δελγικὸν φορτηγὸν «President Cattier», 4.887 τ. γκρός, 9.402 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ σερδέου τοῦ 1963. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος διασέτει χώρων 583.031 κ.π. διὰ γενήματα ἥ 527.645 κ.π. διὰ δέματα.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν «Γεώργιος Τσαβλίρης», 5.654 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1935, μεταδιβασθὲν εἰς τὴν ἑταῖριν «Τραφάλγκαρ» (διαχείριστις κ. Ἀλ. Τσαβλίρη), ἀντικατέστησε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν διὰ ἄγγλικῆς καὶ μετωνομάσθη «Newmeadow».

—Τὸ πωληθὲν εἰς ἑφοπλιστὰς τῆς "Απωνοτολίης φορτηγὸν «ΕΚ ι π ρ i n α», 6.992 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραδόθην εἰς τὴν Σιγκαπούρην μετωνομάσθη «Ever Health». Η σημαία τῆς Λιβερίας διετηρήθη ἀπὸ τοὺς ἄγοραστάς.

—Παραληφθὲν εἰς τὴν Γλασκώνην ἀπὸ τοὺς "Ελλήνας ἄγοραστάς του ἡ ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Thelma», 6.52 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1935, μετωνομάσθη «Savagort» καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Παρελθόφητε εἰς τὴν Τεργέστην τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας «Εὐαγγελίστριας λιβεριανὸν φορτηγὸν «Constructor», 7.229 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944. Η λιβεριανὴ σημαία διετηρήθη, τὸ δὲ σκάφος μετωνομάσθη «Κ ί μ ω ν».

—Τὸ ἀνήκον εἰς ἐλληνικὰ συμφέροντα ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Jeana», 8.285 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, πωληθὲν εἰς ἑταῖριαν ἀμερικανικῶν συμφέροντων παρεδόθη εἰς Νόρδερνον ρεῖντζ καὶ μετωνομάσθη «Oceanic Tide».

—Τὸ φορτηγὸν «Θεόδωρος Τσαβλίρης», 7.172 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, μεταδιβασθὲν εἰς τὴν ἑταῖριν «Τραφάλγκαρ» (διαχείριστις κ. Ἀλ. Τσαβλίρη), ὑψωσεν εἰς Ρόττερνταμ τὴν ἄγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Newgrove».

—Ἐπανδρώθεντα μὲν ἐλληνικὰ πληρώματα καὶ ἀσφαλισθέντα εἰς τὸ Ν.Α.Τ.Ο. περιελθόθησαν εἰς τοὺς πίνακας τὰ λιβεριανὰ δεξαμενόπλοια «Σ ο υ β ρ ε τ τ α», 16.127 τ. γκρός (τοῦ 1952) καὶ «Τρανσάσια», 10.172 τ. γκρός (τοῦ 1944).

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ νορθηγικὸν μότορ-τάνκερ «Tank Prince», 10.006 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ὅπερ εἶχε πωληθῆ εἰς Βέλγους διαλυτάς, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον μετωνομάσθη «Ε μ π α σ ἄ ν τ α». Ἐν συνεχείᾳ, οἱ «Ελληνες ἄγορασται του τὸ μετεπώλησαν ἀντὶ τιμῆς 76.000 λιρῶν (ἥτοι πρὸς λίρας 15 περίπου, κατὰ τόνων Ἐλαφρᾶς χωρητικότητος) εἰς διαλυτάς τοῦ Χόγκ Κόγκ, ὅπου καὶ θά τὸ παραδώσουν τὸν προσεχῆ Αὔγυστον, καρπούμενοι τοῦ ναύλου διὰ τὸ πρὸς τὴν "Απωνοτολήν ταξίδιον τοῦ σκάφους.

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «Ακρη», 7.246 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς πρὸς λίρας 14.10.0 κατὰ τόνων Ἐλαφρᾶς χωρητικότητος.

—Ἐπίσης τὸ λίμπερτο «Σ ἄ ν τ α Β ε ν ε τ ι α» (σημαία Λιβερίας), 7.250 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς Φορμόζης ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν, ώς ἔστι καὶ εύρισκεται, εἰς

Κεελόγκ.

—Τὸ ἀνήκον εἰς ἑταῖριαν ἐλληνικῶν συμφέροντων λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Republique» («Τ. 2»), 10.581 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανούς διαλυτάς ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ αἷμεσον παράδοσιν εἰς Βαλτιμόρην, ὅπου εὐρίσκεται παρωπλισμένον ἀπὸ τῆς 12ης Μαρτίου 1960.

ΟΙ ΕΙΣΑΚΤΕΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικού Ναυτικού εἰσηγήθη, ὅπως κατὰ τὸ σχολικὸν ἔτος 1964—1965 εἰσαχθοῦν εἰς τὰς Ναυτικὰς Σχολὰς νέοι μαθηταὶ ὡς ἀκολούθως:

Εἰς τὰς Σχολὰς Πλοιάρχων "Υδρας, Κύμης καὶ Σύρου ἀνὰ 35. Εἰς τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων Ἀσπροπύργου 40, εἰς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν 65 καὶ εἰς τὴν Σχολὴν Ασυρματιστῶν Ἀσπροπύργου 40.

Βάσει τῆς εἰσηγήσεως ταύτης θὰ ἐκδοθῇ ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΕΙΣ ΤΟ Ι.Μ.Κ.Ο.

Οἱ κ.κ. Ν. Σταμπολῆς, Σ. Πλυτζανόπουλος, λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ καὶ Ν. Κομνηνός, Π. Βουλγαρίδης, Ι. Δ. Φασαλίδης καὶ Δ. Πατέρας ἀπὸ μέρους τῶν ἑφοπλιστῶν, θὰ ἀποτελέσουν τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν, ητοι θὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν συνερχομένην εἰς Λονδίνον τὴν 20ῆν Ἀπριλίου διάσκεψιν τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς ἀσφαλείας ἐν θαλάσσῃ.

ΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

Ἄνεχωρησαν διὰ τὴν Ούκσιγκτωνα οἱ κ.κ. Ν. Σταμπολῆς καὶ Τσάλλας, ίνα μετὰ τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαιμού παραστοῦν εἰς τὴν ἑκατοντάρετην τὴν 14—16 Ἀπριλίου διάσκεψιν τῶν χωρῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. διὰ τὸ θέμα τῶν ἀσφαλίσεων τῶν συμμαχικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου.

ΠΑΛΤΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ S.O.L.

Ἡ γνωστὴ εἰς τὸν Ἐλληνικὸν Εμπορικὸν Κόσμον ἀποτολικὴ ἑταῖρια «Svenska Orient Linien», εἰς τὴν συνεχὴ προσπάθειάν της ὅπως συμβάλῃ οὐσιαστικώτερον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν Ἐλληνο-Σουηδικῶν ἐμπορικῶν σχέσεων, διωργάνωσε καὶ ἐπραγματοποίησε διὰ δευτέραν φοράν, ἐν μικρῷ γραφεῖῳ πλωτὴν ἔκθεσιν Σουηδικῶν διοικητικῶν προϊόντων. Εἰς τὴν ἔκθεσιν συμμετέχον 80 Σουηδικοὶ οἰκοι.

Ἡ ἔκθεσις αὕτη λαμβάνει χώραν ἐπὶ τοῦ δηζελοπλοίου τῆς «Τιμητή πατέρα», τὸ δόπιον κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τὴν δημοτικήν Απριλίου ἐ. ἐ. Πλήθες κόσμου διοικητῶν καὶ ἐμπόρων ἐπεσκέφθη τὴν ἔκθεσιν καὶ μετά δικαιολογημένου θαυμασμοῦ ἐπεξειργάσθησαν τὰ ἔκθεματα.

ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΣΥΡΟΝ

Ο κ. 'Ιω. Παρίσης μᾶς πληροφορεῖ, δῖτι συντομώς θὰ ἀρχισῃ λειτουργῦσσα εἰς τὴν Σύρον ἐσχάρα (καρνάγιο) μὲ μηχανήματα ἀνύψωτικῆς διάμετρου διὰ πλοίον 800 ἔως 1.000 τόνων, σιδηράτη ἥ ξύλινα, διὰ καθαρισμούς τῶν ύψηλῶν των καὶ ἐπισκευάς. Εἰς τὴν Σύρον λειτουργούν ηδη μηχανουργεία,

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,
Foresore.

ἄτινα εἶναι λίαν ἔξυπηρετικά καὶ ἀναλαμδάνουν ἐπισκευαστικάς ἔργασίας εἰς συμφερούσας τιμάς.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Ἐνεκρίθη παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ὃ ἐκ νέου λιμενισμὸς εἰς τὴν Σύρον τοῦ δεξαμενοπλοίου «Αριστοφάνης» («Αριστοφάνης»), προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ τοῦτο προσωρινῶς ὑπὸ τῆς ἑταῖριας ΣΕΚΑ, ὡς ἀπόθικη ὑγρῶν καυσίμων διὰ τὸ ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλοίων. Προστίθεται, δῖτι συντόμως θὰ γίνη ἐγκατάστασις μεγάλων δεξαμενῶν εἰς τὴν θέσην Λαζαρέττα, τῆς Σύρου, ἀπὸ τὰς ποτίσιας καὶ θά χορηγούνται εἰς τὸ μέλλον τὰ εμπώνκερς.

ΝΕΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Γ' τάξεως ἐπέτευχον οἱ κ.κ. Σπ. 'Ανανιάδης, 'Ιω. 'Αθηδελόπουλος, Γ. 'Αλαφούζος, Δ. 'Αγαπούσης, Ν. 'Αναγγώντου, Χρ. 'Αργύρης, Λ. 'Απέσσος, Κ. 'Αθανασίου, Χρ. 'Αποστόλου, 'Ιω. 'Αργυρός, Ν. 'Βόλης, 'Αθ. 'Βαμβακούλης, Εύ. 'Βανδώρος, Γ. 'Βασιλάκης, Π. 'Βαρουσάκης, Β. 'Γαζής, Ν. 'Γιαννόπουλος, Λ. 'Γλυνός, Κ. 'Γλύκας, Ζ. 'Γιαννόπαππας, Χρ. 'Γιαννίσης, 'Αθ. 'Γιαλούρης, Χρ. 'Δημητρίου, Ν. 'Διονυσίου, Κ. 'Δισάκας, Γ. 'Δρακόπουλος, Λ. 'Δουδουσάκης, Κ. 'Ζαφειρόπουλος, Σπ. 'Ζαμπέλης, Μ. 'Ζωγράφος, Χ. 'Ζαγοριανός, Χρ. 'Θεοχάρης, Π. 'Θεοδωράκης, Γ. 'Καρασχάλιος, Στ. 'Καβαντούρας, 'Αθ. 'Καμπάσης, Μ. 'Κασμάς, Σπ. 'Καρδάσης, Φ. 'Κουκούνος, 'Ηλ. 'Κωτιάδης, Κλ. 'Κιάσος, Γ. 'Καλλίνικος, Ν. 'Κυριάκος, Γ. 'Κουντούπης, Χ. 'Κυριαζής, Ν. 'Καθούργιας, 'Ιω. 'Καλλικάντζαρος, Μηνάς 'Κασμάς, Π. 'Κριώνας, Δ. 'Κουτσαλάς, Κ. 'Λεμονής, Γ. 'Λυμπέρης, Μ. 'Μούρτζινος, Στ. 'Μαυρογιώργης, Μ. 'Μάπας, 'Ιω. 'Μπάρμπας, Δ. 'Μποζόνικος, Π. 'Μαστοράκης, Β. 'Μέντης, Δ. 'Μπουτσιάρης, Μ. 'Μαυρής, Κ. 'Μούτσης, Εύσ. 'Μπογιατζής, Μ. 'Μίχος, Σ. 'Μπήλιος, 'Ιω. 'Μπουλαμένης, Β. 'Μαρτάγιας, Π. 'Μπενέτης, Κ. 'Μαρίνος, 'Ιω. 'Μαρίνος, Δ. 'Νεαμονίτης, Κ. 'Νομικός, Β. 'Νίσυρος, 'Ιω. 'Νοτιάς, Δ. 'Ξηραδάκης, Π. 'Παπαπαστόλου, Φ. 'Παπαδόπουλος, Σπ. 'Παρνασίδης, Εύσ. 'Πάλμος, 'Άλ. 'Παπασταμάτιου, Ν. 'Παυλίδης, Εύ. 'Παπαγεωργίου, Κ. 'Πετράκης, Δ. 'Παπάκης, Σπ. 'Πάτρας, Χρ. 'Παγάνης, Ζ. 'Ραΐσης, Γ. 'Ραπτόπουλος, Μ. 'Ριζάτουλης, Στ. 'Στόγιαννος, 'Αν. 'Σκοπελίτης, Κ. 'Συμιανάκης, Εύσ. 'Σαρέλης, 'Ιω. 'Σαρμανάς, 'Ιω. 'Σπανομαγκίδης, 'Αν. 'Σκοπελίτης, Κ. 'Συμιακάκης, Εύδ. 'Σαζακλής, Γ. 'Σταυρούλακης, 'Ιω. 'Στέλλας, Δ. 'Τραγάνης, 'Αντ. 'Τσατσαρώνης, Μ. 'Τριανταφύλλου, Γ. 'Τσανής, Ν. 'Τσαντούλης, Λ. 'Τσουβέλης, 'Άλ. 'Τσιθρας, Θ. 'Φύσσας, Π. 'Χατζηγιάνης, Ν. 'Χαλδᾶς, Π. 'Χούλης, Π. 'Χήρας, Γ. 'Χατζηρήγας. 'Εμμ. 'Χάλαρης καὶ Ν. 'Ψημονάτος.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ"

Μεταξὺ 20ῆς 'Ιανουαρίου καὶ 27ῆς Μαρτίου ἐξ. ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα», τοῦ Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλντ Γκράτιτιοντ» (λιθ. δεξ.), 32.540 τόνων δ.ω., «Ολύμπικ Μάρινερ» (παν. δεξ.) 16.576 τόν. δ.ω., «Αριστον» (λιθ. δεξ.) 15.360 τ. δ.ω., «Γουόρλντ Ιντουστρύ» (λιθ. δεξ.) 41.005 τόνων, «Γουόρλντ Γκάρτιτσα» (λιθ. δεξ.), 32.570 τέμνων, «Γουόρλντ Χόπτα», (ἐλλην. δεξ.) 25.000 τόνων, «Ζίόν» (Ιστραπλινόν), 7.000 τόνων, «Ολυμπία» (λάινερ) 17.362 τ. γκρός, «Σύρτες» (γερμαν. φορτηγόν) 3.498 τόνων, «Αγαμέμνων» (ἐπιβατηγόν) 5.557 τ. γκρός, «Μαριάννα Λάτση» (λάινερ) 25.500 τόνων, «Γουόρλντ Σηφάρερ» (λιθ.) 19.540 τόνων δ.ω., «Εώργιος Λιβανός» (παν. δεξ.) 29.402 τόνων, «Παναχαϊκόν» (ἐλλην. δεξ.) 55.000 τόνων, «Γουόρλντ Σπίρτι» (λιθ. δεξ.) 25.888 τ. γκρός, «Μάρτζυ» (έλλ. δεξ.) 16.500 τόνων δ.ω., «Περικλῆς Χαλκούστης» (έλλην. δεξ.) 32.000 τ. δ.ω., «Αγία Θαλασσινή» (λιθ. φορτηγόν) 11.025 τόνων δ.ω., «Ατλαντικ Κούνη» (έλλην. δεξ.)

πον, συνεπείς τού διοίσου τό «Γουδριντ Τζαπόνικα». Εύρους τάς ἀγάρκων του.

«ΔΕΛΦΟΙ»: «Άπο Μαρέβα δι» Ιαπωνίαν, προσήραξε τήν 26ην Μαρτίου παρά τό Σιστερές Σάουλ, ἀλλά ἀνατικνοθή διά τῶν ίδίων του μέσων διερκούσης τῆς πλήμημας, τήν αὐτὴν ἡμέραν. Επιθεωρηθέν, εὑρέθη ἄνευ ζημιών καὶ ἀρχούς ἔλαση πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ἀναγρήσαν ἐκ της γκαπαρόρης τήν 28ην Μαρτίου διά προσριμόν του.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ»: Προερχόμενον ἐξ Ἀλεξανδραίας ντόκιν Βορδάης τήν 3ην Απριλίου, προσέκρουσε ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τῆς δεξαιμενῆς ἀνυψώσεως καὶ ὑπέστη μικρογήμητας εἰς τὴν πρῷμαν του.

«ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ»: Λόγῳ θυελλῆς καὶ τῆς συνεπείς ταύτης δγκώδους ἀποθαλασσίας, ὑπέστη τήν 17ην Μαρτίου ζημιάς ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ τῆς προδηλούσας παρὰ τὴν διόπιν ἡτο περιβαλλημένου εἰς λιμένα Νεαπόλεως.

«ΕΙΡΗΝΗ Χ.»: Άπο Χαϊδύκην διά Κορέαν, μὲ φορτίον μεταλλεύματος προσήραξεν εἰς στήγμα $G=20^{\circ}37'$ Β καὶ $\lambda=107^{\circ}09'$ Α, ὑπέστην σοδαράς ζημιάς καὶ διαρροήν εἰς τὸ δι' ἄριθ. 1 κιτόν του.

«ΕΛΕΝΗ Κ.»: Αφιχθὲν εἰς Οὔρανα τῆς Ιαπωνίας, ἀνέφερε τήν 1ην Απριλίου διτὴν ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκυρίας. Αἱ ζημιές ἐπισκευάζονται.

«ΕΤΑΙΓΤΕΛΟΣ»: Ιδε «Πανδεσσαν». Συνεπείς τῆς περὶ τῆς ὁ λόγος συγκρούσεως, τὸ σκάφος ὑπέστη ρήγμα εἰς τὴν περιοχὴν τῆς δεξιᾶς δεξαιμενῆς ἡμέρας, χυθέντων εἰς τὴν θάλασσαν περὶ τούς 15 τόνους πετρελαίου. Ζημιάς ἐπίσης ὑπέστη ἡ δεξιὰ παρεά τοῦ πλοίου καὶ ἀπολέσθη ἡ θεράπεια του ἄγνωστη.

«ΗΑΕΚΤΡΑ»: Άπο Ρότερνταμ διά Κέλπον, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ πλοιοῦ συνεργείου ἀνορύξεως πετρελαίου «Εύγενης Αἴλαντ» τὴν νότια τῆς Σης Απριλίου. Ἐκ τῆς συγκρούσεως τὸ πλωτὸν συνεργείον ὑπέστη σοβαρωτάτας ζημιάς, ἔξερράγη δὲ ἐπ' αὐτοῦ καὶ πυρκαΐα, κατασθοθεῖσα εἰς Σαχινήν. Πάρε, ὅπου τοῦτο προσήγγισε τήν 9ην Απριλίου. Αἱ ζημιές τοῦ συνεργείου ἀναθιδάζονται εἰς ημίσιου ἑκατομμύριουν δολλάρια, ἥν αἱ ζημιές τοῦ «Ηλέκτρα», κατευθυνόντος εἰς προσριμόν του, εἶναι ἀγνωστοί. Δὲν ὑπάρχουν ἀνθρώπινα θύματα.

«ΚΑΣΤΟΡΙΑ»: Μικρὸν δεξαιμενόπλοιον, κατευθυνόμενον ἐκ Ηεράματος εἰς Ηειράδα, ἔμβοτιθή τήν νότια τῆς Σης Απριλίου ἔξωθι τοῦ λιμένου Ηειράδης, συνεπείς συγκρούσεως του μὲ τὸ δηγκελόπλοιον «Ανδρομάχη».

«ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ»: Επισκευάζεται ἀπὸ τῆς Σης Απριλίου εἰς Τεργέστην ζημιάς εἰς τὸ σκάφος, τὸν ἀλικοφόρον δέξιαν καὶ τὸ πηδάλιον, προκληθεῖσας, ὡς ἀναγκέρεται, ἐκ κακοκυρίας.

«ΚΥΚΝΟΣ»: Κατὰ τὴν ἡφαῖξην του εἰς Νεαπόλιν θνατικεύσας ζημιάς ἐκ προηγουμένου ἀτυχήματος, προσέκρουσε τήν 28ην Μαρτίου ἐπὶ τοῦ παραβελημένου δηγκελόπλοιον «Μαριάννη», ἀμφότερα δὲ τὰ πλοία ὑπέστησαν ζημιές.

«ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ»: Καθ' ὅν χρόνον προσωρινίζεται εἰς λιμένα Αγίου Φραγκίσκου τήν 28ην Μαρτίου, προσέκρουσε ἐπὶ τοῦ παραβελημένου δηγκελόπλοιον «Κίγκολεϋ Νίτρα», εἰς τὸ διοίσον προεκάλεσε.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΙ»: Εδεξαιμενόθη εἰς Κουρασάο τήν 12ην Μαρτίου πρὸς ἐπισκευήν ἐλασμάτων τοῦ πυθμένου καὶ τῶν διαφραγμάτων αὐτοῦ τὰ δύοις ἔφερον ρήγματα, μετὰ δὲ τὰς ἐπισκευάς, τὸ πλοίον ἀναγκάργησε τήν 21ην Μαρτίου.

«ΛΑΜΠΡΕΤΣ»: Εκφορτώνον εἰς Λιθόρο φορτίον σίτου ἐξ Αργεντινῆς καὶ ὑφιστάμενον συγχρόνως ἐπισκευάς, ὑπέστη πυρκαΐαν ἀπὸ

κακούενον διπλεῖμψια ἐξ ἡλεκτροσυγκολλήσεως, ὡς δύοις καὶ κατεσάβην ἀπὸ τὴν πυροσβεστικὴν ὑπεράσπισιν τοῦ λιμένος τὴν 10ην Απριλίου. Αἱ προκληθεῖσαι ζημιές εἶναι μικροί.

«ΜΕΑΤΕΜΙ»: Άπο Φιλαδέλφειαν διά Τόκιο, συνεκρούσθη τὴν νότια τῆς Σης Μαρτίου μὲ παραβελημένον εἰς Ἐλλείπαπετπορτ τῆς Νέας Τεργέστης πλωτὸν γερανὸν, δύοις καὶ ὑπέστη σοδαράς ζημιάς. Ζημιές ὑπέστη καὶ τὸ «Μελτάμι» εἰς δύο ἔλασματα τῆς ἀριστερᾶς του πλευρᾶς καὶ τὰς εἰς τὴν περιοχὴν τῶν ἐνισχύσεως. Διτὶ τὴν πρόχειρον ἐπισκευήν αὐτῶν ἔξεσφορτώθη τὸ ἐντός τοῦ ἀντιστοίχου κάτους φορτίου καὶ ἐπανεσφορτώθη, τὸ δὲ πλοίον δέλαση πιστοποιητικὸν καὶ ἀπέπλευσε διά προσριμόν του.

«ΜΕΣΟΛΟΤΤΙ»: Επισκευάζονται εἰς Μόδια ζημιές, ἔξερράγη ἐπ' αὐτοῦ πυρκαΐα τὴν 7ην Απριλίου, ὡς δύοις καὶ κατεσάβηθη, προκαλέσασ-σε μικροζημίας.

«ΜΙΝΩΑΝ»: Άπο Αμερικανικὸν λιμένα τοῦ Κόλπου διά Κάντιλα, μὲ φορτίον σίτου, προσήγγισε τὴν θύραν Απριλίου εἰς Φουντασάλ τῶν Αζορῶν, ὅπου τὸ πλήρωμα προέδη σεις ἀντικαταστάσιν τῶν πυταριών ἐμβόλου ἔνδος τῶν κυλινδρῶν τῆς μηχανῆς του, ως καὶ τοῦ ἐμβόλου ὅλου κυλινδρου. Επισκευασθεῖσαν ἐπίσης ζημιές εἰς τὸ σύστημα πυγμαλίου καὶ τὸ πλοίον, λαβόν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας, ἀπέπλευσε τήν 12ην Απριλίου διά προσριμόν του.

«ΜΙΧΑΙΛΟΣ Ε.»: Εντὸς εβρίσκοντο παραβελημένον εἰς λιμένα Νεαπόλεως, ὑπέστη τὴν 28ην Μαρτίου ζημιάς συνεπείς θυελλῆς καὶ τῆς δγκώδους ἀποθαλασσίας, ἐκ προσκρούσεως εἰς τὴν θάλασσαν προδηλήτη. Προσέκρουσεν ἐπίσης καὶ ἐπὶ τοῦ ιταλικοῦ ἀλιστικοῦ «Γκράτιας», τὸ δὲ δύοις ὑπέστη ἐλαφράς ζημιές.

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΣΦΑΡΕΡΙ»: Εν πλῷ διτὸν τῆς Ιαπωνίας, τὴν 25ην Μαρτίου, ὑπέστη σοδαράς ζημιάς εἰς τοὺς λέδητας καὶ τὴν μηχανήν καὶ τὸν ἐσπέραν τῆς 30ης Μαρτίου θράξισεν ἡ ρυμουλκαήτης του ἀπὸ ιππονικῶν ρυμουλῶν ἐκ στήγματος $G=33^{\circ} 01'$ Β $\lambda=164^{\circ} 38'$ Α, ἀφοῦ προσηγοριμένος τὸ αὐτὸν ρυμουλόν ἐφοδίασε τὸ σκάφος μὲ τρόψιμην καὶ πετρέλαιον. Τὸ ρυμουλκόν μενον πλοίον ἔφθασεν εἰς Κόριπα πρὸς ἐκτέλεσην ἐπισκευήν.

«ΟΛΓΑ»: Ανέφερεν εἰς λιμένα Τζουλιάνα τὴν 15ην Απριλίου διτὶ ὑπέστη ζημιές καὶ δύο χρόνον προσωρινίζετο. Επιθεωρηθέντος τοῦ πλοίου, δὲν διεπιστώμησαν ἐμφανεῖς ζημιές καὶ ἔχοργηγήθη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας, μὲ τὸν παρατήσιον ὅπως ἔξαρχος μηδωθεὶς τυχόν ζημιάις καὶ τὰς δύοις τοῦ προσεγκέτης εἰς τὸν πλοίον τοῦ προσκάλεσεν ἐλαφράς ζημιάς. Επίσης ἔλαφράς ζημιάς ὑπέστη καὶ τὸ πλοίον, συνεχίσαν τὸν πλούν του τὴν 31ην Μαρτίου πρὸς προσριμόν του.

«ΣΤΑΡ»: Έκ Παναμᾶ διτὸν της προσεγκέτης τοῦ πλοίου, κατέστησεν εἰς τὴν Σηνατόνιαν καὶ ἀνέφερεν διτὶ ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκυρίας. Διεπιστώθη διτὶ διωλήτης καταθλιφώμενος ἐκ τοῦ φυγείου πρὸς τὴν θάλασσαν ώς καὶ δικτυωτικός σύνδεσμος αὐτοῦ είχον θραυσθεῖ καὶ ἀρρώστηρος αἴσιος οὐδετέρω ζημιάς ἐπεσκευάσθησαν, τὸ πλοίον δὲν ανεγκάργησε διά τὸν προσριμόν του.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΗΙ.»: Προσεγκέτης τοῦ πλοίου τοῦ Στεφανού διτὸν της προσεγκέτης τοῦ Στεφανού, καθέτησεν εἰς τὴν Σηνατόνιαν την 21ην Μαρτίου εἰς Κορούναν καὶ ἀνέφερεν διτὶ ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκυρίας. Διεπιστώθη διτὶ διωλήτης καταθλιφώμενος ἐκ τοῦ φυγείου πρὸς τὴν θάλασσαν ώς καὶ δικτυωτικός σύνδεσμος αὐτοῦ είχον θραυσθεῖ. Επίσης ἔλαφράς ζημιάς ὑπέστη καὶ τὸ πλοίον, συνεχίσαν τὸν πλούν του τὴν 31ην Μαρτίου πρὸς προσριμόν του.

«ΤΡΑΝΣΑΣΙΑ»: Προσκραζεν ἐντός τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ την 3ην Απριλίου καὶ ἀνειλκύθη τὴν νότια τῆς 8ης Απριλίου, ἀφοῦ ἔξαρθρωτος 1.910 τόνους φορτίου. Δὲν διεπιστώθησαν ζημιές καὶ τὸ πλοίον δέλαση πιστοποιητικὸν, προσδέπον δεξαιμενομένον μετὰ τὴν ἐκφράστων τοῦ παρόντος φορτίου του. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὸ ἀπόγευμα τῆς 9ης Απριλίου καὶ τὴν νότια τῆς αὐτῆς ημέρας διῆλθε τὸ Πόρτ Σάιδ κατευθυνόμενον εἰς Δανίαν.

«ΦΟΙΝΙΣ»: Δεξαιμενοισθὲν εἰς Μάλταν τὴν 9ην Απριλίου εὑρέθη ἔχον σοδαράς εἰς τὰ θυράλα ζημιές, προκληθεῖσας ἀπὸ προσάραξην, τῆς ποτίσης δὲ τοῦ πότου καὶ δύο χρόνος δὲν κατέστη προσδιορισθῆ. Αἱ ἐπισκευασίαι συνεχίζονται.

«ΧΡΥΣΑΝΘΗ»: Άπο Φιλαδέλφειαν διτὸν τῆς Ιαπωνίας, προσήραξε τὴν πρωτίαν τῆς 8ης Απριλίου, προσειστάσης οὐδέλαχης περὶ τὰ 12 μίλια διπότο λιμένος Φιλαδελφείας.

«ΧΡΙΣΑΝΘΟΝ. Κ.»: Αποτέλεσον ἐκ τοῦ λιμένος Λιγή καὶ προσδεδεμένον εἰσέστη ὑπὸ τῶν ρυμουλκοῦν, προσέκρουσε τὴν 10ην Απριλίου ἐπὶ τῶν πλευρῶν τῆς δεξαιμενῆς ἀνυψώσεως. Συνεπείς τῆς προσκρούσεως προσκληθήτη ζημιάς εἰς τὸν στορέα, λόγῳ τῆς δύοις δὲ ἀγκυρών του, Αρφότερα τὰ σκάφη ἡγιασμούσθησαν εἰς Μπουγιούκντερε πρὸς ἐκτέλεσην προσειστάσην.

«ΠΑΝΟΣΕΑΝ» (παναματίκον): Άπο Γένοβαν διτὸν τῆς Οδηγήσαν έχον σοδαράς εἰς τὰ θυράλα ζημιές, προκληθεῖσας πρὸς τὰ 15 μίλια τοῦ λιμένος Φιλαδελφείας.

διτὸς Βελτιμόρην, περὶ τοῦ διοίσου ὀνεφέρομεν εἰς τὸ προγοργίμενον τεῦχος μαζε, προσήγγισε, συνεπείς ὀλλήντης τῶν μηχανῶν του καὶ εἰς Βερμούδας. Μετὰ τὴν ἐπισκευήν αὐτῆς ἀνεγκάρησε τὴν 28ην Μαρτίου, ἀλλά ἐπέστρεψε τὴν ίδιαν περιπολίαν καὶ ὑπέστη ἀρκετάς ζημιές, ἡ ἐπισκευή τῶν δύοις πλοίοιν τοῦ πλοίου.

«ΠΑΖΤΖΕΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ»: Άπο Νέαν Όρλεάνην δικό Κόρπους Κερστι, προσέκρουσεν ἐπὶ προθλήτης εἰς Νέαν Όρλεάνην τὴν 24ην Φεβρουαρίου καὶ ὑπέστη ἀρκετάς ζημιές, ἡ ἐπισκευή τῶν δύοις πλοίοιν τοῦ πλοίου.

«ΠΟΛΗ»: Άπο Λιμένοργον διά Καλκούσταν συνεκρούσθη τὴν 3ην Απριλίου μὲ τὸ δηγελόπλοιον «Κλάν Μακγιλέριου» ἔξωθι τῆς Γενούης. Τὸ ἀγγλικὸν πλοίον πλοίον ὑπέστη ἀρκετάς ζημιές εἰς τὸν πλούν του.

«ΡΕΖΟΛΟΙΟΥΤ»: Μὲ φορτίον οιτερῶν ἀπὸ Χιονίσταν διά Κάντιλα, προσήραξε τὴν πρωτίαν τῆς 2ης Απριλίου παρὰ τὸ Σάουθ Πάρκ τῆς εἰσόδου τοῦ Μισσισσιπῆ καὶ μετὰ 24ώρων περίπολον τῆς μηχανῆς διά τῶν ίδιων του μεσών. Τὸ πλοίον ἔπλευσεν εἰς Νέαν Όρλεάνην, δημούλων δὲ ἐπιστρώντων τῆς θυελλῆς. Τὸ πλοίον δέλαση πιστοποιητικὸν, λαβόντα τὸ πλούν του τὴν 12ην Απριλίου καὶ τὸ πλοίον δέλαση πιστοποιητικὸν τοῦ πλοίου τοῦ παρόγευμα τῆς 9ης Απριλίου καὶ τὴν νότια τῆς αὐτῆς ημέρας διῆλθε τὸ Πόρτ Σάιδ κατευθυνόμενον εἰς Δανίαν.

«ΦΟΙΝΙΣ»: Δεξαιμενοισθὲν εἰς Μάλταν τὴν 9ην Απριλίου εὑρέθη ἔχον σοδαράς εἰς τὰ θυράλα ζημιές, προκληθεῖσας ἀπὸ προσάραξην, τῆς ποτίσης δὲ τοῦ πότου καὶ δύο χρόνος δὲν κατέστη προσδιορισθῆ. Αἱ ἐπισκευασίαι συνεχίζονται.

«ΧΡΥΣΑΝΘΗ»: Άπο Φιλαδέλφειαν διτὸν τῆς Ιαπωνίας, προσήραξε τὴν πρωτίαν τῆς 8ης Απριλίου, προσειστάσης οὐδέλαχης περὶ τὰ 12 μίλια διπότο λιμένος Φιλαδελφείας.

DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

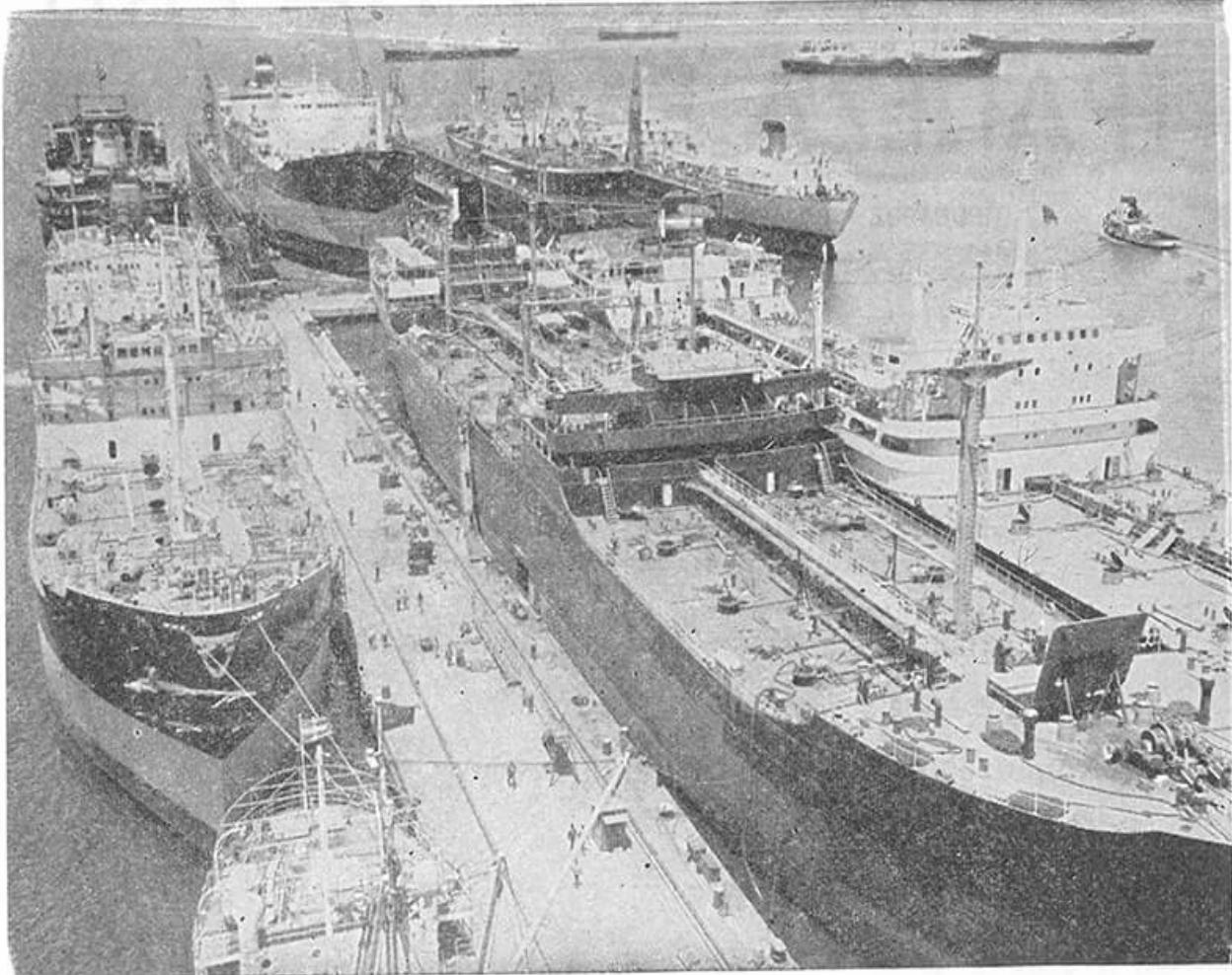
Enquiries HEAD OFFICE: 18, FINSBURY CIRCUS, LONDON, E.C.2 Telephone: London Wall 6040 (15 lines)

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.



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ 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 43 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: **ΙΟΝΠΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ**

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων
Προεξοφλήσεις διφειρομένων ναύλων
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικών Γραφείων
Έμμαχοι
Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν, καταστήματα εἰς δόλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν καὶ εἰς δόλας 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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Την όποια μηνύδες χαλαρότητα της ναυλαγοράς, την επιταθεσίαν διὰ τῆς ἀμφότερης και πάλιν στροφής τῶν τάνκερς πρὸς τὰ αιτοφορτία — σκάψη 2 ἑκατομ. τόν. τανκλαδήμαντας — διεδέχη τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ α' 150ημέρου τοῦ Ἀπρίλιου κάποια ζωηρότερα κίνησις ναυλώσεων διὰ αιτηρά, μὲ ναύλους ἐκφρόνες δελτιωμένους καὶ μία παρήγορος αιτιθερότης εἰς τὰς χρονοναύλωσεις.

Αἱ μέσων προσεγές προβλέψεις διαχράφουν τὴν κίνησιν διὰ τὰ αιτοφορτία πρὸ τῆς νέας συγκομιδῆς ἀρκετὰ ικανοποιητικήν. 'Η θήτησις οκαφῶν θά ἔξηχολούμεθα.

Ἡ κατὰ τοιμῆς κίνησις εἶχεν ὡς κάτωθι:

Αἱ μένες Β.ορ.' Αιμερ.: ης: Δι': Ἀπρίλιον καὶ ἄρχας Μαΐου ἀρκετὰ σκάψη ἐκλεισθήσαν μὲ ναύλους καλυτέρους. Μπάλιν κάρρερες διὰ τὸν Κόντινεντ ἐπληρώθησαν: 3.75 δολλ. ἀπὸ τὸ Μπατού Κομώ, δολλ. 4 ἀπὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον" καὶ 4.50 - 4.65 ἀπὸ τὸν Κόλπον. Τάνκερς ἀπὸ τὸν Κόλπον δολλ. 3.75 - 3.95 διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπίσης. Διὰ τὴν Πελοπίναν δολλ. 1.25 ὑπὲρ τοῦ ναύλου τοῦ Κόντινεντ. Ἀπὸ Μεγάλας Λίμνης δολλ. 9.50 - 10 διὰ τὸ Κόντινεντ (διὰ συνήθη φορτηγά) καὶ δολλ. 7.60 τάνκερ. Ἐν συνεχείᾳ δολλ. 8.25 καὶ 3.65 ἀντιστοίχως. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον σκάψη Μαΐου δολλ. 9.75 καὶ δολλ. 10 διὰ μικρότερα σκάψη. Διὰ τὴν "Αγγλίαν Λονδίνου" ή Κούπλ. 42/6. Διὰ τὴν Βρετανίαν 8.50 - 10.00 δολλ. καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔποιμν 20 χιλ. τόν. 11 δολλ. διὰ Σάντος. Διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν δολλ. 7.75. Ἀπὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον" διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολλ. 9.65.

Οἱ γαϊάνθρωποις διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολλ. 4.20 (μεγάλα σκάψη) καὶ διὰ Ρίον δολλ. 12 - 12.5, πληρωτέας εἰς κρουζέρους. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολλ. 6.80 - 7.90.

Παλαιοσίδηρα μὲ φόρτωσιν ἀπὸ 15 Μαΐου μέχρις Αὐγούστου προσεγέροντο εἰς τὰς 70 χιλ. δολλ. καὶ δι': Ἰταλίαν 75.000 δολλ. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέντντ δι': Ιαπωνίαν δολλ. 118.750 καὶ σκάψη μεγαλύτερον ποὺς τοῦ λίμνερτο δολλ. 121.500. Διὰ τὸ Λορέντζο Μαρκές δολλ. 92.000.

Κίνησις ζωηρὰ ἀπὸ τὸ Ηλέτι, διὰ τὸ Κόντινεντ κυρίως. Ἀπὸ τὸ 67/6 διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 72/6 καὶ 73/9 (70/- διὰ τὸ "Αιτηράντα", Ἀπρίλιον). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 104/-. Οἱ Κινέτοι προσέφερον ἐπίσης 104/-.

Ζάχαρις τῆς Κούδας διὰ τὴν Καζακιπλάνκαν δολλ. 10 καὶ διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ 104/6 εἰς τὰ 110. Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολλ. 11.90 καὶ τὸ Κόντινεντ 73/-.

Καλὴ ἔργασις ἀπὸ τὸ Βόρ. Εἰρηνικὸν εἰς αιτηρά τὰς τελευταῖς ἡμέρας. Ναῦλοι αιτηροὶ δι': Ἀπρίλιον - Μάϊον. Τὰ 7 δολλ. διὰ τὴν Ιαπωνίαν μὲ 6½ - 7½ προμηθεύεν. Διὰ τὴν Κορέαν δολλ. 7.45 - 7.50 διὰ σίτου καὶ 7.75 διὰ κρήθην. Διὰ τὸ Βόρ. Κίναν 42/6 εἰς μπάλιν κάρρερο διὰ Μάϊον - Ιούνιον. Διὰ τὸ "Αιτιδούργον" δολλ. 6.90 εἰς σκάψη 20 χιλ. τόν.

Παλαιοσίδηρα διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολλ. 85.000 (Ἀπρίλιον - Μάϊον) καὶ 80.000 Ιούλιον. Ἀρκετὰ φορτία μέγιστα καὶ Ιανουαρίου. Λίμνερτος μὲ γενικά δι': "Αγγλίαν δολλ. 12.75 Ιούνιον, Ιούλιον καὶ Αὔγ./Σεπτέμβριον.

Πειραιωμένη ἡ κίνησις ἀπὸ τὸν Αὐστραλίαν. Σίτος ἀπὸ Γιανγκόν διὰ Βομβάρην 77/6, ἐν συνδυκρυφῇ ἀλλέρους ἀπὸ τὴν Μελβούρνην διὰ Κελλάνην εἰς τὰ 110/-. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ Δυτ. Αὐστραλίαν διὰ Μάϊον 49/- αιτηρά. Γιανθρώποις 28/-.

Ἀπὸ τὴν Ν. Αφρικήν ὁ ἀριθμός τοῦ μὲ δελ-

τιωμένους ναύλους. Ἀπὸ τὸ Κέπιπ Τάσου ἡ Ντόρμπιταν διὰ τὴν Γλασκώδην, δάσις 1.000 τόν. γκρός ἐκφρότ. 57/6 καὶ 60/- διὰ Γλασκώδην καὶ κατὰ 2 ἑκατομ. τόν. ναύλωτων μὲ 3.000 τόν. γκρός ἐκφρότων. Μέτρα σκάψη διὰ Μάϊον 61/3 ἀπὸ Κέπιπ Τάσου ἡ Ντόρμπιταν διὰ Γλασκώδην, Λονδίνου ἡ Λγθ. Ἀνθρακίτης ἀπὸ Ντόρμπιταν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 55/- ἐναὶ λιμένα ἐκφρότωσεως. Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάγκον διὰ τὴν Ιαπωνίαν διὰ 1.200 τόν. φόρτωσιν καὶ 3.500 τόν. ἐκφρότων, διὰ δὲ τὸ Κόντινεντ 39/3 μὲ 2.500 τόν. φόρτ. καὶ 4.000 ἐκφρότ. καὶ 44/- διὰ Βέζερ μὲ 2.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐκφρότων. Σημειωτέον δὲ φόρος ἐπὶ τῶν φορτῶν ἀπὸ Μαρμάγκον θὰ δριθῇ εἰς 5.775%.

Ζάχαρις ἀπὸ Βομβάρη διὰ Βόρ. Ἀιτηρήν (Μάϊον) δολλ. 8. Ζάχαρις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ Βόρ. Ἀιτηρήν 7.15 - 7.25 δολλ.

"Ελαχίστη ἡ κίνησις ἀπὸ τὸν Μαύρην Θάλασσαν. Ἀριθμότος ἀπὸ τὸν Κωνσταντζέαν διὰ τὸν Ιαπωνίαν 65/- καὶ 36/- διὰ Βρετανίην ἡ Αιτιδούργον.

Συνεχές τὸ ἐνδικηφέρον διὰ χρονοναύλωσεις διαχρόνων ταξιδίων. Ἀπὸ ἀντατολ. Καναδάν ταξίδιον πρὸς Αὐστραλίαν - Νέαν Ζηλανδίαν σκάψη 11.180 τόν. μὲ 14 μιλ. ἐπληρώθη 28/9. Δηγελοκίνητον εἰς τὰ 21/- διὰ ταξίδιον πρὸς Κίναν, μὲ διαχρόνους διψέδους. Δηγελοκίνητον 12.700 τόν. d.w. 15½ - 16 μιλ. διὰ 11/13 μῆνας 24/- (Ιαπωνίας ναυλωτῶν).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Δὲν ἐνεργήσαν ἡ ναυλαγορά διὰ τὰ πετρέλαια ἀξιοσημειώτον τινὰ διαφοράν τῆς ἀπὸ μηνύδες κρατούσης. Περὶ τὰ εἴκοσι σκάψη παραπλεύσθησαν ηδη, δάσιες τοῦ λειτουργούντος σκεδίου σταθεροποιήσεως ἀποκήμιτούμενα, ἐνῷ τὸ παγκοσμίως ἀργοῖν τοννᾶς ἡμέρῃ σκάψη 425 γιλ. τόν. (50 σκάψη 1.075.000 τόν. d.w.).

Οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Ηερσικὸν Κόλπον δι': ἀκάθηκτα φορτία διετηρήθησαν εἰς τὰ γνωστὰ ἐπίπεδα γύρῳ τῶν 62½% κάτω τοῦ Ιντακεῖλ — διὰ τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ. Πολλὰ σκάψη Ἀπρίλιον καὶ Μαΐου ἐκλεισθήσαν μὲ τὸν ἀνιστέρων ναύλον. Σκάψη 64.000 τόν., μέση Κέπιπ, ἐπληρώθη 65% κάτω. Διὰ κακθαρά τὰ 35% κάτω τοῦ Ιντακεῖλ ἐπληρώνοντο.

Ζωηροτέρα ἡ κίνησις ἀπὸ τὸν Καραϊδικήν διὰ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας, μὲ δελτιωμένους ναύλους. Διὰ μέτρα σκάψη ἐπληρώθησαν μέχρι: καὶ 30% κάτω τοῦ Ιντακεῖλ. Δύο ταξίδια διὰ τὸ Νόρδερν Ρέντντ 55% κάτω τοῦ Α.T.R.S.

Διὰ συνεχῆ ταξιδίων δὲ μηνῶν σκάψη 40 χιλ. τόν. ἐπληρώθησαν 37½% κάτω τοῦ Ιντακεῖλ (ἀκάθηκτα). Δεκάρημον τὰῦτα στόχευτα εἰς σκάψη 19.710 τόν. ἐπληρώθη δολλ. 2.39 τὸν τόνον, μὲ παράδοσιν εἰς Καραϊδικήν.

ΠΕΙΡΑΙ'ΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

· Αμετάβλητος παρεμένειν ἡ ναυλαγορά, μὲ δόλιγας τάς ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγάς καὶ μὲ τιμάς ναύλων εἰς χαροπήσεις ἐπίπεδα. Τοιμέντα καὶ μεταδεύματα συνεκέντρωσαν τὴν μεγαλυτέραν ἐργασίαν. Ἀπὸ τὴν Κωνσταντζέαν ἐζητούντο προσφοραὶ διὰ τὴν πετρόφαρά 75.000 τόνων τοιμέντων διὸ Ταϊταγκόκ καὶ Ταϊλάνην, μὲ φορτίους μεταξὺ Ιουνίου καὶ Σεπτεμβρίου. Αἱ προσφοραὶ δέν νόταρφονται, κατὰ προτίμησιν, διὰ δόλιαν τὴν ποσότητα. Ἀπὸ Κωνσταντζέαν (τοιμέντα) διὰ Περισκόν Κόλπουν 44/6 φιο, Μάϊον καὶ ἀπὸ Βάρον 5.000 ἑκατ. 6.000 τόν. διὰ Βαρελλήν 28/6, ὥρχας Μαΐου. Μεταλλέυματα καὶ χυτοσιδηροί ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν δι': Ιαπωνίαν 10.000 ἑκ. 15.000 τόν. 60/- φιο, τέλη Απρίλιον - ἄρχας Μάϊου. Ἐπίσης μεταλλέυματα χρωμίου ἀπὸ Αλεξανδρέαταν καὶ Γκοτσέκ 10.000 τόν. δι': Ααλδίκ 32/- φιο - στόχευταν, 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρατσιν, Μάϊον - Ιούνιον, διὰ Βε-

νετίαν 4.200 τόν. 24/6, Ἀπρίλιον καὶ διὰ Γένοβαν 24/-, Μάϊον 5 - 15. Διὸ ζαχάρεις (10.000 τόν.) ἀπὸ ένα ἢ δύο τουρκικούς λιμένας Μεσογείου διὰ Ραγγούν διάδεινα ναύλωτων 50/- φιο, Απρ. 20 — Μάϊον 5. Δι': άσφαλτον (3.500 τόν. εἰς δορέλια) ἀπὸ Αὐλανά διὰ Δάντοιγκ ἢ Γένοβαν 39/6 φιο, 600 τόν. φόρτωσιν, 700 τόν. ἐκόρτρωσιν, Ἀπρίλιον. Ἐργασία τοις ὑπηρέσιοις ἀπὸ Σαφρί (φωσφάτα εἰς σκάψη τῶν 10.000 τόν.) διὰ Θεσσαλίην 37/- φιο, τέλη Απρίλιον καὶ ἀπὸ Ὀρόν (κρήθη εἰς σκάψη τῶν 3.200 τόν.) διὰ λιμένα Βουλγαρίας 32/-, Απρίλιον 15—25. Ἀπὸ Θεσσαλίην (τελοκάθιον) διὰ Ρόττερνταμ, ἐπηρεύοντο δύο σκάψη τῶν 1.500 τόν. διὰ Ρόττερνταμ 45/- φιο, 15—20 Μάϊον τὸν εἰν καὶ τέλη Ιουνίου τὸ δευτέρον. Τό φορτηγὸν «Αρμαδία» 3.650 τ. d.w. ἐκτινθή τάξη - στόχευτα δι': 6 ἑκ. 9 μῆνας, λίρας 220 ήμερσιοίς, μὲ παράδοσιν εἰς Ειλάτ, τέλη Απριλίου.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΩΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ

· Ο παρά τοῦ «Ναυτικού Επιμελητηρίου» (τοῦ Λοιδίνου) καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τῆς πορτηγούντος ναυτιλίας διά τὰς συναποτομένας εἰς λίρας Ἀγγλίας ναυλώσεις, ἐσήμειώσεις τῶν παρελθόντων μῆνα Μάρτιου περιστέρων ἀλαφράν υποχώρησιν κατά 3.7 μονάδας διὰ τὰς ἀπλά ταξίδια καὶ μικράν αὐξήσιν κατά 2.1 μονάδας διὰ τὰ τάιμ - στόχευτες. Κατέπεσε δηλαδή εἰς τὰ 107.0 τὸν περιστέρων (έναντι 110.7 τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου) καὶ εἰς τὰ 121.3 διὰ τὰς χρονοναύλωσεις (έναντι 119.2 τοῦ προηγουμένου μηνός). Είναι δὲ κατώτερος ἀπὸ τοῦ Αύγουστου του 1963.

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

· Η παγκοσμίως παρωπλισμένη, πάσης κατηγορίας, χωρητικότης ὑπελογίζετο εἰς τὰς ἀρχές Απριλίου κατά 87.881 τόν. γκρός υπερτέρα πού προηγουμένου μηνός. Ανήρχετο εἰς 1.202.094 τόν. γκρός (σκάψη 193).

ΕΙΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ

· Εποποθετήθησαν οἱ κ.κ. I. Βασιλειαδής εἰς τὴν Διεύθυνσιν Ναυτιλίας, μὲ τηματάρχην τὸν κ. Ἐλ. Γεωργαντόπουλον, μετατεθέντα ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν Μελετῶν. 'Ο κ. Σπύρος Γουλιέλμος, πλήν της Διεύθυνσεως Ἐργασίας - 'Εκπαιδεύσεως καὶ εἰς τὴν 'Επιθεώρησιν 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ κ. Παπαδοσιλείου τοποθετεῖται 'Επιθεωρητής τοῦ Ε.Ν. εἰς δὲ τὴν Διεύθυνσιν Προνοίας ὁ κ. Ιων Βενιέρης.

ΝΕΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

· Μὲ τὴν πάροδον τῆς χειμερινῆς περιόδου, ἐπικρατεῖ εἰς τὴν Γαλλίαν ἡ βάσιμος ἀποφοι, διτὶ ἡ ἐφετεῖνὴ γαλλικὴ συγκομιδοῦ δημητριακῶν θά είναι λίαν ικανοποιητική. Πιστεύεται, ὅτι ἡ ἐσοδεία, δόσον ἀφορᾷ τὸν σίτον, θά φθάσῃ ἡ ἴσως θὰ υπερβῇ τὴν τοῦ 1962, ητίς είχε φθάσει εἰς τὰ 14 ἑκατομμύρια τόνων.

· "Υπό τινας ἐπιφυλάξεις, καλὴ προβλέπεται καὶ ἡ ἐσοδεία τῆς κριθῆς, ητίς κατὰ τὸ 1963 ἐφθασεν εἰς τὰ 7.3 ἑκατ. τόνων, έναντι 5.9 ἑκατ. τόνων, τοῦ 1962. Διὰ τὸν ἀριθμότον ἡ προσπτική είναι, ἐπίσης, καλή. Τὸ 1963 ἡ ἐσοδεία ἐδιπλασίσθη, ητίς είναι 1.86.

· 'Η Κίνα ἡγόρασε 16.3 ἑκατομμύρια μπούσελς σικάλεως ἀπὸ τὸν Καναδάν καὶ 21 ἑκατομμύρια μπούσελς σίτου ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν. Ἀπὸ τὴν παραγωγὴν τῆς Αὐστραλίας (τοῦ 1963—64) ἡγόρασεν ἐν δόλω 62 ἑκατομμύρια μπούσελς. Αἱ προμήθειαι αὐταὶ ἔρχονται εἰς συμπλήρωσιν τῶν πληροφοριῶν περὶ ἀγορᾶς σίτου 1.000.000 τόνων ἐξ Ἀγρεντίνης.

· 'Εδήλωσεν ὁ εἰς 'Οττάβαν Ρώσος πρεσβευτής, ὅτι οἱ Σοβιετική Ρωσία θά συνεχίσῃ τὰς ἀγοράς στηράδων ἐπί την Καναδά καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, χωρὶς δύναμις καὶ νά διαθέσῃ ποσὸν 500 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ὅπως ἔπρεπε τὸ πασελθόν φθινόπωρον. Θέλει ἡ Μόσχα ὅπως ἡ πληρωμὴ γίνη δι': ἀνταλλαγῆς προϊόντων.

· Καὶ ὁ Ἀμερικανὸς ὑπουργὸς τοῦ 'Εμπορίου ἐδήλωσεν ἐπίσης: «Διαθέτομεν σίτου ποσὸς πώλησιν». Καὶ οἱ Ρώσοι ἀπήντησαν: «Ἐχομεν πολλὰ προϊόντα πρὸς ἀνταλλαγῆν».

ANTONIADΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΙΔΗ
Ἄπλεσιον ὄργανωμένη ἐπιχείρησις έξυπηρετήσεως πλοίων
Τηλεφωνήσατε μας: 40-435
40-628 ΤΕΛΕΦΩΝΑ 4-65 ΑΚΤΗ ΠΟΣΙΕΙΔΟΝΟΣ 40
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

• 'Ενωθεσματική συνεχίζεται ή αύξησης της παραγωγής του πετρελαίου καθ' όλον τὸν κόσμον (7.4% κατά τὸ 1963 ἔναντι τὸ 1962 μὲ 1.304 ἑκατομ. τὸν. ἔναντι 1.214 ἑκατομ.), ἀξιοσημείωτος εἶναι καὶ ὡς στροφὴ τῆς Δυτ. Εὐρώπης πρὸς τὰ πετρέλαια τῆς Βορ. Ἀφρικῆς, ἀντὶ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

— Μέχρι τοῦδε ή Δυτική Εὐρώπη ἐπρομηθεύετο ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν τὰ 68% τῶν ἀναγκῶν τῆς. 'Ηδη τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ἥρχισεν δίλιγον καὶ ὀλίγον μειούμενον ὑπὲρ τῶν πετρελαίων προελεύσεως Βορ. Ἀφρικῆς παραγωγὴ 1963 πεντήκοντα ἑκατομ. τὸν.

— Πρώτη ή Δυτική Γερμανία διευρύνει τὰς προμηθείας τῆς ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀφρικῆς, μὲ ποσοστὸν 17.6% ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν τῆς κατὰ τὸ 1963 καὶ προβλεπόμενον 27.6% διὰ τὸ 1964. 'Ακολουθούν ή Γαλλία καὶ ἡ Ἀγγλία.

• Σχέδια μεγαλυτέρων ἐγκαταστάσεων (δεξιμάνια καὶ ἀντλιοστασίων) ἔξεπονθήσαν καὶ ἐτέθησαν εἰς ἐκτέλεσιν διὰ τὸν πετρελαιοσυγγράνη τῆς Νοτίου Εὐρώπης. Τὰ διιλιστήρια τοῦ Στρασβούργου καὶ τῆς Καρλσρούης δι' αὐτοῦ ἥδη τροφοδοτοῦνται. 'Υπολογίζεται, τὸν πετρελαίου θὰ μεταφέρωνται ἀπὸ τὴν ἀφετηρίαν τοῦ ἀγωγοῦ εἰς τὴν Μεσόγειον πρὸς τὴν περιοχὴν τῆς ἀνατολ. Γαλλίας, τοῦ Ροδανοῦ καὶ τῶν "Αλπεων. Κλάδος Ιδιαίτερος σχεδ. ἀξεταῖ διὰ τὴν δόρειον Ἐλεβίτειν καὶ ἀκάμη μέχρι τῆς Βαυαρίας. Ολιγότερα τάνκερες θὰ ἀπασχολοῦνται, ἀφοῦ βραχύτερα θὰ εἴναι τὰ ταξιδία τῶν, μετὰ τὴν πλήρη τῶν νέων σχεδίων ἐκτέλεσιν.

• Εἰς νέαν δύσκολον φάσιν εἰσέρχεται ἡ Ιαπωνικὴ Οἰκονομία. Περιορίζονται καὶ πάλιν αἱ εἰσαγωγαὶ καὶ ιδιαίτερα καταβάλλεται: προσπάθεια διὰ τὴν προώησην τῶν ἔξαγωγῶν. Τὰ τράπτη, τῶν ὄποιων εὐρυτάτη εἶναι ή συμμετοχὴ εἰς τὰς Ιαπωνικὰς εἰσαγωγάς, πρώτα θὰ αἰσθανθοῦν τὸν ἀντίκτυπον ἐκ τῶν περιοριστικῶν μέτρων.

• Εἰς 591 ἑκατομ. τὸν. ἀνήλθεν ή εὐρωπαϊκή — πλὴν τῆς Ρωσίας — παραγωγὴ γαιανθράκων κατὰ τὸ 1963. 'Η σύτη μὲ τὸ 1962. Τὰ ἀποθέματα εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην εἰς τὸ τέλος τοῦ 1963 ἀνήρχοντο εἰς 31 ἑκατομ. τὸν. ἔναντι τῶν 43 τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους.

— Εἰς τὴν Ρωσίαν ή παραγωγὴ ηγήθη κατὰ 15 ἑκατ. τὸν. (532 ἑκατομ. τὸν.) καὶ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ηγήθη κατὰ 31 ἑκατομ. τὸν. (427.5 ἑκατ. τὸν.).

— 'Ολαι αἱ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης εἰσήγαγον ὅπερα χώρας ἐκτὸς αὐτῆς 72 ἑκατ. τὸν., ἦτοι κατὰ 10 ἑκατομ. τὸν. περισσότερον ἔναντι τοῦ 1962. 'Απὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰσήχθησαν 23.9 ἑκατ. τὸν., ἔναντι τῶν 16.4 ἑκατ. τοῦ 1962. Αἱ προβλέψεις διὰ μιλούν περὶ μεγαλυτέρων εἰσαγωγῶν ἀμερικανικῶν γαιανθράκων. Προϋπόθεσις κόστους μεταφορᾶς χαμηλὸν.

• Ρεκόρ δι' ἐφέτος ἀναμένεται πωλήσεως

δημητριακῶν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν. Κατὰ τὸ δισερεύσαν ἔξαμπλην αἱ ἔξαγωγαὶ ἥσαν κατὰ 25% ηγήσεμεναι. Ζήτησις μεγαλυτέρα ἀπὸ τὴν Δυτ. Εύρωπην, παρὰ τὸ γεγονός τῆς μεγαλυτέρας παραγωγῆς κατὰ 4.4 ἑκατομ. τὸν. (52 ἑκατομ. τὸν. ἐν συνόλῳ). 'Η Ιαπωνία κύριος ἐπίσης εἰσαγωγεύει. 'Η Κίνα εἰσήγαγε, πλὴν τοῦ σίτου, καὶ κριθὴν καὶ ἀραβόσιτον εἰς μεγάλας ποσότητας.

— Αἱ προβλέψεις ἀναφέρονται εἰς τὴν εἰσαγωγὴν κατὰ τοὺς ἀμέσως ἐπομένους μῆνας μεγάλων φορτίων ζωτορφῶν ἀπὸ τὰς ἀνατολικὰς χώρας, οἵσας δὲ καὶ ἀπὸ τὴν Ρωσίαν.

• 'Υπερπαραγωγὴ πετρελαίου. Εύνοητος ὁ συναγωνισμός. Διὰ τοὺς μεγάλους ἀγοραστὰς ὄφροῦ πετρελαίου — τοῦ ἐλαφρότερου εἶδους — ἐπιτυχάνεται ἐκπτωσις γύρω τῶν 45 σεντς ἐπὶ τῶν προκαθωρισμένων (fixed) τιμῶν (δολ. 1.78 τὸ δαρελίον).

• 'Ανεστάλη πῶς ή πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν πώλησις ρωσικοῦ πετρελαίου. 'Υπολογίζεται αἱ οὔησης 11% κατὰ τὸ 1963 (32 ἑκατ. τὸν.) ἔναντι τοῦ 1962. 'Η οὔησης, ἀλλοτε, (1960-61) ἔφθασε τὰ 25%.

• Πρόβλημα καὶ πάλιν ἐπείγον διὰ τὴν 'Ινδίαν ή διατροφὴ τοῦ πληθυσμοῦ τῆς. 'Η ξηρασία κατέστρεψε τὴν συγκομιδὴν.

— 'Υψηλαὶ αἱ τιμαὶ τῶν τροφίμων. Στάσεις ἐσημειώθησαν.

• 'Η δύναμις τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τόσον ηγήθη, ὡστε λίαν περιωρισμέναι εἰμφανίζονται ηδη αἱ ἀνάγκαι προσφυγῆς εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ένου τονιά.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΝΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ)
ΑΠΟ ΤΟΝ κ.

Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

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

— 'Η Μόσχα διατυπώνει ηδη τὴν πρόβλεψιν ὅτι τὰ 93% τῶν εἰς ἡπρά φορτία μεταφορῶν καὶ τὰ 95% τῶν πετρελαίων θὰ διενεργούνται περὶ τὸ 1965 διά ρωσικῶν πλοίων. Αἱ ἐπενδύσεις εἰς πλοία ἐτριπλασιάσθησαν κατὰ τὸ ἐν ἐκτελέσει 7ετές σχέδιον.

• Καὶ ἀντίθετα μὲ τὴν περιστήνη συγκομιδήν τῆς Εὐρώπης — 'Ανατολικῆς καὶ Δυτικῆς — ή ἐφέτεινη διαγράφεται λίαν εὐνοϊκή, ἐκτὸς ἀπροόπτου.

— Περισσότεραι αἱ σπαρείσαι ἐκτάσεις καὶ εύνοικαι αἱ καιρικαὶ συνθήκαι. 'Η εἰσαγωγὴ στιγμῶν φαίνεται μικρότερα.

• Σημεῖα τῶν καιρῶν: Διὰ τὴν μεταφορὰν φωσφάτων ἀπὸ τὴν Φλώριδα διὰ τὴν Βερείον δυτικὴν Εὐρώπην (ποσότης 300.000 τόν. ἐτησίως) προεκρίθη ἡ κατασκευὴ ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς εἰσαγωγεῖς μπάλκα κάρριερ 38.000 τόν. Ναύλος γύρω τῶν 3.75 δολ. φίο κατὰ ταξίδιον.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 20.500 τ. γεννημάτων Σάντος δολ. 8.50, μὲ 1.000 τ. ἐκφράστων 60 σεντς, 'Απρ. 6-15.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 9.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 20 — Μαΐου 5.

«ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 9.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 10-24.

«ΝΤΕΛΑΙΚ ΜΙΡΑΚΛΑ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδς 20.000 τ. γαλινόθρακων Ιαπωνίαν δολ. 7, ἐλεύθ. φερτωτικῶν, 'Απρ. 25 — Μαΐου 5.

«ΖΑΚΥΝΘΟΣ» 'Αγιον Λαυρέντιον 14.000 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 9.65, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 7-20.

«ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ» Νόρδερην ρέιντς 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Αμδρίσαν - Ρόττερνταμ ἡ Αρτερτρατανταρίας δολ. 70.000, φίο - στόσουετ, 'Απρ. 20-30.

«ΡΕΓΓΙΝΑ» 'Αγιον Λαυρέντιον 13.000 τ. γεννημάτων 'Αμδρίσαν - Ρόττερνταμ ἡ Αμπτεροντουν δολ. 4, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 20-30.

«ΚΕ-1 Π ΒΑΜΒΑΚΑΣ» ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βοριών Χάττερας) 9.700 τ. παλαιοσιδήρων (525.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 121.000 φίο, 'Ιουνίου 1-29.

«ΩΣΕΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδς 9.500 τ. γαλινόθρακων Ρίου 'Ιανέρου δολ. 12 (εἰς κρυστάρεις), 900 τ. ἐκφράστων 60 σεντς, 'Απρ. 24 — Μαΐου 10.

«ΩΣΕΑΝ ΛΑΝΤΣΕΡ» (λιβ. δεξ.) 'Αγιον Λαυρέντιον 22.800 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 5.25, μὲ 1.300 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 5-25.

«ΝΙΚΟΣ» Χάμπτον ρόδς 11.000 τ. γαλινόθρακων Ρίου 'Ιανέρου δολ. 9.50, μὲ 900 τ. ἐκφράστων 60 σεντς, 'Απρ. 11-20.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΑΡΙΤΥ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδς 22.000 τ. γαλινόθρακων Ιαπωνίαν δολ. 6.80, ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απ. 18 — Μαΐου 10.

«ΕΠΑΝΗΣΟΣ» ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (6ορεις Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτικήν Ιταλίαν δολ. 75.000 φίο, Μαΐου 15-30.

«ΕΣΧΕΡΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων χώρα Κείτ Τάουν - Λορέντζο Μαρκές 50/52/6 δυο λιμένας, 750 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, Μαΐου 26 — Ιουνίου 17.

«ΕΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΛΑΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 11.600 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 13-20.

«ΣΦΙΝΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 μ.τ. γεννημάτων Σάντος δολ. 10, μὲ 750 τ. ἐκφράστων 60 σεντς, 'Απρ. 15-20.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΜΙΝ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 20 — Μαΐου 8.

«ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ» ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 12.000 τ. κριθῆς Πευσσόν Κορέαν δολ. 7.75, μὲ 1.200 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 1-30.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ» Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 20 — Ιουν. 5.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΜΙΝ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφράστων, 'Απρ. 20 — Ιουν. 5.

«ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 13.700 - 14.175 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. οινίοις, 'Απρ. 20 — Ιουν. 5.

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

Δήλωσις: Ούδεμίαν σχέσιν ἔχω μὲ τὸ NEGRIS-Co.
Κλεο. Νέγρης

COLOMBO I CEYLON

Δήλωσις: Ούδεμίαν σχέσιν ἔχω μὲ τὸ NEGRIS-Co.
Κλεο. Νέγρης

έκφοντας, Μαΐου 18 — Ιουν. 6.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιδανού) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρείντι δολ. 7, με 1.000 τ. έλευθ. έκφοντας, Μαΐου 11—31.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρείντι δολ. 7, με 1.000 τ. έλευθ. έκφοντας, Μαΐου 18—30.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρείντι δολ. 7, με 1.000 τ. έλευθ. έκφοντας, Μαΐου 1—20.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΒΑΣΙΛΗΣ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος «Άρες 8.250 τ. γεννημάτων 'Αμερικαν-Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 69/- ένα, 71/6 δύο λιμένας έκφορτωσες, 2.000 τ. έκφοντας 'εγκρός-τέρμες», Απρ. 3—15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Έμπειρικου) άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος «Άρες 8.250 τ. γεννημάτων 'Αμερικαν-Αμερικανών ρείντι 68/9, ένα 'Αμερικαν-Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 67/6, όφιον φόρτωσιν από Σάντα Φέ 1/3 έξτρα», Απρ. 3—10.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος «Άρες 10.000 τ. γεννημάτων 'Αμερικαν-Αμερικανών ρείντι 68/9, ένα 'Αμερικαν-Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 67/6, όφιον φόρτωσιν από Σάντα Φέ 1/3 έξτρα», Απρ. 6—15.

«ΑΘΗΝΙΑΝ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος «Άρες 10.000 τ. γεννημάτων 'Αμερικαν-Αμερικανών ρείντι 68/9, ένα 'Αμερικαν-Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 67/6, όφιον φόρτωσιν από Σάντα Φέ 1/3 έξτρα», Απρ. 6—15.

«ΝΙΚΟΣ» (λιδ.) άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος «Άρες 9.500 τ. γεννημάτων Μπελφαστ 76/6, με 1.000 τ. έκφοντας 'εγκρός-τέρμες», Απρίλιον 13—20.

«ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ» (παν.) άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος «Άρες 9.500 τ. γεννημάτων Μπελφαστ 69/6 δύο λιμένας, όφιον από Σάντα Φέ 1/3 έξτρα», Απρ. 6—15.

«ΚΥΜΩ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος «Άρες 9.500 τ. γεννημάτων Ρόττερνταμ 71/3, όφιον από Σάντα Φέ 72/6, Απρ. 20—30.

'Εξ Αγγλίας - Κόντινεντ

«ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ» Μπρεμερχάφεν 7.800 τ. λιπαρώσιν Θεσσαλίαν 34/-, Απρίλιον.

'Εκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΠΑΡΑΛΟΣ» Στυλίδα - Ιτέαν 2.300 τ. (έσπεριδοι) Κωνσταντζαν δολ. 3.60, άμεσος φόρτωσης.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ III» (Λιδανού) Ραδέννα 2.800 τ. λιπαρώσιν Σερπένικο 18/-, θ. φ.

«ΕΙΡΗΝΗΣ» Δυρράχιον 4.000 τ. χρωμίου Δούναβιν δολ. 3.45, θ. φ.

«ΛΟΥΚΙΑ» Ραδένναν 3.750 τ. λιπαρώσιν Αλεξανδρειαν 23/3, Απρ.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (λιδ.) Σπαλάτον 7.500 τ. τσιμέντων Πόρτ Σουδών 32/6, Απρ.

«ΕΒΓΑΖΗΣ» Μύκονον 1.300 τ. μεταλλευμάτων Βεγγάζην και Μπρέγκα δολ. 2.80, Απρ.

«ΧΙΟΣ» Αλεξανδρίας 3.200 τ. κριθής Βάρον 26/6, Απρίλιον.

«ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» Αλεξανδρίας 3.100 τ. κριθής Βάρον 26/6, Απρ.

«ΚΑΣΟΣ» (επ. Φιόρδ) Ραδέννα 2.900 τ. λιπαρώσιν Σύρου 24/6, θ. φ.

«ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ» Μερίναν 1.250 τ. μεταλλευμάτων Θεσσαλίαν 32/-, Απρ.

«ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ» Φιλιππίδηλ 1.700 τ. κριθής Βάρον 26/6, άπω Όραν 26/6, Απρ.

«ΜΑΡΙΑ» (Λιδανού) Δυρράχιον 4.100 τ. χρωμίου Δούναβιν δολ. 3.35, θ. φ.

'Εκ Μάυρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΠΑΡΑΛΟΣ» Κωνσταντζαν 3.150 κ. μ. ξυλείας Όραν 36/- τό κ. μ., Απρ.

«ΘΕΩΡΙΣ» Γαλάτης 6.500 κ. μ. ξυλείας Λονδίνου και Χούλλ 100/-, Απρ.

«ΣΤΕΛΙΑΝΟΣ» Κωνσταντζαν 3.100 κ. μ. ξυλείας και γενικών είδων Πόρτ Σουδών 39/6, θ. φ.

'Εξ Αύστραλιας, Ινδίας και Απων Ανατολής

«ΘΑΡΡΟΣ» Φιλιππίνας 14.000 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρείντι ή Κόλπου δολ. 7.25 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφοντας, Μαΐου 15 — Ιουν. 6.

«ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ» Ήκλωντ 9.500 τ. παλαιοισδιη-

ρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 85.000 φίο, Απρ. 15—30.

«ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ» Βαρδόνην 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα, ένα άμερικον λιμέναν 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 8, ίσω δύο λιμένας 8.25, φίο, 800 τ. φόρτωσιν 1.500 τ. έκφοντας, Μαΐου 1 — 20.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» Μαντρας 9.500 τ. μεταλλευμάτων Κωνσταντζαν 52/- φίο, με 2.000 τ. φόρτ., 1.000 μ. τ. έκφοντας, Ιουν. 15 — Ιουν. 10.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.» Δυτικήν Αύστραλιαν 13.500 τ. γεννημάτων χύμα 'Ιαπωνίαν 49/-, με 1.000 τ. έλευθ. έκφοντας, Μαΐου 1 — 15.

«ΠΡΟΚΥΩΝ» Μαγγολόρε 9.000 τ. μεταλλευμάτων Κωνσταντζαν 53/2 φίο, με 1.300 τ. φόρτωσιν, 1.000 μ. τ. έκφοντας, Απρ. 14—25.

«Ιαπωνίαν δολ. 85.000 φίο, Απρ. 15—30.

«ΖΩΗ» Σικάγον - Ντητρόϊτ, με συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρίουν 9.500 τ. παλαιοισδιηρων (475.000 κ. π.) Βρεμην, δολ. 93.000 φίο, όρχες Μαΐου.

«ΣΟΥΝΙΤΣΙΣ» (λιδ.) Σάντη Ντομίγκο 14.000 τ. ζαχάρεως χύμα, άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού (βορειας Χάττερες) δολ. 3.85 φίο, 700 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφοντας, Μαΐου 1 — 15.

«ΨΑΡΑ» Καζαμπλάκιαν και ή Ταγγέρην 1.350 τ. παλαιοισδηρων Ντουμπρόβνικ ή Ριγιέκαν 46/-, Απρίλιον.

«ΕΔΡΩΜΩΝ» Μεγάλας Λίμνας 10.000 τ. κριθής 'Αδριατικην δολ. 13.75 ένα λιμένα, 1.000 τ. έλευθ. έκφοντας, Μαΐου 5 — 20.

«ΤΟΥΛΑ» (Λιδανού) Τσινάμπο 8.800 τ. μηχανήματων και γενικών είδων Κωνσταντζαν λίρας 30.000, φίο - στούνετ, Απρ. 15—30.

«ΙΝΒΙΚΤΑ» (λιδ.) Μεγάλας Λίμνας 18.000 τ. γεννημάτων 'Αμερισαν - Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 9, δις συμπλήρωσιν εξ 'Αγιον Λαυρίουν δολ. 4, με 3.000 τ. έλευθ. έκφοντας, Μαΐου 8—23.

«ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.» Βίρα Κρούζ 10.000 τ. ζαχάριας άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 4.25, όφιον δρεσιας Χάττερες 4.75, φίο, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοντας, Μαΐου 5 — 20.

Αι χρονοναυσώσεις

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.» (λιδ.) 15.100 τόνων d.w. (700.000 κ. π., 14—14½ μιλ., 42—44 τ. φιούλ) τάιμ τούριερ δι' ένα ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 3, παραπόνησης Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΝΤΕΣ» 14.305 τόνων d.w. (694.085 κ. π., 14 μιλ., 40 τ. φιούλ) τάιμ τούριερ διά τοξίδιον όπω αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού εις άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειας Χάττερες) δολ. 2.75, παράδοσης Ιαπωνίαν 25 Απρ. — 5 Μαΐου, έπαναπαράδοσης εἰς Νόρδερν πολιτείαν 13/2.

«ΑΛΜΑ» 10.775 τόνων d.w. (494.000 κ. π., 9½ μιλ., 23—24 τ. φιούλ) τάιμ τούριερ διά κυκλικών ταξιδίων Μεγ. Λιμνών — Εύρωπης, 340 λίρας ημεροίων, έμπορος παράδοσης εἰς Αγγλίαν-Κόντινεντ.

«ΕΝΩΣΙΣ» (Λιδανού) 10.854 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10—10½ μιλ., 26—27 τ. φιούλ) τάιμ τούριερ διά ταξίδιον Απων Ανατολής, μέσω ημεροίων παραπόνησης ακτής Ινδίας, 20/9, παράδοσης Ραγγούν 25 Απρ. — 15 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» 15.992 τόνων d.w. (727.623 κ. π., 14½ μιλ., 23—24 τ. φιούλ), τάιμ τούριερ διά ταξίδιον Ιαπωνίας — άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού δολ. 1.050 ημεροίων, παράδοσης Ιαπωνίαν 25—30 Απρ., έπαναπαράδοσης εἰς Απων Ανατολής, 15—30 Απρίλιον, έπαναπαράδοσης Δυτ. Ιταλίαν.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗΣ» 10.710 τόνων d.w. (504.000 κ. π., 10 μιλ., 25—27 τ. φιούλ), τάιμ τούριερ διά ταξίδιον Απων Ανατολής, μέσω ημεροίων παραπόνησης ακτής Ινδίας, 20/9, παράδοσης Ραγγούν 25 Απρ. — 15 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» 10.820 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10 μιλ., 27—28 τ. φιούλ), τάιμ τούριερ διά ταξίδιον Απων Ανατολής, μέσω ημεροίων παραπόνησης ακτής Ινδίας, 21/6, παράδοσης εἰς Σιγκαπούρην 1—25 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΔΙΩΝΗ» (λιδ.) 12.599 τόνων d.w. (619.000 κ. π., 14½ μιλ., 21½ τ. φιούλ), τάιμ τούριερ διά ταξίδιον Ηνωμ. Πολιτειών — Εύρωπην (μεσω Κόλπου) δολ. 1.250 ημεροίων, παράδοσης άμα διελεύσει Κέν Ούστετ, Απρ. 17 — 27 και έπαναπαράδοσης Γιρραλέτο - Καρθαγένη ρείντι, έναν έπαναπαράδοσην Θέουταν - Τούνιδα ρείντι η Νέαπολιν - Γένενδον, δολ. 1.275.

«ΡΟΜΕΟ» 9.300 τόνων d.w. (470.000 κ. π., 10½ μιλ., 25—26 τ. φιούλ), τάιμ τούριερ διά ταξίδιον Ηνωμ. Πολιτειών — Εύρωπην (μεσω Κόλπου) δολ. 1.250 ημεροίων, παράδοσης άμα διελεύσει Κέν Ούστετ, Απρ. 17 — 27 και έπαναπαράδοσης Γιρραλέτο - Καρθαγένη ρείντι, έναν έπαναπαράδοσην Θέουταν - Τούνιδα ρείντι η Νέαπολιν - Γένενδον, δολ. 1.275.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» 10.870 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10—10½ μιλ., 26—27 τ. φιούλ), τάιμ τούριερ διά ταξίδιον Ηνωμ. Πολιτειών — Ιαπωνίας δολ. 3.05, παράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου Ιουν. 1 —

15, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ» 12.250 τόνων d.w. (524.850 κ. π., 13½ μιλ., 16 τ. φιούλ και 1 τ. ντζελ) τάιμ τούριερ ταξίδιον άνατ. άκτης Ινδίας - Απων Ανατολής 25/-, παράδοσης Καλκούταν 15 Μαΐου — 5 Ιουν., έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ» 11.900 τόνων d.w. (552.000 κ. π., 14 μιλ., 18—19 τ. φιούλ και 1½ τ. ντζελ) τάιμ τούριερ ταξίδιον Αυστραλίας - Νέας Ζηλανδίας μεταν ανατολικής άκτης Κανοδεη - Νόρδερν ρείντι, 525 δολ. ημεροίων, παράδοσης Σίδνευ (άμα διελεύσει Κέπι Μπρέτον) 18—23 Απρ., έπαναπαράδοσης Αυστραλίας η Νέαν Ζηλανδίαν.

Τὰ δεξαιουενόπολοια

«ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.» (λιδ.) Πουέρτο Όρντακ 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειας Χάττερες) 42½% έλαπτον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρίλιος 12.

«ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΑΙΓΑΛΟΥ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 38.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίαν 62½% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαΐου 23 — 6 Ιουν. 6.

«ΑΡΙΕΤΤΑ Ρ. ΑΙΓΑΛΗΣ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 37.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίαν 62½% έλαπτον Ιντασκείλ, Απρίλιος 12.

«ΑΡΙΕΤΕΣ Σ. ΑΙΓΑΛΕΩΝ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 37.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίαν 62½% έλαπτον Ιντασκείλ, Απρίλιος 12.

«ΑΡΙΕΤΕΣ Ρ. ΑΙΓΑΛΕΩΝ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 37.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίαν 62½% έλαπτον Ιντασκείλ, Απρίλιος 12.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (λιδ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειας Χάττερες) 45% έλαπτον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 12.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» (β' ταξ.) Καραϊβικήν 31.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 70% έλαπτον άμερικανού, 1—15 Μαΐου.

«ΑΙ-ΟΙ-ΙΩΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιδ.) Σουμάτρων 33.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Μπότανον Μπαίν 55% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαΐου 30 — Ιουν. 10.

«ΓΙΑΓ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιδ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρείντι (συνεχή ταξίδιο 12 μηνας) 55% έλαπτον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξης Μαΐου.

«ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ» (λιδ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειας Χάττερες) 45% έλαπτον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 12.

«ΣΑΒΙΝΑ» Σουμάτρων 32.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 69% έλαπτον άμερικανού, Μαΐου 28.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 76% έλαπτον άμερικανού, Απρίλιος 14.

ΤΑΝΚΕΡ (Λιδανού) 40.000 τόνων d.w., συνεχή ταξίδιο 6 μηνα

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σ. Ελλε»	48	5667	διπλήθε Ιιεράλταρ 6 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηνγουαίπι»	29	1943	έφθ. Άλεξανδρειαν 7 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Εθερμία»	58	8952	έφθ. Πειραιά 5 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έλληνικά συμφέροντα	40	2912	άνεχ. Τενερίφε 4 'Απρ. διά Μπ. 'Αύρες
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκο Όσεανικα»	57	11630	διπλήθε Φίνιστερον 5 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΓΓΛΙΑ	άδ. Σάρδην	44	1920	εις ταξίδια Μεσογείου
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	έτ. «Νησιοτρίχτη»	43	1813	άνεχ. Ν. Ύόρκην 10 'Απρ. δι' 'Οζάκον
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	43	7228	διπλήθε Μπρόνομποττελ 26 Μαρτ. οι 'Ην. Πολιτείας
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαρίταμ»	54	6498	έφθ. Τοιμπά 2 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαριτάμι»	55	8450	άνεχ. Χιροκάτα 5 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έφθ. Χάμπτον ρόδος 10 'Απρ.
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΓΡΥΠΟΥ	έτ. «Μαρβίνεντο»	37	5574	διπλήθε Ιιόρτ Σαιδ 5 'Απρ. δι' 'Αμβέροαν
ΑΓΙΟΙ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβίρζιν»	51	7066	άνεχ. Μπάρι 26 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατοίκης	37	1272	ε.ε. Πύλον από 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Μπέρια 26 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	εις Χάιφαν από 30 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	έφθ. Σαλέρνα 30 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροίνας & Υιοι	35	1217	άνεχ. Χοινάγι 1 'Απρ. διά Τοινάμπο
ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Σάν Θεράπων	46	5617	έφθ. Χάιφαν από 14 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσας	19	2286	έφθ. Βιζαγκαπατάνια 6 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Μπορντώ 8 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Υ.	Τζωρτζής και Συκιάς	26	2321	έφθ. Βομβάν 8 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Ντελαγράτοια»	29	3963	έφθ. Τάιν 7 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	άνεχ. Μόζι 4 'Απρ. διά Μεξικόν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μοριάντε»	55	5967	εις θέσιν 9.55 β. - 99.31 δ. 'Απρ. 6 διά Κόμπε
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Καράτοι 31 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γ. Τουντουλάκης Ν. Νοταράς	21	2725	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ»	46	1892	έφθ. Κατάνην 3 'Απρ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	έφθ. Σαγκούντο 2 'Απρ.
ΑΓΛΑΙΑ	έτ. ('Αργω - 'Ελλάς)	46	5383	έφθ. Δουγκέρκην 28 Μαρτ.
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Αύλις»	35	3724	διπλήθε Γιρβάλταρ 5 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	διπλήθε Κωνιώνιον 3 'Απρ. διά Κόμπε
ΑΖΙΑΝ	Ζαχάρης - Βασιλιάς	44	1650	διπλήθε Σουεζ 4 'Απρ. διά Μπουσάιρ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατπίς	31	2992	διπλήθε Μπρόνομποττελ 26 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Μαρμίρα»	43	7216	έφθ. Γιοκοχάμα 31 Μαρτ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Σέλεμαρ»	56	2863	έφθ. Πειραιά 5 'Απρ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	53	3575	έφθ. Ριγιέκαν 8 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	45	13570	άνεχ. Ριγιέκαντλ 9 'Απρ. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Αθλος»	44	7271	άνεχ. Τόκιο 29 Μαρτ. δι' 'Οναχάμα
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Λαιμπρίσιαν»	45	3805	έφθ. Γκέιλ 31 Μαρτ.
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Μαργυρούντια»	46	7329	άνεχ. Δάντοικ 7 'Απρ. διά Μπάραν
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Σαφόρη»	44	7239	διπλήθε Σουεζ 7 'Απρ. διά Μπάραν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αϊτζιαν»	44	8481	άνεχ. Τόκιο 29 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	7305	έφθ. Γενόβαν 4 'Απρ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Μαρόλια»	43	7131	διπλήθε Παναμά 19 Μαρτ. διά Γκπλόγκ
ΑΙΩΝ	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 10 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έλληνικά συμφέροντα	39	6429	διπλήθε Λιαράντ 5 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΟΛΙΑΝ	έτ. «Ακουΐλα»	57	8427	έφθ. Αμδύργον 6 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Πλόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Γκουαμάνια 31 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Φρέυτερς Τρανσόν.»	56	9090	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 'Απρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Απόλλο»	46	7331	
ΑΚΑΣΤΟΣ				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτ»	59	9735	έφθ. Μπ. 'Αύρες 25 Μαρτ. (διά Κίναν)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	έτ. Τσουρινάκη	29	2352	έφθ. Μασσαλίων 9 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρέαδης	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελες από 14 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	έφθ. Τζιμπούτι 10 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	Τσαδίληρης	42	7181	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Καλαί
ΑΛΕΣΙΑ	'Α. Μ. Νομικός κλπ.	51	994	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρέδια»	53	7563	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΛΙΣ	έτ. «Στόμλε»	44	7189	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. δι' 'Οδσούν
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9959	έφθ. Πρίν Ρούπερτ 8 'Απρ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδιτα»	42	7272	άνεχ. Ντόρμπαν 6 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Αμδύρσαν 3 'Απρ. διά Κλλεβελαντ
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	έφθ. Ρότιέρνταν 6 'Απρ.
ΑΛΤΑΙΡ (δ.)	έτ. «Λέδνια»	50	10426	άνεχ. Ραβέννα 6 'Απρ. δι' 'Οδσούν
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ φασιλίτις»	53	12897	άνεχ. Τοκουγιάμα 3 'Απρ. διά Τουάφ
ΑΛΦΑ	έτ. «Βετμάρ»	42	7286	άνεχ. Τρινιτάντ 25 Μαρτ. οιά Μιο 'Ιανείρο
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτάδας και Γρηγορίου	46	2062	έφθ. Πειραιάς 13 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	διπλήθε Σουεζ 29 Μαρτ. διά Βάρναν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	13780	διπλήθε Σουεζ 3 'Απρ. διά Καράτοι
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	Κ. Σ. Ποταμίανος	46	2814	έφθ. Νορρέσοντμπι 7 'Απρ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεόνια»	38	8408	έφθ. Σύρον από 26 Φεβ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Αστούριας»	44	7359	άνεχ. Ντακάρ 1 'Απρ. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΝΑΣ	έτ. Τοιμέντων	55	8519	διπλήθε Γιρβάλταρ 5 'Απριλίου διά Βενετίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Μαριψπένες»	42	7177	έφθ. Αγ. Ρραγκισκον 10 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνα»	43	7284	διπλήθε Γιρβάλταρ 19 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμβδα»	43	7187	έφθ. Μπ. 'Αύρες 6 'Απρ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άνεχ. Γκοκοχαναν 26 Μαρτ. διά Βορ. Ειρηνικόν (ΗΠΑ)
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Πλανκρίστο»	19	1320	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. Λ. Φραγκικός	37	5683	άργει Αμπλέκι από 14 'Ιουλ. 1962
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ζέφυρος»	45	6712	άνεχ. Πειραιά 7 'Απριλίου διά Κούδαν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	έτ. «Κοριάννα»	63	34114	άνεχ. Τοιμπά 26 Μαρτ. διά Λός Ατζελες
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. Γλύπτης κλπ.	36	2128	έφθ. Μονφαλάνος 6 'Απρ.
ΑΝΙΤΑ	άδ. Καλαφάτη	35	1865	έφθ. Κουβέιτ 6 'Απρ.
ΑΝΝΑ M.	Μαρκάκης - Σάρδην	37	1541	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	άννα Μαλεύρη	38	1489	έφθ. Βενετίαν 18 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Ήοτκαρ 10 'Απρ. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	άνεχ. Μόζι 31 Μαρτ. διά Γκπλόγκ
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 'Απρ. διά Γιρβάλταρ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Τρινιτάντ 7 'Απρ. διά Τέξας
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιατόρο»	53	13694	άνεχ. Λα Σαίνα 1 'Απρ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσαλόζο»	59	24716	άνεχ. Πειραιά 5 'Απρ. διά Ραβένναν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 Μαρτ. δι' 'Αμδύργον
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Λαμβάσα»	39	5171	άργει Αμδύρηρον από 31 Αύγ. 1963
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Αιγαλάπη»	43	12950	άνεχ. Αλέγριον 2 'Απρ. διά Πιούμπινο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ.	έτ. «Διακρουζ»	31	2795	άνεχ. Λονδίνον 2 'Απρ. διά Κή Γουνέστ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	άνεχ. Μόζι 11 'Απρ. διά Βανκουβέρ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	43	2937	διπλήθε Σουεζ 5 'Απρ. δι' 'Ερυθράν
ΑΝΤΟΝΥ II	έτ. «Μαρντόροι»	57	11041	άνεχ. Μόζι 11 'Απρ. διά Βανκουβέρ
ΑΞΙΟΣ	A. Δημάδην - Δ. Γκιουλόπ..	43	7195	διπλήθε Παναμάν 30 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΥΓΟΡΟΡΑ	έτ. «Ηνκλ»	44	7249	έφθ. Τοιμπά 3 'Απρ. διά Καναδᾶν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνιαν»	57	9744	έφθ. Γενόβαν 7 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηγουαίδης»	49	1351	έφθ. Μπ. 'Αύρες 4 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	έφθ. Νογκύα 4 'Απρ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Κατερίνη»	37	5404	άνεχ. Τοκιο 12 Μαρτ. δι' 'Ινδονησίαν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντη»	58	10392	έφθ. Καλοκάυταν 18 Μαρτ.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντη»	57	10376	έφθ. Μ. 'Αύρες 8 'Απρ.
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντη»	58	10391	έφθ. Μπ. 'Αύρες 4 'Απρ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Δή Όσεαναργάρικη»	61	13553	έφθ. Μπ. 'Αύρες 4 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Ευπρός»	46	5382	έφθ. Μπαντάρ 22 Μαρτ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Αρρης»	47	5059	έφθ. Βρέμπιν 9 'Απρ.
ΑΡΙΑΝ	έτ. «Σαρατέιρ»	38	2368	έφθ. Τάιν 12 Μαρτ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεχ. Μόζι 3 'Απρ. διά Γκπλόγκ
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Αγκρα»	43	8462	άνεχ. Σαδάννα 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην

ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	άνεκ. Μόζι 3 'Απρ. διά Αυστρολίαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μήνως»	45	8422	έφθ. Κωνσταντζαν 10 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7273	έφθ. Κολόμπο 27 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	εις Σκαραμαγκάν από 28 Δεκ. (έπισκευαι)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	4856		έφθ. Μαντράς ρόδης 3 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρδουέλο»	37	6704	έφθ. Χούλι 4 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	διπλής Παναμάν 6 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άργυρη»	39	5196	άνεκ. Πειραιᾶ 7 'Απρ. διά Μύκονον
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	εις Καλούν Λιμένας (Κρήτης) αποθήκη
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αρκαδία»	31	20648	άνεκ. Τενερίφε 9 'Απρ. (κρουαζιέρα)
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	εις Κίελον από 3 Μαρτ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	άνεκ. Χαδρών 26 Μαρτ. διά Ματαρανί
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δρακόπουλος	43	2905	έφθ. Αυθέρσαν 5 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Αύρες
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	έφθ. Φερρόδι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΩΝ	παναμαϊκή έταιρια	63	17880	άνεκ. Πειραιᾶ 9 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Σπυγουαΐς»	49	1358	άνεκ. Βανκούβερ 26 Μαρτ. διά Χίροσιμα
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Ασώματο»	60	10142	εις θέσιν 22.9. - 85.12. Δ. 'Απρ. 8 διά Μπατόν Ρούζ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Πρωτεύς»	57	2760	έφθ. Τζέδδαν 14 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΕΣΙΜ	έτ. «Αντζεμιχαλή»	51	6171	έφθ. Γένοβαν 10 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	διπλής Κων) πολιν 31 Μαρτ. διά Βραΐλαν
ΑΣΠΑΣΙΑ	Άσπι. Γκούμα	39	1007	άνεκ. Πύλων 29 Μαρτ. διά Ραθένναν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Ραφ. Δ. Μελαχρινός & Υιοι	47	2465	άργει Γένοβαν από 4 'Οκτ. 1962
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	Έκτωρ Δρακούλης	43	7177	διπλής Πόρτα Σαΐδ 12 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Ζεφύρι»	63	34114	άνεκ. Πειραιᾶ 9 'Απρ. διά Παλέρμο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	έτ. «Σπυγουαΐς»	48	1348	άνεκ. Τυπάλδου 31 Απρ. διά Καλλάσ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	άδ. Τυπάλδου	31	13803	έφθ. Πειραιᾶ 21 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10149	άνεκ. Λός Αιτζέλες 2 'Απρ. διά Καλλάσ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Οσεαν Τάνκεος»	57	25156	διπλής Σουέζ 7 'Απρ. διά Χόρ άλ. Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	παναμαϊκή έταιρια	45	7281	άνεκ. Βενετίαν 10 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	59	10823	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 1 'Απρ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ανάξ»	58	9724	άνεκ. Μαυρίκιον 8 'Απρ. διά Κίναν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεκ. Χαϊφάν 9 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεκ. Βιλελμούσφεν 6 'Απρ. διά Περα. Κόλπον
ΑΥΡΑ	έλληνική ουμέφροντα	30	1172	εις Πειραιᾶ από 28 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπ.ς»	44	7176	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Βομβάνων
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Μαρσούρετη»	43	7235	άνεκ. Ν. Ορλεάνην 5 'Απρ. διά Βραζιλίαν
	Ζαχάρης - Βασιλάς	43	988	έφθ. Πειραιᾶ 10 'Απρ.
	έτ. «Άλμα»	36	5795	άνεκ. Ντώρμπαν 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΒΑΡΗ				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Βάρη»	43	8394	άνεκ. Ματαρανί 3 'Απρ. διά Μαζατλάν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	62	10741	διπλής Πάρημαν 29 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	47	5340	έφθ. Ροζάριο 4 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. «Νουέρδα Βιστα»	55	10507	άνεκ. Κολόμπο 5 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Χόμι. Λαίνις	27	21329	έφθ. Πειραιᾶ 14 'Απρ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	Γουόρλητ Μπριλιάντς	59	43373	άνεκ. Ράς Τανούρα 22 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Κάνοπος»	58	20958	άνεκ. Μπαντάρ Μασάρη 4 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΒΕΛΟΣ	(«Ελληνική») Α.Ε.	46	2025	έφθ. Ρίο Ιανέριο από 1 Μαρτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκλ Τράνονπορτ»	61	14218	έφθ. Ν. Ορλεάνη 1 'Απρ.
ΒΕΡΓΙΩ	έτ. «Βένους»	53	12897	εις Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΕΡΟΙΝΟΝ	έτ. «Πράντο»	63	15200	άνεκ. Κρήτην 30 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	Γιουνιβέρσαλ Κάργκο	45	1892	έφθ. Μίδδλεσμπρο 27 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Χάμπτον ρόδης 2 'Απρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Πράντο»	64	15200	έφθ. Πειραιᾶ από 3 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Μουνδρέας	38	3090	άνεκ. Λός Αιτζέλες 29 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	διπλής Πόρτ Σαΐδ 3 'Απρ. διά Νοθορωσίκην
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Βιργινία»	57	11623	διπλής Κων) πολιν 7 'Απρ. διά Τουάψ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	διπλής Κων) πολιν 7 'Απρ. διά Γερακίνην
ΒΟΡΙ	(«Ελληνική») Α.Ε.	44	1923	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Μπάνγκαρ
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	άργει Πειραιεί από 31 Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ. (δοκιμαί)
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	έφθ. Ρεσιφ 8 'Απρ.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Επος»	43	7276	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Ασπασία»	44	7266	έφθ. Μορμουγκάο 30 Μαρτ.
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	άνεκ. Μένα Αμπτουλά 4 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Οράιον»	63	34516	εις Ιαπωνίαν ύπο συμπλήρωσιν
ΓΕΩΓΓΙΟΣ	(«Ελληνική») Α.Ε.	46	2016	έφθ. Λονδίνον 12 'Απρ.
ΓΕΩΓΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Β. Λιβανός	51	7564	άνεκ. Μαντράς 30 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΩΓΓΙΟΣ Μ. (δ.)	Χρ. Σαρλής	48	1529	έφθ. Τεργέστην 7 'Απρ.
ΓΕΩΓΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Δ. Γρατσού	44	7176	έφθ. Ν. Ύρκην 19 Μαρτ.
ΓΕΩΓΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	Α.Ε. Μεταφορών	48	10928	έφθ. Λάς Πάλμας 8 'Απρ. (διά Μ. Θάλασσαν)
ΓΕΩΓΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	διπλής Πόρτ Σαΐδ 7 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΓΕΩΓΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σάουθολντ»	39	10066	εις Γένοβαν από 13 Φεβρ.
ΓΙΑΡΚΟΣ	έτ. «Γκετάσια»	43	7273	εις Πέραμα από 27 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	Στρ. Ανδρέσον.	43	7176	άνεκ. Σαιν Τζων 2 'Απρ. διά Βαλτικήν
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Ντέλ Παταφίκο»	42	7142	άνεκ. Λιβερπούλ 26 Μαρτ. διά Κομώ Μπαίν
ΓΙΟΥΣΤΙΤΕΡ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεκ. Μόζι 29 Μαρτ. διά Βανκούβερ
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	διπλής Κων) πολιν 7 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Λονδίνον 8 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	άνεκ. Πούλο Μπούκου 28 Μαρτ. διά Σαγκάνων
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	34515	άνεκ. Μπορέσιον 1 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛ	έτ. «Μιντατλάντικ»	43	7132	διπλής Αγ. Βικεντίου 30 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Βίλο Νόθα»	57	9173	έφθ. Χοινάγκ 2 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΛΕΜ	έτ. «Ολίναρες»	57	8884	έφθ. Φρουμάντλ 5 'Απρ. (διό Κίναν)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΤ-ΙΤ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	διπλής Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Βανκούβερ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	έτ. «Λάιττα Μπιπάρ»	63	15381	άνεκ. Χακοδάτη 6 'Απρ. διά Βανκούβερ
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	45	13826	διπλής Πόρτ Σαΐδ 5 'Απρ. διά Αμέρεσαν
ΓΚΡΙΚΟΡΥ (δ.)	έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεκ. Βιρτστόν 8 'Απρ. διά Λαττάκια
ΓΚΡΥΟΤΕ ΜΠΙΡ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτοπος	52	11580	άνεκ. Βοντί Φεύραν 4 'Απρ. διά Σουέζ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	Ίω. Λάτοπος	44	9384	άνεκ. Τζέδδαν 4 'Απρ. διά Βιρτστόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	έτ. «Γουέστ Πόρτη»	45	2933	έφθ. Νεάπολιν 30 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΙΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Τράνονπορτ»	59	9268	έφθ. Ροζάριο 6 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝ (δ.)	έτ. «Γουέστρλητ Γιούντιαν»	52	20667	άνεκ. Μένα Αμπτουλά 2 'Απρ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γουέστρλητ Γκλέιντ»	55	20432	άνεκ. Εμπεν 20 Μαρτ. διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Γουέστρλητ Γκλέιν»	53	15675	άργει Μέγαρα από 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΖΣΕΝ (δ.)	έτ. «Γουέστρλητ Έντερπράτζ»	53	13256	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Βερμούδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμποντ»	58	24883	άνεκ. Αμερτέρντα 4 'Απρ. ποταμού 'Αγ. Λαυρεντίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	διπλής Σουέζ 10 'Απρ. διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ-ΓΑ	έτ. «Γ. Κόνκορντ»	52	21102	άνεκ. Μένιο Αμπτουλά 2 'Απρ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΙΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουέστρλητ Ντεπεστ»	52	15729	άνεκ. Νιού Ουεστμίντερ 5 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεάνικ»	45	10470	έφθ. Κολόμπο 9 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Αχιλλές»	44	10172	έφθ. Κόρνερ Μπρούκ 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Κάιλορη»	43	12846	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Βερμούδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεκ. Αμερτέρντα 4 'Απρ. ποταμού 'Αγ. Λαυρεντίου
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Τόκιο
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	7176	διπλής Βομβάν 9 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χίαν»	45	7259	
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάδμεν»	45	7252	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίόλια»	59	9350	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	

ΔΕΣΠΩ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Νεάπολιν 6 'Απρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπουμεντ»	62	16417	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 23 Μαρτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	«Σινηπικ Ντεβελόπουμεντ»	63	16277	είς 'Ολλανδίαν ύπό συμπλήρωσιν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Κρίνα»	61	16417	έφθ. Βανκούβερο 8 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	9327	άνεχ. Πόρτλαντ (Βικ.) 10 'Απρ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Φιλική»	29	4524	έφθ. Ροζάριο 9 'Απρ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	Δημάρης - Γκιούλη»	44	7243	άνεχ. Χάρον 6 'Απρ. διά Θεο) νίκν
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Βεργωτή»	44	7207	έφθ. Γκάρστον 27 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	I. & B. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Σεμαίνους 8 'Απρ. διά Σιδνεϋ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Α. Χαλκούσης κλπ.	42	6904	διπλής Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Ατλαντικόν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Φουρκέρο»	58	9087	διπλής Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Τοιτταγκόκ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. Πανταζάτος κλπ.	45	2302	έφθ. 'Οζάκαν 6 'Απρ.
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	έτ. «Κάνονσους»	60	13335	έφθ. Πειραιά 3 'Απρ.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	'Άξελφοι Λύρα	43	7280	άνεχ. Πουντα Καρπον 4 'Απρ. διά Πουγιάκ
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεχ. Τζιμπούτι 4 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Σπαρτάν»	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 6 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΟΞΑ	έτ. «Μαραθώνη»	43	8588	άνεχ. Ούμπε 7 'Απρ. διά Βανκούβερ
ΔΡΟΜΩΝ	έτ. «Ζωδοχος»	44	7249	άνεχ. Σφάλ 5 'Απρ. διά Σέταν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Πλάν - Οσεαν»	25	3297	έφθ. Γενόβεν 2 'Απρ.
ΔΡΟΦΕΑ				έφθ. 'Αλ) δρειαν όπο 7 Μαρτ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλντούαίντ»	43	7131	έφθ. Πειραιά 6 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τουντας & Σιά	32	1484	είς δρυμόν 'Αγ. Γεωργίου όπο 5 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταφίδης κλπ.	21	2325	διπλής Κων(πολίν 2 'Απρ. διά Χάιφαν
ΕΙΡΗΝΗ	Μ. Α. Χαμπούρης	23	1369	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτρανούσπόρτ»	56	10530	άνεχ. 'Αστορία 27 Μαρτ. διά Μανίλα
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	1958	άνεχ. Κολόμπα 30 Μαρτ. διά Μπάραν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέασιον»	63	14164	άνεχ. Γιαβάτα 4 'Απρ. διά Κουάλα Ρέμπιν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	άνεχ. Λός 'Ατζελες όπο 13 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Μόμπιλ
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ελδα»	43	8371	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 29 Μαρτ.
ΕΛΕΝΑ Π.	παναμάκη έταιρια	44	800	εις δρυμόν 'Αγ. Γεωργίου όπο 26 'Ιαν.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρια»	48	8430	έφθ. Βαρκελώνην 5 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 30 Μαρτ. διά 'Αλ) δρειαν
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	έφθ. 'Οζάκαν 21 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Αννίτα»	33	5432	άνεχ. Βανκούβερ 12 Μαρτ. διά Νιού Ούεστμιντερ
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μαρφελίζ»	48	3829	έφθ. Κίγκατων (Ζαμ.) 2 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Σπιφάρερς 'Ινθέστιμενς	43	7176	έφθ. Ράνκρον 11 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Πριντερός	21	1549	άνεχ. 'Αλ) δρειαν 5 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Κυνόσουραν όπο 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	Τρανσποσιφικ	55	2863	έφθ. Βατιμόρην 11 'Απρ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	33	7176	άνεχ. Ριο 'Ιανέρο 18 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Τρανσποσιφικ & Γιουνιό.	62	6666	έφθ. Τζέδαν 29 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσποσιφικ & Γιουνό.	61	7297	έφθ. Ν. Υόρκην 2 'Απρ. διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	60	7293	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 10 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΙΟΝΙΕΡ	«Ελληνικήν Α.Ε.	59	7293	έφθ. Κολόμπο 24 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	διπλής Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΛΗ	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	έφθ. Κόμι 11 'Απρ.
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	10280	άνεχ. Γένοβαν 9 'Απρ. διά Σεβίλλην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνικήν Α.Ε.	39	6281	έφθ. Τσιταγκόκυ 5 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. 'Ελληνικήν Α.Ε.	44	7207	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Μπάσραν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανσποσιφικ	56	7510	έφθ. Βούδρον 6 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανσποσιφικ	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 31 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνικήν Α.Ε.	43	7176	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Ν. Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνικήν Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βούδρον 5 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνικήν Α.Ε.	43	7176	διπλής Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσποσιφικό»	57	10279	άνεχ. Βίκτωρια 19 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. «Λούπη»	43	7302	έφθ. Σίδνευ 8 'Απρ. διά Σασθάντον
ΕΛΛΗΝΙΣ (Λάινερ)	Μαρφούρτζα	32	18564	έφθ. Καλλάδο 26 Μαρτ. διά Τόκιο
ΕΠΠΙΣ Π.	έτ. «Κοζοτάμιλ»	44	8541	έφθ. Ριγιέκαν 8 'Απρ.
ΕΜΠΑΣΑΝΤΑ (δ.)	έτ. Ποιντέζη	38	2265	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Αμέρερον
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Εμπάσαντα»	50	10006	έφθ. Γάνδαν 5 'Απρ.
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Γκέλωφ 'Αζούλα»	42	7058	άνεχ. Γιοκοχάμα όπο 10 Μαρτ. διά Νταβάο
ΕΝΤΕΡΠΑΓΙΖ (δ.)	έτ. «Πλούτη»	44	14878	άργει Ελευσίνα όπο 20 Φεβρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Εντερπάγιζ»	45	8404	έφθ. Φουζίκι 27 Μαρτ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Αντεν 27 Μαρτ. διά Μογκαντίσκιο
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Σουέζ 1 'Απρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Επιδαύρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βανκούβερ 7 'Απρ.
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Τριφάρερς»	44	7251	άργει Αμπελάκη όπο 17 Αύγ. 1958
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Μασεστέλα»	43	7199	είς θείον 10.39 Δ. - 97.4 Δ. 'Απρ. 9 διά Τόκιο
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμποκ»	58	9585	έφθ. Φουζίκι 24 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	άνεχ. Αντεν 27 Μαρτ. διά Σασθάντον
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Λάτοπος»	45	8548	έφθ. Σουέζ 1 'Απρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοκ»	59	9584	έφθ. Βανκούβερ 7 'Απρ.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Λαυδάγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Αμπελάκη όπο 17 Αύγ. 1958
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Σπαφέρες»	44	7276	είς θείον 10.39 Δ. - 97.4 Δ. 'Απρ. 9 διά Τόκιο
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Μαστριμέρα»	43	7207	άνεχ. Αμπέροαν 3 'Απρ. διά Βρεμπν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	έτ. «Αταντίς»	57	10689	άνεχ. Τόκιο 6 'Απρ. διά Γκουιμάρας "Αϊλαντ"
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	δ. Γ. Δουεστίνην	34	1716	άνεχ. Πειραιά 8 'Απρ. διά Ραθένναν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	«Ωκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	διπλής Πόρτ Σαιδ 25 Μαρτ. διά 'Εμδεν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	Παπά - Ελευθερίδην	17	3976	είς Μπουνιόυκντερες 29 Μαρτ.
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Ναυκόγια 2 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΕΥΗ	Οίκος Μαργαρώντη	43	7229	άνεχ. Φούπορτ (Μπαχ.) 24 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Στάκο»	43	7244	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. διά Τόκιο
ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ	έτ. «Αφθονίσι»	43	7176	άνεχ. Χονολούλου 29 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	8903	έφθ. Παναζάν 4 'Απρ. διά Λιθόρον
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Τάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 'Απρ. διά Τσάρλεστον
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλασ»	56	8959	άνεχ. Μπλάδα 9 'Απρ. διά Τίμαρού
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (δ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Αντεν 31 Μαρτ. διά Σουέζ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Μανίλα 11 'Απρ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	άνεχ. Ναυκόγια 30 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	43	7223	άνεχ. Μπ. Αύρες 4 'Απρ. διά Κίναν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. Μανναρώνη	43	7249	έφθ. Ροζάριο 11 'Απρ. διά Σουάνον 3 'Απρ. διά Κοπέρ
ΕΥΧΑΡΙΣ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	άνεχ. Σουάνον 3 'Απρ. διά Κοπέρ
ZAKYNΘΟΣ	έτ. «Βιλλαρίκα»	56	9975	έφθ. Γενόβαν 7 'Απρ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντη»	61	10965	έφθ. Ναυκόγια 5 'Απρ.
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	έφθ. Σαδάνναν 10 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. διά Ραθένναν
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κρητισιά»	43	8758	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. διά Ραθένναν
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφόδης	44	1815	άνεχ. Τοάρλεστον 9 'Απρ. διά Σαδάνναν
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Σιδνεϋ 28 Μαρτ.
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίων»	57	10316	διπλής Παναζάδ 6 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	έφθ. Ειρηνικόν 6 'Απρ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7189	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 9 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριβίσα»	43	7236	έφθ. Κολόμπο 20 Μαρτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	άνεχ. Αντεν 7 'Απρ. διά Ραγκούν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρήτ Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. «Αγγελάκης»	38	3685	έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντα Ελλε»	43	7259	άνεχ. Σαγκάν 31 Μαρτ. (διαταγάς)
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντρό»	62	13785	έφθ. Λουαντα 27 Μαρτ.

ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουναμέρικα»	46	1988	διπλήθε Ούζαν 7 'Απρ. διά Γάνδην
ΘΥΡΛΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Βενετίαν 7 'Απρ.
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. «Άρμαντόρες»	57	9746	άνεχ. Σιδηνεϋ 20 Μαρτ. διά Χαινκάγκ
ΙΩΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Άντινα»	52	11289	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	έφθ. Βέρα Κρούζ από 7 Μαρτ.
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολίσιπο»	43	7232	διπλήθε Φλώνιγκ από 3 Μαρτ. διά Τερνέουζεν
ΙΡΙΔΑ	Α. Ερμογένης κλπ.	43	1760	έφθ. Ηειραιαί 11 'Απρ. (διά Σαλέρνο)
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	άνεχ. Τζιμπούτη 9 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Καζαμαλάγκαν 6 'Απρ. διά Σάφφι
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 1 'Απρ. διά Σαουθάμπτον
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ναυτής. Έκμετ» σεις	45	9918	έφθ. Πειραιά 5 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκεστάς»	45	7204	άνεχ. Λος. Ατζελες 27 Μαρτ. διά Βακαματοσού
ΙΩ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Φρόντον»	42	7035	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	άνεχ. Λος. Αντζελες 26 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277	άνεχ. Τοιμπά 31 Μαρτ. διά Καλιφόρνια
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10909	άνεχ. Ν. Υόρκην 29 Μαρτ. διά Καριπίτο
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ				
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	Ί. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Βοστώνην 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	έφθ. Ριο Ιανέρο 7 'Απρ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4765	άνεχ. Ροζάριο 7 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ζεπαγκάς»	57	9092	άνεχ. Φρημαντλ 14 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7249	άνεχ. Μπ. Αύρες 28 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΝΑΡΗΣ	Α. Μ. Νομικός	50	1517	έφθ. Χάιφαν 6 'Απρ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	άνεχ. Χονολουλού 3 'Απρ. διά Μπαλμπό
ΚΑΙΣΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Κάνοπονς»	61	10494	άνεχ. Πόρτ Λινκολν 12 Μαρτ. διά Ναχότκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Απηγάνος»	44	7279	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	έφθ. Όλακαν 3 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι Τσάρτερικ»	54	8003	έφθ. Κόμπε 5 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	έφθ. Νεκοτάσε 8 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΤΡΟΣ	έτ. «Ελπίς»	44	8453	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 Μαρτ. διά Σακάτα
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Ιρις»	46	4576	άνεχ. Λονδίνον 2 'Απρ. διά Ματαντί
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Άγια Καικίλια»	60	8717	άνεχ. Τακαράντι 5 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	διπλήθε οκτωπτήριον Καλης Έλπιδος 19 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαριό»	43	7176	έφθ. Ροζάριο 6 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Γιουρόπα Κομέρο»	44	7123	άνεχ. Λισσαβον 9 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Χούστον 6 'Απρ. διά Ταμπικο
ΚΑΡΑΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Ελάνδαλ»	61	13408	έφθ. Μπάκια Μηλάγκα 6 'Απρ. (διά Κίναν)
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Ν. Όρλεανην 4 'Απρ.
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Ιντερρόπι»	44	1920	άνεχ. Λισσαβον 9 'Απρ. διά Κωνσταντζαν διπλήθε Κυνηγίου πολιν 1 Μαρτ. δι' Οδησσόν
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κασσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Ραβένναν 25 Μαρτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	άδ. Βασιλιάδ	22	1584	άνεχ. Τζιμπούτη 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	εἰς Νταβό από 1 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	άνεχ. Σαν Λορέντζο 11 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτους	44	7198	άνεχ. Ν. Υόρκην 31 Μαρτ. διά Βακαματοσού
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κάνοπονς»	60	10494	άνεχ. Αντεν 10 'Απρ. διά Ρωσιαν
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΕΑ	έτ. «Χρουσάνθεμον»	43	7176	άνεχ. Μορμουγκάο 11 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Σέαν Σεσίλιο»	58	13752	έφθ. Βανκούβερ 7 'Απρ.
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντερά»	58	12193	άνεχ. Χαλκίδα 15 Μαρτ.
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 6 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κόλλαρο»	44	7244	έφθ. Ν. Υόρκην 8 'Απρ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κάνοπονς»	62	10494	άνεχ. Κολόμπο 6 'Απρ. διά Κοκούρα
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	διπλήθε Παναμάν 9 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Αλγκομπέντας»	57	25183	άνεχ. Γιοκοχάμα 23 Μαρτ. διά Περ. Κόλ., (ομη. ΛΙΒΕΡ.)
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Πούλο Μπούκομ από 7 Μαρτ. δι' Ανατ. Πακιστάν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. 'Αλλ) δρειαν 21 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	M. Νομικός	56	8429	
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Περσένς»	57	9153	άνεχ. Πόρτ Πιρί 3 'Απρ. διά Πόρτ Λινκολν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Βολκάν»	63	15740	έφθ. Νιούκαστολ (Ν.Σ.) 9 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Έλλην. Αστήρ»	58	11156	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούον 10 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
KINI	έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Α'δελαιδά 31 Μαρτ.
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Κίνια»	43	8432	έφθ. Νοβορωσισκην 9 'Απρ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έτ. «Μπελάρ»	44	7190	έφθ. Σάντος 28 Μαρτίου
ΚΝΩΣΣΟΣ	M. Μαρκοντανάκης & Yiol	35	946	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΝΩΣΣΟΣ (δ.)	Κ. Εύθυμιαδης	49	2146	άνεχ. Ν. Όρλεανην 10 'Απρ. διά Χούστον
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	έλληπνηκι δεζαμενοπλοία	53	2173	παρελθόφη εις Ντέβονπορτ
ΚΟΜΩΝΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Σόλλα»	30	1988	άνεχ. Τουρκού 4 'Απρ. διά Ρίγαν
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Κονφιντάνς»	50	9959	έφθ. Πειραιά 13 'Απρ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III	έτ. «Πρωτές»	43	7207	έφθ. Εμδεν 5 'Απρ.
ΚΟΡΟΙ	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	διπλήθε Κωνυψην 19 Μαρτ. διά Βάρναν
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Γκοδάμη»	43	7242	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Γένοβαν
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Ντώρπων 23 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Διαμάντι»	46	2361	άνεχ. Ζαρέπην 8 'Απρ. δι' Ειλάτ
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10135	άνεχ. Πειραιά 10 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Εμπειρόκ. Σ. Γ.	44	7207	έφθ. Χούστον 7 'Απρ.
ΚΥΝΟΣ	έτ. «Διάμ. Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 27 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΥΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	57	13755	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Χούστον
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Ντάκαρ 4 'Απρ. διά Ζαράτ
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Τάνκερ φάνανς»	39	3381	έφθ. 'Αλλ) δρειαν 4 'Απρ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κανοπούς»	44	2902	άνεχ. Βάρναν 6 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρούσερέτε	54	10860	έφθ. Νεάπολιν 20 Μαρτ. (επισκευαι)
ΚΥΜΟ	έτ. «Εσκόριαλ»	42	7248	έφθ. Ν. Όρλεανην 18 Μαρτ.
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7292	έφθ. Σάντος 4 'Απρ.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	45	3794	άνεχ. Λονδίνον 8 'Απρ. διά Πειραιά
ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ	έτ. «Καλμάνα»	49	2032	έφθ. Ιργουσελλ 8 'Απρ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άύρα»	41	3146	άνεχ. Σερέπανη 8 'Απρ. διά Ελλάδα
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΕΙΑ	έτ. «Ολισφάν»	56	9086	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 3 'Απρ. διά Νιγκάτα
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	6888	άνεχ. Σουραμπάγια 3 'Απρ. διά Σιδηνά
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	Μπουσσές & Σιά	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ.
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Κονκιστάντρο»	45	7157	άνεχ. Μάλταν 7 'Απρ. διά Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεχ. Μομάσα 11 'Απρ. διά Μπέρια
ΚΩΣΤΗΣ	Λιλ. Κ. Μιχάλου	54	8063	άνεχ. Γλασκώνην 22 Μαρτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Κολόμπο 29 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	άνεχ. Μόδι 30 Μαρτ. δι' Αυτοραλίαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	άνεχ. Λορ. Μαρκέ 29 Μαρτ. διά Κίναν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Σιδηνά
ΛΑΚΝΟΙΑ (μετολ.)	έτ. «Αττικα»	60	1431	έφθ. Γιοκοχάμα 30 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	έφθ. Ιδέροντος από 22 θερ.
ΛΑΜΨΙ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	έφθ. Ροζάριο 3 'Απρ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιμάντε»	63	10515	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαρτ. διά Βανκούβερ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τερνιάζος	43	7176	άνεχ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΛΕΩΝ	Π. Βράγκος	36	1131	έφθ. Μη. "Αύρες 2 'Απρ. διά Κίναν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	6766	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ. διά Τόκιο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Γκιζαν
ΛΙΑΚΟΣ	έτ. «Γκλύσκα»	44	1723	άργει 'Αμπελάκι από 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΛΗ	έτ. «Αρού»	11	1459	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 9 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7291	έφθ. Ταλκούσανό 2 'Απρ.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	διπλήθε Σουέζ 31 Μαρτ. δι' Ερυθράν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	άνεχ. Ροζάριο 8 'Απρ. διά Μη. "Αύρες
ΛΟΓΙΝΤΑ	έτ. «Πίο. Αζόύλ»	44	8536	άνεχ. Λογκάσανό 2 'Απρ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	διπλήθε Σουέζ 31 Μαρτ. διά Τεργεστον
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουθιγκ.»	64	9615	άνεχ. Ροζάριο 8 'Απρ. διά Μη. "Αύρες
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Ελευθεριάδης	28	2288	άνεχ. Ριγιέκαν 26 Μαρτ. διά Τεργεστον

ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	διπλήθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροδεάνο»	58	27462	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 3 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΚΕΔΩΝ	έτ. «Τρανσφορύτη»	46	7142	άνεχ. Γένοβαν 7 'Απρ. διά Ροζάριο
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολυμέντο»	53	11276	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. δι' 'Αιλ όφ Γκραιν
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. 'Ιατροῦ	48	1600	άνεχ. Φαραγκούστα 7 'Απρ. διά Χάιφαν
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Γκονκ»	45	3766	άνεχ. Πειραιά 20 φεβρ. διά Θεο(ν)ικην
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μάντω»	30	1041	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Πιουρόπα»	43	15030	άνεχ. Γιαδάταν 7 'Απρ. δι' 'Αφρικήν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΛΑΤΣΗ (έπιθ.)	'Ιω. Λάτοπς	45	9374	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 10 'Απρ.
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	Σπ. 'Ελευθερίαδης	49	10099	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπλέκος»	50	2668	έφθ. Πειραιά άπό 10 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιναν»	62	9455	έφθ. 'Αντεν 5 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	άνεχ. Αντελέσ 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμουσκ»	56	6156	άνεχ. Ράγκουν 28 Μαρτ. διά Τζακάρταν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατασάνι»	41	5294	έφθ. Γκελόγκ 5 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Ν' Ύόρκην
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	άρνει. Πέραμα όπο 26 Νοεμ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπούρμπουλης	40	886	έφθ. Παλέγκουε 29 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μιχαήλη»	43	7219	διπλήθε Μπραντμποτελ 2 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	έτ. «Πάροπαντα»	44	7176	διπλήθε Σουέζ 7 'Απρ. δι' 'Ερυθράν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μιχαήλη»	43	7217	άνεχ. Οδάκαν 8 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Γένοβαν 18 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βένας»	43	7245	άνεχ. Πούλο Μπούκου 28 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	άνεχ. Ν. Ύόρκην 4 'Απρ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρίναν»	39	4998	άρνει. Κυνόπουραν όπο 31 'Ιουλ. 1963
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτοπς	29	14216	άνεχ. Τριπολίν (Λιθυης) 5 'Απρ. διά Μάλταν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	'Ιω. Λάτοπς	35	23580	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Νεθάδα»	42	7147	διπλήθε 'Αντεν 6 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Έλλην. 'Αστήρ	54	11577	έφθ. Λείκ Ταύλος 28 Μαρτ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα»	46	9172	άνεχ. Μόζι 5 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΜΑΡΙΠΙΤΑ	έτ. «Πιουρόπιον»	56	8716	διπλήθε Κων(πολί)οιν 5 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΤΣΑ	έτ. «Βαλιντά»	29	4537	έφθ. Σέρος 1 'Απρ.
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Φ.	έτ. «Λουτρά»	39	5047	άνεχ. Ν. Υόρκην 7 'Απρ. διά Κυνοτάντζαν
ΜΑΡΜΑΙ	έτ. «Μέλρι»	59	20827	άνεχ. Πειραιά 7 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκούμιας	44	2817	έφθ. Τεονέπτην 3 'Απρ.
ΜΑΡΟΥΛΙΟ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	άνεχ. Άλ(α)δρειαν 9 'Απρ. διά Νοθορωαϊκην
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	έφθ. Βενετίαν 15 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Μοριουκάρ 6 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόννδια»	57	8906	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	έφθ. Βανκούμερο 5 'Απρ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ούλισες 'Εντερπρ.»	43	7282	άνεχ. Σάντα θε 9 'Απρ. διά Ροζάριο
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	έτις Κύθηρα όπο 9 'Οκτ. (άποθηκη)
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	έφθ. Φριμάντλ 4 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικόλερης-Παπάζογλου	16	2081	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΜΕΑΤΕΜΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαραλ Τράμπη»	42	7262	διπλήθε Παναμάν 27 Μαρτ. διά Τόκιο
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράγτη»	60	14431	άνεχ. Χακοδάτην 8 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΜΕΤΑΜΟΦΩΣΙΣ	παναμακική έταιριο	44	7282	διπλήθε Τρινιτάντ 4 'Απρ. διά Ρίο 'Ιονέιρο
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Ήση Λόντον 7 'Απρ.
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ντελιμάρ»	43	7180	έφθ. Καστελλαμάρε όπο 7 Μαρτ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	άνεχ. Μόζι 14 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πιυαγόρας»	59	9855	έφθ. Λίθερπουλ 31 Μαρτ.
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπς	39	1552	έφθ. Ελευσίνα 11 'Απρ.
ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ	Ζησόπουλος	17	1860	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής και Σίσ	33	1503	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Ταλαβέρα»	56	8046	άνεχ. Μόζι 26 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΜΙΧΑΗΛΣ	έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7375	έφθ. Μαυρίκιον 8 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Μαραντάτοντά»	41	7084	άνεχ. Φρόπτορ (Μπαχ.) 5 'Απρ. διά Ρωοίαν
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έλληνική έταιρια	45	974	έφθ. Φαυαγκούσταν 9 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρψινταντηντά»	55	10013	άνεχ. Χοινάνκι 25 Μαρτ. διά Χάνγκναμ
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Στάμλες»	43	7084	διπλήθε Παναμάν 5 'Απρ. διά Ορλεάνην
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέρριερες»	44	7190	άνεχ. Κολόμπιο 4 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρουζ»	44	7289	έφθ. Ντακάρ 3 'Απρ.
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	έφθ. Ντακάρ 1 'Απρ.
ΜΠΙΟΣΤΟΝ Λ.	παναμακική έταιρια	34	4163	διπλήθε Κων(πολί)οιν 8 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΜΠΙΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουεστούνινταντηντά	56	10191	διπλήθε Παναμάν 5 'Απρ. διά Ν. Ορλεάνην
ΜΠΡΟΓΟΥ-ΙΝΤ	Σιγάλας Α(φ) πλατή	35	2642	άνεχ. Λάγκος 6 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΜΠΡΟΓΚΦΙΑΝΤ	έτ. «Γιουνίον Εντερπρίδζ»	39	2829	άνεχ. Κολόμπιο 4 'Απρ. διά Μπεντή
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενόπλοιο»	51	2173	εις 'Αγγλιαν. υπό παραλαβήν
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελλην. Γραμμ. Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Μοντεβίδεο 9 'Απρ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	έφθ. Βενετίαν όπο 5 Μαρτ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	εις Γένοβαν όπο 20 'Ιαν.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	έφθ. Μπούμπουρυ 10 'Απρ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λιμπρα»	58	13152	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 3 'Απρ. διά Κίναν
NANTIN	έτ. «Τόρο»	44	2854	άνεχ. Τάμπαν 7 'Απρ. διά Μινατιτλάν
NATA	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	Iσε: «NATA» ομαια Λιθερίας
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Λουζπ»	44	7313	άνεχ. Ροζάριο 10 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	Γεωργοκόπουλος κλπ.	34	1469	έφθ. Καστελλαμάρε 24 Μαρτ.
ΝΑΥΤΙΑΣ	Μιλ. Γουλανδρής	21	2492	διπλήθε Σουέζ 11 'Απρ. δι' 'Ερυθράν
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7068	διπλήθε Κων(πολί)οιν 4 'Απρ. διά Κυνοτάντζαν
ΝΕΦΟΣ	οτ. «Πολιχρί»	56	5860	άνεχ. Πούλο Μπούκου 4 'Απρ. διά Κίναν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Νηρέυς»	37	5205	άνεχ. Μάλταν 8 'Απρ. διά Λονδίνον
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	'Α. 'Αθανασιάδης	49	1851	εις 'Αγγλιαν. υπό παραλαβήν
ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ	'Α. 'Αθανασιάδης	37	838	έφθ. Χαϊφαν 1 'Απρ.
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντελ Μάρη»	44	7158	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 2 'Απρ. διά Καλλάδο
ΝΗΣΟΣ ΘΑΟΣ	Γεωργόπουλος	38	1762	άνεχ. Βενετίαν 11 'Απρ. διά Τέλ Αθίθ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαριτ. Κερρίερ»	60	14204	εις Ρίο 'Ιονέιρο όπο 1 Φεβρ.
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιένταντα	53	1503	έφθ. Χαϊφαν 27 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊάς κλπ.	44	3911	έφθ. Ραβενάν 27 Μαρτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	έτ. «Ταινά»	43	7244	διπλήθε Παναμάν 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	53	2174	εις Πειραιά όπο 12 Αύγ. 1963
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Σάν Βικτωρες»	42	7203	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Χονστον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Εφιλόν»	55	7216	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 'Απρ. διά Μουρόραν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ασπημώ»	58	8460	διπλήθε Παναμάν 4 'Απρ. διά Χαμπέρικο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	Λ. Φραγκιστάς	44	7255	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 'Απρ. διά Κολόμπο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Στ. Καθδαδάς	44	7179	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 27 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	έτ. «Οοινίς»	44	1100	εις Τεργέστην υπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.	Μαΐρη & Γεώργη 'Αντωνάτος	37	12500	άρνει Σκαραμαγκάν από 14 Αύγ. 1963
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Κόνβαλ»	20	1283	έφθ. Πειραιά 13 'Απρ.
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Οακ Σιππιγκ»	44	7190	άνεχ. Μόμπιλ 9 'Απρ. δι' 'Αλ(α)δρειαν
ΝΙΝΗ	έτ. «Οσεάνικα»	62	28651	άνεχ. Τσαναραλ 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΟΒΗ	έτ. Τζωρτζές & Συκιάδης	42	7248	διπλήθε Παναμάν 21 Μαρτ. διά Τόκιο
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	22	1731	εις Σουδίων υπό παραλαβήν
ΝΟΡΑ	έτ. «Παγκαλάντες»	44	7290	άνεχ. Χονολουλού 29 Μαρτ. διά Μπριούμπαϊν
ΝΟΡΘ ΒΑΙ'ΙΚΑΟΥΝΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	60	10236	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	έφθ. Γδύνιαν 7 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκουίστα»	58	10662	έφθ. Μόζι 7 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	Παν. 'Ατλαντικά	60	9341	άνεχ. Κατάνην 7 'Απρ. διά Βορ. Κίναν
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίαμη	59	12390	εις μεταφοράς Πέλρ Ρίθερ - Χόγκ Κόγκ
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίναλ»	59	8630	άνεχ. Κατάνην 7 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	έφθ. Σάντα φε 8 'Απρ.

ΝΟΡΦ ΠΕΙΓΖ.	έτ. «Παιωνία»	52	3964	έφθ. Σήτη Χάρμπουρ 6 'Απρ.
ΝΟΡΦ ΠΟΟΥΛΑ	έτ. «Ρεφριτζπρέιτορ»	63	6434	άνεχ. Λός 'Ατζελες 7 'Απρ. διά Γκουαγιακίλλ
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντσιπε»	61	15092	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 29 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΦ ΧΑ'ΤΝΕΣ	έτ. «Πρίντισπε»	62	15110	έφθ. 'Αλδ' δρειαν 8 'Απρ.
ΝΟΡΓΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 29 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΝΟΥΝΤΣΙΑ	Γ. Κανάκης & Σιά	43	1790	έφθ. Πειραιά 4 'Απρ.
ΝΤΑΝΑΧΟΛ	έτ. «Δαναός»	39	3573	έφθ. Γκέφλε 5 'Απρ.
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεχ. Χουστον 2 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούεστερν»	43	2865	άνεχ. Αντεν 29 Μαρτ. διά Μπερμπέρα
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άρχοντόνηος»	62	14150	άνεχ. Σίδνευ 4 'Απρ. διά Ρωσιαν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Τζένεραλ Ναβιγκ.»	59	9030	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	57	9953	άνεχ. Ζεξμπρούκε 29 Μαρτ. διά Κέπτ Τασουν
ΝΤΟΡΙΣ (6.)	έτ. «Ρεγγίνα»	49	10047	έφθ. Μη. Αύρες 2 'Απρ. (διά Κίναν)
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Σ. Τράνοπορτ»	43	7276	άνεχ. Λορ. Μαρκές 29 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νόμη»	54	8251	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Λονδίνον 6 'Απρ. διά 'Αμβούργον
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιαν»	57	9367	άνεχ. Κιουρασάο 3 'Απρ. διά Βάρναν
ΟΙΝΟΗ	έτ. «Μαρδίκτωρ»	41	2036	εις Πειραιά από 23 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Οινούσιαν»	56	9217	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούον 10 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες
ΟΛΓΑ	Μαρ. Μελαχροινός & Υιοι	25	996	διπλήθε Κωνιαρίαν πολιν 8 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7284	έφθ. Τόκιο 6 'Απρ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Σηγουαΐνη»	49	4663	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ολγά»	48	2372	ύπο παραλαβήν
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Γενόβαν 29 Μαρτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ρόντα»	43	8593	διπλήθε Παναμάν 8 'Απρ. διά Γένοβαν
ΟΝΤΙΝ (Φυγείον)	έτ. «Κονκόρντια»	42	7132	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Χουστον
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Καριμπιαν 'Ατλαντικ»	60	5960	άνεχ. Ν. Υόρκην 7 'Απρ. διά Λά Σέιμπα
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤ'ΝΕΡ	Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Βέρα Κρούζ 1 'Απρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΤ'ΚΣ	έτ. «Μίντη ''Ησι»	45	7787	έφθ. Λόνδινον 11 'Απρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κόμος»	43	7211	έφθ. Λόνδινον 8 'Απρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	«Οριεντ Μήντ ''Ησι»	63	8665	εις Μπιλιμπάο ύπο παραλαβήν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ ''Ησι»	44	9894	άνεχ. Ιλοίδο 22 Μαρτ. διά Αύστραλιαν
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντ»	45	7681	έφθ. Βιζαγιαπατζάμ 4 'Απρ.
ΟΡΟΣΥΣ	έτ. «Καριμπιαν 'Ατλαντ.»	56	9942	άνεχ. Σεμπενίκο 31 Μαρτ.
ΟΡΟΣΥΣ	έτ. «Ούλαρμάρ»	61	5972	άνεχ. Χάλιφας 1 'Απρ. διά 'Αλβανίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Φουρτούνια»	56	9198	έφθ. Ιννοσίμα από 8 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλαρτα»	56	10120	έφθ. Γκπλόγκ 27 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικη»	61	10996	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 1 'Απρ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ	έτ. «Ούλιεσες»	42	8570	διπλήθε Παναμάν από 9 Μαρτ. διά Τογιάμα
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλρανια Σ.»	49	1987	έφθ. Τζέδδαν 6 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	έφθ. Γκάλεθετον 6 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανός	42	7150	έφθ. Βέρα Κρούζ 28 Μαρτ.
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμενες»	47	2889	άνεχ. Αιμέρεραν 9 'Απρ. διά Λά Γκουαίρα
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγινες»	60	9317	έφθ. Μαζατάλων 27 Μαρτ.
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Λά Σαλίνα 5 'Απρ. διά 'Α-λ όφ Γκραϊν
ΠΑΜΙΤ	έτ. «Αχ. Χαλκούσης	45	3929	έφθ. 'Αλδ' δρειαν 19 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Ελλένικη Σιπιγκή»	43	8657	εις Μίνγουωαν αιλαντ από 23 Φεβρ. (διά 'Ιαπωνιαν)
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τσουρινάκης	39	2456	έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	έφθ. Μοχαμέντια 7 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	Αθανασιάδης	24	1352	έφθ. Χάιφαν 4 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	έφθ. Πέραμα 13 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	ά'φοι Γράτσου	43	7176	άνεχ. Βενετίαν 4 'Απρ. διά Ραθένναν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γουιαντόρο»	44	7251	διπλήθε Παναμάν 19 Μαρτ. διά Μανίλαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκινη»	57	10720	άνεχ. Μόζι 8 'Απρ. διά Αύστραλιαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	ά'φοι Βεντούρη	36	1211	εις δρμον 'Αγ. Γεωργίου από 1 θερ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Νεκοτέαν 7 'Απρ. διά Μπάκια Μπλάγκα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Εύρωτας»	44	7244	διπλήθε Κωνιαρίαν πολιν 16 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ελιάζον»	57	10747	έφθ. Τόκιο 4 'Απρ.
ΠΑΝΑΧΑΙ ΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	εις Ιαπωνιαν ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΕΞΠΡΕΣ	έτ. «Σέφυρος»	63	34420	άνεχ. Περα. Κόλπων 4 'Απρ. διά Αύγούσταν
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	έλληνικα συμφέροντα	45	7675	έφθ. Αγγλιαν ύπο παραλαβήν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	έτ. «Μαρπρογκρέσο»	55	11430	έφθ. Πειραιά 3 'Απ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	έτ. «Ελνανδιγκέτορς»	44	7254	έφθ. Ναυκόγια 27 Μαρτ.
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	έτ. «Εύτυχια»	43	7149	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 27 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΠΑΞΟΙ	έτ. «Πανωραιά»	39	4550	έφθ. Βενετίαν 24 Μαρτ.
ΠΑΡΑΔΟΣ	έτ. «Μαριμπέρια»	43	7144	έφθ. Βενετίαν από 21 θερ.
ΠΑΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Άγγελακης	43	1589	άνεχ. Τορρέδιεα 29 Μαρτ.
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Πανκόριμπο»	59	23607	έφθ. Βενετίαν 22 Μαρτ. διά Μόζι
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Ριό Ιανέριο 7 'Απρ.
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Αλόρα»	61	13903	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ	έτ. «Στενάκος»	57	12775	διπλήθε Παναμάν 22 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπων
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Παταγονία»	44	7128	έφθ. Σουέζ 3 'Απρ. διά Περσ. Κόλπων
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Λονδίνον 11 'Απρ.
ΠΕΙΡΑΙΕΣ	άδ. Χανδρή	50	18400	άνεχ. Φρημάντλ 9 'Απρ. διά Πειραιά
ΠΕΛΑΓΟΣ	έλλ. οσεαν κέρρειος	56	9972	άνεχ. Φρημάντλ 2 'Απρ. διά Αγγλιαν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Οθερού φράγτερη	61	11767	διπλήθε Παναμάν 22 Μαρτ. διά Σουέζ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Πλανκόρυπο»	59	23601	έφθ. Τερρέδιεα 29 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	παναμαϊκή εταιρία	42	6904	έφθ. Ριό Ιανέριο 7 'Απρ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Ιόνιον»	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ	χαλκούπος και Σιά	56	20778	διπλήθε Παναμάν 27 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπων
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	έφθ. Λονδίνον 29 Μαρτ.
ΠΕΡΛ ΜΗΝΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	έφθ. Λίβερπουλ 21 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	έφθ. Λίβερπουλ 9 'Απρ.
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	62	10122	άνεχ. Χούστον 10 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Μαρνάτο»	60	8693	έφθ. Ταϊλ άφ Μπάνκ 31 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Σουνταμέρικα»	63	33462	διπλήθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπων
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπος»	48	2086	έφθ. Χαρίνα 4 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπος»	56	15852	έφθ. Τουαρ ρόδς 5 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πηγασος»	57	11089	έφθ. Γκοναύδιο 4 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Μαροσέανο»	58	7282	διπλήθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Χόρ άλ 'Αμάγια
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶν»	58	23607	άνεχ. Πενάγκ 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκούστα»	61	10072	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 31 Μαρτ. διά Ντωρμπαν
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. «Σηγουαΐνης	41	3307	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες
ΠΙΝΤΑΡΑ	έτ. «Ελσιφάρερς»	61	13797	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κομμερσίοις» κλπ.	54	6154	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ	έτ. «Νορδίντο»	58	9603	άνεχ. Πορτ Λινκολν 17 Μαρτ. διά Ναχότκα
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλείτι»	44	7186	διπλήθε Β. Αγ. Βικέντιον 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλείτι»	54	8195	άνεχ. Μη. 'Αύρες 7 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Πλείτι»	44	7203	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 4 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. Παντελή	43	7303	έφθ. Σάντα 7 'Απρ.
ΠΟΛΑ II	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7331	έφθ. Κάλικουτ 4 'Απρ. (διά Γδύνιαν)
ΠΟΛΑΡΙΣ	λεβεντάκης	31	967	διπλήθε Κωνιαρίαν πολιν 22 Μαρτ. διά 'Οδησσόν
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Βανκούμπερ 3 'Απρ. διά Τόκιο
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	έφθ. Γενόβαν 3 'Απρ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Σκιρρών»	43	7258	άνεχ. Λονδίνον 9 'Απρ. διά Κη Γουέστ
ΠΟΛΥΔΡΟΡΑ	έτ. «Κανόπους»	61	9956	διπλήθε Κωνιαρίαν πολιν 8 'Απρ. διά Βάρναν
ΠΟΛΥΓΝΗΚΗ	έτ. «Πολυδύρω»	49	2755	άνεχ. Γενόβαν 20 Μαρτ. διά Φιλιππίλλ
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ.	έτ. «Προσπερίτη»	43	7122	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά 'Αγγλιαν
ΠΟΛΥΖΕΝΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Γκόμπαλζ»	45	7159	έφθ. Μόζι 8 'Απρ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Σεράντα 6 'Απρ.
ΠΟΝΤΟΣ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	14425	έφθ. Κλαϊμέντα 6 'Απρ.
ΠΟΡΤΟΡΑΘΤ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	άνεχ. Πόρτ Λινκολν 21 Μαρτ. διά Κίναν
	έτ. «Μορέλος»	43	7284	έφθ. Σαλαβάδο 4 'Απρ.
	έτ. «Πορτοραθτ»	43	8394	έφθ. Τζάκσονβιλ 5 'Απρ.

ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέρα Σεβίλλα»	64	38000	εις ι' πωνιάν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Ανώνυμουσα»	64	37987	άνεχ. Χόρ όλ. Αμάγια 5 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Ποδοίντενας»	48	11173	έφθ. Κωντάντζαν 4 'Απρ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεχ. Χόρ όλ. Αμάγια 5 'Απρ. διά Λορ. Μαρκές
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανασσάνικα»	58	10996	άνεχ. Κόμπε 21 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	έφθ. Ρεντί 25 Μαρτ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ	έτ. «Τουέστ Άφρικα»	58	8414	άνεχ. Ντακάρ 25 Μαρτ. διι' Ισπωνιαν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16718	έφθ. Σάντος ρόδος 10 'Απρ.
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστήρ»	60	18889	έφθ. Γένοβαν 9 'Απρ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Γκάλθεστον
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοί	21	1515	έφθ. Κωντάντζαν 10 'Απρ.
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	διπλήθ. Αγ. Βικέντιον 26 Μαρτ. διι' Αμερικαν
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	διπλήθ. Παναμάρ 2 'Απρ. διά Πούντα Αρένας
ΠΩΛ (δ.)	Ίω. Λάτοπς	52	10224	διπλήθ. Κων. πολιν 7 'Απρ. διι' ΑΛ) δρειαν
ΠΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Δαιμία»	38	5910	άνεχ. Κοστζακόλκος 23 Μαρτ. διά Σιενφουέγκος
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλιο»	43	7138	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος από 9 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΡΕΑ	έτ. «Άλβαρεζ»	44	7176	έφθ. Σουραμπάνια από 16 'Ιαν.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ.	έτ. «Κόρελα»	47	7229	διπλήθ. Σουέζ 3 'Απρ. διι' Ερυθράνν
ΡΙΤΑ	Υιοί Σινάλα	25	1412	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΟΝΕ	έτ. «Μάνθεμος»	45	7176	διπλήθ. Αγ. Βικέντιον 30 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΡΟΓΟΥ	έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	έφθ. Μορμουγκάο 4 'Απρ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Πειραιά 7 'Απρ. διά Κων.
ΡΟΥ'	έτ. «Σκάρος»	41	6901	άνεχ. Σιγκαπούρων 9 'Απρ. διά Κίναν
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρούθη»	37	2348	έφθ. Μομπάσα 6 'Απρ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	έφθ. Νεκοτάσα 6 'Απρ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 'Απρ. διά Σπέτζια
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	διπλήθ. Αντεν 5 'Απρ. διά Χόρ όλ. Αμάγια
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	όδ. Αγγελάκη & Σια	47	1575	άνεχ. Μαυρίκιον 25 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαρπίσια»	40	6992	έφθ. Καπνάρια 29 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φρίντον»	43	7268	εφθ. Ν. Όρλεανην 7 'Απρ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	διπλήθ. Σαναμάν από 5 Μαρτ. διά Τόκιο
ΣΑΝ ΣΤΕΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	έφθ. Κιουραρά 30 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	63	13830	έφθ. Αλ' δρειαν 7 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΗ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	άνεχ. Κόμη 4 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΣΑΝΟΥΘΠΟΥΓΑ	Υιών. Σιγάλα	43	7176	διπλήθ. Κων. πολιν από 28 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Ρίπερ»	63	6421	διπλήθ. Παναμάρ 8 'Απρ. διι' Ειρηνικόν
ΣΑΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεχ. Γκάλθεστον 10 'Απρ. διά Χάλιφπερ
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Θ. Σταφυλοπάτης & Σια	40	5360	έφθ. Μορμουγκάο 6 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	Α. Πριντεζης	28	1660	άνεχ. Αλ' δρειαν 23 Μαρτ. διά Κωντάντζαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	55	16241	άνεχ. Σιενφουέγκος 23 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13753	άνεχ. Γκάλθεστον 28 Μαρτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Ρίπερ & Τένεραλ»	63	3098	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
ΣΙΣΟΥΛΑ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	έφθ. Ραγκούν 11 'Απρ.
ΣΙΦΝΟΣ	φρ. Θεοδωρίδης	40	4499	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. διά Βρέμπν
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Ρίπερ»	62	3097	διπλήθ. Μπρόνονμποτελ 6 'Απρ. διά Βίομαρ
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13752	διπλήθ. Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Χούστον
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	έφθ. Κολόμπο 6 'Απρ.
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Κόραλ»	48	3814	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Πειραιά
ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Τάιγκερ»	62	28390	διπλήθ. Παναμάρ 18 Μαρτ. διά Τοιμπά
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Σουλίνα»	51	9992	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 5 'Απρ. διά Παρανάκουα
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλόης & Σια	45	1598	έφθ. Βενετίαν 8 'Απρ.
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Ολιοτήμη»	29	7030	άνεχ. Τζιμπούτι 26 Μαρτ. διά Σαγκάπον
ΣΟΦΙΑ ΗΙ	έτ. «Ο. ντελέτιας»	44	7150	άνεχ. Τζιμπούτι 2 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΣΟΦΙΑ Κ.	Στ. Νταφάς	30	739	άνεχ. Θεσσαλονίκην 16 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Εξελσιορ»	57	10739	έφθ. Λάγκος 6 'Απρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπαλματόρι»	44	7310	άνεχ. Μη. Αύρες από 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Πούλο Μπούκουρον 29 Μαρτ. διά Ταιμαγκτάο
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	διπλήθ. Παλέρμο 29 Μαρτ. διά Σικάμα
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Ίω. Λάτσης	26	5648	άνεχ. Πειραιά 31 Μαρτ. διά Τουάφ
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	Σπύρος Λάιος	40	2209	διπλήθ. Θεούταν 10 'Απρ. διά Κενίτρα
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. διά Λιβερπούλ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ποιειδώνια»	56	8789	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διι' Ατλαντικόν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Κόμη 3 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Κόδος»	44	7223	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	έφθ. Πέραμα 12 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	Στ. Μάτσας	45	4014	άνεχ. Λορ. Μακές 3 'Απρ. διι' Αμοτερνταμ
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικα»	43	7255	άνεχ. Θεσσαλονίκην 16 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΤΡΟΒΙΑΝ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	έφθ. Τάραντα 4 'Απρ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Δελφοί»	44	1876	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 26 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράϊζ»	52	2073	έφθ. Καλλόδη 30 Μαρτ. διι' Αάρχους
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	8634	έφθ. Ρεντί 3 'Απρ.
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	άνεχ. Καλλόδη 30 Μαρτ. διά Μουρόραν
ΤΑΝΑΙΣ	έτ. «Τριτώνια»	59	2847	άνεχ. Χούστον 3 'Απρ. διι' Ειντενχούν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Γκάρατες»	31	3991	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 7 'Απρ. διά Κωντάντζαν
ΤΑΣΙΑ	Α. Κατασιγιώρης κλπ.	44	2321	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανακοντίνενταλ»	56	20332	διπλήθ. Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΙ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 'Απρ. διά Νιού Χάφεν
ΤΖΟΥ' ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	έτ. «Σουλάνκη»	37	5556	έφθ. Αμπιτζάν 1 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	Εύγενια Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Μη. Αύρες από 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άνεχ. Πούλο Μπούκουρον 27 Φεβρ.
TINA	έτ. «Ολιοτήμη»	42	7362	έφθ. Μορμουγκάο 6 'Απρ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Νεάπολιν 5 'Απρ. διά Ν. Ύόρκην
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	Γατζάνης & Μωραΐτης	49	1366	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 'Απρ.
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Οιντέλιτου»	57	10493	έφθ. Κόμη 22 Μαρτ.
ΤΡΙΤΟΝ	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	άνεχ. Ήτοχαν 25 Μαρτ. διά Μπόννυν
ΤΡΙΤΟΝ	αδ. Γρασοί	44	7207	άνεχ. Μαρκαϊμπο 6 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	έτ. «Τροπικάνα»	62	6420	διπλήθ. Παναμά 31 Μαρτ. διά Πουέρτο Μπολιδάρ
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Κουλουράς	38	5239	διπλήθ. Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διι' Χάβρην
ΥΠΑΠΑΝΤΗΣ	έτ. «Ανατολή»	41	7195	έφθ. Γένοβαν 4 'Απρ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βικιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Γιοκοχάμεν 8 'Απρ. διά Μουρόραν
ΦΑΕΘΩΝ	έτ. «Κόμετ»	43	15005	άνεχ. Λορ. Μαρκές 9 'Απρ. διι' Αγ. Βικέντιον
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάνσερ»	45	15574	διπλήθ. Παναμά 11 'Απρ. διά Τοιμπάτα
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπόλτικο»	43	15441	έφθ. Τουάφ 4 'Απρ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	έτ. «Σάν Πεντρο»	43	7132	άνεχ. Φριπόρτ 4 'Απρ. διι' Οδούσσων
ΦΑΝΕΡΩΝ	έτ. «Άλφρα»	60	13997	άνεχ. Λάς Πάλιας 6 'Απρ. διά Σάντα Ισαβέλα
ΦΑΡΟΣ	πανασική έταιρια	22	3117	άνεχ. Μορμουγκάο 8 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΦΛΩΡΑ Μ.	Δ. Κούστας κλπ.	38	2564	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδος 10 'Απρ.
ΦΩΙΒΟΣ	έτ. «Μέση»	44	15579	άνεχ. Μπούνμπουρο 7 'Απρ. διά Κίναν
ΦΩΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	έφθ. Πουέρτο Καμπέλλο 18 Μαρτ.
ΦΡΙΣΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεχ. Μπούνμπουρο 7 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Άλφρα»	60	13993	άνεχ. Σαντού 30 Μαρτ. διά Γκιζόν
ΦΩΣ	έτ. «Σπλεινίς»	44	15020	διπλήθ. Κων. πολιν 29 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΦΩΤΕΙΝΗ	Ζαχάρης - Βασιλίας	47	1106	άνεχ. Γάνδην 29 Μαρτ.
ΦΩΤΗΣ	έτ. «Λαιμπιμπρίαν»	43	7152	διπλήθ. Παναμά 17 Μαρτ. διά Γιοκοχάμεν
ΦΩΤΗΣ Η.	έτ. «Ελληνοκυπριακή»	57	10493	διπλήθ. Κων. πολιν 2 'Απρ. διι' Οδούσσων
ΧΑΔΙΕΣ	Φ. Πετροπούλαρκος	26	1958	άνεχ. Μπούνμπουρο 22 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	Μ. Καπότας κλπ.	27	2448	άνεχ. Σαντού 30 Μαρτ. διά Κάντα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχάρης - Βασιλίας κλπ.	13	1282	διπλήθ. Κων. πολιν 29 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Κάσσιος» Α.Ε.	45	7240	άνεχ. Τζιμπούτι 28 Μαρτ. διά Κίναν
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Ακμε»	60	9319	έφθ. Ρουέν 5 'Απρ.
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	άνεχ. Βενετίαν 1 'Απρ. διά Κάντα
	έτ. «Αλτζέο»	44	1876	άνεχ. Βενετίαν 1 'Απρ. διά Κάντα

ΧΙΟΣ		Κοντός & Ψαρέλλης	44	1752	άνεκ. Γένοβαν 5 'Απρ. δι' Όραν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Ντεδέλοπουντ»	53	8458	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 6 'Απρ. διά Μόζι
ΧΛΟΗ (δ.)		«Μαγιά»	54	16193	εις Χώρ Κόκγι από 2 'Ιαν.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός 'Ερμάνος»	42	2865	έφθ. Αγκώνα 29 Μαρτ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑΣ		άδ. 'Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεκ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 9 'Απρ. διά Κίναν
ΨΑΡΑ		έτ. «Πάσος»	25	958	έφθ. Καζαμπλάγκαν 10 'Απρ.
ΨΑΡΑ		έτ. «Φαφαλίδ. Δ. Ι.»	45	7247	άνεκ. Σεμπού 6 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλ»	42	7175	άνεκ. Ήστχαμ 22 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	47	9856	διπλήθε Σουέζ 25 Μαρτ. διά Μπάραν
ΑΓΑΠΗΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίν»	42	7259	άργει Πειραιά από 28 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	45	10249	εις Τοιταγκόκικ από 4 Δεκ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνιδλα»	44	7261	διπλήθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Κουβέιτ
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλια»	45	6877	έφθ. Κιελον 6 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλάνκα»	56	20153	άνεκ. Ράς Τανούρα 4 'Απρ. διά Βομβάν
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπισαγά»	43	3106	άνεκ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 3 'Απρ. διά Τάμεσιν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούλιο»	24	1988	άνεκ. Μεροίνα 1 'Απρ. διά Συμύρνην
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	56	20140	έφθ. Μπαχρέιν 9 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλω»	44	10172	έφθ. Γδουνιάν 3 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1946	εις Καζαμπλάγκαν από 24 'Ιουλ. 1963
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντεντ»	43	8434	έφθ. Λονδίνον 9 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσεράρτα»	43	7265	άνεκ. Σεμπού 16 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Πόρτρ Σαιδ 8 'Απρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Βενετίαν 1 'Απρ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηνουάιν»	49	3484	άνεκ. Πειραιά 8 'Απρ. διά Βιρυττών
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	Τρανσομαρίαν 'Αρμαντόρες	42	6997	διπλήθε Πόρτρ Σαιδ 9 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιρίτη»	30	4125	έφθ. Ρέτζο 28 Μαρτ.
ΑΘΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	άνεκ. Χαδάνα 24 Μαρτ. διά Μαριέλ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	διπλήθε Σουέζ 12 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΘΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκαριερ»	45	9728	διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βιργίνια»	43	7280	άνεκ. Σάντο Φε 8 'Απρ. διά Ροζάριο
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλατοφίκα»	42	7227	άνεκ. Λονδίνον 3 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΓΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλατοφίκα»	43	7267	άνεκ. Αμβρόσιον 21 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Παιμπριάν»	58	10018	έφθ. Βομβάν 10 'Απρ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριάν»	58	10018	έφθ. Οζάκαν 2 'Απρ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριάν»	58	10020	διπλήθε Πόρτρ Σαιδ 11 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7256	άνεκ. Χονολούλου 28 Μαρτ. διά Μόζι
ΑΚΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	45	7285	άνεκ. Βαλτιμόρην διπλήθε Πόρτρ Οκτ.
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7281	άνεκ. Κοσιών 9 'Απρ. διά Πόρτρ Όκα
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	έφθ. Κολύμπιο 19 Μαρτ.
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	άνεκ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ. διά Πούντα Πάλμας
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουάνι»	54	29440	έφθ. Αμπορτάντα μέσω 5 Μαρτ.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	εις θεον 32 Β. - 42 Δ. 'Απρ. 6 δι' Αγγλίαν
ΑΛΕΞ (π.)		έτ. «Αλκιδίποντς»	25	2323	άνεκ. Αμβούργον 1 'Απρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΑΛΕΞΑΝΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδίσα»	44	1413	άνεκ. Χονολούλου 6 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΑΡΑ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιου	56	10480	άνεκ. Κοκούρα 6 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΑΛΕΞΑΝΑΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπριάν»	56	20926	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Απρ. διά Πούντα Πάλμας
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	έφθ. Αμπορτάντα μέσω 5 Μαρτ.
ΑΛΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φάριροπ»	44	7215	εις θεον 32 Β. - 42 Δ. 'Απρ. 6 δι' Αγγλίαν
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιδίποντς»	42	7066	έφθ. Ντουμπρόνικ 2 'Απρ.
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάψικος»	41	7401	άργει Βαλτιμόρην από 16 Οκτ.
ΑΛΜΠΑΝΤΑ		έτ. «Πλάμαρ»	43	7250	άνεκ. Κόμπε 11 Μαρτ. διά Περού
ΑΛΜΠΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 10 'Απρ. διά Πούντα Πάλμας
ΑΛΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	41	7169	άνεκ. Σεμπού 29 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΦΕΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σεν Γκαρόντιαν»	43	8426	έφθ. Μόμπιλ 7 'Απρ.
ΑΛΧΕΙΑΙ (Λιβάνου)		έτ. «Σεν Αντώνιο»	43	7171	διπλήθε Κωνυπούλιν 30 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΛΧΕΙ ΙΡ (Λιβάνου)		έτ. «Σεν Αντώνιο»	44	7183	διπλήθε Βιγραλτάρ 8 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΜΑΝΙ (Λιβάνου)		έτ. «Μένα»	38	1748	έφθ. Κιελον 26 Μαρτ.
ΑΜΑΡΥΑΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Πιο Ιανέριο από 29 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκόνα»	44	7242	διπλήθε Παναμά 30 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΑΝΑΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέντο Αφρικαν»	56	13262	άνεκ. Ν. Ύρκων 30 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	διπλήθε Βιγραλτάρ 8 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανιμονι»	40	3182	έφθ. Λισαρδώνα 8 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονι»	57	11978	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 22 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΟΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	έφθ. Πιο Ιανέριο από 29 Φεβρ.
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	42	7044	διπλήθε Γιβραλτάρ από 15 Φεβρ. διά Νουέβιτας
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	57	25441	έφθ. Μασσαλίαν 8 'Απρ.
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέντο Αφρικαν»	45	4229	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 2 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ ΛΟΥΤΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	54	6112	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 7 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Ουδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	10505	έφθ. Μπέριαν 9 'Απρ.
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον»	44	7258	άνεκ. Χάλιφασ 27 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαδου»	44	10599	άνεκ. Βοστώνην 28 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΝΤΙΟΗΝ (π.)		έτ. «Μαριτάμι»	41	7061	διπλήθε Γιβραλτάρ από 3 Δεκ. 1962
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διά Σεπέντα 28 Μαρτ.
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλορ»	48	3781	άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διά Αμβούργον
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόνης»	48	6259	άνεκ. Μόζι 1 'Απρ. διά Χοινκάγκ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλ»	43	7244	έφθ. Ρεντί 6 'Απρ. εις Ραβέννα από 4 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νταιφάν»	44	1589	διπλήθε Παναμά 19 Μαρτ. διά Ναγκογια
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ		έτ. «Σάνοθ 'Ησ Ατλάντικ»	63	15985	εις Βομβάν από 3 Δεκ. 1962
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν Ζουάν	24	4436	άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	εις θεον 34.42 Β. - 55.49 Δ. 'Απρ. 6 διά Ρόττερνταμ
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Ματράς 8 'Απρ.
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	44	7284	άνεκ. Βενετίαν 1 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατοσογεώρης	40	1280	έφθ. Καζαμπλάγκαν 4 'Απρ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόθια»	56	10180	άνεκ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)		έτ. «Γιουνίτας»	35	4965	έφθ. Βρέμπιλ 6 'Απρ.
ΑΡΕΝΤΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βράγκος	46	1951	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διά Μπαγιόν
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίμουαν»	42	7176	άνεκ. Χαδάνα 13 Μαρτ. διά Ματάνας (Κούβαν)
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4660	άνεκ. Λονδίνον 11 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρες»	30	4557	έφθ. Ρεντί 29 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατάλικ»	44	7179	άνεκ. Σπαλότου 8 'Απρ. διά Μεσοήπην
ΑΡΙΚΑ (π.)		έτ. «Φινανσιάρια Ναδικόδη»	58	23626	διπλήθε Σουέζ 7 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΣΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	19	2395	έφθ. Πόρτρ Σάν Σέφανο 28 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίαζι	45	7210	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 25 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	63	27748	άνεκ. Χουάσκο 14 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	37	4635	άνεκ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ. διά Τολέδο
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιβάνου)		έτ. «Πιέργαμος»	43	7247	έφθ. Μάντζεστερ 9 'Απρ.
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	6995	έφθ. Ρεντί 28 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριώνι	28	1707	έφθ. Ντώρμπαν 20 Μαρτ.
ΑΡΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	διπλήθε Κωνυπούλι 6 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΚΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύλιδα»	38	13405	άνεκ. Τρίνινταντ 28 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπούτε»	53	18743	άνεκ. Τρίνινταντ 28 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΑΡΜΑΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	43	8666	έφθ. Βενετίαν 14 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσδοσ»	43	7303	διπλήθε Μπρόναμποττελ 25 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούν			

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	(N.A.T.)	«Κάρυκο Λάιν»	63	15929	άνεχ. Βικτωρία 31 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΧΑΝΑΞ	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	διπλής Παναμά 6 'Απρ. διά Σικάμα
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δάιμη Σή Τράπον..»	43	7137	έφθ. Θιλαδέλφειαν 1 'Απρ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	διπλής Αγ. Βικέντιου 1 'Απρ. διά Βικτωρίαν
ΑΣΗΜΙΝΑ Γ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Μουντάσα 10 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα Κ.»	43	7129	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Πόντ Νούάρ
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Ντάριαν 1 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Βικ.)
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	44	14243	διπλής Παναμά 10 'Απρ. διά Κάντλα
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	5324	άνεχ. Χούστον 7 'Απρ. διά Βρέμην
ΑΤΑΛΑΝΤ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	12624	διπλής Σουέζ 1 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	άνεχ. Τοάρλεστον 4 'Απρ. διά Αρουραίων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΠΙΜΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	20608	έφθ. Οζάκαν 1 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	60	20444	διπλής Παναμά 28 Μαρτ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΑΡΝΤΙΑΝ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	26032	διπλής Παναμά 24 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤΙΚ ΙΤΩΡ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096	διπλής Παναμά 30 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10094	διπλής Παναμά 9 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Βοστώνη 1 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) (N.A.T.)		έτ. «Άταλάντικ»	49	17094	διπλής Παναμά 13 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άταλάντικ»	63	15977	έφθ. Τούμπο 25 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	54	9833	διπλής Σουέζ 9 'Απρ. διά Ούμη Σαιδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	άνεχ. Αύγουστον 8 'Απρ. διά Φαντί Φεϋράν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	55	12985	άνεχ. Ρουέν 1 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	11322	άνεχ. Ρότερνταμ 9 'Απρ. διά Μιλάζο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	12696	διπλής Θεούστον 4 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	12712	άνεχ. Περο. Κόλπον 9 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	51	11524	έφθ. Τούμπο 29 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Νότ Άταλάντικ»	62	15921	έφθ. Χάμπτον ρέδς από 21 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	56	14839	διπλής Παναμά 3 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	52	10930	άνεχ. Ταμπικο 6 'Απρ. διά Μπράουναθιλλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	49	10908	άνεχ. Σπάτα 7 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10189	άνεχ. Τζιμπούτι 27 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	10139	έφθ. Πουανία 29 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άταλάντικ»	63	15985	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 1 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	άνεχ. Τζέτζα 11 'Απρ. διά Μαρμουργάκαο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σπιντόγουελλ»	44	7125	άνεχ. Καράτσι 9 'Απρ. διά Μορμουραθίλλ
ΑΤΟΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρτια»	44	7257	άνεχ. Σπάτα 8 'Απρ. διά Ορόντα
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρ»	56	10312	άνεχ. Περο. Κόλπον 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	άνεχ. Σπάτη 23 Μαρτ. (διαταγάς)
ΒΑΝΤΕΡΛΑΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ποτόμακ»	44	7271	άνεχ. Σπάτζια 1 'Απρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	44	7192	έφθ. Νιούπορτ 11 'Απρ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	άνεχ. Τοικάτο 7 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	έφθ. Αμβούργον 5 'Απρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια Κάρριερ»	42	6749	άνεχ. Τόκιο 26 Μαρτ. διά Μαλάγια
ΒΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερίου Τρανσόο»	58	25566	άνεχ. Περο. Κόλπον 31 Μαρτ. διά Μιζουσίμα
ΒΛΑΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιώαννης Χιωτάκης»	21	1410	άνεχ. Πειραιά 8 'Απρ. διά Ορόντα
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	διπλής Παναμά 20 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	44	7243	έφθ. Κασσιούγκ 15 Μαρτ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεχ. Μένα Αμπουλλά 5 'Απρ. διά Κανοκάβα
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόνφλαντ»	42	7286	άνεχ. Ντουνγκούν 23 Μαρτ. διά Καμαϊα:
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Αύγουστον 28 Μαρτ. διά Γκάλθεοτων
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλκλα»	55	9462	έφθ. Δουλίνον 1 'Απρ.
ΓΑΛΙΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	διπλής Πόρτα Σαιδ 3 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμωρ»	44	7176	έφθ. Οζάκαν 28 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	έφθ. Ρίο Ιανείρο από 10 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πούερτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Τρινιτάντ 2 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ Όιλ»	54	18790	άνεχ. Σανόνα 6 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	διπλής Κωνί) πολίν 7 'Απρ. διά Ινδίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	1772	έφθ. Νεάπολιν 31 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπερο»	43	7166	διπλής Σουέζ 9 'Απρ. διά Ερυθράν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν»	41	5270	διπλής Παναμά 9 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππιγκ & Ιντράτρ»	43	8513	άνεχ. Μαυρικίου 5 'Απρ. διά Κίναν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιάντρε»	39	10051	άνεχ. Σανόνα 6 'Απρ. διά Σανέζ
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πιολάντα»	40	5550	έφθ. Καδαράκι 9 'Απρ.
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πιανόλας»	44	7241	άνεχ. Ιλσόιλο 24 Μαρτ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πιονινίθρεσαλ»	44	7246	έφθ. Τασμπερίκο από 10 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Πασιφίκ»	43	8501	διπλής Ντόρερ 9 'Απρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία»	45	7240	άνεχ. Πειραία 8 'Απρ. διά Λιθύν
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππιγκ & Ιντράτρ»	43	2766	διπλής Σουέζ 22 Μαρτ. διά Ερυθράν
ΓΙΚΙΤΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέλλα»	28	5907	διπλής Τόντορ 4 'Απρ. διά Σαδόνα
ΓΚΑΟΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	διπλής Ιταλίαν 7 'Απρ. διά Σαδόνα
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέτρομαρ»	56	20668	άνεχ. Μπαντάρ Μασόύρ 6 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	44	10702	έφθ. Μεροίνα 5 'Απρ.
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	39	1626	άνεχ. Σκαραμαγκάν 8 'Απρ.
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόξι»	64	15200	άνεχ. Σαν Ναζαρί 29 Μαρτ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΐΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΑΐΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	45	7648	έφθ. Τακοράντ 3 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ Τρανσόρ»	57	26032	άνεχ. Χάμπτον ρέδς 8 'Απρ. διά Σάλεμ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Τάνκερ»	54	28323	άνεχ. Χάμπτον ρέδς 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ δ. (N.A.T.)		έτ. «Αγκουαζόυλ»	57	13750	άνεχ. Ράζ Τανούρα 1 'Απρ. διά Μπότανο Μπαίν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουήκης»	55	20432	άνεχ. Τενέριφε 3 'Απρ. διά Λά Σαλίνα
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝ δ. (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλεντ Γκλέιντ»	54	20580	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20431	άνεχ. Χάμπτον ρέδς 8 'Απρ. διά Σάλεμ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλι»	57	13750	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 3 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)		έτ. «Τασσός Μηνί»	57	25489	άνεχ. Χάμπτον ρέδς 1 φεβρ. διά Μπατάνγκας
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΤΗΝΕΝΣ δ. (N.A.T.)		έτ. «Μπαϊφόνου»	57	25490	άνεχ. Ντουμάτι από 1 φεβρ. διά Μπατάνου Μηνίν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ δ. (N.A.T.)		έτ. «Πασιφίκ»	57	26031	άνεχ. Περο. Κόλπον 22 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κίκι Γουίλλα Μηνί»	43	12805	έφθ. Χάμπτον ρέδς 8 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΑΜΠΑΐΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12949	άνεχ. Κοκοχάμαν 9 'Απρ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ	(N.A.T.)	έτ. «Τέσσιον»	43	14309	άνεχ. Τομπάταρ 7 'Απρ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Λιμπέρτου»	49	18226	άνεχ. Περο. Κόλπον 10 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόδλων»	43	14304	άνεχ. Λος Αντζελες 1 'Απρ. διά Χουάσκο
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΗΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Μηντ»	53	13459	άνεχ. Ταύερον 29 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλεντ Μπάννερ	58	20546	άνεχ. Μπαντάρ Μασόύρ 2 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΠΙΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλεντ Μπόντ	57	27902	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλεντ Μπόντ	57	20533	άνεχ. Μπαντάρ Μασόύρ 8 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΠΙ·Σ'	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Πίσ»	49	13956	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Σή»	53	12877	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 6 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΗΟΦΑΡΕΠ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	58	11201	έφθ. Χάμπτον ρέδς 6 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΙΕΦΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλεντ Μπάννερ	43	12793	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. διά Μόζι.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΙΝΕΡΠΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	44	12805	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 1 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ					

ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΧΩ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίς»	43	14294	άνεχ. Καλντέρα 29 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	διηλθε Παναμά 14 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Απρ. διά Πουέρτο Όρντας
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Ιωάννης»	44	7154	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΔΕΣΠΩ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Καματσί 31 Μαρτ. διά Τακόμα
ΔΗΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935	έφθ. Άμβούργον 6 Απρ.
ΔΗΛΟΣ ΠΑΓΟΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	44	7259	έφθ. Μανιλάν 7 Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	έφθ. Ν. Υόρκην 8 Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	έφθ. Πόρτομουθ 1 Απρ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7187	διηλθ. Σουεζ 12 Απρ. διά Ινδίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν»	44	7257	έφθ. Βαλτιμόρη 10 Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ	(N.A.T.)	Λ. Φραγκίστας	32	1754	εις Πειραιά υπό παραλαβήν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	έφθ. Βοστώνη 30 Μαρτ.
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Φρήροπτ (Μπαχ.) 7 Απρ. διά Βομβάνη
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΪΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόφο»	44	7264	άνεχ. Φρηρόπτ (Μπαχ.) 7 Απρ. διά Καλκούτταν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Καράτσι 19 Μαρτ.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17500	εις Ριγέναν 1 Φεβρ.
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρηγορούσα»	42	2757	διηλθ. Γιβραλτάρ 10 Απρ. διά Χουέλβαν
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6331	εις θέσιν 50.12 Β. — 2.40 Δ. Απρ. 5 διά Βίσμαρ
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. «Άλμπαν (Ν.Υ.) 9 Απρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	άνεχ. Περσ. Κόλπον 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταυντεσίον 'Αρμαντόρες»	43	8184	έφθ. Μπριστούπαι 30 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	Νόρθ 'Ατλαντικ	63	15983	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Απρ. διά Ολλανδίαν
ΕΖΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ελεοποντ»	39	6697	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Απρ.
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε»	56	10329	διηλθ. Παναμά 14 Μαρτ. διά Φορμόζαν
ΕΙΡΗΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	διηλθ. Μπρόμποτετ 23 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΕΙΡΗΝΗ Ξ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέονικ»	42	7210	άνεχ. Χαιφόγκ 8 Απρ. διά Κορέαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Στέφ»	43	7261	έφθ. Ναγκόγιαν 26 Μαρτ.
ΕΛΑΕΑΡΟΠ	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρά»	43	7244	άνεχ. Κολούμπια ρίερ ύπό 26 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΕΛΕΑΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος»	45	7160	άνεχ. Τσάλια 1 'Απρ. διά Μπασεύν
ΕΛΕΑΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καρυκοένα 'Ιντερνάσι»	22	1953	άνεχ. Τύνιδα 1 'Απρ. διά Σαγκούντο
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άργακου»	38	5500	διηλθ. Γιβραλτάρ 6 Απρ. διά Γένοβαν
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Μπ. «Άύρες 6 Απρ. διά Αρούμπαν
ΕΛΛΗΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράσαλλον»	52	11466	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	έφθ. Σάφη 5 Απρ.
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπόεζα»	44	7051	άνεχ. Λός «Αντζέλες 10 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΠΙΔΑΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Γκριλόγκ 6 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΕΝΟΣΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ.
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ένωσις»	43	7162	διηλθ. Παναμά 22 Μαρτ. διά Τόκιο
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλεζ»	58	17749	έφθ. Ασούερ Μπουγκάναν 2 Απρ.
ΕΥΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	43	7272	άνεχ. Χονολουλού 1 Απρ. διά ζόκον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6223	άνεχ. Σάφη 14 Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανγιά»	42	2720	έφθ. Βίλιγκτον (Ν.Κ.) 6 Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντπεντένες»	43	7231	έφθ. Χουέλβαν 10 Απρ.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	διηλθ. Παναμά 21 Μαρτ. διά Λίνερπούλ
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφούνετε»	29	4248	διηλθ. Πόρτ Σαΐδ 3 Απρ. διά Γάνδην
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σπιτικ & Ιντάστρ.	43	8393	έφθ. Βενετίαν 9 Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεχ. Ναγκασάκι 6 Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέεύς»	54	11208	έφθ. Βίλιγκτον 3 Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Οφενένι»	64	35200	άνεχ. Κολούμπια ρίερ 8 Απρ. διά Κορέαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	διηλθ. Παναμά 21 Μαρτ. διά Λίνερπούλ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οιλ»	54	18730	διηλθ. Πόρτ Σαΐδ 8 Απρ. διά Μεσόγειον
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	56	30150	διηλθ. Πόρτ Σαΐδ 9 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύνηρισια»	59	9003	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 10 Απρ.
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπραζίλιο»	58	14606	έφθ. Αντεν 10 Απρ.
ZANIA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμαρ»	49	17613	έφθ. «ΕΥΡΥΔΙΚΗ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ZANNΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	άνεχ. Βοστώνην 5 Απρ. διά Αρούμπαν
ΖΕΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Απρ. διά Τυνίδα
ΖΕΥΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Μαδέρας 7 Απρ.
ZITA	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	διηλθ. Αγ. Βικέντιον 1 Απρ. διά Βίσμαρ
ZΡΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός»	55	7696	έφθ. Γκριλόφορτ 3 Απρ.
HIGKA (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινούσαι»	37	1917	έφθ. Σύρον 14 Απρ.
ΗΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαρέγια»	30	1569	έις Λός "Αντζέλες από 22 Μαρτ. 1963
ΗΛΙΑΣ ΛΑΪΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Παλμέα»	45	14418	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διά Αμβούργον
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Πέρτο «Αλέγκρε 27 Μαρτ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Κωνσταντίνου»	48	4697	διηλθ. Κινέτα 11 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	έφθ. Γιασάτα 30 Μαρτ.
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάκης»	37	1166	έφθ. Γλασκώδην 7 Απρ.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	διηλθ. Σουεζ 9 Απρ. διά Ινδονησίαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΪΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηλοπότνη»	44	7260	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 8 Απρ. διά Πόρτ Μελλόν
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάπ»	44	7194	άνεχ. Μπ. «Άύρες 3 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικα»	38	7246	άνεχ. Μπ. «Άύρες 4 Απρ. διά Γένοβαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσταλαντικα»	45	7255	έφθ. Κολόμπο 2 Απρ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέθεζα»	42	7205	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Απρ. διά Χόμπτον ρόδος
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάργκο»	63	15923	έφθ. Αμπερτάντα 8 Απρ.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	έφθ. Ν. Ορλέανη 6 Απρ.
ΘΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινέταλλα»	44	7257	άνεχ. Ταύλια 28 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ Μαρίν»	42	7162	έφθ. Ρογγούν 19 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Α. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεχ. Κιουρασάο 4 Απρ. διά Ν. Υόρκην
IΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Δουβλίνον 4 Απρ. διά Κιουρασάο
IΑΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	έφθ. Χαδάναν 18 Μαρτ.
IMMY (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασούνιον»	20	2253	έφθ. Ραβέναν ύπό 9 Μαρτ.
INBIKTA	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	διηλθ. Κονιόπολιν 6 Απρ. διά Οδησσόν
IONIAN	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	21	1173	έφθ. Αγκώνα 15 Απρ.
IONIAN A'ΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	έφθ. Κόμπε 3 Απρ.
IONIAN ΑΗΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστούμπαλ»	44	7176	άνεχ. Αδελαΐδαν 19 Μαρτ. διά Νιού Ούεστμινστερ
IONIAN ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	63	13516	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 Απρ. διά Ν. Ορλέανην
IONIAN ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεχ. Αστόρια 27 Μαρτ. διά Ινδίαν
IONIAN ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊσαίρα»	56	10422	έφθ. Τόραντα 25 Μαρτ.
IONIAN ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντοφορντ»	63	13517	έφθ. Ν. Υόρκην 5 Απρ.
IONIAN ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	άνεχ. Πέρσ. Κόλπον 2 Απρ. διά Γένοβαν
IONIAN ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστούπαλ»	44	7198	άνεχ. Λός "Αντζέλες ύπό 11 Μαρτ. διά Σίδνευ
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	53	13485	έφθ. Ραβέναν 4 Απρ.
ΙΟΥΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταιμίζ»	37	1652	έφθ. Πειραιά ύπό 29 Φεβρ.
ΙΡΙΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρισμάρ»	41	3946	άνεχ. Βενετίαν 2 Απρ. διά Σάφη
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούσέδα»	17	1295	διηλθ. Κυνόσουραν ύπό 1 Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμδα»	43	7297	άνεχ. Παναμά 5 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Γκιούδανι»	42	7020	έφθ. Αλ' Βρειαν 5 Απρ.
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	έφθ. Βομβάνη 4 Απρ.
ΚΑΒΑΛΑ	(N.A.T.)	έλλεινικ Σίπ. Ιντάστριες	43	8428	άνεχ. Γιασόβατα 7 Απρ. διά Ήν. Πολιτείας
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	έφθ. Φιλοδέλφειαν 29 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	46	3821	έφθ. Αλ' Βρειαν 27 Μαρτ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ»	57	10122	άνεχ. Ντάρμπολ 2 Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΑΒΟΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντιουρα»	43	8443	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Απρ.
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	έτις Πειραιά ύπό 11 Φεβρ. 1963
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερστίς Τάνκοπι»	30	2377	άνεχ. Νεάπολιν 7 Απρ. διά Γαλάται
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	11200	έτις Σάντερλαντ, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπις»	43		

ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελικώνι»	43	8465	άνεχ. Σάντια Φέ 7 'Απρ. διά Βέλγιον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποτέντε»	44	7192	διήλθε Σουέζ 9 'Απρ. διά Τσιτταγκόγκ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδιόζα»	35	5103	άνεχ. Σανιν Τζάν 8 'Απρ. διά Χαβάναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σικόνεν»	29	2866	έφθ. Ταϊν 8 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΤΕΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Νικόλας»	21	1498	διήλθε Κωνικού πολιν 4 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτια»	43	1790	άνεχ. Ριγιέκαν 2 'Απρ. διά Ζαντάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιργκο»	63	17057	άνεχ. Ρόττερνταρ 27 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντζία»	56	10015	έφθ. Κελεύπιτα ρίβερ 14 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιλελουέδα»	07	1075	άργει Πειραιά από 22 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. (π.)		έτ. «Άγιοι Άναρχυροι»	41	2866	έφθ. Χουέλβαν 11 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)		έτ. «Υπαπαντή»	43	2874	άνεχ. Πειραιά 13 'Απρ. διά Θεο)νίκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάντης»	24	2060	έφθ. Τεργέστη 9 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετανίσσα»	44	7281	άνεχ. Ήστχος 4 'Απρ. διά Καναδά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	έφθ. Αμερύγον 2 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	έφθ. Χόγκ Κόγκ 2 'Απρ.
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Βεστονίην 9 'Απρ.
ΚΑΡΝΕΙΣΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορμπέλλο»	29	4884	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Χαβάναν
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Φελίτσια»	43	7033	διήλθε Μπρόνιμποττελ 24 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Γιεκοχάμαν 6 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεχ. Τζιμπούτι 25 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίτη»	43	7144	διήλθε Σουεζ 9 'Απρ. διά Τζεδδαν
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πομέρεα»	59	24333	έφθ. Πόρτ Αλμπέρνι 2 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Πεύλο Μπουκούρ 28 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	M. Νομικός	64	33000	έφθ. Ντιόριαν 7 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	άνεχ. Τεργέστην 3 'Απρ. διά Λίβανον
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	«Ζαδέ»	39	4716	έφθ. Γένεβαν 6 'Απρ.
ΚΙΜΩΝ		έτ. «Ευαγγελιστρία»	44	7299	άνεχ. Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανα»	56	23232	έφθ. Τεργέστην 5 'Απρ. διά Βίρα Κρουζ
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Αλ. Βαθλίρης	27	5411	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 25 Μαρτ. διά Μελβούρην
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κούντη Γουίντη»	59	10400	άνεχ. Βακαγίαμα 31 Μαρτ. διά Ρουέν
ΚΛΕΙΟ (παν.)		έτ. «Πεντούλας»	42	7176	είς Αλεξανδρειαν από 2 Φεβρ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Βρεμην 28 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΝΟΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Λόδς Αντζελες 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	διήλθε Παναμά 31 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλιου»	43	7176	διήλθε Παναμά από 2 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Κοτεγκάχην 28 Μαρτ. δι' Αραύμπαν
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)		έτ. «Ντάνα»	53	12284	έφθ. Χεύστον 5 'Απρ.
ΚΟΜΕΤ ΧΕΜΙΣΤ (δ.)		έτ. «Μπάρρου»	53	11270	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Γένοβαν.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)		έτ. «Αγκουιλλά»	19	2949	άνεχ. Πόρτ Κέμπτα 7 'Απρ. διά Γιανδάταν
ΚΟΝΚΟΡΝΤ		έτ. «Δόγιαλα»	43	7230	έφθ. Βενετίαν 1 'Απρ.
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝ (δ.)		έτ. «Κονσονέινς»	53	12062	έπειτα: ΚΙΜΩΝ, σημαία Αιδερίος
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ		«Τρανασταλάντικ Κέρριερ»	44	7299	διήλθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Σαβάνναν
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρουν»	56	12843	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΚΟΡΗ (π.)		έτ. «Οξιλιαρ»	41	5173	διήλθε Μπρόνιμποττελ 2 'Απρ. διά Ροστόκ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννούλα»	40	3496	άνεχ. Γιεκοχάμαν 4 'Απρ. διά Μπάσραν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρείντερς»	43	8685	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέδα»	63	30705	άνεχ. Χενούλουδον από 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ		έτ. «Σάνη Πέντρο»	45	7247	άνεχ. Χενούλουδον από 2 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ		έτ. «Φιγκουέρεας»	56	10567	άνεχ. Αλμπανία (Ν.Υ.) 8 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΡΣΑΓΡ		έτ. «Ηοτέρεν Σπ Τράνσαρπτ»	62	14963	άνεχ. Μεντρόφαν 25 Μαρτ. διά Νότ. Αφρικήν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	άνεχ. Λάς Πόλαρς 29 Μαρτ. διά Λόουερ Μπουκάναν
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαδιόζα»	44	7135	διήλθε Σουεζ από 5 Μαρτ. διά Τζεδδαν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρο»	57	24304	άνεχ. Αρδεράν 7 'Απρ. διά Καστελλόν
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	άνεχ. Μεμπάσα 4 'Απρ. διά Μπαχρέν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Δαιμοπήριαν»	56	4031	έφθ. Μπέλιζε 4 'Απρ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Περσ. Κόλπον 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΚΥΠΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτις»	43	7230	έφθ. Σαλαδόρο 6 'Απρ.
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιθάνου)		έτ. «Ναΐας»	44	2896	διήλθε Σουεζ από 5 Μαρτ. διά Κάλιαρη
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. Κάλιαρη 28 Μαρτ. διά Κάλιαρη
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	άνεχ. Μεμπάσα 4 'Απρ. διά Μπαχρέν
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	45	6172	έφθ. Μπ. Αύρες από 14 Φεβρ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτίκος»	39	2993	άνεχ. Σέρος 6 'Απρ. διά Ρουέν
ΛΑΕΡΤΗΣ					έφθ. Αρδέραν 7 'Απρ.
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8683	άνεχ. Σαβάννα 30 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Γιεκοχάμαν 25 Μαρτ. διά Βαικούδερ
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντστρότελ Μαρίν»	43	8466	άνεχ. Λαζ Σαίλια 3 'Απρ. δι' Αίλ όφ Γκραίν
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	έφθ. Αλιξρείαν 5 'Απρ.
ΛΕΦΤΗΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Βισεβεντούρα»	56	10048	έφθ. Πουέρτο λά Κρουζ 29 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέφτηρικη»	43	7176	άνεχ. Φρόηπορτ (Μπαχ.) 3 'Απρ. διά Πακιστάν
ΛΕΩΝΙΔΑ, ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Βακαμασούν 3 'Απρ. διά Πόρτ Αλμπέρνι
ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζήτα»	43	7109	άνεχ. Ζεύστος 10 'Απρ.
ΛΙΔΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρος»	53	12577	άνεχ. Φρόηπορτ (Μπαχ.) 3 'Απρ. διά Πακιστάν
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Τόρρες»	62	10836	άνεχ. Βακαμασούν 3 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιττλ Τζών»	54	1604	άνεχ. Μόζι 29 Μαρτ. διά Κίναν
ΛΟΥΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς Τρανσον»	43	8395	άνεχ. Κευδείτη 6 'Απρ. διά Ιντ ζ Σαρζόν
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλη»	50	15943	έφθ. Βυζιάνη 9 'Απρ.
ΛΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθενίτα»	43	7044	έφθ. Περσ. Κόλπον 30 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΛΟΥΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7583	έφθ. Κέπτη 29 Μαρτ.
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλίδιρα»	44	7244	έφθ. Ελιτσίνια 8 'Απρ.
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαζ»	43	7228	διήλθε Θίετταν 27 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΛΥΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφετούτινο»	29	6638	άνεχ. Αγαπετίνατ 27 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θηάτρη»	43	10521	άργει Οράντης από 18 'Ιανν. 1961
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (π.)		έτ. «Λύρη»	43	2847	διήλθε Κωνικού πολιν 17 Μαρτ. διά Βραΐλαν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ		«Καρυκοένα Ιντερνάν»	39	2819	έφθ. Ρεζάριο 8 'Απρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΦΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	άνεχ. Πόρτ Ελίζαπετ άπό 12 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡ ΝΤΕΑ ΠΛΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Τάσουασιλ 1 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΗΜΑΡΚ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	άνεχ. Σε.η.λ. Παναμά 5 'Απρ. δι' Αμπανταν
ΜΑΛΜΕΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Χοδάναν 8 'Απρ. διά Καστζακοάλκος
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δημητρά»	37	4838	άργει Πέραμαν 8 Αύγ. 1962
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Μάστουλη»	18	920	διήλθε Κωνικού πολιν 15 Μαρτ. διά Βάρναν
ΜΑΝΤΥ (π.)		Κυπριανού	43	7145	διήλθε Παναμάν 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν πολιν
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα»	30	1890	άνεχ. Πέιραια 9 'Απρ. διά Κωνικού πολιν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Φανούριος»	27	1554	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διά Ρίο Ιανέντρο
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάσιου»	44	7289	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΩΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	30	4620	άνεχ. Σπαλάτο 7 'Απρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΠΑΤΑΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Σιγάλας και Πλατης	62	8951	διήλθε Αγ. Βικέντιον 31 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΡΑΦΑΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναδιέρο»	48	2009	είς Χάρην, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	29	2569	άνεχ. Πύλον 4 'Απρ. διά Ρουμανίαν
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφαντς»	43	8426	έφθ. Μπάχια Μιλάγκα 7 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ		έτ. «Μάννα»	56	5490	άνεχ. Κολόμπο 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάρξ»	44	7254	έφθ. Μαρικίον 4 'Απρ.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιο.σαπα»	43	7254	διήλθε Παναμάν 9 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	έφθ. Μπανιόν 4 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλα»	51	16060	άνεχ. Νεάπολιν 4 'Απρ. διά Μπάνιαγκορ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φρέστερς	43	6994	έφθ. Ροζάριο 4 'Απρ. διά Μπάνιαγκορ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργκουλ»	35	5548	άνεχ. Τζιμπούτι 6 'Απρ. διά Μεσογείουν

ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10892	εις θεσιν 46.2 Β. — 11.32 Δ. 'Απρ. 7 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίβικ»	52	11169	άντχ. Παύνταν Καρτόν 3 'Απρ. διά N. 'Υόρκην
ΜΑΡΙΕΛΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φέλιξ»	44	7206	έφθ. Κιουρασάδ 8 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτει»	56	20207	άντχ. Τεργύστην 6 'Απρ. διά Λίδανον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	έφθ. Σάντος 26 Μαρτ.
ΜΑΡΙΒΙΚΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριβικ»	40	5110	σφργι. Πειραιά ἀπό 2 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	44	7212	άντχ. Τζιμπούτι 7 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρ»	43	7253	άντχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Κοπεγχάγην
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μασιμπλάνκα»	44	7279	άντχ. Κόμπη 6 'Πτρ. διά Βανκούμερ
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	έφθ. Καράτσι 31 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστρέλλα»	44	7150	άντχ. Πόρτ Άλιπτριν 1 'Απρ. διά "Ιπσιγουντς"
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μαμιδάκη	45	10448	έφθ. Τενερίφε 7 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	44	10445	σφργι. Έλενσονίς ἀπό 8 'Οκτ. 1962
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριδίκ»	51	11901	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άντχ. Μπ. "Άρτες 2 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7232	άντχ. Σεμαίνενς 6 'Απρ. διά Αύστραλιαν
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικι»	40	5147	έφθ. Πειραιά 6 'Απρ.
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσδοσ»	42	7244	έφθ. Τόκιο 24 Μαρτ.
ΜΑΡΑΕΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όριεντ Έξπρες»	50	15929	διήλθες Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Στάρ»	44	2547	άντχ. Μορπίλ 22 Μαρτ. διά Κρίστομπαλ
ΜΑΡΑΙΝΤΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεβίτσιο»	46	2270	διήλθες Σουζ 9 'Απρ. διά Ακάνπα
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	άντχ. Λός Αντζέλες ἀπό 25 Φεβ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούλη»	43	7263	διήλθες Κωνικόν πολιν 20 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	έφθ. Ρίο Ιανέριο 6 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	56	23871	άντχ. Ράς Τανουρά 31 Μαρτ. διά Γιοκαΐσι
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. Οίκος Εύσταθίου	64	9100	εις Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλιμπάο»	54	19190	διήλθες Σουζ 9 'Απρ. διά Ακάνπα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέρδον Σίπηγκ»	48	2346	άντχ. Λός Αντζέλες ἀπό 25 Φεβ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέρδαν Σίπηγκ»	20	1512	διήλθες Κωνικόν πολιν 31 Μαρτ. διά Γαλάτσι
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	Τράνσοπορτ Ναβιγκ.	40	7121	έφθ. Ρίο Ιανέριο 6 'Απρ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	διήλθες Σουζ 6 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άιρδριλ Μότοροπι»	57	8855	άντχ. Ντάρμπαν 6 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαϊκα»	45	7264	άντχ. "Αντεν ὅπο 6 Μαρτ. διά Τσιτταγόκγκ
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	άντχ. Σά Λουν 5 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μόντορ»	46	4140	έφθ. Πιεύρτρα Καρπέλλο 30 Μαρτ.
ΜΕΡΚΑΝΤΙΔΑ ΠΑΤΩΝΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιράιδη»	54	12552	άντχ. Ιμιγκάνη 6 'Απρ. διά Ντούκες
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστερίαρια»	58	20894	διήλθες Σουζ 6 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΕΡΔΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άντχ. Κιουρασάδ 3 'Απρ. διά Λονδίνον
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (Λιθ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πιουρόπα»	41	6782	άντχ. Λάς Πόλμας ἀπό 2 Μαρτ. διά Κούδαν
ΜΕΣΟΛΟΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίπηγκ & Ιντάστρ.	43	8537	έφθ. Κούρε 20 Μαρτ.
ΜΙΑΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόδρεο»	49	17905	άντχ. Μάλταν 10 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΙΑΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρακτίνες»	43	7314	άντχ. Εμβέν 2 'Απρ. διά Κούδαν
ΜΙΜΟΖΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	διήλθες Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Ντογκές
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινέντα»	49	12803	έφθ. Μαδέρα 6 'Απρ.
ΜΙΝΟΑ (π. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινέντα»	44	7249	εις Τσιτταγόκγκ ρόδος ἀπό 15 Φεβρ.
ΜΙΣΕΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άντχ. Εμβέν 1 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασσώρ.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άντχ. Πόρτ Αλμπέριαν 9 'Απρ. διά Ειδονγάρουθ
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χαντέρη»	53	11289	άντχ. Λός Αντζέλες 5 'Απρ. διά Χάλιφας
ΜΙΧΑΗΛ Α. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίπη»	44	7543	διήλθες Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Ήν. Πολιτείας
ΜΙΧΑΗΛΟΣ Ξ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερναρίσιοναλ»	57	12683	άντχ. Καρδαγένην 4 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασσώρ.
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσούε»	29	6984	άντχ. Χαδάνια 27 Μαρτ. διά Ματανδάς
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσιο»	43	7139	έφθ. Βεντιάν 22 Μαρτ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεταρούνιζ»	44	7159	άντχ. Βανκούμερ 7 'Απρ. διά Θεσ/νικήν
ΜΠΕΡΓΚΑΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσοάρ»	40	5355	άντχ. Βρέμην 28 Μαρτ. (διαταγάς)
ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Φράύτερς»	40	5134	έφθ. Τοιμοτε 25 Μαρτ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Γαραγουσιάνη»	42	7303	έφθ. Ρόττερνταμ ἀπό 26 Φεβρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ (Λιθ.ν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	σφργι. Αιγαίνακι ἀπό 7 Δεκ. 1957
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κενταυρος»	63	17500	εις Ριγιέκαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άντχ. Σιμίζιου 4 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3094	έφθ. Χούστον 7 'Απρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοίοι»	45	3486	έφθ. Αλ/δρειαν 6 'Απρ.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7092	άντχ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναγός»	37	7699	άντχ. Κόρπον Κριστό 26 Μαρτ. διά Σάντα Μάρτα
ΝΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άντχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. διά Σιδώνα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	43	7228	έφθ. Ν. Υόρκην 8 'Απρ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άντχ. Πόντ Μονάρ 10 'Απρ. διά Τρίνινταντ
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντη»	58	24068	εις Γένδαν ἀπό 19 'Ιαν.
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	42	7227	άντχ. Πόντ Μονάρ 10 'Απρ. διά Μπαγιόν
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	άντχ. Ναγκόνια 10 'Απρ. διά Οζάκαν
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ Τράμπη»	42	9730	εις Σπαλάτον 23 Φεβρ.
ΝΕΦΕΛΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	63	15000	άντχ. Βρέμην 28 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άντχ. Βρέμη 25 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Ρόττερνταμ ἀπό 26 Φεβρ.
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	σφργι. Αιγαίνακι 9 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Αλικάντε 4 'Απρ.
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβαδία»	43	7121	διήλθες Παναρά 3 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρα Σεβίλλα»	64	38600	έφθ. Νεδρωρισκην 28 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μασχερέντσια»	43	7228	έφθ. Παναρά 3 'Απρ. διά Κρίστον
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλα»	43	7294	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πριάλες»	46	2927	έφθ. Πόρτ ητε Μπουκ 3 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Σάντος 19 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Σάντος 8 'Απρ. διά Μύκονον
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνεντα»	44	7180	έφθ. Βαλιτιμόρην 10 'Απρ.
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτό λα Πάλμα»	53	9188	άντχ. Ασσύμτα 29 Μαρτ. διά Χούλλ
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εατρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άντχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Αμβούργον
ΝΟΕΔΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόπορτερ»	44	7063	διήλθες Θέσυταν ἀπό 4 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΝΟΕΗΜΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	58	20451	άντχ. Μπαχρέιν 8 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	44	14800	διήλθες Παναρά 7 'Απρ. διά Οδησσόν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	58	18183	άντχ. Πέρα Κόλπον 31 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΑΝΝΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	59	18180	εις θέσιν 5.45 Β. — 83.23 Δ. Μαρτ. 31 διά Κικούμα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίσμι»	58	10077	άντχ. Αγ. Φραγκισκούν 24 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολιμύρα»	64	38600	εις Κύρε, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΟ ΓΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	12402	άντχ. Ντωνταν 28 Μαρτ. διά Κιουρασάδ
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	άντχ. Γένδαν 28 Μαρτ. διά Ντουλούθ
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άντχ. Βιλεμπάχφεν 1 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμι»	52	12029	άντχ. Αμβούργον 5 'Απρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΝΟΥΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	52	12557	άντχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Απρ. διά Μπωμόντ
ΝΤΑΓΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρος Φράύτερη»	44	7061	έφθ. Αμβούργον 5 'Απρ.
ΝΤΕΛΩΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τουνγκούροντα»	58	17743	διήλθες Παναρά 29 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΕΛΩΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σεβ Εντερπράϊζ»	58	13545	άντχ. Μπανιόλ 30 Μαρτ. διά Μοροβίαν
ΝΤΕΛΩΙΚ ΣΚΑ.Υ'	(N.A.T.)	έτ. «Σεβ Εντερπράϊζ»	61	13198	άντχ. Λευντάν 30 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΕΛΩΙΚ ΟΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σεβ Εντερπράϊζ»	63	13751	διήλθες Παναρά 9 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σεβ Λιμπέρος Σηγουαίνη»	59	13545	άντχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίνη»	58	10396	διήλθες Παναρά 31 Μαρτ. διά Παραμαρίπο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εβμπράνια»	60	13847	άντχ. Ναγκόγια 6 'Απ

ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεχ. Ν. Ύόρκην 10 'Απρ. διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξηπτερ Μαριτάιμ»	54	13665	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σιππιγκ»	54	13652	άνεχ. Μπριτεντόρ 5 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόδουζ»	54	20453	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. διά Γκουλφχαβν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ»	64	31800	είς 'Ιστανινιάν, υπό συμπλήρωσην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδου Σιππιγκ»	54	14047	άνεχ. Ν. Ύόρκην 3 'Απρ. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνουιτς»	58	27602	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίνη»	50	24741	έφθ. Ράις ές Σιδέρ 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόστερ»	53	14221	άνεχ. Περσ. Κόλπον 31 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	διπλήθε Σουζέ 6 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλντ»	49	24682	είς Γιοκοχάμαν από 24 'Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΤΓ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλόριδα»	54	13678	έφθ. Βούδην 29 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπανπορτ»	53	13660	έφθ. Σπρότροπ 2 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσάνη»	54	13934	άνεχ. Πούντα Καρντόν 31 Μαρτ. διά Σήρποπρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνιβιλ»	55	13709	άνεχ. Περσ. Κόλπον 9 'Απρ. διά 'Αγγλιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΓ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	54	13713	έφθ. Χάμπον ρόδς 8 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερύλαντ»	55	13934	άνεχ. Περσ. Κόλπον 1 'Απρ. διά Μιζουσίμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεύ»	60	23290	έφθ. Φόταντρατ 7 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερο»	59	23280	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 'Απρ. διά Πουέρτο λάκ Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλιπρουρ»	54	13665	διπλήθε Παναμά 9 'Απρ. (διαταγός)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Φιλαδελφειον 8 'Απρ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτ Τράνσοπορτ»	55	13934	άνεχ. Κουνιάνα 5 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοερόντο»	54	20595	άνεχ. Γιοκοχάμα 8 'Απρ. διά Μιζουσίμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοεναντα»	54	13665	έφθ. Ρότερνταμ 7 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρελαντ»	49	17792	άνεχ. Φλαδερίειαν 30 Μαρτ. διά Λά 'Εστακάντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. διά Ραβένναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλλ»	49	17792	έφθ. Κούρε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσοπορτ»	59	37958	έφθ. Ράις Τανόύρα 11 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουσέστ Σιππιγκ»	60	37744	άνεχ. Λας Πάλμας 9 'Απρ. διά Παλέρμον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	63	30320	άνεχ. Χόριαν ρόδς 31 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	64	30320	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινιτένταλ»	58	27602	έφθ. Τρινιταντ 7 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιφορτ»	50	17791	άνεχ. Χόριαν ρόδα 14 Μαρτ. διά Καλιφόρνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναδιγι»	54	13580	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριβαντάθια»	43	20611	έφθ. Φορταλέζα 27 Μαρτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σαμάνα»	43	8195	έφθ. Πειραιά 13 'Απρ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οινονία»	44	7297	άνεχ. Μπόνου 3 'Απρ. διά Τάμεσιν
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δέ Εμρέσσα»	56	21090	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 8 'Απρ.
ΟΡΕΜΑΡ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 7 'Απρ.
ΟΡΙΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικη ουμφέροντα	44	7165	άνεχ. Βενετίαν 8 'Απρ. διά Μπάνιας
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλ»	58	12667	διπλήθε Σουεζέ 4 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όρο»	50	9787	έφθ. Ν. Ύόρκην ρόδη 11 Μαρτ.
ΟΡΟΜΑΡ (N.A.T.)	έτ. «Ηότερν Στάρ»	44	7254	άνεχ. Χάμπον ρόδης 31 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν	
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρονοδόσεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 1 'Απρ. διά 'Αμερέροαν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννονίερ»	49	15773	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Μαρτ. διά Χάιφαν π Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χαννονίερ»	43	8615	έφθ. Γκάρστον 10 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλάρ Θράυτερ»	44	7253	άνεχ. Μαρακάιμο 31 Μαρτ. διά Τάμπον
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρίνκιβλλη»	43	7210	άνεχ. Πέραμα ρόδη 11 'Ιουλ. 1963
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίφερ»	36	3891	άνεχ. Αντζελες 27 Μαρτ. διά Μαζατάλην
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουμπάνι»	43	7189	άνεχ. Άλεξανδρειαν 6 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	άνεχ. Πέραμα 8 'Απρ. διά Ανακόρτες
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	42	7192	άνεχ. Κόλπον 8 'Απρ. διά Λονδίνον εις θέσην 47.44 B. - 6.3 Δ. 'Απρ. 9 διά Λονδίνον
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Μουρόρα 23 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7133	άνεχ. Χούστον 7 'Απρ. διά Ιντσόν
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Αντζελες 24 Μαρτ. διά Καλλάος
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7125	άνεχ. Καλλάο 4 'Απρ. διά Νιού Ουεστμίνστερ
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ	(δ.)	έτ. «Σπατάντη»	43	7261	άνεχ. Αμδύοργον 15 Μαρτ. διά 'Αργεντινήν
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	έφθ. Αθήλες 29 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άνεχ. Νόρτεγκχαμ 3 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	10429	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	άνεχ. Γιοκοχάμα 1 'Απρ. διά Βανκούμερ	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Αδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλ. Πάρο»	43	2742	άνεχ. Χόγκ Κούγ 17 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Θινανσιέρα»	44	7308	διπλήθε Σορίπολιν 6 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	άνεχ. Σέδεν Αϊλαντς 5 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπερτ»	54	15481	έφθ. Βατιμώρην 3 'Απρ.
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανόσεαν»	53	3753	άνεχ. Μαρακάιμο 31 Μαρτ. διά Τάμπον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Έπος»	30	2807	άνεχ. Χούστον 7 'Απρ. διά Καράτοι
ΠΑΝΑΠΑΙΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστοβιου»	44	14250	άργει Πέραμα ρόδη 11 'Ιουλ. 1963
ΠΑΠΑΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στιλνάμα»	36	1974	άνεχ. Αντεν 1 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινοσάνα»	27	2457	έφθ. Ζέρος 7 'Απρ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαένικ»	43	7258	άνεχ. Τοιταγκόκ 7 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Πιούνιον»	44	6721	διπλήθε Παναμά 12 Μαρτ. διά Καμαρού
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	διπλήθε Παναμά 8 'Απρ. διά Σουάνον
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Σ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	5308	άνεχ. Αμέρερον 29 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαππήριο»	44	10702	άνεχ. Φιλαδέλφεια 25 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο Αρχεντίνια»	43	3475	έφθ. Σάντος 30 Μαρτ.
ΠΕΛΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Μπάραρ 4 'Απρ.
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7082	άνεχ. Κουβεΐτ 6 'Απρ. διά Μορμουγκάο
ΠΕΛΟΠΟΝΝΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάν»	56	24520	διπλήθε Σουεζέ 6 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΛΟΠΟΝΝΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπόννις»	43	7337	διπλήθε Παναμά 8 'Απρ. διά Κορίντο
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάν»	56	24502	άνεχ. Λαμπούν 2 'Απρ. διά Λίθεςπουλ
ΠΕΡΔΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περέκι»	44	7228	άνεχ. Σαιντ Μικαέλ 26 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	έφθ. Ν. Ορλεάνην 7 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	διπλήθε Βιρράλταρ 7 'Απρ. διά Μπόννυ
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	8119	άνεχ. Καλκούταν 10 'Απρ. διά Κωνοτάνζαν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	διπλήθε Παναμά 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέτα»	43	7070	άνεχ. Σιδώνια 1 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΗΝΕΟΠΗ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανόπουλο»	42	7140	έφθ. Σαιντ Μικαέλ 26 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΠΛΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορένς»	43	7204	έφθ. Ν. Ορλεάνην 7 'Απρ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονάντεντ Κρόσ»	53	12513	άνεχ. Τσάρτεσων 29 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στροβίλη»	62	11500	έφθ. Σάντες 8 'Απρ. διά Ν. Ύόρκην
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	διπλήθε Παναμά 30 Μαρτ. διά Κορίντο
ΠΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Γουαίτη»	38	2561	άνεχ. Γκόττερμπουργκ 4 'Απρ. διά Σφάξ
ΠΟΠΗ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ζανόλουκ»</			

SAIN T TZOPTZ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβίδοσα»	36	5129	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 26 Μαρτ. διά Σαγκάνη
SAIN T TZOPTZEΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιόλικ Κάρριερς»	47	3775	εις Βενετίαν όποι 31 'Ιαν.
ΣΑΓΓΡΟΠΤ (π.)		έλληνικο συμφέροντα	35	1652	παρελθόμεν εἰς Γλασκώδην
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ»	45	2780	άνεκ. Τακόραντι 31 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	Μάγκελαντ Στρέιτ	45	7656	εἰς Μη. "Άυρες όποι 10 Φεβρ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		έτ. «Καρολίνα»	43	7257	άνεκ. Σάν Ντιέγκο 29 Μαρτ. διά Τοιμπά
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστο»	50	2736	έφθ. Τεργέστον 21 Μαρτ.
ΣΑΝ ΔΟΡΕΝΤΖΟ		έτ. «Καρολίν»	43	7239	άνεκ. Προδιντενς 4 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. «Καρολίν»	43	7224	έφθ. Άλμπανου (Ν.Υ.) 25 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ		έτ. «Καρολίν»	44	7242	άνεκ. "Αγ. Φραγκισκον 7 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	άργει "Αμπελάκι όποι 16 Αύγ. 1962
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)		έτ. «Καρολίν»	43	7197	διπλήθ. Παναρί 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ		έτ. «Γουόρλην Γουάιντ»	45	3161	έφθ. Κοατζακόλακος 6 'Απρ.
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Καρολίν»	43	7206	άνεκ. Μη. "Άυρες 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)		έτ. «Ολίστιμ»	43	7260	έφθ. Σαιν Τζών 27 Μαρτ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)		έτ. «Στάσα»	42	2825	εἰς Τάιν 9 'Απρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Μπουργκας
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 4 'Απρ. διά Ντακάρ
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκορόνα»	43	2824	εἰς θέσιν 45.18 β. - 8.6 δ. 'Απρ. 7 διά Γκράντον
ΣΑΝΖΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σπουδαΐς»	55	11922	άνεκ. Μπαχρίν 7 'Απρ. διά Βούδάνην
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα»	44	7252	άνεκ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάλμ Μαρτίν»	44	7210	άνεκ. Χάρτελουλ 17 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	άνεκ. Θόδευ 8 'Απρ. διά Γενοβαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νηρέιντ»	45	2802	άνεκ. Βανκούβερ 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9965	έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 2 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	άνεκ. Γιαδάτα 14 Μαρτ. διά Σουμάτραν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	7176	άνεκ. Τανάσαλ 1 'Απρ. διά Τομπάτα
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	'Οθεροπής Μίννεραλς	63	31066	άνεκ. Λορ. Μαρκές 29 Μαρτ. δι' "Αγ. Βικέντιον
ΣΑΝΜΠΗΜ	(N.A.T.)	'Οθεροπής Μίννεραλς	64	30682	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ.
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Π'κόλφο Σ.»	45	12723	άνεκ. Μόμπι 8 'Απρ. διά Κόμπης
ΣΑΝΦΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	άνεκ. Γενοβαν 24 Μαρτ. διά Γενοβαν
ΣΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρη»	44	7200	άνεκ. Πάτι Λάρισα 7 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	«Κάρυκο Γιντερνάιοναλ»	44	7177	άνεκ. Τοιταγκόκυρ ρόδες από 7 Φεβρ.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σούρ»	31	4704	άνεκ. Γένοβαν 24 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΣΙΑΒΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	άνεκ. Ράς Τανούρα 1 'Απρ. διά Σουέζ
ΣΙΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)		έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεκ. Σαιν Τζών 2 'Απρ. διά Σαουθάμπτον
ΣΚΙΑΘΟΣ	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1059	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	άνεκ. Λός "Αντζελες 27 Μαρτ. διά Γιαδάταν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17800	εἰς Ριγιέκαν ύπο συμπλήρωσιν
ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Μάντιον»	45	14132	άνεκ. Φριπόρτ (Μπαχ) 22 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόσ»	50	5304	άνεκ. Τακόραντ 25 Μαρτ. διά Βρεμπν
ΣΟΜΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Λαύριον
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σόμια»	53	805	διπλήθ. Κων/πολι 7 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΣΟΥΕΡΤΕ		έλληνικα συμφέροντα	52	16127	άνεκ. Τάιν 9 'Απρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΣΟΥΝΙΟΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σίζια»	57	10661	άνεκ. Πότι 1 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΠΕΤΣΑΙ Α·ΓΑΛΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Σίζιονιον»	56	10693	άνεκ. Κόμπη 13 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαϊου 1959
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Γκόθικ»	57	20683	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ονάδοσες»	64	34664	εἰς Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν Τάνκερς»	56	30150	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Χάρηρν
ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	διπλήθ. Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Λάρχους
ΣΤΑΡΛΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεκ. Μπαχάμας 10 'Απρ. διά Μεζικόν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ		έτ. «Ινσουλαρ»	55	8799	άνεκ. Χάμπον ρόδες 1 'Απρ. διά Λιδερόπουλ
ΣΤΕΒΟ (Λιθάν.)		έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38000	διπλήθ. Σουέζ 25 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΕΦΑΝΗ		έτ. «Αντωνι»	44	7066	έφθ. Μπορώντ 7 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	43	2836	άνεκ. Κολούμπια οίδερ 27 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασόρο»	56	10360	έφθ. Τσάλνα 4 'Απρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)		έτ. «Κοντίνεταλ»	43	7151	
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	διπλήθ. Σουέζ 5 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	εἰς Κυνόσουραν 26 Μαρτ.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σπυρίδων»	42	7203	άνεκ. "Αν. Νικόλαον 29 Μαρτ. διά Λά Παλίς
ΤΕΓΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλίποτη»	43	7314	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Χάρηρν
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. «Τρίκο»	44	7045	διπλήθ. Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Κούβαν
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Άρμενι»	49	2420	έφθ. Κολόμπο 1 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίκ Ναδίγκ.»	38	1465	έφθ. Ρεβέννα από 9 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άνεκ. Αντεν 5 'Απρ. διά Κίναν
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	εἰς Τζακάρταν από 29 Δεκ.
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμοδί Ίνκορπ.»	39	1714	άνεκ. Μομπάσα 4 'Απρ. διά Μογκαντίσκιο
ΤΖΩΝ Γ. Λ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεύη, Ι. Σαρίδην»	22	2201	έφθ. Πόρτα Σαΐδ 5 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Λάριδο»	43	7251	άνεκ. Αμβέρσαν 29 Μαρτ. διά Μη. "Άυρες
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7532	έφθ. Γένοβαν 2 'Απρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπη»	53	5479	διπλήθ. Παναμά από 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλιμπάδο»	54	19129	έφθ. Οάκαν 19 Μαρτ. διά Λ Ούνιον
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα»	43	8479	άνεκ. Βάρηγ Λαντ 4 'Απρ. διά Κουνιάνα
ΤΙΡΥΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμα»	53	27853	διπλήθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Απρ.
ΤΟΥΑΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρείντ»	44	7256	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Απρ.
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστίτημ»	37	4561	διπλήθ. Παναμά από 31 Δεκ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ		έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	εἰς Πειραιά από 31 Δεκ.
ΤΡΑΝΣΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμη Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Μορμούγκαν 5 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛ (δ.)		έλληνικα συμφέροντα	44	10172	άνεκ. Σίδηνες 8 'Απρ. (διά Γκούλφκαθν)
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	24027	εἰς Σουέζ 8 'Απρ. (διά Γδύνιαν)
ΤΡΙΚΚΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλόχια Σαλίνας»	44	8636	διπλήθ. Εσκουμπάιν 6 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μένταρη»	44	7091	έφθ. Οάκαν 19 Μαρτ. (έπισκεψι)
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7247	εἰς Σουέζ 8 'Απρ. (διά Γκούλφκαθν)
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νοστρουμ»	44	7165	διπλήθ. Σουέζ 8 'Απρ. (διά Γδύνιαν)
ΤΥΑΡΟΥΣΣΑ (δ.)		έτ. «Σάντα Μαριών»	42	7177	διπλήθ. Θεόσουταν 2 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	30	5324	έφθ. Κολόμπο 13 Μαρτ.
ΦΑΙΡΓΟΥ ΙΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσα»	55	21088	άνεκ. Ούμη 7 'Απρ. διά Κουνιάνα
ΦΑΙΡΓΟΥΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκουίν»	47	15543	άνεκ. Λός "Αντζελες 3 'Απρ. δι' Αρουμπαν
ΦΑΝΝΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντότες»	45	7176	έφθ. Ν. Όρλεαντ 5 'Απρ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάος»	42	7259	άνεκ. Υόρκην 28 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐν»	57	21910	άνεκ. Τζιμπούτι 2 'Απρ. διά Κουβέιτ
ΦΑΡΟ (δ.)		έτ. «Νιλά»	45	7181	άνεκ. Ν. Όρλεαντ 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναυ. Μαρίν Ένερπράτ»	42	7231	άνεκ. Σαντιάγκο 2 'Απρ. διά Χαδάναν
ΦΙΛΟΡΑ (π.)		έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	έφθ. Λός "Αντζελες 8 'Απρ.
ΦΙΛΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	διπλήθ. Ντότερ 8 'Απρ. διά Πειραιά
ΦΙΟΝΙΣ Ι (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	51	8220	διπλήθ. Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. διά Κούβαν
ΦΟΥΛΑΜΑΡ		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	45	10547	άνεκ. Τζιμπούτι 2 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΦΩΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο»	44	7022	άνεκ. Τζιμπούτι 2 'Απ

DON'T "DOCK" YOUR PROFIT!

Only Refineria Panama offers complete 24 hour bunkering service by barge to vessels at the Panama Canal. And this spells big savings for you, Mr. Shipowner.

On the PACIFIC side, the bunkering area is offshore from the island of Taboga—about five miles seaward from the Canal's Pacific terminus. On the ATLANTIC side, our barges meet vessels in Colon Harbor just north of the Cristobal piers. Refineria also has bunkering service at the piers of Cristobal and Balboa conducted through Canal Zone pipeline facilities.

Mr. Shipowner, you save considerably on port charges; and you save valuable time otherwise spent in getting from the main channel to the Canal Zone docks. Additional service includes potable water. And your local agent can easily arrange for delivery of stores and provisions.

Remember, Refineria has the only refinery in Panama . . . assuring you all grades of refinery-fresh Marine Fuels. So don't "dock" your profit, Mr. Shipowner—let Refineria serve you and you'll save.

Refineria Panama, S.A.

625 Madison Avenue, New York 22, N.Y.

Cable: PANREFCO

Telephone: HA 1-2370

For further information contact Refineria,
or one of Refineria's appointed agents listed below.

LONDON: E. A. Gibson & Co. Ltd.

BERGEN: Curt Kubon & Co.

OSLO: Mr. Aage Anker Nilssen

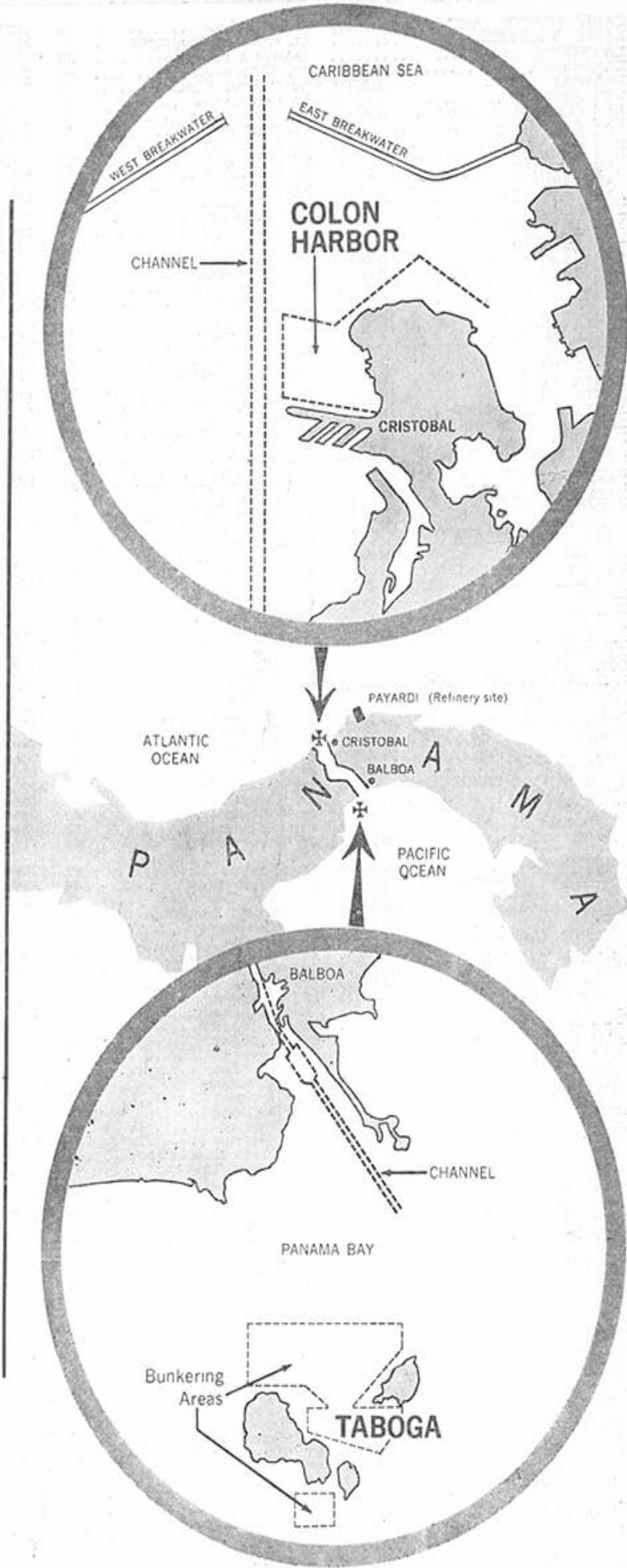
GOTHENBURG: Blidberg, Metcalfe & Co. A/B

STOCKHOLM: Josef Nilsson A/B

ROTTERDAM: Oil-Shipping Co.

COPENHAGEN: The Maritime Agency, Ltd.

JAPAN: Mitsubishi International Corp.



NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 85

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th APRIL 1964

The vicious circle

The accident and sickness compensation racket was dealt with extensively in our last issue and we have two more examples of the sort of thing that goes on which we feel it our duty to make public.

The first is the case of a shipping office in Piraeus that approached the director-proprietor of a large clinic and offered to send all its sickness and accident cases to him exclusively. In return the shipping office would get a 40% kickback in the form of a confidential refund. The director of the clinic in question refused and now this shipping office sends its cases to another clinic where, presumably, the doctor in charge was more willing to play ball.

The second is the case of a sailor who blackmailed a shipowner for compensation of a dubious disability resulting from a so-called accident on the owner's vessel. This man, a former constable, had pulled the same trick on several occasions in the past, received substantial sums in compensation and had even managed to get himself pensioned off by N.A.T. following another "accident".

The shipowner refused to give in to the man's demands, in spite of the fact that the Club would have footed the bill, and went to court. He soon discovered that the man's defence counsel was a close relative of the Club lawyer and that there was collusion between the two at the Club's expense. Finally, after two years of litigation the Club realised there was a possibility of its losing the case and offered a compromise settlement to the blackmailer.

It makes us wonder how honest and upright shipowners can fight this evil which not only corrupts men's souls but places an intolerable burden on a ship's running costs.

Indeed, it does not seem likely that an end can be put to these sordid practices unless a well-equipped and properly supervised Marine Hospital is established in Piraeus. Only then will seamen think twice before feigning illness or submitting themselves to unnecessary operations for the sake of a few months' extra pay.

A new cruise ship

Typhlos Lines have spent more than \$1.5 million in refitting and converting their new cruise ship, the "MYKONOS", but they have succeeded in turning out a perfect vessel in every detail. Indeed, one might go as far as saying the "MYKONOS" does not only cater to the demands of the most difficult modern tourist but will satisfy the traveller of tomorrow as well.

The ship was built for the U.S. Navy during the war at the Lake Washington Shipyards as a sub-chaser. She was laid up immediately afterwards and bought by Typhlos Lines for conversion as a cruise ship.

The conversion plans were drawn up by Mr. Ares Theodorides and the work was supervised also by the firm's technical manager, Mr. D. Kokkinos. The conversion of the "MYKONOS" was the most extensive ever carried out in Piraeus. 450 tons of construction material went into her, together with a complete air-conditioning system.

It took eight months for the ship to be stripped down to her bare hull and rebuilt as she is now.

The ship now has 85 large double-berth cabins with all the amenities, a ballroom, bar, smoking room, reading room, barber shop and hairdresser's salon, a gift shop, etc.

A swimming pool has been fitted on her upper deck with a bar, showers and plenty of space for sunbathing.

The interior decoration was undertaken by the French decorator, Mr. B. Spade, who also worked on the "France".

As far as safety requirements are concerned, the "MYKONOS" conforms entirely to the regulations laid down by the 1961 International Convention for the Safety of Life at Sea with a sprinkler system, automatic fire alarm, fire doors, etc.

The quarters for officers and crew are far superior to anything that can be found on other ships of similar size and, like the passenger accommodation, are entirely air conditioned.

The "MYKONOS" is fitted with four Monx Diesel engines of 700 revs. each in two enginerooms.

She is now engaged on weekly cruises in the Aegean.

The liner conferences

The liner conference system is coming under fire at Geneva and both the State Department in Washington and the Foreign Office in London are up to their diplomatic ears in controversy over the disparity in freight rates to and from American ports as established by these conferences.

Some good is bound to come of all this — good, that is, for the underdeveloped nations and shipping industries like our own which have not been fortunate enough to enter the liner trade to a degree compatible with their size.

The fact is that although the liner conferences (a British invention) served a useful purpose once, they have now deteriorated into a reprehensible monopoly that fattens on the needs of countries lacking their own merchant fleets and on merchant navies like our own which cannot compete with the conferences even on home ground.

We have only to mention here the futile battles Hellenic Lines have waged in their efforts to carry cargoes of Greek currants from Patras to the Continent and the struggles of Chandris Lines with respect to their regular line to Australia. There is also the disparity in rates from Greek ports to East and South African ports in comparison with rates for similar cargoes from Italian and other Mediterranean ports.

The American view that higher rates from U.S. ports than those in force for similar cargoes to U.S. ports is an unfair burden on American manufactured goods has much to be said for it. One cannot blame the U.S. Congress for seeking to control conference rates and remove the discrimination on American cargoes.

Thus, the conference system is being attacked both at the world trade conference in Geneva and in the United States. It may well be that it will eventually be brought under international control.

As far as Greece is concerned, the most important thing is for Greek ships to be invited to join liner conferences whenever new ones are established. For one thing, it makes for lower rates for Greek cargoes and one

has only to look at the rates applied by those conferences to which Hellenic Lines adhere for proof of that assertion.

Greece's position is therefore clear. She will side with the underdeveloped countries in protesting the arbitrariness of the conferences and seek her acceptance by the conferences in keeping with her position as a merchantile power.

Only when such recognition is given can Greece side with the ten European powers protesting discriminatory American laws which impinge on the principles of free transport.

British comment

The following comment appeared in "The Times" of April 1, 1964 on the formation of the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Company S.A.

MARINE INSURANCE DEVELOPMENT

FROM A SPECIAL CORRESPONDENT

The long cherished ambition in Greece of establishing a so-called national marine insurance market has been realized with the formation of the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Company S.A. The intention to form this stock company was announced last September. The bulk of the paid-up capital of £300,000 has been subscribed by Greek interests, led by the "Ethniki" Insurance Co. and the National Bank of Greece, but substantial contributions have been made by German, Swiss, and French insurance interests. There is no British participation. The chairman is Mr. Evangelos Stratigis.

Prominent shipowning interests are represented among the shareholders and several of Greece's biggest shipowners are on the board of directors. But the future development of the company will obviously depend on the support forthcoming from all Greek shipowning factions. If, in time, a share of all major Greek hull business is allocated to the new national company, the move will prove profitable for both insurance and shipowning interests in Greece, always providing claims experience is satisfactory. Those behind the company, however, state that the intention "is not to compete with other insurance markets with their immense store of experience but to take advantage of that experience and try to improve... the insurance position of the Greek ship". In other words, undoubtedly there will be substantial reinsurance lines placed on any business obtained by the company.

The British marine market is unlikely to be affected for the present, but the possibility remains that British insurers could eventually lose some of their direct business. Some Greek hull business has already moved from London to the Continent, mainly France, but the loss has been small in relation to the total amount of business still placed here by Greek shipowners.

This comment was no doubt prompted by the announcement we published in our issue of February 15, together with an article on the subject by Mr. S. J. Makrymichalos entitled "The First Decisive Step".

We were particularly interested to see, however, that the writer of the article in "The Times" agrees with the view that "the move will prove profitable for both insurance and shipowning interests in Greek" which is what prompted the originators of the idea to found the company and which view is also shared by those who are to manage it.

The I.T.F. again

The Secretary-General of the International Transport Federation has renewed the attack on flags of convenience by calling upon the governments of Panama, Honduras, Liberia and the Lebanon to deny the registration under their respective flags of ships not effectively under their control.

Threatening new boycotts and recalling them

effectiveness of past ones, the I.T.F. suggests that if these countries do not deny flag privileges to shipowners, at least they should make provision for collective agreements approved by the I.T.F.

We ourselves can see nothing wrong with the I.T.F.'s views. We are all for collective agreements and crew insurance but we are dead set against the poll tax and this is the answer our shipowners will give to the I.T.F. through the I.T.F.'s local representatives in the Panhellenic Seamen's Federation.

The North American Line

It should cause little surprise that our imitable Ministry of Mercantile Marine attaches as much importance to the regular passenger line between Piraeus and North America as it does to the line linking the islands of Aegina, Poros and Hydra. Indeed, instead of working for the establishment on a firm basis of a national line between Greece and the new world, it prefers to leave it open to all comers, regardless of whether this policy could prove disastrous to Greek Line and the National Hellenic American Line both of whom have maintained, alone and unsubsidised, a regular service since prewar days and for the past decade respectively.

Perhaps the Ministry could be excused if it were following a consistent policy of free competition. Yet, with regard to the island circuit mentioned above, the Ministry recently declared itself against open competition which, it maintained, was lowering the standards of the ships engaged on this line.

Somebody should bring home to the benighted souls in the Ministry that the Greece-North America line is one of the most important aspects of our tourist effort, catering as it does to 1.5 million Greek-Americans and shortly to be improved by the entry into service of the "Empress of Britain", newly purchased by the owners of Greek Line, and by the "Homeric" which is to replace the NHAL's "Queen Frederica".

Other countries subsidise and protect their national lines with all the means in their power. Our government does not only fail to provide any financial support whatsoever but is fully prepared to throw the line open to the predatory incursions of all comers, as if competition from the Italians and the Jews were not sufficient.

A Mutual Insurance cooperative for coasters

More than a year ago, efforts were made to set up a mutual insurance cooperative for Greek coasters, numbering about 200 small freighters.

The reasons for the failure of this praiseworthy venture to see the light of day are outlined in a letter from the chairman of the cooperative to the Ministry of Mercantile Marine. According to this letter, the financial support necessary to start the venture was promised by successive Ministers of Mercantile Marine but was never forthcoming. Appeals to the National Bank of Greece and to the Commercial Bank brought a favourable response but the Banks insisted on reaping the full benefit of the initial outlay of ten million drachmas which the cooperative found unacceptable.

The letter ends by suggesting that 100,000 pounds from N.A.T. funds would do the trick and, in addition to helping the formation of a Greek marine insurance market, would also benefit the national economy.

Our newbuilt ships

We were recently given the occasion to visit a Greek supertanker — one of the new ones built in Japan. The mere sight of the ship was enough to fill a Greek heart with pride. Nobody would have dreamed, twenty years ago, that such an advance in Greek shipping would have been possible. It is a pity the authorities here cannot visit this

tanker whose owners rightly deserve to be proud of.

The arrangement of the cargo tanks, the piping layout, the pump room, the cargo pumps, the heating coils, the tank-cleaning system, etc. etc. have all been planned for speed in loading and discharging as well as for utmost efficiency. A special type of capstan for quick docking, the accommodation for officers and crew and the navigational aids all contribute towards making this a truly ideal vessel.

However, we did notice a few faults that are liable to attract the attention of any experienced person. We feel it our duty to report them here not only in the interests of the shipowners concerned but for the good of Greek shipping in general — particularly since many similar ships have been ordered and are now under construction making it possible for these faults to be corrected.

In the first place, the quality of the piping and the cargo and steam valves does not appear to guarantee their long life. The same can be said for the automatic escape valves on deck. In view of the size of the ship, also, an extra capstan appears to be needed immediately forward of the bridge for quicker and easier docking.

Secondly, and chiefly, the entire steel structure of the vessel — sides, decks and superstructure — does not appear to have been given the proper treatment before painting as a result of which rust and corrosion have left their mark in many places hardly four months after delivery.

It would be impossible for the crew to undertake the task of maintaining this steel giant as it is presently constituted. Shipowners should note that although the number of crew is sufficient for safe navigation, it is certainly inadequate to maintain a supertanker of such size.

Nevertheless, even if the crew were increased sufficiently to enable it to undertake the maintenance as well as the running of the vessel, it would still be necessary for the steel structure to be given the proper treatment before leaving the shipyard, otherwise the rust and corrosion will advance so rapidly, the crew will never be able to keep up with it.

Considering the fact that these ships are burdened with mortgages on 80% of their value, they must work hard for eight years to pay them off and, at the end of this period, the ship should be in good condition and proper shape to begin earning profits. If, at the end of this period the ship's value does not cover the 20% originally paid by the shipowner in cash, then the whole transaction is obviously a losing one for the shipowner.

Love that ship!

We were rather shocked to learn that the National Tourist Organisation had decided to call the three new passenger and car ferries ordered in Italy "Aphrodite" (Venus), "Adonis" and "Eros".

These names would be perfectly suitable for a cabaret, or at least a private yacht, but they seem hardly fitting for something as prosaic as a car ferry and will almost surely lead people to expect more from them than, we trust, they will have to offer.

We sincerely hope the N.T.O. will recover from this sudden and unexpected outburst of erotomania and christen the new ships with less exciting but safer names.

A dangerous rival

Russian ships are now being offered on the international market for charter as cruise ships. They are up-to-date vessels with all modern comforts and although they are not many, there will be more available before long. A number of such ships are being built in East Germany and in Poland.

"NAFTIKA CHRONIKA"

Indeed, it will not be long before Russia will not only have satisfied all her requirements with her own ships but will be offering her vessels for charter on the international market. She will thus become a dangerous rival and more so considering that her shipping is state-owned and not always guided by the profit incentive alone.

At last

At long last the Piraeus Port Authority has called for tenders on the construction of the two floating docks planned for Piraeus. The first will have a 15,000-ton lifting capacity for ships up to 35,000 dwt, while the second will be a small one with a lifting capacity of 3,500-tons for ships up to 5,000 dwt.

Both docks will be anchored at Perama, near the new repair centre.

Lloyd's Register

After four years as principal surveyor of Lloyd's Register of Shipping in Piraeus, Mr. R. Rodger has been transferred to London and replaced here by Mr. J. C. Harrison.

During his stay in Greece, Mr. Rodger earned the respect and esteem of the Greek shipping world for his profound understanding of the difficult problems that arise with respect to repairs and surveys in this country which have marked a substantial increase in recent years.

The National Greek Committee of Lloyd's Register has expressed its esteem and thanks to Mr. Rodger for his good work and cooperation.

The new principal surveyor, Mr. Harrison, is a distinguished engineer and was carefully selected for his new post in Piraeus to which Lloyd's Register attaches considerable importance in view of the volume of the Greek merchant fleet and the development of the Greek shipbuilding and ship repair industry.

The three reefers

Some months ago we suggested that somebody should look into the ownership of the three reefers: "Tropicana", "North Pole" and "South Pole" which are of Jewish ownership, yet fly the Greek flag.

We now learn that they do not even carry Greek crews, their owners having found it cheaper to run them with Spaniards. In that case, why does the Ministry continue to favour these vessels with the privilege of Greek registry?

From our letter-box

SICKNESS COMPENSATION

To the Editor of "Naftika Chronika"

Dear Sir,

When, many years ago, we complained about the unethical practice by which shipowners handled Club-insured cases with their own doctors and lawyers and without control, we were accused of being narrow-minded bigots.

What do those people say now, who assumed the dual role of controller and controlled or, to paraphrase a proverbial expression, who rob Peter to pay Peter.

The worst thing about the whole business is not that the shipowners have been reduced to all the evil practices you described in your issue of April 1, but that the moral standard of the Club cases has fallen so low that the Club's representatives themselves are prevented from carrying out their manifest duty.

There is no doubt that we must unite and think and act together as an entity and not as isolated individuals. Let us hope this will happen soon.

Yours sincerely,
A SHIPOWNER

Editor's Note: The Club managers are equally responsible. They should act in conjunction with healthier-minded shipowners to put a stop to this sorry state of affairs.